II

(Besluiten waarvan de publikatie niet voorwaarde is voor de toepassing)

COMMISSIE

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 13 juli 1983

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

(IV/30.437 — Rockwell/Iveco)

(Slechts de teksten in de Nederlandse, de Engelse en de Italiaanse taal zijn authentiek)

(83/390/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 Akte van Toetreding van Griekenland, en met name op de artikelen 4, 6 en 8,

Gezien de voor een reeks overeenkomsten, bestaande uit een op 13 juni 1981 in werking getreden basisovereenkomst en uit een aantal nadere overeenkomsten, op 18 augustus 1981 door Rockwell International Corporation, Pittsburgh, Pennsylvania, Verenigde Staten, en Iveco Industrial Vehicles Corporation BV, Amstelveen, Nederland, overeenkomstig artikel 4 van Verordening nr. 17 verrichte aanmelding, ten einde op grond van artikel 85, lid 3, van het EEG-Verdrag vrijstelling te verkrijgen van het in artikel 85, lid 1, vervatte kartelverbod,

Gezien de bekendmaking van het essentiële gedeelte van de aanmelding in het *Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen* (2) overeenkomstig artikel 19, lid 3, van Verordening nr. 17,

Na raadpleging van het Adviescomité voor mededingingsregelingen en economische machtsposities overeenkomstig artikel 10 van Verordening nr. 17,

In overweging van het volgende :

I. DE FEITEN

A. Voorwerp van de beschikking

Deze beschikking heeft betrekking op de gezamenlijke produktie en afzet van achterwielaandrijvingsassen voor vrachtauto's door Rockwell International Corporation, hierna „Rockwell" te noemen, een fabrikant van auto-onderdelen en door de vrachtautofabrikant, Iveco Industrial Vehicles Corporation BV, hierna „Iveco" te noemen. De samenwerking bestaat uit de oprichting en de exploitatie van een gemeenschappelijke dochteronderneming („joint venture"), hierna „gemeenschappelijke onderneming" te noemen.

B. De ondernemingen

1. Rockwell is een Amerikaanse onderneming met belangen in verscheidene industrietakken. Eén daarvan is de fabricage en verkoop van auto-onderdelen, in het bijzonder achterwielaandrijvingsassen voor vrachtwagens, op welk gebied Rockwell de belangrijkste leverancier op de markt van de Verenigde Staten is. In 1981 bedroeg het aandeel van de afdeling automobielen van Rockwell in de totale afzet van de onderneming van ongeveer 7 miljard US-dollar (± 7,4 miljard Ecu) (3) ongeveer 22 %. In Europa heeft Rockwell vijf volle dochterondernemingen en belangen, die tot 50 % belopen, in drie andere in de automobielindustrie werkzame ondernemingen.

(1) PB nr. 13 van 21. 2. 1962, blz. 204/62.
(2) PB nr. C 171 van 9. 7. 1982, blz. 11.

(3) Alle omrekeningen zijn geschied tegen de koers van 4 augustus 1982, PB nr. C 201 van 5. 8. 1982, blz. 1.

Onder deze ondernemingen is Rockwell-Maudslay Ltd, Verenigd Koninkrijk, welke Rockwell in 1972 van British Leyland heeft aangekocht, de enige Rockwell-dochter in de Europese Economische Gemeenschap, die assen voor bedrijfsvoertuigen voor het lange-afstandsverkeer produceert en verkoopt. Zij produceerde oorspronkelijk alleen door British Leyland ontworpen assen voor vrachtauto's in het Verenigd Koninkrijk, maar levert thans ook door Rockwell ontworpen assen aan ...(1) vrachtautofabrikanten. Bovendien verkocht Rockwell (USA) ... assen in 1980 en ... assen in 1981 aan vrachtautofabrikanten in de Europese Economische Gemeenschap.

2. Iveco is een holdingmaatschappij naar Nederlands recht met een aantal dochterondernemingen in verscheidene Lid-Staten en volledig toebehorend aan IHF (International Holding of Fiat), een onderdeel van het Fiat-concern. Zij neemt in de Europese Economische Gemeenschap en in West-Europa de tweede plaats in onder de fabrikanten van bedrijfsvoertuigen met een maximaal totaalgewicht van 3,5 ton en meer, met een marktaandeel van ongeveer 17,2 % in 1981, na Daimler-Benz met een marktaandeel van ongeveer 26 % (2).

De Iveco-groep verkoopt zijn vrachtauto's onder de namen Iveco, Fiat, OM, Unic, Magirus-Deutz en Lancia. In 1981 bedroegen de geconsolideerde verkopen van het Fiat-concern 22 000 miljard lire (16,653 miljard Ecu). De Iveco-groep heeft vier produktie- en assemblagebedrijven van assen of asonderdelen, waarmee aan de eigen vraag van het concern naar assen wordt voldaan. Drie ervan bevinden zich in Italië, het vierde bevindt zich bij de Magirus-Deutz-fabriek te Ulm, Bondsrepubliek Duitsland. Tot dusver heeft Iveco zijn assen niet aan derden verkocht.

3. Als gemeenschappelijke onderneming maken partijen gebruik van een reeds bestaande Iveco-dochter, Omevi Officine Meccaniche Veicoli Industriali SpA, die in 1980 is opgericht met zetel te Turijn, en die als bedrijfsdoel heeft de fabricage en afzet van automobielonderdelen. In deze onderneming heeft Rockwell via een volledige dochteronderneming een minderheidsdeelneming verkregen. Na een overgangsperiode zal Rockwell 60 % van de aandelen in eigendom hebben, tegen Iveco 40 %. De naam van de onderneming zal dan worden gewijzigd in „Rockwell CVC SpA". Het uiteindelijke aandelenkapitaal van de onderneming zal 48 miljard lire (36,3 miljoen Ecu) bedragen. Elk van de partijen zal naar evenredigheid in de Raad van bestuur vertegenwoordigd zijn. Voor bepaalde belangrijke besluiten inzake de werkzaamheden van de gemeenschappelijke onderneming is een twee derde meerderheid in de Raad van bestuur vereist.

De gemeenschappelijke onderneming zal een bedrijf in Cameri, Italië, dat thans nog voor autobusassemblage door de Iveco-dochter Vispa dient, als produktiebedrijf in gebruik nemen.

C. De produkten

Assen vormen met motoren en transmissies het belangrijkste en meest vitale onderdeel van een motorvoertuig.

