# BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

**van 5 december 1983**

**inzake een procedure op grond van artikel 85 van het EEG-Verdrag**

**(IV/29.329 — VW-MAN)**

**(Slechts de tekst in de Duitse taal is authentiek)**

(83/668/EEG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap,

Gelet op Verordening nr. 17 van de Raad van 6 februari 1962, eerste verordening over de toepassing van de artikelen 85 en 86 van het EEG-Verdrag (1), laatstelijk gewijzigd bij de Toetredingsakte van Griekenland, en met name op de artikelen 4, 6 en 8,

Gezien de aanmeldingen welke Volkswagenwerk Aktiengesellschaft te Wolfsburg en Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg Aktiengesellschaft te München nopens een samenwerking op het gebied van bedrijfsvoertuigen op 4 november 1976 en op 5 september 1977 gezamenlijk bij de Commissie hebben verricht,

Gezien het besluit van de Commissie van 10 december 1982 om de procedure in te leiden,

Na bekendmaking van het essentiële gedeelte van de aanmelding (2) overeenkomstig artikel 19, lid 3, van Verordening nr. 17,

Na raadpleging van het Adviescomité voor mededingingsregelingen en economische machtsposities,

Overwegende hetgeen volgt:

## I. DE FEITEN

(1) Volkswagenwerk AG, hierna VW te noemen, en Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG, hierna MAN te noemen, hebben op 25 augustus 1977 een samenwerkingsovereenkomst gesloten die bedrijfsvoertuigen in de gewichtsklasse 6-9 ton en componenten voor bedrijfsvoertuigen bestrijkt en hebben deze op 5 september 1977 overeenkomstig artikel 4 van Verordening nr. 17 bij de Commissie aangemeld. De op 14 oktober 1976 gesloten voorovereenkomst voor de samenwerkingsovereenkomst was op 4 november 1976 eveneens aangemeld. Op 29 november 1982 beperkten de partijen hun samenwerking ten aanzien van de afzet en deelden de Commissie op 3 februari 1983 de wijzigingsovereenkomst mede.

De aanmelders hebben het verzoek ingediend artikel 85, lid 1, van het EEG-Verdrag overeenkomstig lid 3 van dat artikel voor de aangemelde overeenkomsten buiten toepassing te verklaren.

(2) Met de samenwerking in de met ingang van 29 november 1982 overeengekomen omvang beogen VW en MAN hun onderscheiden gamma's bedrijfsvoertuigen met bedrijfsvoertuigen in de gewichtsklasse 6-9 ton aan te vullen. VW bleef met zijn bedrijfsvoertuigengamma (Transporter, LT-serie) tot dusver onder deze gewichtsklasse, MAN met het zijne (10-40 ton) erboven.

Bij de samenwerkingsovereenkomst verplichten partijen zich ertoe:

— een bedrijfsvoertuigenserie met een toegelaten totaalgewicht van 6-9 ton, hierna te noemen „gemeenschappelijke serie", te ontwikkelen, te vervaardigen, in de handel te brengen, zich daarbij te specialiseren en

— elkaar sets, aggregaten en onderdelen voor de eigen bedrijfsvoertuigenseries te leveren.

(3) De ontwikkeling, fabricage en afzet van de gemeenschappelijke serie in arbeidsverdeling hebben betrekking op vrachtauto's in de bouwwijze met frontstuurcabine in de gewichtsklassen

— 6/6,5 ton met 4-cylinder-MAN-dieselmotor,

— 7,5/8 ton met 4-cylinder-MAN-dieselmotor,

— 7,5/8 ton met 6-cylinder-MAN-dieselmotor,

— 9 ton met 6-cylinder-MAN-dieselmotor.

(1) PB nr. 13 van 21. 2. 1962, blz. 204/62.
(2) PB nr. C 337 van 23. 12. 1982, blz. 3.

Elk van de partijen verbindt zich ertoe de wederpartij uit eigen produktie sets, aggregaten en onderdelen voor de fabricage van de gemeenschappelijke serie en de nodige daarbijbehorende vervangingsonderdelen, alsmede in geval van verlening van nabouwrechten aan derde fabrikanten de genoemde produkten te leveren (zie nr. 10).

