II

(Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT
av den 28 januari 1998
om ett förfarande enligt artikel 85 i EG-fördraget
(Ärende IV/35.733 – VW)
(Endast den tyska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(98/273/EG)

Översikt

sida

KAPITEL 1: SAKFÖRHÅLLANDENA

A. BAKGRUND ... 62
I. Förfarandet ... 62
II. Företagen ... 62
III. Märkenas position på den relevanta marknaden ... 62

B. PARALLELL HANDEL MED MOTORFORDON AV MÄRKENA VW OCH AUDI ... 63
I. De parallella exporternas omfattning ... 63
II. Prisskillnader ... 64

C. FASTSTÄLLDA AVTAL OCH SAMORDNADE FÖRFARANDEN ... 65
I. Den övergripande strategin ... 65
II. De olika avtalen och förfarandena ... 69
1. Språkbruk ... 69
2. Marginalpolicy ... 71
3. Bonuspolicy ... 72
4. Restriktioner för leveranser till den italienska marknaden ... 73
5. Leveransbegränsningar inom säljorganisationen ... 73
6. Uppsägning av avtal ... 74
7. Krav på skriftlig försäkran från konsumenten ... 74

D. FÖLJDERNA AV VOLKSWAGENS, AUDIS OCH AUTOGERMAS AVTAL OCH FÖRFARANDEN ... 74
I. Konsumenternas reaktioner ... 74
II. Förhållandet mellan försäljare och Autogerma ... 75
III. Förhållandet mellan försäljare och kunder ... 75

sida

KAPITEL 2: RÄTTSLIG BEDÖMNING

A. ARTIKEL 85.1 I EG-FÖRDRAGET 76

I. Företagen 76

II. Avtal och samordnade förfaranden 76

1. Exportförbud/restriktion 76
2. Avtal 77
3. Slutsats 79

III. Påtaglig begränsning av konkurrensen 80

1. Konkurrensbegränsningen som syfte och verkan 80
a) Syfte 80
i) Återgärdspaketets konkurrensbegränsande syfte 80
ii) De enskilda åtgärdernas konkurrensbegränsande syfte 81
b) Verkan 82
c) Slutsats 83

2. Påtaglig begränsning av konkurrensen 83

IV. Märkbar påverkan av handeln mellan medlemsstaterna 83

V. Slutsats 84

B. ARTIKEL 85.3 I EG-FÖRDRAGET 84

I. Gruppundantagsförordningarna (EEG) nr 123/85 och (EG) nr 1475/95 84

1. Artikel 3.10 a i förordning (EEG) nr 123/85 84
a) Språkbruk 84
b) Hur åtgärderna utformades 88
2. Artikel 3.11 i förordning (EEG) nr 123/85 89
3. Artikel 3.10 a och 3.11 i förordning (EG) nr 1475/95 89
4. Artikel 6 i förordning (EG) nr 1475/95 89

II. Individuellt undantag 89

III. Slutsats 90

C. VOLKSWAGEN AG:S MOTARGUMENT 90

I. Argumentet att de interna dokumenten brister i beviskraft 90

II. Argumentet att de av Audi anställda advokaterna har tystnadsplikt 90

III. Argumentet att de flesta importerna var grå importer 91

D. ÖVERTRÄDELSENS VARAKTIGHET 91

E. ARTIKEL 3.1 I FÖRORDNING nr 17 91

F. BESLUTETS ADRESSAT 92

G. ARTIKEL 15 I FÖRORDNING nr 17 92

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av rådets förordning nr 17 av den 6 februari 1962, första förordningen om tillämpning av artiklarna 85 och 86 i fördraget (*) ([1]), senast ändrad genom Anslutningsakten för Finland, Österrike och Sverige, särskilt artiklarna 3, 15.2 och 16.1 i denna,

med beaktande av kommissionens beslut av den 24 oktober 1996 om att inleda ett förfarande i detta ärende,

efter det att de berörda företagen har givits tillfälle att yttra sig över kommissionens invändningar i enlighet med artikel 19.1 i förordning nr 17 och kommissionens förordning nr 99/63/EEG av den 25 juli 1963 om sådana förhör som avses i artikel 19.1 och 19.2 i rådets förordning nr 17 ([2]),

efter samråd med Rådgivande kommittén för kartell- och monopolfrågor, och

med beaktande av följande:

Kapitel 1:

SAKFÖRHÅLLANDENA

A. *Bakgrund*

I. Förfarandet

(1) Sedan början av 1994 har kommissionen fått ett ökande antal brev från tyska och österrikiska konsumenter, som klagar över hinder i samband med köp av nya motorfordon av märkena Volkswagen och Audi i Italien för återexport till Tyskland respektive Österrike. Kommissionen har därför anledning att misstänka att Volkswagen AG och Audi AG åtminstone sedan början av 1994 har ingått avtal med sin gemensamma importör för Italien, Autogerma SpA, och sina försäljare i Italien i syfte att inte sälja nya motorfordon, framför allt personbilar, till konsumenter med hemvist i andra medlemsstater än Italien. En strategi som syftar till att dela upp marknaden på detta sätt omfattas av artikel 85.1 i EG-fördraget.

(2) För att undersöka om misstanken om ett sådant beteende är befogad, fattade kommissionen den 17 oktober 1995 ett beslut om undersökning enligt artikel 14.3 i rådets förordning nr 17. Undersökningarna ägde rum den 23 och 24 oktober 1995. Detta beslut bygger på de dokument som återfanns vid undersökningen och på de konsumentklagomål som kommit in till kommissionen.

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

II. Företagen

(4) Volkswagen AG med säte i Wolfsburg är Volkswagenkoncernens moderbolag och samtidigt det största och viktigaste enskilda företaget inom koncernen. Koncernens verksamhet omfattar tillverkning av bilar av märkena Volkswagen, Audi, Seat och Škoda samt produktion av komponenter och delar för den världsomfattande koncernsammanslutningen. Koncernens verksamhet omfattar dessutom industrimotorer, reservdelar, finansiella tjänster och försäkringar.

(5) Volkswagen AG äger bland annat 98,99 % i Audi AG, Ingolstadt och 100 % i Autogerma SpA, Verona. Audi AG:s verksamhet omfattar huvudsakligen tillverkning och försäljning av bilar av märket Audi och tillverkningen av bildelar och motorer. Autogerma SpA är importbolaget för Italien för bilar av märkena Volkswagen och Audi samt för tillhörande reservdelar och tillbehör.

(6) Beslutet riktar sig därför till Volkswagen AG i dess egenskap av moderbolag till Audi AG och Autogerma SpA.

III. Märkenas position på den relevanta marknaden

(7) Enligt den information som föreligger kommissionen uppgick personbilsförsäljningen i medlemsstaterna för märkena Volkswagen och Audi under de senaste tre åren till följande (i enheter, marknadsandel inom parentes):

(*) Samtliga fotnoter och översättningar av de textavsnitt som inte citeras på svenska återfinns i slutet av detta beslut.

År	Volkswagen		Audi	
1993	1 231 844	(11,1 %)	312 920	(2,8 %)
1994	1 253 750	(10,7 %)	314 095	(2,7 %)
1995	1 276 900	(10,5 %)	370 712	(3,0 %)

(8) I Italien uppgick försäljningssiffrorna för båda märken under samma period till följande (i enheter, marknadsandel inom parentes):

År	Volkswagen		Audi	
1993	169 738	(9,0 %)	40 812	(2,2 %)
1994	129 063	(7,0 %)	45 095	(2,4 %)
1995	157 463	(8,3 %)	46 997	(2,5 %)

(9) I Tyskland uppgick försäljningssiffrorna för båda märken under samma period till följande (i enheter, marknadsandel inom parentes):

År	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) I Österrike uppgick försäljningssiffrorna för båda märken under samma period till följande (i enheter, marknadsandel inom parentes):

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

B. ***Parallell handel med motorfordon av märkena VW och Audi***

I. **De parallella exporternas omfattning**

(11) Av de dokument som återfanns hos Audi framgår att återexporterna från Italien för alla märken under perioden från januari till juni 1994 uppgick till 131 472 fordon (ca 12 % av alla leveranser till kunder i Italien). Med hjälp av denna siffra uppskattades återexporterna för hela året 1994 till ca 250 000 fordon (ca 13 % av leveranserna till kunder i Italien). Under första halvåret 1994 återexporterades sålunda 19 429 fordon av märkena Volkswagen och Audi från Italien, vilket gör att det totala antalet för 1994 kan beräknas till ca 39 000 fordon. ([3]) Av andra dokument, som återfanns hos Volkswagen och Audi, framgår att återexporterna av märkena Volkswagen och Audi från Italien till Tyskland år 1993 uppgick till ca 19 000 fordon. ([4]) År 1994 låg siffrorna för motsvarande återexport av båda märken med ca 22 000 fordon betydligt högre. ([5]) Enligt de uppgifter som företagen lämnade när de yttrade sig till invändningarna uppgick återexporten av Volkswagen- och Audi-modeller från Italien till Tyskland år 1995 till ca 19 000 fordon.

(12) Efter det att återimporterna fram till maj 1993 uppenbarligen endast hade omfattat små volymer, ökade de avsevärt för nästan alla VW/Audi-modeller från och med juni/juli 1993. Andelen återimporter till Tyskland låg för Audi under perioden december 1992 till juni 1995 på mellan 17,4 % och 20,3 % av leveranserna till Italien. ([6]) För Volkswagen var denna andel lägre och låg mellan 13,0 % (januari 1994) och 15 % (mars 1995). ([7]) Andelen återexporter av leveranserna till Italien var för Volkswagen och Audi uppenbarligen avsevärt större än för konkurrenterna med undantag för de italienska tillverkarna och Seat. ([8])

(13) Vid en jämförelse på månadsbasis pekar återexporterna av Volkswagen-fordon från Italien till Tyskland från och med juni 1993 på en avsevärt ökande tendens och nådde en topp i november 1993, men var sedan avsevärt lägre från och med februari 1994. Från och med augusti 1994 märktes på nytt en ökning som höll sig kvar fram till 1995, dock utan att man kom upp till den höga nivå som uppnåddes andra halvåret 1993. ([9])

(14) Återexporterna per månad för Audi-fordon från Italien till Tyskland ökade avsevärt från och med maj år 1993 och nådde en topp i oktober 1993. Därefter, dvs. under 1994, sjönk återexporterna till en mycket lägre nivå, innan de i februari 1994 på nytt sjönk avsevärt. ([10])

II. **Prisskillnader**

(15) Kommissionen offentliggör två gånger om året en undersökning om skillnaderna i bilpriser inom Europeiska unionen. ([11]) Uppgifterna tillhandahålls av tillverkarna. Ett av kommissionens syften med offentliggörandet av dessa prisuppgifter är att skapa öppenhet när det gäller priser. Detta skall ge konsumenterna ett incitament för att i högre grad köpa motorfordon i de medlemsstater där priserna och andra inköpsvillkor är gynnsammast. Kommissionen vill däremot inte åstadkomma en prisutjämning inom Europeiska unionen, utan önskar i stället bidra till att minska prisskillnaderna genom de marknadskrafter som frisläpps genom att skapa större öppenhet i fråga om priser.

(16) På grundval av prisundersökningarna ([12]) kan man i fråga om de mest sålda modellerna av märkena Volkswagen och Audi konstatera följande prisskillnader mellan Italien och Tyskland respektive Österrike:

Referensdatum	Modell	Italien	Tyskland	Österrike
1.5.1993	VW-Polo	100,0	147,0	—
	VW-Golf	100,0	121,9	—
	VW-Vento	100,0	128,2	—
	VW-Passat	100,0	131,6	—
	Audi 80	100,0	123,5	—
	Audi 100	107,5	125,0	—
1.11.1993	VW-Polo	101,2	126,3	—
	VW-Golf	106,3	119,4	—
	VW-Vento	110,0	131,3	—
	VW-Passat	100,0	129,6	—
	Audi 80	102,1	119,8	—
	Audi 100	105,0	128,0	—
1.5.1994	VW-Polo	106,3	125,7	—
	VW-Golf	106,2	117,0	—
	VW-Vento	108,9	114,6	—
	VW-Passat	102,9	117,1	—
	Audi 80	102,7	115,6	—
	Audi 100	100,2	118,2	—
1.11.1994	VW-Polo	101,6	125,0	—
	VW-Golf	100,6	115,6	—
	VW-Vento	105,8	113,5	—
	VW-Passat	100,0	120,1	—
	Audi 80	100,0	116,5	—
	Audi A 6	100,0	112,9	—
1.5.1995	VW-Polo	100,0	136,6	128,9
	VW-Golf	100,0	126,5	130,5
	VW-Vento	100,0	123,0	132,0
	VW-Passat	100,0	131,2	128,9
	Audi A 4	100,0	132,5	133,7
	Audi A 6	100,0	123,9	125,8
1.11.1995	VW-Polo	106,5	135,9	125,6
	VW-Golf	100,0	118,1	115,7
	VW-Vento	100,0	114,6	108,1
	VW-Passat	101,3	130,6	106,7
	Audi A 4	100,0	120,8	120,6
	Audi A 6	100,0	119,8	118,0

(17) Av dessa siffror kan man dra slutsatsen att prisskillnaderna för de valda modellerna mellan Italien å ena sidan och Tyskland — och från och med den 1 januari 1995 också Österrike — å andra sidan åtminstone under perioden från den 1 maj 1993 till den 1 november 1995 vanligtvis var tillräckligt stora för att ge ett incitament till parallell export från Italien till Tyskland respektive Österrike.

C. *Fastställda avtal och samordnade förfaranden*

(18) De konstaterade avtalen och samordnade förfarandena mellan Volkswagen AG, Audi AG, Autogerma SpA och deras italienska försäljare tyder på en övergripande strategi som syftar till att hindra eller att avsevärt begränsa parallella exporter från Italien till Tyskland och Österrike. Dessa avtal och samordnade förfaranden — även om de bedöms oberoende av varandra — ger både möjlighet till och har som syfte att påtagligt begränsa handeln mellan medlemsstaterna.

(19) Den parallella handeln inom bilbranschen (dvs. i detta fall de parallella exporterna respektive importerna) är normalt lika med den totala gränsöverskridande försäljningen. Försäljningen kan delas upp beroende på vem som är köparen i den andra medlemsstaten. Motparten till den officiella säljorganisationens försäljare kan nämligen vara antingen en återförsäljare utanför organisationen eller en försäljare som också tillhör organisationen eller en konsument, vare sig försäljningen sker direkt eller genom en mellanhand. Denna distinktion ligger även till grund för kommissionens förordningar (EEG) nr 123/85 respektive (EG) nr 1475/95 om tillämpning av fördragets artikel 85.3 på vissa grupper av försäljnings- och serviceavtal för motorfordon. ([13])

I. **Den övergripande strategin**

(20) Kommissionen har vid undersökningen upptäckt dokument i vilka en del av de åtgärder som ingår i den övergripande strategin sammanfattas enligt följande:

(21) I skrivelsen av den 21 september 1944 ([14]) (Året som avses torde vara 1994, se datum i bilagan till skrivelsen) från Autogermas verkställande direktör Schlesinger till Volkswagen AG beskrivs åtgärderna. Av bilagan framgår följande ordningsföljd för åtgärderna:

"... 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 'maggiorisconti' (Bonus) — dem die Erreichung der Vertragsverpflichtung mengen- und qualitätsmäßig unterliegt — erhöht und der feste Prozentsatz auf Fahrzeugrechnungen reduziert wird. Hierdurch wird eine bessere Verteilung der belastenden Margen erreicht.

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

Verkäufe außerhalb Vertragsgebiet und/oder über nicht autorisierte Kanäle

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

(22) I Autogermas anteckning Measures to control and prevent reexport (Åtgärder för att kontrollera och förebygga återexport) av den 26 september 94 ([15]) riktad till Volkswagen AG står följande:

— "... 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) I Volkswagens anteckning *Maßnahmen durch Autogerma zur Vermeidung von Re-Exporten* (Autogermas åtgärder för att undvika återexport) av den 6 februari 1995 står följande: ([16])

"... ..

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

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

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

— Überproportionale Listenpreis-Erhöhungen.

— Vermeidung 'Überlagerung' auf Einzelhandelsebene.

— 'Margen-Splitting' beim Polo A 03

— 8 % sofort bei Rechnung

— 5 % Nachweis NZ im Vertragsgebiet

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

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

(24) Under hänvisning till sina tyska försäljare och till förordning (EG) nr 123/85 förklarade Audi att en tillverkare inte kan hindra parallella importer med lagliga medel och att det är "förknippat med vissa risker" att låta de åtgärder som vidtagits i Italien "stå i samband med hinder mot återimporter och att dokumentera detta i ett brev till den tyska säljorganisationen". Audi föreslog därför att åtgärderna i Italien "om regionerna kommuniceras muntligen". ([17])

(25) I Autogermas anteckning *Measures to control and prevent reexport* (Åtgärder för att kontrollera och förebygga återexport) av den 15 mars 1995 står följande: ([18])

Citat:

"Measures to control and prevent re-export

Time	Prevention measures	Time	Control Measures	Time	Sanctions
15.10.1991-28.1.1993-1.7.1993 11.8.1993-12.10.1993-15.10.1993 6.6.1994-21.3.1995 (ready)	Circular letters contained limits set by Regulation (EEC) No 123/85	since 2° F.M.P. 1994	Delivery and N.C.R. control	Periodic	Meeting with dealer and recall
Periodic	Strong recommendation in general meeting	since 2° F.M.P. 1994	Auditing at the suspected dealers	7.12.1993 & 24.2.1995	Warning letters (76-20)
Periodic	Strong recommendation in meeting with dealer	since 2° F.M.P. 1994	Dealers orders daily controlled	since 3° F.M.P. 1993	Quarterly bonus blocked for extra-territory sales
		since 2° F.M.P. 1994	N.C.R. documents are requested for payment promotion actions	since 1° F.M. 1995	Quarterly sales bonus paid only for N.C.R.
		since 3° F.M.P. 1994	Polo and A4 distribution is controlled	since 6.1994	Dealer contract cancellation (11)

ORGANIZZAZIONE 15. 3. 1995 GD control"

(26) Volkswagen och Audi kunde fastställa den exakta omfattningen av återimporterna från Italien till Tyskland för varje modell och månad genom att jämföra leveranserna till importören och registreringarna i Italien respektive Tyskland. ([19]) Uppgifterna ställdes till Audis förfogande av Kraftfahrt-Bundesamt (det tyska bilregistret, nedan KBA). Audi måste dock gentemot myndigheten åta sig att inte använda uppgifterna för att identifiera eller övervaka utländska försäljare. ([20])

(27) För utfärdandet av tillverkarintyg, vilket tidigare varit gratis, planerade Volkswagen att införa en avgift på 150 tyska mark "för att försvåra återimporterna", medan Audi förutom denna avgift dessutom krävde ett köpebevis (faktura, köpekontrakt eller dylikt). ([21])

(28) För att kontrollera återexporterna fick Autogerma av Volkswagen och Audi i uppdrag att systematiskt övervaka de italienska försäljarna och att skicka resultaten till tillverkarna. ([22]) Volkswagen och Audi gav därför sin italienska importör de chassinummer som tagits fram främst för Tyskland ([23]), samtidigt som de uppmanade denne att ta reda på de italienska försäljare och kunder som genomförde leveranser. ([24]) Genom denna övervakning kunde återexporterna delas upp efter försäljare, kunder och modeller. ([25])

(29) Volkswagen uppmanade Autogerma att inom ramen för granskningen *(audits)*, av de italienska försäljarna ta reda på leveranser till tyska Volkswagen- och Audiförsäljare och att undersöka försäljningar till icke-auktoriserade återförsäljare. [26]

(30) I ett fall, där en Audi-medarbetare hade köpt en Audi A 4 i Italien och bett om ett tillverkarintyg i samband med registreringen i Tyskland, bekräftade medarbetaren gentemot Audi att bilen endast nyttjades för privata ändamål och inte skulle säljas innan det gått ett halvår, eftersom bilen vid kontrollen av KBA-statistiken skulle ”betraktas som återimport och ställa till med problem”. [27]

(31) Audi uppmanade sina tyska försäljare att ta reda på och meddela chassinumren på de återimporterade fordon som salufördes av återförsäljare utanför säljorganisationen i Tyskland. [28] Återimporter till Österrike, även de som genomförts av enskilda kunder, övervakades av den österrikiska generalagenten Porsche Austria [29]. [30] De av Audi vidtagna åtgärderna var framgångsrika. Under första kvartalet 1995 importerades således ”inte en enda A 4 från Italien till Österrike”. [31]

(32) På grund av brev till Audi, i vilka kunder klagade över problem i samband med återexporter, beslöt företaget i januari 1994 att svara konsumenterna ”med ett enhetligt språkbruk”. Man skulle således gentemot kunderna påpeka att de återimporterade bilarna ofta hade en annorlunda utrustning, vilket skulle kräva en ombyggnad och eventuellt skulle leda till ytterligare kostnader. Dessutom anförde företaget att det tog avsevärt mycket längre tid att köpa en återimporterad bil, ”eftersom det ofta skulla krävas särskilda tillstånd som myndigheterna föreskriver”. Till sist skulle det hänvisas till fördelar i fråga om översyn och garanti om bilen köptes av en inländsk försäljare. [32]

(33) Av svaren på kundklagomål framgår att Audi bland annat påpekade att modeller för leverans till Italien hade en annorlunda utrustning, att de hade längre leveranstider och att man inte kunde föreskriva försäljarna vilka konsumenter de skulle sälja bilarna till. [33]

(34) I samband med kundfrågor rekommenderade Volkswagen att ”aldrig låta någon få intrycket att inga uppgifter får lämnas ut till privata kunder eller befullmäktigade mellanhänder på grund av anvisningar från VW AG, Autogerma eller enskilda personer i dessa företag”. Det skulle i stället uttryckligen understrykas att det inte givits några anvisningar som bryter mot EU-rätten och att inga handelshinder införts i syfte att hindra återimporter. [34]

(35) Autogerma fick anvisningar av Volkswagen om hur man skulle reagera på kunder som vände sig till importören om hjälp. Autogerma skulle uppge att man som importör inte kunde ta emot några beställningar, eftersom man inte sålde bilar till privata kunder. Dessutom kunde ingen försäljare tvingas sälja till en viss kund. [35]

(36) Av de dokument som rör brevväxlingen mellan tillverkare och konsumenter framgår att tillverkarna i några fall signalerade importören respektive försäljarna att det var ”grönt” att sälja till konsumenter — dock först efter att sakförhållandena hade granskats. [36]

(37) I en lång rad skrivelser vände sig kunder till Autogerma i fråga om hinder vid bilköp av italienska försäljare och bad om hjälp. [37] I sina svar hänvisade importören framför allt till långa leveranstider för vissa modeller på grund av tillverkarens leveransmöjligheter (t.ex. för den nya VW Polo-modellen) utan att dock på ett bindande sätt bekräfta någon leveranstid. [38] I några fall uppmanades kunden av Autogerma att först bekräfta sin avsikt att ”köpa bilen direkt eller via en pålitlig mellanhand i Italien”. [39]

(38) Det var Autogermas avsikt att ”hänvisa” de italienska försäljarna ”till de avtalade områdena” och att vidta mått och steg enligt en graderad intensitetsskala så fort det upptäcktes att fordon sålts utanför de avtalade områdena eller via icke-auktoriserade kanaler. [40]

(39) För att kontrollera försäljningen hade Volkswagen och Audi tagit reda på chassinumren på de bilar som — främst av återförsäljare utanför säljorganisationen — såldes i Tyskland och givit numren till Autogerma med uppdraget att identifiera de exporterande italienska försäljarna och att överlämna uppgifterna till tillverkarna. [41] Dessutom lämnade Autogerma regelbundet rapporter till tillverkarna om vad som framkommit vid kontrollen av försäljarna och meddelade vilka åtgärder som vidtagits för att stoppa den oönskade försäljningen.

(40) För att se till att den övergripande strategin skulle lyckas intensifierade Autogerma kontrollerna av registreringarna i Italien. Försäljare hade fått en allmän uppmaning om att för samtliga leveranser meddela registreringsnumret i försäljningsanmälan. Dessutom övervakades orderingången av Autogerma dagligen från och med september 1994. [42] För

avvikelser som översteg 10 % av det planerade behovet krävdes särskilt godkännande av Autogerma. Vidare reagerade Autogerma uppenbarligen med leveransfördröjningar och leveransbegränsningar på de italienska försäljarnas tilltagande exportverksamhet. ([43])

(41) Dessutom har Autogerma åtminstone sedan 1993 beordrat en av sina avdelningar (S.E.V.O.) att övervaka det italienska återförsäljarnätet och då i synnerhet försäljningsverksamheten och antalet fordon levererade till utlandet. ([44]) I de framtagna övervakningsrapporterna upptas förteckningar över utländska kunder och nämns huruvida försäljare varnats för att sälja till utlandet. ([45])

(42) Autogerma bekräftade gentemot Audi att samtliga ansträngningar var inriktade på att helt stoppa försäljarnas exportverksamhet, vilket även omfattade försäljning till andra försäljare inom säljorganisationen och till konsumenter. ([46]) Alla av Autogerma levererade fordon fakturerades inklusive mervärdesskatt ([47]), vilket tydligen gjordes för att främja försäljningen inom Italien och för att försvåra exporten i administrativt hänseende. I samband med den nya VW Polo-modellen genomfördes stränga försäljningskontroller. För de försäljare som tidigare uppmärksammats på grund av stora återexporter reducerades leveranserna. ([48])

II. **De olika avtalen och förfarandena**

De avtal och förfaranden som tillsammans bildar den övergripande strategin enligt punkt 1 utgörs närmare bestämt av följande:

1. *Språkbruk*

a) Ordval

(43) I Volkswagen AG:s korrespondens och interna brevväxling används inget enhetligt språkbruk när det gäller definitionen av parallell handel. Försäljningen till icke-auktoriserade återförsäljare kallas av företaget normalt den ”grå marknaden”. Ofta nämns dock den grå marknaden och marknaden för återimport i samma andetag eller så talas det om ”återimporter” respektive ”återexporter” i största allmänhet.

