II

(Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 13. juli 1983

om en procedure i henhold til EØF-traktatens artikel 85 (IV 30.437 — Rockwell/ Iveco)

(Den nederlandske, den engelske og den italienske tekst er de eneste autentiske)

(83/390/EØF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det europæiske økonomiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning nr. 17 af 6. februar 1962, første forordning om anvendelse af bestemmelserne i traktatens artikel 85 og 86 [1], senest ændret ved akten vedrørende grækenlands tiltrædelse, særlig artikel 4, 6 og 8,

under henvisning til den anmeldelse, som Rockwell International Corporation, Pittsburg, Pennsylvania, USA, og Iveco Industrial Vehicles Corporation B.V., Amstelveen, Nederlandene, indgav den 18. august 1981 i medfør af artikel 4 i forordning nr. 17, og hvori de i medfør af EØF-traktatens artikel 85, stk. 3, anmodede om fritagelse fra samme artikels stk. 1 for et sæt aftaler bestående af en hovedaftale, som trådte i kraft den 13. juni 1981, og et antal tillægsaftaler,

under henvisning til offentliggørelsen af anmeldelsen i hovedtræk i overensstemmelse med artikel 19, stk. 3, i forordning nr. 17 i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* [2],

efter høring af Det Rådgivende Udvalg for Kartel- og Monopolspørgsmål i henhold til artikel 10 i forordning nr. 17, og

ud fra følgende betragtninger:

I. FAKTISKE OMSTÆNDIGHEDER

A. Genstand for beslutningen

Denne beslutning vedrører fælles produktion og markedsføring af aksler til lastvogne med baghjulstræk fra Rockwell International Corporation herefter benævnt »Rockwell«, der er producent af automobilkomponenter, og fra lastvognsfabrikanten Iveco Industrial Vehicles Corporation B.V., herefter benævnt »Iveco«. Samarbejdet omfatter oprettelse og drift af et fællesforetagende Joint Venture Company (JVC).

B. Virksomhederne

1. Rockwell er et amerikansk selskab med interesser inden for flere erhvervsområder. Et af dem er fremstilling og salg af automobilkomponenter, især bagaksler til lastvogne med baghjulstræk, hvor Rockwell er den største leverandør på det amerikanske marked. I 1981 udgjorde salget af automobilkomponenter ca. 22 % af Rockwells samlede salg på 7 mia dollars (7,4 mia ECU) [3]. I Europa har Rockwell fem helejede datterselskaber samt kapitalinteresser på op til 50 % i tre andre virksomheder inden for automobilindustrien.

[1] EFT nr. 13 af 21. 2. 1962, s. 204/62.
[2] EFT nr. C 171 af 9. 7. 1982, s. 11.
[3] Alle omregninger foretaget efter kursen pr. 4. august 1982, EFT nr. C 201 af 5. 8. 1982, s. 1.

Blandt disse er Rockwell-Maudslay Ltd, Det forenede Kongerige, som Rockwell købte af British Leyland i 1972, det eneste Rockwell-datterselskab i EF, som fremstiller og sælger aksler til lastvogne bestemt til færdsel på vej. Oprindelig producerede det udelukkende British Leyland-konstruerede lastvognsaksler i Det forenede Kongerige, men leverer nu også Rockwell-konstruerede aksler til ... (1) lastvognsfabrikanter. Derudover solgte Rockwell (USA ... aksler i 1980 og ... i 1981 til lastvognsfabrikanter i EF.

2. Iveco er et holdingselskab i henhold til nederlandsk lovgivning og har adskillige datterselskaber i forskellige medlemsstater, det er selv et helejet datterselskab under IHF-International Holding of Fiat, som indgår i Fiat-koncernen. Det er den næststørste producent af erhvervskøretøjer på 3,5 tons bruttovægt og derover i EF og Vesteuropa med en markedsandel på ca. 17,2 % i 1981 ; den største er Daimler-Benz med ca. 26 % (2).

Iveco-koncernen sælger sine lastvogne under navnene Iveco, Fiat, OM, Unic, Magirus-Deutz og Lancia. I 1981 udgjorde Fiat-koncernens konsoliderede salg 22 000 mia lire (16 653 mia ECU). Iveco-koncernen har fire fabriksanlæg til fremstilling og samling af aksler eller akselkomponenter, og disse dækker koncernens akselbehov. Tre ligger i Italien, den fjerde ved Magirus-Deutz-fabrikken i Ulm, Forbundsrepublikken Tyskland. Hidtil har Iveco ikke solgt sine aksler til udenforstående virksomheder.