(4) Bovendien verbindt elk van de partijen zich ertoe de wederpartij uit eigen produktie sets, aggregaten en onderdelen uit de gemeenschappelijke serie voor gebruik in de eigen bedrijfsvoertuigenseries en de nodige vervangingsonderdelen, alsmede in geval van verlening van nabouwrechten aan derde fabrikanten de genoemde produkten te leveren (zie nr. 10).

(5) Voor de ontwikkeling van de gemeenschappelijke serie is de volgende arbeidsverdeling tussen partijen overeengekomen:

— VW ontwikkelt bestuurderscabine, koppeling, versnellingsbak, achteras, kardanas, elektrische apparatuur en laadbakken in standaarduitvoering;

— MAN ontwikkelt motor, vooras, frame, remmen, wielen en banden alsmede laadbakken in speciale uitvoering en voor kippers.

(6) Voor de eindmontage wordt door partijen, ieder in de eigen bedrijfsinrichtingen, zorggedragen, waarbij zij elkaar de sets, aggregaten en onderdelen leveren waarvoor elk wat de produktie en verstrekking betreft instaat. Bij de produktie van de gemeeenschappelijke serie mogen geen andere sets, aggregaten en onderdelen worden gebruikt dan die welke de respectieve daarvoor verantwoordelijke contractpartner heeft geproduceerd of verstrekt.

(7) De voertuigen uit de gemeenschappelijke serie dragen de beide merken „VW" en „MAN".

(8) De afzet in Duitsland verzorgt MAN op eigen verantwoordelijkheid onder toezicht van een door VW en MAN samengesteld gemeenschappelijk samenwerkingscomité. In Duitsland is bijna uitsluitend de MAN-verkooporganisatie met de afzet van de gemeenschappelijke serie belast.

(9) Voor de afzet van de gemeenschappelijke serie in het buitenland wordt door importeurs gezorgd, die MAN voor zijn eigen gamma bedrijfsvoertuigen inschakelt. Bovendien heeft VW het recht, die importeurs ook met de afzet van de VW-bedrijfsvoertuigenseries te belasten. Deze importeurs voeren gewoonlijk de naam „VW-MAN Truck and Bus" of een in de betrokken landstaal daarmee overeenkomende naam. VW heeft in het kapitaal van deze importeursvennootschappen een slechts gering aandeel (minder dan 15 %). Het overige aandelenbezit bevindt zich in handen van MAN en andere personen en vennootschappen, waaronder VW- en MAN-importeurs.

(10) Elk van de partijen verbindt zich ertoe zich van iedere vorm van concurrentie, rechtstreeks of onrechtstreeks, ten opzichte van voertuigen uit de gemeenschappelijke serie met andere bedrijfsvoertuigen in de gewichtsklasse van 6-9 ton toegelaten totaalgewicht te onthouden. Bovendien staat het partijen niet vrij de in het raam van het gemeenschappelijke gamma in de vorm van industriële eigendomsrechten, nabouwrechten en know-how bereikte ontwikkelingsresultaten buiten het samenwerkingsverband te exploiteren. Licentieverlening over deze rechten en de overdracht van know-how aan derden zijn namelijk slechts mogelijk met toestemming van de wederpartij, indien de derde deze rechten en de know-how voor voertuigen binnen de gewichtsklasse uit de gemeenschappelijke serie aanwendt. Dit geldt onafhankelijk van de vraag of de industriële eigendomsrechten reeds voor de aanvang van de samenwerking bestonden dan wel eerst later, individueel of gezamenlijk, werden verworven.

(11) Voor geschillen naar aanleiding van de overeenkomsten bestaat een arbitrage-overeenkomst met de mogelijkheid de gewone rechtsgang te volgen. De samenwerkingsovereenkomst is voor onbepaalde tijd gesloten en kan met inachtneming van een opzeggingstermijn van 36 maanden aan het eind van elk jaar worden opgezegd en voor het eerst op 31 december 1987.

(12) In 1981 behaalden de contractpartijen wat de nieuw geregistreerde voertuigen betreft op de gemeenschappelijke markt de volgende geraamde marktaandelen:

| | |
|---|---|
| VW LT-serie: | 10,8 % |
| VW-MAN gemeenschappelijke serie: | 4,5 % |
| MAN-vrachtwagens: | 10,5 %. |

De voornaamste concurrenten van partijen zijn de ondernemingen Daimler Benz, Ford, Iveco en Renault VI. Hun marktaandelen op de gemeenschappelijke markt liggen boven die van Volkswagen en MAN.

