

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 29ης Ιουνίου 2001

σε μια διαδικασία σύμφωνα με το άρθρο 81 της συνθήκης ΕΚ
(Υπόθεση COMP/F-2/36.693 — Volkswagen Passat)

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2001) 1698]

(Το κείμενο στη γερμανική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2001/711/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό αριθ. 17 του Συμβουλίου της 6ης Φεβρουαρίου 1962 — πρώτος κανονισμός εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης ⁽¹⁾ όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1216/1999 του Συμβουλίου ⁽²⁾, και ιδίως τα άρθρα 3 και 15 παράγραφος 2,

την απόφαση της Επιτροπής της 21ης Ιουνίου 1999 να κινησει τη διαδικασία σε αυτή την υπόθεση,

Αφού έδωσε τη δυνατότητα στις εμπλεκόμενες επιχειρήσεις να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 1 του κανονισμού αριθ. 17 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2842/98 της Επιτροπής, της 22ας Δεκεμβρίου 1998, σχετικά με την ακρόαση σε ορισμένες διαδικασίες με τα άρθρα 85 και 86 ⁽³⁾ σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφοι 1 και 2 του κανονισμού αριθ. 17 του Συμβουλίου επί του αντικειμένου των αιτιάσεων που ελήφθησαν υπόψη από την Επιτροπή,

Μετά από διαβούλευση με τη συμβουλευτική επιτροπή συμπράξεων και δεσποζουσών θέσεων,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1. Διαδικασία

- (1) Ένας αγοραστής αυτοκινήτου μαζί με την καταγγελία του έστειλε στην Επιτροπή μια εγκύκλιο της Volkswagen AG με ημερομηνία 17 Απριλίου 1997. Με την εγκύκλιο αυτή ο διευθυντής πωλήσεων της Volkswagen για τη Γερμανία ζητούσε από τους γερμανούς εμπόρους Volkswagen και από τα γερμανικά συνεργεία Volkswagen να μην προσφέρουν το νέο μοντέλο «VW Passat Variant», το οποίο διετέθη για πρώτη φορά στην γερμανική αγορά στις 6 Ιουνίου 1997, κάτω της μη δεσμευτικής τιμής καταλόγου και να «επιδείξουν πειθαρχία» όσον αφορά τις τιμές.
- (2) Με την απάντησή της σχετικά με την τυπική αίτηση παροχής πληροφοριών της Επιτροπής σύμφωνα με το άρθρο 11 του κανονισμού 17 ⁽⁴⁾ η Volkswagen AG υπέβαλε δύο ακόμη επιστολές με ημερομηνίες 26 Σεπτεμβρίου 1996 και 26 Ιουνίου 1997, οι οποίες αφορούσαν τις τιμές των καινούριων VW Passat.

⁽¹⁾ ΕΕ 13 της 21.12.1962, σ.204/62.

⁽²⁾ ΕΕ L 148 της 15.6.1999, σ. 5.

⁽³⁾ ΕΕ L 354 της 30.12.1998, σ. 18.

⁽⁴⁾ Αίτηση παροχής πληροφοριών της Επιτροπής της 17ης Ιουλίου 1997 προς την Volkswagen AG και απάντηση της Volkswagen AG της 22ας Αυγούστου 1997.

- (3) Με βάση αυτές τις πληροφορίες καθώς και τα πρόσθετα στοιχεία που υπέβαλε η Volkswagen AG ⁽⁵⁾ η Επιτροπή έστειλε στις 22 Ιουνίου 1999 μια ανακοίνωση αιτιάσεων προς την Volkswagen AG. Με αυτή την ανακοίνωση κατηγορείται η Volkswagen AG ότι παραβίασε το άρθρο 81 της συνθήκης ΕΚ, επειδή είχε συμφωνήσει με τους γερμανούς εμπόρους που ανήκουν στο δίκτυο πωλήσεων της να υπάρξει πειθαρχία σχετικά με τις τιμές όσον αφορά την πώληση του μοντέλου VW Passat.
- (4) Η Volkswagen AG απάντησε σε αυτή την ανακοίνωση αιτιάσεων με επιστολή της 10ης Σεπτεμβρίου 1999 και επιβεβαίωσε τα όσα αναφέρονταν στην ανακοίνωση αιτιάσεων της 22ας Ιουνίου 1999 ⁽⁶⁾. Επιπλέον εξέδωσε την άποψή της σχετικά με τις νομικές συνέπειες και τις αιτιάσεις της Επιτροπής. Υπέβαλε επίσης και μια αίτηση για προφορική ακρόαση.
- (5) Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Volkswagen AG.

1.2. Η επιχείρηση

- (6) Η Volkswagen AG που έχει την έδρα της στο Wolfsburg είναι η ελέγχουσα εταιρεία και ταυτόχρονα η μεγαλύτερη επιχείρηση του ομίλου εταιρειών Volkswagen. Ο όμιλος αυτός ασχολείται με την κατασκευή των αυτοκινήτων Volkswagen, Audi, Seat και Skoda καθώς και με την κατασκευή συστατικών μερών και ανταλλακτικών για όλα τα εργοστάσια του ομίλου ανά τον κόσμο. Ασχολείται επίσης και με την κατασκευή βιομηχανικών κινητήρων και ανταλλακτικών, με χρηματοδοτήσεις και με ασφάλειες.
- (7) Ο κύκλος εργασιών της Volkswagen AG κατά την περίοδο 1995-2000 παρουσιάζει την ακόλουθη εικόνα:

(σε δισεκ. γερμανικά μάρκα)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
παγκοσμίως	44,598	49,891	54,285	74,381	78,417	84,975
Γερμανία	20,672	22,140	23,101	31,340	30,232	28,936

1.3. Η θέση του νέου μοντέλου VW Passat στην αγορά

- (8) Η νέα λιμουζίνα της VW Passat B 5 διετεθή για πρώτη φορά στην αγορά στις 11 Οκτωβρίου 1996, το VW Passat B 5 Variant, που είναι μια παραλλαγή όσον αφορά το αμάξωμα της λιμουζίνας, διετεθή για πρώτη φορά στην αγορά στις 6 Ιουνίου 1997 στην αγορά της Γερμανίας.
- (9) Οι πωλήσεις καινούριων αυτοκινήτων του νέου VW Passat στην ΕΕ παρουσιάζουν την ακόλουθη εικόνα:

	1996	1997	1998	1999	2000
Passat B 5 Limousine	42 592	177 846	n.a.	n.a.	n.a.
Passat Variant B 5	177	95 413	n.a.	n.a.	n.a.
Σύνολο	42 769	273 259	349 378	322 588	297 341

⁽⁵⁾ Απάντηση της Volkswagen AG της 9ης Νοεμβρίου 1998 στη δεύτερη αίτηση παροχής πληροφοριών της Επιτροπής της 8ης Οκτωβρίου 1998.

⁽⁶⁾ Απάντηση της Volkswagen AG της 10ης Σεπτεμβρίου 1999 στις αιτιάσεις της Επιτροπής, σημεία 1 και 5 (σ. 139 κ.ε).

- (10) Οι πωλήσεις στη Γερμανία παρουσίαζαν την ακόλουθη εικόνα (7):

(σε τεμάχια)

	1996	1997	1998	1999	2000
Passat B 5 Limousine	14 314	74 768	53 002	37 742	26 439
Passat Variant B 5	—	62 211	105 593	92 935	70 322
Σύνολο	14 314	136 979	158 595	130 677	96 761

- (11) Η αυτοκινητοβιομηχανία και οι έμποροι αυτοκινήτων (8) καθώς και οι αναλυτές της αγοράς θεωρούν ως δεδομένο ότι, από την άποψη των τελικών καταναλωτών, τα επιβατικά αυτοκίνητα δεν υποκαθιστούν αυτομάτως το ένα το άλλο. Κατατάσσουν δε κατά παράδοση σε κατηγορίες τα επιβατικά αυτοκίνητα βάσει αντικειμενικών κριτηρίων, όπως είναι το μήκος των αυτοκινήτων, η τιμή αγοράς, το είδος κατασκευής του αμαξώματος, η ισχύς της μηχανής και η φήμη της μάρκας (9). Συνήθως είναι η υποδιαίρεση στις ακόλουθες «κατηγορίες»: Α: μίνι αυτοκίνητα, Β: μικρά αυτοκίνητα, Γ: αυτοκίνητα μεσαίας κατηγορίας, Δ: ανώτερη βαθμίδα μεσαίας κατηγορίας, Ε: ανώτερη κατηγορία, ΣΤ: πολυτελής κατηγορία, Ζ: αυτοκίνητα πολλαπλών σκοπών και σπορ αυτοκίνητα. Η τελευταία κατηγορία Ζ επιδέχεται υποδιαίρεση και σε περαιτέρω κατηγορίες: φθηνά αυτοκίνητα σπορ, ακριβά αυτοκίνητα σπορ, αυτοκίνητα πολλαπλών σκοπών και αυτοκίνητα παντός εδάφους (10) ή αυτοκίνητα πολλαπλών σκοπών, κουπέ, καμπριολέ και αυτοκίνητα παντός εδάφους (11).
- (12) Οι πίνακες που δημοσιεύει ανά εξάμηνο η Επιτροπή σχετικά με τις τιμές των αυτοκινήτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση (βλέπε επίσης σημείο 17) βασίζονται επίσης σ' αυτή την υποδιαίρεση και περιλαμβάνουν τις τιμές για τα διάφορα μοντέλα επιβατικών αυτοκινήτων, τα οποία κατατάσσονται σε μία από τις προαναφερόμενες επτά κατηγορίες Α έως Ζ, ούτως ώστε να εμφανίζονται από κοινού τα συγκρίσιμα από την άποψη των καταναλωτών μοντέλα.
- (13) Θα πρέπει επίσης να αναφερθεί η 23η ψηφοφορία που πραγματοποίησε το περιοδικό «auto motor und sport» (12) μεταξύ των αναγλωστών της σχετικά με το καλύτερο αυτοκίνητο. Σε αυτή τη δημοσκόπηση των καταναλωτών 277 επιβατικά αυτοκίνητα υποδιαιρέθηκαν συνολικά σε 10 κατηγορίες (13). Οι 6 κατηγορίες Α: μίνι αυτοκίνητα, Β: μικρά αυτοκίνητα, Γ: κατώτερη βαθμίδα της μεσαίας κατηγορίας, Δ: μεσαία κατηγορία, Ε: ανώτερη βαθμίδα της μεσαίας κατηγορίας και ΣΤ: πολυτελής κατηγορία, αντιστοιχούν ως προς το περιεχόμενό τους, όπως προκύπτει από την σύγκριση των διάφορων μοντέλων επιβατικών αυτοκινήτων που περιλαμβάνονται σε κάθε μία από αυτές τις κατηγορίες ή τμήματα, στις πρώτες έξι κατηγορίες οι οποίες αναφέρονται στο σημείο 11 παραπάνω. Τα κουπέ, τα καμπριολέ, τα αυτοκίνητα παντός εδάφους και τα μικρά φορτηγά αυτοκίνητα κατατάσσονται σε διαφορετικές κατηγορίες.
- (14) Σύμφωνα με τα στοιχεία της Volkswagen το Passat κατατάσσεται στην κατηγορία Δ «ανώτερη βαθμίδα μεσαίας κατηγορίας» (μήκος 4,45 μέχρι 4,75 περίπου και τιμή από 32 000 γερμανικά μάρκα με το μικρότερο κινητήρα μέχρι 60 000 γερμανικά μάρκα με τον μεγαλύτερο κινητήρα (14)). Στην κατηγορία αυτή κατατάσσονται επίσης και τα μοντέλα αυτοκινήτων άλλων κατασκευαστών, τα οποία λαμβάνουν υπόψη τους ως εναλλακτικές λύσεις οι ενδιαφερόμενοι για το Passat, όπως είναι π.χ. το Audi A4, το Opel Vectra, το BMW της σειράς 3, το Ford Mondeo και το Mercedes C-Klasse.
- (15) Άλλα ανταγωνιστικά μοντέλα στην ανώτερη βαθμίδα της μεσαίας κατηγορίας είναι τα εξής: Alfa Romeo 156, Citroen Xantia, Lancia Dedra, Fiat Marea, Honda Accord, Mazda 626, Mitsubishi Carisma, Nissan Primera, Peugeot 406, Renault Laguna, Rover 400/600, Subaru Legacy, Suzuki Baleno, Toyota Avensis και Volvo S/V40.

(7) Απάντηση της Volkswagen AG της 21ης Φεβρουαρίου 2001 στην αίτηση πληροφοριών της Επιτροπής της 7ης Φεβρουαρίου 2001.

(8) Βλέπε ανακοίνωση προς τον τύπο της VDIK της 13ης Αυγούστου 1998 «Οι τάσεις των αυτοκινήτων στη γερμανική αγορά», όπου υπάρχουν στοιχεία σχετικά με τις άδειες κυκλοφορίας οχημάτων που ανήκουν στις ακόλουθες κατηγορίες: μίνι, μικρά, κατώτερη βαθμίδα μεσαίας κατηγορίας, μεσαία κατηγορία, ανώτερη βαθμίδα μεσαίας κατηγορίας, πολυτελή, σπορ, παντός εδάφους και αυτοκίνητα πολλαπλών σκοπών.

(9) Βλέπε απόφαση της Επιτροπής της 24ης Μαΐου 1996 στην υπόθεση IV/M.741 — Ford/Mazda, ΕΕ C 179 της 22ας Ιουνίου 1996, σ. 3· απόφαση της Επιτροπής της 14 Μαρτίου 1994 στην υπόθεση IV/M.416 — BMW/Rover, ΕΕ C 93 της 30ής Απριλίου 1994· έκθεση σχετικά με τις διαφορές στις τιμές των αυτοκινήτων εντός της ΕΕ, 1992, σ. 29.

(10) Έκθεση σχετικά με τις διαφορές στις τιμές των αυτοκινήτων εντός της ΕΕ, 1992, σ. 29.

(11) Auto, Motor und Sport, τεύχος 22 της 21ης Οκτωβρίου 1998, σ. 126 κ.ε.

(12) Auto, Motor und Sport, τεύχος 22 της 21ης Οκτωβρίου 1998, σ. 126 κ.ε.

(13) Μίνι αυτοκίνητα, μικρά αυτοκίνητα, κατώτερη βαθμίδα μεσαίας κατηγορίας, μεσαία κατηγορία, ανώτερη βαθμίδα μεσαίας κατηγορίας, πολυτελή αυτοκίνητα, αυτοκίνητα σπορ, καμπριολέ, παντός εδάφους, μικρά φορτηγά αυτοκίνητα.

(14) Στοιχεία της Volkswagen AG στην απάντησή της της 9 Νοεμβρίου 1998 σχετικά με την αίτηση παροχής πληροφοριών της Επιτροπής της 8ης Οκτωβρίου 1998, σ. 3 (φύλλο 42).

(16) Ποσοστό του VW Passat στην ανώτερη βαθμίδα της μεσαίας κατηγορίας (κατηγορία Δ) στη Γερμανία:

	1996	1997	1998	1999	2000
Συνολικός αριθμός αυτοκινήτων του τμήματος Δ για τα οποία εξέδθη άδεια κυκλοφορίας στη Γερμανία (όλοι οι κατασκευαστές) (τεμάχια)	896 422	922 054	1 029 334	979 214	840 274
Αυτοκίνητα VW Passat (τεμάχια) που πουλήθηκαν στη Γερμανία	104 274 (εκ των οποίων 14 314 νέα μοντέλα)	136 979 (μόνο νέα μοντέλα)	158 595	130 677	96 761
Ποσοστό (επί τοις %)	11,6	14,9	15,4	13,3	11,5

1.4. Διαφορές στις τιμές μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά το VW Passat

- (17) Η Επιτροπή δημοσιεύει δύο φορές το χρόνο έναν πίνακα σχετικά με τις τιμές των αυτοκινήτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση ⁽¹⁵⁾. Τα σχετικά στοιχεία της τα διαθέτουν οι κατασκευαστές. Ένας από τους στόχους που επιδιώκει η Επιτροπή με τη δημοσίευση αυτών των πινάκων είναι η αύξηση της διαφάνειας όσον αφορά τις τιμές. Κατ' αυτό τον τρόπο αναμένεται ότι οι τελικοί καταναλωτές θα είναι σε θέση να αγοράζουν τα αυτοκίνητα στα κράτη μέλη με τις χαμηλότερες τιμές και τους ευνοϊκότερους λοιπούς όρους αγοράς. Η Επιτροπή δεν επιδιώκει την εξίσωση των τιμών εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτό που επιδιώκει είναι η μείωση των διαφορών όσον αφορά τις τιμές μέσω των δυνάμεων της αγοράς οι οποίες θα προκληθούν από την αύξηση της διαφάνειας όσον αφορά τις τιμές.
- (18) Με βάση αυτές τις έρευνες οι διαφορές τιμών ανάμεσα στα διάφορα κράτη μέλη όσον αφορά το VW Passat και συγκεκριμένα το VW Passat Limousine Basic 100 ίππων παρουσιάζουν την ακόλουθη εικόνα:

Μοντέλο VW Passat Limousine Basic 100 ίππων, 5 ταχυτήτων, 4 πόρτες (*):

Έτος	B	D	E	F	IRL	I	L	NL	AU	P	S	UK	DK	FI	GR
1.5.1996 Προηγούμενο μοντέλο 90 ίππων	111,3	126,9	118,6	110,1	113,1	111,9	107,9	103,2	103,8	100,0	117,0	105,5	86,0	84,1	—
1.11.1996 Προηγούμενο μοντέλο 90 ίππων	109,2	124,4	114,8	107,9	115,2	111,9	105,6	100,9	—	100,0	117,2	111,8	84,6	152,5	94,6
1.5.1997	108,0	125,3	104,3	108,6	108,3	111,1	109,1	100,0	109,7	107,5	110,4	126,9	85,4	141,6	92,3
1.11.1997	107,6	120,4	102,6	107,4	105,9	109,4	108,6	100,0	108,8	104,5	112,2	133,5	79,3	141,0	90,6
1.5.1998	107,4	116,9	100,7	105,3	105,0	108,6	108,6	100,0	106,0	103,7	113,4	136,4	79,8	79,3	91,7
1.11.1998	105,7	113,8	100,3	103,6	101,3	105,6	105,8	100,0	103,3	102,9	102,9	124,0	80,1	79,4	91,4
1.5.1999	121,6	124,2	109,4	114,4	101,4	117,7	117,7	110,8	115,4	113,9	117,1	139,9	88,8	100,0	103,5
1.11.1999	121,6	124,2	110,0	114,4	101,4	117,7	117,7	110,8	115,4	113,9	120,4	143,4	88,8	100,0	99,6

(*) Ως βάση για το φόρο στην πιο φθηνή χώρα ελήφθη το 100 και στη συγκεκριμένη περίπτωση εξετάζονται μόνο οι ακόλουθες χώρες: Βέλγιο, Γερμανία, Ισπανία, Γαλλία, Ιρλανδία, Ιταλία, Λουξεμβούργο, Κάτω Χώρες, Αυστρία, Πορτογαλία και το Ηνωμένο Βασίλειο. Οι τιμές των αυτοκινήτων στις χώρες αυτές περιλαμβάνονται στους πίνακες σχετικά με τις τιμές των αυτοκινήτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση που δημοσιεύει κάθε εξάμηνο η Επιτροπή. Στις χώρες που αναφέρονται παραπάνω με πλάγιους χαρακτήρες, δηλαδή στη Δανία, στη Φινλανδία και στην Ελλάδα η τιμή υπολογίστηκε σε σύγκριση με την πιο φθηνή από τις δώδεκα υπόλοιπες χώρες. Μετά την καθιέρωση του κοινού νομίσματος την 1η Ιανουαρίου 1999 άλλαξε αυτός ο πίνακας και στο εξής ως σημείο αναφοράς λαμβάνεται η φθηνότερη χώρα της ευρωζώνης (Φινλανδία).

