DÉCISION DE LA COMMISSION

du 5 décembre 1983

relative à une procédure au titre de l'article 85 du traité CEE

(Affaire n° IV/29.329 — VW-MAN)

(Le texte en langue allemande est le seul faisant foi.)

(83/668/CEE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté économique européenne,

vu le règlement n° 17 du Conseil, du 6 février 1962, premier règlement d'application des articles 85 et 86 du traité CEE (1), modifié en dernier lieu par l'acte d'adhésion de la Grèce, et notamment ses articles 4, 6 et 8,

vu les notifications relatives à une coopération dans le domaine des véhicules utilitaires, faites conjointement à la Commission, le 4 novembre 1976 et le 5 septembre 1977, par la Volkswagenwerk Aktiengesellschaft, à Wolfsburg, et la Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg Aktiengesellschaft, à Munich,

vu la décision prise, le 10 décembre 1982, d'engager la procédure,

après publication de l'essentiel des notifications conformément à l'article 19 paragraphe 3 du règlement n° 17 (2),

après avoir entendu le comité consultatif en matière d'ententes et de positions dominantes,

considérant ce qui suit:

I. EXPOSÉ DES FAITS

(1) La Volkswagenwerk AG (VW) et la Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG (MAN) ont conclu entre elles le 25 août 1977, un accord de coopération portant sur des véhicules utilitaires de 6 à 9 tonnes et des composants de véhicules utilitaires, accord qu'ils ont notifié à la Commission le 5 septembre 1977, conformément aux dispositions de l'article 4 du règlement n° 17. L'accord préliminaire à l'accord de coopération, conclu le 14 octobre 1976, avait également été notifié le 4 novembre 1976. Le 29 novembre 1982, les parties ont limité la coopération dans le secteur de la distribution et ont informé la Commission, le 3 février 1983, de l'accord modifié.

Les sociétés notifiantes demandent que l'article 85 paragraphe 1 du traité soit, en vertu du paragraphe 3 dudit article, déclaré non applicable aux accords notifiés.

(2) La coopération, telle qu'elle est convenue dans l'accord du 29 novembre 1982, a pour but d'étendre le programme de vente de VW et celui de MAN aux véhicules utilitaires de 6 à 9 tonnes. Jusqu'à présent, les véhicules utilitaires produits par VW («Transports» et série «LT») appartenaient à une catégorie de poids inférieure, ceux de MAN à une catégorie supérieure (10 à 40 tonnes).

Par l'accord de coopération les parties s'engagent

— à mettre au point, à construire et à distribuer une gamme de véhicules utilitaires de 6 à 9 tonnes de poids total en charge (gamme commune) et ce faisant, à se spécialiser,

ainsi que

— à s'approvisionner mutuellement en ensembles, organes et pièces détachées à utiliser par chacune des parties dans sa propre production de véhicules utilitaires.

(3) La répartition du travail entre les deux parties et la mise au point de la construction et de la distribution de la gamme commune concerne des camions à cabine avancée:

— de 6 à 6,5 tonnes équipés d'un moteur Diesel — MAN à 4 cylindres,

— de 7,5 à 8 tonnes équipés d'un moteur Diesel — MAN à 4 cylindres,

— de 7,5 à 8 tonnes équipés d'un moteur Diesel — MAN à 6 cylindres,

— de 9 tonnes équipés d'un moteur Diesel — MAN à 6 cylindres.

(1) JO n° 13 du 21. 2. 1962, p. 204/62.
(2) JO n° C 337 du 23. 12. 1982, p. 3.

Chacune des parties s'engage à livrer à l'autre partie des ensembles, organes et pièces détachées issus de sa production propre pour la construction des véhicules de la gamme commune et la constitution du stock de pièces de rechange nécessaire, et à livrer lesdits produits à d'autres fabricants au cas où des droits de construction leur seraient cédés (voir point 10).

(4) En outre, chacune des parties s'engage à livrer à l'autre partie des ensembles, organes et pièces détachées de la gamme commune, issus de sa propre production, destinés à la fabrication de véhicules utilitaires de la gamme de l'autre partie et à la constitution du stock de pièces de rechange nécessaire, et à livrer lesdits produits à d'autres fabricants en cas de cession de droits de construction (voir point 10).

(5) Dans le domaine du développement de la gamme commune, les parties sont convenues de se répartir les tâches comme suit:

— VW met au point les cabines, embrayages, boîtes de vitesses, essieux arrière, arbres à cardans, systèmes électriques et plateaux de type standard,

— MAN met au point les moteurs, essieux avant, châssis, freins, roues et pneumatiques, plateaux de type spécial et plateaux pour camions à benne basculante.