3. Som fællesforetagende benytter parterne et allerede eksisterende Iveco-datterselskab, nemlig Omevi Officine Meccaniche Veicoli Industriali S.p.A., som blev oprettet i 1980 med hovedsæde i Turin, og hvis erhvervsmæssige formål er at fremstille og sælge automobilkomponenter. Rockwell har overtaget en minoritetsandel i dette selskab gennem et helejet datterselskab. Efter en overgangsperiode vil Rockwell komme til at besidde 60 % af aktierne mod 40 % til Iveco. Selskabets navn vil på dette tidspunkt blive ændret til »Rockwell CVC S.p.A.« Selskabets endelige aktiekapital vil andrage 48 mia lire (36,335 mio ECU). Hver af parterne vil blive repræsenteret proportionelt i bestyrelsen. Visse større beslutninger vedrørende fællesforetagendets aktiviteter kræver to tredjedeles flertal i bestyrelsen.

Det produktionsanlæg, som fællesforetagendet skal anvende, er et fabriksanlæg i Cameri, Italien, som tidligere blev anvendt af Iveco-datterselskabet Vispa til samling af busser.

(1) I henhold til artikel 21, stk. 2, i forordning nr. 17 offentliggøres omsætningen ikke.
(2) Dette tal vedrører kun erhvervskøretøjer på 6 tons bruttovægt og derover.

C. Produkterne

Akslerne udgør sammen med motorerne og transmissionerne den vigtigste og mest vitale del af et køretøj.

Der anvendes to hovedtyper af lastvognsaksler i den europæiske lastvognsindustri : normal differentialudveksling, sædvanligvis anvendt til lette og mellemtunge lastvogne, og udveksling som tillige har navreduktion, anvendt til tungere lastvogne. De normale udvekslinger har enten enkeltreduktion (med et transmitterende tandhjulssæt i kronhjulet og spidshjulet), eller dobbeltreduktion (to-speed differentiale). En navreduktionsaksel består af tre transmitterende tandhjulssæt mellem transmissionen og hjulene. I de seneste år har Rockwell udviklet en ny serie enkeltreduktionsaksler for at imødekomme de større tekniske krav, der er en følge af udviklingen af mere økonomiske og mere støjdæmpede lastvognsmotorer. Sådanne motorer arbejder med lavere hastighed og kræver således lavere udvekslingsforhold, for at køretøjet kan få en passende tophastighed. Dette er svært at opnå med navreduktionsaksler og dobbeltreduktionsaksler, eftersom denne teknik gør det næsten umuligt at opnå et tilstrækkelig lav udvekslingsforhold ; der må benyttes særlige overgearsudvekslinger, som reducerer motorens virkningsgrad. De af Rockwell konstruerede enkeltreduktionsaksler arbejder med størst virkningsgrad, når transmissionen sker i direkte gear, og de har samtidig den nødvendige styrke til at drive fuldtlastede lastvogne med den mest effektive marchhastighed.

Ivecos nuværende akselsortiment består af dobbelt- og navreduktionsaksler. Der er ikke sket en fuldstændig rationalisering heraf mht. materialer og komponenternes ombyttelighed.

D. Formålet med fællesforetagendet

1. Anlæg af en ny akselfabrik i Europa af den af fællesforetagendet påtænkte størrelse ville ifølge parternes skøn komme til at koste mindst 200 mio dollars (ca. 209,6 mio ECU). Sammenlignet hermed vil omkostningerne i forbindelse med oprettelsen af fællesforetagendet blive betydeligt lavere, eftersom allerede eksisterende anlæg og maskiner kan udnyttes. Ud over kapitalinvesteringen på 48 mia lire (36,335 mio ECU) forventer Rockwell og Iveco, at fællesforetagendets yderligere finansielle forpligtelser vil beløbe sig til ca. 135 mia lire (102 mio ECU) i de første tre eller fire driftsår, og disse forpligtelser skal afholdes af begge parter.

I betragtning af de betydelige investeringer, der er nødvendige, og på grund af det europæiske akselmarkeds struktur (jf. afsnit F), er Rockwell af den opfattelse, at der kun i samarbejde med en stærk partner, som vil købe det meste af en første produktion, kan gøres et forsøg på at trænge yderligere ind på markedet. Iveco påtænker at skaffe sig adgang til Rockwells akselteknologi for at spare et dyrt udviklingsarbejde, som det ellers selv skulle afholde udgifterne til. Begge parter er overbeviste om, at navnlig små lastvognsfabrikanter i den nærmeste fremtid vil blive tvunget til at købe visse større komponenter, såsom aksler, fra specialiserede producenter på grund af de høje innovationsomkostninger. Parternes langsigtede strategi er derfor at sælge ca. 50 % af fællesforetagendets produktion til andre lastvognsfabrikanter end til Iveco-datterselskaberne.

