II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 13. Juli 1983

betreffend ein Verfahren nach Artikel 85 EWG-Vertrag (IV/30.437 — Rockwell/Iveco)

(Nur der niederländische, der englische und der italienische Text sind verbindlich)

(83/390/EWG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung Nr. 17 des Rates vom 6. Februar 1962, erste Durchführungsverordnung zu den Artikeln 85 und 86 des EWG-Vertrags (1), zuletzt geändert durch die Akte über den Beitritt Griechenlands, insbesondere auf die Artikel 4, 6 und 8,

im Hinblick auf die am 18. August 1981 gemäß Artikel 4 der Verordnung Nr. 17 erfolgte Anmeldung der Unternehmen Rockwell International Corporation, Pittsburgh, Pennsylvania, USA, und Iveco Industrial Vehicles Corporation BV, Amstelveen, Niederlande durch die diese beantragten, eine Reihe von Vereinbarungen — eine am 13. Juni 1981 wirksam gewordene Hauptvereinbarung und verschiedene weitere Vertragsabreden — von der Anwendung des Artikels 85 Absatz 1 gemäß dessen Absatz 3 freizustellen,

nach Veröffentlichung des wesentlichen Inhalts der Anmeldung gemäß Artikel 19 Absatz 3 der Verordnung Nr. 17 im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* (2),

nach Inhörung des Beratenden Ausschusses für Kartell- und Monopolfragen gemäß Artikel 10 der Verordnung Nr. 17,

in Erwägung nachstehender Gründe:

I. SACHVERHALT

A. Gegenstand der Entscheidung

Diese Entscheidung betrifft die gemeinsame Fabrikation von Hinterradantriebsachsen für Lastkraftwagen und deren Vertrieb durch die Rockwell International Corporation (nachstehend „Rockwell" genannt), einem Hersteller von Kraftfahrzeug-Bauteilen, und dem Lastkraftwagenhersteller Iveco Industrial Vehicles Corporation BV (nachstehend „Iveco" genannt). Die Zusammenarbeit umfaßt die Gründung und den Betrieb eines Gemeinschaftsunternehmens.

B. Die beteiligten Unternehmen

1. Rockwell ist ein amerikanisches Unternehmen, das in verschiedenen Branchen aktiv ist. Zu den Bereichen, in denen das Unternehmen tätig ist, gehören die Herstellung und der Vertrieb von Kraftfahrzeug-Bauteilen, insbesondere Hinterradantriebsachsen für Lastkraftwagen; hier ist Rockwell der bedeutendste Lieferant des amerikanischen Marktes. 1981 machte der Verkauf von Kraftfahrzeug-Bauteilen 22 % des gesamten, von Rockwell erzielten Umsatzes von ca. 7 Milliarden Dollar (7,4 Mrd. ECU) (3) aus. In Europa hat Rockwell fünf 100 %ige Tochtergesellschaften und ist an drei weiteren Unternehmen der Kraftfahrzeugindustrie mit bis zu 50 % beteiligt.

(1) ABl. Nr. 13 vom 21. 2. 1962, S. 204/62.
(2) ABl. Nr. C 171 vom 9. 7. 1982, S. 11.
(3) Alle Umrechnungen basieren auf dem Stand vom 4. August 1982, ABl. Nr. C 201 vom 5. 8. 1982, S. 1.

Von diesen Unternehmen ist die 1972 von British Leyland erworbene Rockwell-Maudslay Ltd, UK, die einzige Rockwell-Tochtergesellschaft in der Gemeinschaft, die Achsen für Straßennutzfahrzeuge herstellt und vertreibt. Ursprünglich stellte das Unternehmen nur LKW-Achsen der von British Leyland entworfenen Bauart im Vereinigten Königreich her; inzwischen liefert es jedoch auch Rockwell-Achsen an ... (1) andere LKW-Hersteller. ... Daneben wurden von Rockwell (US) 1980 ... Achsen und 1981 ... Achsen an LKW-Hersteller im Gemeinsamen Markt verkauft.

2. Iveco ist eine nach niederländischem Recht gebildete Holdinggesellschaft mit mehreren Tochtergesellschaften in verschiedenen Mitgliedstaaten, die ihrerseits eine 100 %ige Tochtergesellschaft der IHF (International Holding of Fiat), ein zur Fiat-Gruppe gehörendes Unternehmen ist. Mit einem im Jahr 1981 erzielten Marktanteil von etwa 17,2 % bei Nutzfahrzeugen von mehr als 3,5 Tonnen zulässigen Gesamtgewicht ist Iveco nach der Fa. Daimler-Benz, die einen Anteil von etwa 26 % (2) hatte, der zweitgrößte Hersteller von Nutzfahrzeugen in der EWG und Westeuropa.

Die Iveco-Gruppe verkauft ihre Lastkraftwagen unter den Markenzeichen Iveco, Fiat, OM, Unic, Magirus-Deutz und Lancia. 1981 betrug das gesamte Verkaufsvolumen der Fiat-Gruppe 22 000 Milliarden Lire (16,653 Mrd. ECU). Die Iveco-Gruppe hat vier Anlagen für die Herstellung und den Bau von Achsen bez. Achsen-Bauelementen, über die der Achsenbedarf der Gruppe gedeckt wird. Drei von ihnen befinden sich in Italien, die vierte bei Magirus-Deutz in Ulm, Bundesrepublik Deutschland. Bisher hat Iveco die von ihr hergestellten Achsen nicht an Dritte verkauft.

3. Als Gemeinschaftsunternehmen verwenden die Kooperationspartner eine bereits bestehende, 1980 gegründete Iveco-Tochter, die Omevi Officine Meccaniche Veicoli Industriali SpA (im folgenden GU) mit Sitz in Turin, deren Gesellschaftszweck die Herstellung und der Vertrieb von Kraftfahrzeug-Bauteilen ist. Über eine 100 %ige Tochtergesellschaft hat Rockwell an diesem Unternehmen eine Minderheitsbeteiligung erworben. Nach einer Übergangszeit sollen Rockwell 60 % und Iveco 40 % der Gesellschaftsanteile halten. Der Firmenname des Unternehmens soll dann in „Rockwell CVC SpA" abgeändert werden und das Aktienkapital die vereinbarte Höhe von 48 Milliarden Lire (36,3 Mill. ECU erreicht haben. Die Gesellschafter sollen ihrem Anteil entsprechend im Führungsgremium vertreten sein. Für bestimmte wichtige Beschlüsse über die Tätigkeit des GU ist in diesem Gremium eine $^2/_3$-Mehrheit erforderlich.

Das Gemeinschaftsunternehmen benutzt die Produktionsanlagen in Cameri, Italien, die zuvor von der Iveco-Tochtergesellschaft Vispa zur Montage von Bussen verwendet wurden.

(1) Gemäß Artikel 21 der Verordnung Nr. 17 findet keine Veröffentlichung der Umsatzzahlen im Amtsblatt statt.
(2) Diese Zahl bezieht sich lediglich auf Nutzfahrzeuge ab 6 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht.

C. Die relevanten Erzeugnisse

Achsen gehören neben Motoren und Getrieben zu den wichtigsten Bauteilen eines Fahrzeugs.