(44) Vad gäller ”återimporter” talas det i Volkswagens försäljningsplan för 1995 inom ramen för säljstrategin om motåtgärder för att ”begränsa återimporter genom att ... påverka försäljarna” och genom ”målinriktade åtgärder mot 'grå importörer'”. I interna meddelanden från september 1994 och februari 1995 talar företaget allmänt om ”återimportverksamhet” i samband med vidtagna åtgärder ([49]). I en handskriven anteckning från juli 1995 rekommenderar Volkswagen att ”av politiska skäl” ge efter för en ”äkta mellanhand” som hotat med att klaga inför kommissionen på grund av att Autogerma öppet hade försökt hindra ett bilköp. Detta för att undvika att ”undantaget enligt gruppundantagsförordningen återkallas” ([50]).

(45) Även Audi AG använde sig av olika begrepp (t.ex. grå marknad, återimporter, återimportmarknad, illegal återimportmarknad, leverans genom icke-auktoriserade återförsäljare), särskilt i samband med problemanalysen avseende den parallella handeln mellan Italien och Tyskland respektive Österrike och avseende de åtgärder som skulle vidtas eller hade vidtagits.

(46) För att bekämpa den grå marknaden respektive återimporterna inrättade Audi i slutet av 1994 en särskild insatsgrupp med nödvändiga fullmakter, ekonomiska medel och personalresurser. ([51]) Organisationsenhetens verksamhet, som skulle vara i högst två år, inleddes officiellt den 1 januari 1995. ([52]) Audi informerade sina försäljare och importörer om insatsgruppens mål och uppgifter och uppmanade samtidigt sina försäljare att samarbeta. ([53])

(47) ”Uppgifterna och målen” bestod i att dels ”bekämpa återimporter” (framför allt med avseende på ”leveranser till Tyskland” men även till ”andra länder i Europeiska unionen”) och att dels ”hindra försäljning till icke-auktoriserade återförsäljare”. ([54]) På ett annat ställe står det att insatsgruppens mål är att ”varaktigt begränsa och förebygga den grå marknaden respektive återimportmarknaden” ([55]) eller att reducera den till en normal konkurrensnivå. I detta sammanhang hänvisas också till olika konkurrenter (BMW, Mercedes).

(48) I en anteckning i samband med dokumentet *Projektbeschreibung: Bekämpfung Graumarkt/Reimporte* (Projektbeskrivning: Bekämpningen av den grå marknaden/återimporter) definierar Audi uppgifterna för och målen med detta projekt (dvs. insatsgruppen) enligt följande: ”1. bekämpa återimporter” och ”2. hindra leverans till icke-auktoriserade återförsäljare”. ([56]) Audi begränsar på ett annat ställe begreppet ”återimport” till att omfatta ”korsvisa inköp i utlandet av tyska försäljare inom säljorganisationen” och försäljning till återförsäljare utanför säljorganisationen (= försäljare på den grå marknaden). ([57])

(49) Som ett genomförbart första mål bestämdes att insatsgruppen skulle begränsa exporten till under 100 fordon/månad ([58]) respektive reducera den grå marknadens respektive återimporternas volym med 50 % inom sex månader, varvid resultaten skulle kunna skönjas senast i september 1995. ([59]) För att uppnå insatsgruppens mål fastställdes en rad åtgärder. ([60])

(50) Audi uppfattar alltså på detta ställe den grå marknaden som en del av den mer omfattande återimportmarknaden, riktar dock ofta sina åtgärder — vilket tydligt framgår här — både mot den grå marknaden och återimportmarknaden på samma gång. De italienska försäljarna fick darför det intrycket att exportförbuden och andra åtgärder för att stoppa den parallella handeln, vilket inbegrep sanktioner, också gällde försäljningar till konsumenter respektive konsumentgernas egna återexporter, vilket både var en följd av det oenhetliga ordvalet och syftet med detta.

(51) Ordvalet gjorde att man suddade ut och därigenom försvårade respektive medvetet grumlade distinktionen mellan försäljningar till oberoende återförsäljare utanför säljorganisationen å ena sidan och till konsumenter, mellanhänder eller auktoriserade försäljare å andra sidan.

(52) Autogerma SpA skiljer i sin korrespondens med försäljarna framför allt mellan försäljningar inom och utanför det avtalade området.

(53) I syfte att påverka de italienska försäljarnas verksamhet utfärdade Autogerma åtminstone sedan 1993 anvisningar, förmaningar och varningar riktade till dessa. Under den följande perioden uppmanade Autogerma de italienska försäljarna vid upprepade tillfällen både skriftligen och muntligen att inte ägna sig åt grå importer. Olika försäljare anvisades med eftertryck att sälja inom det egna avtalsenliga området, då de intensivt ansträngde sig för att uppnå försäljningsmålen och på grund av att det kom in ett stort antal frågor från VW/Audi-försäljare. ([61])

(54) Autogerma uppmanade de italienska försäljarna vid olika tillfällen muntligen, men flera gånger även genom skriftliga meddelanden, att inte sälja utanför det avtalade området, dvs. både när det gäller in- och utland. ([62]) Vid undersökningen förklarade kontrollerade försäljare i Trento, Bozen och Silandro för kommissionen att de vid flera tillfällen fått muntliga anvisningar av Autogerma om att inte ägna sig åt export. Anvisningarna rörde i synnerhet icke-auktoriserade återförsäljare, omfattade dock uttryckligen också försäljningar till konsumenter. ([63]) Försäljare ([64]) gjordes omisskännligt uppmärksamma på att ”de måste räkna med att återförsäljaravtalet sägs upp, ifall dessa anvisningar inte följs”. ([65])

(55) Motsvarande anvisningar och varningar utfärdades också i fråga om vissa modeller (Audi A 4, nya VW Polo, VW Golf Berlina, VW Golf Variant). ([66]) I samband med den nya VW Polo-modellen uppmanades försäljarna i september 1994 att inte ge några rabatter och att inte sälja för export. ([67])

(56) Autogerma förbjöd försäljarna allt slags försäljning till *salonisti)*. ([68]) I italienskt språkbruk används detta begrepp visserligen för att skilja mellan en vanlig återförsäljare och en *concessionario*, dvs. en återförsäljare som tillhör säljorganisationen. Däremot görs det ingen skillnad mellan oberoende återförsäljare utanför säljorganisationen och mellanhänder. I detta sammanhang hänvisade importören vid upprepade tillfällen till bestämmelserna i förordning (EG) nr 123/85, som enligt importörens uppfattning innehåller ett förbud mot sådana försäljningar. ([69]) Importören varnade därför försäljarna att man vid en överträdelse måste räkna med att det undantag som beviljats av kommissionen återkallas. Autogerma tillämpade alltså i detta fall en ofullständig utläggning, som måste ge försäljarna det felaktiga intrycket att de bryter mot gemenskapens konkurrenslagstiftning med risk för motsvarande sanktioner, även när de säljer till mellanhänder.

(57) Både Autogerma och Audi visste att vissa försäljare gentemot kunderna förklarade att de inte kunde eller hade tillstånd att sälja till utlandet respektive till utlänningar *(ai clienti dicono che non posseno vendere all'estero. . .)*. Särskilt med tanke på en eventuell undersökning genom Europeiska kommissionen anvisades försäljarna att gentemot kunderna inte hänvisa till förbud från Autogerma eller tillverkarna, utan att visserligen ta emot beställningar, men att sedan förespegla lager- och leveranssvårigheter. ([70])

(58) Autogerma upprepade vid flera tillfällen att företaget var fast beslutet att vidta nödvändiga åtgärder ”för att uppnå det fastställda målet att stoppa exporterna från Italien”. ([71]) I detta syfte utarbetades en åtgärdskatalog i samråd med tillverkarna. ([72]) Autogerma var medveten om att vissa element i den egna strategin inte var förenliga med de framtida gemenskapsreglerna om försäljning av motorfordon. ([73])

b) Klassificering av dokumenten

(59) Volkswagen, Audi och Autogerma hemligstämplade många av de dokument som handlar om begränsningsåtgärder. Så klassades till exempel den korrespondens som gäller katalogen med åtgärder för att kontrollera och hindra återexporter som ”hemlig” eller ”konfidentiell” ([74]) Dokument om införandet av den delade handlarmarginalen, ([75]) om förmaning och övervakning av försäljare ([76]) samt om uppsägning av försäljare ([77]) kännetecknades ofta som ”konfidentiella”.

c) Hur försäljarna påverkades

(60) Sammanfattningsvis kan sägas att koncernens språkbruk, som i synnerhet Autogerma använde i sin korrespondens med de italienska försäljarna, ofta lät påskina att allt slags återexport var förbjuden. Det var därför ofrånkomligt att detta språkbruk hos försäljarna skapade en osäkerhet som gjorde att de i ett flertal fall också avstod från att göra affärer med konsumenter respektive med befullmäktigade mellanhänder. Oberoende av om ett fastställt språkbruk för parallell handel existerar eller ej, hade det krävts en exakt terminologisk distinktion som den som ligger till grund för förordningarna (EEG) nr 123/85 och (EG) nr 1475/95.

(61) Ett oenhetligt och oklart språkbruk avseende den parallella handeln medför osäkerhet inom koncernen, dvs. inom ramen för samtalen och korrespondensen mellan Volkswagen AG, Audi AG och Autogerma SpA. Dessutom påverkar detta språkbruk koncernens relationer till försäljarna och skapar osäkerhet bland dessa om vilket slags försäljning som är tillåten eller förbjuden. På så sätt begränsas försäljarnas handlingsfrihet när det gäller försäljningar utanför de avtalade områdena.

2. *Marginalpolicy*

a) Volkswagen AG

(62) I samband med att den nya VW Polo-modellen skulle släppas ut på den italienska marknaden, meddelade Volkswagen i oktober 1994 att man skulle införa en delad handlarmarginal (*split-margin*) som skulle vara bunden till att försäljningen ägde rum inom det avtalade området ([78]). Den vanliga principen är att importören eller försäljaren av tillverkaren får en rabatt på det fakturerade beloppet för varje beställd bil. För den gamla VW Polo-modellen uppgick denna rabatt till 13 %. För den nya VW Polo-modellen delades handlarmarginalen upp i två delar, närmare bestämt i en ”basrabatt” på 8 % som betalades ut direkt, dvs. i samband med faktureringen, och i en särskild rabatt på 5 % som skulle ges i efterhand och som var beroende av att bilen registrerades i försäljarens avtalsenliga område. ([79])

(63) Volkswagen var medveten om att införandet av en delad handlarmarginal varken var förenligt med den nya förordningen (EG) nr 1475/95 eller med förordning (EEG) nr 123/85, eftersom ”syftet är just att stoppa den av kommissionen önskade gränsöverskridande handeln”. Åtgärden ansågs därför vara behäftad med ”stor bötesrisk” och skulle därför förbli en ”intern angelägenhet”. Volkswagen föreslog därför för Autogerma att ”komma överens om ett språkbruk och en hantering som också skulle hålla inför kommissionen”. ([80]) Att systemet med delade marginaler verkligen tillämpades bekräftas av Volkswagen vid flera tillfällen. ([81])

b) Audi AG

(64) Mot bakgrund av de italienska försäljarnas stora försäljningsvolymer utanför de avtalade områdena beslöt Audi i oktober 1994 att införa en ”ett nytt system för utbetalningen av handlarmarginaler” efter samråd med Autogerma, återförsäljarorganisationen (Unione Concessionari Audi Volkswagen — UCAV) och Volkswagen. Det nya systemet skulle gälla nya modeller (dvs. först för Audi A 4).

(65) Enligt det nya systemet skulle basmarginalen på 15 %, som exempelvis för den gamla Audi 80-modellen betalades i samband med faktureringen, delas upp i en del på 10 % som betalades ut direkt, dvs. i samband med faktureringen, och i en särskild marginaldel på 5 % som skulle betalas ut varannan månad mot att registreringsbeviset lades fram.

(66) Systemet tillämpades från och med den 18 oktober 1994 på så sätt att man i samband med faktureringen visserligen betalade ut hela basmarginalen på 15 %, men att den särskilda marginaldelen på 5 % kunde återkrävas (tas bort) i efterhand. ([82]) Som ett första steg fick tillverkaren respektive importören på så sätt möjlighet att fullständigt kontrollera bilregistreringen och framför allt att skilja mellan registreringar inom och utanför det avtalade området. I ett andra steg skulle marginaldelen på 5 % återkrävas av försäljaren, om bilen hade sålts utanför det avtalade området.

c) Autogerma SpA

(67) Avtalen mellan Autogerma och de italienska försäljarna innehöll i en bilaga *(allegato ”A”)* en översikt över avtalade handlarmarginaler uppdelade efter modeller *(sconto in fattura)*. För Volkswagen-modellerna uppgick marginalen till 13 % respektive 15 % och för Audi-modellerna till 15 % respektive 16 %. ([83]) Med verkan från och med den 1 januari 1994 fogades en överenskommelse *(convenzione)* till bilagan, enligt vilken nya modeller uttryckligen undantogs från tillämpningen av dessa handlarmarginaler. ([84])

1. *Åtgärder avseende Volkswagen*

(68) Avseende försäljningar av den nya VW Polo-modellen informerade Autogerma de italienska försäljarna i oktober respektive november 1994 om det nya marginalsystemet. De nya reglerna gällde dels demonstrationsexemplar av typ Polo, där den tidigare basmarginalen på 13 % skulle delas upp i två delar, närmare bestämt i en del på 10 % och en på 3 %, varvid den andra delen dock endast skulle betalas ut under förutsättning att bilen under minst sex månader varit registrerad i försäljarens namn, dvs. inom det avtalade området. I övrigt, dvs. i fråga om alla övriga beställningar avseende den nya Polo-modellen, följde Autogerma Volkswagens anvisningar, enligt vilka den tidigare basmarginalen på 13 % skulle delas upp i en del på 8 % som betalades ut direkt och en rabatt på 5 % som endast gavs

vid försäljning inom det avtalade området. ([85]) Kommissionen fick vid undersökningen bekräftat att den delade handlarmarginalen från och med november 1994 tillämpades på så sätt att den ena delen endast betalades ut för bilar som registrerats inom det avtalade området. ([86])

2. *Åtgärder avseende Audi*

(69) I och med att den nya Audi A 4-modellen släpptes ut på marknaden beslöt Autogerma att ändra marginalsystemet för försäljarna. Så skulle basmarginalen på 15 %, som gällde för den gamla Audi 80-modellen och som betalades ut direkt, dvs. i samband med faktureringen, ersättas med en ny basmarginal på endast 10 % *(sconto in fattura* eller *sconto base/immediato)*. De övriga 5 procenten (*sconto differito a breve*) skulle försäljarna få en gång varannan månad under förutsättning att bilen sålts och bevisligen registrerats inom det avtalade området. ([87]) Genom att kalla rabattdelen på 5 % för ”efterhandsrabatt som betalas inom kort” ville man undvika en direkt koppling till villkoret att bilen måste säljas respektive registreras inom det avtalade området. ([88])

(70) Det nya marginalsystemet skulle ingå i avtalen med de italienska försäljarna i form av ett tilläggsavtal. Enligt tilläggsavtalet skulle Autogerma ha rätt ”att i fall av försäljningar utanför det avtalade området av försäljaren återkräva den särskilda marginaldelen så fort man får kännedom därom”. ([89])

(71) Autogerma informerade Audi i november 1994 om att det nya marginalsystemet för Audi A 4 hade införts i Italien och skulle gälla under en preliminär testperiod fram till den 30 april 1994. Utbetalningen av den aktuella rabattdelen på 5 % skulle fortsätta fram till den 30 april 1995, då det skulle tas ett slutligt beslut.

(72) En marginalpolicy som ger försäljaren en lägre marginal vid försäljningar eller registreringar utanför det avtalade området reducerar försäljarens inkomst och den resulterande vinsten. Genom marginalpolicyn begränsas därmed försäljarnas ekonomiska spelrum när det gäller detta slags försäljning.

3. *Bonuspolicy*

(73) Den bonus på 3 % som betalades ut vid sidan om handlarmarginalen skulle i princip finnas kvar. Audi betonade i detta sammanhang att ”försäljningen utanför den egna zonen ... är tillåten upp till högst 15 %” och att bonusen på 3 % inte skulle ges vid försäljningar utöver denna andel. ([90])

(74) Vid försäljningar utanför det egna avtalsenliga området skulle den ekonomiska nackdelen för försäljaren uppgå till 8 % av beräkningsunderlaget, eftersom bonusen kopplades till försäljning — och senare även registrering ([91]) — inom ”området med särskilt marknadsansvar”. ([92]) Audi hade helt klart för sig att försäljarna vid försäljningar utanför det avtalade området skulle få en negativ cash flow, eftersom kostnaderna i samband med försäljningen kunde beräknas till 10 % och principiellt bars av försäljaren själv. ([93])

(75) Inom ramen för en överenskommelse *(convenzione ”B”)*, som åtminstone sedan 1987 bilagts återförsäljaravtalen, fastställdes en bonus på 3 % som betalades ut en gång per kvartal och som bestod av bonusdelar för ”målregistreringar”, ”standarder” och ”nöjda kunder”. ([94]) Denna bonus gavs utöver den vanliga handlarmarginalen. För att beräkna bonusen utgick man från antalet fordon som sålts inom det avtalade området, men bonusen gavs även för försäljningar utanför det området, dock under förutsättning att detta slags försäljning inte överskred 15 % av försäljarens totala leveranser.

(76) Autogerma slutade betala ut denna bonus åtminstone från och med 1993 för allt slags försäljning utanför det avtalade området ([95]) och vägrade att betala ut den alls åtminstone från och med januari 1994. ([96]) I den uttryckliga avsikten att hindra parallella exporter beslöt Autogerma i september 1994 att i framtiden endast betala ut bonusen för bilar som registrerats inom det avtalade området. ([97])

(77) Den överenskommelse i bilagan till återförsäljaravtalet som nämns i punkt 75 *(convenzione ”B”)* ändrades därför på motsvarande sätt. Medan bonusen enligt den tidigare versionen betalades ut om försäljningen ägde rum inom det avtalade området, kopplades den enligt den nya versionen av den 31 december 1994 dessutom till att fordonet registrerades inom det avtalade området. ([98]) Gränsen på 15 % för försäljningar respektive registreringar utanför det avtalade området bibehölls. ([99])

(78) Återförsäljarorganisationen UCAV hyste dock tvivel om att de planerade åtgärderna var förenliga med EG:s förordningar om försäljning av motorfordon och med återförsäljaravtalen. ([100])

(79) Audi bekräftade införandet och genomförandet av det nya bonussystemet i fråga om att koppla bonusen på 3 % till registreringen i Italien. ([101]) Autogerma bekräftade senare vid flera tillfällen att bonussystemet verkligen genomförts: ”Vad avser bonusutbetalningar för perioden januari till april 94 har det beslutats att 63 försäljare inte skall få någon bonus för kundleveranser utanför det avtalade området”. ([102]) Även under sista kvartalet 1994 och första kvartalet 1995 betalades bonusen endast ut för registreringar inom det avtalade området. Autogerma vägrade dessutom att betala det så kallade ”organisationsbidraget” för fordon om sålts utanför det avtalade området. ([103])

(80) Som resultat kan fastslås att det införda nya marginal- och bonussystemet utgjorde ett effektivt instrument — främst i ekonomiskt hänseende — för att sätta press på försäljarna att inte sälja (respektive registrera) fordon utanför det egna avtalsenliga området. Vid försäljningar utanför det området fick försäljarna räkna med en avsevärt minskad avkastning. Försäljaren går ju dessutom vid sådana försäljningar hur som helst miste om den så kallade eftermarknaden som normalt är mycket lönande. Genom att införa denna marginal- och bonuspolicy minskades det ekonomiska incitamentet till sådana affärer ytterligare. Många försäljare avstod därför från detta slags försäljning, oberoende av om det rörde sig om potentiella affärer med återförsäljare utanför säljorganisationen eller konsumenter. Audi bekräftade flera gånger att det nya systemet verkligen tillämpades. ([104])

(81) En policy enligt vilken marginalen eller bonusen minskas vid försäljningar eller registreringar utanför det avtalade området påverkar försäljarnas avkastning från sådana affärer och därmed vinsten. Genom denna policy begränsas därmed försäljarnas ekonomiska spelrum när det gäller sådan försäljning.

4. *Restriktioner för leveranser till den italienska marknaden*

(82) Redan i augusti 1993 utarbetade Volkswagen och Audi preliminära riktlinjer för att reducera leveranser från den grå marknaden och delade upp dessa i ett ”formellt förfarande” och i ”praktiska åtgärder”. ([105]) Medan de första åtgärderna främst gällde efterlevnaden av återförsäljaravtalen, föreslogs som konkret åtgärd särskilt att minska de italienska lagren.

a) Volkswagen AG

(83) I syfte att begränsa återexporterna från Italien tog Volkswagen i slutet av 1993 beslut om en ”behovsstyrd anpassning av produktionen för den italienska marknaden”, om ”behovsanpassad försörjning av detaljhandeln” och om åtgärder för att ”minska försäljarnas lager”. ([106]) Leveranspolicyn för Italien medförde åtminstone under 1995 flaskhalsar och långa leveranstider för nästan alla modeller.

(84) Volkswagen anpassade redan under första kvartalet 1995 ”leveranserna avseende modellerna Vento, Variant och Passat till efterfrågan i Italien så att det inte bör finnas kvar något tryck från lagren”. ([107]) Detta visar att Volkswagens policy var framgångsrik när det gällde att begränsa utrymmet för eventuella återexporter genom restriktioner för leveranser till den italienska marknaden.

b) Audi AG

(85) Kunder som hade beställt en Audi annullerade sina beställningar i stor omfattning på grund av för långa leveranstider (över 9 % under perioden 1 januari — 10 april 1995). ([108]) I februari 1995 beslöt tillverkarna ändå att annullera en leverans på ytterligare 8 000 bilar av modell A 4, som de italienska försäljarna hade fått löfte om genom Autogerma och som uppenbarligen skulle återexporteras. ([109]) I april försvarade Audi leveranskvoteringen för den nya A 4-modellen med ”att endast den italienska efterfrågan kan tillgodoses”. ([110]) Med tanke på återexporterna (grå marknad) tyckte Audi och Volkswagen även senare under året att restriktionerna för leveranser till den italienska marknaden skulle bibehållas. ([111])

(86) Utbudet för försäljning till kunder från andra medlemsstater begränsas genom en leveranspolicy som rättar sig efter den förväntade eller faktiska efterfrågan från de italienska kunderna och inte tar hänsyn till att det uppenbarligen finns en stor efterfrågan från utlandet. Följden är långa leveranstider, särskilt när det gäller försäljning till kunder från andra områden. Genom detta begränsas försäljarnas spelrum för sådan försäljning påtagligt, i synnerhet med avseende på utländska kunder.

5. *Leveransbegränsningar inom säljorganisationen*

(87) I vissa områden sjönk tydligen orderingången hos VW/Audi-försäljare drastiskt på grund av ett ökande antal grå importer genom icke-auktoriserade återförsäljare, men även på grund av återimporterade bilar som av VW/Audi-försäljare erbjöds till priser som låg märkbart under de priser som erbjöds av tyska försäljare inom säljorganisationen. En rad försäljare, framför allt i Tyskland, såg sig därför föranlåtna att återimportera bilar från Italien via italienska försäljare eller direkt via Autogerma, men beklagade sig över ovanligt långa leveranstider. ([112])

(88) Volkswagen förklarade situationen med åtgärderna avseende en ”behovsanpassad försörjning av den italienska marknaden ... som har till följd att den italienska handeln först och främst betjänar sin traditionella kundkrets på platsen med den vara som står till buds”. I september 1993 krävde VAG:s återförsäljarorganisation av Volkswagen ”att alla horisontella inköp inom Europa, vare sig de görs av handlare eller av våra kunder, måste motarbetas med alla medel”. ([113])

(89) Tyska försäljare krävde av Audi att se till att ”möjligheten att återimportera tillverkarsubventionerade exportbilar till Tyskland försvinner så fort som möjligt”, eftersom ”försäljningspriset för dessa bilar i Tyskland ..”. låg ”under leveranspriserna för försäljare i den tyska organisationen ” och därför ”på sikt ... de tyska försäljarna” berövades ”sina utkomstmöjligheter”. ([114]) Återimporter av tyska försäljare upptäcktes av andra tyska försäljare som lämnade uppgifterna om chassinummer och om de levererande italienska försäljarna till Audi. ([115])

(90) I fråga om den italienska marknaden uppmanades Audi av Autogerma att se till att italienska försäljare inte hela tiden "stördes" av tyska försäljare som var intresserade av parallella importer och som kontaktat Autogerma per brev. ([116]) Dessutom tillbakavisade Autogerma förfrågningar från tyska försäljare om leveransmöjligheter (så kallade korsvisa leveranser inom VAG-säljorganisationen) under hänvisning till otillräckliga lager, flaskhalsar vid leveranser och långa leveranstider. ([117])

(91) Som möjlig lösning föreslogs avtal med importören som innehåller klara bestämmelser om att de levererade fordonen endast var avsedda för importörens marknad och att avtalssanktioner eller avtalsuppsägning skulle varslas respektive sättas i verket vid överträdelser. ([118]) Tillverkarna kände följaktligen att de hade krav på sig från de tyska försäljarna att stoppa återimporter till Tyskland.

(92) Försäljarnas spelrum för att införskaffa fordon begränsas genom hinder mot "korsvisa leveranser" inom säljorganisationen, dvs. försäljarnas möjlighet att köpa fordon av auktoriserade försäljare i andra medlemsstater.