(15) Τιμές των αυτοκινήτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Γενική Διεύθυνση IV — Ανταγωνισμός, διάφορες δαπάνες.

**2. ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΩΛΗΣΕΩΝ ΤΗΣ VOLKSWAGEN ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΜΑΡΚΑΣ VOLKSWAGEN
ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ**

- (19) Στη Γερμανία καθώς και στα υπόλοιπα κράτη μέλη της ΕΕ τα επιβατικά αυτοκίνητα που κατασκευάζει η Volkswagen AG πωλούνται μέσω εμπόρων στα πλαίσια ενός επιλεκτικού και αποκλειστικού συστήματος πωλήσεων. Με καθέναν από τους εμπόρους αυτούς η Volkswagen AG έχει συνάψει σύμβαση εμπορικής αντιπροσώπευσης. Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 της τυποποιημένης σύμβασης εμπορικής αντιπροσώπευσης⁽¹⁶⁾, έκδοση Σεπτεμβρίου 1995, καθώς και με τις συμβάσεις που ισχύουν από την 1η Ιανουαρίου 1998 η Volkswagen AG αναθέτει σε κάθε έμπορο ένα συγκεκριμένο τομέα. Ο έμπορος αυτός αναλαμβάνει την υποχρέωση να προωθεί εντατικά στον τομέα ευθύνης του τις πωλήσεις και την εξυπηρέτηση των πελατών και να εκμεταλλεύεται κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο τις δυνατότητες της αγοράς. Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 της σύμβασης εμπορικής αντιπροσώπευσης ο έμπορος εκτός του τομέα ευθύνης δεν μπορεί να στείλει ούτε μεσολαβητές ούτε να διατηρεί υποκαταστήματα ή αποθήκες παράδοσης. Η προσωπική διαφήμιση εξάλλου επιτρέπεται μόνο στο δικό του τομέα ευθύνης. Οι γερμανοί έμποροι της Volkswagen δεν μπορούν σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 6 της σύμβασης εμπορικής αντιπροσώπευσης να πωλούν καινούρια αυτοκίνητα σε ανεξάρτητους πωλητές.
- (20) Σε μικρότερη έκταση εξάλλου πωλούνται τα καινούρια αυτοκίνητα μέσω των συνεργειών Volkswagen. Τα συνεργεία αυτά πωλούν αυτοκίνητα έναντι κάποιας προμήθειας ή ως εμπορικοί αντιπρόσωποι κάποιου εμπόρου Volkswagen. Ο έμπορος αυτός είναι ο αντισυμβαλλόμενος του πωλητή του καινούριου αυτοκινήτου και καθορίζει την τιμή πώλησης.
- (21) Τα συμφέροντα των εμπόρων Volkswagen και Audi έναντι της Volkswagen AG τα προστατεύει ο σύνδεσμος εμπόρων Volkswagen και Audi, ο οποίος εκπροσωπείται από το προεδρείο και τη διαχείριση. Σε μη τακτά διαστήματα γίνονται οι αποκαλούμενες «κλειστές συσκέψεις» του προεδρείου του συνδέσμου (βλέπε σημεία 37 έως 40), κατά τη διάρκεια των οποίων καθορίζονται τα θέματα τα οποία πρόκειται να συζητηθούν με το μέλος του προεδρείου της Volkswagen AG (κ. Büchelhofer) ο οποίος είναι αρμόδιος για τη μάρκα Volkswagen. Στα πλαίσια αυτού του προεδρείου γίνονται επίσης και συσκέψεις διάφορων επιτροπών (όπως π.χ. της επιτροπής «πωλήσεις εμπορία αυτοκινήτων VW»), κατά τις οποίες συζητούνται θέματα κοινού ενδιαφέροντος. Η Volkswagen AG εκπροσωπήθηκε στις συσκέψεις των επιτροπών από τον επικεφαλής του τμήματος «εμπορίας για τη Γερμανία» κ. Giffhorn. Τα μέλη του προσωπικού του τμήματος «εμπορίας για τη Γερμανία» που είναι αρμόδια για «την οργάνωση των εμπόρων» ήταν οι κ.κ. Nolte και Peters. Το τμήμα «εμπορίας για τη Γερμανία» υποδιαιρείται σε τμήματα που αποκαλούνται «περιφέρειες», τα οποία έχουν ως επικεφαλής έναν περιφερειακό διευθυντή⁽¹⁷⁾.
- (22) Όσον αφορά τις εκπτώσεις των εμπόρων της η Volkswagen AG δήλωσε στην Επιτροπή ότι από τη διαβούλευση των εμπόρων στα πλαίσια της βραχυπρόθεσμης αποτίμησης των αποτελεσμάτων είναι γνωστό ότι κατά το παρελθόν οι γερμανοί έμποροι χορηγούσαν έκπτωση μέχρι και 10 % και σε ορισμένες περιπτώσεις μάλιστα περισσότερο με βάση τη μη δεσμευτική τιμή καταλόγου. Οι συνολικές εκπτώσεις των εμπορευμάτων ανήλθαν το 1994 σε 9,1 %, το 1995 σε 9,7 %, το 1996 σε 10,1 % και το 1997 σε 9,9 %⁽¹⁸⁾.
- (23) Βάσει των αδειών κυκλοφορίας για καινούρια αυτοκίνητα το ποσοστό της Volkswagen όσον αφορά τα επιβατικά αυτοκίνητα στην ΕΕ παρουσίασε την ακόλουθη εικόνα⁽¹⁹⁾:

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Ολόκληρη η αγορά (σε εκατ. τεμάχια)	11,685	12,397	13,001	14,397	15,120	15,180
Επιβατικά VW (σε εκατ. τεμάχια)	1,241	1,369	1,342	1,579	1,735	1,670
Ποσοστό αγοράς (επί τοις %)	10,6	11,0	10,3	11,0	11,5	11,0

⁽¹⁶⁾ Ο σημαντικός τομέας είναι ο τομέας του κέντρου πωλήσεων. Ο τομέας ευθύνης κάθε εμπόρου αποτελεί μέρος αυτού του συμβατικού τομέα. Οι προαναφερθείσες συμβατικές υποχρεώσεις του εμπόρου καθώς και η εκτίμηση της απόδοσης του βασίζονται στο δικό του τομέα ευθύνης. Οι σχετικές διατάξεις είναι κατά βάση παρόμοιες σε όλες τις συμβάσεις εμπορικής αντιπροσώπησης. Διαφορές υπάρχουν όσον αφορά τα διάφορα είδη εμπόρων (κέντρο παροχής υπηρεσιών, έμπορος για ένα συγκεκριμένο αυτοκίνητο, καθολικός έμπορος και μικρός έμπορος).

⁽¹⁷⁾ Βλέπε σημεία 44, 46, 48 έως 50 και το σημείο 52 και τα έγγραφα που αναφέρονται στις διάφορες υποσημειώσεις.

⁽¹⁸⁾ Απάντηση της Volkswagen AG της 9ης Νοεμβρίου 1998 στην αίτηση παροχής πληροφοριών της Επιτροπής της 8ης Οκτωβρίου 1998.

⁽¹⁹⁾ Απαντήσεις της Volkswagen AG της 9ης Νοεμβρίου 1998 και της 21ης Φεβρουαρίου 2001 στην αίτηση πληροφοριών της Επιτροπής.

- (24) Με βάση τις άδειες κυκλοφορίας καινούριων αυτοκινήτων το ποσοστό της Volkswagen όσον αφορά τα επιβατικά αυτοκίνητα στη Γερμανία παρουσιάζει την ακόλουθη εικόνα ⁽²⁰⁾:

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Σύνολο αγοράς (σε εκατ. τεμάχια)	3,314	3,498	3,528	3,736	3,802	3,379
Επιβατικά VW (σε εκατ. τεμάχια)	0,644	0,664	0,639	0,708	0,741	0,644
Ποσοστό αγοράς (επί τοις %)	19,4	19,0	18,1	19,9	19,5	19,1

- (25) Σύμφωνα με τα στοιχεία της Volkswagen AG οι παράλληλες εισαγωγές από το Βέλγιο, τη Γαλλία, την Ολλανδία, την Ισπανία, τη Σουηδία και τη Δανία (βλέπε υποσημείωση 25 προς τη Γερμανία για όλα τα μοντέλα επιβατικών αυτοκινήτων VW ανήλθαν σε 17 355 το 1998, σε 25 656 το 1999 και σε 42 738 το 2000.
- (26) Ο συνολικός αριθμός των καινούριων VW Passat που εισήχθησαν από άλλα κράτη μέλη και έλαβαν άδεια κυκλοφορίας στη Γερμανία ανήλθε σε 8 728 το 1996, σε 2 066 κατά το 1997, σε 3 345 το 1998, σε 6 831 το 1999 και σε 8 318 το 2000 ⁽²¹⁾.
- (27) Τα ποσοστά αυτών των επανεισαγωγών σε σχέση με το συνολικό αριθμό αυτοκινήτων VW Passat που πουλήθηκαν στη Γερμανία (το 1996 κατά κύριο λόγο το παλιό μοντέλο) κατά την περίοδο 1996-2000 έχουν ως εξής:

Έτος	1996	1997	1998	1999	2000
Ποσοστό αγοράς	8,4 %	1,5 %	2,1 %	5,0 %	8,1 %

- (28) Η Volkswagen AG ⁽²²⁾ αναφέρει επίσης ότι το 1997 πουλήθηκαν συνολικά 100 και το 1998 696 δεξιότιμονα αυτοκίνητα Volkswagen στη Γερμανία σε πελάτες από χώρες αριστερής κυκλοφορίας (Ηνωμένο Βασίλειο και Ιρλανδία). Κατά την περίοδο 1997-2000 οι πωλήσεις δεξιότιμων αυτοκινήτων VW Passat παρουσίασε την ακόλουθη εικόνα: 4 το 1997, 149 το 1998, 111 το 1999 και 96 το 2000 ⁽²³⁾.

3. ΤΑ ΑΜΦΙΣΒΗΤΟΥΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ

3.1. Πρώτη προειδοποίηση ενός εμπόρου

- (29) Ο έμπορος VW Autohaus Binder στο Hofgeismar (διευθυντής της επιχείρησης ήταν ο κ. Glinicke) είχε δημοσιεύσει στις 5 Σεπτεμβρίου 1996 μια αγγελία στην εφημερίδα «Hessisch-Niedersächsischen Allgemeine» (έκδοση κρατιδίου) προσφέροντας το βασικό μοντέλο του Passat κυβισμού 1,6 στην τιμή των 32 469 γερμανικών μάρκων στην οποία περιλαμβάνονταν το κόστος για την άδεια κυκλοφορίας καθώς και το κόστος παράδοσης ⁽²⁴⁾. Αντίγραφο αυτής της αγγελίας εστάλη στις 24 Σεπτεμβρίου 1996 από τον έμπορο VW Autohaus Neuenhagen, Niestetal, στην Volkswagen AG με την εξής παρατήρηση:

«μπορεί να συμβεί αυτό; προς ενημέρωσή σας, με φιλικούς χαιρετισμούς, Autohaus Neuenhagen».

⁽²⁰⁾ Απαντήσεις της Volkswagen AG της 9ης Νοεμβρίου 1998 και της 21ης Φεβρουαρίου 2001 στην αίτηση πληροφοριών της Επιτροπής.

⁽²¹⁾ Απάντηση της Volkswagen AG της 21ης Φεβρουαρίου 2001 στην αίτηση πληροφοριών της Επιτροπής της 7ης Φεβρουαρίου 2001. Για την αξιολόγηση ελήφθησαν υπόψη οι ακόλουθες χώρες: Βέλγιο, Γαλλία, Ολλανδία, Ισπανία, Ιταλία, Σουηδία και Δανία.

⁽²²⁾ Επιστολή της Volkswagen AG προς την Επιτροπή της 16ης Δεκεμβρίου 1998.

⁽²³⁾ Απάντηση της Volkswagen AG προς την Επιτροπή της 21ης Φεβρουαρίου 2001 στην αίτηση παροχής πληροφοριών της Επιτροπής της 7ης Φεβρουαρίου 2001.

⁽²⁴⁾ Αγγελία της 5ης Σεπτεμβρίου 1996 (φύλλο 60).

- (30) Την ίδια ημέρα, στις 24 Σεπτεμβρίου 1996, η Volkswagen έστειλε συστημένη αποτρεπτική επιστολή και φαξ στην εταιρεία Autohaus Binder ⁽²⁵⁾. Στην επιστολή αναφέρονταν τα ακόλουθα:

«Αξιότιμη κύριε Glinicke, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 6 της προαναφερόμενης σύμβασης εμπορικής αντιπροσώπευσης ⁽²⁶⁾ καθώς και σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 1 των μεταγενέστερων συμβάσεων που ισχύουν από την 1η Ιανουαρίου 1998 είστε υποχρεωμένος να εκπροσωπείτε και να προωθείτε με κάθε τρόπο τα συμφέροντα της Volkswagen AG, του τμήματος πωλήσεων της Volkswagen καθώς και της μάρκας Volkswagen.

Διαπιστώνουμε ότι η αγγελία σας που δημοσιεύθηκε στις 5 Σεπτεμβρίου 1996 στην εφημερίδα Hessisch-Niedersächsischen Allgemeine (έκδοση κρατιδίου) σχετικά με το νέο Passat παραβιάζει κατά τρόπο κραυγαλέο αυτή τη συμβατική σας υποχρέωση. Την πράξη σας αυτή την θεωρούμε ως ιδιαίτερος επιβλαβή για το γόητρο της εταιρείας μας.

Για το λόγο αυτό είμαστε υποχρεωμένοι να σας προειδοποιήσουμε και να σας παρακαλέσουμε να μην δημοσιεύσετε πλέον τέτοιες αγγελίες οι οποίες βλάπτουν το γόητρο της εταιρείας μας.

Στην περίπτωση που ξαναδημοσιεύσετε παρόμοια αγγελία θα καταγγείλουμε τις προαναφερόμενες συμβάσεις.»

- (31) Με επιστολή που έστειλε στις 27 Σεπτεμβρίου 1996 ο διευθυντής της επιχείρησης Autohaus Binder απάντησε ⁽²⁷⁾ στην Volkswagen AG επισημαίνοντας ότι δεν αποδεικνύεται ότι υπέστη βλάβη η Volkswagen VW AG και ότι η εταιρεία του παρεβίασε τις ισχύουσες συμβάσεις. Ανέφερε επίσης ότι σύμφωνα με το δικό του αίσθημα περί δικαίου θα αποδεικνύονταν αβάσιμες αυτές οι κατηγορίες στην περίπτωση που γινόταν νομικός έλεγχος. Η εταιρεία Binder ισχυρίζεται επίσης ότι η αγγελία που δημοσίευσε ο διευθυντής της δεν περιλαμβάνει κανένα στοιχείο που να βλάπτει την φήμη της εταιρείας. Ανεξάρτητα από τη νομική αξιολόγηση ο διευθυντής δεν είναι υπεύθυνος για τη δημοσίευση αυτής της αγγελίας στην εφημερίδα και έδωσε εντολή σε έναν από τους συνεργάτες του, ο οποίος είναι υπεύθυνος για τις πωλήσεις της εταιρείας Autohaus Binder, να μην δημοσιεύσει στο μέλλον παρόμοια αγγελία.

3.2. Εγκύκλιος προς τους εμπόρους και τα συνεργεία Volkswagen

- (32) Την ίδια ημέρα η Volkswagen AG άρχισε να στέλνει συστηματικά εγκυκλίους σε όλους τους συνεργάτες της που ανήκουν στο γερμανικό δίκτυο πωλήσεων προτρέποντας τους να επιδείξουν πειθαρχία όσον αφορά τις τιμές. Τα βασικά σημεία των τριών σχετικών εγκυκλίων παρατίθενται επακριβώς παρακάτω:
- (33) Εγκύκλιος του υπεύθυνου πωλήσεων για τη Γερμανία της 26ης Σεπτεμβρίου 1996 ⁽²⁸⁾:

(...)

«Με μεγάλη απογοήτευση διαπιστώνω πάντως ότι ένας μικρός αριθμός συνεργατών έχει ήδη δημοσιεύσει αγγελίες στις εφημερίδες προσφέροντας το Passat σε τιμές που είναι αισθητά χαμηλότερες από τις μη δεσμευτικές τιμές καταλόγου ⁽²⁹⁾. Θεωρώ ότι με τον τρόπο αυτό βλάπτεται ιδιαίτερος το γόητρο της εν λόγω μάρκας, επειδή τίθεται ευθύς εξαρχής σε αμφισβήτηση η νεοπροσθεθείσα αξία του Passat.