Die europäischen Lastwagenindustrie verwendet zwei Hauptarten von LKW-Achsen: Trägeruntersetzungsachsen, die in der Regel für LKW's der leichten und mittleren Gewichtsklasse benutzt werden, und Nabenuntersetzungsachsen für schwerere LKW's. Die Trägeruntersetzungsachsen haben entweder eine einfache Untersetzung (ein Satz belasteter Zahnräder am Tellerrad und Ritzel) oder eine doppelte Untersetzng (zwei Zahnrad-Sätze). Eine Nabenuntersetzungsachse umfaßt drei Sätze belasteter Zahnräder zwischen Getriebe und Rädern. In den letzten Jahren hat Rockwell eine neue Baureihe von Achsen mit einfacher Untersetzung entwickelt, die den höheren technischen Anforderungen gerecht werden sollen, welche durch die Entwicklung benzinsparender und geräuschärmerer LKW-Motoren bedingt sind. Diese Motoren arbeiten mit einer geringeren Drehzahl und bedürfen deshalb niedrigerer Untersetzungen der Antriebsachse, damit das Fahrzeug eine angemessene Höchstgeschwindigkeit erreichen kann. Bei Nabenuntersetzungsachsen ist das schwer zu verwirklichen, da es bei dieser Konstruktion fast unmöglich ist, die gewünschten niedrigen Achsuntersetzungsverhältnisse zu erreichen; es müssen besondere Overdrive-Untersetzungen benutzt werden, die den Wirkungsgrad des Motors verringern. Bei Rockwells Achsen mit einfacher Untersetzung erfolgt die Kraftübertragung im Direktantrieb im Punkt des besten Wirkungsgrades bei gleichzeitiger Gewährleistung der erforderlichen Widerstandskraft, um vollbeladene LKW's mit hoher Dauergeschwindigkeit fahren zu können.

Die derzeitige Achsenreihe Ivecos umfaßt sowohl Achsen mit doppelter Untersetzung als auch Nabenuntersetzungsachsen. Sie ist hinsichtlich der verwendeten Materialien und der Austauschbarkeit von Bauteilen nicht optimal durchrationalisiert.

D. Der Zweck des Gemeinschaftsunternehmens

1. Nach Schätzung der Kooperationspartner würde die Errichtung einer neuen Achsenproduktionsanlage von der Größe des geplanten Gemeinschaftsunternehmens mindestens 200 Millionen $ (209,6 Mill. ECU) kosten. Die Kosten der Errichtung des GU werden vergleichsweise sehr viel niedriger ausfallen, da bereits vorhandene Einrichtungen und Maschinen benutzt werden können. Neben der Kapitalinvestition in Höhe von 48 Milliarden Lire (36,3 Mill. ECU) rechnen Rockwell und Iveco mit weiteren finanziellen Verpflichtungen in den ersten drei bis vier Produktionsjahren des GU in Höhe von etwa 135 Milliarden Lire (102 Mill. ECU, die von beiden Vertragspartnern übernommen werden.

Angesichts der Bedeutung der erforderlichen Investitionsmittel und der Struktur des europäischen Achsenmarktes (siehe unten F) ist Rockwell der Ansicht, daß der Versuch einer weiteren Marktdurchdringung nur mit einem starken Partner gewagt werden kann, der den größten Anteil der Anfangsproduktion abnehmen wird. Iveco möchte Zugang zu Rockwells Achsen-Technologie erlangen, um sich kostspielige Eigenentwicklungen zu ersparen. Beide Kooperationspartner sind überzeugt, daß in nächster Zukunft insbesondere kleinere LKW-Hersteller gezwungen sein werden, bestimmte wichtige Bauteile, wie beispielsweise Achsen, mit Rücksicht auf die hohen Kosten weiterer Innovationen von spezialisierten Herstellern zu erwerben. Langfristiges Ziel der Vertragspartner ist es demnach, etwa 50 % der Produktion des GU an andere Hersteller als die Iveco-Tochterunternehmen zu verkaufen.

2. Die Tätigkeit des GU wird die Herstellung und den Vertrieb von Hinterradantriebsachsen einschließlich der Bau- und Ersatzteile für Nutzfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 7 Tonnen und darüber umfassen. Von einigen Ausnahmen abgesehen sollen durch die künftige Produktion des GU die integrierte Achsenproduktion der Iveco-Tochterunternehmen und deren augenblickliche Achsenreihe ersetzt werden. Zu diesem Zweck wird Rockwell dem GU sein Know-how hinsichtlich der Herstellung von Achsen mit einfacher Untersetzung mitteilen. Sechs Achsen der derzeitigen Rockwell-Achsenreihe sind für die Produktion durch das GU ausgewählt worden. Das Unternehmen wird einige Achsen aus der jetzigen Vispa-Achsenreihe im Rahmen einer Lizenz weiterproduzieren, sowie bestimmte Bau- und Ersatzteile für die Leichtgewichts- und Nabenuntersetzungsachsen der Iveco-Gruppe. Rockwell und Iveco haben vereinbart, zu einem späteren Zeitpunkt zu prüfen, ob die Produktion des Unternehmens auf die derzeit von Magirus-Deutz hergestellten Nabenuntersetzungsachsen durch eine Beteiligung an diesem Unternehmen ausgedehnt werden soll.

3. Bevor das GU die Produktion in vollem Umfang aufnehmen kann, wird der Transfer der entsprechenden Ausrüstungen von den drei vorhandenen Achsen-Fabrikationsanlagen der italienischen Iveco-Tochterunternehmen in die Cameri-Fabrik einige Zeit in Anspruch nehmen. In dieser Vorbereitungsphase wird das GU nur bestimmte Bauteile für einige Iveco-Achsen herstellen; die restlichen Teile werden weiterhin von Iveco produziert. Nach Ablauf dieser Phase wird das GU die Produktion der Rockwell-Achsenreihe stufenweise in Angriff nehmen. Die Produktion der letzten (sechsten) Rockwell-Achse soll etwa anderthalb Jahre nach der ersten Rockwell-Achse anlaufen. Die Vertragspartner rechnen damit, daß die Iveco-Tochterunternehmen zu diesem Zeitpunkt noch den ganz überwiegenden Teil der Gesamtproduktion des GU abnehmen.

E. Die Vereinbarungen

1. a) Am 18. August 1981 meldeten Rockwell und Iveco eine Reihe von Vereinbarungen an, nämlich einen am 13. Juni 1981 wirksam gewordenen Grundvertrag (Basic Agreement), sowie verschiedene weitere Vereinbarungen, deren Abschluß in dem Grundvertrag, von dem sie abhängig sind, vorgesehen ist. Die Vertragspartner erklärten, die Vereinbarungen stellten ein einheitliches Ganzes dar, dessen sämtliche Teile für die Verwirklichung des GU wesentlich seien.

   b) Am 2. März 1982 fand der Abschluß des gesamten Vertragswerks (Closing) statt, wobei die Vertragsparteien eine abschließende Vereinbarung (Closing agreement) sowie die vorgenannten Vereinbarungen unterzeichneten, die nach dem Grundvertrag am Tag des Closing wirksam werden sollten.