(6) Le montage final est assuré par les parties dans leurs propres installations, celles-ci se livrant mutuellement les ensembles, organes et pièces détachées dont la production et la fourniture leur incombent.

Dans la production de la gamme commune, seuls pourront être utilisés les ensembles, organes et pièces détachés produits ou livrés par les partenaires compétents à cet effet.

(7) Les véhicules de la gamme commune portent les deux marques «VW» et «MAN».

(8) La distribution est assurée par MAN sous sa propre responsabilité et sous la surveillance d'un comité de coopération commun créé par VW et MAN. En Allemagne, la distribution de la gamme commune relève presque exclusivement de l'organisation de vente de MAN.

(9) À l'étranger, la distribution de la gamme commune est effectuée par les importateurs désignés par MAN pour son programme de véhicules utilitaires. VW a le droit de charger lesdits importateurs d'assurer également la distribution des véhicules utilitaires produits par elle. En règle générale, ces importateurs portent le nom de «VW-MAN Truck and Bus» ou un nom équivalent dans la langue du pays considéré. VW détient une faible participation (moins de 15 %) dans le capital de ces sociétés d'importation. Les autres actions se trouvent entre les mains de MAN et d'autres sociétés ou personnes parmi lesquelles figurent des importateurs VW et MAN.

(10) Les parties s'engagent à ne pas concurrencer directement ou indirectement les véhicules de la gamme commune par des véhicules utilitaires de 6 à 9 tonnes de poids total en charge. En outre, les parties ne sont pas libres d'exploiter en dehors du cadre de la coopération, sous forme de droits de propriété industrielle, de droits de construction et de savoir-faire, les résultats du développement qui s'inscrivent dans le cadre du programme commun. En effet, l'octroi de licences portant sur ces droits et la cession du savoir-faire à des tiers ne sont possibles que moyennant l'accord de l'autre partie, si le tiers utilise ces droits et le savoir-faire pour des véhicules appartenant à la catégorie de poids de la gamme commune. Ceci vaut aussi bien pour les droits de propriété industrielle qui existaient avant le début de la coopération que pour ceux qui n'ont été acquis — conjointement ou non — que par la suite.

(11) Une clause d'arbitrage est prévue pour les différends résultant des accords, avec possibilité de recourir aux voies de droit ordinaires. L'accord de coopération est conclu pour une durée indéterminée; il est résiliable à la fin de chaque année à partir du 31 décembre 1987, moyennant un préavis de 36 mois.

(12) En 1981, les parts de marché estimées des parties dans le marché commun, exprimées en pourcentage des nouvelles immatriculations, s'établissaient comme suit:

VW (fourgonnettes):	10,8 %,
VW-MAN (gamme commune):	4,5 %,
MAN (camions):	10,5 %.

Les principaux concurrents des parties sont les entreprises Daimler Benz, Ford, Iveco et Renault VI. La part de marché de chacune de ces entreprises dans le marché commun est plus importante que celles de Volkswagen et MAN.

Le marché se caractérise par la part extrêmement élevée que détiennent un petit nombre de fabricants sur leur marché national. C'est ainsi qu'en 1981 la part de marché d'Iveco en Italie était de 77,5 % (camions de 3,5 tonnes et plus), celle de Daimler Benz en Allemagne de 71,2 % (camions de 6 à moins de 8 tonnes), celle de Renault en France de 45 % (camions

de plus de 5 tonnes) et celle de Ford en Grande-Bretagne de plus de 35 % (camions de 3,5 à 7,5 tonnes). En comparaison avec les chiffres ci-avant, les parts de marché de VW et de MAN en Allemagne sont sensiblement inférieures. Sur la base des immatriculations nouvelles, elles ont atteint en 1981 les pourcentages suivants:

VW (fourgonnettes):	19,1 %,
VW-MAN (gamme commune):	8,4 %,
MAN (camions):	23,1 %.

(13) À la suite de la communication de la notification faite conformément à l'article 19 paragraphe 3 du règlement n° 17, la Commission n'a reçu aucune observation de la part de tiers.

(14) Les contrats-type, également notifiés, qui servent de base aux accords passés avec les importateurs, distributeurs et ateliers et qui régissent la distribution des véhicules utilitaires de la gamme commune et de la gamme propre à VW ou MAN, ainsi que le service après-vente desdits véhicules, ne sont pas concernés par la présente décision.

(15) Les sociétés notifiantes ont déclaré qu'elles renoncent présentement à une décision formelle de la Commission au titre de l'article 85 paragraphe 3 pour la période allant de la première notification, le 4 novembre 1976, au 3 février 1983.