De Europese vrachtauto-industrie gebruikt twee typen vrachtautoassen: hoofdreductieassen, die worden gebruikt voor lichte en middelzware vrachtauto's en naafreductieassen voor zwaardere vrachtauto's. Hoofdreductieassen zijn of enkele reductieassen (één stel belaste tandwielen aan het kroonwiel en rondsel) of dubbele reductieassen (twee stellen tandwielen). Een naafreductieas omvat drie stellen actief belaste tandwielen tussen de transmissie en de wielen. In de afgelopen jaren heeft Rockwell een nieuwe reeks enkele reductieassen ontwikkeld om te voldoen aan de hogere technische eisen die met de ontwikkeling van zuiniger en meer geruisloze vrachtautomotoren gepaard gingen. Dergelijke motoren werken met een lager toerental en vereisen derhalve lagere numerieke assenverhoudingen om het voertuig een behoorlijke topsnelheid te verlenen. Dit is moeilijk te bereiken met naafreductie- en met dubbele reductieassen, omdat met deze techniek het praktisch onmogelijk is, de gewenste lagere assenverhoudingen te verkrijgen; er moeten speciale overdrive-waarden worden gebruikt die de motoren minder efficiënt maken. De enkele reductieassen die door Rockwell zijn ontworpen, bedienen de transmissie in directe aangrijping op haar punt van maximale efficiëntie en beschikken tevens over de nodige kracht om volgeladen vrachtauto's tegen een efficiënte kruissnelheid aan te drijven.

Het assortiment Iveco-assen bestaat momenteel uit dubbele en naafreductieassen. Het is nog niet volledig gerationaliseerd, wat materiaal en verwisselbaarheid van onderdelen betreft.

D. Het doel van de gemeenschappelijke onderneming

1. De bouw van een nieuw bedrijf voor de fabricage van assen in Europa van de omvang die de gemeenschappelijke onderneming voor ogen staat, zou volgens de laatste raming van partijen ten minste 200 miljoen US-dollar (209,6 miljoen Ecu) kosten. Vergeleken daarmee zullen de kosten van de oprichting van de gemeenschappelijke onderneming aanzienlijk lager zijn, aangezien reeds bestaande faciliteiten en machines kunnen worden gebruikt. Naast de kapitaalinvestering van 48 miljard lire (36,3 miljoen Ecu) verwachten Rockwell en Iveco dat verdere financiële uitgaven aan de gemeenschappelijke onderneming gedurende de eerste drie of vier jaar van exploitatie ongeveer 135 miljard lire (102 miljoen Ecu) zullen bedragen, welke door beide partijen zullen worden gedragen.

(1) In de voor bekendmaking bestemde versie van deze beschikking zijn hierna enige cijfers weggelaten, conform de bepalingen van artikel 21 van Verordening nr. 17 betreffende het niet-prijsgeven van zakengeheimen.

(2) Dit cijfer betreft slechts voertuigen met een maximaal toegelaten gewicht van 6 ton en meer.

Gezien de omvang van de nodige investeringen en de structuur van de Europese assenmarkt (zie sub F), meent Rockwell dat een poging om verder op de markt door te dringen alleen kan worden gewaagd met een sterke partner die het grootste deel van de aanvangsproduktie zal aankopen. Iveco wil toegang verkrijgen tot Rockwell's assentechnologie om zichzelf dure ontwikkeling te besparen. De beide partijen zijn ervan overtuigd dat in de nabije toekomst vooral kleinere vrachtautofabrikanten gedwongen zullen worden bepaalde belangrijke onderdelen, zoals assen, bij gespecialiseerde fabrikanten te kopen, gezien de hoge kosten van verdere innovatie. Het oogmerk van partijen op lange termijn is dus, ongeveer 50 % van de produktie van de gemeenschappelijke onderneming aan andere vrachtautofabrikanten dan de Iveco-dochters te verkopen.

2. De activiteiten van de gemeenschappelijke onderneming zullen bestaan uit de fabricage en afzet van achterwielaandrijvingsassen voor bedrijfsvoertuigen van 7 ton maximaal toegelaten gewicht en meer, met inbegrip van onderdelen en reserveonderdelen. Haar toekomstige produktie is bestemd om, met enkele uitzonderingen, de geïntegreerde assenproduktie van de Iveco-dochterondernemingen — het assortiment assen — te vervangen. Rockwell deelt de gemeenschappelijke onderneming met het oog daarop zijn technische kennis bij de produktie van enkele reductieassen mede. Zes assen in het huidige Rockwell-assortiment zijn geselecteerd voor produktie door de gemeenschappelijke onderneming. De onderneming zal enkele van de huidige Vispa-assen onder Vispa-licentie blijven vervaardigen, alsmede bepaalde onderdelen en reserveonderdelen voor de assen voor lichte bedrijfsvoertuigen van de Iveco-groep en naafreductie-assen. Rockwell en Iveco spraken af om later na te gaan of het produktieprogramma van de onderneming zou moeten worden uitgebreid naar de naafreductie-assen die thans door Magirus-Deutz worden geproduceerd, door de activa van de laatstgenoemde over te nemen.

3. Alvorens de gemeenschappelijke onderneming met de volledige produktie kan beginnen, zal de overbrenging van de nodige bedrijfsapparatuur uit de drie bestaande assenfabricagebedrijven van de Iveco-dochters in Italië naar het bedrijf in Cameri nog wel enige tijd vergen. Gedurende dit voorbereidende stadium zal de gemeenschappelijke onderneming alleen bepaalde onderdelen voor enkele Iveco-assen produceren, terwijl Iveco de rest blijft vervaardigen. Na dit stadium zal de gemeenschappelijke onderneming in fasen met de produktie van de Rockwell-assen aanvangen. Het laatste (zesde) Rockwell-astype zal volgens het programma ongeveer anderhalf jaar na het eerste Rockwell-astype in produktie komen. Naar de partners verwachten, zullen de Iveco-dochters dan nog het grootste gedeelte van de totale produktie van de onderneming aankopen.

E. De overeenkomsten

1. a) Op 18 augustus 1981 hebben Rockwell en Iveco bij de Commissie een reeks overeenkomsten aangemeld, bestaande uit een basisovereenkomst, die in werking trad op 13 juni 1981, en uit een aantal op grond van de basisovereenkomst, waarvan zij afhangen, te sluiten nadere overeenkomsten. Partijen verklaarden dat alle overeenkomsten te zamen een samenstel van contracten vormen waarvan alle elementen voor de exploitatie van de gemeenschappelijke onderneming van wezenlijke betekenis zijn.

   b) Op 2 maart 1982 vond de „sluiting" (closing) plaats, waarbij partijen een „Sluitingsovereenkomst" (closing agreement) ondertekenden en tevens de sub a) bedoelde overeenkomsten waarvan in de basisovereenkomst was bepaald dat deze op de sluitingsdatum in werking zouden treden.