6. *Uppsägning av avtal*

(93) I slutet av 1993 uppmanade Autogerma 50 försäljare (bl.a. Brenner Garage, Bozen, ett företag med stor omsättning) med hot om avtalsenliga konsekvenser att omedelbart upphöra med den organiserade försäljningen utanför de avtalade områdena. ([119]) Dessa varningar upprepades 1994 och 1995. ([120])

(94) Efter att redan ha sagt upp tre återförsäljaravtal under 1993 ([121]) beslöt Autogerma i maj 1994 att även säga upp avtalet med Brenner Garage. ([122]) I februari 1995 hade det totala antalet uppsagda försäljare ökat till tolv. ([123])

(95) Autogerma sade uppenbarligen upp avtalen med försäljarna på grund av försäljningar utanför de avtalade områdena (respektive "grå importer"), betonade dock samtidigt att de "utåt naturligtvis" sades upp "av andra skäl." ([124]) Som uppsägningsskäl anfördes heller aldrig försäljningar till icke-auktoriserade återförsäljare, ([125]) utan främst att försäljningsmålet inte hade uppnåtts och att avtalsförpliktelser inte beaktas. I åtminstone ett fall sades avtalet upp under hänvisning till förordning (EG) nr 1475/95. ([126])

(96) Detta handlingssätt pekar på att Volkswagen AG, Audi AG och Autogerma SpA var medvetna om att deras åtgärder också påverkade sådana återimporter som enligt lag är tillåtna, dvs. försäljning till icke-italienska konsumenter respektive till befullmäktigade mellanhänder.

(97) Uppsägningen av återförsäljaravtal eller hotet om uppsägning på grund av försäljningar utanför det avtalade området gör att den berörda försäljaren avstår från sådana försäljningar.

7. *Krav på skriftlig försäkran från konsumenten*

(98) Redan i oktober 1993 rekommenderade Autogerma de italienska försäljarna att av konsumenterna kräva en så kallad skriftlig försäkran. ([127]) I ett senare skriftlig meddelande från mars 1994 fick rekommendationen en strängare formulering, enligt vilken alla kunder som försäljaren inte kände och särskilt utländska kunder skulle underteckna en försäkran i samband med att köpekontraktet ingicks *(dichiarazione di Impegno)*. Under hot om ett avtalsvite om 10 % av köpeskillingen måste kunden enligt försäkran lova att inte återförsälja bilen innan tre månader gått från köpedatum och under inga omständigheter innan mätarställningen uppnått minst 300 mil. ([128])

(99) Konsumentens handlingsfrihet när det gäller att köpa en bil i en annan medlemsstat begränsas av att tillverkaren, dennes importör eller ett annat företag inom säljorganisationen kräver en skriftlig försäkran, enligt vilket konsumenten lovar att inte återförsälja bilen innan en viss tid har löpt ut eller innan en viss mätarställning uppnåtts.

D. *Följderna av Volkswagens, Audis och Autogermas avtal och förfaranden*

(100) Som kontrahent till de italienska försäljarna var det Autogermas uppgift att genomföra dessa åtgärder. Autogerma framhöll dock att Audi inte själv kunde vidta åtgärder i Italien utan att de krävde Autogermas "godkännande". ([129])

(101) Autogerma påpekade för försäljarna på olika sätt (skrivelser, granskningar, bilaterala möten, muntliga förmaningar), vilka konsekvenser försäljningar utanför det avtalade området skulle få. Detta gjorde att försäljare ofta avhöll sig från sådana försäljningar. Många kunder avstod från att köpa en bil, eftersom försäljarna hänvisade till leveransproblem och långa leveranstider och eftersom de både skriftligen och muntligen uteslöt försäljning till andra än italienare.

I. Konsumenternas reaktioner

(102) Många kunder har både för kommissionen och för tillverkarna berättat om svårigheter vid bilköp i Italien. Av de samlade dokumenten framgår att en rad

kunder nekades köp på grund medborgarskapet. Många kunder berättar att olika försäljare reagerat på samma sätt, vilket framgår av följande:

— "... 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. Förhållandet mellan försäljare och Autogerma

(103) På grund av Autogermas anvisningar och varningar åtog sig flera försäljare uttryckligen gentemot Autogerma att inte sälja utanför det avtalade området, i synnerhet inte till utlandet. ([142]) En rad försäljare vidtog motsvarande åtgärder (inga exporter respektive inga exporter utöver 15 %, registrering i Italien av alla bilar, uppsägning av medarbetare som sålt till utlandet, förhandsgodkännande av importören). ([143]) Autogerma bekräftade exempelvis gentemot Audi att man lyckats med åtgärden enligt vilken alla försäljningar skulle vara kopplade till Autogermas förhandsgodkännaden.

III. Förhållandet mellan försäljare och kunder

(104) Flera italienska försäljare vägrade att sälja bilar till kunder från Tyskland och Österrike som följd av den strategi som tillverkarna respektive importören hade lagt upp för att hindra återexporten av nya bilar från Italien till dessa medlemsstater (se avsnitt I). En rad försäljare avrådde sina kunder från att registrera bilen utanför Italien med hänvisning till risken för "problem" med tillverkaren, vilket framgår av följande:

"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) Gentemot utländska kunder motiverades denna vägran på olika sätt, så exempelvis med följande standardformulering avseende den påtänkta återexporten av bilen: "wir danken Ihnen für Ihr Fax (Ihren Brief) aber wir verkaufen nicht (mehr) nach Ausland" ([145]) eller "es tut uns leid, aber wir haben die Ausfuhr unterbrochen". ([146])

(106) I andra fall hänvisade försäljarna till tillverkarens restriktioner i fråga om leveranser och rekommenderade kunden att avstå från köpet. Försäljarna sva-

rade sålunda på ett flertal kundfrågor med följande standardbrev:

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

(107) Autogerma bekräftade att strategin var framgångsrik och meddelade Audi:

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

Audi erkände att så var fallet, konstaterade dock följande: "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])

Kapitel 2

RÄTTSLIG BEDÖMNING

(108) Volkswagen och Audi säljer sina motorfordon inom gemenskapen via selektiva återförsäljarnät. Volkswagen och Audi har utnämnt Autogerma till italiensk ensamimportör för motorfordon av märkena VW och Audi. Autogerma sluter återförsäljaravtal med försäljarna i den officiella säljorganisationen på grundval av ett standardiserat återförsäljaravtal som omfattar försäljningen av båda märken, VW och Audi. Enligt uppgift från Volkswagen planerar man att från och med 1997 organisera försäljningen av märkena VW och Audi oberoende av varandra.

(109) Enligt en fast rättspraxis från Europeiska gemenskapernas domstol (se t.ex. domstolens dom den 24 oktober 1995 i mål C-266/93, Bundeskartellamt mot Volkswagen AG, VAG Leasing GmbH, C – 266/93, REG 1995, s. I-3477) kan avtal mellan ekonomiska aktörer med verksamhet inom olika försäljningsled, så kallade vertikala avtal, utgöra avtal enligt artikel 85.1 om omfattas av förbudet enligt den bestämmelsen.

A. *Artikel 85.1*

I. Företagen

(110) Volkswagen AG med sina dotterbolag Audi AG och Autogerma SpA samt försäljarna inom säljorganisationen är företag enligt artikel 85.1.

II. Avtal

1. *Exportförbud/restriktion*

(111) Analysen av Volkswagens, Audis och Autogermas avtal och förfaranden enligt kapitel 1.C visar att de avtalet en policy som syftar till att dela upp marknaden med sina italienska försäljare inom ramen för sitt exklusiva och selektiva distributionssystem. Denna policy tar sig uttryck i det exportförbud/den exportrestriktion som ålagts de italienska försäljarna.

(112) Exportförbudet/exportrestriktionen kan härledas ur ett åtgärdssystem bestående av förebyggande åtgärder, kontrollåtgärder och straffåtgärder. Kommissionen upptäckte vid undersökningen dokument, i vilka de olika åtgärderna finns förtecknade. Som bevis kan framför allt anföras de dokument som nämns i kapitel 1.C.I (se fotnot 14 – 18 och dokumentet *Maßnahmenprogramm* (Åtgärdsprogram) av den 10 februari 1995 i fotnot 123).

(113) Vad gäller de olika åtgärderna hänvisas det till de varningar och anvisningar som riktades till försäljarna och som beskrivs i kapitel 1.C.II.1 (dokument i fotnoterna 14, 61 – 70).

(114) I kapitel 1.C.I visas hur försäljarna övervakades genom kontroll av orderingången, av försäljningarna – inbegripet försäljarens skyldighet att inte sälja bilar till icke-italienska kunder utan förhandsgodkännade av Autgerma, kontroll av registreringar och kontroll genom granskning (dokument i fotnoterna 40 – 48 och 143). Av kapitel 1.C.I framgår hur tillverkarna och importören samarbetade för att kontrollera det italienska återförsäljarnätets försäljningsverksamhet (dokument i fotnoterna 18 – 30).

(115) I kapitel 1.C.II.6 nämns exempel på tillämpningen av straffåtgärder, såsom förmaningar, varningar och uppsägningar, riktade mot de italienska försäljarna. Hänvisas kan särskilt till dokumenten i fotnoterna 71, 119 – 126 och det i fotnot 62 nämnda dokumentet *Export aus Italien* (Export från Italien) av den 13 juni 1994.

I kapitel 1.C.II.3 beskrivs den överenskommelse som åtminstone sedan 1987 ingick i återförsäljaravtalen med de italienska försäljarna och enligt vilken *bonusen* principiellt endast utbetalades för försäljningar inom det avtalade området (se dokument i fotnot 94). Överenskommelsen skärptes genom den ändring av återförsäljaravtalet som trädde i kraft den 1 januari 1995 (se dokument i fotnot 98) och som innebar att bonusen kopplades till kravet på att varje såld bil också registrerades i försäljarens avtalsenliga område, vilket också framgår av kapitel 1.C.II.3, liksom att bonusen verkligen spärrades åtminstone sedan 1993 (se dokument i fotnoterna 18, 95 och 96). Som bevis för att det infördes en *delad handlarmarginal*, som började tillämpas i samband med modellerna VW Polo och Audi A4, anförs dokumenten i fotnoterna 78 – 81, 84 och 85 avseende Volkswagens försäljning (kapitel 1.C.III.1 och kapitel 1.C.II.2.c) och dokumenten i fotnoterna 82 och 87 – 89 för Audis försäljning (kapitel 1.C.II.2).

(116) Exportförbudet/restriktionen omfattar också *förbudet mot korsvisa leveranser*, dvs. försäljningar inom själva säljorganisationen. De italienska försäljarna får inte sälja till auktoriserade VW- och Audi-försäljare i andra medlemsstater. Detta framgår av att Autogerma meddelade Audi att tyska försäljare störde de italienska försäljarna och dessutom uppmanade Audi att se till att de tyska försäljarna upphörde med sina korsvisa köp. Som bevis anförs främst de dokument som nämns i fotnoterna 112 och 113 (kapitel 1.C.II.5) och i fotnoterna 14 och 116 (kapitel 1.C.II.5). Dessutom tillbakavisade Autogerma själv förfrågningar från auktoriserade försäljare utanför Italien genom att hänvisa till otillräckliga lager (se dokument i fotnot 117, kapitel 1.C.II.6) och alltså inte med motiveringen att importören inte sålde direkt.

(117) Exportförbudet/restriktionen genomfördes också med hjälp av *restriktioner för leveranser till den italienska marknaden* (se dokument *Massnahmenprogramm* (Åtgärdsprogram) av den 10 februari 1995 i fotnot 123). De dokument som kommissionen upptäckte i samband med undersökningen visar att de italienska försäljarna tvingades följa exportförbudet/restriktionen genom den restriktiva leveranspolicy som VW förde från och med november 1993 (se dokument *Maßnahmen zur Begrenzung von Re-Exporten aus Italien* (Åtgärder för att begränsa återexporter från Italien) i fotnot 106, kapitel 1.C.II.4) och Audi åtminstone från och med december 1993 (se anteckning i fotnot 106 *Gespräch am 14. Dezember 1993 in Wolfsburg, Marken Audi und VW: Preisplanung Italien/EG-Preisharmonisierung* (Möte den 14 december 1993 i Wolfsburg, märkena Audi och VW: prisplanering Italien/EG-prisharmonisering)).

(118) Autogerma bekräftade i en skrivelse av den 13 juni 1994 till Audi *(Export aus Italien* [Export från Italien, se fotnot 62]) att dessa leveransbegränsningar verkligen existerade enligt följande:

"... 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 sade vid ett möte med Audi den 22 mars 1995 (se protokollet från detta möte av den 27 mars 1995 i fotnot 107) att leveranserna med motorfordon av märket VW hade anpassats till efterfrågan i Italien. Försäljaren fick således endast så många fordon att det räckte för kunderna i det avtalsenliga området. Med avseende på den nya Audi A4-modellen meddelade också Audi i ett internt memorandum *Stand Maßnahmen gegen Graumarkt* av den 25 november 1994 (Läget i fråga om åtgärder mot den grå marknaden, se dokument i fotnot 82) följande:

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

(120) Till de åtgärder som vidtogs i samband med exportförbudet/restriktionen hör också det krav enligt vilket försäljarna endast fick sluta köpekontrakt med en konsument om denne först skrev på en *skriftlig försäkran* (se kapitel 1.C.II.7 och dokumenten i fotnoterna 127 och 128).

2. *Avtal*

(121) Exportförbudet/restriktionen ingår i avtalsförhållandet mellan Autogerma och försäljarna i den selektiva säljorganisationen i Italien för märkena VW och Audi. Exportförbudet/restriktionen avtalades med försäljarna, dels med hjälp av skriftliga meddelande, dels muntligen, och avtalet godkändes av försäljarna.

(122) Autogerma genomförde Volkswagens krav i fråga om ett nytt marginalsystem genom att skicka ut två skriftliga meddelanden till försäljarna. Autogerma hade redan tidigare skapat den rättsliga grunden för detta med verkan från och med den 1 januari 1994. Genom en överenskommelse *(convenzione)* i bilagan till återförsäljaravtalet undantogs nämligen nya modeller från tillämpningen av den tidigare rabattpolicyn, dock fastställdes inget nytt system för marginalerna (se kapitel 1.C.II.2, i synnerhet punkt c). Autogerma förverkligade därefter det nya marginalsystemet med hjälp av de skriftliga meddelandena av den 20 oktober 1994 och 2 november 1994 (se kapitel 1.C.II.2 och de dokument som nämns i fotnot 85). I det skriftliga meddelandet av den 20 oktober 1994 meddelade Autogerma hur det nya marginalsystemet skulle se ut och använde den nya VW Polo-modellen som exempel (översättning i fotnot 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) Försäljarna meddelades genom ett skriftligt meddelande av den 2 november 1994 (se fotnot 85) att ett nytt marginalsystem skall tillämpas med omedelbar verkan fram till och med åtminstone den 30 april 1995 i enlighet med vad som sagts i det skriftliga meddelandet av den 20 oktober 1994. Dessa två skriftliga meddelanden blir därmed en del av avtalsförhållandet mellan Autogerma och försäljarna, eftersom de syftar till att närmare reglera de bestämmelser i bilagan till återförsäljaravtalet *(convenzione)* enligt vilka nya modeller undantas från den tidigare marginalpolicyn. Autogerma säger i det skriftliga meddelandet av den 2 november 1994 att det nya marginalsystemet skall tillämpas med omedelbar verkan. Från och med den 2 november 1994 bildar det nya marginalsystemet en del av avtalsförhållandet mellan Autogerma och försäljarna. Denna tolkning stöds av domstolens dom i de förenade målen Ford mot kommissionen och i begäran om förhandsavgörande i målet Bayerische Motorenwerke mot ALD Auto-Leasing D GmbH. ([150])

(124) Senast i november 1994 genomfördes Audis krav i fråga om marginalsystemet av Autogerma. Det nya marginalsystemet skrevs in i de italienska återförsäljaravtalen i form av en tilläggsöverenskommelse (se skrivelse av Autogerma till Audi av den 10 november 1994 *Splitmargensystem -Audi A4* (System med delade marginaler — A4) i fotnot 87, kapitel 1.C.II.2 c.2) och dokumenten i fotnot 93).

(125) Dessutom avtalade Autogerma med de italienska försäljarna sedan 1987 i återförsäljaravtalen att bonusen principiellt endast betalas ut för försäljningar till kunder inom det avtalade området (oberoende av om det rörde sig om konsumenter, mellanhänder, andra auktoriserade försäljare eller återförsäljare utanför säljorganisationen). Med verkan från och med den 1 januari 1995 skärptes bonusregleringen *(convenzione B)* på så sätt att bonusen endast gavs för försäljning av bilar som också registrerades i försäljarens område. Som bevis anförs det dokument som nämns i fotnot 98.

(126) Försäljarna åtog sig tillika uttryckligen gentemot importören att inte sälja utanför det avtalade området, i synnerhet inte till utlandet (se kapitel 1.D.II). Som bevis anförs dokumenten i fotnot 142.

(127) Därutöver visar försäljarnas agerande att de godkänt exportförbudet/restriktionen, vilket framgår av följande:

— På grund av exportförbudet/restriktionen anvisar försäljarna sina underåterförsäljare att inte längre sälja till utlandet. Kommissionen anför som bevis en skrivelse av VW/Audi-handlaren Eurocar SpA av den 6 mars 1995 till sina underåterförsäljare Fantini, Mansutti, Torresan, Ciesse Car, Tonero, Fantini och Autogris (se fotnot 62 och översättning där). I skrivelsen meddelas underåterförsäljarna att Autogerma absolut förbjudit försäljning av fordon till utlandet och att försäljningen utanför det avtalade området inte för överstiga 15 % av den totala försäljningen.

"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";

— Försäljarna säger upp medarbetare som sålt till utlandet. Som bevis anförs den diarieanteckning *(Oggetto: Colloquio con Sig. Beikricher.-BZ.* [Ärende: Samtal med herr Beikircher.-B.Z]) av den 21 oktober 1994 som nämns i fotnot 143.

— Försäljarna ber om Autogermas godkännande innan de sluter köpekontrakt med utländska konsumenter (se kapitel 1.D.II). Den hänvisas till de skrivelser av försäljare till Autogerma som nämns i fotnot 143, nämligen brevet av den 19 december 1994 av firman Brenner Garage och brevet av den 22 juni 1995 av firman Dorigoni.

— Försäljarna vägrar sälja till konsumenter med hemvist utanför Italien och till andra VW/Audiförsäljare med motiveringen att de inte längre säljer till utlandet (se kapitel 1.D.III). Som bevis anförs försäljaren Dorigonis skrivelser i fotnoterna 145 och 146.

— Försäljarna råder konsumenter och andra försäljare inom säljorganisationen att avstå från köpet, eftersom de måste räkna med leveranstider på över ett år (se kapitel 1.D.III). Som bevis anförs försäljaren Auto Brenners skrivelse i fotnot 147.

— Försäljarna krävde nämnda skriftliga försäkran av konsumenterna. Som bevis anförs de köpekontrakt som nämns i fotnot 128.

— Försäljarna godtog att bonusen spärrades för alla försäljningar utanför det avtalade området. Autogermas verkställande direktör kunde förbehålla sig rätten att godkänna varje enskilt fall utan tanke på problem från försäljarnas sida. Som bevis anförs det interna memorandumet *Non riconoscimento/trattenuta del Maggior Sconto per vendite fuori zona (compreso esportazioni parallele)* (Bonusen beviljas ej/hålls tillbaka vid försäljning utanför det avtalade området [inbegripet parallell export]) av den 28 juni 1994 (fotnot 97).

3. *Slutsats*

(128) De åtgärder som vidtogs av Volkswagen, Audi och Autogerma för att hindra eller begränsa den parallella exporten är inga ensidiga handlingar, som är undantagna från tillämpningen av artikel 85.1, utan ingår i de avtalsförhållanden som tillverkarna upprätthåller via Autogerma med försäljarna i det selektiva återförsäljarnätet, eftersom de vidtogs i ömsesidigt samförstånd om återförsäljaravtalets praktiska utformning. Domstolen fastslog redan i målet 107/82, AEG mot kommissionen ([151]) att en försäljare som ansluts till ett selektivt återförsäljarnät därmed uttryckligen eller underförstått godkänner tillverkarens policy. Även den restriktiva leveranspolicy som tillämpades av Volkswagen och Audi, betraktad i sitt ekonomiska och rättsliga sammanhang, får verkan inom ramen för försäljningsavtalen med försäljarna. Den restriktiva leveranspolicyn förändrar avtalsförhållandet mellan Volkswagen, Audi, Autogerma och försäljarna. Försäljarnas beställningar tillgodoses inte längre av tillverkarna. Det hänvisas till domstolens dom i de förenade målen 25 och 26/84, Ford mot kommissionen ([152]) som handlar om ett liknande fall. Dessutom vidhöll de tyska och österrikiska försäljarna åtminstone från och med september 1993 att Volkswagen och Audi skulle vara restriktiva med leveranser till den italienska marknaden (se följande dokument: *Rede von Herrn Knief zur Plenum-Veranstaltung mit Herrn Dr. Piëch anläßlich des Europa-Kongresses am 8. September 1993 in Frankfurt* [Knief om plenum med dr Piëch i samband med Europakongressen i Frankfurt den 8 september 1993] i fotnot 113 och *Protokoll der 7. Konferenz des Europäischen Händlerbeirats VW/Audi vom 21. bis 23. April 1994 in Dublin* [Protokoll från Europeiska VW/Audi-återförsäljarorganisationens sjunde konferens i Dublin den 21 – 23 april] i fotnot 105).

(129) Det är oväsentligt, om försäljarna följer exportförbudet/restriktionen på grund av det tryck som utövas av tillverkaren. För samordnade förfaranden räcker det enligt kommissionens beslut 82/367/EEG (Hasselblad) ([153]) ”(...) att ett företag medvetet och självständigt anpassar sitt agerande till ett annat företags önskemål. Varför man gör det eller huruvida man är medveten om lagstridigheten har ingen betydelse”.

III. **Påtaglig begränsning av konkurrensen**

1. *Konkurrensbegränsningen som syfte och verkan*

a) Syfte

(130) Det åtgärdssystem som tillämpats för att ta reda på försäljare med exportverksamhet och de därmed sammanhängande sanktionerna syftar till att begränsa konkurrensen för varor av samma märke. De italienska försäljarna skall hindras från att utnyttja konkurrensfördelar, t.ex. på grund av fluktuerande växelkurser, gentemot försäljare i andra medlemsstater genom att sälja fordon till kunder som inte har sitt hemvist i det avtalade området respektive inom Italien. Den enda åtskillnaden som görs är huruvida kunden har sitt hemvist inom eller utanför det avtalade området eller Italien, däremot spelar det ingen roll om det rör sig om en konsument, om en befullmäktigad mellanhand, om andra försäljare inom säljorganisationen eller om oberoende återförsäljare utanför säljorganisationen. Genom detta delas marknaderna upp.

(131) Det konkurrensbegränsande *syftet* med åtgärderna framgår både av åtgärdspaketet som helhet och av varje åtgärd för sig.

i) Åtgärdspaketets konkurrensbegränsande syfte

Åtgärdspaketet syftade till att hindra parallella exporter eller återexporter — som Volkswagen, Audi och Autogerma ofta kallar det — vilket framgår av följande interna memorandum *Re-Exporte* (Återexporter) från Volkswagen av den 1 mars 1994 (se även fotnot 102):

”...

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

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

4. Durch geeignete Maßnahmen

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

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

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

(132) Även följande skrivelse av Autogerma till Volkswagen AG av den 26 september 1994 *Measures to control and prevent reexport* (Åtgärder för att kontrollera och förebygga återexport, se kapitel 1.C.I och fotnot 15 med översättning) talar ett tydligt språk:

”... 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) Dessa dokument visar att åtgärdspaketet ingick i Volkswagens, Audis och Autogermas strategi att drastiskt minska de parallella exporterna från Italien. Genom att koncentrera åtgärderna vill tillverkarna ingripa i marknadsläget och bestämma över marknadens utveckling. Audis uttryckliga mål är att begränsa exporterna till under 100 bilar i månaden (se handskrivet dokument i fotnot 58) eller att inom sex månader halvera den volym av grå importer/återimporter som fastställdes för februari 1995. Genom att koncentrera åtgärderna skulle detta mål uppnås senast i september 1995 (se protokoll över verksamhetsdiskussion av den 3 februari 1995 i fotnot 59).

(134) Åtgärdspaketets konkurrensbegränsande syfte framgår särskilt tydligt av att bonus- och marginalsystemet kopplas till en restriktiv leveranspolicy (se dokument *Maßnahmenprogramm* (Åtgärdsprogram) av den 10 februari 1995 i fotnot 123). Bonusen och marginalen bildar grunden för försäljarens kalkyl för att få försäljningen och de därmed sammanhängande kostnaderna (säljpersonal, utställningslokaler) att gå ihop ekonomiskt. Inom bonus och marginal ryms också det spelrum som försäljaren har vid prisförhandlingar med kunden. Om försäljaren vet att bonusen på 3 % försvinner om bilen säljs utanför det avtalade området, kommer försäljaren att avstå från sådan försäljning åtminstone så länge de tilldelade bilarna kan säljas inom det egna området. Marginalsystemet har samma inriktning, fast i skärpt form, eftersom försäljarens avkastning vid försäljning till kunder med hemvist

utanför det avtalade området reduceras med nästan 40 % (5 % av marginalen på 13 %), tillsammans med bonusen 50 %, när det gäller VW (se dokument *Maßnahmenprogramm* (Åtgärdsprogram) av den 10 februari 1995 i fotnot 123), respektive med 33 % (5 % av marginalen på 15 %), tillsammans med bonusen 44 %, när det gäller Audi. Försäljaren kan inte heller höja bilpriserna i motsvarande omfattning för att föra över den ekonomiska nackdelen på konsumenten utan att samtidigt bli mindre konkurrenskraftig. VW:s och Audi:s restriktiva leveranspolicy medför således att försäljarna tackar nej till erbjudanden om köp som kommer från konsumenter utanför det avtalade området.

ii) De enskilda åtgärdernas konkurrensbegränsande syfte

(135) Volkswagen, Audi och Autogerma koncentrerar sina åtgärder till ett åtgärdspaket för att driva igenom exportförbudet/restriktionen bland försäljarna. De är dock inte endast genom denna koncentration att anse som konkurrensbegränsande, utan även varje enskild åtgärd syftar objektivt till att göra försäljarna mindre exportbenägna.