De markt wordt gekenmerkt door buitengewoon hoge marktaandelen van enkele fabrikanten op hun binnenlandse markten. Zo haalde bij voorbeeld Iveco in Italië in 1981 een marktaandeel van 77,5 % (vrachtwagens vanaf 3,5 ton), Daimler Benz in Duitsland

71,2 % (vrachtwagens van 6 tot minder dan 8 ton), Renault in Frankrijk 45 % (vrachtwagens boven 5 ton) en Ford in Groot-Brittannië meer dan 35 % (vrachtwagens van 3,5 tot 7,5 ton). In vergelijking daarmede lagen de marktaandelen van VW en MAN in Duitsland aanzienlijk lager. Met betrekking tot geregistreerde nieuwe voertuigen bedroegen zij in 1981:

| | |
|---|---|
| VW LT-serie: | 19,1 % |
| VW-MAN gemeenschappelijke serie: | 8,4 % |
| MAN-vrachtwagens: | 23,1 %. |

(13) Er zijn naar aanleiding van de bekendmaking van de aanmelding overeenkomstig artikel 19, lid 3, van Verordening nr. 17 geen opmerkingen van derden bij de Commissie binnengekomen.

(14) De eveneens aangemelde standaardovereenkomsten volgens welke met importeurs, handelaren en werkplaatsen overeenkomsten worden gesloten die betrekking hebben op voertuigen uit de gemeenschappelijke serie van VW en MAN en op de klantenservice daarvoor, vallen buiten deze beschikking.

(15) De aanmelders hebben verklaard dat zij thans voor het tijdvak begrepen tussen de eerste aanmelding op 4 november 1976 tot en met 3 februari 1983, van een formele beschikking van de Commissie overeenkomstig artikel 85, lid 3, van het EEG-Verdrag afzien.

## II. JURIDISCHE BEOORDELING

(16) De overeenkomsten van partijen hebben weliswaar een beperking van de mededinging binnen de gemeenschappelijke markt ten doel of ten gevolge en kunnen de handel tussen Lid-Staten ongunstig beïnvloeden, maar het verbod van artikel 85, lid 1, van het EEG-Verdrag kan in het onderhavige geval overeenkomstig artikel 85, lid 3, buiten toepassing worden verklaard.

(17) De beperking van de mededinging in de zin van artikel 85, lid 1, van het EEG-Verdrag volgt uit het in de samenwerkingsovereenkomst vervatte concurrentieverbod, dat inhoudt dat geen der partijen zelfstandig bedrijfsvoertuigen in de gewichtsklasse 6-9 ton mag ontwikkelen of fabriceren. Aangezien beide partners reeds vóór het begin van de samenwerking bedrijfsvoertuigenfabrikant waren (VW in de klasse tot 5 ton, MAN in die vanaf 10 ton en zwaarder), bestond bij beiden de mogelijkheid in de klasse van 6-9 ton expansie te zoeken.

(18) Met de ontwikkeling en fabricage van de onderdelen met toepassing van arbeidsverdeling wordt specialisatie van de partijen beoogd en een en ander leidt dan ook daartoe. Deze specialisatie kan, nog afgezien van de gemeenschappelijke serie, mede doorwerken in de eigen bedrijfsvoertuigenseries van partijen en tot een geleidelijke onderlinge toenadering van deze series leiden. Het zal in de regel rendabeler zijn om gestandaardiseerde onderdelen uit de gemeenschappelijke serie te gebruiken, dan om onderdelen zelfstandig te ontwikkelen (zie nr. 4). De innovatieconcurrentie tussen VW en MAN wordt daardoor beperkt. De keuzemogelijkheden voor de gebruikers tussen voertuigen met uiteenlopende technische kenmerken worden geringer.

(19) Het verbod om bij de produktie van de gemeenschappelijke serie andere sets, aggregaten en onderdelen te gebruiken dan die welke de daarvoor instaande partner heeft geproduceerd of verstrekt, beperkt de mogelijkheid van derde ondernemingen deze te leveren. Daardoor wordt de vraagconcurrentie ten nadele van de toeleveranciers beperkt.