2. De voornaamste onderdelen van deze reeks overeenkomsten zijn :

a) de basisovereenkomst (Basic Agreement) tussen Rockwell en Iveco, voor de oprichting van een gemeenschappelijke onderneming en de regeling van de betrekkingen tussen de moederondernemingen, alsmede hun betrekkingen ten opzichte van de gemeenschappelijke onderneming ; de basisovereenkomst omvat voorts de verplichting voor de Iveco-dochteronderneming Vispa om de gemeenschappelijke onderneming een licentie te verlenen voor haar assentechnologie ;

b) een „Aandeelhoudersovereenkomst" (Shareholders'-Agreement tussen de twee dochterondernemingen van partijen, die de aandelen bezitten van de gemeenschappelijke onderneming, welke bepalingen bevat tot regeling van hun vertegenwoordiging in de Raad van bestuur van de gemeenschappelijke onderneming en de benoeming en bevoegdheden van de directie, de uitkering van dividend en de bescherming van de minderheidsaandeelhouder ;

c) een „Licentieovereenkomst technologie" (Technology Licence Agreement) tussen Rockwell en de gemeenschappelijke onderneming ;

d) een „Merklicentieovereenkomst" (Trademark Licence Agreement) tussen Rockwell en de gemeenschappelijke onderneming ;

e) drie koop/leveringsovereenkomsten tussen de gemeenschappelijke onderneming en de Iveco-dochters Magirus-Deutz, Unic en Vispa, krachtens welke de laatstgenoemde verplicht zijn hun gehele behoefte aan assen, behoudens bepaalde uitzonderingen, bij de gemeenschappelijke onderneming te dekken, en de gemeenschappelijke onderneming zich verplicht te leveren volgens die behoeften ;

f) twee afzetovereenkomsten, waarmee de gemeenschappelijke onderneming de niet-exclusieve verkoper wordt voor respectievelijk 7 en 6 jaren voor de assen die thans respectievelijk door Magirus-Deutz en Rockwell-Maudslay worden geproduceerd ; zoals uiteengezet in de „Rockwell US Representative Agreement", zal de gemeenschappelijke onderneming bovendien het recht hebben om in

de Verenigde Staten te dingen naar orders voor assen die door Rockwell worden geproduceerd ; de oorspronkelijk overeengekomen exclusiviteit van deze overeenkomsten hebben de partijen laten vallen.

3. Ten einde het succes van de gemeenschappelijke onderneming te verzekeren en hun investering te beschermen, hebben de moederondernemingen een aantal beperkingen ingevoerd op hun eigen gedrag als concurrenten en op de vrijheid van handelen van de gemeenschappelijke onderneming. Zij hebben afgesproken, de capaciteit voor de assenproduktie in West-Europa, Afrika en het Midden-Oosten alleen via de gemeenschappelijke onderneming te zulllen uitbreiden, behoudens de hieronder genoemde uitzonderingen. Voorts is toestemming van Rockwell en Iveco vereist, indien de gemeenschappelijke onderneming investeringen wil doen in andere produktiebedrijven dan het bedrijf te Cameri. Maakt een gelegenheid om de assenverkopen in het bovengenoemde territorium uit te breiden verdere kapitaalinvestering buiten Italië noodzakelijk, dan trachten partijen de investering te doen via de gemeenschappelijke onderneming met pro-rata kapitaalbijdragen of bijdragen van Rockwell alleen, of een andere 60/40 % gemeenschappelijke onderneming. Gaat Iveco niet met één van deze keuzemogelijkheden akkoord, dan is Rockwell vrij de investering alleen te doen en zijn assentechnologie mede te delen aan de onderneming die als intermediair voor de investering wordt opgericht.

4. a) Volgens de „Licentieovereenkomst technologie" draagt Rockwell de gemeenschappelijke onderneming zijn technologie voor enkele reductie-achterwielaandrijvingsassen over. Deze technologie is voornamelijk gegrond op „know-how" ; er zijn geen octrooien van betekenis voor het assortiment Rockwell-assen. Rockwell's „know-how" berust volgens haar zelf op drie hoofdgebieden :

aa) *Het ontwerp van de assen*

optimaliseert het snijden van de tandwielen, de levensduur van de lagers, de smering en boutverbindingen. Rockwell heeft een empirische databank ingericht die onder andere de ontwikkeling en dimensionering van de tandwielen mogelijk maakt die het centrale onderdeel van enkele reductieassen uitmaken, omdat zij voor de asreductieverhouding zorgen. Deze databank wordt ook gebruikt voor het ontwerpen van de smeringstoevoer en voor de selectie en specificatie van de geschikte lagers.

bb) *De selectie van de geschikte materialen*

is van het grootste belang om het gewicht te verminderen en te zorgen voor de vereiste sterkte en duurzaamheid tegen aanvaardbare kosten. Rockwell test voortdurend nieuwe lichtere materialen of anti-frictiematerialen en heeft de know-how opgebouwd via zijn research, metallurgische technologie en mislukkingsanalyse, ten einde het materiaal aan te geven dat de optimale combinatie van de genoemde factoren oplevert.

cc) *De produktieprocessen*

welke Rockwell heeft ontwikkeld, hebben vooral betrekking op de opeenvolging der machinale bewerkingen en de metaalbehandeling, met name het harden, die van beslissende betekenis zijn voor een optimale relatie tussen duurzaamheid, mechanische prestatie en kosten.

b) Het „territorium" waarop de licenties betrekking hebben, is verdeeld in drie gebieden. Deze zijn als volgt omschreven :

— territorium A : Italië,

— territorium B : West-Europa, met inbegrip van de gehele Europese Economische Gemeenschap, het Midden-Oosten en een aantal Afrikaanse landen,

— territorium C : het Oostblok.

Het soort licentie dat Rockwell de gemeenschappelijke onderneming voor de respectievelijke territoria zal verlenen blijkt uit de volgende tabel :

Territorium / Omvang	A	B	C
Produktie	exclusief	niet-exclusief	niet-exclusief
Verkoop	exclusief	exclusief	niet-exclusief

Bovendien heeft de gemeenschappelijke onderneming het recht om de produkten die onder deze overeenkomst vallen overal ter wereld te gebruiken als onderdeel van andere installaties. De exclusieve licenties zijn ook exclusief ten aanzien van Rockwell zelf.

c) De gemeenschappelijke onderneming mag de technologie in onderlicentie geven aan al haar volledige dochterondernemingen in territorium A, B of C. Zij mag ook onderlicenties verlenen aan Iveco-dochters of licentiehouders wanneer dit commercieel noodzakelijk is, wil Iveco de commerciële mogelijkheden op het gebied van de licenties voor vrachtauto's volledig uitbuiten. Rockwell heeft beloofd zijn toestemming als meerderheidsaandeelhouder van de gemeenschappelijke onderneming in dergelijke gevallen niet te zullen weigeren.

d) De gemeenschappelijke onderneming moet Rockwell op haar beurt licentie verlenen om buiten het territorium alle verbeteringen in de overgedragen informatie te gebruiken, welke door de gemeenschappelijke onderneming worden aangebracht. Deze licentie zal exclusief

zijn in de Verenigde Staten van Amerika, Canada en Mexico en niet-exclusief zijn in alle andere landen gedurende de looptijd van de technologie-licentie.

e) De licentie zal tien jaar van kracht blijven. Bij het aflopen ervan krijgt de gemeenschappelijke onderneming een eeuwigdurende, onherroepelijke, niet-exclusieve licentie, vrij van rechten, om de onder de technologie-overeenkomst vallende produkten in het territorium te vervaardigen en te verkopen en in de gehele wereld te gebruiken, met inbegrip van het recht om aan anderen onderlicenties te verlenen. Bovendien gaat Rockwell voort met het verstrekken van aanvullende informatie aan de gemeenschappelijke onderneming gedurende drie jaar na die tien jaren. De gemeenschappelijke onderneming zal een eenmalige remuneratie moeten betalen.