(136) — Genom att *begränsa bonusutbetalningen* till försäljningar inom det avtalade området, såsom fastställs i överenskommelsen *(convenzione B)* i bilagan till återförsäljaravtalet, försvinner försäljarens incitament att sälja bilar utanför det avtalade området, vare sig det är till konsumenter, till befullmäktigade mellanhänder eller till andra försäljare inom säljorganisationen. Kommissionen fastslog redan i beslut 85/617/EEG (Sperry New Holland) ([154]) att det är förbjudet med bonusavtal eller bonusförfaranden enligt vilka kunden inte får exportera det köpta föremålet. Det räcker med en motsvarande bestämmelse i återförsäljaravtalet för att åtgärdens konkurrensbegränsande syfte skall uppnås. Det är inte nödvändigt att även tillämpa bestämmelsen. ([155]) Det konkurrensbegränsande syftet blir ännu mer uppenbart av att *bonusspärren* åtminstone från och med september 1993 verkligen tillämpades i samband med försäljningar utanför det avtalade området. Att spärra bonusen är — enligt Autogermas egen bedömning (se skrivelse av den 21 september 1994 i fotnot 14 och kapitel 1.C.I) — en straffåtgärd som syftar till att hindra handeln inom gemenskapen.

(137) — Samma avsikt ligger bakom det *marginalsystem* som infördes vid sidan om bonusspärren. Det konkurrensbegränsande syftet uppnås även om marginalsystemet inledningsvis endast infördes under en begränsad tid (se det skriftliga meddelandet av den 2 november 1994 i fotnot 85). Försäljarnas handlingsfrihet begränsas, eftersom de vid försäljningar utanför det avtalade området måste räkna med att Autogerma vidtar följdåtgärder, exempelvis genom att återkräva marginalen. Kommissionen har i flera beslut bekräftat denna uppfattning. ([156]) Marginalsystemet tillämpades dock även efter den 30 april 1995 (se dokument *Maßnahmen zur Reduzierung von Grauexporten* (Åtgärder för att minska grå exporter) av den 21 augusti 1995 i fotnot 81 och dokument i fotnot 86).

(138) När det gäller marginal- och bonussystemen ger Audi följande förklaring i ett internt memorandum av den 23 november 1994 av Diaz Ruiz till Audis verkställande direktör dr Demel (se dokument i fotnot 93):

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

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

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

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

(139) — Förbudet mot *korsvisa leveranser* syftar till att störa den gränsöverskridande varutrafiken mellan de italienska försäljarna och försäljare i andra medlemsstater och till att blockera marknaden i återförsäljarledet. På så sätt är det möjligt att upprätthålla de delvis mycket stora prisskillnaderna för bilar av märkena VW och Audi inom den gemensamma marknaden (se kapitel 1.B.II). Kommissionen och domstolen har alltid betonat att hinder eller förbud mot korsvisa leveranser är oförenliga med artikel 85.1. ([157])

(140) — Försäljarna var enligt Autogermas regler skyldiga att först ansöka om *importörens förhandsgodkännande* för försäljningar utanför det avtalade området (se framför allt dokumenten i fotnoterna 70 och 143). Därigenom inkräktade Autogerma på försäljarnas avtalsfrihet i syfte att begränsa konkurrensen inom återförsäljarnätet.

(141) — De av Volkswagen och Audi införda *restriktionerna för leveranser* till den italienska marknaden syftar till att hänvisa de italienska försäljarna till respektive avtalsenliga områden, vilket visas i kapitel 2.A.II.1. Ändamålet med den restriktiva leveranspolicyn är inte att minska det i viss utsträckning bestående lagertrycket (dvs. det antal fordon som en försäljare enligt tillverkarens regler måste köpa av denne) hos de italienska försäljarna för att avlasta dem ekonomiskt, utan tanken var snarare att detta lagertryck inte skulle undergräva exportförbudet/restriktionen. Som bevis anförs det dokument som nämns i fotnot 107. Autogerma påpekar den restriktiva leveranslicyns kokurrensbegränsande syfte i skrivelsen till Audi *Export aus Italien* av den 13 juni 1994 (Export från Italien, se fotnot 62 och citat i kapitel 2.A.II.1). Den restriktiva leveranspolicyn kan heller inte motiveras med leveranssvårigheter, eftersom åtgärden gäller alla modeller från och med slutet av 1993 och särskilt tillämpades på modellerna VW Polo och Audi A4. Audi annullerade i februari 1995 en leverans på 8 000 fordon av modellen Audi A4. När Autogerma beklagade sig över detta hos Audi, bekräftade Audi sin restriktiva leveranspolicy för den italienska marknaden. I ett internet memorandum av den 6 februari 1995 (se fotnot 109) från den insatsgrupp som Audi inrättat står följande:

"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) — För att se till att exportförbudet/restriktionen följdes utnyttjade Autogerma med Volkswagens och Audis goda minne försäljarnas rädsla för en *uppsägning* av återförsäljaravtalet. Återförsäljaravtalet kan utan motivering sägas upp, varvid uppsägningstiden är minst ett år (se par. XXI, artikel 1 i återförsäljaravtalet, fotnot 83). Autogerma sade faktiskt upp återförsäljaravtalen med sådana försäljare som sålt bilar för export (se dokument *Export aus Italien* (Export från Italien) av den 13 juni 1994 i fotnot 62), varvid det internet betonades att uppsägningarna "utåt" gjordes "av andra skäl" (se dokument *Besuch bei Autogerma* (Besök hos Autogerma) av den 10 februari 1995 i fotnot 125 och kapitel 1.C.II.6). När en tillverkare eller importör utnyttjar det selektiva återförsäljaravtalet för att inkräkta på den ekonomiskt beroende försäljarens avtalsfrihet, så föreligger en konkurrensbegränsning enligt artikel 85.1 i EG-fördraget. Denna uppfattning har kommissionen tidigare bekräftat i beslut 82/367/EEG (Hasselblad). ([158])

(143) — Med tillverkarnas goda minne kom Autogerma överens med försäljarna om att kräva en skriftlig *försäkran* av konsumenterna. Härigenom skall konsumenten tvingas till ett åtagande som begränsar rätten att själv bestämma över sin egendom. Genom ett sådant förfarande begränsas konkurrensen på det sätt som avses i artikel 85.1 i EG-fördraget. Domstolen har i detta sammanhang förklarat följande:

"Enligt domstolens rättspraxis föreligger konkurrensbegränsningar enligt artikel 85 i EG-fördraget, om ett leveransavtal innehåller bestämmelser som begränsar mottagarens frihet att använda varan på sätt som överensstämmer med de egna ekonomiska intressena." ([159]) [Ej officiell översättning].

b) Verkan

(144) Åtgärderna har som effekt att den gränsöverskridande bilförsäljningen begränsas. Försäljarna får upprepade gånger höra (se skrivelse *Measures to control and prevent reexport* (Åtgärder för att kontrollera och förebygga återexport) av den 26 september 1994 i fotnot 15 som citeras i kapitel 1.C.I och det dokument som nämns i fotnot 18 och citeras i kapitel 1.C.I) att de endast får sälja inom det avtalade området. I annat fall måste de räkna med att drabbas av de sanktioner de informerats om. Försäljarna rättade sig efter Autogermas anvisningar och vägrade sälja till kunder vilkas hemvist befann sig utanför det avtalade området (utan att skilja mellan konsumenter, befullmäktigade mellanhänder, andra försäljare inom säljorganisationen eller oberoende återförsäljare utanför säljorganisationen). I kapitel 1.D visas att några försäljare vägrade sälja VW/Audi-fordon till konsumenter med motive-

ringen att tillverkaren respektive ensamimportören hade meddelat ett exportförbud (se de dokument som nämns i kapitel 1.D.I och fotnoterna 130, 132, 134–136, 138 och 140). Som skäl för att de vägrade sälja till en konsument uppgav försäljarna ofta att de skulle få räkna med repressalier från ensamimportören (på anfört ställe, fotnot 137) eller också med en uppsägning av återförsäljaravtalet (på anfört ställe, fotnot 132). Några försäljare använde standardskrivelser för att svara på kundförfrågningar från andra regioner än det avtalade området, även om det var uppenbart att det handlade om konsumenter. De avrådde från att köpa bil hos dem och hänvisade till leveranssvårigheter (se de dokument som nämns i kapitel 1.D.III och fotnoterna 145 och 147). Kommissionen förfogar över ett dokument, enligt vilket en försäljare försökte köpa tillbaka en bil som redan levererats till en konsument med hemvist utanför försäljarens avtalsenliga område. Dessa ansträngningar förklaras av försäljaren gentemot Autogerma med att denne beklagar att ha ställt till med problem för tillverkaren genom att sälja bilen (se det dokument som citeras i kapitel 1.D.III och fotnot 144).

(145) Autogerma rapporterade till Audi att de vidtagna åtgärderna hade lett till en enorm tillbakagång för exporterade VW/Audi-fordon (på anfört ställe, fotnot 148). Även ensamimportören för Volkswagen, Audi och Porsche i Österrike bekräftade genom en skrivelse av den 27 mars 1995 till Audi att åtgärderna hade en blockerande verkan på marknaden (se fotnot 31) enligt följande:

"... 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) Slutsats

(146) Volkswagens, Audis och Autogermas avsikt med de vidtagna åtgärderna var att driva igenom ett exportförbud/en exportrestriktion vilket också var åtgärdernas effekt, i varje fall gentemot medlemsstaterna Tyskland och Österrike. Både åtgärdspaketet som helhet och varje enskild åtgärd syftar till att begränsa konkurrensen.

2. *Påtaglig begränsning av konkurrensen*

(147) Volkswagen och Audi har avsevärda marknadsandelar i gemenskapen när det gäller nya motorfordon (se kapitel 1.A.III.). Volkswagens och Audis marknadsandelar räknas ihop, eftersom Audi som dotterbolag samordnar sin marknadsstrategi med Volkswagen. Det hänvisas till den samtalsanteckning *Preisharmonisierung* av den 30 augusti 1993 som kommissionen upptäckt (Prisharmonisering, se fotnot 105). I anteckningen sammanfattas resultaten av ett samtal mellan Volkswagen och Audi om att stoppa de grå handelsvägarna, i synnerhet från Italien. Under punkt *IV. Weiteres Vorgehen* (Kommande åtgärder) står följande:

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

(148) Sedan 1993 är prisskillnaderna mellan Italien och de andra medlemsstaterna avsevärda. Det hänvisas till översikten i kapitel 1.B.II. Prisskillnaderna mellan Italien och framför allt Tyskland och Österrike minskade 1996. Förutom andra orsaker (t.ex. Volkswagens och Audis prishöjningar) beror detta på att den italienska liran stärkts. Det ekonomiska intresset för parallell handel med motorfordon från Italien sjunker därför. Syftet med de åtgärder som Volkswagen och Audi vidtog med Autogermas hjälp ändras dock inte. Åtgärderna kan få förnyad effekt, när växelkursfluktuationer eller andra orsaker gör att prisskillnaderna ökar igen. Potentiellt föreligger således en påtaglig konkurrensbegränsning på den gemensamma marknaden.

IV. Märkbar påverkan av handeln mellan medlemsstaterna

(149) Handeln mellan medlemsstaterna påverkas eftersom den gränsöverskridande handeln begränsas av det exportförbud/den exportrestriktion som Volkswagen och Audi meddelat. Dels blockeras den italienska marknaden som potentiell ursprungsmarknad för parallella exporter, dels skyddas exporternas bestämmelsemarknader med betydligt högre prisnivå, som exempelvis de tyska och österrikiska marknaderna, mot de parallella exporterna.

(150) Som visas i kapitel 1.B.I har de faktiska och potentiella parallella exporterna en avsevärd omfattning. Därmed påverkas handeln mellan medlemsstaterna märkbart.

V. **Slutsats**

(151) Volkswagen och Audi har via Autogerma avtalat exportförbudet/restriktionen med de italienska försäljarna på ett sätt som visar att försäljarna är förpliktade att inte sälja några bilar av märkena VW och Audi utanför sitt avtalsenliga område.

(152) Det olagliga syftet att hindra eller begränsa den parallella handeln uppnås med hjälp av skriftliga avtal. De åtgärder som vidtas av tillverkarna och importören ingår i de avtalsförhållanden som tillverkarna via Autogerma har med försäljarna i det egna selektiva återförsäljarnätet.

(153) Det rör sig om påtagliga konkurrensbegränsningar som märkbart påverkar handeln mellan medlemsstaterna. Därmed föreligger en överträdelse av förbudet enligt artikel 85.1.

B. ***Artikel 85.3***

I. **Gruppundantagsförordningarna (EEG) nr 123/85 och (EG) nr 1475/95**

(154) Kommissionens förordning (EEG) nr 123/85 ([160]) var i kraft mellan den 1 juli 1985 och den 30 juni 1995. Förordningen ersattes den 1 juli 1995 med förordning (EG) nr 1475/95 ([161]) av den 28 juni 1995. Enligt artikel 13 i förordning (EG) nr 1475/95 skall bestämmelserna i förordning (EEG) nr 123/85 fortsätta att gälla till och med den 30 september 1995. Enligt artikel 7 i förordning (EG) nr 1475/95 skall bestämmelserna i förordning (EEG) nr 123/85 fortsätta att gälla för försäljningsavtal som redan var i kraft den 1 oktober 1995 och som uppfyller de villkor för undantag som avses i förordning (EEG) nr 123/85. Följaktligen skall det aktuella fallet fram till den 1 oktober 1996 endast bedömas enligt bestämmelserna i förordning (EEG) nr 123/85. Från och med den 1 oktober 1996 är bestämmelserna i förordning (EG) nr 1475/95 tillämpliga fullt ut.

(155) Enligt förordning (EEG) nr 123/85 och förordning (EG) nr 1475/95 beviljas *inget* undantag för avtal om exportförbud/restriktion som syftar till att hindra parallell export utförd av konsumenter, befullmäktigade mellanhänder eller andra försäljare inom säljorganisationen.

1. *Artikel 3.10 a i förordning (EEG) nr 123/85*

(156) Enligt artikel 3.10 a i förordningen får tillverkaren förbjuda en försäljare inom säljorganisationen att leverera de varor som omfattas av avtalet eller motsvarande varor till en återförsäljare utanför säljorganisationen. I gruppundantagsförordningen tas därmed hänsyn till tillverkarens intresse av att skydda sitt selektiva distributionssystem.

(157) Förordning (EEG) nr 123/85 var i kraft mellan den 1 juli 1985 och den 30 juni 1995. Det får därför förutsättas att man känner till den skillnad som görs i gruppundantagsförordningen mellan konsumenter, mellanhänder och auktoriserade försäljare å ena sidan och återförsäljare utanför säljorganisationen å andra sidan. Den sistnämnda gruppen kallas ofta även ”grå importörer”. Ett enhetligt språkbruk saknas dock, ibland omfattar begreppet ”grå importer” också parallella importer genom konsumenter eller mellanhänder. Begreppet ”återimporter” omfattar normalt allt slags parallell import, vare sig de görs av konsumenter, mellanhänder, andra auktoriserade försäljare eller återförsäljare utanför säljorganisationen. Man kan dock inte heller i detta fall utgå ifrån ett enhetligt språkbruk.

(158) Om Volkswagens, Audis och Autogermas exportförbud/restriktion endast hade omfattat sådana åtgärder som uteslutande och uttryckligen är riktade mot oberoende återförsäljare utanför säljorganisationen, skulle dessa åtgärder vara undantagna enligt förordning (EEG) nr 123/85. Av följande skäl gäller detta dock inte för de åtgärder som vidtagits:

(159) Varken när det gäller ordvalet eller åtgärdernas faktiska utformning gör Volkswagen, Audi och Autogerma någon åtskillnad mellan återförsäljare utanför säljorganisationen å ena sidan och konsumenter, befullmäktigade mellanhänder eller auktoriserade försäljare å andra sidan.

a) Språkbruk

(160) — Som visas i kapitel 1.C.II.1 tillämpade Volkswagen inget enhetligt språkbruk utan nämnde grå importer och återimporter i samma andetag. Som bevis anförs de dokument som nämns i fotnot 50. Av detta kan man dra slutsatsen att exportförbudets åtgärdspaket omfattade återimporter av alla möjliga slag.

(161) — Volkswagens beteende bekräftar att även återimporter genom konsumenter eller befullmäktigade mellanhänder skulle hindras. I den interna anteckningen *Verkauf an europäische Privatkunden und "echte" Vermittler* av den 4 juli 1995 (Försäljning till europeiska privatkunder och ’äkta’ mellanhänder, se fotnot 50 och översättning där) noterar Volkswagen att en äkta mellanhand, dvs. en mellanhand som vederbörligen fått fullmakt enligt artikel 3.11 i förordningen, vill klaga inför Europeiska gemenskapernas kommission, eftersom denne inte erhållit någon information på grund av Autogermas interna anvisningar. I anteckningen bedöms handlingssättet inte vara förenligt med förordningen med följande ord:

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

(162) Förslaget blir dock inte att upphöra med de konkurrenshämmande metoderna, utan i stället ges följande råd:

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

(163) Autogerma fick av Volkswagen anvisningar om vad som man skulle säga till konsumenterna (se fotnot 35). Enligt anvisningarna skulle det hänvisas till att man får leverera till privata kunder. Om detta hittills hade vägrats, skulle det uppges att det endast kunde bero på ett beklagligt missförstånd. Dessutom skulle man säga att ingen försäljare kan tvingas sälja till en viss kund. Denna skrivelse visar att Volkswagen vill ge sken av att man följer konkurrenslagstiftningen, men att man i verkligheten gentemot konsumenterna tillämpar en förhalningstaktik och inte respekterar att konsumenten har rätt att köpa önskade varor var som helst inom den inre marknaden. Denna målsättning bekräftas i Volkswagens interna memorandum (se dokument i fotnot 34) av följande:

"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) Om Volkswagen hade velat undanta konsumenterna från exportförbudet/restriktionen, hade det inte varit nödvändigt att ge Autogerma detta slags formuleringshjälp. Inte heller hade man behövt påpeka att man inte fick ge intryck av att den parallella handeln genom konsumenter eller mellanhänder skulle påverkas. Eftersom ett sådant intryck endast uppstår när det börjar strömma in klagomål från konsumenterna, har tillverkarna och importören gott om tid för att se till att det inte förekommer några sådana "missförstånd" bland försäljarna. Om handlingssättet inte hade stridit mot konkurrenslagstiftningen, hade det således inte krävts någon reglering av språkbruket.

(165) Av den interna anteckningen "Reimporte Italien" (Återimporter Italien) av den 24 mars 1995 (se fotnot 91) framgår att Autogermas hållning enligt det skriftliga meddelandet av den 16 mars 1995 (se fotnot 68) endast återspeglar företagets "officiella ståndpunkt" (se anteckning "Reimporte Italien" i fotnot 91). I ett internt memorandum "Reimporte Italien" av den 9 maj 1995 (se dokument i fotnot 70) bekräftas detta ytterligare av följande:

"... 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) — I Audis anteckning "Projektbeschreibung Graumarkt/Reimporte" av den 14 december 1994 (Projektbeskrivning grå marknad/återimporter, se fotnot 56), som också framlades inför Audis styrelse, görs följande skillnad mellan återimport och icke-auktoriserade återförsäljares verksamhet, samtidigt som det fastlås att allt slags grå import och återimport skall bekämpas:

"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) Återimport definieras på följande sätt under rubriken "Einleitung vo Maßnahmen gegen den Graumarkt/Grauimportmarkt" (Inledning av åtgärd mot den grå marknaden/grå återimport, se fotnot 57) i dagordningen av den 9 februari 1995 till styrelsesammanträdet den 13 februari 1995:

"...

2. Ausgangssituation

Reimporte unterscheiden sich in

a: Quereinkäufe der deutschen Vertragshändler im Ausland

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

(168) När det gäller återimporter genom konsumenter/mellanhänder och korsvisa inköp samt återförsäljare utanför säljorganisationen, görs det ingen skillnad mellan begreppen i de dokument som direkt rör frågan om bekämpning av grå importer och återimporter, trots att Audi hade klart för sig att det var nödvändigt att göra så och att det som följd av detta var nödvändigt att skilja på åtgärderna (se dokument "Reimportsituation" (Återimportläget) av den 23 oktober 1995 i fotnot 104). Detta talar för att målsättningen åtminstone delvis också var att bekämpa konsumenters och mellanhänders återimporter från Italien till Tyskland. Förutom ovan anförda citat kan ytterligare dokument anföras som bevis: I rapporten "Situationsrapport Grauimporte K-VSK am 6 April 1995" (Lägesrapport om grå importer K-VSK den 4 april 1995, se fotnot 104) står följande under rubriken "Organisation":

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

(169) I Audis översikt "Graumarkt Italien" av den 5 februari 1995 (Grå marknad Italien, se fotnot 8) är det skillnaden mellan registreringarna i Italien och den försäljning som importörerna meddelar som kallas för den grå italienska marknaden. Det görs ingen åtskillnad mellan den återimport som utförts av återförsäljare utanför säljorganisationen och den som utförts av konsumenter/mellanhänder respektive korsvisa leveranser inom säljorganisationen. I den konfidentiella rapporten 9/95 av den 28 september 1995 om den grå marknaden (se fotnot 104) ingår en statistik om "In D zugelassene Re-Importfahrzeuge — Gesamt" (I Tyskland registrerade återimporterade fordon — totalt) under punkt 1 "Derzeitige Graumarkt/Reimportsituation ... Deutschland" (Nuvarande läge grå marknad/återimporter ... Tyskland). I inledningen till statistiken står följande:

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

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

(170) Audi lade upp samma strategi gentemot konsumenterna som Volkswagen, dvs. klagomål från konsumenter om att de italienska Audi-försäljarna vägrade sälja bilar till utlämningar besvarades med ett enhetligt språkbruk (se kapitel 1.C.I, dokument i fotnot 32). I svaren hänvisades till att bilarna hade en annorlunda utrustning och man tog upp Volkswagens argument, enligt vilket tillverkaren inte kunde föreskriva de italienska försäljarna till vilka konsumenter de skulle sälja bilarna (se dokument i fotnot 33). Ytligt betraktat finns det inga rättsliga invändningar mot dessa formuleringar, men om de sätts i samband med andra dokument som återfanns vid undersökningen visar de att Audi även ville hindra den parallella importen av bilar till konsumenter och mellanhänder. Försäljarna skulle fås att förstå att de inte fick säga att tillverkaren respektive importören hade förbjudit dem att sälja till konsumenter (se dokument i fotnot 149). En sådan formuleringshjälp hade inte varit nödvändig, om det inte var så att försäljarna faktiskt inte fick sälja till icke-italienska konsumenter.

(171) — Autogerma understryker i olika dokument riktade till Volkswagen och Audi att Autogermas försäljare inte får sälja utanför sitt avtalade område. Som bevis anförs framför allt skrivelsen "Parallelexporte" av den 14 juni 1994 (Parallella exporter, se fotnot 65), skrivelsen av den 21 september 1994 (se fotnot 14, citat i kapitel 1.C.I) och Autogerma skrivelse av den 26 september 1994 "Measures to control and prevent reexport" (Åtgärder för att kontrollera och förebygga återexport, se fotnot 15, citat i kapitel C. I). Dessutom bekräftar Autogerma gentemot Audi i skrivelsen av den 13 juni 1994 (se fotnot 62) om "Export aus Italien" (Export från Italien) följande:

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

(172) Även i interna memoranda betonar Autogerma att försäljarna måste sälja bilarna i Italien. Det görs ingen åtskillnad mellan oberoende återförsäljare och andra köpare, utan endast mellan försäljningar inom och utanför Italien. I detta sammanhang bör särskilt följande memorendum av Autogermas verkställande direktör av den 28 juni 1994 anföras (se fotnot 97 och översättning där):

"... 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 skiljer i de skriftliga meddelandena till försäljarna (se de dokument som citeras i fotnot 68) mellan konsumenter/mellanhänder och återförsäljare utanför säljarorganisationen, låter dock på annat ställe försäljarna förstå att försäljningar utanför det avtalade området helt klart inte är önskvärda, oberoende av köparen.

Det bör särskilt hänvisas till "Protokoll der Sitzung der Arbeitsgruppe Marketing U.C.A.V. — Autogerma / 27 juli 1994" (Protokoll från sammanträdet mellan arbetsgruppen U.C.A.V. och Autogerma / 27 juli 1994, se dokument i fotnot 67) med följande ordalydelse:

(s. 2, kommissionens anmärkning)

"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."