2. Das Vertragswerk setzt sich im wesentlichen aus folgenden Vereinbarungen zusammen:

a) der Grundvereinbarung zwischen Rockwell und Iveco, in der die Errichtung eines gemeinsamen Tochterunternehmens vorgesehen ist und die Beziehungen zwischen den Mutterunternehmen untereinander sowie deren Beziehungen zu dem GU geregelt sind; der Grundvertrag enthält außerdem die Verpflichtung für die Iveco-Tochter Vispa, dem GU eine Lizenz für ihre Achsen-Technologie einzuräumen;

b) einer Anteilseigner-Vereinbarung (Shareholders' Agreement) zwischen den beiden Tochterunternehmen der Kooperationspartner, die die Aktien des GU halten, mit Bestimmungen, die deren Vertretung im Leitungsorgan des GU sowie die Bestellung und die Befugnisse dessen Managements, die Verteilung der Dividenden, sowie den Schutz des Minderheitsaktionärs regeln;

c) einer Technologie-Lizenzvereinbarung (Technology Licence Agreement) zwischen Rockwell und dem GU;

d) einer Warenzeichen-Lizenzvereinbarung (Trademark Licence Agreement) zwischen Rockwell und dem GU;

e) dreier Bezugs-/Liefervereinbarungen (Purchase/Supply Agreements) zwischen dem GU und den Iveco-Tochtergesellschaften Magirus-Deutz, Unic und Vispa, denenzufolge letztere — von gewissen Ausnahmen abgesehen — verpflichtet sind, ihren gesamten Achsenbedarf über das GU zu decken, während das GU sich verpflichtet, diese entsprechend ihren Bedürfnissen zu beliefern.

f) zwei Vertriebsvereinbarungen, nach denen das GU zum nichtausschließlichen Vertriebsberechtigten für die derzeit von Magirus Deutz und Rockwell-Maudslay hergestellten Achsen ernannt wird, und zwar auf die Dauer von 7 bzw. 6 Jahren; darüberhinaus hat das GU gemäß dem „Rockwell U.S.

Representative Agreement" das Recht, sich um die Beschaffung von Aufträgen für von Rockwell in den USA produzierte Achsen zu bemühen; die ursprünglich vereinbarte Ausschließlichkeit dieser Verträge ist von den Partnern aufgegeben worden.

3. Um den Erfolg des Gemeinschaftsunternehmens zu sichern und ihre Investitionen zu schützen, haben die Mutterunternehmen bestimmte Beschränkungen ihres eigenen Wettbewerbsverhaltens und des Tätigkeitsbereichs des GU vorgesehen. Sie haben vereinbart, die Produktionskapazität für Achsen in Westeuropa, Afrika und dem Mittleren Osten — mit der nachfolgenden Einschränkung — nur über das GU zu erweitern. Außerdem ist die Zustimmung von Rockwell und Iveco erforderlich, wenn das GU in andere Fertigungsstätten als Cameri zu investieren gedenkt. Wenn eine mögliche Absatzsteigerung im vorgenannten Gebiet weitere Kapitalinvestitionen außerhalb Italiens erforderlich machen sollte, werden die Parteien sich bemühen, die Investitionen über das GU mit anteilmäßigen Kapitalbeiträgen oder mit Beiträgen von Rockwell allein oder im Rahmen eines anderen 60/40 % — Gemeinschaftsunternehmens zu tätigen. Wenn Iveco seine Zustimmung zu einer solchen Investition versagt, kann Rockwell die Investition allein vornehmen und dem Unternehmen, das zum Zweck der Investition gegründet wird, seine Achsentechnologie mitteilen.

4. a) Nach dem „Technology Licence Agreement" teilt Rockwell dem GU seine Technologie auf dem Gebiet der Hinterradantriebsachsen mit einfacher Untersetzung mit. Die Technologie beruht überwiegend auf Know-how; für Rockwells-Achsen-Baureihe gibt es keine nennenswerten Patente. Das Know-how von Rockwell erstreckt sich nach deren Angaben auf drei Hauptgebiete:

aa) *Die Gestaltung der Achsen*

optimiert das Übersetzungsgetriebe, die Lebensdauer der Lager, die Ölschmierung und die Schraubverbindungen. Rockwell hat eine empirische Datenbank errichtet, die die Entwicklung und richtige Dimensionierung der Zahnräder gestattet, welche die Schlüsselkomponenten von Achsen mit einfachem Untersetzungsgetriebe darstellen, da sie das Reduktionsverhältnis der Achsen bestimmen. Diese Datenbank wird ebenfalls dazu benutzt, den Lauf der Ölschmierung festzulegen und die geeigneten Zahnräder auszuwählen und im einzelnen zu bestimmen.

bb) *Die Auswahl der geeigneten Materialien*

ist von größter Bedeutung für die Einsparung von Gewicht und die gleichzeitige Gewährleistung der erforderlichen Festigkeit und Lebensdauer zu angemessenen Kosten. Rockwell testet beständig neue, leichtgewichtigere oder weniger abreibungsanfällige Materialien und hat sich durch seine Forschung, metallurgische Technologie und Fehleranalyse die technischen Kenntnisse erworben, um dasjenige Material zu bestimmen, welches die optimale Mischung der genannten Faktoren gewährleistet.

cc) *Die Herstellungsverfahren,*

die Rockwell entwickelt hat, betreffen hauptsächlich die Abfolge der maschinellen Produktion und die Behandlung der Metalle, insbesondere deren Härtung, die für die Optimierung des Verhältnisses zwischen Lebensdauer, maschineller Herstellbarkeit und Kosten entscheidend ist.

b) Das Gesamtgebiet („Territory"), auf das sich die Benutzungsrechte beziehen, ist in drei Territorien unterteilt, die wie folgt festgelegt sind:

— Territorium A: Italien;
— Territorium B: Westeuropa, darunter alle EG-Länder, der Mittlere Osten und verschiedene afrikanische Länder;
— Territorium C: Die Ostblockstaaten.

Welche Art von Benutzungsrecht Rockwell dem GU für die einzelnen Territorien gewährt, ergibt sich aus folgender Tabelle:

Bereich \ Gebiet	A	B	C
Herstellung	ausschließlich	einfach	einfach
Vertrieb	ausschließlich	ausschließlich	einfach

Darüberhinaus hat das GU das Recht, die von diesem Vertrag betroffenen Erzeugnisse weltweit zu benutzen, soweit sie Teil anderer Produkte sind. Die nach der Technologievereinbarung gewährten Ausschließlichkeitsrechte haben Ausschließlichkeitscharakter auch gegenüber Rockwell selbst.

c) Das GU kann an 100 %ige Tochterunternehmen in den Territorien A, B oder C sein technologisches Wissen weitergeben. Es kann ferner Iveco-Töchtern oder deren Lizenznehmern Benutzungsrechte einräumen, wenn dies für Iveco geschäftlich erforderlich ist, um sich bietende Marktchancen im Bereich der LKW-Lizenzen voll auszuschöpfen. Rockwell hat zugesagt, als Mehrheitsaktionär des GU in einem solchen Fall seine Zustimmung nicht zu versagen.