(20) De gemeenschappelijke afzet van de gemeenschappelijke serie leidt tot een beperking van de mededinging in het afzetstadium. In de Bondsrepubliek Duitsland wordt de gemeenschappelijke serie samen met de eigen bedrijfsvoertuigenserie van MAN in de handel gebracht. Dit is ook in het buitenland het geval, maar daar komt er nog bij dat VW het recht heeft de importeurs ook met de afzet van zijn eigen bedrijfsvoertuigenseries te belasten. De mededinging tussen de verschillende bedrijfsvoertuigenseries van de contractpartijen wordt daardoor beperkt.

(21) In de stadia van de handel en de klantenservice kan men concurrentiebeperkende gevolgen van geringere omvang constateren. In de Bondsrepubliek Duitsland verkopen slechts weinig handelaren en garages uit het VW-net naast VW-bedrijfsvoertuigen tot 6 ton ook de gemeenschappelijke serie. In het buitenland, vooral in landen waar de samenwerkingspartners op het gebied van de bedrijfsvoertuigen tot dusver slechts marktposities van geringe betekenis hebben verworven, bieden dezelfde handelaren en garages vaker naast het gemeenschappelijke programma niet slechts MAN-bedrijfsvoertuigen, maar ook die van VW aan.

(22) Een verdere concurrentiebeperking volgt uit de beperkingen waaraan de partijen ten aanzien van de industriële eigendomsrechten, de nabouwrechten en de know-how onderwor-

pen zijn (zie nr. 10). Deze de exploitatiemogelijkheden beperkende clausules gelden echter slechts voor de looptijd van de overeenkomst. Na afloop daarvan kunnen uitvindingen en industriële eigendomsrechten van de ene partner tegen redelijke licentierechten door de andere partner verder worden gebruikt. Bovendien kan elk van de partijen ten aanzien van de door de wederpartij ontwikkelde en/of geproduceerde sets, aggregaten en onderdelen verlangen dat hem tegen redelijke voorwaarden niet-exclusieve nabouwrechten worden toegestaan.

(23) De overeenkomsten tussen VW en MAN kunnen de handel tussen Lid-Staten ongunstig beïnvloeden, want beide ondernemingen zijn op de gehele gemeenschappelijke markt werkzaam. Door de samenwerking wordt in de positie van ondernemingen uit andere Lid-Staten wijziging gebracht. Dit geldt zowel voor andere aanbieders van bedrijfsvoertuigen — op de Duitse markt en in hun eigen land — als voor de toeleveranciers die aggregaten en onderdelen aanbieden of afnemen. De handelsstromen tussen de Lid-Staten zullen zich derhalve anders ontwikkelen dan zonder deze samenwerking.

(24) Aan de voorwaarden van artikel 85, lid 3, van het EEG-Verdrag, is echter om een aantal redenen voldaan.

(25) De samenwerking draagt bij tot verbetering van de produktie, omdat de partijen een nieuw produkt op de markt brengen, dat zij met vergaande specialisatie bij de bouw van componenten vervaardigen en dat met de bedrijfsvoertuigen van andere fabrikanten concurreert.

(26) Aangezien een der partijen zonder toestemming van de ander buiten de samenwerkingsovereenkomst om geen andere voertuigen in dezelfde gewichtsklasse mag ontwikkelen of produceren en bij de produktie van de gemeenschappelijke serie geen andere sets, aggregaten en onderdelen mag gebruiken dan die welke de daarvoor instaande partner heeft geproduceerd of verstrekt (nrs. 17 tot en met 19), komt het tot een grotere serieproduktie en daarmede tot een gestegen produktiviteit bij elk van de partijen. Dit geldt te meer, omdat de sets, aggregaten en onderdelen ook buiten de gemeenschappelijke serie met gebruikmaking van het beginsel van modulaire inbouw in de eigen bedrijfsvoertuigenseries toepassing vinden.

(27) De gemeenschappelijke ontwikkeling van het voertuig en de ontwikkeling van de onderdelen met toepassing van arbeidsverdeling (nr. 18) maken dat de ontwikkelingskosten lager komen te liggen en zij vergemakkelijken voor de partijen de toegang tot de markt wat de gewichtsklasse van de gemeenschappelijke serie betreft.

(28) De afzet van de gemeenschappelijke serie, samen met de bedrijfsvoertuigenserie van MAN (nrs. 20 en 21), leidt bovendien tot verbeteringen in de verdeling der produkten in de zin van artikel 85, lid 3, van het EEG-Verdrag, omdat MAN over een bruikbaar verkoopnet beschikt, terwijl het overgrote deel van het VW-verkoopnet technisch niet voor het onderhoud van vrachtauto's is uitgerust. De opbouw van een eigen verkoopnet voor de gemeenschappelijke serie zou, gezien de relatief geringe aantallen vrachtwagens, niet rendabel zijn.