II. APPRÉCIATION EN DROIT

(16) Les accords conclus entre les parties ont pour objet ou pour effet de restreindre le jeu de la concurrence à l'intérieur du marché commun et sont susceptibles d'affecter le commerce entre États membres; toutefois, l'interdiction édictée à l'article 85 paragraphe 1 peut être déclarée inapplicable dans le cas présent en application de l'article 85 paragraphe 3.

(17) La restriction de la concurrence au sens de l'article 85 paragraphe 1 résulte de l'interdiction de concurrence prévue dans l'accord de coopération, en vertu de laquelle aucune des parties n'est autorisée à mettre au point ou à fabriquer de manière autonome des véhicules utilitaires de 6 à 9 tonnes. Étant donné que les deux parties étaient déjà des fabricants de véhicules utilitaires avant le début de la coopération (VW dans la catégorie jusqu'à 5 tonnes, MAN dans la catégorie de 10 tonnes et plus), elles avaient toutes deux la possibilité d'étendre leur production aux véhicules utilitaires de 6 à 9 tonnes.

(18) La répartition du développement et de la fabrication des composants a pour objet et pour effet d'opérer une spécialisation des deux parties. Cette spécialisation peut s'étendre, au-delà de la gamme commune, à la gamme propre des véhicules utilitaires des parties et aboutir à une uniformisation graduelle de ces véhicules. En effet, il sera, en règle générale, plus avantageux d'utiliser des composants standardisés de la gamme commune que de mettre au point, chacune de son côté, de nouveaux composants (voir point 4). Ceci a pour effet, d'une part, de restreindre la concurrence entre VW et MAN dans le domaine de l'innovation et, d'autre part, de limiter les possibilités qu'a le consommateur de choisir entre des véhicules présentant des caractéristiques techniques différentes.

(19) L'interdiction, en ce qui concerne la production de la gamme commune, d'utiliser des ensembles, organes et pièces détachées autres que ceux produits ou livrés par la partie compétente à cet effet, limite la possibilité pour les tiers de fournir de tels produits. Ceci a pour effet de restreindre la concurrence dans le domaine de la demande au détriment des sous-traitants.

(20) La distribution commune de la gamme commune entraîne une restriction de la concurrence au niveau de la commercialisation. Dans la république fédérale d'Allemagne, la distribution de la gamme commune est assurée par MAN conjointement avec celle de sa propre gamme de véhicules utilitaires. Ceci est également le cas à l'étranger, mais il s'y ajoute le fait que VW est autorisée à confier aux importateurs également la distribution de ses propres gammes de véhicules utilitaires. Ceci a pour effet de restreindre la concurrence entre les différentes gammes de véhicules utilitaires des parties.

(21) Au niveau du commerce et du service après-vente, on constate des restrictions de la concurrence de moindre importance. Dans la république fédérale d'Allemagne, seul un petit nombre de revendeurs et de garages du réseau VW vendent également, outre les véhicules utilitaires VW de 6 tonnes au maximum, des véhicules de la gamme commune. À l'étranger, en particulier dans les pays dans lesquels les parties n'ont jusqu'ici qu'une faible part du marché dans le secteur des véhicules utilitaires, il est assez fréquent que les mêmes revendeurs et garages vendent, outre les véhicules de la gamme commune, des véhicules utilitaires non seulement de MAN, mais aussi de VW.

(22) Une autre restriction de la concurrence résulte des restrictions auxquelles les parties sont soumises en ce qui concerne les droits de pro-

priété industrielle, les droits de construction et le savoir-faire (voir point 10). Ces restrictions des possibilités d'exploitation sont toutefois limitées à la durée de l'accord. Après l'expiration de l'accord, les inventions et droits de propriété industrielle d'une des parties peuvent continuer à être utilisés par l'autre partie moyennant une redevance appropriée. En outre, chacune des parties peut, en ce qui concerne les ensembles, organes et pièces détachées mis au point ou produits par l'autre partie, exiger de celle-ci la cession de droits de construction non exclusifs à des conditions appropriées.

(23) Les accords entre VW et MAN sont susceptibles d'affecter le commerce entre États membres, étant donné que les deux entreprises exercent leur activité dans l'ensemble du marché commun. La coopération a pour effet de modifier la position d'entreprises d'autres États membres. Ceci vaut aussi bien pour d'autres offreurs de véhicules utilitaires — tant sur le marché allemand que sur leur marché national — que pour les sous-traitants qui offrent ou demandent des organes et pièces détachées. Les courants commerciaux se développeront dès lors autrement qu'ils ne le feraient en l'absence de cette coopération.