(s. 4, Kommissionens anmärkning)

"Dr. Schlesinger:

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

(174) I en skrivelse av den 21 januari 1995 informeras försäljarna av U.C.A.V. om sammanträdet med Autogerma den 20 januari 1995 (se dokument i fotnot 66 och översättning där) med avseende på modellen Golf Variant på följande sätt:

(s. 3, kommissionens anmärkning)

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

(175) I en skrivelse till försäljarna kräver Autogerma att dessa skall bekräfta att de inte kommer att sälja utanför sitt avtalsenliga område. I samband med undersökningen upptäckte kommissionen ett stort antal sådana skrivelser till försäljare (se de dokument som nämns i fotnot 65). Följande citat ur skrivelsen till Brenner Garage av den 15 november 1993 (se fotnot 64 och översättning där) skall anföras:

"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) Det av Autogerma använda begreppet "vendita organizzata" förekommer varken i den italienska versionen av artikel 3.10 a i förordning (EEG) nr 123/85 eller i Autogermas standardavtal med försäljarna (se återförsäljaravtal i fotnot 83). Av det sammanhang i vilket Autogerma använder begreppet "vendita organizzata" framgår att man inte bara tänker på försäljarens avtalsenliga skyldighet att inte sälja de varor som omfattas av avtalet till försäljare utanför säljarorganisationen i enlighet med artikel 3.10 a i förordning (EEG) 123/85. Autogerma sätter tvärtom begreppet "vendita organizzata" alltid i samband med orden "fuori del territorio contrattuale" (utanför det avtalade området). Denna ordkombination hade varit onödig, om det endast hade gällt försäljningen till återförsäljare utanför säljorganisationen. Sådan försäljning är nämligen hur som helst förbjuden enligt återförsäljaravtalet, utan att det enligt avtalet spelar någon roll, om en sådan återförsäljare har sitt säte inom eller utanför försäljarens avtalsenliga område (se siffra 3 sista meningen i återförsälja-

ravtalet med Eurocar SpA i fotnot 83). Dessutom använder Autogerma även i tyska skrivelser begreppet ”außenstehende Verkaufsorganisationen” (utomstående försäljningsorganisationer), varvid det klart framgår att detta även inbegriper icke-italienska VW- och Audiförsäljare. Det bör hänvisas till den skrivelse av den 21 spetember 1994 (se fotnot 14) som citeras i kapitel 1.C.I och där det står följande:

”... 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) I andra standardskrivelser till försäljarna avnvänder Autogerma endast orden ”Vendita al di fuori del territorio contrattuale”. Som exempel nämns två dokument i fotnot 65, nämligen skrivelsen till 20 försäljare av den 24 februari 1995 ”Vendita al di fuori del territorio contrattuale” (Försäljning utanför det avtalade området, Autogerma, AG 000263) tillsammans med memorandumet av den 23 februari 1995 ”Elenco Concessionari ai quali è stata inviata lettera del 24 februari 1995 per vendita fuori dal territorio contrattuale” (Förteckning över återförsäljare till vilka skickats skrivelsen av den 24 februari 1995 om försäljning utanför det avtalade området, Autogerma, AG 000261). I denna standardskrivelse hotar Autogerma en rad försäljare med att säga upp återförsäljaravtalet, om de säljer utanför det avtalade området. Försäljarnas namn framgår av den förteckning som bilagts det interna memorandumet. Det bevisar att Autogermas syfte är att stoppa allt slags försäljning utanför det avtalade området, vare sig köparen är konsument, mellanhand, en annan försäljare inom säljorganisationen eller en oberoende återförsäljare utanför säljorganisationen.

(178) De försäljare i Trento, Bozen och Silandro som kontrollerades i samband med undersökningen förklarade dessutom för kommissionen att de vid flera tillfällen fått muntliga anvisningar av Autogerma om att inte ägna sig åt export. Anvisningarna gällde också försäljningar till konsumenter (se dokument i fotnot 63).

(179) Kommissionen är övertygad om att Autogerma medvetet uttryckte sig oklart för att ge försäljarna intrycket att den så kallade ”vendita organizzata fuori del territorio contrattuale” (organiserad försäljning utanför det avtalade området), som Autogerma förbjöd, också omfattade korsvisa leveranser inom säljorganisationen och försäljning till konsumenter/mellanhänder. Så undveks ett direkt förbud mot att sälja till andra försäljare eller till konsumenter och mellanhänder, eftersom Autogerma visste att vissa inslag i denna strategi antagligen skulle bryta med EG:s konkurrenslagstiftning, vilket visas i kapitel 1.C.I. Autogermas hållning bekräftades av tillverkarna som också rekommenderade att man skulle vara försiktig (se dokument i fotnot 17).

b) Hur åtgärderna utformades

(180) — I samband med att försäljarna övervakades gjordes ingen skillnad på försäljning till oberoende återförsäljare och andra kunder, utan försäljaren måste principiellt inhämta Autogermas godkännande för all försäljning utanför det egna området (se fotnot 69). I rapporterna till Autogerma om vad som framkommit vid granskningen av försäljarna redovisas alltid samtliga försäljningar utanför det avtalade området (se dokument i fotnot 44).

(181) — Enligt överenskommelsen ”convenzione B” i bilagan till återförsäljaravtalet betalas bonusen sedan 1987 principiellt endast ut om försäljningen ägt rum inom det avtalade området. Sedan januari 1995 tillkommer kravet på att bilen också skall registreras i området. Det finns inget undantag enligt förordning (EEG) nr 123/85 som omfattar detta slags begränsning. Enligt förordning (EEG) nr 123/85 undantas inte heller 15 %-bestämmelsen i överenskommelsen. Enligt bestämmelsen skall bonusen även betalas för försäljningar utanför det avtalade området, förutsatt att de inte överskrider 15 % av försäljarens totala försäljning. En sådan bestämmelse är inte nödvändigt för att skydda det exklusiva och selektiva distributionssystemet, eftersom det redan i artikel 3.10 i förordningen tas hänsyn till att tillverkaren är intresserad av ett sådant skydd. Tillverkaren kan helt förbjuda försäljaren att sälja till försäljare utanför säljorganisationen. Tillverkaren får däremot inte förbjuda försäljaren att sälja till konsumenter, mellanhänder eller andra försäljare inom säljorganisationen. I bestämmelsen om 15 %-gränsen görs det dock ingen skillnad på dessa kundgrupper, utan den gäller på samma sätt för försäljningar till återförsäljare utanför säljorganisationen, konsumenter, mellanhänder och andra försäljare inom säljorganisationen.

Dessutom spärras utbetalningen av bonusen faktiskt från och med september 1993 (se dokument i fotnot 18), utan att man i beslutet tar hänsyn till vilket slags kund bilen såldes för senare export (andra försäljare inom säljorganisationen, konsumenter, mellanhänder, oberoende återförsäljare).

(182) — Det sagda gäller även för *marginalsystemet*, där det för Autogerma inte heller spelar någon roll om kunden är en försäljare inom säljorganisationen, en konsumet, en mellanhand eller en återförsäljare utanför säljorganisationen. Det enda som är avgörande för att hela marginalen skall beviljas är frågan om bilen registreras inom eller utanför den försäljarens avtalsenliga område (se dokument i fotnot 85). Syftet är alltså inte bara att hindra försäljningen till återförsäljare utanför säljorganisationen, utan all parallell export skall stoppas.

(183) — Syftet med *restriktionerna för leveranser till den italienska marknaden* är att endast tillgodose efterfrågan från de italienska kunderna (se dokument i fotnot 107). Inte bara de oberoende återförsäljarna fråntas därmed sina inköpsmöjligheter, utan även konsumenter, befullmäktigade mellanhänder och försäljare inom säljorganisationen.

(184) — Förbudet mot korsvisa leveranser berör innehållsligt bara försäljningen inom säljorganisationen. Av detta följer att även denna åtgärd inte stämmer överens med artikel 3.10 a. Volkswagen underrättades av Autogerma om hindren mot korsvisa leveranser inom säljorganisationen (se Autogermas skrivelse av den 21 september 1994 i fotnot 14, som citeras i kapitel 1.C.I), men gjorde inget för att stoppa Autogermas konkurrenshämmande metoder. Audi var införstått med förbudet mot korsvisa leveranser inom återförsäljarnätet. Audi uppmanades av Autogerma att se till att de korsvisa leveranserna inom säljorganisationen upphörde (se dokument i fotnot 116). Dessutom rapporterade tyska försäljare till Audi om andra försäljares återimporter (se dokument i fotnot 115).

2. *Artikel 3.11 i förordning (EEG) nr 123/85*

(185) Enligt artikel 3.11 i förordningen kan tillverkaren ålägga försäljare skyldigheten att sälja motorfordon som omfattas av avtalsprogrammet eller motsvarande varor till konsumenter genom en mellanhand endast om denne i förväg har erhållit en skriftlig fullmakt att för deras räkning köpa och eventuellt motta leverans av ett angivet motorfordon. Artikel 3.11 är den enda bestämmelsen i förordningen enligt vilken tillverkaren eller importören indirekt kan ålägga konsumenten en skyldighet via en överenskommelse mellan tillverkaren/importören och försäljaren. Ytterligare skyldigheter, såsom det krav på en skriftlig försäkran som beskrivs i kapitel 1.C.II.7, får inte åläggas konsumenten. Detta följer av den princip enligt vilken undantag från kartellförbudet, såsom de i förordning (EEG) nr 123/85, skall ges en restriktiv tolkning. Det hänvisas härvid till förstainstansrättens beslut i målet Peugeot. ([162]) Det kan fastslås att det enligt förordning (EEG) nr 123/85 inte finns något undantag för den skyldighet som Volkswagen och Audi via Autogerma ålägger försäljarna och som går ut på att kräva en skriftlig försäkran av konsumenterna.

3. *Artiklarna 3.10 a och 3.11 i förordning (EG) nr 1475/95*

(186) För tiden från och med den 1 oktober 1996 kan artiklarna 3.10 a och 3.11 i förordning (EG) nr 1475/95 läggas till grund för bedömningen av Volkswagens, Audis, Autogermas och de italienska försäljarnas metoder på samma sätt som artiklarna 3.10 a och 3.11 i förordning (EEG) nr 123/85, eftersom bestämmelserna oförändrat övertagits i den nya förordningen.

4. *Artikel 6 i förordning (EG) nr 1475/95*

(187) Enligt punkterna 3, 7 och 8 i artikel 6.1 i förordningen upphör undantaget automatiskt att gälla då parterna träffar avtal om konkurrensbegränsningar som inte uttryckligen är undantagna. I de fall som anges i punkt 3 i artikel 6.1 upphör undantaget att vara tillämpligt på samtliga konkurrensbegränsande klausuler i det aktuella avtalet. Enligt punkterna 7 och 8 i artikel 6.1 upphör undantaget att gälla för de konkurrensbegränsande klausuler som avtalats till förmån för tillverkaren (artikel 6.2). Bedömningen av de civilrättsliga följderna av artikel 6 åvilar de nationella domstolarna.

II. **Individuellt undantag**

(188) Kommissionen kan enligt artikel 85.3 under vissa förutsättningar bevilja ett individuellt undantag från förbudet enligt artikel 85.1. Det förutsätter dock att avtalet i fråga först vederbörligen anmälts till kom-

missionen. Möjligheten att bevilja ett individuellt undantag är utesluten, eftersom Volkswagen, Audi och Autogerma inte anmälde de avtal som slöts med försäljarna inom ramen för företagens marknadsuppdelningspolicy och eftersom avtalen inte omfattas av punkt 1 i artikel 4.2 i förordning nr 17 — företag från flera medlemsstater är parter och avtalen gäller import och export av varor mellan medlemsstater.

(189) Även om avtalen hade anmälts, hade de inte kunnat undantas. Till och med om man antar att ett exportförbud/en exportrestriktion av detta slag förbättrar distributionen av varor, skulle konsumenterna fortfarande inte få någon del av den resulterande vinsten. Konsumenterna fråntas möjligheten att utnyttja fördelarna med den inre marknaden och att tjäna på prisskillnaderna på motorfordon mellan medlemsstaterna. Konsumenterna hindras från att utöva sin rätt att köpa önskade varor var som helst inom gemenskapen. Kravet på en skriftlig försäkran gör det uppenbart att konsumenternas frihet begränsas på detta sätt. Exportförbudet utgör därför en allvarlig överträdelse av det konsumentskyddsmål som fastställs i artikel 85.3 och som är en del av gemenskapens konkurrensregler.

III. **Slutsats**

(190) Det exportförbud/den exportrestriktion som Volkswagen, Audi och Autogerma har meddelat saknar stöd i förordning (EEG) nr 123/85.

(191) För tiden från och med den 1 oktober 1996 saknar det exportförbud/den exportrestriktion som Volkswagen, Audi och Autogerma har meddelat stöd i förordning (EG) nr 1475/95.

(192) Möjligheten att bevilja ett individuellt undantag är utesluten.

(193) Artikel 85.1 är därmed omedelbart tillämplig.

C. *Volkswagen AG:s motargument*

I. **Argumentet att de interna dokumenten brister i beviskraft**

(194) I sitt yttrande av den 12 januari 1997 till invändningarna anser Volkswagen AG och Audi AG att kommissionen delvis inte åberopar externt bevismaterial i samband med de påstådda överträdelserna av konkurrenslagstiftningen utan koncerninterna rapporter, i vilka det påstås att sådana åtgärder genomförts externt. Inom företaget som helhet skall det ha förekommit intressemotsättningar, särskilt mellan försäljnings- och finansområdena, men även mellan Autogerma och tillverkarna. Det skall ibland ha lett till intressefärgade rapporter och till överdrivna förslag (se siffra 5, s. 6 i yttrandet). Det dokument som utbytts mellan Volkswagen, Audi och Autogerma anses dock endast återspegla en företagsintern diskussion, som i sig inte har någon kartellrättslig betydelse (se siffra 3, s. 5 i yttrandet).

(195) I argumentationen bortses det från att kommissionens invändningar inte riktar sig mot konkurrenshämmande avtal mellan moder- och dotterbolag enligt artikel 85. Endast i det faller vore det nödvändigt att undersöka, huruvida brevväxlingen mellan moder- och dotterbolag skulle kunna ha kartellrättslig betydelse. I detta beslut handlar det dock om det sakförhållande att Volkswagen AG och dotterbolagen Autogerma och Audi slöt ett konkurrenshämmande avtal respektive samordnade konkurrenshämmande förfaranden med tredje företag, nämligen de italienska VW/Audi-försäljarna. Brevväxlingen mellan moder- och dotterbolag anförs därför som bevis för samordnade konkurrenshämmande förfaranden respektive för ett konkurrenshämmande avtal med dessa tredje företag.

(196) Med argumentet om att det inom företaget fanns olika intressemotsättningar försöker Volkswagen AG förneka att Audis och Autogermas beteende kan tillskrivas Volkswagen AG. I kapitel 2.F förklaras utförligt, varför Audis och Autogermas handlingssät kan tillskrivas Volkswagen AG. Det hänvisas därför till det kapitlet.

(197) I övrigt bör det påpekas att de dokument som citeras i kapitel 1.C.I (se fotnoterna 14—16 och 18) inte är något diskussionsunderlag, utan tvärtom återspeglar redan tagna beslut. I Autogermas skrivelse av den 26 september 1994 (se punkt 22) står det således: "... we confirm herewith the main measures taken by Autogerma to control and prevent reexport" (se översättning i fotnot 15). Även i Autogermas memorandum *Measures to control and prevent reexport* av den 15 mars 1995 (Åtgärder för att kontrollera och förebygga återexport, se fotnot 18) återfinns en sammanställning av de åtgärder som redan tidigare vidtagits.

II. **Argumentet att de av Audi anställda advokaterna har tystnadsplikt**

(198) Redan i samband med undersökningen gjorde Audi gällande att de dokument som kopierades på rättsavdelningen och på avdelning MI-11 inom ramen för undersökningen inte fick användas, vilket upprepas i skrivelsen av den 2 november 1995. ([163])

Medarbetarna på rättsavdelningen och chefen för avdelning MI-11 gör enligt Audi gällande att de har tystnadsplikt *(attorny's privilege)*, eftersom de bistår fackavdelningarna som oberoende advokater. Audi medger dock att alla dessa medarbetare står i ett anställningsförhållande till Audi AG.

(199) Enligt artikel 14.1 i förordning nr 17 kan kommissionen kräva att få inblick i företagets affärshandlingar inom ramen för en undersökning. Affärshandlingar är sådana handlingar som rör företagets verksamhet på den relevanta marknaden. Underlagen enligt artikel 14 omfattar i detta hänseende även brevväxlingen mellan advokat och klient. Enligt förordning nr 17 skyddas den sekretess som gäller för korrespondensen mellan advokat och klient, dock endast under förutsättning att brevväxlingen dels förs inom ramen för klientens försvar och i dennes intresse och dels kommer från oberoende advokater som inte är bundna till klienten genom ett tjänstekontrakt. ([164]) Ingen av dessa förutsättningar uppfylls i föreliggande fall. Audi AG kan därför inte åberopa advokaternas tystnadsplikt.

III. Argumentet att de flesta importerna var grå importer

(200) I sitt yttrande av den 12 januari 1997 till invändningar anser Volkswagen AG och Audi AG att de allra flesta återexporterna från Italien till Tyskland och Österrike utgjordes av uppenbart otillåtna leveranser till sådana återförsäljare som inte tillhör säljorganisationen. Försäljningen till privatpersoner (eventuellt via en mellanhand) och till andra försäljare inom VW:s och Audis säljorganisation skall inte ha haft någon avgörande betydelse (se punkt 14 f., s. 12).

(201) Avgörande för fallets rättsliga bedömning är om man hindrade försäljningar till dels konsumenter, som antingen handlade för egen räkning eller via en mellanhand, dels andra VW/Audi-försäljare. Så är fallet (se kapitel 2A och kapitel 2.B.I.1) även om man till förmån för Volkswagen AG antar att större delen av återexporterna utfördes av återförsäljare som inte tillhör säljorganisationen. Även om man endast hindrar ett ringa antal försäljningar till konsumenter, deras mellanhänder eller andra VW/Audi-försäljare, föreligger en överträdelse av artikel 85.1. Som förklaras i kapitel 2.A.IV påverkas handeln mellan medlemsstaterna märkbart.

D. *Överträdelsens varaktighet*

(202) Överträdelsen kan med säkerhet bevisas från och med den 30 december 1987. Kommissionen grundar sin bedömning på följande dokument som citeras i fotnot 94: bilaga till återförsäljaravtal, *Convenzione "B" aggiunta al Contratto di Concessione Autogerma — Prodotti Audi e Volkswagen*, daterad den 30 december 1987 (Autogerma/Brenner Garage); bilaga till återförsäljaravtal, *Convenzione "B" aggiunta al Contratto di Concessione Autogerma*, daterad den 28 april 1994 (Autogerma). I dessa dokument återfinns bonusreglerna. Enligt dessa betalas bonusen i princip för försäljningar inom det avtalade området. Bonusen för försäljningar utanför det avtalade området betalas endast under förutsättning att denna försäljning inte överskrider 15 % av försäljarens totala försäljning. Från och med den 1 september 1993 skärptes åtgärderna för att hindra eller begränsa parallella exporter. I det interna memorandumet *Measures to control and prevent reexport* av den 15 mars 1995 (dokumentet citeras i kapitel 1.C., se även fotnot 18) sammanställer Autogerma åtgärderna och erkänner samtidigt att bonusen inte utbetalats för någon försäljning utanför det avtalade området sedan den 1 september 1993.

Genom ett annat förfarande mot Volkswagen AG har kommissionen kännedom om att kravet på en skriftlig försäkran från konsumenten (se kapitel 1.C.II.7) sedan den 13 juni 1996 inte längre tillämpas för något av VW-koncernens märken inom någon medlemsstat.

E. *Artikel 3.1 i förordning nr 17*

(203) Enligt artikel 3.1 i förordning nr 17 kan kommissionen, om den efter ansökan eller på eget initiativ konstaterar en överträdelse av bestämmelserna i fördragets artikel 85, ålägga de berörda företagen att upphöra med överträdelsen.

För att få de konstaterade överträdelserna att upphöra och med hänsyn till att överträdelserna fortfarande föreligger (se kapitel 2.A.III.2, kapitel 2.B.I.4 och kapitel 2.D) måste de italienska försäljarna underrättas om att varningarna, anvisningarna och sanktionerna förklarats ogiltiga. Dessutom måste avtalen med de italienska försäljarna ändras i fråga om bonus- och marginalsystemet. Alla försäljare inom gemenskapen måste upplysas om att korsvisa leveranser inom gemenskapen är tillåtna och inte sanktioneras på något sätt.

(204) Med tanke på att överträdelsen, som består i en bägränsning av den parallella handeln, är så allvarlig, bör det berörda företaget hotas med vite för att göra de föreskrivna åtgärderna mer effektiva.

F. *Beslutets adressat*

(205) Kommissionen håller Volkswagen AG för ansvarigt. Audi AG är till 98,99 % och Autogerma SpA till 100 % dotterbolag till Volkswagen AG. Volkswagen AG är därmed ansvarigt för dessa företags verksamhet. ([165]) Dessutom hade Volkswagen AG kännedom om dotterbolagens verksamhet. Så visas i kapitel 1.C.II.2 att både Volkswagen och Audi ville ha en delad handlarmarginal, Volkswagen AG godkände Autogermas bonuspolicy (se skrivelse till Volkswagen, som citeras i kapitel 1.C.I, och fotnot 15–17 samt kapitel 1.C.II.2), restriktionerna för leveranser till den italienska marknaden tillämpades både av Volkswagen och av Audi och godkändes därmed av Volkswagen AG (kapitel 1.C.II.4), och slutligen godkändes förbudet mot horisontell försäljning av Volkswagen AG (se skrivelse i kapitel 1.C.I, fotnot 16 och kapitel 1.C.II.5). Volkswagen och Audi övervakade återimporten av respektive märke (se kapitel I.C.I). Volkswagen AG visste om att Autogerma med försäljarna samordnade tillämpningen av den skriftliga försäkran som krävdes av konsumenterna (se kapitel 1.C.II.7). Även uppträdandet gentemot konsumenterna präglas av en likartad förhalningstaktik (se kapitel 1.C.I). Volkswagen AG kände till och godkände Autogermas metoder gentemot försäljarna.

G. *Artikel 15 i förordning nr 17*

(206) Enligt artikel 15.2 i förordning nr 17 kan kommissionen ålägga företag böter inom den ram som fastställs i artikeln, om företagen uppsåtligen eller av oaktsamhet har överträtt bestämmelserna i artikel 85.1 i fördraget.

(207) Kommissionen anser att Volkswagen AG bör åläggas böter. Audi AG och Autogerma SpA bör inte åläggas böter, eftersom deras handlingssätt måste tillräknas Volkswagen AG.

(208) De italienska återförsäljarna är motparter i de avtal med Volkswagen, Audi och Autogerma som syftar till att hindra eller begränsa paralella exporter. De föll därför offer för den restriktiva policy som deras avtalspartner införde och som de godkände efter påtryckningar. Försäljarna medverkade inte aktivt, varför kommissionen inte ålägger dem några böter.

(209) När bötesbeloppet fastställs skall kommissionen ta hänsyn till alla relevanta omständigheter, i synnerhet till hur allvarlig överträdelsen är och hur länge den pågått. Hur allvarlig överträdelsen är beror på typen av överträdelse, dess effekter på marknaden och på den berörda marknadens storlek.

(210) Att förhindra konsumenter att återexportera motorfordon hindrar upprättandet av en gemensam marknad, en av principerna i fördraget. Detsamma gäller då återförsäljare av motorfordon hindras från att sälja till eller köpa av andra återförsäljare inom försäljningsorganisationen. Redan av detta skäl måste överträdelsen bedömas som synnerligen allvarlig.

(211) Kommissionen har redan undersökt en lång rad fall av hinder mot parallella importer, och de regler som gäller i detta sammanhang fastställdes för många år sedan.

(212) Volkswagen-koncernen har den högsta marknadsandelen av samtliga motorfordonstillverkare inom gemenskapen.

(213) Överträdelsen har direkt påverkat den italienska marknaden för försäljning av nya motorfordon, genom att väsentligt försvåra, och även tillfälligt helt förhindra, försäljning av motorfordon till konsumenter för parallell export. På motsvarande sätt har överträdelsen också haft effekter på marknaderna för nya motorfordon i, i synnerhet Tyskland och Österrike, men även i andra medlemsstater. Återförsäljarna på dessa marknader har varit skyddade mot priskonkurrens från Italien.

(214) Volkswagen AG visste att åtgärderna syftade till, eller åtminstone gjorde det möjligt, att försvåra för konsumenter, men också för befullmäktigade mellanhänder, att utföra parallell export av motorfordon från Italien och att åtgärderna begränsade konkurrensen. Volkswagen AG var också medveten om att dess beteende stred mot artikel 85. Detta framgår tydligt av det interna meddelandet/anteckningen Reimporte Italien av den 23 februari 1995 (se fotnot 80), var Volkswagen AG medveten om marginalpolicyns verkan och bedömde själv att systemet var behäftat med ”stor bötesrisk”. Detsamma gäller för de åtgärder som vidtogs för att övervaka och sanktionera försäljarna. I ett meddelande från Audi AG (se fotnot 17) står det att det är ”förknippat med vissa risker” att låta de åtgärder som vidtagits i Italien ”stå i samband med hinder mot

återimporter och att dokumentera detta i ett brev till den tyska säljsorganisationen. . .". Audi föreslår därför att åtgärderna i Italien "om regionerna kommuniceras muntligen". Dessutom klassades dokumenten alltid som "konfidentiella" eller "hemliga", om de handlade om exportförbudet/restriktionen eller stod i samband därmed (se kapitel 1.C.II.1 b och de dokument som nämns i fotnot 74–77). Slutsatsen är sammanfattningsvis att Volkswagen AG uppsåtligen har begått överträdelsen mot artikel 85.1. ([166])

(215) Överträdelsen som Volkswagen AG har begått är sammantaget en mycket allvarlig överträdelse av artikel 85.1. Detta gäller för såväl bonussystemet som infördes från den 31 december 1987 (se punkt 73 f.f.) som för de förstärkande åtgärder (se punkt 82–99) som vidtogs under åren 1993 till 1995 för att ytterligare hämma eller förhindra parallell handel. Ett bötesbelopp, som på ett lämpligt sätt bestraffar denna mycket allvarliga överträdelse, måste följaktligen åläggas företaget. Bötesbeloppet skall, genom sin avskräckande effekt, utesluta att liknande överträdelser sker framdeles. Kommissionen anser att ett belopp av 50 miljoner ecu är ett lämpligt belopp som bas för att bestämma bötesbeloppet.

(216) En annan omständighet som avgör bötesbeloppets storlek enligt artikel 15.2 i förordning nr 17 är överträdelsens varaktighet. Volkswagen AG har bevisligen begått överträdelsen från, åtminstone, den 30 december 1987. Den har ännu inte helt upphört.