(29) De samenwerking leidt evenwel tot een beperking van de mededinging tussen VW en MAN, die van enig gewicht is; zij strekt zich namelijk niet alleen uit tot onderdelen, maar ook tot het eindprodukt en de afzet, doch daar staan grote voordelen tegenover, die zwaarder wegen dan de nadelen van de concurrentiebeperkingen tussen VW en MAN. De samenwerking leidt in overwegende mate slechts tot beperkingen voor de potentiële concurrentie. Reële mededinging was er vanaf het begin der samenwerking tussen VW en MAN slechts in geringe mate, want de eigen bedrijfsvoertuigenseries van de partners waren en zijn onderling nauwelijks substitueerbaar.

(30) De samenwerking geldt niet voor motorvoertuigen die bij één van de partners reeds worden gemaakt, maar is gericht op introductie van nieuwe voertuigen op de markt en op assortimentsverbreding bij partijen. Zij zijn daardoor in staat een volledig gamma bedrijfsvoertuigen aan te bieden. Dit is nodig om met de grote bedrijfsvoertuigenfabrikanten, die reeds jarenlang een volledig gamma bedrijfsvoertuigen aanbieden en op deelgebieden van de gemeenschappelijke markt een vooraanstaande marktpositie innemen (zie nr. 12), te kunnen concurreren. Door de samenwerking tussen VW en MAN op het gebied van de gemeenschappelijke serie wordt de structuur van het aanbod verbeterd en de concurrentie heviger.

(31) De concurrentiebeperkende clausules in de samenwerkingsovereenkomst (nrs. 17 tot en met 22) zijn ook met het oog op de verwezenlijking van de samenwerking onmisbaar. Dat geldt voor het concurrentieverbod en voor het gebruiksverbod (nrs. 17 tot en met 19, 22 en 26), omdat moet worden aangenomen dat partijen anders hun inspanningen bij de ontwikkeling en fabricage niet op dezelfde wijze op het gemeenschappelijke gamma zullen concentreren. Onmisbaar is ook het koppelen van

de afzet van de gemeenschappelijke serie aan die van de MAN-produkten (nrs. 20, 21 en 28), omdat zowel oprichting van een zelfstandig afzet- en servicenet voor de smalle sector van 6-9 ton uit het gamma als gelijktijdige aanbieding van de gemeenschappelijke serie via het VW-net en via het MAN-net oneconomisch, respectievelijk technisch niet mogelijk is.

(32) De beperkingen op het gebied van de industriële eigendomsrechten, nabouwrechten en know-how (nr. 22) hebben ten doel de resultaten van de ontwikkelingswerkzaamheden vooral op de samenwerking te concentreren, en derden die in de gewichtsklasse 6-9 ton actief zijn, daarvan uit te sluiten. Deze procedure is onmisbaar om er zeker van te zijn dat de voertuigen uit de gemeenschappelijke serie met succes met voertuigen van andere fabrikanten kunnen concurreren. De beperkingen verhinderen, dat eventuele voordelen die partijen op grond van nieuwe technische oplossingen bij de ontwikkeling of produktie van de gemeenschappelijke serie ten opzichte van concurrerende voertuigen behalen, door eenzijdig optreden van een van de partijen „verwateren" en daardoor teloorgaan.

(33) Deze beperkingen gaan niet verder dan noodzakelijk, omdat elk van de partijen vrij is nabouwrechten en licenties voor onderdelen die zij zelf ontwikkeld, onderscheidenlijk geproduceerd heeft aan derde fabrikanten te verlenen, voor zover deze de nabouwrechten en licenties voor een produktie buiten de gewichtsklasse van de gemeenschappelijke serie gebruiken. Bovendien zijn er waarborgen geschapen dat partijen na afloop van de overeenkomst de verkregen technische kennis onbeperkt kunnen blijven gebruiken, omdat de bestaande gebruiksrechten niet in de tijd beperkt zijn, verlening van nabouwrechten kan worden verlangd en is vastgelegd dat redelijke licentierechten en voorwaarden voor de nabouw moeten worden overeengekomen.