(24) Les conditions de l'article 85 paragraphe 3 sont toutefois remplies, et ce pour plusieurs raisons.

(25) La coopération contribue à améliorer la production, étant donné que les parties mettent sur le marché un nouveau produit qu'elles fabriquent dans le cadre d'une spécialisation poussée au niveau de la construction des composants et qui entre en concurrence avec les véhicules utilitaires d'autres fabricants.

(26) Étant donné qu'une partie ne peut, sans l'accord de l'autre, mettre au point ou fabriquer, en dehors de l'accord de coopération, aucun autre véhicule de la même catégorie de poids, ni utiliser, pour la production des véhicules de la gamme commune, d'autres ensembles, organes et pièces détachées que ceux produits ou fournis par la partie compétente à cet effet (points 17 à 19), la fabrication a lieu en plus grande série, augmentant de ce fait la productivité de chacune des parties, et ce d'autant plus que les ensembles, organes et pièces détachées peuvent, selon le principe des «modules», servir également à la construction des gammes de véhicules utilitaires propres à chacune d'entre elles.

(27) Le développement commun du véhicule et la répartition entre les deux parties du développement des composants (point 18) réduisent les frais de développement et facilitent l'accès au marché des parties dans la catégorie de poids de la gamme commune.

(28) La distribution de la gamme commune conjointement avec celle de la gamme des véhicules utilitaires de MAN (points 20 et 21) entraîne également une amélioration de la distribution des produits au sens de l'article 85 paragraphe 3 du traité, étant donné que MAN dispose d'un réseau de distribution adéquat, tandis que la majeure partie du réseau de distribution de VW n'est techniquement pas à même d'assurer la maintenance de camions. La création d'un réseau de distribution autonome pour la gamme commune ne serait pas rentable, compte tenu du nombre relativement faible des véhicules concernés.

(29) Certes, la coopération entraîne une restriction de la concurrence entre VW et MAN, qui n'est pas négligeable puisqu'elle porte non seulement sur des composants, mais aussi sur le produit fini et sur la distribution; cet inconvénient est toutefois compensé par des avantages considérables, qui l'emportent sur les inconvénients de la restriction de la concurrence entre VW et MAN. La coopération ne restreint essentiellement qu'une concurrence potentielle. Il n'y avait guère en effet de concurrence réelle entre VW et MAN avant le début de la coopération, étant donné que les propres gammes de véhicules utilitaires des parties n'étaient et ne sont guère substituables les unes aux autres.

(30) La coopération ne porte pas sur des produits qui existeraient déjà chez l'une ou l'autre des parties, mais a pour but de mettre sur le marché un nouveau produit et, par conséquent, d'élargir la gamme des produits, Les parties sont ainsi en mesure d'offrir un programme complet de véhicules utilitaires. Ceci est nécessaire pour pouvoir concurrencer les grands fabricants de véhicules utilitaires qui offrent déjà depuis bon nombre d'années un programme complet dans ce secteur et occupent une position dominante dans certaines parties du marché commun (voir point 12). La coopération entre VW et MAN dans le domaine de la gamme commune améliore la structure de l'offre et renforce la concurrence.

(31) Les clauses restrictives de concurrence de l'accord de coopération (voir points 17 à 22) sont en outre indispensables pour la réalisation de la coopération. Ceci vaut pour l'interdiction de concurrence et l'interdiction d'utilisation (points 17 à 19, 22 et 26), car il faut admettre que les parties, en l'absence de telles interdictions, ne concentreraient pas dans la même mesure leurs efforts de développement et de construction sur le programme commun. Le rattachement de la distribution de la

gamme commune à la distribution des produits MAN (points 20, 21 et 28) est également indispensable, étant donné que la création d'un réseau autonome de distribution et de service après vente pour une petite tranche du programme (véhicules utilitaires de 6 à 9 tonnes), de même que l'offre parallèle de la gamme commune par l'entremise du réseau VW d'une part et du réseau MAN d'autre part, seraient économiquement non rentables, voire techniquement impossibles.

(32) Les restrictions dans le domaine des droits de propriété industrielle, des droits de construction et du savoir-faire (point 22) ont pour but de concentrer les résultats des travaux de développement surtout sur la coopération et d'en exclure les tiers qui exercent leur activité dans la catégorie des véhicules utilitaires de 6 à 9 tonnes. Cette façon d'agir est indispensable pour assurer le succès des véhicules de la gamme commune vis-à-vis des véhicules produits par d'autres fabricants. En effet, les restrictions empêchent que les avantages que les parties obtiendraient par rapport à des véhicules concurrents grâce à de nouvelles solutions techniques dans le domaine du développement ou de la production de la gamme commune, soient unilatéralement «affadis» par une des parties et dès lors perdus.