Έχω ήδη λάβει τα σχετικά μέτρα υπό τη μορφή προειδοποιήσεων — σε συμφωνία με τη γνωμοδοτική επιτροπή των εμπόρων. Θα ήθελα να σας παρακαλέσω προσωπικά να θέσετε αυστηρά μέτρα για τον εαυτό σας και να μου κοινοποιήσετε όλες τις αγγελίες συνεργατών της Volkswagen οι οποίοι δεν πειθαρχούν όσον αφορά τις τιμές. Έχω προβλέψει όλα αυτά να δημοσιευθούν κατά τον δέοντα τρόπο. Την ενέργεια αυτή την θεωρώ ως απολύτως απαραίτητη όσον αφορά τα κέρδη σας. Με το νέο Passat και την ευνοϊκή σχέση τιμής και ποιότητας έχουμε μια μεγάλη ευκαιρία να αυξήσουμε σημαντικά τα κέρδη σας.»

(...)

⁽²⁵⁾ Επιστολή της Volkswagen AG (υπογεγραμμένη από τους κ.κ. Giffhorn, διευθυντή πωλήσεων για τη Γερμανία και Nolte, τμήμα πωλήσεων για τη Γερμανία/οργάνωση εμπόρων) προς την αντιπροσωπεία αυτοκινήτων Binder της 24ης Σεπτεμβρίου 1996 (φύλλο 59).

⁽²⁶⁾ Παρατήρηση της Επιτροπής: η επικεφαλίδα έχει ως εξής: σύμβαση εμπορικής αντιπροσώπευσης VW και Audi/σύμβαση με την VW για τα επαγγελματικά αυτοκίνητα καθώς και οι συμπληρωματικές συμφωνίες από την 1η Ιανουαρίου 1998.

⁽²⁷⁾ Επιστολή της αντιπροσωπείας αυτοκινήτων Binder προς την Volkswagen AG της 27ης Σεπτεμβρίου 1996 (φύλλο 58).

⁽²⁸⁾ Εγκύκλιος της Volkswagen AG, διευθυντής πωλήσεων για τη Γερμανία, προς όλους τους εμπόρους και όλα τα συνεργεία Volkswagen της 26ης Σεπτεμβρίου 1996 (φύλλο 21).

⁽²⁹⁾ Παρατήρηση της Επιτροπής: UPE = μη δεσμευτικές τιμές καταλόγου.

- (34) Εγκύκλιος του διευθυντή πωλήσεων για τη Γερμανία της 17ης Απριλίου 1997 ⁽³⁰⁾.

(...)

«Ειδικά όσον αφορά το Passat, του οποίου η τιμή είναι πολύ ανταγωνιστική, δεν μπορώ να καταλάβω τις αγγελίες εμπόρων οι οποίες το προσφέρουν σε τιμές οι οποίες είναι σαφώς κατώτερες από τη μη δεσμευτική τιμή καταλόγου, λαμβανομένου υπόψη μάλιστα ότι θα πρέπει να επιδιώκουν αύξηση των κερδών τους. Θα ήθελα λοιπόν να υπάρξει πειθαρχία όσον αφορά τις τιμές.»

(...)

- (35) Εγκύκλιος του διευθυντή πωλήσεων για τη Γερμανία της 26ης Ιουνίου 1997 ⁽³¹⁾.

(...)

«...φοβάμαι όμως ότι δεν θα εισακουσθεί απολύτως η έκκλησή μου, η οποία περιλαμβάνεται στην επιστολή μου της 17ης Απριλίου προς όλους τους εμπόρους και όλα τα συνεργεία Volkswagen. Σας υπενθυμίζω τα εξής: πρόκειται για τιμολογιακή πειθαρχία στο εμπόριο, η οποία είναι απολύτως απαραίτητη για την αύξηση των κερδών της επιχείρησής σας.»

Θα ήταν λυπηρό να μην χρησιμοποιηθούν οι ανταγωνιστικές τιμές των νέων μας προϊόντων, και κυρίως του Passat Limousine και Variant, για τη βελτίωση των αποτελεσμάτων. Αναλογιστείτε μόνο ότι πάνω από το 80 % του κύκλου εργασιών σας αφορά την πώληση καινούριων και μεταχειρισμένων αυτοκινήτων. Με ένα τόσο μεγάλο ποσοστό κύκλου εργασιών ο μόνος τρόπος για να αυξήσετε τα έσοδά σας είναι να μειώσετε τις μεγάλες εκπτώσεις που προσφέρατε μέχρι τώρα όσον αφορά την πώληση των αυτοκινήτων.

Η Volkswagen έχει δημιουργήσει τις προϋποθέσεις προκειμένου να πετύχετε αυτό το στόχο: με τα ανταγωνιστικά από τεχνική άποψη και από άποψη τιμών μοντέλα και με ένα ανταγωνιστικό σύστημα εκπτώσεων από το 1998 διαθέτετε ένα κατάλληλο και ανταγωνιστικό μηχανισμό πωλήσεων προκειμένου να δραστηριοποιηθείτε κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο στην αγορά.

Για το λόγο αυτό σας προτείνω να είστε προσεκτικοί στην αγορά όσον αφορά τις τιμές. Οι μεγάλες εκπτώσεις δεν είναι καλές ούτε για το προϊόν ούτε για τη μάρκα. Ως κατασκευαστές δεν μπορούμε να δεχθούμε να τεθεί σε κίνδυνο η εκτέλεση της σύμβασης εμπορίας μέσω της καταστρεπτικής συμπεριφοράς όσον αφορά τις τιμές. Για το λόγο αυτό η Volkswagen AG αναγκάστηκε να λάβει δραστικά μέτρα. Είναι προφανές ότι και στο μέλλον θα υπάρχει ανταγωνισμός ανάμεσα στους εμπόρους. Ο ανταγωνισμός αυτός δεν θα πρέπει να γίνει μέσω των τιμών αλλά μέσω της ικανοποίησης των πελατών.

Αυτό δεν ισχύει μόνο για το Passat Variant. Για το λόγο αυτό αποφασίσαμε να συμπεριληφθούν όλα τα μοντέλα ώστε να βελτιώσετε την οργάνωση και τον προγραμματισμό σας.»

(...)

3.3. Συζήτηση του θέματος της πειθαρχίας όσον αφορά τις τιμές με το προεδρείο του συνδέσμου εμπόρων Volkswagen και Audi

- (36) Σύμφωνα με τις ημερήσιες διατάξεις που υπέβαλε η Volkswagen AG σε απάντηση μιας δεύτερης αίτησης παροχής πληροφοριών ⁽³²⁾ το θέμα «της πειθαρχίας ως προς τις τιμές» απέτελεσε πολλές φορές αντικείμενο συζητήσεων ανάμεσα στην Volkswagen AG και στο προεδρείο του συνδέσμου εμπόρων Volkswagen και Audi.
- (37) Ένα από τα σημεία του θέματος 2 α) της ημερήσιας διάταξης της σύσκεψης του προεδρείου της 25ης Μαρτίου 1997 ⁽³³⁾ αφορούσε: «τη βλαπτική για το προϊόν συμπεριφορά/αύξηση των κερδών» και το σημείο 5 αφορούσε «την προμοδότηση της πειθαρχίας ως προς τις τιμές».
- (38) Από το θέμα 2 της ημερήσιας διάταξης της σύσκεψης του προεδρείου της 20ης Μαΐου 1997 ⁽³⁴⁾ προκύπτει ότι επρόκειτο να συζητηθεί το θέμα «της βλαπτικής για το προϊόν συμπεριφοράς και της αύξησης των κερδών» καθώς και το θέμα «πότε επιτέλους θα ξεκαθαρίσουν οι κατασκευαστές τη θέση τους επ' αυτού;».

⁽³⁰⁾ Εγκύκλιος της Volkswagen AG, διευθυντής πωλήσεων για τη Γερμανία, προς όλους τους εμπόρους και όλα τα συνεργεία Volkswagen της 17ης Απριλίου 1997 (φύλλο 12).

⁽³¹⁾ Εγκύκλιος της Volkswagen AG, διευθυντής πωλήσεων για τη Γερμανία, προς όλους τους εμπόρους και όλα τα συνεργεία Volkswagen της 26ης Ιουνίου 1997 (φύλλο 19).

⁽³²⁾ Αίτηση παροχής πληροφοριών της Επιτροπής της 8ης Οκτωβρίου 1998 προς την Volkswagen AG (φύλλο 31).

⁽³³⁾ Απάντηση της Volkswagen AG της 9ης Νοεμβρίου 1998 στην αίτηση παροχής πληροφοριών της Επιτροπής της 8ης Οκτωβρίου 1998, παράρτημα 2 (φύλλο 48).

⁽³⁴⁾ Απάντηση της Volkswagen AG της 9ης Νοεμβρίου 1998 στην αίτηση παροχής πληροφοριών της Επιτροπής της 8ης Οκτωβρίου 1998, παράρτημα 2 (φύλλο 49).

- (39) Ένα από τα θέματα της ημερήσιας διάταξης της σύσκεψης του προεδρείου της 26ης Σεπτεμβρίου 1997 ⁽³⁵⁾ που είχε τον τίτλο: «γενικά θέματα του δικτύου πωλήσεων» ήταν: «η πειθαρχία όσον αφορά τις τιμές και η συζήτηση περαιτέρω μέτρων (κ. Giffhorn, κ. Nagel)».
- (40) Τέλος ο συνδέσμος εμπόρων Volkswagen και Audi με φαξ που έστειλε στις 24 Οκτωβρίου 1997 ⁽³⁶⁾ στην Volkswagen AG πρότεινε να περιληφθεί στο σημείο 2 της ημερήσιας διάταξης της επικείμενης σύσκεψης του προεδρείου: «παρουσίαση των θεμάτων συζήτησης με τον Δρ. Büchelhofer στις 30 Οκτωβρίου 1997» το θέμα: «δ) πειθαρχία όσον αφορά τις τιμές, συζήτηση περαιτέρω μέτρων».
- (41) Η Volkswagen AG στην απάντηση της ανέφερε ότι το προεδρείο της Volkswagen AG δε ασχολήθηκε με το θέμα «πειθαρχία όσον αφορά τις τιμές» ⁽³⁷⁾. Από το φαξ της 24ης Οκτωβρίου 1997 (βλέπε παραπάνω σημείο 40) του συνδέσμου των εμπόρων προς την Volkswagen AG προκύπτει εντούτοις ότι το μέλος του προεδρείου της Volkswagen AG που είναι αρμόδιο για τις πωλήσεις επρόκειτο να ασχοληθεί με αυτό το θέμα καθώς και με τη συζήτηση περαιτέρω σχετικών μέτρων στις 30 Οκτωβρίου 1997. Η Volkswagen AG ανακοίνωσε πάντως ότι δεν κρατήθηκαν πρακτικά σχετικά με αυτές τις συζητήσεις.

3.4. Συζήτηση του θέματος της πειθαρχίας όσον αφορά τις τιμές στα πλαίσια της γνωμοδοτικής επιτροπής εμπόρων της Volkswagen

- (42) Σε αντίθεση με τις συνεδριάσεις του συνδέσμου εμπόρων Volkswagen και Audi υπάρχουν πρακτικά όσον αφορά τις συνεδριάσεις της γνωμοδοτικής επιτροπής εμπόρων Volkswagen. Στα πρακτικά της συνεδρίασης της γνωμοδοτικής επιτροπής εμπόρων του κλάδου «πώληση/εμπορία» της 16ης Ιουνίου 1997 ⁽³⁸⁾, στην οποία εκτός από τους δέκα εκπροσώπους του κλάδου έλαβαν μέρος και επτά υπάλληλοι της Volkswagen AG, μεταξύ των οποίων ο διευθυντής πωλήσεων για τη Γερμανία, αναφέρονται τα εξής υπό τον τίτλο «οι έντεκα μεγαλύτερες εκπτώσεις»:

«Οι κατασκευαστές θα λάβουν και στο μέλλον υπόψη τους όλα τα νομικά μέτρα τα οποία μπορούν να συμβάλλουν σε περισσότερη πειθαρχία όσον αφορά τις τιμές στο εμπόριο προκειμένου να μην υποστεί βλάβη το γόητρο του προϊόντος και της μάρκας.»

- (43) Στο σημείο «6.4 συμπεριφορά όσον αφορά τις εκπτώσεις» του θέματος 6 «διάφορα» των πρακτικών της συνεδρίασης της γνωμοδοτικής επιτροπής εμπόρων του ίδιου κλάδου της 16ης Οκτωβρίου 1997 ⁽³⁹⁾, στην οποία έλαβαν μέρος εκτός από τους εκπροσώπους του κλάδου και δέκα συνεργάτες της Volkswagen AG, μεταξύ των οποίων και ο διευθυντής πωλήσεων για τη Γερμανία, αναφέρονται τα εξής:

«Ορισμένοι έμποροι προσέφεραν για το Golf A 4 πριν ακόμη διατεθεί στην αγορά τόσο μεγάλες εκπτώσεις σε σημείο που δεν είχε καμία απήχηση στο κοινό. Αυτή η βλαβερή για το γόητρο της μάρκας και του προϊόντος συμπεριφορά αποδοκιμάζεται και καταδικάζεται τόσο από τον σύνδεσμο εμπόρων όσο και από τους κατασκευαστές.»

3.5. Περαιτέρω μέτρα για την επιβολή της πειθαρχίας όσον αφορά τις τιμές στους εμπόρους

- (44) Ο έμπορος VW Bernard Rütz στο Konz δημοσίευσε μια αγγελία στην εβδομαδιαία έκδοση της εφημερίδας «Trierischer Volksfreund» στις 21/22 Σεπτεμβρίου 1996 με την οποία πρόσφερε το νέο VW Passat «στην ιδιαίτερα ευνοϊκή τιμή των 32 649 γερμανικών μάρκων περιλαμβανομένου του κόστους για την άδεια κυκλοφορίας καθώς και του κόστους παράδοσης» ⁽⁴⁰⁾.

Στις 2 Οκτωβρίου 1996 η Volkswagen AG έστειλε γραπτή προειδοποίηση ⁽⁴¹⁾ στον εν λόγω έμπορο. Η επιστολή αυτή ήταν σχεδόν ίδια με αυτή που απεστάλη στον έμπορο Binder. Μόνο η τελευταία παράγραφος ήταν διατυπωμένη διαφορετικά, ως εξής:

«Στην περίπτωση επανάληψης θα προβούμε σε νομικές ενέργειες.»

⁽³⁵⁾ Απάντηση της Volkswagen AG της 9ης Νοεμβρίου 1998 στην αίτηση παροχής πληροφοριών της Επιτροπής της 8ης Οκτωβρίου 1998, παράρτημα 2 (φύλλο 51).

⁽³⁶⁾ Απάντηση της Volkswagen AG της 9ης Νοεμβρίου 1998 στην αίτηση παροχής πληροφοριών της Επιτροπής της 8ης Οκτωβρίου 1998, παράρτημα 2 (φύλλο 50).

⁽³⁷⁾ Απάντηση της Volkswagen AG της 10ης Σεπτεμβρίου 1999 στο σημείο 6 της ανακοίνωσης αιτιάσεων.

⁽³⁸⁾ Απάντηση της Volkswagen AG της 9ης Νοεμβρίου 1998 στην αίτηση παροχής πληροφοριών της Επιτροπής της 8ης Οκτωβρίου 1998, παράρτημα 1 (φύλλο 46).

⁽³⁹⁾ Απάντηση της Volkswagen AG της 9ης Νοεμβρίου 1998 στην αίτηση παροχής πληροφοριών της Επιτροπής της 8ης Οκτωβρίου 1998, παράρτημα 1 (φύλλο 47).

⁽⁴⁰⁾ Φαξ της 1ης Οκτωβρίου 1996 προς την Volkswagen AG, περιοχή Κολωνίας (φύλλο 72).

⁽⁴¹⁾ Επιστολή της Volkswagen AG της 2ης Οκτωβρίου 1996 προς την Bernhard Rütz GmbH (φύλλο 71).

- (45) Ο έμπορος Rütz απάντησε σε αυτή την προειδοποίηση με την επιστολή του της 2ας Οκτωβρίου 1996 ⁽⁴²⁾. Στην επιστολή αυτή επισημαίνει ότι δεν αποδεικνύεται ότι ενήργησε κατά τρόπο αντίθετο προς τη σύμβαση εμπορικής αντιπροσώπευσης.
- (46) Ο έμπορος Gramling από την Καρλσρούη είχε δημοσιεύσει στην εβδομαδιαία έκδοση της εφημερίδας «Badische Neueste Nachrichten (BNN)» της 5ης Οκτωβρίου 1996 μια αγγελία για το νέο VW Passat προσφέροντάς το στην τιμή των 33 500 ⁽⁴³⁾ γερμανικών μάρκων. Αυτή η αγγελία εστάλη στην Volkswagen AG στις 7 Οκτωβρίου 1996 με το αίτημα να ενεργήσει αντίθετα προς την πρώτη εγκύκλιο της 26ης Σεπτεμβρίου 1996.
- (47) Με επιστολή της της 7ης Οκτωβρίου 1996 προς τον διευθυντή πωλήσεων για τη Γερμανία της Volkswagen AG η εταιρεία Autohaus Morrkorf αναφέρεται σ' αυτή την αγγελία που δημοσιεύθηκε στην BNN. Στην ίδια επιστολή αναφέρονται και τα εξής ⁽⁴⁴⁾:

«Επειδή, κ. Giffhorn, συμφωνήσατε με τη γνωμοδοτική επιτροπή εμπόρων ότι είναι επιβλαβής για την αγορά αυτή η συμπεριφορά δεν μπορώ να καταλάβω για ποιο λόγο ο κ. Hengehold καθώς και η εταιρεία Gramling δημοσιεύει τέτοιες αγγελίες. Για μένα αυτό είναι ακόμη μία απόδειξη ότι ο ανταγωνισμός μεταξύ των εμπόρων της ίδιας μάρκας συνεχίζεται.

Η προαναφερόμενη αντιπροσωπεία αυτοκινήτων δημοσίευσε και μια ακόμη αγγελία στην BNN της 21ης Σεπτεμβρίου 1996 προσφέροντας τα αυτοκίνητα σε τιμές κάτω του κόστους.»

- (48) Από ένα σημείωμα της Volkswagen AG, της περιφερειακής διεύθυνσης Südwest/Franken, προς τον διευθυντή πωλήσεων για τη Γερμανία της 7ης Οκτωβρίου 1996 προκύπτει ότι οι τιμές του εμπόρου Gramling ήταν μειωμένες κατά 7 % ⁽⁴⁵⁾. Στο ίδιο σημείωμα αναφέρονται και τα ακόλουθα:

«Είναι τελείως ακατανόητο ότι ο κ. Hengehold ως μέλος της γνωμοδοτικής επιτροπής εμπόρων ανήκει σ' αυτούς οι οποίοι προσφέρουν το νέο Passat, πριν ακόμη διατεθεί στην αγορά, με σημαντική έκπτωση. Επειδή ο κ. Hengehold ανήκει στην εταιρεία από τις 14 Οκτωβρίου 1996 επικοινωνήσα τηλεφωνικά με τον αρμόδιο διευθυντή πωλήσεων, τον κ. Seifried, και του ζήτησα να σταματήσει αμέσως αυτού του είδους τις προσφορές που βλάπτουν το γόητρο της εταιρείας και του δήλωσα ότι εμείς ως Volkswagen AG επιφυλασσομένα να λάβουμε και άλλα μέτρα.»