d) Alle Verbesserungen des mitgeteilten Know-hows durch das GU wird dieses Rockwell zwecks Benutzung außerhalb des Territoriums bekannt-

gegeben. Diese Mitteilung wird für die Dauer der Technologie-Lizenzvereinbarung für die USA, Kanada und Mexiko ausschließlicher, im übrigen nichtausschließlicher Natur sein.

e) Die Technologievereinbarung ist für einen Zeitraum von 10 Jahren abgeschlossen. Nach Ablauf dieser Frist wird das GU ein ständiges, unwiderrufliches, gebührenfreies, nicht-ausschließliches Recht haben, die unter die Technologie-Vereinbarung fallenden Erzeugnisse im Territorium herzustellen und zu vertreiben, sowie diese weltweit zu verwenden, und zwar einschließlich des Rechts, das technische Wissen an Dritte weiterzugeben. Für die Dauer von drei Jahren nach Beendigung der Vereinbarung wird Rockwell außerdem dem GU zusätzliche Informationen zukommen lassen. Für das Benutzungsrecht hat das GU eine einmalige Vergütung zu entrichten.

5. Nach einer zusätzlichen Warenzeichnen-Lizenzvereinbarung (Tradework Licence Agreement) wird dem GU eine gebührenfreie einfache Lizenz gewährt, aufgrund der es das „Rockwell"-Warenzeichen zunächst für fünf Jahre und sodann so lange benutzen darf, wie Rockwell das GU effektiv kontrolliert.

6. Da nicht alle Iveco-Achsen durch Rockwell-Achsen ersetzt werden sollen, räumt auch die Iveco-Tochtergesellschaft Vispa den GU ein Benutzungsrecht für ihre Achsen-Technologie ein. Eine entsprechende Regelung ist in die Hauptvereinbarung aufgenommen worden. Der Regelung zufolge wird Vispa dem Unternehmen für die von ihm zu produzierenden Vispa-Achsen ein gebührenfreies ausschließliches Herstellungsrecht für Italien, sowie ein gebührenfreies einfaches Recht für deren Vertrieb im Territorium erteilen. Von den relevanten Achsen sind einige bereits angeführt; Herstellung und Vertrieb weiterer Vispa-Achsen können vom GU nach schriftlicher Benachrichtigung Vispas übernommen werden. Das GU ist zur Weitergabe der Technologie berechtigt; in bestimmten Fällen bleibt dieses Recht jedoch Vispa vorbehalten. Die Vereinbarung gilt für 10 Jahre. Nach Beendigung der Vereinbarung verbleibt dem GU ein ständiges, gebührenfreies, einfaches Herstellungs- und Vertriebsrecht für das angegebene Territorium und das Recht zu weltweiter Benutzung der Technologie.

7. Das GU hat Bezugs-/Liefervereinbarungen mit jeder am Markt tätigen Iveco-Tochtergesellschaft abgeschlossen, d. h. Vispa (Italien), Unic (Frankreich) und Magirus-Deutz (Deutschland). Für sieben Jahre ab Beginn der Serienherstellung aller sechs ausgewählten Rockwell-Achsenmodelle in Cameri, allerdings nicht länger als acht Jahre nach Beginn der Produktion des ersten dieser Achsenmodelle, sind diese Tochterunternehmen — mit gewissen Einschränkungen — verpflichtet, ihren gesamten Achsenbedarf über das GU zu decken. Das GU übernimmt die umgekehrte Verpflichtung, die Iveco-Tochtergesellschaften entsprechend ihren Bedürfnissen zu beliefern.

F. Der relevante Markt

Der europäische Bedarf an Hinterradantriebsachsen, der von der Zahl der hergestellten Lastkraftwagen abhängt, wird größtenteils von der Herstellern selber gedeckt. Auf sie entfallen etwa 95 % der Gesamtproduktion (1981 : 96,1 %) (1). Die größeren europäischen LKW-Hersteller sind immer bemüht gewesen, möglichst viele Schlüssel-Bauteile für ihre LKW's selbst zu produzieren, und besitzen infolgedessen alle eine eigene Achsenfabrikation. Sie veräußern ihre Achsen in der Regel nicht an Dritte und kaufen Achsen von freien Achsenherstellern nur für besondere Anwendungsbereiche hinzu. Diesen freien Achsenherstellern, d. h. Rockwell-Maudslay und seinen Wettbewerbern, ist es deshalb bislang nicht gelungen, einen wesentlichen Anteil an der europäischen Gesamtproduktion für sich zu erobern.

Die Wettbewerber von Rockwell-Maudslay auf dem freien europäischen Achsenmarkt gehören ebenfalls bedeutenden Industriegruppen an. Eaton ist ein Unternehmen mit Sitz in den Vereinigten Staaten, dessen Gesamtumsatz von 3,2 Milliarden Dollar (3,3 Mrd. ECU) 1981 fast zur Hälfte auf die Herstellung von Komponenten für schwere Lastkraftwagen, wie Getriebe, Achsen und bremsen entfiel. Guest, Keen and Nettlefolds Ltd. (GKN) ist ein Konzern mit Sitz im Vereinigten Königreich. 33 % seines Umsatzes von 1,9 Milliarden Pfund Sterling (3,5 Milliarden ECU wurde 1980 im Bereich der Automobilkomponenten getätigt. Soma, der dritte unabhängige Wettbewerber, gehört der französischen Valeo-Gruppe an, die 1981 einen Gesamtumsatz von 6,9 Milliarden ffrs (1 Mrd. ECU) erzielte. Soma produziert in erster Linie Achsen und Getriebekomponenten für Lastkraftwagen und erreichte 1981 einen Umsatz von 590 Millionen ffrs (89,7 Mill. ECU).

(1) Europäische Produktion von Hinterradantriebachsen

1981	Zulässiges Gesamgewicht			Total	%
	5—12 t	12—16 t	+ 16 t		
LKW-Hersteller	142 200	86 100	223 100	451 300	96,1
Eaton	...	...	...	...	...
GKN	...	...	...	...	...
Soma	...	...	...	...	...
Rockwell	...	...	...	...	...
Insgesamt	148 700	89 900	231 200	469 700	100

(Zahlen wurden von Parteien angegeben)

Der „freie" Achsenmarkt, auf dem die unabhängigen Achsenhersteller miteinander in Wettbewerb stehen, ist im Vergleich zur gesamten Achsenproduktion in der Gemeinschaft infolgedessen sehr begrenzt. Die von den LKW-Herstellern produzierten Achsen werden normalerweise nicht an Dritte veräußert und müssen daher bei der Bestimmung des Volumens des „Marktes" unberücksichtigt bleiben. Die LKW-Hersteller treten nur auf dem Markt ihrer Enderzeugnisse in Erscheinung, nämlich dem Markt für Nutzfahrzeuge, wobei die Achsen lediglich deren Bestandteil bilden. Auf diesem Markt rangierte Iveco 1981 mit einem Anteil von etwa 17,2 % an zweiter Stelle nach der Fa. Daimler-Benz, die einen Anteil von ca. 26 % auf sich vereinigte.