(217) Överträdelsen varade i mer än tio år och var därför mycket långvarig. I enlighet med riktlinjerna för beräkning av böter enligt artikel 15.2 i förordning 17 och artikel 65.5 i EKSG-fördraget (EGT C 9, 14.1.1998, s. 3) kan den summa som fastställs för överträdelsens svårighet höjas med en procentsats av upp till 10 % per år under den tid överträdelsen pågått. Kommissionen anser att för perioden 1988 till 1992 och för året 1997 är en ökning av 5 % per år lämplig. Överträdelsen intensifierades under perioden 1993 till 1996, då ett stort antal förstärkande åtgärder vidtogs. För vart och ett av dess år anser kommissionen att en höjning till maximal procentsats, dvs. 10 % är lämplig. Detta leder till en höjning av den summa som nämns i punkt 215 med 35 miljoner ecu — vilket resulterar i ett grundbelopp om 85 miljoner ecu.

(218) Vidare måste, vid bestämmandet av bötesbeloppets storlek, hänsyn tas till försvårande och förmildrande omständigheter.

(219) Just när det gäller läget i Italien gjordes Volkswagen AG i två skrivelser av kommissionen uppmärksam på att hinder eller begränsningar mot parallell export från Italien skulle innebära en överträdelse av gemenskapens konkurrensregler (skrivelse av GD IV av den 24 februari 1995 (*D/12803) och av den 2 maj 1995 (*D/15797)). Åtminstone kommissionens första skrivelse blev föremål för samtal hos VW och Audi, utan att de båda företagen av detta drog de rättsliga konsekvenser som hade krävts, vilket framgår av den anteckning, *Reimporte Italien,* av den 24 mars 1995 [se fotnot 91] som kommissionen upptäckte vid undersökningen. Visserligen skickade Autogerma ett skriftligt meddelande av den 16 mars 1995 till återförsäljarna (se fotnot 68), av vilket en kopia också skickades till kommissionen. I meddelandet påmindes återförsäljarna om bestämmelserna i förordning (EEG) nr 123/85 och i deras återförsäljarkontrakt. Det vidtogs dock inga åtgärder för att avlägsna de hinder för försäljning till konsumenter och befullmäktigade mellanhänder som tidigare införts. I synnerhet ändrades inte innehållet i återförsäljarkontrakten på det sätt som hade krävts. Det faktum att Volkswagen AG inte satte stopp för överträdelsen efter kommissionen brev och dessutom försökte få kommissionen att tro att överträdelserna hade upphört ses som en försvårande omständighet vid bestämmandet av bötesbeloppets storlek.

(220) Som ytterligare en försvårande omständighet har Volkswagen AG utnyttjat återförsäljarnas ekonomiska beroendeställning gentemot motorfordontillverkaren till att försvåra och förhindra försäljningen från återförsäljarna till konsumenter med hemvist utanför återförsäljarnas avtalsområde. Härigenom har ett stort antal italienska återförsäljare, vilka juridiskt och ekonomiskt sett är oberoende företag, i vissa fall lidit stora ekonomiska förluster. De påtryckningar som Volkswagen AG utövat på sina återförsäljare och koncernföretag kulminerade i att mer än 50 återförsäljare hotades med att deras kontrakt skulle sägas upp om de fortsatte att sälja motorfordon till utländska kunder, däribland konsumenter. Slutligen sades i tolv fall återförsäljaravtalen upp, vilket väsentligt äventyrade de berörda företagens tillvaro (se ovan p. 93, 94, 142 och 177).

(221) Med hänsyn till dessa försvårande omständigheter är en ökning av grundbeloppet med 20 % dvs. 17 miljoner ecu, berättigad.

(222) Den italienska liran drabbades av två starka devalveringar i september 1992 och mars 1995.

Kommissionen konstaterade i sitt meddelande ([167]) rörande inverkan av monetära fluktuationer på den inre marknaden att bilsektorn är speciellt känslig för sådana fluktuationer och att exportörer i länder vars valuta har aprecierat har ställts inför svårigheter i länder där valutan har deprecierat.

Dock klargjorde kommissionen i samma meddelande att införandet av konkurrensbegränsade åtgärder, i form av restriktioner av parallelimport, knutna till förändringar i växelkursen klart strider mot gemenskapens konkurrensregler.

Den italienska lirans depreciering berättigade därför på inget sätt Volkswagen till att undvika konkurrensreglerna.

Detta kan följaktligen inte betraktas som en förmildrande omständighet vid beräknandet av böterna.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Volkswagen AG och dess dotterbolag Audi AG och Autogerma SpA har brutit mot artikel 85.1 i EG-fördraget genom att ingå avtal med de italienska försäljarna inom säljorganisationen i syfte att förbjuda eller begränsa försäljningar till konsumenter från andra medlemsstater, vare sig dessa för egen räkning eller genom en befullmäktigad mellanhand, och till försäljare inom säljorganisationen med hemvist i andra medlemsstater.

Artikel 2

Volkswagen AG skall omedelbart efter delgivningen av detta beslut upphöra med de överträdelser som fastställs i artikel 1 och får inte ersätta dessa med andra begränsningar som har samma syfte. Särskilt skall Volkswagen AG inom två månader efter delgivningen av detta beslut,

a) ändra återförsäljaravtalet med de italienska auktoriserade återförsäljarna på så sätt att bonusbetalningar inte görs beroende av om ett fordon har sålts inom det avtalade området eller till en annan medlemsstat,

b) genom en cirkulärskrivelse informera de italienska auktoriserade återförsäljarna om att det marginalsystem som infördes genom cirkulärskrivelserna av den 20 oktober 1994 och den 2 november 1994 har upphävts i den mån marginalen blir mindre vid försäljningen av ett fordon till en annan medlemsstat än vid försäljning inom det avtalade området,

c) genom en cirkulärskrivelse informera de italienska auktoriserade återförsäljarna om att samtliga hinder mot korsvisa leveranser till försäljare inom säljorganisationen i andra medlemsstater har avlägsnats och upplysa dem om att det inte längre är nödvändigt att inhämta importörens förhandsgodkännande, samt att de inte längre riskerar sanktioner i form av leveransrestriktioner eller uppsägning av återförsäljaravtalet om de säljer till konsumenter i andra medlemsstater, vare sig dessa handlar för egen räkning eller genom en befullmäktigad mellanhand,

d) genom en cirkulärskrivelse informera alla auktoriserade återförsäljare inom VW/Audi-säljorganisationen i Europeiska gemenskapen om att samtliga hinder mot korsvisa leveranser från Italien till andra medlemsstater har avlägsnats,

e) beordra sitt dotterbolag Audi AG att skicka cirkulärskrivelser med samma innehåll som punkterna a till d till dess återförsäljare inom Europeiska gemenskapen samt beordra sitt dotterbolag Autogerma SpA att skicka cirkulärskrivelser med samma innehåll som punkterna a till c till dess italienska återförsäljare.

Artikel 3

På grund av allvaret i överträdelsen av artikel 85.1 i EG-fördraget åläggs Volkswagen AG böter om 102 000 000 ecu (102 miljoner ecu).

Artikel 4

Det bötesbelopp som fastställs i artikel 3 skall betalas inom tre månader efter delgivningen av detta beslut, i ecu, till följande bankkonto tillhörigt Europeiska gemenskapernas kommission:

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

Efter utgången av denna tidsfrist tillkommer dröjsmålsränta. Räntesatsen skall vara den som tillämpades av Europeiska monetära institutet för transaktioner i ecu under den första arbetsdagen i den månad då detta beslut fattades med tillägg av 3,5 % (tre och en halv) procentenheter, d.v.s. sammanlagt 7,75 %.

Artikel 5

I fråga om skyldigheterna enligt artikel 2 fastställs ett vite på 1 000 ecu för varje dag som genomförandet av beslutet fördröjs. Dröjsmål skall anses föreligga från och med att den fastställda genomförandetiden på två månader har löpt ut.

Artikel 6

Detta beslut riktar sig till Volkswagen AG, D-38436 Wolfsburg.

Beslutet är verkställbart enligt artikel 192 i EG-fördraget.

Utfärdat i Bryssel den 28 januari 1998.

På kommissionens vägnar

Karel VAN MIERT

Ledamot av kommissionen

Fotnoter

(Noter markerade med * betraktas som konfidentiella, och noter markerade med ** som strängt konfidentiella)

([1]) EGT 13, 21.2.1962, s. 204/62.

([2]) EGT 127, 20.8.1963, s. 2268/63.

([3]) Anteckning *Italien,* daterad den 19.9.1994 (Audi, AU-MW D 32).

([4]) Internt meddelande/anteckning *Reimporte,* daterat den 3.3.1994 (Volkswagen, AU-GK D 3). Internt meddelande/anteckning *Reimporte Audi,* daterat den 10.5.1994 (Volkswagen, AU-VE D 38).

([5]) Översikt *In Deutschland zugelassene Re-Importfahrzeuge (Italien),* daterad den 6.4.1995 (Volkswagen, VW-DB B 9 Santelmanns sekretariat, handling *Re-Importe*). Internt meddelande/anteckning *Re-Importe Audi,* daterat den 8.5.1995 (Volkswagen, AU-VE D 106).

([6]) Internt meddelande/anteckning *Reimporte,* daterat den 3.3.1994 (Volkswagen, AU-GK D 3). Internt meddelande/anteckning *Reimporte Audi,* daterat den 10.5.1994 (Volkswagen, AU-VE G D 38). Internt meddelande/anteckning *Re-Importe Audi,* daterat den 9.2.1995 (Volkswagen, AU-VE C D 78). Internt meddelande/anteckning *Re-Importe Audi,* daterat den 8.5.1995 (Volkswagen, AU-VE D 106). Internt meddelande/anteckning *Re-Importe Audi,* daterat den 21.8.1995 (VW, AU-KS B 6).

([7]) Internt meddelande/anteckning *Reimporte,* daterat den 3.3.1994 (Volkswagen, på anfört ställe/fotnot 4). Internt meddelande/anteckning *Re-Importe VW,* daterat den 8.5.1995 (Volkswagen, AG 000345).

([8]) Översikt *Graumarkt/Projekt,* daterad 1/95 (Audi, AU-VE C D 85). Översikt *Graumarkt Italien,* daterad den 5.2.1995 (Audi, AU-VE C D 86). Översikt *Vendite veicoli nuovi fuori territorio,* daterad den 17.2.1995 (Audi AU-VE G D 28).

([9]) Internt meddelande/anteckning *Reimporte,* daterat den 3.3.1994 (Volkswagen, på anfört ställe/fotnot 4). Översikt *In Deutschland zugelassene Re-Importfahrzeuge (Italien),* daterad den 6.4.1995 (Volkswagen, VW-DB B 9 Santelmanns sekretariat, handling *Re-Importe,* på anfört ställe/fotnot 5). Internt meddelande/anteckning *Re-Importe VW,* daterat den 8.5.1995 (Volkswagen, på anfört ställe/fotnot 7).

([10]) Internt meddelande/anteckning *Reimporte,* daterat den 3.3.1994 (Volkswagen, på anfört ställe/fotnot 4). Internt meddelande/anteckning *Re-Importe VW,* daterat den 8.5.1995 (Volkswagen, på anfört ställe/fotnot 6).

([11]) Skillnader i bilpriser inom Europeiska unionen, Europeiska gemenskapernas kommission, Generaldirektorat IV — Konkurrens, olika utgåvor.

([12]) Detaljer om modellerna och beräkningen framgår av följande pressmeddelanden: IP(93) 545 av den 1 juli 1993, IP(93) 1201 av den 22 december 1993, IP(94) 704 av den 26 juli 1994, IP/95/50 av den 19 januari 1995, IP/95/768 av den 24 juli 1995 och IP/96/145 av den 15 februari 1996. Siffrorna för Österrike föreligger inte förrän efter landets anslutning den 1.1.1995.

([13]) EGT L 15, 18.1.1985, s. 16 respektiveEGT L 145, 29.6.1995, s. 25.

([14]) Skrivelse till Volkswagen *Parallelexporte,* daterad den 21.9.1994 (Autogerma, AG 000878):

"... Inom hela den italienska säljorganisationen är man bekymrad över försäljningsmålen och kravet på att bibehålla de tidigare försäljningsresultaten. Detta krav har föranlett vissa partner att även sälja till områden som ligger långt utanför den avtalade zonen, ibland till och med till utlandet, efter påtryckningar från utomstående säljorganisationer (däribland flera Volkswagen- och Audi-handlare).

Autogermas ingripande har därför som syfte och ändamål att hänvisa Volkswagen- och Audi-handlarna till de avtalsenliga områdena, varför kontroller genomförs hos varje enskilt företag för att se om avtalet följs, särskilt vad gäller försäljningsverksamheten inom det avtalade området (på grund av att bestämmelserna i avtalet inte följts har 6 återförsäljaravtal sagts upp med hänsyn tagen till de avtalade uppsägningstiderna enligt vilka avtalet löper ut i slutet av 1994/mitten av 1995). På grund av en rad granskningsresultat avseende leveranser tänker vi anmärka på bristande efterlevnad hos andra försäljare för att få mer detaljerade uppgifter om de konsumenter som köpt bilarna.

Denna metod kommer vi att förfina ytterligare inom säljorganisationen. Projektet omfattar en ny marginalstruktur av ännu större betydelse, varvid procentsatsen av *maggiore sconti* (bonusen) — som i mängd- och kvalitetshänseende hänger på uppfyllandet av de avtalsenliga åtagandena — höjs och den fasta procentsatsen på bilfakturorna sänks. Härigenom uppnås en bättre fördelning av de belastande marginalerna ...

Bilaga till skrivelse COMIORG/EP/st., av den 21.9.1994.

Försäljningar utanför det avtalade området eller via icke-auktoriserade kanaler

Förebyggande åtgärder	*Kontrollåtgärder*	*Straffåtgärder*
1. Allmän hänvisning varje möte	1. Kontroll av registrering/försäljning	1. Förmaningssamtal
2. Direkt hänvisning med anledning av varje samtal	2. Granskning	2. Varningsbrev
3. Skriftlig förmaning om att följa avtalsbestämmelserna	3. Undersökning utanför avtalat område	3. Blockering av marriore sconto (bonus)
		4. Uppsägning av återförsäljaravtalet . . .".

([15]) Skrivelse ** till Volkswagen *Measures to control and prevent reexport*, daterad den 26.9.1994 (Autogerma, AG 000905): Åtgärder för att kontrollera och hindra återexport

". . . med hänvisning till våra samtal i Verona den 15 och 16 september (herrarna Schlesinger, Bertino, De Simone, Wichmann och Kuhn) och de följande telefonsamtalen i frågan vill vi härmed bekräfta de viktigaste av de åtgärder som Autogerma vidtagit för att kontrollera och hindra återexporten:

— Skriftliga meddelanden till försäljarna med förklaringar om de gränser som fastställs i EG:s förordning nr 123/85.

— Överproportionell ökning av listpriserna (med kända effekter vad gäller prisindex och omsättning).

— Granskning av misstänkta försäljare.

— Eftertrycklig rekommendation av Autogermas verkställande direktör på återförsäljarmötet den 14 juli 1994 om att sälja de importerade bilarna i Italien och framför allt inom det egna avtalsenliga området.

— Samma rekommendation på mötet med återförsäljargruppen för försäljningsfrämjande åtgärder den 27 juli i Verona.

— Rekommendationen upprepas ännu en gång av Autogermas verkställande direktör på kongressen med anledning av introduktionen av den nya Polo-modellen i Paris den 3 och 4 september.

— Vid återförsäljarrådets möte den 4 september i Paris uttryckte sig herr Schlesinger dessutom mycket klart i syfte att hindra återexporten av den nya Polo-modellen och allmänt av de bilar som importeras av Autogerma.

— Genom internt memorandum av den 28 juni till Autogermas styrelse förbehåller sig verkställande direktören själv godkännandet av kvartalsbonusen för samtliga försäljningar utanför de avtalade områdena.

— Kvartalsbonusen som spärrats för samtliga försäljningar utanför det avtalade området betalas från och med nästa kvartal endast på grundval av bilregistreringen.

— Även för att kunna utnyttja de reklamåtgärder som för det mesta riktar sig till konsumenten förutsätts registrering i Italien. Åtgärderna i fråga rör mest tillbehörsdelar, återköpslöften eller finansieringsmöjligheter.

— Försäljarnas beställningar kontrolleras dagligen. Beställningar som är 10 % större än efterfrågan måste först godkännas innan de kan godtas.

— Särskilda brev skickas ut för att avhålla försäljare från att återexportera.

— Misstänka utländska köpare måste skriva under en försäkran om att de inte tänker sälja vidare bilen innan ett visst antal månader har gått. Avtalet innehåller straffåtgärder.

— Försäljare som fortsätter återexportera uppmanas lämna organisationen (hittills har 6 försäljare fått uppmaningen). Denna åtgärd kommer dock endast att tillämpas med försiktighet för att undvika rättegångar och därmed sammanhängande kostnader och skador av företagets image. Dessutom är det för närvarande svårt att finna ersättare. Detta medför ytterligare problem när det gäller att täcka områdena.

— Ökning av Autogermas kapital för att minska försäljarnas finansieringsandel. Härigenom undviks att försäljarna ser sig om efter ovälkomna försäljningskanaler.

Av denna anledning har Autogerma ännu följande gamla lager med osålda bilar:

äldre än 14 månader	41
äldre än 13 månader	48
äldre än 12 månader	323
äldre än 11 månader	656
äldre än 10 månader	915
äldre än 9 månader	1 460
Totalt	3 443

— Alla stödåtgärder utformas på så vis att monteringen av tillbehörsdelar ger mervärde. Detta hindrar försäljarna från att tillämpa ytterligare marginaler vid återexporten.

— Representanter på platsen övervakar de olika fallen och rapporterar om försäljarnas återexportverksamhet.

— Försäljningen av den nya Polo-modellen kommer att övervakas noga. Försäljare som tidigare återexporterat utesluts från leveranser.

— Vår försäljningsavdelning undersöker för närvarande nya åtgärdsmodeller för Italien som är okända utomlands. Dessa åtgärdsmodeller skulle kunna börja tillämpas 1995.

Vi är övertygade om att det med dessa åtgärder blir möjligt att drastiskt reducera återexporten. En förutsättning är dock dels att åtgärder också vidtas i Tyskland med avseende på de tyska försäljare som oavbrutet söker efter nya bilar och därvid tar direkt kontakt med våra försäljare, dels att företag som VAGAS hindras från att lämna intressanta offerter till den grupp bland våra försäljare som just nu går med förlust . . .”.

([16]) Memorandum *Maßnahmen durch Autogerma zur Vermeidung von Re-Exporten*, daterat den 6.2.1995 (Volkswagen, VW-KH HDK Re-Exporte):

”. . .

— Skriftlig information (handeln) om EU-direktiv 123/85.

— Upprepad granskning av olika försäljare. Varningar, minskad bonus, 11 uppsägningar (omsättning i riskzonen ca 8 800 fordon 1995) — se bilaga.

— Bonus (kvartalsvis) betalas på grundval av bilregistreringar inom det avtalade området.

— Överproportionell höjning av listpriserna.

— ’Överlappning’ på återförsäljarnivån undviks.

— ’Delad marginal’ för Polo A 03

  — 8 % direkt vid fakturering
  — 5 % bevis på registrering i det avtalade området
  — 3 % bonus (mål, nöjda kunder, driftstandarder).

— Övrigt (se skrivelse AG av den 26.9.1994) . . .”

([17]) Meddelande *Grauimporte Italien*, daterat den 12.12.1994 (Audi, AU-DH C Doc 1).

([18]) Memorandum *Measures to control and prevent reexport*, daterat den 15.3.1995 (Autogerma, AG 000253).

"Åtgärder för att övervaka och hindra återexport

Period	Förebyggande åtgärder	Period	Kontroll-åtgärder	Period	Straffåtgärder
15.10.91-28.1.93-1.7.93 11.8.93-12.10.93-15.10.93 6.6.94-21.3.95 (klar)	Rundskrivelse om gränser enligt förordning (EEG) nr 123/85	Fr.o.m. 2:A FMP 94	Leverans- och registreringskontroll	Periodiskt	Möten med försäljare och varningar
Periodiskt	Eftertrycklig rekommendation på allmänt möte	Fr.o.m. 2:A FMP 94	Granskning av misstänkta försäljare	7.12.93 och 24.2.95	Varningsbrev (76-20)
Periodiskt	Eftertrycklig rekommendation på återförsäljarmöte	Fr.o.m. 2:A FMP 94	Dagligen kontrollerade återförsäljarbeställningar	Fr.o.m. 3:E FMP 93	Kvartalsbonus för försäljning utanför avtalat område spärrad
		Fr.o.m. 2:A F.M.P. 94	Registreringsdokument krävs för betalning av reklamåtgärder	Fr.o.m. 1:A F.M.P 95	Kvartalsvis försäljningsbonus betalas endast för nyregistreringar
		Fr.o.m. 3:E F.M.P. 94	Kontroll av försäljning av Polo och A4	Fr.o.m. 6/94	Uppsägning av återförsäljaravtal

Organizzazione 15.3.1995, Gd control"

(Tidsuppgifterna i detta memorandum skall läsas enligt följande: "2° F.M.P. 94" betyder *second four month period 94*, åtgärderna börjar alltså den 1.5.1994; "3° F.M.P. 94" betyder *third four month period 94*, åtgärderna börjar alltså den 1.9.1994; "3° F.M.P. 93" betyder *third four month period 93*, åtgärderna börjar alltså den 1.9.1993; "1° F.M. 95" betyder *first four month* ("*period*" glömdes antagligen bort, anm. av förf.) 95, åtgärderna börjar alltså den 1.1.1995):

([19]) Se exempelvis skrivelse till Audi *Ermittlung von Reimporten*, daterad den 3.5.1994 (KBA, AU-VE D 113).

([20]) Skrivelse till Audi *Ermittlung von Reimporten*, daterad den 20.4.1994 (KBA, AU-VE D 114).

([21]) E-brev *Re-)Importe, Herstellerbescheinigungen*, daterat den 26.1.1995 (Audi, AU-KS B 9).

([22]) Exempelvis översikt *Reexporte VW* 1993, daterad den 30.3.1994 (Autogerma, AG 000184).

([23]) Chassinumren togs bland annat fram med hjälp av de tillverkarintyg som efterfrågats av kunderna eller, på kundernas uppdrag, av återförsäljare utanför säljorganisationen. Dessa intyg måste läggas fram inför den tyska bilregistreringsmyndigheten i samband med registreringen (se till exempel meddelande till Autogerma *Von Privatpersonen (Firmen oder verdächtigen Personen) angeforderte Herstellerbescheinigungen*, odaterat (Audi, Au-VE G D 19), meddelande till Autogerma *Reimporte*, daterat den 12.1.1994 och 17.1.1995 (Audi, AU-MW 11)). Mallen till tillverkarintyget (respektive till ett så kallat faktablad) krävdes sedan den 1.12.1994 för alla (åter-) importerade fordon enligt det tyska trafikministeriets beslut (jfr. e-brev *(Re-) Importe, Herstellerbescheinigungen*, daterat den 26.1.1995 (Audi, AU-KS B 9), trots att det motsvarande direktivet uppenbarligen inte tillämpades i alla förbundsstater (fax till Audi *Verfahren gegen Reimporteure*, daterat den 24.3.1995 (Volkswagen, AU-GK E 4).

([24]) Exempel: E-brev till Autogerma *Re-Import*, daterat den 26.4.1994 (Audi, AU-GK 3), anteckning *Re-Import Italien*, daterad den 19.8.1994 (Audi, AU-GK D 3), meddelande till Autogerma *Fahrzeug-Kaufverträge*, daterat den 26.1.1995 (Audi, AU-MW D 27), e-brev till Autogerma *fahrgestellnr*, daterat den 15.3.1995 (Audi, AU-VE D 63), e-brev till Autogerma *fahrgestellnr*, daterat den 21.3.1995 (Audi, AU-VE G D 62).

([25]) Skrivelse (fax) till Audi *Parallel-Markt*, daterad den 21.3.1995 (Autogerma, AU-VE C D 60).

([26]) Skrivelse till Autogerma *(Verkauf von Volkswagen und Audi-Fahrzeugen an gewerbliche Wiederverkäufer),* daterad den 18.1.1995 (Volswagen, AG 000333)..

([27]) E-brev till Audi *A4 Privat,* daterat den 24.2.1995 (Audi, AU-MW D 3).

([28]) Meddelande *(Anschreiben Graumarkt),* daterat den 16.3.1995, och ett motsvarande skriftligt meddelande till försäljarna, daterad den 14.3.1995 (Audi, AU-GK D 3).

([29]) *Porsche Austria Gesellschaft m.b.H. & Co.* är generalagent för Volkswagen, Audi och Porsche i Österrike.

([30]) Fax till Audi *Grauimport,* daterat den 18.5.1995 (Porsche Austria, AU-VE 2).

([31]) Fax till Audi *Grauimporte,* daterat den 27.3.1995 (Porsche Austria, AU-VE 5 och WV-KH K-15 HDK, pärm *Re-exporte*), se i detta sammanhang även fax till Autogerma, daterat den 5.7.1995 (Porsche Austraia, AU-VE D 137). Faxet av den 27.3.1995 har följande ordalydelse:

"... På grund av de samtal som på senare tid förts med försäljarna i de berörda områdena kan vi fastslå att det lugnat ner sig vad gäller grå importer. Det har således fram tills nu inte importerats en enda *A 4* från Italien till Österrike.

Det verkar alltså som om de åtgärder som inletts av er tillsammans med den italienska importören tar effekt. Vi vill därför gärna framföra ett stort tack till er och alla som medverkat...".

([32]) Meddelande *Reimporte; Standard-Schreiben,* daterat den 27.1.1994 (Audi, AU-DH C Doc 7).

([33]) Exempelvis skrivelse till Wieser, daterad den 17.2.1995 (Audi, AU-KS A 2), skrivelse till Petersen, daterad den 3.4.1995 och 10.4.1995 (AU-MW D 3).