5. Krachtens een extra merklicentie-overeenkomst wordt de gemeenschappelijke onderneming een niet-exclusieve licentie vrij van rechten verleend om het „Rockwell"-merk te gebruiken voor een aanvangsperiode van vijf jaar en voor zolang daarna als Rockwell de gemeenschappelijke onderneming beheert.

6. Aangezien niet alle Iveco-assen worden vervangen door assen naar ontwerp van Rockwell, draagt de Iveco-dochter Vispa ook haar assentechnologie aan de gemeenschappelijke onderneming over. De betrokken bepalingen zijn opgenomen in de basisovereenkomst. Volgens deze bepalingen moet Vispa de gemeenschappelijke onderneming een exclusieve licentie vrij van rechten verlenen voor de produktie in Italië en een niet-exclusieve licentie vrij van rechten voor de verkoop in het territorium van assen naar Vispa-ontwerp, welke door de gemeenschappelijke onderneming zullen worden vervaardigd. Bepaalde assen zijn reeds opgenomen en de produktie en verkoop van andere assen naar Vispa-ontwerp kunnen door de gemeenschappelijke onderneming worden overgenomen na schriftelijke kennisgeving aan Vispa. De gemeenschappelijke onderneming heeft het recht onderlicenties te verlenen onder de beperking van een overeenkomstig recht voor Vispa in bepaalde gevallen. De licentie geldt voor tien jaar. Bij de beëindiging behoudt de gemeenschappelijke onderneming een eeuwigdurende, kosteloze, niet-exclusieve licentie voor produktie en verkoop in het territorium en voor gebruik in de rest van de wereld.

7. De gemeenschappelijke onderneming is koop/leverantieovereenkomsten aangegaan met elk van de Iveco-dochters, te weten Vispa (Italië), Unic (Frankrijk) en Magirus-Deutz (Duitsland). Gedurende een periode van zeven jaar, beginnend met de start van de commerciële produktie in het bedrijf te Cameri van alle zes gespecificeerde Rockwell-astypen, maar niet langer dan acht jaar na de aanvang van de commerciële produktie van het eerste astype, zullen deze dochterondernemingen, onder bepaalde beperkingen, verplicht zijn hun gehele behoefte aan assen bij de gemeenschappelijke onderneming te dekken. De gemeenschappelijke onderneming verplicht zich om aan de Iveco-dochters te leveren, ten einde aan die behoeften te voldoen.

F. De markt

De vraag naar achterwielaandrijvingsassen voor vrachtauto's in Europa, die afhankelijk is van het aantal gefabriceerde vrachtauto's, wordt grotendeels bevredigd door de vrachtautofabrikanten zelf. Zij nemen ongeveer 95 % van de produktie voor hun rekening (1981 : 96,1 %) (1). De grote Europese vrachtautofabrikanten hebben altijd getracht zo veel mogelijk hun eigen behoeften aan vitale vrachtauto-onderdelen te produceren en beschikken derhalve allen over hun eigen assenproduktiebedrijven om aan eigen vereisten te voldoen. Zij verkopen gewoonlijk hun assen niet aan derden en kopen alleen assen bij onafhankelijke fabrikanten voor speciale doeleinden ; dergelijke onafhankelijke fabrikanten, zoals Rockwell-Maudslay en zijn concurrenten, waren in het verleden derhalve niet in staat een aanzienlijk aandeel in de totale Europese produktie te verwerven.

Ook de concurrenten van Rockwell-Maudslay op de vrije Europese assenmarkt behoren tot belangrijke industrieconcerns. Eaton is een onderneming met hoofdzetel in de Verenigde Staten van Amerika, haar totale omzet van 3,2 miljard US-dollar in 1981 (3,3 miljard Ecu) werd bijna voor de helft gerealiseerd met auto-onderdelen, hoofdzakelijk met zware vrachtwagenonderdelen zoals transmissies, assen en remmen. Guest, Keen & Nettlefolds Ltd (GKN) is een industrieconcern met hoofdkwartier in het Verenigd Koninkrijk. 33 % van haar omzet in 1980 van 1,9 miljard pond sterling (3,5 miljard Ecu) kwam uit de sector auto-onderdelen. Soma, de derde zelfstandige concurrent, maakt deel uit van de Franse Valeo-groep, die in 1981 een totale omzet had van 6,9 miljard Ffr. (1 miljard Ecu). Soma produceert voornamelijk assen en onderdelen voor transmissies voor vrachtauto's en had in 1981 een omzet van 590 miljoen Ffr. (89,7 miljoen Ecu).

(1) Europeese produktie van achterwielaandrijvingsassen

1981	Maximaal toegelaten gewicht			Totaal	%
	5—12 ton	12—16 ton	+ 16 ton		
Vrachtauto-fabrikanten	142 200	86 100	223 100	451 300	96,1
Eaton	...	...	...	...	...
GKN	...	...	...	...	...
Soma	...	...	...	...	...
Rockwell	...	...	...	...	...
Totaal	148 700	89 900	231 200	469 700	100

(Door partijen verstrekt cijfermateriaal).

De „vrije" assenmarkt, waar de onafhankelijke assenfabrikanten concurreren, is derhalve zeer beperkt in vergelijking tot de totale assenproduktie in de Europese Economische Gemeenschap. De door de vrachtautofabrikanten vervaardigde assen worden gewoonlijk niet aan andere vrachtautofabrikanten verkocht en moeten bijgevolg buiten beschouwing worden gelaten bij het bepalen van het volume van de „markt". De vrachtautofabrikanten verschijnen op de markt alleen met hun eindprodukten, de bedrijfsvoertuigen, waarvan de assen slechts een onderdeel uitmaken. Op deze markt had Iveco in 1981 een aandeel van ongeveer 17,2 %, na Daimler-Benz met 26 %.

De situatie in de Verenigde Staten, de thuismarkt van Rockwell, is evenwel volledig anders. Amerikaanse vrachtautofabrikanten kopen geregeld een groot aantal onderdelen in, waaronder vitale onderdelen als motoren, transmissies en assen, liever dan ze zelf te produceren. Hun klanten krijgen regelmatig de gelegenheid te kiezen tussen de produkten van een aantal onafhankelijke fabrikanten van vitale onderdelen. De vrachtautofabrikant assembleert de vrachtauto vervolgens naar de wensen van de klant. Onafhankelijke fabrikanten bezitten op deze wijze een aanzienlijk aandeel in de produktie van bepaalde onderdelen : ongeveer 70 % van de totale produktie bij achterwielaandrijvingsassen voor vrachtauto's.