Dagegen sieht die Lage in den Vereinigten Staaten, dem Heimatmarkt Rockwells, völlig anders aus. Von den amerikanischen LKW-Herstellern wird ein Großteil der Bauteile darunter Schlüssel-Bauteile wie Motoren, Getriebe und Achsen, von Zulieferern bezogen und nicht selbst hergestellt. Ihren Kunden wird in aller Regel die Möglichkeit gegeben, zwischen den Erzeugnissen verschiedener unabhängiger Hersteller von Bauteilen zu wählen. Der LKW-Hersteller baut den LKW dann nach den Wünschen des Kunden zusammen. Auf die unabhängigen Hersteller entfällt somit ein bedeutender Anteil an der Produktion bestimmter Bauteile: bei Hinterradantriebsachsen etwa 70 % der gesamten Produktion.

G. **Bemerkungen Dritter**

Nach Veröffentlichung des wesentlichen Inhalts der betreffenden Vereinbarungen sind der Kommission keine Bemerkungen zugegangen.

II. RECHTLICHE BEURTEILUNG

Artikel 85 Absatz 1

1. Der Grundvertrag zwischen den Unternehmen Rockwell und Iveco über die Errichtung eines Gemeinschaftsunternehmens zur Herstellung und zum Vertrieb von Antriebsachsen für schwere Nutzfahrzeuge, sowie die damit zusammenhängenden begleitenden Vertragsabreden unterfallen dem Anwendungsbereich des Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages. Sie können jedoch nach Artikel 85 Absatz 3 freigestellt werden, da dessen Voraussetzungen erfüllt sind.

2. Das von Rockwell und Iveco angemeldete Vertragswerk stellt ein einheitliches Ganzes dar. Es enthält sowohl Regelungen, die das Verhältnis der Kooperationspartner untereinander betreffen, als auch solche, die deren Vertikalbeziehung zu dem von ihnen abhängigen Gemeinschaftsunternehmen gestalten.

3. Soweit das Horizontalverhältnis zwischen Rockwell und Iveco betroffen ist, findet Artikel 85 Absatz 1 Anwendung, da beide Unternehmen zumindest als potentielle Wettbewerber auf dem betroffenen Markt anzusehen sind.

a) Beide Partner stellten schon vor dem Vertragsschluß diejenigen Erzeugnisse her, die das GU in Zukunft produzieren soll. Rockwell ist auf dem freien europäischen Achsenmarkt bereits durch seine Exporte aus den Vereinigten Staaten und durch seine Tochtergesellschaft Rockwell-Maudslay vertreten. Iveco muß ebenfalls als — potentieller — Wettbewerber auf dem europäischen Achsenmarkt angesehen werden, obwohl er seine Achsen bislang noch nicht an Dritte veräußert hat. Seine nicht voll ausgelasteten Kapazitäten würden eine Erhöhung der Produktion für solche Verkäufe ermöglichen.

b) Auch nach dem Inkrafttreten der Verträge bleibt ein potentielles Wettbewerbsverhältnis zwischen Rockwell und Iveco bestehen.

   Iveco's Tochterunternehmen Magirus-Deutz und Vispa werden in benachbarten Produktbereichen ihre Tätigkeit fortsetzen. Dieser Umstand gibt Iveco die Möglichkeit, zu einer selbständigen Tätigkeit auf dem betroffenen Gebiet tatsächlich zurückzukehren.

Rockwell läßt weiterhin Achsen für den europäischen Markt durch seine Tochtergesellschaft Rockwell-Maudslay produzieren. Auf anderen geographischen Märkten, insbesondere den Vereinigten Staaten, bleibt es als bedeutender Anbieter vertreten und könnte, wie auch schon in der Vergangenheit, in den europäischen Markt exportieren.

4. Die Vereinbarung über die Errichtung eines Gemeinschaftsunternehmens bezweckt und bewirkt eine Einschränkung und Verfälschung des Wettbewerbs innerhalb des Gemeinsamen Marktes. Die Struktur des Angebots auf dem betroffenen Markt wird verändert, da die Partner sich der Möglichkeit begeben, die fraglichen Produkte individuell herzustellen und im Wettbewerb gegeneinander auf dem Markt zu vertreiben. Darüberhinaus enthalten die Verträge ausdrückliche Beschränkungen, die von den Parteien als unverzichtbarer Bestandteil ihrer Gesamtvereinbarung angesehen werden und die Rockwell, Iveco und das GU in ihrem Wettbewerbsverhalten beschränken.

5. Die Vereinbarungen enthalten im einzelnen folgende Beschränkungen:

a) Neben seinen eigenen Achsen wird das GU — auf nicht exklusiver Basis — auch die von Rockwell-Maudslay und Magirus-Deutz noch in eigener Regie hergestellten Achsen vertreiben. Infolgedessen nutzen Rockwell und Iveco in dem vereinbarten Maße nicht die Möglichkeit, diese Achse selbst zu veräußern und verfolgen keinerlei unabhängige Marktstrategie.

b) Rockwell hat sich für die Dauer der Technologievereinbarung verpflichtet, für das Gebiet Italiens kein weiteres Herstellungsrecht und darüberhinaus für das „Teritorium B" kein weiteres Vertriebsrecht zu vergeben. Iveco gewährt dem GU für Italien ein

exklusives Herstellungsrecht für die Vispa-Achsenmodelle. Rockwell und Inveco verlieren daher die Freiheit, mit anderen an einer Lizenz interessierten Unternehmen in den betreffenden Gebieten vertragliche Beziehungen aufzunehmen.

c) Durch den Grundvertrag haben sich Rockwell und Inveco für dessen gesamte Laufzeit verpflichtet, auf dem Tätigkeitsbereich des GU Investitionen zur Kapazitätserweiterung in den Territorien A und B grundsätzlich nur über das GU vorzunehmen. Soweit Investitionen in andere Fabriken als die in Cameri getätigt werden sollen, ist die Zustimmung beider Gesellschafter erforderlich. Nur wenn diese hinsichtlich einer Investitionsmöglichkeit außerhalb Italiens in dem vertraglich vorgesehenen Verfahren keine Einigung erzielen können, ist Rockwell berechtigt, die Investitionen allein vorzunehmen. Daraus resultiert eine Beschränkung der autonomen Wettbewerbsmöglichkeiten der Vertragspartner, die in dem Maße an Bedeutung gewinnt, als sich deren Erwartungen erfüllen und der freie Achsenmarkt in eine Expansionsphase eintritt.

d) Nach den Bezugs-/Liefervereinbarungen zwischen dem GU und den Iveco-Tochterunternehmen sind letztere für längstens 8 Jahre ab Beginn der Produktion der ersten Rockwellachse mit gewissen Einschränkungen verpflichtet, ihren gesamten Bedarf beim GU zu decken. Infolgedessen werden sie durch die ausdrückliche Bezugsverpflichtung vertraglich daran gehindert, wenigstens einen Teil ihres Achsenbedarfs bei anderen Herstellern zu decken. Insbesondere angesichts der Dauer dieser Vereinbarungen ist dies geeignet, die Absatzchancen anderer Achsenhersteller zu verringern.