- (49) Σε μια επιστολή της Volkswagen AG της 16ης Οκτωβρίου 1996 ⁽⁴⁶⁾ προς την εταιρεία Autohaus Hirschauer που βρίσκεται στο Baierbrunn σχετικά με «τη χορήγηση εκπτώσεων για το Passat B 5» αναφέρονται τα εξής:

«Αξιότιμε κ. Hirschauer,

Με την επιστολή της 26ης Σεπτεμβρίου 1996 ο διευθυντής του τμήματος πωλήσεων κ. Peter Giffhorn σας ζήτησε να πειθαρχήσετε ως προς τις τιμές σε σχέση με το νέο Passat.

Στις 10 Οκτωβρίου 1996 ο πωλητής σας κ. Aurich προσέφερε τηλεφωνικώς έκπτωση που υπερέβαινε το 12 %. Αυτή τη συμπεριφορά τη θεωρούμε ως επιβλαβή για αυτή τη μάρκα του αυτοκινήτου, επειδή με τον τρόπο αυτό τίθεται υπό αμφισβήτηση η αξία του Passat πριν ακόμη αυτό διατεθεί στην αγορά.

Με το νέο Passat και με την ευνοϊκή σχέση ανάμεσα στην ποιότητα και την τιμή σας προσφέρετε η μεγάλη δυνατότητα να αυξήσετε τα κέρδη της εταιρείας σας.

Με την παρούσα σας προειδοποιούμε και σας ζητούμε να σταματήσετε αμέσως αυτή την τακτική.

(...)

⁽⁴²⁾ Επιστολή της Bernhard Rütz GmbH της 2ας Οκτωβρίου 1996 προς την Volkswagen AG, Vertrieb Deutschland (φύλλο 70).

⁽⁴³⁾ Φαξ της 7ης Οκτωβρίου 1996 προς την Volkswagen AG περιοχής Στουτγάρδης (φύλλο 53)· επιστολή μαζί με τα παραρτήματα της εταιρείας Autohauses Morrkorf της 7ης Οκτωβρίου 1996 προς την Volkswagen AG, διευθυντή πωλήσεων για τη Γερμανία (φύλλο 54 μέχρι 57).

⁽⁴⁴⁾ Επιστολή της αντιπροσωπείας Morrkorf της 7ης Οκτωβρίου 1996 προς την Volkswagen AG, διευθυντή πωλήσεων για τη Γερμανία (φύλλο 54 κ.ε).

⁽⁴⁵⁾ Εσωτερική ανακοίνωση της Volkswagen AG, περιφερειακή διεύθυνση Südwest/Franken, προς το διευθυντή πωλήσεων για τη Γερμανία της 7ης Οκτωβρίου 1996 (φύλλο 52).

⁽⁴⁶⁾ Επιστολή της Volkswagen AG, τμήμα πωλήσεων για τη Γερμανία, περιοχή Μονάχου, της 16ης Οκτωβρίου 1996 προς την εταιρεία Auto Hirschauer KG (φύλλο 69).

(50) Στις 10 Απριλίου 1997 έγινε μία σύσκεψη στο Baierbrunn όπου έλαβαν μέρος εκπρόσωποι της Volkswagen AG από την περιοχή του νότου και ο έμπορος Hirschauer. Στα πρακτικά της σύσκεψης της 10ης Απριλίου 1997 ⁽⁴⁷⁾ με τον τίτλο «ενοχλητική συμπεριφορά με τη χορήγηση εκπτώσεων του εμπόρου Hirschauer στο Baierbrunn» αναφέρονται τα εξής ως προς το περιεχόμενο των συζητήσεων: ο εκπρόσωπος της Volkswagen AG από την περιοχή του νότου επεσήμανε στους τρεις εκπροσώπους της εταιρείας Hirschauer ότι κατά το πρώτο εξάμηνο πουλήθηκαν 54 αυτοκίνητα εντός και 369 αυτοκίνητα εκτός του τομέα ευθύνης της εν λόγω εταιρείας. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η εταιρεία Hirschauer προσήλκυσε τους πελάτες της χάρη στις υψηλές εκπτώσεις που προσέφερε μέσω αγγελιών στις εφημερίδες. Σε αυτούς τους πελάτες όμως δεν θα μπορούσε και δεν παρεσχέθη καμία υπηρεσία συντήρησης.

(51) Καταγγέλθηκε επίσης ότι η εταιρεία Hirschauer δεν δραστηριοποιήθηκε επαρκώς στο δικό της τομέα ευθύνης, δεδομένου ότι μόνο το 54 % ⁽⁴⁸⁾ των πωλήσεων της έγιναν στο δικό της τομέα ευθύνης, ποσοστό που βρίσκεται κάτω του μέσου όρου που είναι το 72 %. Το σημείωμα τελειώνει με την επισήμανση ότι οι εκπρόσωποι της Volkswagen AG και της εν λόγω εταιρείας συμφώνησαν

«να σταθεροποιηθούν οι πωλήσεις σ' έναν αριθμό που να ανταποκρίνεται στο μέγεθος της εταιρείας μέσω των σχετικών οδηγιών προς τον κ. Aurich [συμπεριφορά όσον αφορά τις εκπτώσεις, αγορά των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων ⁽⁴⁹⁾ κ.λπ.]».

(52) Σ' αυτή τη συζήτηση με τον έμπορο Hirschauer αναφέρεται η επιστολή της Volkswagen AG, τμήμα πωλήσεων για τη Γερμανία της περιοχής του νότου, της 18ης Απριλίου 1997 ⁽⁵⁰⁾. Στην επιστολή με θέμα «Συμπεριφορά όσον αφορά τις εκπτώσεις» αναφέρονται τα εξής:

«Αξιότιμε κ. Hirschauer,

Με την παρούσα επιβεβαιώνουμε τα όσα συμφωνήθηκαν κατά τη διάρκεια της συνομιλίας που έγινε στις 10 Απριλίου 1997 στα γραφεία της Volkswagen της περιοχής νότου.

Επανερχόμαστε στο θέμα της αμετάβλητης και ενοχλητικής για την αγορά συμπεριφοράς σας όσον αφορά την προσφορά καινούριων αυτοκινήτων στο κοινό. Με την επιστολή μας της 16ης Οκτωβρίου 1996 είχαμε ήδη προειδοποιήσει την εταιρεία σας σχετικά με το θέμα αυτό.

Μαζί σας συζητήσαμε διεξοδικά ολόκληρη την κατάσταση και καταλήξαμε στη διαπίστωση ότι στη δική σας αγορά πουλάτε μόνο το 54 % των καινούριων αυτοκινήτων, ότι τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα που αγοράζετε δεν τα πουλάτε σε τελικούς καταναλωτές και ότι προσελκύετε τους πελάτες σας για την αγορά καινούριων αυτοκινήτων προσφέροντας σ' αυτούς μεγάλες εκπτώσεις.

Η συμπεριφορά αυτή αντίκειται προς τα επαγγελματικά ήθη, όπως φαίνεται άλλωστε και από το κακό αποτέλεσμα της εκμετάλλευσής που έχουμε στη διάθεση μας (μέτριο αποτέλεσμα, εν μέρει ζημιογόνο) των ετών 1994-1996.

Διαπιστώσαμε εξάλλου ότι ο πωλητής σας, κ. Aurich, έχει μεγάλη ελευθερία κινήσεων και 'σεις δεν μπορείτε πλέον να ελέγξετε τις πράξεις του.

Συμφωνήσαμε να καθορίσουμε εγγράφως με τον κ. Aurich ορισμένα μεγέθη, όπως π.χ. τον αριθμό των τεμαχίων, τις εκπτώσεις, τις αγορές μεταχειρισμένων αυτοκινήτων κ.λπ. και να τις προσαρμόσουμε στο μέγεθος της επιχείρησής σας, καθώς και στο μέγεθος της αγοράς.

Θα θέλαμε ακόμη μία φορά να επισημάσουμε ότι είναι προς το κοινό μας συμφέρον (γότηρο), διαφορετικά θα είναι αναπόφευκτες οι συνέπειες για τα δικαιώματα που προκύπτουν από τη σύμβαση.

(...)

⁽⁴⁷⁾ Πρακτικά συζητήσεων της 10ης Απριλίου 1997 της Volkswagen AG, περιοχή νότου (φύλλο 68).

⁽⁴⁸⁾ Αυτό το ποσοστό περιλαμβάνεται στα πρακτικά των συζητήσεων αλλά δεν ανταποκρίνεται στα προαναφερόμενα απόλυτα ποσά πωλήσεων.

⁽⁴⁹⁾ Παρατήρηση της Επιτροπής: GW = μεταχειρισμένα αυτοκίνητα.

⁽⁵⁰⁾ Επιστολή της Volkswagen AG, τμήμα πωλήσεων για τη Γερμανία, περιοχή νότου, της 18ης Απριλίου 1997 προς την εταιρεία Auto Hirschauer KG (φύλλο 66).

- (53) Η εταιρεία Autohaus Tiemeyer στο Bochum έστειλε το Σεπτέμβριο του 1998 μία διαφημιστική επιστολή στους πελάτες της και τους καλούσε να παρευρεθούν σε μία έκθεση που θα γινόταν στα κτίρια της το Σάββατο 12 Σεπτεμβρίου 1998 ⁽⁵¹⁾. Στην επιστολή αναφέρονται τα εξής:
- «Εδώ μπορείτε με την ησυχία σας να περιεργαστείτε τα τελευταία μοντέλα της Volkswagen και της Audi. Έχουμε προετοιμάσει επίσης για σας πολυάριθμες ειδικές προσφορές.
- Κατά τη διάρκεια αυτής της έκθεσης θα γίνουν οι ακόλουθες προσφορές:
- το συνεργείο μας παρέχει 20 % έκπτωση επί του κόστους εργασίας,
 - η αποθήκη ανταλλακτικών μας 15 % έκπτωση για όλα τα ανταλλακτικά,
 - το τμήμα μεταχειρισμένων αυτοκινήτων 10 % έκπτωση για όλα τα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα,
 - το τμήμα καινούριων αυτοκινήτων 10 % για όλα τα αυτοκίνητα.».
- (54) Η Volkswagen AG στην επιστολή της που έστειλε στις 13 Οκτωβρίου 1998 ⁽⁵²⁾ προς την εταιρεία Autohaus Tiemeyer αναφέρει τα εξής:
- «Επ' ευκαιρία της έκθεσης που οργανώσατε στα κτίριά σας στείλατε διαφημιστικές επιστολές προς τους πελάτες σας προσφέροντάς τους παρά πολύ υψηλές εκπτώσεις για τα καινούρια αυτοκίνητα, τα ανταλλακτικά και τις εργασίες στα συνεργεία σας.
- Εκτός του ότι θεωρούμε αυτή τη διαφήμιση ως ιδιαίτερα βλαβερή για το γόητρο της μάρκας, σας επισημαίνουμε ότι παραβιάσατε και το νόμο σχετικά με τις εκπτώσεις.
- Για το λόγο αυτό, σας παρακαλούμε να αποφύγετε στο μέλλον παρόμοιες διαφημιστικές προσφορές.».
- (55) Η εταιρεία Autohaus Tiemeyer απάντησε στις 19 Οκτωβρίου 1998 στην Volkswagen AG επισημαίνοντας τα εξής:
- «... αναφερόμενοι στη σημερινή μας συνομιλία σχετικά με την έκθεση που οργανώσαμε στις εγκαταστάσεις μας, σας γνωστοποιούμε ότι δεν θα οργανώσουμε πλέον τέτοιες εκδηλώσεις και αναγνωρίζουμε ότι με την ενέργειά μας αυτή ξεφύγαμε από το στόχο μας ... ⁽⁵³⁾».

4. ΑΡΘΡΟ 81 (ΠΡΩΗΝ ΑΡΘΡΟ 85) ⁽⁵⁴⁾ ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1

4.1. Συμφωνία μεταξύ επιχειρήσεων

- (56) Η Volkswagen AG και οι συμβεβλημένοι με αυτήν έμποροι είναι επιχειρήσεις κατά την έννοια του άρθρου 81 παράγραφος 1.
- (57) Οι τρεις εγκύκλιοι (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 33 έως 35) αφορούν τις συμβατικές σχέσεις της Volkswagen AG με τους εμπόρους. Οι εγκύκλιοι προσδιορίζουν ακριβέστερα αυτές τις σχέσεις όσον αφορά τις τιμές κατά την έννοια ότι οι έμποροι θα πρέπει να θεωρούν τις ενδεικτικές τιμές των καταλόγων για το νέο VW Passat όχι ως μη δεσμευτικές αλλά κυρίως ως δεσμευτικές τιμές και σε κάθε περίπτωση να χορηγούν μικρές εκπτώσεις. Στην πρώτη εγκύκλιο της 26ης Σεπτεμβρίου 1996 αυτή η υπόδειξη συμπληρώθηκε με το αίτημα ότι οι έμποροι επιθυμούν «να ανακοινώνονται όλες οι αγγελίες των συνεργατών της Volkswagen». Επομένως οι εγκύκλιοι καθορίζουν την πολιτική πωλήσεων της Volkswagen AG για ένα συγκεκριμένο μοντέλο επιβατικού αυτοκινήτου. Σύμφωνα με την πάγια νομολογία του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου ⁽⁵⁵⁾, η ενσωμάτωση στο δίκτυο των εμπόρων σημαίνει ότι οι συμβαλλόμενοι έμποροι αποδέχονται ρητά ή σιωπηρά την πολιτική πωλήσεων του κατασκευαστή. Για το λόγο αυτό, οι εγκύκλιοι αποτελούν μέρος των συμφωνιών της Volkswagen AG με τους συμβεβλημένους με αυτήν εμπόρους και θα πρέπει να θεωρηθούν ως μέρος μιας διαρκούς επαγγελματικής σχέσης που βασίζεται στην υπάρχουσα γενική συμφωνία (στη σύμβαση εμπορικής αντιπροσώπευσης).

⁽⁵¹⁾ Επιστολή της εταιρείας H. Tiemeyer KG της 9ης Σεπτεμβρίου 1998 προς τους πελάτες (φύλλο 64 κ.ε.).

⁽⁵²⁾ Επιστολή της Volkswagen AG, τμήμα πωλήσεων για τη Γερμανία, σύνδεσμος εμπόρων, της 13ς Οκτωβρίου 1998 (φύλλο 62).

⁽⁵³⁾ Επιστολή H. Tiemeyer KG προς τους πελάτες στις 9 Σεπτεμβρίου 1998 (φύλλο 64 κ.ε.) (πρωτότυπο στα γερμανικά).

⁽⁵⁴⁾ Ένα μέρος της περιόδου των παραβάσεων βρίσκεται πριν την έναρξη της ισχύος της σύμβασης του Άμστερνταμ την 1η Μαΐου 1999, όταν το τωρινό άρθρο 81 της συνθήκης ΕΚ ήταν ακόμη το άρθρο 85 της συνθήκης ΕΚ. Στο εξής αναφερόμαστε μόνο στο άρθρο 81, επειδή το περιεχόμενο της διάταξης παρέμεινε αμετάβλητο, παρά το γεγονός ότι άλλαξε ο αριθμός του άρθρου με την σύμβαση του Άμστερνταμ.

⁽⁵⁵⁾ Βλέπε απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου της 25ης Οκτωβρίου 1983, AEG/Επιτροπή, 107/82, Συλλογή νομολογίας του Δικαστηρίου 1983, σ. 3151 (σ. 3195): απόφαση Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου της 17ης Σεπτεμβρίου 1985, Ford/Επιτροπή, 25 και 26/84, Συλλογή νομολογίας του Δικαστηρίου 1985, σ. 2725 (σ. 2743).