(33) Ces restrictions ne vont pas au-delà de ce qui est nécessaire, étant donné que chacune des parties est libre de céder à d'autres fabricants des droits de construction et les licences pour des composants qu'elle a elle-même mis au point ou produits, pour autant que ces fabricants utilisent ces droits de construction et licences pour une production n'appartenant pas à la catégorie de poids de la gamme commune. En outre, les parties sont assurées de pouvoir continuer à utiliser sans limitation après l'expiration de l'accord les connaissances techniques acquises, étant donné que les droits d'utilisation existants sont illimités dans le temps, que la cession de droits de construction peut être demandée et que la fixation de redevances et de conditions appropriées pour les licences de construction est prévue.

(34) On peut s'attendre à ce que les consommateurs bénéficient d'une partie équitable du profit résultant de la coopération, la pression accrue de la concurrence répercutant sur eux une partie de ce profit.

(35) La coopération ne donne pas aux parties la possibilité d'éliminer la concurrence pour une partie substantielle des produits en cause; elle permet au contraire à un nouvel offreur d'accéder au marché dans la catégorie des véhicules utilitaires de 6 à 9 tonnes. Compte tenu de la forte position sur le marché des autres grands fabricants de véhicules utilitaires (voir point 12), il ne faut pas s'attendre à ce que VW et MAN acquièrent, dans un avenir prévisible, des parts de marché telles qu'il serait possible d'éliminer la concurrence pour une partie des produits.

(36) L'exemption de l'application de l'article 85 paragraphe 1, accordée à la coopération convenue entre VW et MAN, prend effet, conformément à l'article 6 paragraphe 1 du règlement n° 17, à partir du 3 février 1983, date à laquelle les parties ont informé la Commission de l'accord modifié par lequel elles ont renoncé à la coopération plus poussée prévue initialement (voir points 1 et 15).

(37) En application de l'article 8 paragraphe 1 du règlement n° 17, la déclaration d'exemption est délivrée, compte tenu des particularités du cas d'espèce, pour une durée de 15 ans, c'est-à-dire jusqu'au 31 décembre 1998. Le délai requis pour développer un modèle de véhicule et pour le produire et le distribuer (délai entre les modifications de modèle) est particulièrement long dans le cas des véhicules utilitaires. Il faut donc prévoir une longue période avant que les investissements considérables consacrés par les parties au développement et à la production de la gamme commune ne deviennent rentables et que le produit nouveau ne puisse affronter avec succès la concurrence des grands fabricants de véhicules utilitaires. Pendant cette période, les parties doivent pouvoir compter sur la validité et la continuité de l'accord de coopération. Une période de 15 années paraît donc appropriée.

(38) Afin que la Commission soit en mesure de vérifier que les conditions d'application de l'article 85 paragraphe 3 continuent d'être remplies pendant la période d'exemption, il y a lieu de faire obligation aux parties d'informer la Commission de toute modification essentielle apportée à l'accord notifié ainsi que de toute extension de leur coopération conformément à l'article 8 paragraphe 1 du règlement n° 17. Pareille extension se produirait notamment si VW confiait la vente de véhicules utilitaires VW aux importateurs qui assurent, dans le marché commun, la distribution de la gamme commune ou celle des véhicules utilitaires MAN,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

1. Conformément à l'article 85 paragraphe 3, les dispositions de l'article 85 paragraphe 1 du traité

CEE sont déclarées inapplicables à l'accord de coopération du 25 août 1977 conclu entre la Volkswagenwerk AG et la Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG, dans sa version modifiée par l'accord du 29 novembre 1982.

2. L'exemption visée au paragraphe 1 est accordée pour la période allant du 3 février 1983 au 31 décembre 1998.

Article 2

Les entreprises auxquelles la présente décision est destinée informeront la Commission sans délai:

1) de tout cas où les accords notifiés seraient modifiés ou complétés sur des points essentiels;

2) de tout cas où la Volkswagenwerk AG chargerait des importateurs dans le marché commun, qui assurent la distribution des véhicules utilitaires de la gamme commune ou de la Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG, d'assurer également celle de véhicules utilitaires VW.

Article 3

La présente décision est destinée aux entreprises suivantes:

1) Volkswagenwerk Aktiengesellschaft, Postfach, D-3180 Wolfsburg 1;

2) Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg Aktiengesellschaft, Postfach 500620, D-8000 Munich 50.

Fait à Bruxelles, le 5 décembre 1983.

Par la Commission
Frans ANDRIESSEN
Membre de la Commission