6. Die vorstehend aufgeführten Wettbewerbsbeschränkungen haben spürbare Auswirkungen innerhalb des Gemeinsamen Marktes. Dies ergibt sich aus dem Umstand, daß das GU einen bedeutenden Anteil auf dem betroffenen Markt erlangen wird, da es den größten Teil des beträchtlichen Hinterradachsenbedarfs von Iveco decken wird.

7. Die Vereinbarungen sind geeignet, den Handel zwischen Mitgliedstaaten spürbar zu beeinträchtigen, da das GU Achsen an Lastkraftwagenhersteller im gesamten Gemeinsamen Markt veräußern soll.

Artikel 85 Absatz 3

Die vorstehend erörterten Vereinbarungen erfüllen die Freistellungsvoraussetzungen des Artikels 85 Absatz 3.

Die Kooperation hat wirtschaftlich günstige Auswirkungen auf die Herstellung der betroffenen Erzeugnisse und für deren Abnehmer zur Folge, welche ohne das GU nicht erreicht werden könnten und dessen Nachteile überwiegen.

Verbesserung der Warenerzeugung und -verteilung, Förderung des technischen und wirtschaftlichen Fortschritts

8. Im Hinblick auf die gegenwertige Struktur des europäischen Achsenmarktes ist der Eintritt eines neuen leistungsfähigen Wettbewerbers, wie ihn das GU darstellt, ein Vorteil objektiver Art, der Produktion und Verteilung der betreffenden Waren verbessert.

Infolge der Übertragung von Iveco's bereits vorhandenen Kapazitäten auf das GU eröffnet die Zusammenarbeit die Möglichkeit, diese besser als bisher auszulasten, da das GU nicht für den Bedarf der Iveco-Tochterunternehmen, sondern auch dritter LKW-Hersteller produzieren soll. Es ist anzunehmen, daß diese Großserienproduktion als auch die geringere Anzahl der Komponenten, welche die Rockwell-Achsenreihe kennzeichnet, eine Rationalisierung der Herstellung zur Folge haben wird.

Darüberhinaus erlangt Iveco Zugang zu Rockwells Achsentechnologie und kann auf kostspielige neue Eigenentwicklungen verzichten. Die gemeinsame Auswertung sich ergänzenden industriellen Knowhows durch einen spezialisierten Achsenhersteller und einen erfahrenen Lastkraftwagenproduzenten dürfte zur Förderung des technischen Fortschritts der betreffenden Erzeugnisse beitragen.

Das GU wird daher die notwendigen Kapazitäten besitzen, um den Bedarf anderer LKW-Hersteller zu befriedigen, und in der Lage sein, diesen eine neue, auf Rockwell's Technologie basierende Achsenreihe anzubieten. Der zusätzliche Vertrieb der Magirus-Deutz- und Rockwell-Maudslay-Achsen erlaubt die Präsentation einer breiteren Produktpalette. Es ist daher anzunehmen, daß das GU dritten LKW-Hersteller eine interessante Alternative zu ihrer integrierten Achsenproduktion anbieten und somit eine Belebung des freien Achsenmarktes herbeiführen kann.

Die Beteiligung der Verbraucher

9. Die Vereinbarung läßt eine angemessene Beteiligung der Verbraucher an dem entsprechenden Gewinn erwarten.

Die sich aus der Kooperation ergebenden technischen und wirtschaftlichen Vorteile kommen zum einen den Abnehmern von LKW-Antriebsachsen zugute, da ihnen technologisch hochwertige Erzeugnisse angeboten werden. Ferner ist davon auszugehen, daß das GU gezwungen sein wird, entstehende Produktionskostenvorteile an die potentiellen Kunden weiterzu-

reichen. Als Abnehmer kommen nur LKW-Hersteller in Betracht, also ebenfalls bedeutende Unternehmen, die zumeist eigene Erfahrungen im Bereich der Achsenproduktion besitzen und diese ohnehin nur dann aufgeben oder einschränken werden, wenn damit erhebliche wirtschaftliche Vorteile für sie verbunden sind.

Zum anderen ist zu erwarten, daß auch die Käufer von Lastkraftwagen von der Zusammenarbeit profitieren werden. Die gemeinsame Verwertung von spezialisierten Kenntnissen im Achsen- und LKW-Bau stellt sicher, daß die Bedürfnisse der LKW-Benutzer soweit als möglich bei der Konstruktion der Achsen berücksichtigt werden. Angesichts des hohen Wertanteils von Antriebsachsen an den Gesamtherstellungskosten für einen LKW und des starken Wettbewerbs zwischen LKW-Herstellern in der Gemeinschaft, ist darüberhinaus mit einer positiven Beeinflussung der LKW-Verbraucherpreise zu rechnen.

Unerläßlichkeit

10. Die Vereinbarungen enthalten keine Wettbewerbsbeschränkungen, die zur Verwirklichung der vorerwähnten Ziele für den Zeitraum der Freistellungsdauer nicht unerläßlich sind.

a) Die Errichtung des Gemeinschaftsunternehmens ist für den Erfolg der Kooperation unerläßlich, da sich nur auf diese Weise das Ziel der Bildung eines neuen leistungsfähigen Wettbewerbs unter gleichzeitiger Begrenzung des angesichts der Marktstruktur erheblichen geschäftlichen Risikos und der Investitionsaufwendungen erreichen läßt.

   Andere, weniger wettbewerbsbeschränkende Alternativen wären nicht geeignet, die mit Hilfe des GU angestrebten Vorteile zu erzielen.

   Im Falle eines bloßen Zulieferabkommens mit Rockwell wäre Iveco in hohem Maße auf die Zuverlässigkeit seines Vertragspartners angewiesen, ohne eine direkte Einflußnahme auf dessen Produktion zu besitzen. Angesichts der hohen Stückzahlen an Achsen, die Iveco als Europas zweitgrößter LKW-Hersteller benötigt, wäre eine solche Alternative kein ausreichender und zumutbarer Ersatz.

   Eine bloße Überlassung des Know-hows wäre ebenfalls keine Alternative. Rockwell's Beteiligung an dem GU bietet die Gewähr, daß dieses über lange Jahre hinweg mit den neuesten Informationen versorgt wird, was angesichts der schnellen technischen Entwicklung von besonderer Bedeutung ist. Dieser Vorteil ergibt sich aus Rockwells eigenem Interesse am Erfolg des GU. Er wäre nicht in gleichem Maße zu erwarten, wenn Rockwell Iveco lediglich Nutzungsrechte an seinem Know-how einräumen würde.

b) Die besonderen Umstände des vorliegenden Falles rechtfertigen die Erstreckung des Tätigkeitsbereichs des GU auf den Vertrieb der gemeinsam hergestellten Erzeugnisse. Ziel der Vertragspartner ist es, auf einen bislang unterentwickelten Markt vorzustoßen und ihn zu beleben. Dies erfordert erhebliche Marketing- und Verkaufsanstrengungen. Voraussetzung für einen geschäftlichen Erfolg des GU ist die Bereitschaft dritter LKW-Hersteller, ihre eigene Achsenproduktion zumindest teilweise aufzugeben. Eine unternehmerisch weitreichende Entscheidung wie diese erfordert eingehende und langwierige Verhandlungen, in denen der potentielle Kunde von den technischen und ökonomischen Vorteilen eines Fremdbezuges der Antriebsachsen überzeugt werden muß.