([34]) Memorandum *Empfehlungen für Korrespondenzfälle und Auskünfte bei Anfragen europäischer Privatkunden,* odaterat (Volkswagen VW-KH K 35 och 36), med följande ordalydelse:

"... under inga omständigheter får det se ut som om det inte var tillåtet att lämna information till privata kunder eller tillåtna mellanhänder enligt anvisningar från VW AG, Autogerma eller enskilda personer i dessa företag..."

([35]) Fax till Autogerma: *Kunde N. Lenz,* daterat den 9.6.1995 (Volkswagen, VW-KH K 26).

([36]) Exempelvis skrivelse till Autogerma *Auto Pedross — Verkauf an deutsche Privatkunden),* daterad den 1.3.1995 (Volkswagen, VW-SR R 20), skrivelse till kommissionen *Beschwerde,* daterad den 27.4.1995 (Bernhard, VW-DB B 18), memorandum *Anruf eines Kunden,* daterat den 7.7.1995 (Volkswagen, VW-KH K-38); skrivelse till Audi *Kauf eines Audi in Italien,* daterad den 8.8.1995 (Simon, AU-VE G D 12), fax till Autogerma*Kunde Keppler,* daterat den 14.8.1995 (Volkswagen, AG 000530).

([37]) Exempelvis skrivelse till Autogerma, daterad den 7.2.1995 (Friedrich, AG 000202).

([38]) Skrivelse till Fiedrich *Kauf eines Polo,* daterad den 24.2.1995 (Autogerma, AG 000200/fotnot 37). Med hänvisning till denna skrivelse bekräftade Autogerma leveransläget gentemot Volkswagen och meddelade att "... vi har dramatiska leveransproblem för många nya modeller, bl.a. Polo och Audi A 4". Autogerma rekommenderar därför att hänvisa kunden till en tysk försäljare (fax till Volkswagen *Briefe von H. Dieter Friedrich,* daterat den 27.1.1995 (Autogerma, AG 000204/fotnot 37).

([39]) Exempelvis skrivelse till Baur *Autokauf in Italien,* daterad den 14.6.1995 (Autogerma, AG 000269).

([40]) Exempelvis skrivelse till Volswagen *Parallelexporte,* daterad den 21.9.1994 (Autogerma, på anfört ställe/fotnot 14).

([41]) Exempelvis fax till Autogerma *Händleraudits Re-Importe Italien,* daterad den 26.11.1993 (Volkswagen, AG 000054), skrivelse till Audi *Export von Parallelfahrzeugen,* daterad den 30.1.1995 (Autogerma, AG 000195).

([42]) Memorandum *Measures to control and prevent reexport,* daterat den 15.3.1995 (Autogerma, på anfört ställe/fotnot 18). Skrivelse ** till Audi *Measures to control and prevent reexport,* daterad den 26.9.1994 (Autogerma, på anfört ställe/fotnot 15). Memorandum: *Maßnahmen der Autogerma zur Unterbindung von Reexporten aus Italien,* daterat den 31.1.1994 (Autogerma, VW-SR R 6). Protokoll/rapport *Besuch bei Autogerma,* daterat den 10.2.1995 (Audi, AU-MW D 37).

([43]) Exempelvis skrivelse ** till Volkswagen *Measures to control and prevent reexport,* daterad den 26.9.1994 (Autogerma, AG 000634).

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

([45]) Exempelvis internt memorandum * *"Visita alla Conc. A NECKER di Milano/MI — controllo dell'attività di vendita",*daterat den 17.12.1993 (S.E.V.O., AG 000223). Internt memorandum *"Attività di vendita della Concessionaria Dorigoni di Trento",* daterat den 17.12.1993 (S.E.V.O., AG 000480).

([46]) Skrivelse till Audi *Attività di vendita in Paesi esteri,* daterad den 4.10.1993 (Autogerma, AG 000840).

([47]) Protokoll/rapport *Besuch bei Autogerma,* daterat den 10.2.1995 (Audi, på anfört ställe, fotnot 42).

([48]) Skrivelse till Volkswagen *Measures to control and prevent reexport,* daterad den 26.9.1994 (Autogerma, på anfört ställe, fotnot 15).

([49]) Internt meddelande/anteckning *Ergänzung zur Rücksprache 027 vom 19 Juli 1994 . . .,* daterad den 12.9.1994 (Volkswagen, på anfört ställe, fotnot 71). Memorandum *Maßnahmen durch Antogerma zur Vermeidung von Re-Exporten,* daterat den 6.2.1995 (Volkswagen, på anfört ställe, fotnot 16).

([50]) Internt meddelande/anteckning *Grauimporte Polo,* daterat den 7.2.1995 (Volswagen, VW-DB B 25). Internt meddelande/anteckning *Abmahnaktion gegen Reimporteure,* daterat den 13.1.1995 (Volkswagen, AU-GK E 1). *Marketingplan Deutschland 1995, Volkswagen Pkw,* daterat den 10 januari 1995 (Volkswagen, VW-SD S1 och S2). (Handskrivet) memorandum *(Verkauf an europäische Privatkunden und "echte" Vermittler),* daterat den 4.7.1995 (Volkswagen, VW-KH K-37) med bland annat följande ordalydelse:

"... Obs: Risk för gruppundantaget återkallas!. . ."

"... Av politiska skäl är det i detta fall nödvändigt att gjuta olja på vågorna. . ."

([51]) *Vorlage zur Vorstandssitzung am 13. Februar 1995: Enleitung von Maßnahmen gegen den Graumarkt/ Grauimportmarkt,* daterat den 9.2.1995 (Audi, AU-MW 1). Fax *Beschluß des Vorstands Audi am 13. Februar 1995,* daterad den 20.2.1995 Audi, AU-VE C D 79) och utdrag ur protokoll 6/95 från styrelsesammanträdet den 13.2.1995 *Einleitung von Maßnahmen gegen den Graumarkt/Grauimportmarkt* (Audi, AU-KS C).

([52]) Skriftligt meddelande till försäljarna *Graumarkt,* daterat den 20.1.1995 (Audi, AU-KS B 14). Meddelande *Information über Händleranschreiben,* daterat den 23.1.1995 (Audi, AU-VE G D 87).

([53]) Skriftligt meddelande till importörer *Graumarkt/Reimport,* daterat den 6.2.1995 (Autdi, AU-VE G D 27). Skrivelse till Autogerma *Graumarkt/Reimport,* daterad den 15.3.1995 (Audi, AU-VE G D 72).

([54]) Exempelvis anteckning *"Projektbeschreibung: Bekämpfung Graumarkt/Reimporte",* daterad den 14.12.1994 (Audi, AU-VE C D 49).

([55]) *Vorlage zur Vorstandssitzung am 13 Februar 1995,* daterat den 9.2.1995 (Audi, AU-KS C 12). Anteckning *"Graumarkt",* odaterad (Audi, AU-KS B 10).

([56]) Exempelvis memorandum *Bereich Graumarkt Analyse/Unterbindung Reimporte/Graumarkt,* daterat den 4.10.1995 (Audi, AU-VE D 128). Internt memorandum *Sachbearbeiter Graumarkt,* daterat den 9.2.1995 (Audi, AU-VE D 103). Anteckning *Projektbeschreibung Graumarkt/Reimporte,* daterad den 14.12.1994 (Audi, AU-VE D 130), med följande ordalydelse:

"Projektbeskrivning: Bekämpning av den grå marknaden/återimporter

Uppgifter och mål

1. Bekämpning av återimporter
   — Leveranser till Tyskland
   — Olagliga exporter från Tyskland
   — Andra EU-länder
2. Hindra leveranser till icke-auktoriserade återförsäljare. . .".

([57]) *Vorlage zur Vorstandssitzung am 13. 2. 1995,* daterat den 9.2.1995 (Audi, AU-KS C 12) med följande ordalydelse

"... 2. Utgångsläget

Återimporter kan indelas i

a) korsvisa inköp i utlandet av tyska försäljare inom säljorganisationen

b) försäljning till återförsäljare utanför säljorganisationen (=försäljare på den grå marknaden. . ."

([58]) (Handskrivet) memorandum, odaterat (bilaga till memorandum *Stand Maßnahmen gegen Graumarkt, 25. 11. 1994* (Audi, AU-VE C D 71).

([59]) Protokoll över verksamhetsdiskussion *Maßnahmen gegen Graumarkt/Reimporte,* daterat den 3.2.1995 (Audi, AU-KS B 11). *Vorlage zur Vorstandssitzung am 13. 2. 1995,* daterat den 9.2.1995 (Audi, på anfört ställe, fotnot 57).

([60]) Exempelvis memorandum *Re-Import,* daterat den 29.9.1994 (Audi, AU-KS B 15).

([61]) Exempelvis skrivelse till Volkswagen *Measures to control and prevent reexport,* daterad den 26.9.1994 (Autogerma, på anfört ställe, fotnot 15).

([62]) Exempelvis skrivelse * till Baldan Auto *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale,* daterad den 20.10.1993 (Autogerma, AG 000293). Skrivelse * till Silemotori Negro *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale,* datarad den 9.3.1994 (Autogerma, AG 000296). Skrivelse till Audi *Export aus Italien,* daterad den 13.6.1994 (Autogerma, AG 000852) med bl.a. följande ordalydelse:

"... Trots att leveranstiderna för Audi 80 kunde reduceras med upp till 8 månader, kontingenteras försäljarna fortfarande. En försäljare som hade beställt ett för stort antal Audi 80 får ingen leverans. . .".

Det i punkt 171 återgivna stycket har följande lydelse:

”Autogerma har upprepade gånger uppmanat dessa försäljare att bara göra affärer på den italienska marknaden. Två försäljare fick t.o.m sina kontrakt uppsagda.”.

Skrivelse till Fantini och andra *Vendite fuori zona,* daterad den 6.3.1995 (Eurocar, EU-GV 249): ”... sono assolutamente vietate le vendite all'estero (anche di quelle vetture preventivamente immatricolate in Italia)”. Det under punkt 127 återgivna stycket i detta brev har följande ordalydelse:

”Redan tidigare har vi gjort er uppmärksam på de grannlaga problemen med försäljning utanför det egna området. Eftersom Autogerma inte längre är beredd att acceptera en överdriven försäljningsverksamhet utanför det egna behörighetsområdet, vill vi påpeka följande: — Det är strängt förbjudet att sälja till utlandet (gäller även försäljning av fordon som tidigare varit registrerade i Italien). — All försäljning utanför det egna behörighetsområdet som överskrider 15 % av de egna leveranserna kommer att bestraffas.”.

(63) Protokoll *Compte rendu de l'inspection menée chez les revendeurs de Bolzano, Trento et Silandro,* daterat oktober 1995 (kommissionen).

(64) Exempelvis skrivelse * till Brenner Garage: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale,* daterad den 20.10.1993 och den 15.11.1993 (Autogerma, AG 000724 und 000723). Brevet av den 15.11.1993, som citeras i punkt 175, har följande ordalydelse:

”... Ärende: *Försäljningsverksamhet utanför det avtalade området*

Med hänvisning till vårt tidigare brev ORG/EP/cb av den 20.10.1993 i samma ärende som denna skrivelse.

Med förvåning har vi konstaterat att ni ännu inte har bekräftat innehållet i vår skrivelse, vilket vi inte bara anser vara av yttersta vikt utan också av avgörande betydelse för en korrekt organisation av ert företags försäljningsverksamhet.

Om vi inte får en bekräftelse på att ni tänker upphöra med all slags försäljningsverksamhet utanför ert avtalsenliga område, vill vi påminna om att ni kan komma att drabbas av de konsekvenser som förklaras i näst sista stycket i ovannämnda brev.

Vi emotser ert svar, av vilket även bör framgå att ni tänker beakta gällande bestämmelser,...”.

Skrivelser till Autocommerciale SpA., Beikircher s.r.l., F.LLI Zicari S.p.A. *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale*, daterade den 20.10.1993 (Autogerma, AG 000289, 000294, 000838). Skrivelser till Dr. Guy Beretich SpA, F.LLI Negro s.r.l., Walter Bonazzi *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale*, daterade den 26.11.1993 (Autogerma, AG 000287, 000631, 000836). Skrivelser till Brenner Garage S.p.A.-AG: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale*, daterad den 29.11.1993 (Autogerma, AG 000721). Skrivelser till Silvano IOB&C. s.r.l., Eurocar SpA. *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale*, daterade den 9.3.1994 (Autogerma, AG 000285, EU 182). Skrivelse till Bemi Auto s.r.l. *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale*,, daterad den 4.5.1994 (Autogerma, AG 000503). Skrivelse till Di Viesto S.p.A.: *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale*, daterad den 18.7.1995 (Autogerma, AG 000502).

(65) Skrivelse till Volkswagen *Parallelexporte*, daterad den 14.6.1994 (Autogerma, AG 000665 och 000666). Skrivelse till 50 försäljare *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale con diffida a cessare immediatemente l'attività stessa*, daterad den 20.10.1993 (Autogerma, på anfört ställe, fotnot 64) tillsammans med memorandumet *Elenco Concessionari cui è stata inviata la lettera con ogetto "Attività di vendita ...",* daterat den 24.11.1993 (Autogerma, AG 000975) och memorandum *Elenco Concessionari* ..., daterat den 11.3.1994 (Autogerma, på anfört ställe, fotnot 62). Skrivelse till 20 försäljare *Vendita al di fuori del territorio contrattuale*, daterad den 24.2.1995 (Autogerma, AG 000263) tillsammans med memorandumet *Elenco Concessionari ai quali è stata inviata lettera del 24. 2. 1995 per vendita fuori dal territorio contrattuale*, daterat den 23.2.1995 (Autogerma, AG 000261).

(66) Skriftligt meddelande till försäljarna *Relazione su Riunioni 20. 1. 1995*, daterad den 21.1.1995 (UCAV, DO-SG 80 – 84). Texten, som citeras i punkt 174, har följande ordalydelse:

”Ingen av dessa bilar får säljas utanför Autogermas behörighetsområde...”.

(67) *Protokoll der Sitzung der Arbeitsgruppe Marketing U.C.A.V. — AUTOGERMA/27. 7. 1994 (se originalversion Verbale della riunione del gruppo di lavoro marketing U.C.A.V. — Autogerma del 27-7-1994*, [Autogerma, på anfört ställe, fotnot 97]. Bekräftas uttryckligen i skrivelse till Volkswagen *Measures to control and prevent reexport*, daterad den 26.9.1994 (AG, på anfört ställe, fotnot 15). Protokollet bl.a. följande ordalydelse:

... (s. 2. kommissionens anmärkning)

”Scarabel:

Understryker att vissa försäljares specialrabatter avseende försäljningar utanför det avtalade området spärrats och att de — åtminstone teoretiskt — kan återkrävas. Han betonar dessutom nödvändigheten att på nytt diskutera den tolererade kvoten på 15 % för försäljningar utanför det avtalade området.

dr Schlesinger:

... Specialrabatten är endast en ytterligare rabatt som är något större än normalt och som förr tillämpades mycket generöst. Om nu 20 försäljare av 234 inte längre får någon specialrabatt så beror det på att grossister och exportörer inte skall belönas. Förr såg vi genom fingrarna med det, men nu är vi mer inne på att inte ge någon specialrabatt på försäljning utanför det avtalade området, eftersom rabatten bygger på registreringar och inte på leveranser ...

(s. 4, kommissionens anmärkning)

dr Schlesinger:

Uppmanar U.C.A.V. att förbereda fotfolket på en bra start för den nya Polon (begränsade rabatter, ingen export) ..."

([68]) Olika skriftliga meddelanden från 1993 till försäljare *Regolamento CEE 123/85,* daterade den 28.1.1993, 1.7.1993, 11.8.1993 *, 12.10.1993* (Autogerma, AG 000106, 000094, 000977 och 000978, 000080). Skriftligt meddelande till försäljarna *Regolamento CEE 123/85 Distribuzione selettiva dei veicoli*, daterad den 16.3.1995 (Autogerma, EU-1 till 3). Memorandum *Measures to control and prevent reexport*, daterad den 15.3.1995 (Autogerma, AG 000620).

([69]) Exempelvis promemoria *Esportazioni parallele*, daterad den 2.5.1995 (Autogerma, AG 000282).

([70]) Samtalsmemorandum *Collaquio con S.Engmann/Audi*, daterad den 22.9.1995 (Autogerma, AG 000001). Internt memorandum *Reimporte Italien*, daterad den 9.5.1995 (Volkswagen, AU-VE D 23), med följande ordalydelse:

"... Av den bifogade skrivelsen från Europeiska kommissionen framgår att man inte nöjer sig med vår skrivelse av den 16.3.1995 och Autogermas senaste skriftliga meddelande. Det som står i det skriftliga meddelandet måste också omsättas i praktiken, om vi inte vill löpa stor risk för böter..."

([71]) Internt meddelande/anteckning: ... *Ergebnis aus den Maßnahmen zur Unterbindung von Re-Export-Aktivitäten*, daterat den 12.9.1994 (Volkswagen, VW-UD PC Piening).

([72]) Exempelvis e-brev ** till Audi *Grey market/Measures to control and prevent reexport*, daterad den 23.9.1994 (Autogerma, AG 000880 och 000881). (Handskrivet) internt memorandum *Riexportazioni dall'Italia alla Germania*, odaterat (Autogerma, AG 00049).

([73]) Belägg finns t.ex. i e-brev*: *Visita Bothe*, daterad den 22.3.1995 (Autogerma, AG 000388).

([74]) Se de dokument i fotnoterna 15, 42, 43, 72 och 102 som markerats med ** eller *.

([75]) Se de dokument i fotnoterna 73, 78, 80, 87, 96 och 97 som markerats med *.

([76]) Se de dokument i fotnoterna 44, 45, 62 och 64 som markerats med *.

([77]) Se de dokument i fotnoterna 123 och 126 som markerats med *.

([78]) Internt memorandum * *Condizioni di fornitura per i veicoli Audi A 4 e Volkswagen Polo*, daterad den 6.10.1994 (Autogerma, AG 000026 och 000027). Skriftligt meddelande till försäljarna *Fatturazione Nuova Polo*, daterad den 20.10.1994 och 2.11.1994 (Autogerma, VW-KH K-6 och 7 och på anfört ställe, fotnot. 85).

([79]) Skrivelse till Volkswagen *Fakturierung des neuen Polo und Einführung des "Split-Margin"*, daterad den 24.10.1994 och skriftligt meddelande till försäljarna *Fatturazione Nuova Polo*, daterat den 20.10.1994 (Autogerma, VW-SR R 13).

([80]) Internt meddelande/anteckning * *Reimporte ITALIEN*, daterad 23.2.1995 (Volkswagen, VW-SR R 21).

([81]) Memorandum *Maßnahmen zur Reduzierung von Grauexporten (VW PkW-Italien)*, daterad den 6.4.1995 (Volkswagen, VW-DB B 7 Santelmanns sekretariat, handling "Re-Importe" resp. Volkswagen, VW-DB B 16) och i synnerhet memorandum *Maßnahmen zur Reduzierung von Grauexporten (VW PkW-Italien)*, daterad den 21.8.1995 (Volkswagen, VW-SR R 18), i båda dokumenten följande punkt: "Uppdelning av handlarmarginalen för Polo" och "bonus beroende av fordonets destination (men: inte förenlig med ny förordning om försäljning av motorfordon)".

([82]) Memorandum *(Stand Maßnahmen gegen Graumarkt*, 25.11.1994), (Audi, AU-VE D 26) med bl.a. följande ordalydelse: "leveranserna styrs på så vis att endast den italienska efterfrågan tillgodoses".

([83]) Bilaga till återförsäljaravtal *Allegato "A" al Contratto di Concessione AUTOGERMA — Prodotti VOLKSWAGEN e Audi*, daterad den 31.12.1991 (Autogerma), BR 33 bis 44). Eurocars återförsäljaravtal *Contratto di Concessione per la Vendita e il Servizio di Assistenza*, daterad den 30.12.1987 (Autogerma/Eurocar), EU 55-113).

([84]) Avtal *Convenzione aggiunta al Contratto di Concessione AUTOGERMA — Prodotti Volkswagen e Audi*, daterad den 28.12.1993 (Autogerma, DO 26–32).

([85]) Skriftligt meddelande till försäljarna *Fatturazione Nuova Polo*, daterad den 20.10.1994 (Autogerma, BR-MF 229) och den 2.11.1994 (Autogerma, BR-MF 231). Se även förhandlingar mellan återförsäljarorganisationen och Autogerma *Riunione Consiglio Direttivo U.C.A.V.*, daterad den 27.2.1995 (U.C.A.V., EU 48, 49 och 51) och *Riunione U.C.AV./AUTOGERMA*, daterad den 27.2.1995 (U.C.A.V., EU 54, 56 och 57). Det skriftliga meddelandet av den 20.10.1994 till samtliga försäljare, som citeras i punkt 122, har följande ordalydelse:

”Ett nytt rabattsystem för den nya Polo-modellen behandlades på ISC-arbetsgruppens sammanträde på tisdagen den 18/10 i Verona med UCAV:s ordförande, ställföreträdande ordförande och några av dess rådgivare i syfte att finna hållbara lösningar av livsviktigt intresse för oss och hela organisationen på de återkommande problem som får vissa bolag att agera på ett sätt som går emot båda sidors gemensamma intressen (t.ex. försäljning till icke-auktoriserade återförsäljare, omotiverade och överdrivna rabatter, försäljning utanför det avtalade området). Rabattsystemet skall se ut på följande sätt:

a) Basrabatt direkt vid fakturering	= 8 %
b) ”Snar efterhandsrabatt”	= 5 %
Totalt (som för tidigare modell)	= 13 %
c) Mängdrabatt (enligt samma villkor)	= 3 %

”Efterhandsrabatten” enligt punkt b ges först senare, dock efter kort tid, och är beroende av den ömsesidiga skyldigheten som gäller för oss och för var och en av Autogermas försäljare, att ta hand om respektive avtalat område, inom vilket både Autogerma och försäljaren dels bär ansvaret för organisation, marknadsföring och försäljning och dels är skyldig att hålla intensiv kontakt med konsumenten.

Det är ännu oklart om det är i allas vårt intresse att höja eller sänka den nuvarande marginalen på 15 % (för försäljning utanför det avtalade området).

Representanterna för UCAV-områdena kommer inom kort att ta kontakt med er för att mer ingående tala om de nämnda punkterna och för att ta emot era synpunkter, förslag och förbättringar.

Omedelbart därefter kommer de att samråda med oss, så att Autogerma slutgiltigt kan ta sitt beslut . . .”

([86]) Protokoll *Vérification du 23 et 24 octobre 1995 en Italie/Mutschlechner KG, Bruneck*, daterad den 26 oktober 1995 (kommissionen).

([87]) Exempelvis internt memorandum * *Condizioni di fornitura per i veicoli Audi A4 e Volkswagen Polo*, daterat den 6.10.1994 (Autogerma, på anfört ställe, fotnot 78). Protokoll/diarieanteckning *Stand Maßnahmen gegen Graumarkt*, daterad den 12.10.1994 (Autogerma, AU-VE G D 51). Skrivelse till Audi *Splitmagergensystem — Audi A4*, daterad den 10.11.1994 (Autogerma, AG 000661).

([88]) Internt memorandum *Condizioni di fornitura per i veicoli Audi A4 e Volkswagen Polo*, daterat den 6.10.1994 (Autogerma, på anfört ställe, fotnot 78).

([89]) Skrivelse till Audi *Splitmagergensystem — Audi A4*, daterad den 10.11.1994 (Autogerma, på anfört ställe, fotnot 87).

([90]) Protokoll/diarieanteckning *Besuch bei Autogerma am 12.10.1994, Stand Maßnahmen gegen Graumarkt* (Audi), AG 000895). Memorandum *Stand Maßnahmen gegen Graumarkt, 8.11.1994*, datera den 14.11.1994 (Audi, AU-VE D 133).

([91]) Anteckning *Reimporte Italien*, daterad den 24.3.1995 (Volkswagen, VW-KH K-16 och 17). Anteckning *Eingeleitete Maßnahmen durch Autogerma zur Vermeidung von Re-Exporten, verursacht durch Wiederverkäufer*, daterad den 22.11.1994 (Volkswagen, VW-KH K-55 HDK pärm ”Re-exporte”).

([92]) Skriftligt meddelande till försäljarna *Graumarkt. Margensystem in Italien*, daterad den 8.12.1994 (Audi, AU-DH C).

([93]) Meddelande *Grauimporte Italien*, daterad den 23.11.1994 (Audi, AU-VE D131) med följande ordalydelse:

”. . . Bifogar skriftlig bekräftelse av herr Schlesinger på de ytterligare åtgärder (delad marginal) som införts för att hindra grå importer.

Detta innebär att en försäljare som gör grå importer förlorar en marginaldel på 5 % + bonus på 3 %, vilket medför en ytterligare prishöjning med 8 %.

Att försäljarna bifaller marginaldelningen betyder att de flesta försäljarna är beredda att hindra grå importer, eftersom försäljningskostnaderna vid ett bilköp uppgår till över 10 %.

Det innebär att försäljaren i ett korttidsperspektiv skulle få en negativ cash flow för varje bil . . .”

([94]) Bilaga till återförsäljaravtal *Convenzione "B" aggiunta al Contratto di Concessione AUTOGERMA — Prodotti Audi e VOLKSWAGEN*, daterad den 30.12.1987 (Autogerma/Brenner Garage, BR 168 – 171). Bilaga till återförsäljaravtal *Convenzione "B" aggiunta al Contratto di Concessione AUTOGERMA*, daterad den 28.4.1994 (Autogerma, BR-MF 160 – 167).

([95]) Memorandum *Measures to control and prevent reexport*, daterat den 15.3.1995 (Autogerma, på anfört ställe, fotnot 19). E-brev till Audi *Grey market/Measures to control an prevent reexport*, daterad den 23.9.1994 (Autogerma, på anfört ställe, fotnot 72).