- (58) Οι προειδοποιήσεις που εστάλησαν σε πέντε εμπόρους Volkswagen (βλέπε παραπάνω αιτιολογικές σκέψεις 29 κ.ε. και 44 κ.ε.), εκ των οποίων η επιστολή προς την Autohaus Binder της 24.9.1996 (βλέπε παραπάνω αιτιολογική σκέψη 30) που είχε σταλεί λίγο πριν από τις τρεις εγκυκλίους οι οποίες απευθύνονταν προς όλους τους γερμανούς πωλητές, αφορούσαν τις συμβατικές σχέσεις της Volkswagen AG με τους εμπόρους της. Προσδιορίζουν μάλιστα τις σχέσεις όσον αφορά τη συμπεριφορά των εμπόρων σχετικά με τις τιμές κατά την έννοια ότι οι έμποροι αυτοί θα πρέπει να αλλάξουν την τιμολογιακή τους πολιτική και να αναφέρουν στις διαφημίσεις τους σχετικά με το VW Passat τη μη δεσμευτική ενδεικτική τιμή που προτείνει η Volkswagen AG και κατά την πώληση να ζητούν την ίδια τιμή. Αυτές οι προειδοποιήσεις οι οποίες ενδέχεται να έχουν νομικές συνέπειες για τους εμπόρους στην περίπτωση που δεν τηρήσουν τις οδηγίες, αποτελούν για το λόγο αυτό επίσης μέρος των συμφωνιών της Volkswagen AG με τους προειδοποιηθέντες εμπόρους.
- (59) Γενικά διαπιστώνεται ότι υπήρχε ένα σύστημα συμφωνιών ανάμεσα στην Volkswagen AG και στους γερμανούς εμπόρους της αποτελούμενο από τις τρεις εγκυκλίους και τις παρατηρήσεις που εστάλησαν σε κάθε έμπορο και το οποίο χρησίμευσε για την επιβολή πειθαρχίας όσον αφορά τις τιμές σε σχέση με το νέο VW Passat. Αυτός ο στόχος επιβεβαιώθηκε άλλωστε και κατά τις συσκέψεις της Volkswagen AG με την γνωμοδοτική επιτροπή εμπόρων (βλέπε παραπάνω αιτιολογικές σκέψεις 42 κ.ε.).
- (60) Η Volkswagen AG δεν συμφωνεί ότι τα διαπιστωθέντα μέτρα αποτελούν συμφωνίες κατά την έννοια του άρθρου 81 παράγραφος 1. Πιστεύει ότι τα αμφισβητούμενα μέτρα αποτελούν μονομερείς ενέργειες, οι οποίες δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του εν λόγω άρθρου ⁽⁵⁶⁾. Ενώ στις υποθέσεις της AEG ⁽⁵⁷⁾ και της Ford ⁽⁵⁸⁾ που ανέφερε η Επιτροπή, καθώς και στην υπόθεση BMW ⁽⁵⁹⁾, επρόκειτο για την ερμηνεία μιας συμβατικής διάταξης ή για το ουσιαστικό πεδίο εφαρμογής μιας διάταξης, στη σύμβαση δε γίνεται λόγος για την επίμαχη πολιτική τιμών. Αντίθετα, η πολιτική αυτή αντικείμεται στο άρθρο 8 σημείο 1 της σύμβασης εμπορικής αντιπροσώπευσης, σύμφωνα με το οποίο επιτρέπονται μόνο οι μη δεσμευτικές συστάσεις τιμών του κατασκευαστή. Για το λόγο αυτό η επίμαχη πολιτική πωλήσεων της Volkswagen δεν είχε γίνει σιωπηρά αποδεκτή, όπως ισχυρίζεται η Επιτροπή, από τους εμπόρους κατά τη σύναψη της σύμβασης.
- (61) Αυτή η άποψη της Volkswagen AG δεν μπορεί να γίνει δεκτή για πολλούς λόγους.
- (62) Πρώτον, το Πρωτοδικείο στην απόφαση του σχετικά με την υπόθεση «Volkswagen» αναφερόμενο στις αποφάσεις σχετικά με τις υποθέσεις «Ford» και «BMW», διευκρίνισε ότι οι συστάσεις προς τους αντισυμβαλλόμενους αποτελούν συμφωνία στο βαθμό που «(επεδίωκαν) να επηρεάσουν τους ... αντισυμβαλλόμενους όσον αφορά την εκπλήρωση της σύμβασης με (τον κατασκευαστή ή τον εισαγωγέα)» ⁽⁶⁰⁾. Είναι σαφές ότι η προϋπόθεση αυτή πληρούτο στη συγκεκριμένη περίπτωση. Εάν η σύμβαση περιείχε μία ειδική ρήτρα στην οποία θα βασιζόταν η επίμαχη σύσταση της Volkswagen AG ή εάν αυτή η σύσταση ήταν αντίθετη προς μία άλλη συμβατική ρήτρα δεν έχει καμία σημασία.
- (63) Δεύτερον, δεν μπορούν να γίνουν δεκτοί οι ισχυρισμοί ότι δεν αναφερόταν τίποτα στη σύμβαση ή ότι η σύσταση ήταν αντίθετη προς το άρθρο 8 σημείο 1 της σύμβασης.
- (64) Όπως προκύπτει από τα έγγραφα, οι συστάσεις της Volkswagen AG βασιζόνταν στο άρθρο 2 σημείο 6 της σύμβασης εμπορικής αντιπροσώπευσης με την VW/Audi ⁽⁶¹⁾, καθώς και στο άρθρο 2 σημείο 1 της σύμβασης εμπορικής αντιπροσώπευσης με τη Volkswagen ⁽⁶²⁾. Σύμφωνα με αυτά, οι έμποροι VW είναι υποχρεωμένοι «να εκπροσωπούνται να προωθούν με κάθε τρόπο τα συμφέροντα της VW AG, του τμήματος πωλήσεων της Volkswagen, καθώς και της μάρκας Volkswagen. Επομένως ο έμπορος θα πρέπει να συμμορφωθεί προς όλες τις συστάσεις που εξυπηρετούν τους στόχους της σύμβασης όσον αφορά την πώληση καινούριων αυτοκινήτων Volkswagen και ανταλλακτικών, την εξυπηρέτηση των πελατών, την προώθηση των πωλήσεων, τη διαφήμιση, την κατάρτιση καθώς και τη διασφάλιση της απόδοσης των διάφορων τομέων της Volkswagen». Σ' αυτή τη διάταξη αναφέρεται ρητά η αποτρεπτική επιστολή προς τους εμπόρους Binder της 24ης Σεπτεμβρίου 1996 (βλέπε παραπάνω αιτιολογική σκέψη 29) και Rütz της 2ας

⁽⁵⁶⁾ Βλέπε σημεία 2, 14 και ιδίως 15 μέχρι 19 της απάντησης της Volkswagen AG της 10ης Σεπτεμβρίου 1999 στην ανακοίνωση αιτιάσεων.

⁽⁵⁷⁾ Όπως παραπάνω, βλέπε υποσημείωση 55.

⁽⁵⁸⁾ Όπως παραπάνω, βλέπε υποσημείωση 55.

⁽⁵⁹⁾ Απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου της 24ης Οκτωβρίου 1995, C-70/93, BMW/BMW ALD Autoleasing, Συλλογή νομολογίας του Δικαστηρίου S. I-3459, 3467 κ.ε.

⁽⁶⁰⁾ Απόφαση του Πρωτοδικείου της 6ης Ιουλίου 2000, T-62/98, Volkswagen/Επιτροπή, σημείο 236.

⁽⁶¹⁾ Στην έκδοση του Ιανουαρίου 1989. Η διάταξη που περιλαμβάνεται σ' αυτήν μεταφέρθηκε σχεδόν αυτολεξεί στην παράγραφο 2 σημείο 1 της σύμβασης εμπορικής αντιπροσώπευσης της Volkswagen του Σεπτεμβρίου του 1995.

⁽⁶²⁾ Στην έκδοση του Σεπτεμβρίου του 1995. Από την 1η Ιανουαρίου 1998 ίσχυσε μια νέα έκδοση στην οποία η διάταξη αυτή παρέμεινε αμετάβλητη (πάντα στην παράγραφο 1 σημείο 1).

Οκτωβρίου 1996 (βλέπε παραπάνω αιτιολογική σκέψη 44). Ακριβέστερα, η συμπεριφορά αυτών των εμπόρων όσον αφορά τις τιμές χαρακτηρίζεται ως «επιβλαβής για το γόητρο» και τους γίνεται «σύσταση να μην δημοσιεύσουν πλέον παρόμοιες αγγελίες». Στα άλλα σχετικά έγγραφα δεν γίνεται αναφορά σε κάποια συγκεκριμένη διάταξη της σύμβασης εμπορικής αντιπροσώπευσης αλλά γίνεται σαφές ότι η Volkswagen AG στη συγκεκριμένη περίπτωση θέλησε να διευκρινίσει μέσω των κατάλληλων «συστάσεων» ότι το γενικό καθήκον των εμπόρων είναι να εκπροσωπούν και να προωθούν τα συμφέροντα του κατασκευαστή. Από την πρώτη και τη τρίτη εγκύκλιο, από τις συζητήσεις με το σύνδεσμο εμπόρων (VW και Audi) καθώς και με τη γνωμοδοτική επιτροπή εμπόρων (VW) και από τις επιστολές προς τους εμπόρους Crawling, Hirschauer και Tiemeyer, γίνεται σαφές ότι η Volkswagen AG πιστεύει ότι η χορήγηση υψηλότερων εκπτώσεων παραβλάπτει αισθητά αυτά τα συμφέροντα. Οι εκπτώσεις αυτές χαρακτηρίζονται ως «επιβλαβείς για το γόητρο» καθώς και ως «επιβλαβείς για το προϊόν».

- (65) Δεν μπορεί επίσης να γίνει λόγος περί «αντίφασης» της προαναφερόμενης σύστασης και του άρθρου 8 σημείο 1 της σύμβασης εμπορικής αντιπροσώπευσης. Σύμφωνα με τη διάταξη αυτή, «η VW AG (κάνει) ... μη δεσμευτικές συστάσεις όσον αφορά τις τιμές πώλησης και τις εκπτώσεις». Αυτές οι συστάσεις λαμβάνονται υπόψη σύμφωνα με τα επόμενα σημεία αυτής της διάταξης κατά τον υπολογισμό των τιμών και κατά τις αξιώσεις διακανονισμού, οι οποίες ισχύουν ανάμεσα στον έμπορο και τον κατασκευαστή. Το γεγονός ότι ο μηχανισμός αυτός περιέχει το δικαίωμα του κατασκευαστή να διατυπώνει μη δεσμευτικές συστάσεις για τις τιμές δεν αποτελεί κάποια ειδική εγγύηση υπέρ του εμπόρου ότι ο κατασκευαστής θα αποφύγει στο μέλλον να κάνει προτάσεις για δεσμευτικές τιμές, π.χ. στα πλαίσια του άρθρου 2 σημείο 1 της σύμβασης εμπορικής αντιπροσώπευσης.
- (66) Η ερμηνεία αυτή βασίζεται κατά μεγάλο μέρος στη συμπεριφορά των εμπλεκόμενων μερών. Εάν οι επίμαχες συστάσεις δεν καλύπτονταν από τη σύμβαση εμπορικής αντιπροσώπευσης ή εάν ήταν αντίθετες προς αυτήν, όπως ισχυρίζεται τώρα η Volkswagen AG (εκ των υστέρων), δεν θα μπορούσε ο κατασκευαστής να απειλήσει τους εμπόρους ότι θα ελάμβανε μέτρα εναντίον τους στα πλαίσια της σύμβασης εμπορικής αντιπροσώπευσης. Επομένως ο ισχυρισμός της Volkswagen AG ⁽⁶³⁾, ότι «δεν θα ελάμβανε μέτρα στην περίπτωση που ένας έμπορος δεν θα συμμορφωνόταν προς τις συστάσεις για τις τιμές» βρίσκεται σε πλήρη αντίθεση με τα σχετικά έγγραφα. Με τις προαναφερόμενες επιστολές απειλήθηκαν οι έμποροι Binder και Rütz ότι στην «περίπτωση επανάληψης» θα «καταγγελλόταν η σύμβαση εμπορίας» και θα «λαμβάνονταν νομικά μέτρα» εναντίον τους. Επίσης με την επιστολή της προς την εταιρεία Autohaus Hirschauer της 18ης Απριλίου 1997 (βλέπε παραπάνω αιτιολογική σκέψη 52) η Volkswagen AG απείλησε ότι «θα ήταν αναπόφευκτες οι συνέπειες για τα συμβατικά δικαιώματα» στην περίπτωση που οι έμποροι δεν άλλαζαν τη συμπεριφορά τους. Από τις απαντητικές επιστολές των εμπόρων Binder της 27ης Σεπτεμβρίου 1995 (βλέπε παραπάνω αιτιολογική σκέψη 31) και Rütz της 2ας Οκτωβρίου 1996 (βλέπε παραπάνω αιτιολογική σκέψη 45) προκύπτει επίσης ότι οι επιπληγνέτες έμποροι απάντησαν σ' αυτές τις προειδοποιήσεις επικαλούμενοι της σχετικές συμβάσεις. Διαφώνησαν μάλιστα με την Volkswagen AG, ισχυριζόμενοι ότι δεν παρεβίασαν το γράμμα της αρχικής σύμβασης που είχε υπογραφεί ανάμεσα στον κατασκευαστή και στους εμπόρους, θεώρησαν όμως ότι οι συστάσεις που τους έγιναν αποτελούσαν διευκρίνιση της σύμβασης σύμφωνα με τις επιθυμίες της Volkswagen AG. Έτσι, ο έμπορος Binder απάντησε στη Volkswagen AG ότι έδωσε εντολή στους αρμόδιους συνεργάτες του να μην δημοσιεύσουν στο μέλλον αγγελίες σαν αυτές οι οποίες επικρίθηκαν από τον κατασκευαστή. Κανένας από τους εμπόρους δεν ισχυρίστηκε ότι η εντολή που έδωσε η Volkswagen AG δεν εμπίπτει στη σύμβαση εμπορικής αντιπροσώπευσης.
- (67) Προς την ίδια κατεύθυνση είναι και οι δηλώσεις των εκπροσώπων των εμπόρων καθώς και των μεμονωμένων εμπόρων. Οι ημερήσιες διατάξεις των διάφορων συσκέψεων του προεδρείου του συνδέσμου των εμπόρων, οι οποίες έγιναν μετά την καθιέρωση της επίμαχης πολιτικής μέσω της Volkswagen, διευκρινίζουν γενικά τη στάση του συνδέσμου απέναντι στα μέτρα του κατασκευαστή, τα οποία οδηγούν σε περισσότερη πειθαρχία όσον αφορά τις τιμές. Τα μέτρα αυτά δεν θεωρούνται κατά κανένα τρόπο ότι δεν έχουν καμία σχέση με τη σύμβαση και μάλιστα επιδοκιμάζονται (βλέπε παραπάνω αιτιολογική σκέψη 36 κ.ε.). Κατά τον ίδιο τρόπο εκφράστηκαν και οι εκπρόσωποι των εμπόρων στην γνωμοδοτική επιτροπή εμπόρων της Volkswagen, όπως προκύπτει από τα πρακτικά των συνεδριάσεων της 16ης Ιουνίου 1997 και της 16ης Οκτωβρίου 1997 (βλέπε παραπάνω αιτιολογικές σκέψεις 42 και 43). Σύμφωνα με τα τελευταία πρακτικά, ο σύνδεσμος εμπόρων χαρακτηρίζει τις μεγάλες εκπτώσεις σε σχέση με ένα άλλο νεοεισαχθέν μοντέλο ως «επιβλαβή για τη μάρκα και το προϊόν συμπεριφορά», την οποία «αποδοκιμάζει και καταδικάζει ρητά». Τέλος, ο έμπορος Motzkorf χαρακτήρισε ως «επιβλαβείς για τη μάρκα» τις μεγάλες εκπτώσεις ενός άλλου εμπόρου και δεν δίστασε μάλιστα να καταγγείλει αυτή τη συμπεριφορά σύμφωνα με την υπόδειξη της πρώτης εγκυκλίου της Volkswagen AG.
- (68) Δεν είναι βέβαιο αν και σε ποια έκταση τροποποίησαν οι γερμανοί έμποροι Volkswagen τις τιμές τους με βάση αυτές τις εγκυκλίους και τις προτροπές.

⁽⁶³⁾ Απάντηση της Volkswagen AG της 10ης Σεπτεμβρίου 1999 στην ανακοίνωση αιτιάσεων, σημείο 17.

- (69) Δεν μπορεί επίσης να γίνει δεκτό το επιχείρημα της Volkswagen AG που διατυπώθηκε εκ των υστέρων στα πλαίσια της διοικητικής διαδικασίας, ότι οι εγκύκλιοι και προειδοποιήσεις έγιναν εκτός των πλαισίων της σύμβασης εμπορικής αντιπροσώπευσης και ότι προσέκρουαν μάλιστα προς αυτήν.

4.2. Περιορισμός του ανταγωνισμού

- (70) Από όσα αναφέρονται παρακάτω προκύπτει ότι τα εν λόγω μέτρα περιορίσι σημαντικά τον ανταγωνισμό. Αυτό άλλωστε δεν το αμφισβήτησε η Volkswagen A στην απάντηση που έδωσε σχετικά με την ανακοίνωση αιτιάσεων.

4.2.1. Στόχος των μέτρων: περιορισμός του ανταγωνισμού

- (71) Ο δεδηλωμένος στόχος των τριών εγκυκλίων της Volkswagen AG, καθώς και των προειδοποιήσεων προς τους εμπόρους, ήταν να αναγκάσουν όλους τους εμπόρους Volkswagen ⁽⁶⁴⁾ να μην ξεφύγουν ή τουλάχιστον να μην ξεφύγουν πολύ από τις «μη δεσμευτικές» τιμές καταλόγου. Στόχος των μέτρων λοιπόν ήταν ο καθορισμός των τιμών πώλησης, δηλαδή ο περιορισμός του ανταγωνισμού ανάμεσα στους εμπόρους της ίδιας μάρκας όσον αφορά τις τιμές. Πρόκειται επομένως για μια περίπτωση καθορισμού των τιμών σύμφωνα με το άρθρο 81 παράγραφος 1 στοιχείο α).
- (72) Η Volkswagen AG ισχυρίζεται όσον αφορά τον έμπορο Tiemeyer ότι παρεβίασε το γερμανικό νόμο περί εκπτώσεων και ότι δεν πρόκειται για περιορισμό του ανταγωνισμού. Ως προς το σημείο αυτό θα πρέπει να επισημανθεί ότι ο νόμος για τις εκπτώσεις απαγορεύει μόνο την ανακοίνωση συγκεκριμένων τιμών, οι οποίες αποτελούν το αποτέλεσμα «εκπτώσεων» (άνω του 3 %) σε σχέση με τις «κανονικές» τιμές. Αντιθέτως, δεν απαγορεύεται στους εμπόρους να ανακοινώνουν τις τιμές χωρίς όμως να τις παρουσιάζουν ως αποτέλεσμα εκπτώσεων. Την Volkswagen δεν την ενδιέφερε —ή τουλάχιστον δεν την ενδιέφερε μόνο— ο ανεπίτρεπτος κατά την άποψη της τρόπος ανακοίνωσης με βάση το νόμο περί εκπτώσεων αλλά το ίδιο το επίπεδο των τιμών.

4.2.2. Η επίπτωση των μέτρων

- (73) Η Volkswagen AG ισχυρίζεται επίσης ότι οι διάφορες εγκύκλιοι δεν προκάλεσαν καμία μεταβολή της συμπεριφοράς των εμπόρων και ότι οι έμποροι συνέχισαν να προσφέρουν εκπτώσεις που κυμαίνονταν γύρω στο 10 % της προτεινόμενης τιμής καταλόγου ⁽⁶⁵⁾.
- (74) Στη συγκεκριμένη περίπτωση είναι δύσκολο να προσδιορισθεί η ακριβής συμπεριφορά των εμπόρων. Δεν πρόκειται άλλωστε περί αυτού. Σύμφωνα με την πάγια νομολογία, αρκεί για την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 1 τα σχετικά μέτρα, όπως στη συγκεκριμένη περίπτωση (βλέπε αιτιολογική σκέψη 71 κ.ε.), να επιδιώκουν τον περιορισμό του ανταγωνισμού. Αντίθετα δεν χρειάζεται να αποδειχθεί ότι προκάλεσαν πράγματι αυτόν τον περιορισμό ⁽⁶⁶⁾.