   Diese besonderen Schwierigkeiten, Kunden zu gewinnen, und der dafür erforderliche zeitliche und personelle Aufwand, sowie technische Überlegungen sprechen für die Notwendigkeit eines gemeinsamen Vertriebs über das GU. Antriebsachsen für Lastkraftwagen sind nicht in dem Sinne Fertigprodukte, daß sie problemlos in einen Lastkraftwagen eingebaut werden können. Ein Kunde wird sich erst nach langwierigen Testverfahren zum Ankauf entschließen und gegebenenfalls die Ausarbeitung von Vorschlägen für die Lösung konzeptioneller Sonderwünsche von dem Lieferanten erwarten. Dies setzt eine enge technische Zusammenarbeit mit dem Abnehmer voraus, die von dem Hersteller, also hier dem GU, selbst besser erbracht werden kann.

   Dieselben Überlegungen gelten auch hinsichtlich des Umstandes, daß dem GU das nichtausschließliche Recht übertragen wird, die von Magirus-Deutz und Rockwell-Maudslay hergestellten Achsen zu vertreiben. Es ist das klare Ziel der Partner, ihre Interessen bezüglich der Herstellung von Hinterradantriebsachsen in Europa soweit als möglich auf das GU zu konzentrieren, obwohl sie weiterhin in einem relativ kleinen Bereich Achsen unabhängig voneinander herstellen. Andererseits ermöglichen die Vertriebsvereinbarungen dem GU, seinen zukünftigen Kunden eine breitere Produktpalette anzubieten. Dabei gehen die Vereinbarungen nicht über das hinaus, was zur Erreichung dieses Zwecks unerläßlich ist, da die Parteien frei bleiben, eine unabhängige Verkaufstätigkeit wiederaufzunehmen, wenn es ihnen vorteilhafter erscheint.

c) Die Ausschließlichkeit der dem GU durch die Technologievereinbarungen übertragenen Rechte und die daraus für die Vertragspartner folgenden Wettbewerbsverbote, können als unerläßlich zur Erreichung der Vertragsziele angesehen werden.

Die bereits geschilderten besonderen Schwierigkeiten bei der Entwicklung des Marktes und der Gewinnung von Kunden erfordern den Schutz des GU in seinem Bemühen, eine eigene Marktposition aufzubauen und eine Amortisierung der Investitionen in Angriff zu nehmen.

Da die Ausschließlichkeitsrechte erst nach Abschluß der Vorbereitungsphase praktische Bedeutung erlangen und dann auch nur schrittweise, bis die letzte der sechs Rockwell-Achsen, auf die sich die Technologievereinbarung erstreckt, in die Serienproduktion gelangt ist, erscheint der Zeitraum von elf Jahren nicht als zu lang.

d) Die im Rahmen des Gründungsvertrags vereinbarten Investitionsbeschränkungen sind für den Zeitraum der Freistellungsdauer ebenfalls als unerläßlich anzusehen. Für ein erfolgreiches Tätigwerden bedarf das Gemeinschaftsunternehmen in seiner aufbauphase der Gewißheit, daß die Gesellschafter ihre wirtschaftlichen Interessen in dem fraglichen Bereich auf das GU konzentrieren und nicht separate Investitionen tätigen, die dessen wirtschaftliche Basis gefährden können. Der Zwang zu einem gemeinsamen Vorgehen der Partner im Falle der Möglichkeit einer Neuinvestition ist außerdem insofern aufgelockert, als Rockwell nach Ablehnung der vertraglich vorgesehenen Alternativen durch Iveco berechtigt ist, die Investition allein vorzunehmen.

Die Höhe der für die Errichtung des GU zu tätigenden Investitionen und der Umstand, daß in diesem Fall für eine hinzureichende Kapazitätsauslastung des GU und für eine Markteinführung seiner Erzeugnisse ein langer Zeitraum angesetzt werden muß, rechtfertigen es, die Investitionsbeschränkung bis zum Ende der Freistellungsdauer als unerläßlich anzusehen.

e) Die Verträge sehen vor, daß die Iveco-Tochterunternehmen bis zum Ablauf von sieben Jahren nach Beginn der Produktion aller Rockwellachsen, längstens jedoch für acht Jahre ab Aufnahme der Produktion der ersten Achse, verpflichtet sind, ihren gesamten Achsenbedarf über das GU zu decken. Auch diese Verpflichtung ist über den genannten Zeitraum hinweg zur Erreichung der Ziele des GU unerläßlich.

Nach den Planungen der Vertragspartner werden die Iveco-Tochterunternehmen anfangs den bei weitem größten Teil der Gesamtproduktion des GU abnehmen. Auch nach Beendigung der ersten Phase wird sich dieser Anteil nach Schätzung der Beteiligten noch auf mindestens 60 % belaufen. Auf die Gewißheit eines insoweit gesicherten Absatzes gründen sich die Investitionsentscheidungen der Vertragspartner und ihre Rentabilitätserwartungen. Die genannte Verpflichtung ist daher unter Berücksichtigung der zu erwartenden Schwierigkeiten, weitere Abnehmer zu finden, von herausragender Bedeutung für ein wirtschaftlich erfolgreiches Tätigwerden des GU in seiner Aufbauphase. Nach Beendigung dieser Periode indessen müssen die Iveco-Tochterunternehmen vertraglich frei sein, ihren Achsenbedarf dort zu decken, wo immer es ihnen am günstigsten erscheint.

Der Wettbewerbsausschluß

11. Die Vereinbarung gibt den Vertragspartnern nicht die Möglichkeit, für einen wesentlichen Teil der betreffenden Waren den Wettbewerb auszuschließen.

a) Auf dem sachlich relevanten Markt, der Antriebsachsen für mittlere und schwere Nutzfahrzeuge von 7 bis über 16 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht umfaßt, entfallen etwa 95 % der gesamten europäischen Achsenproduktion auf die LKW-Hersteller, die durch integrierte Produktion ihren Eigenbedarf decken. Die restlichen 5 % entfallen auf „freie" Achsenhersteller, die Achsen an verschiedene LKW-Hersteller veräußern. Auf diesem (freien) europäischen Achsenmarkt hatte Rockwell im Jahre 1981 über seine Tochtergesellschaft Rockwell-Maudslay einen Anteil von ca. ..., während seine Wettbewerber etwa ... (Eaton), ... (Soma) und ... (GKN) erreichten.

Infolge der weitgehenden Ausgliederung der Achsenproduktion aus dem Bereich der Eigenherstellung von Iveco gewinnt das GU eine sehr bedeutsame Stellung auf dem Markt, da es von Beginn seines Markteintritts an den Iveco-Bedarf an Antriebsachsen decken wird.

b) Auch nach der Aufgabe der Eigenproduktion durch Iveco beläuft sich indessen der Anteil der Eigenherstellung der LKW-Produzenten auf etwa 80 % des gesamten Produktionsaufkommens für Achsen im Gemeinsamen Markt. Alle anderen großen europäischen LKW-Hersteller bleiben hinsichtlich der Antriebsachsen weiterhin Selbstversorger und damit von den freien Achsenherstellern unabhängig. Diesem Umstand müssen letztere gleichermaßen unabhängig von ihren Marktanteilen Rechnung tragen. Daher wird das GU in jedem Fall zu einem kompetitiven Verhalten auf dem betreffenden Markt gezwungen sein.