G. Opmerkingen van derden

Bij de Commissie zijn na de bekendmaking van het essentiële gedeelte van de betrokken overeenkomsten geen opmerkingen van derden binnengekomen.

II. JURIDISCHE BEOORDELING

Artikel 85, lid 1

1. De basisovereenkomst tussen de ondernemingen Rockwell en Iveco inzake de oprichting van een gemeenschappelijke dochteronderneming (joint venture) voor de fabricage en afzet van achterwielaandrijvingsassen voor zware bedrijfsvoertuigen en de daarmee samenhangende accessoire afspraken vallen onder het toepassingsgebied van artikel 85, lid 1, van het EEG-Verdrag. Zij komen echter volgens artikel 85, lid 3, voor vrijstelling in aanmerking, omdat aan de voorwaarden ervoor is voldaan.

2. Het door Rockwell en Iveco aangemelde contractuele systeem vormt een eenheid. Het omvat zowel regelingen die de relatie van de partners onderling aangaan, als regelingen voor hun verticale relaties met de van hen afhankelijke gemeenschappelijke onderneming.

3. Op de horizontale relatie tussen Rockwell en Iveco is artikel 85, lid 1, van het EEG-Verdrag van toepassing, omdat beide ondernemingen op de betrokken markt althans als potentiële concurrenten moeten worden beschouwd.

a) De beide partners fabriceerden reeds vóór het sluiten van de overeenkomst de produkten die de gemeenschappelijke onderneming in de toekomst moet produceren. Rockwell is op de vrije Europese assenmarkt reeds door zijn export uit de Verenigde Staten en via zijn dochteronderneming Rockwell-Maudslay vertegenwoordigd. Iveco moet eveneens als potentiële concurrent op de Europese assenmarkt worden beschouwd, hoewel zij haar assen tot dusver nog niet aan derden heeft verkocht. Haar niet volledig benutte capaciteiten zouden een verhoging van de produktie voor dergelijke verkopen mogelijk maken.

b) Ook na inwerkingtreding van de overeenkomsten blijft er een potentiële concurrentierelatie tussen Rockwell en Iveco bestaan. Iveco's dochterondernemingen Magirus-Deutz en Vispa zullen hun werkzaamheden in aanverwante produktiegebieden voortzetten. Deze omstandigheid geeft hun in feite de mogelijkheid om tot een zelfstandige activiteit op het betrokken gebied terug te keren.

Rockwell laat nog steeds assen voor de Europese markt door zijn dochteronderneming Rockwell-Maudslay produceren. Op andere geografische markten, met name de Verenigde Staten, blijft hij als belangrijke aanbieder vertegenwoordigd en hij zou, evenals in het verleden, naar de Europese markt kunnen exporteren.

4. De overeenkomst inzake de oprichting van een gemeenschappelijke onderneming heeft een beperking en vervalsing van de mededinging binnen de gemeenschappelijke markt ten doel en ten gevolge. De aanbodstructuur op de betrokken markt wordt veranderd, omdat de partijen afstand doen van de gelegenheid de betrokken produkten individueel te fabriceren en deze op de markt, in concurrentie met elkaar, te verkopen. Voorts bevatten de overeenkomsten uitdrukkelijke verplichtingen welke door de partijen als een onontbeerlijk deel van hun regeling worden beschouwd en waardoor Rockwell, Iveco en de gemeenschappelijke onderneming in hun gedrag in de concurrentie worden beperkt.

5. De overeenkomsten bevatten meer in het bijzonder de volgende mededingingsbeperkingen :

a) De gemeenschappelijke onderneming zal naast haar eigen assen, op niet-exclusieve basis, ook de assen in de handel brengen die nog steeds onafhankelijk door Rockwell-Maudslay en Magirus-Deutz worden gefabriceerd. Rockwell en Iveco maken derhalve, in de overeengekomen omvang, geen gebruik van de gelegenheid deze assen uit eigen naam te verkopen en volgen geen zelfstandig marktbeleid.

b) Rockwell heeft beloofd gedurende de looptijd van de „Technologielicentie-overeenkomst" geen verdere fabricagelicenties voor Italië en geen verdere afzetlicenties voor territorium B te verlenen. Iveco geeft de gemeenschappelijke onderneming een exclusieve fabricagelicentie voor Italië voor de

door Vispa ontworpen assen. Rockwell en Iveco zijn derhalve niet langer vrij met andere aspirant-licentienemers in de betrokken territoria contractuele betrekkingen aan te gaan.

c) Door de basisovereenkomst hebben Rockwell en Iveco zich voor de gehele looptijd verplicht op het werkterrein van de gemeenschappelijke onderneming investeringen tot uitbreiding van de capaciteiten in de territoria A en B in principe alleen via de gemeenschappelijke onderneming te doen. Voor zover er investeringen in andere fabrieken dan die in Cameri moeten plaatsvinden, is toestemming van beide partners vereist. Alleen indien zij ten aanzien van een investeringsproject buiten Italië via de voorgeschreven procedure niet tot overeenstemming kunnen komen, heeft Rockwell het recht de investering alleen te doen. Daaruit vloeit een beperking van de zelfstandige concurrentiemogelijkheden van partijen voort, die in betekenis toeneemt naarmate hun verwachtingen worden vervuld en er voor de vrije assenmarkt een fase van expansie intreedt.

d) Krachtens de aankoop/leveringsovereenkomsten tussen de gemeenschappelijke onderneming en de Iveco-dochterondernemingen, zijn de laatstgenoemde voor maximaal acht jaar na de aanvang van de produktie van het eerste Rockwell-astype, onder bepaalde beperkingen, verplicht hun gehele behoefte bij de gemeenschappelijke onderneming te dekken. Rechtens worden zij derhalve door de uitdrukkelijke aankoopverplichting verhinderd om althans een deel van hun assenbehoeften bij andere fabrikanten te dekken. Gezien met name de looptijd van deze overeenkomsten, moet men aannemen dat dit de verkoopmogelijkheden van andere assenfabrikanten zal beperken.

6. De bovenvermelde mededingingsbeperkingen hebben waarneembare gevolgen voor de vrije assenmarkt binnen de Gemeenschap. Dit volgt uit het feit dat de gemeenschappelijke onderneming een aanzienlijk aandeel van deze markt zal verwerven, omdat zij van de aanzienlijke behoeften van Iveco aan achterwielaandrijvingsassen het grootste deel zal dekken.

7. De overeenkomsten kunnen de handel tussen Lid-Staten in merkelijke omvang ongunstig beïnvloeden, omdat met de gemeenschappelijke onderneming wordt beoogd assen te verkopen aan vrachtautofabrikanten in de gehele gemeenschappelijke markt.