4.2.3. Αισθητός περιορισμός του ανταγωνισμού

- (75) Ο αισθητός περιορισμός του ανταγωνισμού όσον αφορά τις τιμές μέσω των εγκυκλίων και των προειδοποιήσεων προς τους εμπόρους, των οποίων ο στόχος επιβεβαιώθηκε και κατά τις συνεδριάσεις της γνωμοδοτικής επιτροπής εμπόρων, προκύπτει στη συγκεκριμένη περίπτωση από την εξέταση των ακόλουθων παραμέτρων:

⁽⁶⁴⁾ Το γεγονός ότι ο έμπορος Rütz εγκατέλειψε το δίκτυο εμπόρων περί τα τέλη του 1997 δεν είναι σημαντικό, επειδή συνεχίστηκε η παράβαση για όλους τους (υπόλοιπους) εμπόρους αυτού του δικτύου.

⁽⁶⁵⁾ Σημείο 21 της απάντησης της Volkswagen AG στην ανακοίνωση αιτιάσεων με παραπομπή στην απάντηση της της 9ης Νοεμβρίου 1998 στην αίτηση παροχής πληροφοριών της Επιτροπής (βλέπε αιτιολογική σκέψη 22 της απόφασης αυτής).

⁽⁶⁶⁾ Βλέπε π.χ. απόφαση του Πρωτοδικείου της 6ης Απριλίου 1995, T-143/89, Ferriere Nord/Επιτροπή, Συλλογή νομολογίας Δικαστηρίου 1995, II-917· απόφαση του Πρωτοδικείου της 6ης Ιουλίου 2000, T- 62/98, Volkswagen/Επιτροπή, Συλλογή νομολογίας Δικαστηρίου 2000, II-2707, σημείο 178· απόφαση του Πρωτοδικείου της 19ης Μαΐου 1999, Acciauto/Επιτροπή, T-176/95, Συλλογή νομολογίας Δικαστηρίου 1999 σ. II-1635, σημείο 106· ανακοίνωση της Επιτροπής, κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς, ΕΕ αριθ. C 291 της 13.10.2000, σ. 1 κ.ε, σημείο 7.

- (76) Καταρχήν τα αμφισβητούμενα μέτρα αποσκοπούσαν στον καθορισμό των τιμών πώλησης και κατά συνέπεια στην εξάλειψη ενός σημαντικού ανταγωνιστικού στοιχείου, της δυνατότητας χορήγησης εκπτώσεων. Η σημασία αυτού του ανταγωνιστικού παράγοντα για το εμπόριο αυτοκινήτων επιβεβαιώνεται από το άρθρο 6 παράγραφος 1 σημείο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1475/95 της Επιτροπής, της 28ης Ιουνίου 1995, σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 1 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών πώλησης και εξυπηρέτησης μετά την πώληση αυτοκινήτων οχημάτων ⁽⁶⁷⁾ ⁽⁶⁸⁾. Σύμφωνα με το άρθρο αυτό, δεν ισχύει η απαλλαγή όταν περιορίζει την ελευθερία του εμπόρου να καθορίζει τις τιμές και τις εκπτώσεις κατά τη μεταπώληση των προϊόντων της συμφωνίας ⁽⁶⁹⁾.
- (77) Δεύτερον, αποσκοπούσαν στη σημαντική απόκλιση της συμπεριφοράς των εμπόρων όσον αφορά τις τιμές από την κανονική ανταγωνιστική συμπεριφορά. Σύμφωνα με την Volkswagen AG, οι γερμανοί έμποροι Volkswagen χορήγησαν εκπτώσεις όσον αφορά το σύνολο των εμπορευμάτων τους και των υπηρεσιών τους οι οποίες ανήλθαν κατά μέσο όρο στο 9,7 % (1995), στο 10,1% (1996) και στο 9,9 % (1997) σε σχέση με τις προτεινόμενες τιμές καταλόγου (βλέπε παραπάνω αιτιολογική σκέψη 22). Όσον αφορά τα καινούρια μοντέλα αυτοκινήτων χορηγούνται ως επί το πλείστον χαμηλότερες εκπτώσεις σύμφωνα με αυτά τα στοιχεία ⁽⁷⁰⁾ σε σχέση με τα παλαιότερα μοντέλα. Αυτό όμως δεν συνέβη στην περίπτωση του νέου μοντέλου VW Passat: ένας από τους προειδοποιηθέντες εμπόρους (βλέπε παραπάνω αιτιολογική σκέψη 48) προσέφερε αυτό το μοντέλο με έκπτωση 7 % και ένα άλλος με έκπτωση 12 % (βλέπε παραπάνω αιτιολογική σκέψη 49). Το ύψος αυτών των εκπτώσεων, οι οποίες θα έπρεπε αν ήταν δυνατόν να εκμηδενισθούν μέσω των αμφισβητούμενων μέτρων, δίνει μία εικόνα του ανταγωνιστικού κλίματος που θα επικρατούσε αν δεν υπήρχαν αυτά τα μέτρα. Η Volkswagen AG άλλωστε παραδέχεται ότι «δεν υπάρχει έμπορος που να μην χορηγεί εκπτώσεις» ⁽⁷¹⁾.
- (78) Τρίτον, ο προαναφερόμενος περιορισμός του ανταγωνισμού όσον αφορά τις τιμές αφορούσε όλους τους γερμανούς εμπόρους του επιλεκτικού και αποκλειστικού δικτύου πωλήσεων της Volkswagen AG και αποσκοπούσε ειδικότερα στον περιορισμό του ανταγωνισμού ανάμεσα στους γερμανούς εμπόρους Volkswagen αλλά και τον περιορισμό του ανταγωνισμού ανάμεσα στους γερμανούς και στους αλλοδαπούς εμπόρους Volkswagen. Στο επόμενο κεφάλαιο 4.3 εξετάζεται λεπτομερέστερα η τελευταία άποψη.
- (79) Τέταρτον, το VW Passat αν ληφθούν υπόψη τα στοιχεία όσον αφορά τις πωλήσεις καθώς και τη κατηγορία στην οποία ανήκει είναι ένα μοντέλο που έχει μεγάλη ζήτηση στη Γερμανία. Στην κατηγορία Δ το VW Passat κατείχε στην αγορά της Γερμανίας το 1997, δηλαδή λίγο πριν διατεθεί στην αγορά, το 15 % και ήταν μετά το Opel Vectra το αυτοκίνητο με τις μεγαλύτερες πωλήσεις. Το πρώτο εξάμηνο του 1998, μάλιστα, το ποσοστό αυτό σ' αυτήν την κατηγορία στην αγορά της Γερμανίας ανήλθε στο 16 %. Ο περιορισμός του ανταγωνισμού αφορούσε όλες τις παραδόσεις καινούριων αυτοκινήτων VW Passat στη Γερμανία. Ακόμη και αν δεν περιοριστούμε σε αυτή τη κατηγορία Δ, στην οποία ανήκει το VW Passat, αλλά συνυπολογίσουμε και τις παραπλήσιες κατηγορίες Γ και Ε, το ποσοστό του μοντέλου αυτού στην αγορά της Γερμανίας κατά το έτος 1997 υπερέβη το 6 %, το οποίο θεωρείται αρκετά σημαντικό, θα πρέπει επίσης να επισημανθεί ότι η εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 1 δεν αποκλείεται στην περίπτωση των (κάθετα) καθορισμένων τιμών μετά τη γνωστοποίηση των συμφωνιών μικρότερης σημασίας, οι οποίες δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 81 παράγραφος 1, ακόμη και στην περίπτωση που το ποσοστό που κατέχουν στην αγορά οι εμπλεκόμενες επιχειρήσεις βρίσκεται κάτω από το 10 % ⁽⁷²⁾.
- (80) Το μέτρο περιοριζόταν στην επικράτεια της Γερμανίας και εκεί ήταν επίσης αισθητό. Η Volkswagen AG, μια εταιρεία που συμμετέχει στην αγορά και έχει σημαντική εμπειρία, θεώρησε προφανώς ότι ένα μέτρο που περιορίζεται στη Γερμανία θα έχει επιπτώσεις μόνο στη χώρα αυτή και ότι δεν θα επηρεάζονταν σημαντικά

⁽⁶⁷⁾ ΕΕ L 145 της 29.6.1995, σ. 25.

⁽⁶⁸⁾ Είναι αλήθεια ότι οι συμφωνίες που συνήφθησαν ανάμεσα στον κατασκευαστή και τους εμπόρους σχετικά με τον καθορισμό των τιμών (όπως στη συγκεκριμένη περίπτωση) καλύπτονται ήδη από το άρθρο 6 παράγραφος 1 σημείο 3 αυτού του κανονισμού. Αυτό όμως δεν μειώνει καθόλου την αξία του σημείου 6 αυτής της διάταξης, όπου αναφέρεται πόσο σημαντική είναι η ελευθερία του εμπόρου όσον αφορά τις τιμές και τον σχετικό εσωτερικό ανταγωνισμό.

⁽⁶⁹⁾ Βλέπε επίσης αιτιολογική σκέψη 10 και άρθρο 4 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2790/1999 σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες κάθιστων περιορισμών και εναρμονισμένων πρακτικών (ΕΕ L 336 της 29.12.1999, σ. 21) και σημείο 46 της ανακοίνωσης της Επιτροπής, κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τους κάθιστους περιορισμούς (ΕΕ C 291 της 13.10.2000, σ. 1). Εκεί αναφέρεται με σαφήνεια ότι ο καθορισμός των τιμών λιανικής πώλησης υπό οποιαδήποτε μορφή επηρεάζει σοβαρά τη λειτουργία του ανταγωνισμού. Βλέπε επίσης Πράσινο βιβλίο σχετικά με την πολιτική ανταγωνισμού της ΕΚ σε σχέση με τους κάθιστους περιορισμούς του ανταγωνισμού, σημείο 276, όπου αναφέρεται: «θα πρέπει να διατηρηθεί ο χαρακτηρισμός των προκαθορισμένων τιμών στο λιανικό εμπόριο... ως σοβαρών παραβάσεων των κανόνων περί ανταγωνισμού».

⁽⁷⁰⁾ Απάντηση της Volkswagen AG της 9ης Νοεμβρίου 1998 στην αίτηση παροχής πληροφοριών της Επιτροπής της 8ης Οκτωβρίου 1998, παράρτημα (σ. 41).

⁽⁷¹⁾ Απάντηση της 9ης Νοεμβρίου 1998 στην αίτηση πληροφοριών της Επιτροπής της 8ης Οκτωβρίου 1998, σ. 3.

⁽⁷²⁾ ΕΕ C 372 της 9ης Δεκεμβρίου 1997, σ. 13 κ.ε., κεφάλαιο II σημείο 11 στοιχείο β) πρώτη περίπτωση.

οι παράλληλες εισαγωγές, θα πρέπει πάντως να επισημανθεί ότι κατά τη διάρκεια της επίμαχης περιόδου επηρεάστηκαν σημαντικά οι παράλληλες εισαγωγές καινούριων αυτοκινήτων VW Passat, αλλά αποτελούσαν μόνο μικρό μέρος των πωλήσεων της Volkswagen (βλέπε αιτιολογική σκέψη 25 κ.ε.). Κατά το ίδιο διάστημα όμως παρατηρήθηκαν σημαντικές διαφορές ανάμεσα στις τιμές πώλησης VW Passat στη Γερμανία και σε μία σειρά άλλων κρατών μελών (βλέπε παραπάνω αιτιολογική σκέψη 18), δεδομένου μάλιστα ότι από τότε που καθιερώθηκε το ευρωπαϊκό πιστοποιητικό συμμόρφωσης ⁽⁷³⁾ μπορεί ο καθένας να αγοράζει το καινούριο του αυτοκίνητο σε οποιοδήποτε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και να το θέσει σε κυκλοφορία χωρίς πρόσθετο τεχνικό έλεγχο. Υπάρχουν φυσικά άλλα εμπόδια για το παράλληλο εμπόριο. Η αγορά ενός νέου επιβατικού αυτοκινήτου εκ μέρους ενός τελικού καταναλωτή σε ένα άλλο κράτος μέλος παρουσιάζει δυσκολίες στην πράξη. Συνεπάγεται μεγαλύτερες δαπάνες από ό,τι αν το αγοράσει σ' έναν έμπορο του εγχώριου δικτύου. Πολλοί έμποροι προτιμούν, κυρίως όταν πρόκειται για πώληση σε αγοραστές που βρίσκονται στη δική τους συμβατική περιοχή, και κυρίως για μοντέλα που παρουσιάζουν μεγάλη ζήτηση, να εξυπηρετούν κατά πρώτο λόγο αυτούς τους αγοραστές. Συχνά ζητούν από τους αλλοδαπούς πελάτες μεγάλες προκαταβολές. Από τα παραπάνω συμπεραίνεται λοιπόν ότι το παράλληλο εμπόριο περιορίζει μόνο σε περιορισμένη κλίμακα τις αγορές από τους εμπόρους του εσωτερικού δικτύου, γεγονός που σημαίνει ότι δεν μπορεί να οδηγήσει στην εξίσωση των (σχετικά υψηλών) γερμανικών τιμών με τις (χαμηλότερες) τιμές στα άλλα κράτη μέλη.

4.3. Τα μέτρα επηρεάζουν σημαντικά το εμπόριο ανάμεσα στα κράτη μέλη

- (81) Ένας ακόμη λόγος εφαρμογής του άρθρου 81 παράγραφος 1 είναι το γεγονός ότι τα αμφισβητούμενα μέτρα της Volkswagen AG μπορούν να επηρεάσουν αισθητά το εμπόριο ανάμεσα στα κράτη μέλη.
- (82) Μια συμφωνία μπορεί να επηρεάσει το εμπόριο ανάμεσα στα κράτη μέλη όταν με βάση αντικειμενικά νομικά ή πραγματικά περιστατικά μπορεί να προβλεφθεί με μεγάλη πιθανότητα ότι μπορεί να παρεμποδίσει άμεσα ή έμμεσα, πραγματικά ή δυνητικά την επίτευξη των στόχων μιας διακρατικής αγοράς ⁽⁷⁴⁾. Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο αποφάσισε επίσης ότι το διακρατικό εμπόριο δεν παραβιάζεται μόνο στην περίπτωση που το μέτρο περιορίζει το εμπόριο ανάμεσα στα κράτη μέλη ή απομονώνει τις αγορές τη μία από την άλλη, αλλά και στην περίπτωση που η συμφωνία προκαλεί βλαβερή αύξηση του όγκου των εμπορικών συναλλαγών ανάμεσα στα κράτη μέλη ⁽⁷⁵⁾. Επομένως, αρκεί να αποδειχθεί ότι μια συμφωνία μπορεί να επηρεάσει το εμπόριο ανάμεσα στα κράτη μέλη ⁽⁷⁶⁾.
- (83) Το επίμαχο μέτρο στη συγκεκριμένη περίπτωση αποσκοπούσε να διατηρήσει σε υψηλά επίπεδα, κατά τρόπο τεχνητό, τις τιμές για το VW Passat στη Γερμανία. Είχε δε ως συνέπεια να διατηρηθεί και να ενισχυθεί μια ζώνη υψηλών τιμών που κάλυπτε ολόκληρη τη Γερμανία. Ίσχυε δε τόσο για τους πελάτες που ζούσαν στη Γερμανία όσο και για τους πελάτες από τα άλλα κράτη μέλη.
- (84) Το ύψος των διαφορών όσον αφορά τις τιμές ανάμεσα στα κράτη μέλη είναι γνωστό ότι αποτελεί έναν παράγοντα ο οποίος επηρεάζει σημαντικά το διακρατικό εμπόριο. Αυτό επιβεβαιώνεται ιδιαίτερος από τον όγκο των εισαγωγών της Γερμανίας από το Βέλγιο, τη Γαλλία, την Ολλανδία, την Ισπανία, την Ιταλία, τη Σουηδία και τη Δανία, (βλέπε αιτιολογική σκέψη 25). Η ίδια η Volkswagen AG εξάλλου επιβεβαιώνει τη γενική σημασία των διαφορών όσον αφορά τις τιμές, παραδεχόμενη ότι οι πωλήσεις αυτοκινήτων από τη Γερμανία σε άλλες χώρες της ΕΕ ήταν πολύ περιορισμένες επειδή οι τιμές πώλησης επιβατικών αυτοκινήτων της μάρκας VW στη Γερμανία είναι υψηλότερες σε σχέση με τις περισσότερες από τις άλλες χώρες της ΕΕ ⁽⁷⁷⁾.

⁽⁷³⁾ Βλέπε οδηγία αριθ. 98/14/ΕΚ της Επιτροπής της 6ης Φεβρουαρίου 1998 σχετικά με την προσαρμογή στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν την έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους, ΕΕ L 91 25.3.1998, σ. 1.

⁽⁷⁴⁾ Πάγια νομολογία, βλέπε ιδιαίτερα απόφαση Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου της 21ης Ιανουαρίου 1999, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-215/96 και C-216/96, Bagnasco, Συλλογή νομολογίας του Δικαστηρίου 1999, I-135, σημείο 47· απόφαση Πρωτοδικείου της 6ης Ιουλίου 2000, Volkswagen/Επιτροπή, σημείο 179 και εκεί αναφερόμενη νομολογία.

⁽⁷⁵⁾ Απόφαση Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου της 13ης Ιουλίου 1966, υποθέσεις 56 και 58/64, Grundig/Consten, Συλλογή νομολογίας του Δικαστηρίου 1966, σ. 321, 389 κ.ε· απόφαση της Επιτροπής της 18ης Ιουλίου 1988, υπόθεση Napier Brown/ British Sugar, ΕΕ αριθ. L 284 της 19ης Οκτωβρίου 1988, σ. 41, σ. 57, σημείο 80.

⁽⁷⁶⁾ Απόφαση Πρωτοδικείου της 6ης Ιουλίου 2000 T-62/98, Volkswagen/Επιτροπή, σημείο 179 και η εκεί αναφερόμενη νομολογία.

⁽⁷⁷⁾ Απάντηση της Volkswagen AG της 10ης Σεπτεμβρίου 1999 στην ανακοίνωση αιτιάσεων, σημείο 30.