([96]) Skrivelse till Volkswagen och Audi *Parallelexporte*, daterad den 14.6.1994 (Autogerma, AU-VE C D 53). Memorandum *Measures to control and prevent reexport*, daterat den 15.3.1995 (Autogerma, på anfört ställe, fotnot 18) och olika skrivelser * till försäljare, exempelvis till Eurocar *Maggio sconto su consegne autoveicoli Volkswagen Audi . . .*, daterade den 18.10.1994 (Autogerma, EU-GV 224) och den 8.6.1994 (EU-GV 222), till Brenner Gara-

ge *Maggior sconto su consegne autoveicoli Volkswagen Audi ...*, daterad den 8.6.1994 (Autogerma, BR-MF 228) och daterad den 31.1.1994 (Autogerma, AG 000713). Skrivelse till Autogerma *Maggior sconto consegne autoveicoli III/ quadr. 93 — Concess. Ancona*, daterad den 25.1.1994 (Bonazzi, AG 000013) och till Bonazzi *Maggior sconto su consegne autoveicoli VOLKSWAGEN Audi 3/ quadr. '93*, daterad den 15.3.1994 (Autogerma, AG 000014).

([97]) Memorandum * *Elenco nostro fatturato ai Concessionari: totale 1993 e 01/01-30/06/1994*, daterat den 4.7.1994 (Autogerma, AG 000029). Internt memorandum *Non riconoscimento/trattenuta del Maggior Sconto per vendite fuori zona (compreso esportazioni parallele)*, daterat den 28.6.1994 (Autogerma, AG 000499). Internt memorandum *Verbale della Riunione del Gruppo di Lavoro Marketing U.C.A.V. — AUTOGERMA*, daterat den 27.7.1994 (Autogerma, AG 000023). E-brev till Audi *Grey market/Measures to control and prevent reexport*, daterad den 23.9.1994 (Autogerma, på anfört ställe, fotnot 72). Det interna memorandum av den 28.6.1994 som citeras i punkt 172 har följande ordalydelse:

"Ärende: *Mängdrabatt för bilar som sålts utanför det avtalade området (inbegripet parallella exporter) godkänns ej/reduceras*

I anslutning till vad jag framfört muntligen vill jag härmed bekräfta att det är nödvändigt att jag skriftligen bekräftar varje *enskilt fall* av efterhandsgodkännade när det gäller uppskjutande/reducering av mängdrabatt för de bilar som sålts utanför det avtalade området och för parallella exporter (med underskrift och datum).

Detta är av avgörande betydelse bl.a. med tanke på de statistiska uppgifter om exporter och registreringar som pressen offentliggjort och som ställer oss i ogynnsam dager inför allmänheten och gör det omöjligt att exakt bedöma marknadssituationen.

Jag upprepar än en gång att vår säljorganisation *måste* sälja våra fordon i Italien (framför allt för att kunna "överleva") och inte får syssla med "försäljningsverksamhet" utanför de avtalade områdena.

Som bekant kräver Autogerma redan sedan lång tid tillbaka av de egna moderföretagen förbättringar när det gäller leveranser, priser, specialutrustning osv., vilket inte får "korsas" av att våra fordon säljs vidare i utlandet.

Kontakta mig för ytterligare klargöranden ..."

([98]) Bilaga till återförsäljaravtal *Convenzione "B" aggiunta al Contratto di Concessione Autogerma*, daterad den 31.12.1994 (Autogerma, AG 000305 och 000306).

([99]) Protokoll/diarieanteckning *Stand Maßnahmen gegen Graumarkt*, datera den 12.10.1994 (Autogerma, på anfört ställe, fotnot 89).

([100]) Memorandum *Verbali Riunioni U.C.A.V. del 27.2.1995*, daterat den 27.2.1995 (UCAV, EU 48/fotnot 85).

([101]) Exempelvis i memorandum *Stand Maßnahmen gegen Graumarkt*, daterat den 25.11.1994, enligt vilket handlarmarginalen på 5 % (fakturerad sedan 18.10.1994), som skall betalas varannan månad mot föreläggande av registeringsbevisen, "tas bort i efterhand" (Audi, på anfört ställe, fotnot 58). Protokoll/diarieanteckning *Besuch bei Autogerma am 12.10.1994* (Audi, på anfört ställe, fotnot 90). Memorandum *Stand Maßnahmen gegen den Graumarkt, 8.11.1994*, daterat den 14.11.1994 (Audi, på anfört ställe, fotnot 90).

([102]) Exempelvis skrivelse till Volkswagen *Parallelexporte*, daterad den 14.6.1994 (Autogerma, på anfört ställe, fotnot 96), och e-brev till Volkswagen och Audi *Grey market/Measures to control and prevent reexport*, daterat den 23.9.1994 (Autogerma, på anfört ställe/fonnot 72). Skrivelse ** till Volkswagen *Measures to control and prevent reexport*, daterad den 26.9.1994 (Autogerma, AG 000905). Memorandum *Maßnahmen durch Autgerma zur Vermeidung von Re-Exporten*, daterat den 6.2.1995 (Volkswagen, på anfört ställe, fotnot 16). Memorandum *Re-Exporte*, daterat den 1.3.1994 (Volkswagen, VW-SR R 22) med följande ordalydelse:

"... 3. Trots att våra produkter har sämre priser i Italien medförde lirans fall en avsevärd prisskillnad jämfört med Tyskland och andra marknader. Följden av detta är att framför allt försäljare i Norditalien återexporterar (1993 totalt ca 17 000 personbilar av märket Volkswagen till Tyskland).

Situation den 20.12.1993 bilregistret Flensburg

4. Genom lämpliga åtgärder

— granskning av försäljare
— varningar
— kontingentering
— reducerad bonus
— uppsägningar (3 försäljare under 1993)

har Autogerma S.p.A. och Volkswagen AG påverkat. Genom detta reducerades återexporterna avsevärt..."

([103]) Skrivelse * till Auto Herbert Pedross, daterad den 6.3.1995 (Autogerma, BR-MF 80). Skrivelse * till Auto Officina Lanz *Contributo organizzativo per Sub-Concessionario*, daterad den 6.3.1995 (BR-MF 81).

([104]) Exempelvis meddelande *Reimportsituation*, daterat den 23.10.1995 (Audi, AU-KS B 4): "Vidtagna åtgärder — ... restmarginal stryks". Meddelande * *Graumarktrapport*, daterat den 11.10.1995 med *Graumarktrapport 9/95*, daterat den 28.9.1995 (Audi, AU-VE G D 1): "4. Tidigare åtgärder och resultat, återkrav av orättmätigt erhållna bidrag". Meddelande * *Graumarktrapport*, daterat den 8.9.1995 med *Graumarktrapport-Statusrapport*, daterat den 15 maj 1995 (AU-KS B 2): *"Resultat 4.* Kosekvent leveransstyrning/-kvotering i samband med införandet av Audi A4 — införande av handlarmarginalsystem i Italien". *Situationsrapport Grauimporte K-VSK am 6.4.95*, daterad den 5.4.1995 (Audi, AU-KS B 7): "Försäljarbonus betalas endast för bilar som registrerats i Italien", följande ordalydelse under rubriken "Organisation":

"... Inrättande av en organisationsenhet inom Audis försäljningsavdelning för att varaktigt begränsa den grå marknaden respektive återimporterna. Målet är att på lång sikt skydda det exklusiva distributionsnätet och produkternas pris- och värdestablilitet ..."

Följande ordalydelse i inledningen till statistiken under *1 Derzeitige Graumarkt/Reimportsituation ... Deutschland:*

"... Konsumenternas privatimporter av nya bilar ökar ständigt. Att skilja mellan privatimport och import genom icke-auktoriserade återförsäljare är inte möjligt ..."

([105]) Samtalsanteckning *Preisharmonisierung*, daterad den 30.8.1993 (Volkswagen/Audi, AU-VE D 109) med följande ordalydelse: "... målet är ett samordnat, likriktat tillvägagångssätt av märkena VW och Audi ...". I detta sammanhang också *Protokoll der 7. Konferenz des Europäischen Händlerbeirats VW/Audi vom 21. bis 23. April 1994 in Dublin*, daterat den 22.4.1994 (European Dealer Council Volkswagen Audi, WV-KH K-58).

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

([107]) Protokoll/diarieanteckning *Besprechung am 22.3.1995 in Wolfsburg*, daterat den 27.3.1995 (Volkswagen/Audi, VW-SR R 2).

([108]) Skrivelse till Audi *Liefersituation Italien*, daterat den 20.3.1995 (Autogerma, AU-DH C). *Protokoll der Sitzung vom 23.3.1995*, daterat den 23.3.1995 (Audi/Autogerma, AU-DH C). Skrivelse till Audi *Stornos Situation Italien*, daterad den 11.5.1995 (Autogerma, AG 000267).

([109]) Protokoll över verksamhetsdiskussion *Maßnahmen ...*, daterat den 3.2.1995 (Audi, på anfört ställe, fotnot 59). Meddelande *Lieferung von weiteren 8 000 Fahrzeugen für den italienischen Markt*, daterat den 6.2.1995 (Audi, AU-VE G D 82) med följande ordalydelse:

"Leverans av ytterligare 8 000 fordon till den italienska marknaden

De italienska försäljarna har krävt leverans av ytterligare 8 000 Audi A4 1995 till Italien. Autogerma skall redan ha givit de italienska försäljarna ett motsvarande löfte.

Den ursprungliga tanken var att leveranserna till den italienska marknaden skulle vara restriktiva och marknadsanpassade. I och med att det utlovas ytterligare 8 000 fordon kan de italienska försäljarna redan nu ställa sig in på att återexportera Audi A4 och de kan ge de oberoende importörerna och försäljarna löften om detta. Det är möjligt att bearbetningen av marknaden med de från början utlovade fordonen försummas.

För att göra en markering i Italien att den meddelade restriktiva och marknadsanpassade leveranspolitiken skall bibehållas borde importören omgående få kännedom om det löfte som avgavs vid verksamhetsdiskussionen och enligt vilket de 8 000 fordonen inte kommer att levereras.

Vi vill be er att omedelbart tillkännage detta beslut för Autogerma och att skicka ut ett motsvarande meddelande till de italienska försäljarna ..."

([110]) Meddelande *Situationsrapport Grauimporte*, daterat den 4.4.1995 (Audi, AU-VE D 151) eller meddelande *Status report MI-11/Vertrieb Inland: Grey-market*, daterat den 7.4.1995 (Audi, AU-VE D 150). Bekräftas i meddelandet *Graumarktrapport*, daterat den 8.9.1995 (Audi, på anfört ställe, fotnot 104).

([111]) Skrivelse (fax) till Audi: *Volumen Italien 1995*, daterad den 29.9.1995 (Autogerma, AU). Skrivelse (fax) till Audi *Sales volume for Italy, 1995*, i synnerhet handskrivet memorandum, daterat den 6.10.1995 (Autogerma, AU-MW 3.1 4).

([112]) Skrivelse till Volkswagen *Reimporte*, daterad den 26.11.1993 (Autohaus Stadtberg, AG 000848). Skrivelse till Audi, daterad den 11.2.1994 (Walter Bechheim, Autohaus, AU-GK D 3).

([113]) Skrivelse till Autohaus Stadtberg: *Reimporte*, daterad den 7.12.1993 (Volkswagen, AG 000847/fotnot 112). I detta sammanhäng även föredraget *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]) Mötesmemorandum: *Händlermeinung zu den Vertriebsaktivitäten von Audi,* daterat den 28.1.1994 (Audi, AU-GK D 4).

([115]) Fax till Audi *Information*, daterade den 4.4.1995 och 15.5.1995 (Auto-Reichart, AU-VE C D 69).

([116]) Fax till Audi *Deutsche Audi Händler interessiert an Parallelimporte*, daterat den 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, på anfört ställe, fotnot 113).

([117]) Exempelvis fax till Autohaus Müller *Autokauf in Italien*, daterat den 11.9.1995 (Autogerma, AG 000547).

([118]) Mötesmemorandum *Händlermeinung* ..., (Audi, på anfört ställe, fotnot 114).

([119]) Fax till Volkswagen *Elenco Concessionari* ..., daterat den 24.11.1993 (Autogerma, AG 000973 till 000975).

([120]) Exempelvis skrivelse till Negro *Vendita al di fuori del territorio contrattuale*, daterat den 24.2.1995 (Autogerma, på anfört ställe, fotnot 65). Skrivelse till Muzzatti *Vendite organizzate fuori territorio contrattuale — Audi A8*, daterad den 12.10.1994 (Autogerma, AG 000651).

([121]) Skrivelse till Volkswagen *grey market*, daterad den 7.6.1994 (Autogerma, AG 000851).

([122]) E-brev *Eccel*, daterat den 29.5.1994 (Autogerma, AG 000795).

([123]) E-brev * till Volkswagen *(Kuendigungen)*, daterat den 6.2.1995 (Autogerma, VW-KH K 52) och fax * till Volkswagen *Massnahmen programm*, daterat den 10.2.1995 (Autogerma, VW-SR R 12).

([124]) Anteckning *Grauimporte aus Italien*, daterat den 20.2.1995 (Volkswagen, VW.SR R 17). Internt sattes dock "grå importer" ofta högst upp på listan över uppsägningsskäl, t.ex. hos Conti, Beretich, Autosial (memorandum till Volkswagen *grey market*, daterat den 7.6.1994 (Autogerma, på anfört ställe, fotnot 121).

([125]) Protokoll/rapport *Besuch bei Autogerma*, daterat den 10.2.1995 (Audi, AG 000039). Handskrivet memorandum på e-brevet *Italien*, daterat den 17.3.1995 (Volkswagen, VW-SR R 13).

([126]) Skrivelse * till Eurocar: *Risoluzione Contratto di Concessione Volkswagen e Audi*, daterat den 15.9.1995 (Autogerma, EU-GV 54).

([127]) Skriftligt meddelande till försäljarna *Regolamento CEE 123/85 Accordi distribuzione autoveicoli*, daterad den 15.10.1993 (Autogerma, AG 000078).

([128]) Skriftligt meddelande till försäljarna *Regolamento CEE 123/85 Distribuzione selettiva dei veicoli*, daterad den 16.3.1995 (Autogerma, VW-SR R 15 Se olika köpekontrakt, exempelvis *Wimschneider*, daterat den 2.3.1994 (Iob Silvano & C.Srl, ...), köpekontrakt *Ebenberger*, daterat den 27.1.1995 (Iob Silvano & C.Srl, SI-GV A 211), köpekontrakt *Osina*, daterat den 2.6.1995 (Iob Silvano & C.Srl, SI-CM A 57), köpekontrakt *Prieler*, daterat den 16.8.1995 (Iob Silvano & C.Srl, SI-CM A 50).

([129]) Skrivelse till Autogerma *Graumarkt/Reimport*, daterat den 15.3.1995 (Audi, AG 000632).

([130]) Fax till Audi, daterat den 3.4.1995 (Petersen, AU-KS B 8) med följande ordalydelse:

"... upplyser mig försäljarna där hela tiden att de visserligen gärna vill sälja till mig, men att de inte får några bilar av importören, när det dyker upp en köpare som är tysk".

([131]) Skrivelse till Europeiska kommissionens GD IV *Beschwerde*, daterad den 27.4.1995 (Bernhard, AG 000343 och 000344) med följande ordalydelse:

"... upplystes jag av firmachefen via telefon att denne till mig som tysk inte kunde sälja någon bil (en bestämmelse av Volkswagen AG)".

([132]) Skrivelse (fax) till Volkswagen *Exportverbot Hier: Italien*, daterad den 27.4.1995 (Lenz, VW-KH K-32) med följande ordalydelse:

"... informerades jag hos tre VW-handlare att ingen slags export av bilar var tillåten och att man var tvungen att rätta sig efter denna anvisning. Några försäljare hade redan råkat ut för att försäljningstillståndet drogs in på grund av att de inte följt anvisningen".

([133]) Skrivelse till Autogerma, daterad den 23.6.1995 (Schneider, AG 000444) med följande ordalydelse:

"Alla försäljare sade till mig att det inte är möjligt att köpa en bil för export. Några sade att det inte är möjligt, eftersom de inte skulle få fler bilar i framtiden om de beställde en bil åt en österrikare en gång till".

([134]) Skrivelse till Volkswagen, daterad den 19.7.1995 (Mosser, AU-KS A 1) med följande ordalydelse:

"Jag fick meddelandet att respektive verkstad av Audis generalrepresentation hade förbjudits sälja bilarna till utlänningar".

([135]) Skrivelse till Audi *Audi A 4*, daterad den 3.8.1995 (Bilogan, AU-VE G D 10) med följande ordalydelse:

"... att de italienska försäljarna inte får sälja till personer från Tyskland och Österrike, enligt uppgift på grund av biltillverkarens anvisning".

([136]) Skrivelse till Volkswagen *Reimport von Polo und Audi A4*, daterad augusti 1995 (Albrecht, AG 000566 en 000567) med följande ordalydelse:

"... informerades vi att vi som tyskar på grund av anvisningar från Wolfsburg inte kunde få någon bil av dessa modeller".

([137]) Skrivelse till Audi *Bestellung eines Audi A 6 in Italien*, daterad den 18.5.1995 (Baur, AU-VE G D 8) med följande ordalydelse:

"... Det samstämmiga svaret var nämligen att de måste räkna med repressalier från ensamimpörten om de levererar en endaste bil till Österrike".

([138]) Skrivelse till Volkswagen *Ankauf eines KFZ in Italien*, daterad den 23.5.1995 (Gatt Autoreisen, AG 000597 bis 000599) med följande ordalydelse:

"Som svar på olika förfrågningar fick jag av italienska VW/Audi-handlare de senaste månaderna veta att VW/Audi-koncernen inte tillåter dem att sälja bilar till Österrike".

([139]) Skrivelse till Volkswagen *VW-Vento aus Reimport*, daterad den 24.8.1995 (Bilagan, AG 000434) med följande ordalydelse:

"Med 'lätt biton' fick jag överallt beskedet att det inte finns några 'leveransmöjligheter' för kunder från Tyskland. Ibland sades det också litet mer."

([140]) Skrivelse till Autogerma *Letzte Anfrage*, daterad den 8.9.1995 (Autohaus Jungmann, AG 000691 bis 000697) med följande ordalydelse:

"så fort vi berättar för försäljaren att dessa bilar är avsedda för olika privatpersoner i Tyskland eller Österrike och att vi när som helst kan ge dem ett av notarius publicus styrkt förmedlings- eller inköpsuppdrag, vill ingen försäljare veta av oss längre." Eller: "Försäljarna har följande svar: vad Audi i Ingolstadt (Tyskland) säger vet de inte, men de har av sin ensamimportör Autogerma fått ett absolut exportförbud, även till privata konsumenter." Eller: "för ungefär en månad sedan försökte även österrikiska automobilklubben ÖMTC att på uppdrag köpa bilar av ert märke i Norditalien för privata konsumenter, med de fick heller inte en enda bil av försäljaren."

([141]) Skrivelse till Autogerma, daterad den 8.9.1995 (Hülsdünker, AG 000527) med följande ordalydelse:

"Han sade till mig att han av Auto Brenners ledning anvisats att inte skicka iväg köpekontraktet förrän det föreligger en uttrycklig skriftlig bekräftelse på att (...) får köpa en bil."

([142]) Diverse skrivelser till Autogerma, exempelvis *Vendita al di fuori del territorio contrattuale*, daterad den 6.3.1995 (Negro, AG 000016), skrivelse till Autogerma *Attività di vendita organizzata fuori del territorio contrattuale*, daterad den 22.11.1993 (Brenner Garage, AG 000722), skrivelse till Autogerma *Vs. rif. ORG/EP/cb/int. n/320 del 20.10.1993*, daterad den 2.11.1993 (Auto quattro, AG 000290), skrivelse till Autogerma *Attività di vendita*, daterat den 29.10.1993 (Mandolini, AG 000668), skrivelse till Autogerma *Attività di vendita organizzata fuori dal territorio contrattuale*, daterad den 15.3.1994, (Iob Silvano, AG 000284).

([143]) Exempel på ansökan om godkännande: skrivelse till Autogerma *Fornitura Volkswagen Passat-Sig. Hampel Thomas*, daterad den 22 juni 1995 (Dorigoni, AG 000468), skrivelse till Autogerma *Audi 80 Avant 1.6*, daterad den 19.12.1994 (Brenner Garage, AG 000707), diarieanteckning *Oggetto: Colloquio con Sig. Beikircher.-BZ,* daterad den 21.10.1994 (Autogerma, AG-RG 000650).

([144]) Skrivelse till Autogerma *Audi A8 PRAT.AG 612845/94*, daterad den 5.9.1994 (Muzzatti, AG 000649) med följande ordalydelse:

"Vi gör vårt bästa för att försöka återföra bilen till Italien genom att förmå kunden att annullera registreringen. Vi beklagar att ni fått problem med fabriken på grund av denna försäljning."

([145]) Diverse skrivelser till kunder, exempelvis *Aue*, daterad den 9.3.1995 (Dorigoni, DO-MF 14), *Nowak*, daterad den 17.5.1995 (Dorigoni, DO-SG 2), *Roederer*, daterad den 18.5.1995 (Dorigoni, DO-SG 10), *Rueß*, daterad den 18.5.1995 (Dorigoni, DO-MF 8); *Kleikamp*, daterad den 27.6.1995 (Dorigoni, DO-SG 4), *Autohaus Nordstadt*, daterad den 22.8.1995 (Dorigoni, DO-MF 6), *Gerson*, daterad den 6.10.1995 (Dorigoni, DO-SG 16) med följande ordalydelse: "tack för ert brev (fax) men vi säljer inte (längre) till utlandet."

([146]) Skrivelse till *Deeg*, daterad den 16.5.1995 (Dorigoni, DO-SG 12) med följande ordalydelse: "vi beklagar men vi har avbrutit exporten".

([147]) Exempelvis diverse skrivelser till kunder mellan juli och oktober 1995 (Auto Brenner, löpnummer 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) med följande ordalydelse:

"... eftersom vi av fabriken endast får en visst kontingent med bilar (VW-Audi) blir leveranstiderna osäkra och kan bli upp till över ett år långa. Följden är prisändringar med jämna mellanrum och att vi inte längre kan ge någon prisgaranti. Vi antar att ni därför avstår från att köpa bilen av oss."

([148]) E-brev till Audi: *Neuwagenverkauf an ausländische Kunden*, daterat den 18.5.1995 (Autogerma, AU-DH A 2) med följande ordalydelse:

"... som ni kan se av den erhållna månadsstatistiken har försäljningen av nya bilar av märket Audi till utlandet gått tillbaka enormt. ... Enligt vad vi förstår förbehåller sig försäljaren inom ramen för sin försäljningstaktik att informera om leveranstider och att förse sina stamkunder på grundval av tilldelade produktionskvoter."

([149]) Skrivelse till Autogerma *Fahrzeugverkauf an EG-Bürger/Endabnehmer*, daterad den 19.7.1995 (Audi, AG 000336) med följande ordalydelse:

"... många italienska försäljare påstår fortfarande att tillverkaren respektive importören förbjudit dem att sälja bilar till utländska konsumenter".

([150]) Jfr domstolens dom av den 17 september 1985 i de förenade målen 25 och 26/84, Ford-Werke AG och Ford of Europe Inc. mot kommissionen, Rec. 1985 s. 2725. Domstolens dom av den 24 oktober 1995 i mål C-70/93 Bayerische Motorenwerke AG mot ALD Auto-Leasing D GmbH, REG 1995, s. I-3439.

([151]) Jfr domstolens dom av den 25 oktober 1983 i mål 107/82 Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft AEG-Telefunken AG mot kommissionen, Rec. 1983 s. 3151.

([152]) Jfr domstolens dom av den 17 september 1985, se fotnot 150.

([153]) Jfr kommissionens beslut 82/367/EEG (Hasselblad) av den 2.12.1981, EFT L 161, 12.6.1982, s. 18, punkt 47.

([154]) Jfr kommissionens beslut 85/617/EEG (Sperry New Holland) av den 16.12.1985, EGT L 376, 31.12.1985, s. 21, punkterna 54, 55.

([155]) Jfr kommissionens beslut 84/405/EEG (Zinc Producer Group) av den 6.8.1984, EGT L 220, 17.8.1984, s. 27, punkt 71. Kommissionens beslut 85/79/EEG (John Deere) av den 14.12.1984, EGT L 35, 7.2.1985, s. 58, punkt 26.

([156]) Jfr kommissionens beslut 84/405/EEG och 85/79/EEG, se fotnot 155.

([157]) Jfr kommissionens beslut 73/322/EEG av den 5.10.1973 (Deutsche Philips), EGT L 293, 20.10.1973, s. 40. Domstolens dom av den 21 februari 1984 i mål 86/82, Hasselblad (GB) Limited mot kommissionenen, Rec. 1984 s. 883.

([158]) Jfr kommissionens beslut 82/367/EEG, se fotnot 153.

([159]) Jfr domstolens dom av den 14 december 1983 i mål 319/82, Société de Vente de Ciments et Bétons de l'Est SA mot Kerpen & Kerpen GmbH & Co. KG, Rec. 1983 s. 4173.

([160]) Se fotnot 13.

([161]) Se fotnot 13.

([162]) Jfr förstainstansrättens dom av den 22 april 1993 i mål T-9/92, Automobiles Peugeot SA och Peugeot SA mot kommissionen, Rec. 1993 s. II-493.

([163]) Skrivelse till kommissionen *Attorneys privilege hinsichtlich der Nachprüfung) K(95) 2476/17*, daterad den 2.11.1985 (Audi).

([164]) Jfr domstolens dom av den 18 maj 1982 i mål 155/79 AM & S Europe Limited mot kommissionen, Rec. 1982 s. 1575.

([165]) Se fotnot 151.

([166]) Jfr domstolens dom av den 11 juli 1989 i mål 246/86, S.C. Belasco m.fl. mot kommissionen, Rec. 1989, s. 2181, 2191, punkt 41.

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