Artikel 85, lid 3

De bovenomschreven overeenkomsten voldoen aan de voorwaarden voor vrijstelling van het kartelverbod in artikel 85, lid 3, van het EEG-Verdrag.

De samenwerking leidt tot economische voordelen voor de produktie van de betrokken goederen en voor de verbruikers, die zonder de gemeenschappelijke onderneming niet zouden kunnen worden bereikt en die tegen haar nadelen opwegen.

Verbetering van produktie en afzet, bevordering van technische en economische vooruitgang

8. Gezien de huidige structuur van de Europese assenmarkt is het optreden van een nieuwe efficiënte concurrent via de gemeenschappelijke onderneming een voordeel van objectieve aard, waardoor de produktie en de verkoop van de betrokken waren worden verbeterd.

Door de reeds bestaande capaciteit van Iveco over te dragen aan de gemeenschappelijke onderneming, leidt de samenwerking tot de mogelijkheid die capaciteit vollediger te benutten dan in het verleden, omdat de produktie van de gemeenschappelijke onderneming bestemd is niet slechts aan de vraag van de Iveco-ondernemingen te voldoen, maar ook aan die van andere vrachtautofabrikanten. Er mag van deze omvangrijke produktie en van de vermindering van het aantal onderdelen, waardoor het Rockwell-assenassortiment wordt gekenmerkt, een rationalisatie van de produktie worden verwacht.

Bovendien krijgt Iveco via de gemeenschappelijke onderneming toegang tot Rockwell's assentechnologie en kan hij van dure, nieuwe ontwikkelingen voor eigen rekening afzien. De gemeenschappelijke exploitatie van aanvullende industriële know-how door een gespecialiseerde assenfabrikant en een ervaren vrachtautofabrikant zullen bij de betrokken produkten stellig bijdragen tot de bevordering van de technische vooruitgang.

De gemeenschappelijke onderneming zal derhalve de nodige capaciteiten bezitten om aan de vraag van andere vrachtautofabrikanten te voldoen en hun een nieuwe serie assen, gebaseerd op de technologie van Rockwell, kunnen aanbieden.

De daarbij komende verkoop van Magirus-Deutz- en Rockwell-Maudslay-assen biedt de mogelijkheid een ruimer assortiment produkten aan te bieden. Men mag bijgevolg verwachten dat de gemeenschappelijke onderneming derde vrachtautofabrikanten een interessant alternatief zal bieden voor hun geïntegreerde assenproduktie en derhalve een daadwerkelijke stimulans voor de vrije assenmarkt zal gaan opleveren.

Voordelen voor de gebruikers

9. De overeenkomsten geven de gebruikers een billijk aandeel in de daaruit voortvloeiende voordelen.

In de eerste plaats komen de technische en economische voordelen die uit de samenwerking voortvloeien, de kopers van achterwielaandrijvingsassen voor vrachtauto's ten goede, omdat hun technologisch hoogwaardige produkten worden aangeboden. Bovendien mag worden aangenomen dat de gemeenschappelijke onderneming genoodzaakt zal zijn de daaruit ontstane besparingen aan produktiekosten aan haar klanten door te geven. De enige potentiële klanten zijn vracht-

autofabrikanten, dus eveneens grote ondernemingen, waarvan de meeste op het gebied van de assenproduktie ervaring hebben en deze produktie alleen zullen staken of beperken, indien dit duidelijk in hun voordeel is.

In de tweede plaats zullen waarschijnlijk kopers van vrachtauto's van de samenwerking profiteren. De gezamenlijke exploitatie van gespecialiseerde kennis op het gebied van de assen- en vrachtautofabricage biedt de garantie dat met de vereisten van vrachtautogebruikers bij het ontwerpen van assen zoveel mogelijk rekening wordt gehouden. Gezien het grote aandeel van de achterwielaandrijvingsassen in de totale fabricagekosten van een vrachtauto en gezien de sterke concurrentie tussen vrachtautofabrikanten binnen de Europese Economische Gemeenschap, mag ook op de gebruikersprijzen voor vrachtauto's een heilzame werking worden verwacht.

Onmisbaarheid

10. De overeenkomsten bevatten geen beperkingen die niet onmisbaar zijn voor het bereiken van de genoemde doelstellingen gedurende de looptijd van de vrijstelling.

a) De oprichting van de gemeenschappelijke onderneming is onmisbaar voor het welslagen van de operatie, omdat alleen daarmee het doel kan worden bereikt van het optreden van een nieuwe, doeltreffende concurrent door de aanzienlijke zakelijke risico's in verband met marktstructuur en investeringen te beperken.

   Andere alternatieven, die de mededinging minder beperken, zouden niet geschikt zijn om de voordelen te bereiken welke van de gemeenschappelijke onderneming worden verwacht.

   Bij een eenvoudige toeleveringsovereenkomst met Rockwell zou Iveco sterk afhankelijk zijn van de betrouwbaarheid van zijn wederpartij, maar op diens produktie geen rechtstreekse invloed kunnen uitoefenen. Gezien het grote aantal assen dat Iveco, als Europa's tweede vrachtautofabrikant, nodig heeft, kon dit alternatief geen redelijke, adequate oplossing opleveren.

   Een eenvoudige overdracht van know-how zou evenmin een andere oplossing bieden. Door Rockwell's deelneming in de gemeenschappelijke onderneming wordt ervoor zorggedragen dat deze een aantal jaren de meest recente informatie verkrijgt, hetgeen met het oog op de snelle technische ontwikkeling van bijzondere betekenis is. Dit voordeel zal voortvloeien uit Rockwell's eigen belang bij het welslagen van de gemeenschappelijke onderneming. Het zou minder zeker zijn, indien Rockwell aan Iveco slechts het recht zou overdragen haar know-how te exploiteren.

b) De speciale omstandigheden van de onderhavige zaak rechtvaardigen een uitbreiding van het werkterrein van de gemeenschappelijke onderneming tot de afzet van gemeenschappelijk vervaardigde produkten. Het oogmerk van partijen is, op een tot dusver onderontwikkelde markt door te dringen en daar nieuw leven in te blazen. Dit vereist aanzienlijke afzet- en verkoopinspanningen. Voorwaarde voor het commerciële succes van de gemeenschappelijke onderneming is de bereidheid van andere vrachtautofabrikanten om althans een deel van hun eigen assenproduktie op te geven. Zulk een besluit met vergaande commerciële gevolgen vereist diepgaande en langdurige onderhandelingen, waarbij potentiële klanten moeten worden overtuigd van de technische en economische voordelen van de aankoop van achterwielaandrijvingsassen uit externe bron.