- (85) Επομένως τα επίμαχα μέτρα θα μπορούσαν να επηρεάσουν αισθητά το διακρατικό εμπόριο μέσω των εισαγωγών της Γερμανίας. Εάν αφαιρεθεί από τους γερμανούς εμπόρους η δυνατότητα να χορηγούν σημαντικές εκπτώσεις για τα αυτοκίνητα Volkswagen, τότε αυξάνονται τα οικονομικά κίνητρα των καταναλωτών να επιδιώκουν την αγορά του καινούριου τους αυτοκινήτου στην αλλοδαπή.
- (86) Όσον αφορά τις εξαγωγές της Γερμανίας, υπενθυμίζεται ότι επειδή η Γερμανία αποτελεί κατά παράδοση μία χώρα με υψηλές τιμές, οι εξαγωγές προς τα περισσότερα από τα άλλα κράτη μέλη είναι μάλλον περιορισμένες. Όσον αφορά το Ηνωμένο Βασίλειο όμως υπάρχει μια ειδική κατάσταση. Η Γερμανία βρίσκεται κατά παράδοση, όσον αφορά π.χ. τις τιμές για το VW Passat, πίσω από τη χώρα αυτή, δηλαδή στη δεύτερη θέση (βλέπε τον πίνακα σχετικά με τις τιμές στα διάφορα κράτη μέλη στην αιτιολογική σκέψη 18). Για το λόγο αυτό, κατά την επίμαχη χρονική περίοδο πολλοί βρετανοί καταναλωτές αγόρασαν το καινούριο τους VW Passat στη Γερμανία. Έτσι, σύμφωνα με τα στοιχεία της Volkswagen AG ⁽⁷⁸⁾ πουλήθηκαν στη Γερμανία κατά το έτος 1997, 100 αυτοκίνητα συνολικά και κατά το έτος 1998, 696 αυτοκίνητα Volkswagen με δεξί τιμόνι σε πελάτες από το Ηνωμένο Βασίλειο ή/και την Ιρλανδία (βλέπε αιτιολογική σκέψη 25). Κατά το έτος 1997 εξήχθησαν από τη Γερμανία 4 VW Passat, κατά το έτος 1998, 149 και κατά το έτος 1999, 111. Τα αμφισβητούμενα μέτρα ανάγκασαν αυτούς που εισήγαγαν αυτοκίνητα με δεξί τιμόνι να αναζητήσουν παράλληλες εξαγωγές από άλλα κράτη μέλη αντί της Γερμανίας, δηλαδή από χώρες με χαμηλότερες τιμές (π.χ. Βέλγιο ή Ολλανδία), ή να αποφύγουν τελείως τις παράλληλες εισαγωγές. Επομένως, μείωσε αισθητά τις εξαγωγές από τη Γερμανία προς τα άλλα κράτη μέλη, τόσο μέσω του περιορισμού όσο και μέσω της μετατόπισης των εμπορικών ρευμάτων σε σχέση με τις εξαγωγές που θα γίνονταν υπό συνθήκες κανονικού ανταγωνισμού.
- (87) Η Volkswagen AG δεν συμφωνεί ότι επηρεάζεται αισθητά το διακρατικό εμπόριο ⁽⁷⁹⁾. Αναφερόμενη στη νομολογία του Δικαστηρίου ⁽⁸⁰⁾, επισημαίνει ότι η απομόνωση της αγοράς, όπως υποθέτει η Επιτροπή, υπάρχει στις περιπτώσεις κάδρων συμφωνιών μόνο όταν με τον τρόπο αυτό παρεμποδίζονται οι διασυνοριακές πωλήσεις και η είσοδος των αλλοδαπών ανταγωνιστών στην αγορά ή όταν συμφωνούνται απαγορεύσεις του ανταγωνισμού. Στη συγκεκριμένη περίπτωση όμως, η οποία αφορά απλώς τον επιδιωχθέντα επηρεασμό των τιμών μόνο στην επικράτεια ενός κράτους μέλους, δεν πρόκειται για απομόνωση της αγοράς. Τα υπόλοιπα επιχειρήματα της Επιτροπής, ότι δηλαδή τα μέτρα είχαν περιορίσει τις εξαγωγές προς άλλα κράτη μέλη και είχαν αυξήσει τα κίνητρα των γερμανών καταναλωτών να αγοράζουν το καινούριο τους αυτοκίνητο στην αλλοδαπή, δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα κατά την άποψη της. Η Volkswagen επισημαίνει τον περιορισμένο όγκο του διακρατικού εμπορίου «σε επίπεδο εμπορίου», που οφείλεται ειδικότερα στις δυσκολίες παράδοσης —όπως συμβαίνει με το καινούριο VW Passat— ή στις υψηλές γερμανικές τιμές. Οι έμποροι, κατά την άποψη της, είχαν ελάχιστο ενδιαφέρον να πουλούν σε αλλοδαπούς πελάτες σκεπτόμενοι τη μόνιμη πελατεία τους.
- (88) Αυτά τα επιχειρήματα δεν μπορούν να γίνουν δεκτά. Το διακρατικό εμπόριο δεν βλάπτεται μόνο όταν λαμβάνεται ένα μέτρο το οποίο οδηγεί στην απομόνωση της αγοράς. Όπως προαναφέρεται, αρκεί ένα μέτρο να επηρεάζει θετικά ή αρνητικά το διακρατικό εμπόριο, δηλαδή απλώς να το επηρεάζει (βλέπε παραπάνω αιτιολογική σκέψη 81). Αποδείχθηκε άλλωστε ότι πληρούται αυτή η προϋπόθεση.
- (89) Δεν ευσταθεί επίσης το επιχειρήμα της Volkswagen AG ότι η διοχέτευση στην αγορά του VW Passat δημιούργησε προβλήματα παράδοσης και ότι οι έμποροι προτίμησαν να εξυπηρετήσουν κατά πρώτο λόγο τους μόνιμους πελάτες τους ⁽⁸¹⁾. Οι επιπτώσεις αυτές αποκλείεται να έχουν παίξει το ρόλο τον οποίο τους αποδίδει εκ των υστέρων η Volkswagen AG. Πρώτον, οι γερμανοί έμποροι Volkswagen δεν θα είχαν κανένα λόγο να προσφέρουν σημαντικές εκπτώσεις, τις οποίες θέλησε να τους απαγορεύσει ο κατασκευαστής, με το που διοχετεύθηκε το αυτοκίνητο στην αγορά, εάν η ζήτηση υπερέβαινε αισθητά την προσφορά. Δεύτερον, οι γερμανοί έμποροι Volkswagen εξήγαγαν ευθύς εξαρχής σημαντικές ποσότητες αυτοκινήτων VW Passat στο Ηνωμένο Βασίλειο (βλέπε αιτιολογική σκέψη 25). Τρίτον, οι δυσκολίες παράδοσης στη Γερμανία θα ανάγκασε περισσότερους γερμανούς πελάτες να αγοράσουν το αυτοκίνητο τους σε ένα άλλο κράτος μέλος, μια τάση την οποία ενίσχυε η πολιτική υψηλών τιμών της Volkswagen AG. Τέταρτον, οι καθορισμένες τιμές διατηρήθηκαν επί τρία χρόνια περίπου, δηλαδή διήρκεσαν πολύ περισσότερο από τη φάση διοχέτευσης στην αγορά.

⁽⁷⁸⁾ Επιστολή της Volkswagen AG προς την Επιτροπή της 16ης Δεκεμβρίου 1998.

⁽⁷⁹⁾ Σημεία 26 μέχρι 31 της απάντησης της Volkswagen AG στην ανακοίνωση αιτιάσεων.

⁽⁸⁰⁾ Απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου της 17ης Οκτωβρίου 1972, υπόθεση 8/72, *Vereeniging von Cementhandelaren/ Επιτροπή*, Συλλογή νομολογίας του Δικαστηρίου, σ. 977 κ.ε., σημεία 28/30· απόφαση Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου της 24ης Οκτωβρίου 1995, C-70/93, *BMW*, Συλλογή νομολογίας του Δικαστηρίου 1995, σ. I-3439, σ. I-3469· απόφαση Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου της 11ης Ιουλίου 1985, υπόθεση 42/84 *Remia*, Συλλογή νομολογίας του Δικαστηρίου 1985, σ. 2545, σ. 2572, σημείο 22· απόφαση Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου της 16ης Ιουλίου 1981, υπόθεση 126/80, *Salonia/Poidomaní e Giglio*, Συλλογή νομολογίας του Δικαστηρίου 1981, σ. 1563.

⁽⁸¹⁾ Απάντηση της Volkswagen AG της 10ης Σεπτεμβρίου 1999 στην ανακοίνωση αιτιάσεων, σημείο 30.

- (90) Ο ισχυρισμός της Volkswagen AG ότι η Γερμανία ως χώρα υψηλών τιμών δεν αποτελεί ελκυστική αγορά για επανεισαγωγές δεν αλλάζει φυσικά σε τίποτα όσον αφορά τη δυνατότητα των μέτρων να ενισχύσουν τις εισαγωγές προς τη Γερμανία. Ο ισχυρισμός αυτός εξάλλου δεν ευσταθεί όσον αφορά το Ηνωμένο Βασίλειο. Τουλάχιστον σε σχέση με πελάτες από αυτό το κράτος μέλος, καθώς και σε σχέση με γερμανούς πελάτες, η χορήγηση εκπτώσεων αποτελούσε για τον έμπορο ένα κατάλληλο μέσο για να μπορεί να κάνει ανταγωνιστικές προσφορές και να μπορέσει να προσελκύσει αυτούς τους πελάτες ⁽⁸²⁾.
- (91) Ο καθορισμός των τιμών επομένως είχε τη δυνατότητα να επηρεάσει αισθητά τόσο τις εισαγωγές όσο και τις εξαγωγές του μοντέλου VW Passat. Είχε ως στόχο να δυσκολέψει σημαντικά τους γερμανούς εμπόρους Volkswagen όσον αφορά τον ανταγωνισμό τους με τους εμπόρους Volkswagen από άλλα κράτη μέλη. Μέσω του καθορισμού των τιμών δημιουργήθηκε και ενισχύθηκε κατά τρόπο τεχνητό μία ζώνη υψηλών τιμών σε ολόκληρη τη Γερμανία όσον αφορά το συγκεκριμένο μοντέλο αυτοκινήτου, γεγονός που είναι ασυμβίβαστο προς το στόχο της ενιαίας αγοράς.

4.4. Συμπέρασμα

- (92) Διαπιστώνεται λοιπόν ότι τα μέτρα που έλαβε η Volkswagen AG για τον περιορισμό του ανταγωνισμού όσον αφορά τις τιμές των καινούριων VW Passat εμπίπτουν στις περιπτώσεις εφαρμογής του άρθρου 81 παράγραφος 1.

5. ΑΡΘΡΟ 81 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 3 ΤΗΣ ΣΥΝΘΗΚΗΣ ΕΚ

5.1. Το θέμα της απαλλαγής κατά κατηγορίες του συστήματος πωλήσεων της VW βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1475/95

- (93) Τα αμφισβητούμενα μέτρα δεν μπορούν να τύχουν απαλλαγής βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1475/95.

5.2. Το θέμα της μεμονωμένης απαλλαγής

- (94) Δεν χορηγείται ούτε μπορεί να χορηγηθεί μεμονωμένη απαλλαγή.
- (95) Ο καθορισμός των τιμών δεν συμβάλλει στη βελτίωση της παραγωγής ή (στην προκειμένη περίπτωση) της πώλησης των προϊόντων. Έχει ως στόχο σύμφωνα με τα στοιχεία της Volkswagen AG να βελτιώσει τα κέρδη των γερμανών εμπόρων Volkswagen και να τους βοηθήσει να φθάσουν ή να διατηρήσουν τα επίπεδα απόδοσης που προτείνει η Volkswagen AG. Επομένως δεν θα μπορούσε να συμβάλλει στη διατήρηση όσο το δυνατόν περισσότερων εμπορικών επιχειρήσεων. Δεν υπάρχει όμως καμία απόδειξη ότι η διατήρηση ορισμένων επιχειρήσεων, οι οποίες δεν θα ήταν βιώσιμες κάτω από κανονικές συνθήκες ανταγωνισμού, θα βελτίωνε αισθητά τη διανομή των προϊόντων υπέρ των καταναλωτών ή ότι αυτή η ενδεχόμενη βελτίωση θα μπορούσε να αντισταθμίσει τα μειονεκτήματα του περιορισμού του ανταγωνισμού. Εξάλλου, δεν θα μπορούσε να διασφαλισθεί ότι τα υψηλότερα κέρδη που εξασφαλίζουν οι έμποροι Volkswagen λόγω του ότι δεν χορηγούν εκπτώσεις κατά την πώληση καινούριων αυτοκινήτων VW Passat θα χρησιμοποιηθούν για τη διατήρηση των εμπορικών επιχειρήσεων.
- (96) Οι καταναλωτές εξάλλου δεν έχουν κανένα όφελος από αυτά τα κέρδη. Αντιθέτως, πρέπει να πληρώνουν υψηλότερες τιμές για την αγορά των αυτοκινήτων χωρίς να έχουν κανένα αισθητό πλεονέκτημα.

⁽⁸²⁾ Βλέπε τμήμα ΙΙ της ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 123/85, της 12ης Δεκεμβρίου 1984, σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης και ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών διανομής και εξυπηρέτησης των πελατών σχετικά με τα αυτοκίνητα οχήματα, ΕΕ C 17 της 18.1.1985, σ. 4.

6. ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΠΑΡΑΒΑΣΗΣ

- (97) Διαπιστώνεται ότι η παράβαση του άρθρου 81 παράγραφος 1 ξεκίνησε τουλάχιστον από τις 26 Σεπτεμβρίου 1996, ημέρα κατά την οποία απεστάλη η πρώτη εγκύκλιος (βλέπε παραπάνω αιτιολογική σκέψη 33). Η παράβαση ανανεώθηκε και παρατάθηκε με τις επόμενες δύο εγκυκλίους (βλέπε παραπάνω αιτιολογική σκέψη 34 κ.ε.).
- (98) Με επιστολή της στις 22 Ιουλίου 1999 η Volkswagen AG γνωστοποίησε στην Επιτροπή την πρόθεση της να λάβει όλα τα μέτρα που αναφέρονται στην ανακοίνωση αιτιάσεων για τον τερματισμό της παράβασης. Μαζί με την γραπτή της απάντηση της 10ης Σεπτεμβρίου 1999 στην ανακοίνωση αιτιάσεων, η εν λόγω επιχείρηση υπέβαλε και ένα αντίγραφο της εγκυκλίου της 6ης Σεπτεμβρίου 1999 προς όλους τους γερμανούς εμπόρους Volkswagen και προς όλα τα γερμανικά συνεργεία Volkswagen. Η εν λόγω εγκύκλιος αναφερόταν στις επίμαχες εγκυκλίους της 26ης Σεπτεμβρίου 1996, της 17ης Ιουλίου 1997 και της 26ης Ιουνίου 1997 και γνωστοποιούσε στους εμπόρους ότι εκαταργούνται οι περιορισμοί του ανταγωνισμού όσον αφορά τις τιμές οι οποίοι περιλαμβάνονταν στις εν λόγω οδηγίες, και ότι δεν θα έπρεπε να φοβούνται ότι η Volkswagen AG θα προέβαινε σε νομικές ενέργειες ή θα ελάμβανε δυσμενή μέτρα εναντίον τους εξαιτίας των προσφερόμενων τιμών τους. Ο σύνδεσμος εμπόρων Volkswagen και Audi ενημερώθηκε με επιστολή που έφερε την ίδια ημερομηνία για το περιεχόμενο αυτής της εγκυκλίου και, όπως αναφέρεται σ' αυτήν, ενημερώθηκε και προφορικά σχετικά με το περιεχόμενο της εγκυκλίου αυτής.
- (99) Οι έμποροι Tiemeyer, Binder και Hirschauer ειδοποιήθηκαν με ξεχωριστές επιστολές στις 6 Σεπτεμβρίου 1999 ότι δεν ίσχυαν πλέον οι γραπτές προειδοποιήσεις (βλέπε παραπάνω αιτιολογικές σκέψεις, 30, 49 και 52, καθώς και 54) Ο έμπορος Rütz, στον οποίο είχε σταλεί μία προειδοποίηση με την επιστολή της 2ας Οκτωβρίου 1996 (βλέπε παραπάνω αιτιολογική σκέψη 44), απεχώρησε, σύμφωνα με τα στοιχεία της Volkswagen AG, περί τα τέλη του έτους 1997 από το δίκτυο πωλητών της Volkswagen.
- (100) Διαπιστώνεται συνεπώς ότι η παράβαση διήρκησε από τις 26 Σεπτεμβρίου 1996 έως τις 6 Σεπτεμβρίου 1999, δηλαδή τρία χρόνια περίπου.

7. ΠΑΡΑΛΗΠΤΗΣ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΑΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ

- (101) Η Volkswagen AG παρεβίασε το άρθρο 81 παράγραφος 1, επειδή συμφώνησε με τους γερμανούς εμπόρους του δικτύου πωλήσεών της να υπάρξει πειθαρχία όσον αφορά τις τιμές και, κατά συνέπεια, να ισχύουν καθορισμένες τιμές για το μοντέλο VW Passat. Για το λόγο αυτό, η Volkswagen AG είναι ο παραλήπτης της παρούσας απόφασης.

8. ΑΡΘΡΟ 15 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 2 ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ αριθ. 17/62

- (102) Σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 2 του κανονισμού αριθ. 17, η Επιτροπή μπορεί, εντός των πλαισίων που προβλέπονται από αυτό το άρθρο, να επιβάλει με απόφασή της πρόστιμο στις επιχειρήσεις οι οποίες παραβιάζουν εκ προθέσεως ή εξ αμελείας τις διατάξεις του άρθρου 81 παράγραφος 1.

8.1. Επιβολή προστίμου

- (103) Η Επιτροπή θεωρεί ως απαραίτητη στη συγκεκριμένη περίπτωση την επιβολή προστίμου στην Volkswagen AG. Η Επιτροπή πιστεύει ότι η παράβαση της Volkswagen AG έγινε εκ προθέσεως. Πιστεύει ότι γνώριζε ότι τα μέτρα αυτά αποσκοπούσαν στον περιορισμό του ανταγωνισμού⁽⁸³⁾.

⁽⁸³⁾ Βλέπε απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου της 11ης Ιουλίου 1989, υπόθεση 246/86, Belasco κ.α./Επιτροπής, Συλλογή νομολογίας του Δικαστηρίου 1989, σ. 2117, σημείο 41.