Infolgedessen kann erwartet werden, daß die Wettbewerbsfähigkeit der anderen abhängigen Achsenhersteller nicht durch Eintritt eines starken Konkurrenten in den Markt gefährdet wird. Dies gilt vor allem dann, wenn es dem GU gelingt, LKW-Hersteller zu einem Sinneswandel in der Frage der Eigenproduktion oder des Fremdbezuges von Achsen zu bewegen und eine Entwicklung einzuleiten, die zu einer wettbewerbsintensiveren Marktsituation führt, von der auch die anderen freien Achsenhersteller profitieren könnten.

Abwägung der Vor- und Nachteile

Im Hinblick auf die besondere Struktur des Achsenmarktes in der Gemeinschaft und den Umstand, daß vom neugeschaffenen GU eine Belebung des Marktes zu erwarten ist, überwiegen die aus der Kooperation resultierenden Vorteile beträchtlich die Nachteile, die sie zur Folge hat.

Dauer der Freistellung und Auflagen

12. Gemäß Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung Nr. 17 ist eine Erklärung der Kommission nach Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages für eine bestimmte Zeit abzugeben.

Das vorstehend beschriebene Gemeinschaftsunternehmen ist durch hohe Investitionen und weitreichende Bindungen der Vertragspartner gekennzeichnet. Es muß zudem mit Schwierigkeiten bei der Markteinführung seiner Produkte rechnen. Unter diesen Umständen bedarf die Zusammenarbeit einer ausreichend langen Freistellungsdauer, um sich wirtschaftlich entfalten zu können. Unter Berücksichtigung der etwa dreijährigen Umrüstungsphase, die bis zum Beginn der Produktion verstreichen wird, erscheint ein Zeitraum von insgesamt elf Jahren angemessen. Er reicht damit bis an das Ende der ersten Produktionsphase, mit deren Ablauf auch die Verpflichtungen der Vertragspartner aus den Technologievereinbarungen und den Bezugs-/Liefervereinbarungen enden. Da die Parteien ihre Zusammenarbeit erst mit dem Abschluß des „Closing Agreement" und der Unterzeichnung der von der Hauptvereinbarung abhängigen anderen Verträge am 2. März 1982 ins Werk gesetzt haben, ist es angezeigt, die Freistellung vom 2. März 1982 an wirksam werden zu lassen. Sie endet damit am 1. März 1993.

13. Nach Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung Nr. 17 kann die Freistellungerklärung ferner mit Bedingungen und Auflagen versehen werden.

a) Die Vereinbarungen, insbesondere die Technologievereinbarung, treffen keine Regelungen für den Fall, daß das GU — aus welchen Gründen auch immer — aufgelöst wird. Wenngleich die Vertragspartner diese Möglichkeit selbst nicht in Betracht ziehen, muß sichergestellt sein, daß jeder von ihnen in diesem Fall diejenigen technischen Kenntnisse weiterbenutzen darf, mit denen das GU bis dahin ausgestattet war, bzw. die es selbst erarbeitet hat, und die für eine getrennte Fortsetzung der Produktion erforderlich sind. Beide Gesellschaftler müssen daher nach einer eventuellen Auflösung des GU in der Lage sein, ohne zeitliche oder räumliche Beschränkungen miteinander in Wettbewerb zu treten. Zur Sicherstellung dieses Ergebnisses ist die Freistellungsentscheidung mit einer entsprechenden Auflage zu versehen.

b) Damit die Kommission ihren Überwachungsaufgaben nach Artikel 8 Absatz 2 der Verordnung Nr. 17 nachkommen kann, sind die Adressaten dieser Entscheidung zu verpflichten, jede Änderung oder Ergänzung der Vereinbarungen sowie alle eventuellen Schiedsgerichtssprüche der Kommission mitzuteilen.

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Artikel 85 Absatz 1 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft wird gemäß Artikel 85 Absatz 3 für den Zeitraum vom 2. März 1982 bis zum 1. März 1993 für nicht anwendbar erklärt auf die am 13. Juni 1981 wirksam gewordene Grundvereinbarung zwischen den Gesellschaften Iveco Industrial Vehicles Corporation B.V. und Rockwell International Corporation („Muttergesellschaften") über die Errichtung der gemeinsamen Tochtergesellschaft Omevi Officine Meccaniche Veicoli Industriali SpA („Gemeinschaftsunternehmen"), und auf die begleitenden Vereinbarungen zwischen den Muttergesellschaften oder deren Tochterunternehmen und dem Gemeinschaftsunternehmen.

Artikel 2

Die Freistellungserklärung und Artikel 1 wird mit folgenden Auflagen verbunden:

1. Für den Fall, daß das Gemeinschaftsunternehmen aufgelöst wird oder daß nach Beendigung der Technologievereinbarung zwischen Rockwell und dem Gemeinschaftsunternehmen und der Liefervereinbarungen zwischen dem Gemeinschaftsunternehmen und den Iveco-Tochterunternehmen Vispa, Unic und Magirus-Deutz, Rockwell oder Iveco die Technologie des Gemeinschaftsunternehmens benutzen wollen, wird den Adressaten dieser Entscheidung aufgegeben, einander das Recht zu gewähren, die dem Gemeinschaftsunternehmen eingeräumten und von ihm erworbenen Lizenzen über Patente und das ihm mitgeteilte und von ihm erworbene Know-how weiterzubenutzen.

   Sofern hierfür ein finanzieller Ausgleich vereinbart wird, darf dieser den niedrigsten Gebührensatz derjenigen Verträge nicht übersteigen, mit welchen die gleichen Patente und technischen Kenntnisse Dritten gewährt oder mitgeteilt wurden.

2. Die Adressaten der vorliegenden Entscheidung haben die Kommission unverzüglich über jede Änderung und Ergänzung der in Artikel 1 genannten Vereinbarungen, sowie über jede Änderung im Tätigkeitsbereich, in der Art oder im Ausmaß der Kooperation zwischen ihnen zu unterrichten, einschließlich solcher Änderungen, die Folge eines Schiedsspruches oder der Übertragung von Anteilen an dem Gemeinschaftsunternehmen sind.

Artikel 3

Diese Entscheidung ist an folgenden Unternehmen gerichtet :

— Iveco Industrial Vehicles Corporation B.V., 5, Prof. Bavinklaan, Amstelveen, Niederlande ;

— Rockwell International Corporation, 600 Grant Street, Pittsburgh, Pennsylvania, USA ;

— Omevi Officine Meccaniche Veicoli Industriali SpA, Via Puglia 35, Turin, I-Italien.

Brüssel, den 13. Juli 1983

Für die Kommission

Frans ANDRIESSEN

Mitglied der Kommission