   Deze speciale moeilijkheden bij het werven van klanten, de onvermijdelijke kosten aan tijd en arbeid en technische overwegingen pleiten voor een gemeenschappelijke afzet via de gemeenschappelijke onderneming. Achterwielaandrijvingsassen voor bedrijfsvoertuigen zijn geen eindprodukten in de zin dat zij zonder moeilijkheden kunnen worden geïnstalleerd. Een klant zal eerst na grondig testen een bestelling plaatsen en, zo nodig, van de leverancier vervaardiging van plannen verwachten volgens door hem gewenste specificaties. Daarvoor is nauwe technische samenwerking met de klant noodzakelijk, die beter door de producent, in dit geval de gemeenschappelijke onderneming, kan worden verwezenlijkt.

   Hetzelfde kan worden opgemerkt over het feit dat de gemeenschappelijke onderneming ook het recht zal hebben, op niet-exclusieve basis, de assen in de handel te brengen die door Magirus-Deutz en Rockwell-Maudslay zijn gefabriceerd. Doel van partijen is klaarblijkelijk hun belangen bij de fabricage van achterwielaandrijvingsassen in Europa in de momenteel grootst mogelijke omvang bij de gemeenschappelijke onderneming te concentreren, al blijven zij in een vrij beperkt gebied zelfstandig assen vervaardigen. Anderzijds verschaffen de verkoopovereenkomsten de gemeenschappelijke onderneming een ruimer assortiment produkten voor haar toekomstige klanten. De overeenkomsten gaan echter niet verder dan hetgeen voor dit doel volstrekt noodzakelijk is, omdat partijen vrij blijven hun verkopen zelfstandig te hervatten, indien dit hun voordeliger lijkt.

c) De exclusiviteit van de rechten die de gemeenschappelijke onderneming door de technologieovereenkomsten is toegekend, en de daaruit voortvloeiende concurrentieverboden welke de partijen zijn opgelegd, kunnen onmisbaar worden geacht voor het bereiken van de doelstellingen van de overeenkomsten. De bijzondere moeilijkheden bij het ontwikkelen van de markt en het werven van klanten, welke hierboven zijn geschetst, maken het

noodzakelijk dat de gemeenschappelijke onderneming in haar pogingen om haar eigen deel van de markt te veroveren en de investeringen te doen, wordt beschermd.

Aangezien de exclusieve rechten eerst na afloop van de voorbereidende fase in de praktijk betekenis krijgen en dan nog geleidelijk aan tot de laatste van de zes Rockwell-astypen waarop de licentieovereenkomst betrekking heeft, in serieproduktie is gegaan, komt de periode van elf jaar niet als buitensporig voor.

d) Ook de beperkingen die in de basisovereenkomst aan de investeringen zijn gesteld, moeten voor de vrijstellingsperiode onmisbaar worden geacht. De gemeenschappelijke onderneming moet, wil de operatie slagen, gedurende de beginstadia van haar ontwikkeling zeker zijn dat de partners hun economische belangen op het betrokken terrein op de gemeenschappelijke onderneming concentreren en geen afzonderlijke investeringen doen die de financiële grondslagen van de laatstgenoemde in gevaar zouden kunnen brengen. De verplichting van partijen om gemeenschappelijk op te treden, indien de gelegenheid tot verdere investeringen zich voordoet, wordt bovendien afgezwakt doordat Rockwell het recht heeft de investering alleen te doen, mocht Iveco de alternatieven die in de overeenkomst zijn geopend, verwerpen.

De omvang van de investeringen benodigd voor de oprichting van de gemeenschappelijke onderneming, en het feit dat men in dit geval meent dat er veel tijd zal voorbijgaan voordat de capaciteit van de gemeenschappelijke onderneming adequaat wordt benut en haar produkten op de markt geïntroduceerd, leveren gronden op om de beperking die aan de investering is gesteld, tot het eind van de vrijstellingsperiode onmisbaar te achten.

e) De overeenkomsten houden in dat de Iveco-dochterondernemingen worden verplicht, voor een periode van zeven jaar met ingang van het starten van de produktie van alle Rockwell-astypen, maar niet meer dan acht jaar vanaf het starten van de produktie van het eerste astype, hun totale behoeften aan assen bij de gemeenschappelijke onderneming te dekken. Ook deze verbintenis is onmisbaar voor het bereiken van de doelstellingen van de gemeenschappelijke onderneming in de betrokken periode.

Naar partijen verwachten, zullen de Iveco-dochters aanvankelijk verreweg het grootste deel van de totale produktie van de gemeenschappelijke onderneming afnemen. Zelfs aan het eind van de eerste fase zal dit percentage volgens ramingen van partijen nog ten minste 60 % bedragen. De investeringsbesluiten en winstverwachtingen van partijen zijn gebaseerd op de zekerheid van deze gewaarborgde afzet. Gezien de moeilijkheden die vermoedelijk bij het vinden van nieuwe klanten zullen rijzen, gaat van de bovenbedoelde verplichting dus in de aanvangsfase rechtstreeks invloed uit op het economisch welslagen van de gemeenschappelijke onderneming. Aan het eind van deze periode moeten de Iveco-dochterondernemingen evenwel contractueel vrij zijn om hun behoeften aan assen te dekken bij de bron die zij het voordeligst achten.

De uitschakeling van de mededinging

11. De overeenkomst geeft de contractpartijen niet de mogelijkheid om voor een wezenlijk deel van de betrokken produkten de mededinging uit te schakelen.

a) Op de objectief relevante markt, die achterwielaandrijvingsassen voor middelzware en zware bedrijfsvoertuigen van 7 tot meer dan 16 ton totaalgewicht omvat, is bijna 95 % van de totale Europese assenproduktie afkomstig van de vrachtautofabrikanten, die hun eigen behoeften via geïntegreerde produktie dekken. De overblijvende 5 % komt van „vrije" assenfabrikanten, die assen verkopen aan verschillende vrachtautofabrikanten. Op deze beperkte (vrije) Europese markt nam Rockwell in 1981 een aandeel voor haar rekening van ongeveer ... via zijn dochtermaatschappij Rockwell-Maudslay, tegen zijn concurrenten ongeveer ... (Eaton), ... (Soma) en ... (GKN).

Ingevolge Iveco's een grote omvang aannemende afstoting van de eigen assenproduktie, zal de gemeenschappelijke onderneming een zeer aanzienlijk aandeel van de markt verwerven, omdat zij vanaf haar start aan de behoeften van Iveco aan achterwielaandrijvingsassen zal voldoen.

b) Toch zal het percentage van de produktie van de vrachtautofabrikanten zelf, zelfs nadat Iveco haar zelfstandige produktie zal hebben gestaakt, nog ongeveer 80 % van de totale assenproduktie binnen de gemeenschappelijke markt bedragen. Alle andere grote Europese vrachtautofabrikanten bevoorraden nog zichzelf met achterwielaandrijvingsassen en blijven derhalve onafhankelijk van de vrije assenfabrikanten. Ook zij moeten met deze omstandigheid, ongeacht de omvang van hun marktaandelen, rekening houden. Daarom zal de gemeenschappelijke onderneming in ieder geval ertoe genoopt worden zich op de betrokken markt als concurrent te gedragen.