- (104) Τα μέλη του δικτύου πωλήσεων (δηλαδή οι γερμανοί έμποροι Volkswagen) ως παραλήπτες των γενικών και ατομικών συστάσεων συμμετείχαν επίσης στις αντίθετες προς τον ανταγωνισμό συμφωνίες. Δεν κρίνεται όμως σκόπιμο να επιβληθούν πρόστιμα σ' αυτές τις επιχειρήσεις. Την πρωτοβουλία για την παράβαση την έλαβε η Volkswagen AG, η οποία μάλιστα, όταν χρειάστηκε, άσκησε σημαντική πίεση στους εμπόρους. Όταν υπέπεσε στην αντίληψή της η πρώτη περίπτωση μεγάλων εκπτώσεων, έστειλε αμέσως μία επιστολή στον σχετικό έμπορο και τον απείλησε με καταγγελία της σύμβασης εμπορικής αντιπροσώπευσης εάν δεν επεδείκνυε πειθαρχία όσον αφορά τις τιμές. Μία εγκύκλιος προς όλους τους εμπόρους εστάλη δύο ημέρες αργότερα. Ήδη με τη δεύτερη εγκύκλιο γνωστοποιήθηκε σε όλους τους εμπόρους ότι η Volkswagen AG σε περίπτωση παράβασης των υποδείξεων για πειθαρχία όσον αφορά τις τιμές θα προέβαινε στις ενέργειες που προβλέπονται από τη σύμβαση («έχω ήδη λάβει τα σχετικά μέτρα υπό τη μορφή προειδοποιήσεων —τα οποία έχουν εγκριθεί από τη γνωμοδοτική επιτροπή εμπόρων—», βλέπε αιτιολογική σκέψη 33) ⁽⁸⁴⁾. Στους εμπόρους που δεν συμμορφώνονταν προς τις υποδείξεις για πειθαρχία σχετικά με τις τιμές εστάλησαν ατομικές επιστολές, με την απειλή ότι θα λαμβάνονταν τα προβλεπόμενα από τη σύμβαση μέτρα. Αυτό δείχνει ότι χωρίς αυτή την πρωτοβουλία και ενδεχομένως την πίεση της Volkswagen AG προς τους οικονομικά ασθενέστερους εμπόρους δεν θα είχε γίνει η εν λόγω παράβαση. Αυτό το συμπέρασμα δεν επηρεάζεται από το γεγονός ότι οι εκπρόσωποι των εμπόρων (ο σύνδεσμος εμπόρων Volkswagen και Audi, καθώς και η γνωμοδοτική επιτροπή εμπόρων VW) χαιρέτησαν γενικά τις πρωτοβουλίες της Volkswagen AG για περισσότερη πειθαρχία όσον αφορά τις τιμές.

8.2. Το ύψος του προστίμου

- (105) Κατά τον καθορισμό του ύψους του προστίμου σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 2 του κανονισμού 17, η Επιτροπή θα πρέπει να λάβει υπόψη της όλα τα σχετικά περιστατικά, και ιδίως τη σοβαρότητα και τη διάρκεια της παράβασης.

8.2.1. Η σοβαρότητα της παράβασης

- (106) Όσον αφορά τη σοβαρότητα της παράβασης, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη της το είδος της παράβασης, τις πραγματικές της επιπτώσεις στην αγορά, στο βαθμό που μπορούν αυτές να μετρηθούν, καθώς και το μέγεθος της σχετικής αγοράς.
- (107) Τα μέτρα που έλαβε η Volkswagen AG είχαν ως στόχο την εξάλειψη ή τουλάχιστον τον περιορισμό του ανταγωνισμού όσον αφορά τις τιμές ο οποίος αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους παράγοντες του ανταγωνισμού (βλέπε αιτιολογική σκέψη 32 μέχρι 35, καθώς και 71 και 76 μέχρι 80,). Επομένως τα μέτρα αυτά αποτελούν σημαντικό περιορισμό του ανταγωνισμού και, λόγω του χαρακτήρα τους, σοβαρή παράβαση των κανόνων περί ανταγωνισμού.
- (108) Στην περίπτωση ενός ομοιογενούς προϊόντος το οποίο μπορεί να παραγγείλει κανείς με τον ίδιο εξοπλισμό σε οποιονδήποτε έμπορο Volkswagen εντός της ΕΕ, οι εκπτώσεις με βάση τις προτεινόμενες τιμές καταλόγου είναι, παράλληλα με την εξυπηρέτηση, η σημαντικότερη παράμετρος ανταγωνισμού ενός εμπόρου αυτοκινήτων προκειμένου να αντέξει τον ανταγωνισμό με τους εμπόρους που διακινούν το ίδιο προϊόν καθώς και με τους αλλοδαπούς εμπόρους. Αυτό άλλωστε το παραδέχεται και η Volkswagen AG ⁽⁸⁵⁾. Παραδέχεται λοιπόν ότι στόχος της ήταν η αύξηση των κερδών των εμπόρων, τα οποία είχαν μειωθεί σημαντικά εξ αιτίας του μεγάλου ανταγωνισμού (βλέπε παραπάνω αιτιολογικές σκέψεις 33, 35, 37, καθώς και 95) ⁽⁸⁶⁾.
- (109) Τα προαναφερόμενα επιβεβαιώθηκαν από μία έρευνα ⁽⁸⁷⁾ που έγινε πρόσφατα. Σε σχέση με τη σημασία του ανταγωνισμού σχετικά με τις τιμές, το 68 % των ερωτηθέντων αγοραστών αυτοκινήτων στη Γερμανία ανέφερε ότι είχε επισκεφθεί πολλούς εμπόρους προκειμένου να συγκρίνει τιμές και εκπτώσεις. Το 19 % των ερωτηθέντων ανέφερε ότι η αιτία της επίσκεψής του σε περισσότερους του ενός εμπόρους ήταν για να διαπιστώσει εάν είναι διαθέσιμο το επιθυμητό αυτοκίνητο, το 9 % οι όροι εξαγοράς του μεταχειρισμένου αυτοκινήτου, το 6 % η ποιότητα της υποδοχής, το 3 % η διαθεσιμότητα και η προθεσμία παράδοσης του νέου αυτοκινήτου. Επίσης, το 77 % των γερμανών πελατών θεωρεί τις διαπραγματεύσεις σχετικά με τις τιμές ως μία φυσιολογική ενέργεια κατά την αγορά ενός καινούριου αυτοκινήτου.

⁽⁸⁴⁾ Η συγκεκριμένη απειλή κατά του εμπόρου Binder περί ενδεχόμενης καταγγελίας της σύμβασης συνέχισε φυσικά να ισχύει.

⁽⁸⁵⁾ Απάντηση της Volkswagen AG της 10ης Σεπτεμβρίου 1999 στην ανακοίνωση αιτιάσεων (σημείο 32 κ.ε) και αιτιολογική σκέψη 22 παραπάνω.

⁽⁸⁶⁾ Αυτό το επιχείρημα πάντως επισκιάζει το γεγονός ότι βασικός στόχος της Volkswagen AG ήταν η διαφύλαξη των δικών της συμφερόντων (βλέπε αιτιολογική σκέψη 123 παρακάτω).

⁽⁸⁷⁾ Μελέτη του Taylor Nelson Sofres, που έγινε κατ' εντολή της Renault και της PSA: η πώληση αυτοκινήτων στην Ευρώπη, έκθεση Ευρώπη, ποσοτική φάση, κεφάλαιο: 2. Ανταγωνισμός και τιμές στον τομέα των αυτοκινήτων: β. Οι πρακτικές όσον αφορά τον ανταγωνισμό, Δεκέμβριος 2000.

- (110) Πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη ότι, υπό συνθήκες κανονικού ανταγωνισμού, ορισμένοι τουλάχιστον έμποροι θα προσέφεραν σημαντικές εκπτώσεις (βλέπε αιτιολογική σκέψη 77), γεγονός που θα είχε επηρεάσει τη συμπεριφορά όσον αφορά και τις τιμές των άλλων εμπόρων και ίσως να είχε περιορίσει τις εκπτώσεις.
- (111) Υπενθυμίζεται επίσης ότι οι εκπτώσεις σχετικά με τα επιβατικά αυτοκίνητα έχουν μεγάλη σημασία για το μέσο καταναλωτή, επειδή ακόμη και μικρές εκπτώσεις συνεπάγονται την εξοικονόμηση μεγάλων ποσών κατά τη δική του άποψη.
- (112) Η παράβαση αφορούσε ένα μοντέλο (στις δύο παραλλαγές του) του φάσματος των επιβατικών αυτοκινήτων της Volkswagen AG το οποίο παρουσιάζει μεγάλη ζήτηση στη Γερμανία όσον αφορά την κατηγορία του. Το VW Passat κατέχει σημαντική θέση στην εν λόγω αγορά της Γερμανίας, (βλέπε αιτιολογική σκέψη 16 κ.ε.).
- (113) Όσον αφορά το μέγεθος της παράβασης από γεωγραφική άποψη, επισημαίνεται ότι οι εγκύκλιοι εστάλησαν σε όλους τους γερμανούς εμπόρους Volkswagen σε όλα τα γερμανικά συνεργεία Volkswagen, και επομένως αφορούσαν όλες τις πωλήσεις αυτών των δύο παραλλαγών του μοντέλου VW Passat στη Γερμανία. Βέβαια, στην προκειμένη περίπτωση πρόκειται για ένα μόνο κράτος μέλος, στο οποίο όμως πραγματοποιείται ένα σημαντικό μέρος των πωλήσεων επιβατικών αυτοκινήτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Το ότι αυτές οι εγκύκλιοι της Volkswagen AG αφορούσαν ολόκληρη την επικράτεια της Γερμανίας προκύπτει από τις δηλώσεις της σχετικά με τη γνωμοδοτική επιτροπή εμπόρων (βλέπε αιτιολογική σκέψη 42). Η παράβαση επηρέασε επίσης, αλλά σε πολύ μικρότερο βαθμό απ' ό,τι τους γερμανούς καταναλωτές, και τους καταναλωτές από το Ηνωμένο Βασίλειο. Μπόρεσε να αφαιρέσει από αυτούς τους καταναλωτές, στο βαθμό που ενδιαφέρονταν για παράλληλες εισαγωγές από τη Γερμανία, τα πλεονεκτήματα από τις εκπτώσεις τα οποία θα υπήρχαν υπό κανονικές συνθήκες ανταγωνισμού.
- (114) Λαμβανομένων υπόψη όλων αυτών των στοιχείων, η Επιτροπή χαρακτηρίζει ως σοβαρή την εν λόγω παράβαση.
- (115) Στο πλαίσιο αυτό, κατά τον υπολογισμό του προστίμου ώστε να έχει αποτρεπτική δράση, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι ο όμιλος Volkswagen είναι επικεφαλής της Volkswagen AG, η οποία είναι ο μεγαλύτερος ευρωπαίος κατασκευαστής αυτοκινήτων και ότι η VW πραγματοποιεί τις περισσότερες πωλήσεις όχι μόνο στη Γερμανία, όπου ήταν το επίκεντρο της παράβασης, αλλά και σε ολόκληρη την ΕΕ. Τα μέτρα που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας απόφασης αφορούν φυσικά μόνο δύο από τα μοντέλα της, αλλά από διάφορα έγγραφα προκύπτει ότι ο κατασκευαστής ήταν έτοιμος, στο βαθμό που θα το έκρινε σκόπιμο, να λάβει παρόμοια μέτρα και για άλλα μοντέλα αυτοκινήτων (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 35 και 43).
- (116) Για το λόγο αυτό η Επιτροπή πιστεύει ότι, λόγω της σοβαρότητας της παράβασης, το ποσό των 20 εκατ. ευρώ αποτελεί την κατάλληλη βάση για τον υπολογισμό του προστίμου.

8.2.2. Η διάρκεια της παράβασης

- (117) Ένας άλλος παράγοντας που προσδιορίζει το ύψος του προστίμου σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 2 του κανονισμού 17 είναι η διάρκεια της παράβασης. Όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 97-100, η παράβαση διήρκεσε από τις 26 Σεπτεμβρίου 1996 έως τις 6 Σεπτεμβρίου 1999, δηλαδή τρία χρόνια περίπου.
- (118) Πρόκειται δηλαδή για μία παράβαση μέσης διάρκειας.
- (119) Η Επιτροπή πιστεύει ότι δικαιολογείται μια προσαύξηση του προαναφερθέντος ποσού κατά 29 % (5,8 εκατ. ευρώ), ώστε το βασικό ποσό να ανέλθει στα 25,8 εκατ. ευρώ.

8.2.3. Επιβαρυντικά και ελαφρυντικά περιστατικά

- (120) Κατά τον καθορισμό του προστίμου εξάλλου θα πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη τα επιβαρυντικά και τα ελαφρυντικά περιστατικά.

- (121) Ως επιβαρυντικό στοιχείο μπορεί να θεωρηθεί ότι δύο από τις τρεις εγκυκλίους (βλέπε παραπάνω αιτιολογικές σκέψεις 33 και 35) και ένα μέρος των ατομικών επιστολών προς τους εμπόρους (βλέπε παραπάνω αιτιολογικές σκέψεις 30, 44, 48 και 52) δεν αποσκοπούσαν μόνο στον περιορισμό της ελευθερίας των εμπορών όσον αφορά τον καθορισμό των τιμών, αλλά διατυπώθηκαν και απειλές για τη λήψη νομικών μέτρων και μάλιστα «δραστικών μέτρων» ή ακόμη και για καταγγελίες των συμβάσεων στην περίπτωση που δεν βελτιωνόταν η πειθαρχία των εμπορών ως προς τις τιμές, θα πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη ότι ο διευθυντής πωλήσεων για τη Γερμανία ζήτησε «προσωπικά» με την εγκύκλιο του της 26 Σεπτεμβρίου 1996 από τους γερμανούς εμπόρους Volkswagen και από τα γερμανικά συνεργεία Volkswagen να του «στείλουν όλες τις αγγελίες των εμπορών Volkswagen που δεν πειθαρχούν όσον αφορά τις τιμές» (βλέπε παραπάνω αιτιολογική σκέψη 33). Η Volkswagen AG εξάλλου δεν αρκέστηκε στο να επιβάλλει στους αντισυμβαλλομένους της και να παρακολουθήσει η ίδια την «πειθαρχία όσον αφορά τις τιμές», αλλά ζήτησε απ' όλους αυτούς, θεωρώντας τους κατά κάποιο τρόπο ως «ρουφιάνους», να καταγγέλλουν όλους τους συναδέλφους τους και ανταγωνιστές «που δεν πειθαρχούν». Επομένως, κάθε πωλητής Volkswagen θα έπρεπε να γνωρίζει ότι η διαφήμιση του παρακολουθείται ακόμη και από τους άμεσους ανταγωνιστές του. Αυτή η εντολή ενίσχυσε την πίεση προς τους γερμανούς εμπόρους Volkswagen ώστε να επιδείξουν την επιθυμητή πειθαρχία όσον αφορά τις τιμές.
- (122) Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή θεωρεί ως δίκαιη την προσαύξηση του βασικού ποσού κατά 20 %.
- (123) Το επιχείρημα της Volkswagen AG ότι τα μέτρα είχαν ως μόνο στόχο την αύξηση των κερδών των επιχειρήσεων των εμπορών⁽⁸⁸⁾ δεν θεωρείται ως ελαφρυντικό περιστατικό. Ο κύριος στόχος της Volkswagen AG ήταν η προώθηση των δικών της συμφερόντων, όπως προκύπτει από τις εγκυκλίους και τις ατομικές επιστολές (βλέπε τις παραπομπές στην παράγραφο 2 σημείο 6, καθώς και στην παράγραφο 1 της σύμβασης εμπορικής αντιπροσώπευσης, καθώς και στο δίδεν «επιβλαβή για τη μάρκα» χαρακτήρα κ.λπ. της ενέργειας του εμπόρου). Σύμφωνα με αυτές, εναπόκειται στον έμπορο να κρίνει ποια τιμολογιακή πολιτική εξυπηρετεί καλύτερα τα οικονομικά του συμφέροντα. Το άρθρο 81 απαγορεύει συμφωνίες σαν αυτές της προκειμένης περίπτωσης, ακριβώς επειδή περιορίζουν τη σχετική ελευθερία λήψης αποφάσεων των εμπορών.
- (124) Η Επιτροπή εκτιμά ότι δεν συντρέχουν στην παρούσα υπόθεση ελαφρυντικές περιστάσεις.

8.3. Συμπέρασμα

- (125) Λαμβανομένων υπόψη όλων αυτών των παραγόντων, το ποσό του προστίμου καθορίζεται στα 30,96 εκατ. ευρώ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΑΚΟΛΟΥΘΗ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η Volkswagen AG παρεβίασε το άρθρο 81 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ επειδή καθόρισε τις τιμές πώλησης για το μοντέλο VW Passat κατά τρόπο που ανάγκασε τους συμβεβλημένους με αυτήν γερμανούς εμπόρους να μην χορηγούν καμία έκπτωση ή να χορηγούν μικρές μόνο εκπτώσεις στους πελάτες.

Άρθρο 2

Λόγω της παράβασης για την οποία γίνεται λόγος στο άρθρο 1, επιβάλλεται στην Volkswagen AG πρόστιμο ύψους 30,96 εκατ. ευρώ.

⁽⁸⁸⁾ Απάντηση της Volkswagen AG της 10ης Σεπτεμβρίου 1999 στην ανακοίνωση αιτιάσεων, σημείο 33 κ.ε.

Άρθρο 3

Το προβλεπόμενο στο άρθρο 2 πρόστιμο πρέπει να καταβληθεί εντός τριών μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης στον ακόλουθο τραπεζικό λογαριασμό της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων:

642-0029000-95

Banco Bilbao Vizcaya Argentaria (BBVA)

Avenue des Arts/Kunstlaan 43

B-1040 Bruxelles/Brussel.

Μετά την εκπνοή αυτής της προθεσμίας θα οφείλονται τόκοι υπερημερίας, οι οποίοι θα υπολογισθούν με βάση το επιτόκιο που εφαρμόζει η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα στις πράξεις της για την κύρια αναχρηματοδότηση. Οι τόκοι αυτοί θα οφείλονται από την πρώτη εργάσιμη ημέρα του μηνός κατά τον οποίο ελήφθη η παρούσα απόφαση. Το επιτόκιο αυτό προσαυξάνεται κατά 3,5 % και έτσι ανέρχεται στο 8,05 %.

Άρθρο 4

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

Η παρούσα απόφαση είναι εκτελεστός τίτλος κατά την έννοια του άρθρου 256 της συνθήκης ΕΚ.

Βρυξέλλες, 29 Ιουνίου 2001.

Για την Επιτροπή

Mario MONTI

Μέλος της Επιτροπής