(34) Verwacht mag worden dat de gebruikers een redelijk aandeel in de onstane voordelen zullen ontvangen, omdat de intensievere concurrentiedruk tot een gedeeltelijk doorgeven van de ontstane winst aan de gebruikers zal leiden.

(35) De samenwerking biedt partijen niet de mogelijkheid om de mededinging voor een wezenlijk deel van de betrokken produkten uit te schakelen. Zij leidt namelijk tot het optreden op de markt van een nieuwe aanbieder in de gewichtsklasse 6-9 ton. Gezien de sterke marktpositie van de andere grote bedrijfsvoertuigenfabrikanten (nr. 12) behoeft niet te worden verwacht dat VW en MAN binnen afzienbare tijd dermate omvangrijke marktaandelen zullen behalen, dat uitschakeling van de mededinging voor een deel van de produkten mogelijk is.

(36) De vrijstelling van de tussen VW en MAN overeengekomen samenwerking van de toepassing van artikel 85, lid 1, van het EEG-Verdrag gaat overeenkomstig artikel 6, lid 1, van Verordening nr. 17 in op 3 februari 1983, het tijdstip waarop de contractpartijen de Commissie de wijzigingsovereenkomst hebben medegedeeld waarin zij van de oorspronkelijk overeengekomen, verder reikende samenwerking hebben afgezien (nrs. 1 en 15).

(37) Overeenkomstig artikel 8, lid 1, van Verordening nr. 17 wordt de vrijstellingsverklaring, gezien de bijzondere omstandigheden van het geval, voor 15 jaar verleend, dat wil zeggen tot en met 31 december 1998. De voor de ontwikkeling van een voertuigtype benodigde tijd en die gedurende welke een voertuigtype wordt geproduceerd en verkocht (de tijd tussen wijzigingen in modellen), zijn bij vrachtauto's bijzonder lang. De omvangrijke investeringen van partijen bij de ontwikkeling en produktie van de gemeenschappelijke serie vergen daarom een lange termijn om vruchten te kunnen afwerpen. Hetzelfde geldt voor de invoering van het nieuwe produkt op de markt ten opzichte van de grote bedrijfsvoertuigenfabrikanten. Gedurende die tijd moeten partijen op de geldigheid en continuïteit van de samenwerkingsovereenkomst kunnen rekenen. Een periode van 15 jaar lijkt derhalve redelijk.

(38) Om de Commissie in staat te stellen zich ervan te vergewissen dat aan de voorwaarden voor de toepassing van artikel 85, lid 3, van het EEG-Verdrag gedurende de gehele vrijstellingstermijn wordt voldaan, moet de contractpartijen de verplichting worden opgelegd de Commissie van iedere essentiële wijziging in de aangemelde overeenkomst en van iedere uitbreiding van hun samenwerking in kennis te stellen (artikel 8, lid 1, van Verordening nr. 17). Een dergelijke uitbreiding zou zich met name voordoen, indien VW de importeurs op de gemeenschappelijke markt, die de gemeenschappelijke serie of de MAN-bedrijfsvoertuigenserie verkopen, met de afzet van VW-bedrijfsvoertuigen zou belasten,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

*Artikel 1*

1. De bepalingen van artikel 85, lid 1, van het EEG-Verdrag worden overeenkomstig artikel 85, lid

3, buiten toepassing verklaard voor de samenwerkingsovereenkomst van 25 augustus 1977 tussen Volkswagenwerk AG en Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG in haar bij overeenkomst van 29 november 1982 gewijzigde vorm.

2. De vrijstelling overeenkomstig lid 1 geldt voor de periode van 3 februari 1983 tot en met 31 december 1998.

*Artikel 2*

De ondernemingen tot welke deze beschikking is gericht, stellen de Commissie onverwijld ervan in kennis, indien

1. de aangemelde overeenkomsten op essentiële onderdelen worden gewijzigd of aangevuld of

2. Volkswagenwerk AG importeurs op de gemeenschappelijke markt die bedrijfsvoertuigen uit de gemeenschappelijke serie of van Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG in de handel brengen, met de afzet van VW-bedrijfsvoertuigen belast.

*Artikel 3*

Deze beschikking is gericht tot de volgende ondernemingen:

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

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

Gedaan te Brussel, 5 december 1983.

*Voor de Commissie*
Frans ANDRIESSEN
*Lid van de Commissie*