Bijgevolg mag redelijkerwijze worden verwacht dat het concurrentievermogen van de andere onafhankelijke assenfabrikanten door het optreden van een sterke concurrent op de markt niet in gevaar zal worden gebracht.

Dit geldt met name indien de gemeenschappelijke onderneming erin slaagt, vrachtautofabrikanten ertoe te brengen hun beleid inzake eigenproduktie te wijzigen en assen te kopen bij derden en bij het op gang brengen van een trend die meer concurrentie op deze markt creëert, die ook de andere vrije assenfabrikanten tot voordeel zou kunnen zijn.

Afweging van voor- en nadelen

Gezien de speciale structuur van de assenmarkt in de Gemeenschap en het feit dat men mag verwachten dat de nieuw opgerichte gemeenschappelijke onderneming als een stimulans zal werken, wegen de voordelen die uit deze samenwerking voortvloeien sterk op tegen de nadelige gevolgen ervan.

Duur van de vrijstelling en verplichtingen

12. Volgens artikel 8, lid 1, van Verordening nr. 17 moet een beschikking van de Commissie overeenkomstig artikel 85, lid 3, van het EEG-Verdrag voor een bepaalde tijd worden afgegeven.

De meest opvallende kenmerken van de bovenbeschreven gemeenschappelijke onderneming zijn de omvangrijke investeringen van partijen en de diepgaande verbintenissen welke door hen zijn aangegaan. Voorts bestaat de waarschijnlijkheid dat de gemeenschappelijke onderneming bij het introduceren van haar produkten op de markt moeilijkheden zal ondervinden. Onder die omstandigheden vereist de samenwerking een voldoende lange vrijstellingsduur om zich economisch te kunnen ontplooien. Met inachtneming van de transformatiefase van ongeveer drie jaar, die met het starten van de produktie gemoeid zal zijn, komt een totale periode van elf jaar als redelijk voor. Deze loopt dan tot het einde van de eerste produktiefase, aan het eind waarvan ook de verplichtingen van de contractpartijen uit de licentiecontracten en uit de leveringsovereenkomsten (Supply-Agreements) eindigen. Aangezien de partijen hun samenwerking startten op 2 maart 1982 bij de totstandkoming van de „Sluitingsovereenkomst" en van de van de basisovereenkomst afhangende andere contracten, is het gewenst de vrijstelling te laten gelden vanaf 2 maart 1982. Zij eindigt derhalve op 1 maart 1993.

13. Volgens artikel 8, lid 1, van Verordening nr. 17 kunnen aan de vrijstellingsverklaring voorts voorwaarden en verplichtingen worden verbonden.

a) De overeenkomsten, met name de technologiecontracten, bevatten geen regels voor het geval de gemeenschappelijke onderneming, om welke reden dan ook, wordt geliquideerd. Hoewel de contractpartijen zelf deze kwestie niet behandelen, moet ervoor worden zorg gedragen, dat elk van hen in dat geval de technische kennis mag blijven gebruiken waarmee de gemeenschappelijke ondernemingen tot dan toe was toegerust, respectievelijk welke zij zelf heeft verworven en die voor een afzonderlijke voortzetting van de produktie is vereist. De beide ondernemingen moeten derhalve na een eventuele ontbinding van de gemeenschappelijke onderneming in staat zijn zonder beperkingen naar tijd of ruimte met elkaar in concurrentie te treden. Om deze resultaten te kunnen garanderen moet aan de vrijstellingsbeschikking een daartoe strekkende verplichting worden verbonden.

b) Opdat de Commissie haar toezichthoudende taak in de zin van artikel 8, lid 2, van Verordening nr. 17 kan vervullen, moeten de ondernemingen tot welke deze beschikking is gericht, worden verplicht de Commissie iedere wijziging of aanvulling in hun overeenkomsten, alsmede eventuele scheidsrechterlijke uitspraken te melden,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

Artikel 85, lid 1, van het EEG-Verdrag wordt overeenkomstig artikel 85, lid 3, voor de periode van 2 maart 1982 tot 1 maart 1993 buiten toepassing verklaard voor de op 13 juni 1981 in werking getreden basisovereenkomst tussen Iveco Industrial Vehicles Corporation BV en Rockwell International Corporation (hierna de moederondernemingen genoemd) inzake de oprichting van de gemeenschappelijke dochteronderneming (joint venture) Omevi Officine Meccaniche Veicoli Industriali SpA (hierna de „gemeenschappelijke onderneming" genoemd), met inbegrip van de bijbehorende overeenkomsten tussen de moederondernemingen of dochterondernemingen ervan en de gemeenschappelijke onderneming.

Artikel 2

Aan de vrijstellingsverklaring, bedoeld in artikel 1, worden de volgende verplichtingen verbonden:

1. Indien de gemeenschappelijke onderneming wordt geliquideerd of indien, na afloop van de licentieovereenkomst technologie tussen Rockwell en de gemeenschappelijke onderneming en van de leveringsovereenkomsten tussen de gemeenschappelijke onderneming en de Iveco-dochterondernemingen Vispa, Unic en Magirus-Deutz, bij Rockwell of Iveco de wens bestaat om van de technologie van de gemeenschappelijke onderneming gebruik te maken, moeten de ondernemingen tot welke deze beschikking is gericht elkaar de octrooirechten onder licentie en de know-how overgedragen aan en verkregen door de gemeenschappelijke onderneming verlenen.

   Indien voor deze rechten een financiële vergoeding wordt vereist, moet deze worden berekend op voorwaarden die niet ongunstiger zijn dan de gunstigste voorwaarden die van toepassing zijn krachtens enige overeenkomst waarbij dezelfde octrooien of know-how aan derden in licentie wordt gegeven of overgedragen.
2. De ondernemingen tot welke deze beschikking is gericht, moeten de Commissie onmiddellijk in kennis stellen van wijzigingen of toevoegingen aan de overeenkomst bedoeld in artikel 1 en van iedere wijziging in het doel, de aard of de omvang van de onderlinge samenwerking, met inbegrip van veranderingen als gevolg van arbitrage, alsmede van iedere overdracht van aandelen in de gemeenschappelijke onderneming.

Artikel 3

Deze beschikking is gericht tot de volgende ondernemingen :

— Iveco Industrial Vehicles Corporation BV,
Professor Bavinklaan 5, Amstelveen, Nederland ;

— Rockwell International Corporation,
600 Grant Street, Pittsburgh, Pennsylvania, Verenigde Staten van Amerika ;

— Omevi Officine Meccaniche Veicoli Industriali SpA,
Via Puglia 35, Turijn, Italië.

Gedaan te Brussel, 13 juli 1983.

Voor de Commissie

Frans ANDRIESSEN

Lid van de Commissie