2. De af fællesforetagendet gennemførte aktiviteter vil omfatte fremstilling og markedsføring af aksler til baghjulstrukne erhvervskøretøjer på 7 tons (bruttovægt) og derover, inklusive komponenter og reservedele. Dets fremtidige produktion skal, ved visse undtagelser, erstatte den integrerede akselproduktion i Iveco-datterselskaberne og deres nuværende askelsortiment. Til dette formål giver Rockwell fællesforetagendet adgang til sin know-how inden for fremstilling af aksler med enkeltreduktion. Seks aksler af det nuværende Rockwell-akselsortiment skal efter planen produceres af fællesforetagendet. Selskabet vil fortsat fremstille visse af de nuværende Vispa-aksler under en Vispa-licens samt visse komponenter og reservedele til Iveco-koncernens aksler til lette erhvervskøretøjer samt aksler med navreduktion. Rockwell og Iveco er blevet enige om på et senere tidspunkt at overveje, om de ved erhvervelse af Magirus-Deutz' aktiver skal udvide selskabets sortiment til navreduktionsaksler, som i øjeblikket fremstilles af denne virksomhed.

3. Før fællesforetagendet kan påbegynde produktionen i fuldt omfang, vil der går nogen tid med at overføre det nødvendige udstyr fra de tre eksisterende akselfabrikationsanlæg i Iveco-datterselskaberne i Italien til Cameri-anlægget. I den forberedende fase vil fællesforetagendet kun fremstille visse komponenter til nogle af Iveco-akslerne, mens Iveco fortsat vil producere resten til sig selv. Efter denne fase vil fællesforetagendet påbegynde produktionen af Rockwell-aksler etapevis. Den sidste (sjette) Rockwell-aksel forventes at gå i produktion ca. 1 1/2 år efter den første. Parterne forventer, at Iveco-datterselskaberne fortsat vil købe hovedparten af selskabets samlede produktion på det tidspunkt.

E. Aftalerne

1. a) Den 18. august 1981 anmeldte Rockwell og Iveco til Kommissionen en række aftaler bestående af en hovedaftale med virkning fra den 13. juni 1981, samt en række tillægsaftaler, som er fastsat i hovedaftalen, som de er baseret på. Parterne erklærede, at alle aftalerne danner et hele, og at de enkelte dele heri er nødvendige for at kunne gennemføre fællesforetagendet.

b) Den 2. marts 1982 var dagen for parternes undertegnelse af en såkaldt »Closing Agreement« (dvs. en aftale, hvorved parterne godkender, at betingelserne for indgåelse af hovedaftalen er opfyldt), samt af alle de ovenfor nævnte aftaler, hvis gennemførelse på denne dato var fastsat i hovedaftalen.

2. De væsentligste dele af dette aftalekompleks er følgende :

a) hovedaftalen (»basic agreement«) mellem Rockwell og Iveco, hvorefter der skal oprettes et fælles datterselskab, og hvori der opstilles regler for forholdet mellem moderselskaberne samt deres forhold over for fællesforetagendet ; hovedaftalen indeholder ligeledes en forpligtelse for Iveco-datterselskabet Vispa til at meddele fællesforetagendet licens for sin akselteknologi ;

b) en »aktionæraftale« (»Shareholders' Agreement«) mellem de to datterselskaber af de kontraherende parter, som besidder aktierne i fællesforetagendet ; denne aftale indeholder bestemmelser om aktionærernes repræsentation i bestyrelsen i fællesforetagendet og bestemmelser om udnævnelse af ledelsen samt dennes beføjelser, udlodning af dividender samt beskyttelse af minoritetsaktionærer ;

c) en »teknologilicens-aftale« (»Technology Licence Agreement«) mellem Rockwell og fællesforetagendet ;

d) en »varemærkelicens-aftale« (»Trademark Licence Agreement«) mellem Rockwell og fællesforetagendet ;

e) tre købs- forsyningsaftaler mellem fællesforetagendet og Iveco-datterselskaberne Magirus-Deutz, Unic og Vispa, i henhold til hvilke sidstnævnte forpligtes til — med visse undtagelser — at dække deres samlede behov for aksler hos fællesforetagendet, medens fællesforetagendet forpligter sig til at opfylde deres behov ;

(f) to distributionsaftaler, hvorefter fællesforetagendet bliver ikke-eksklusiv forhandler af de aksler, der for tiden fremstilles af Magirus-Deutz (i syv år) og Rockwell-Maudsley (i seks år) ; desuden har fællesforetagendet ret til at indhente ordrer på aksler

fremstillet af Rockwell i USA som fastsat i »Rockwell U.S. Representative Agreement« ; den oprindelig aftalte eksklusivitet i disse aftaler er blevet opgivet af parterne.

3. For at sikre fællesforetagendets succes og for at beskytte deres investeringer har moderselskaberne indført visse restriktioner for deres egen adfærd som konkurrenter og for fællesforetagendets aktivitetsområde. De er blevet enige om kun gennem fællesforetagendet at udvide produktionskapaciteten for aksler i Vesteuropa, Afrika og Mellemøsten — dog med de undtagelser, der er nævnt nedenfor. Desuden kræves både Rockwells og Ivecos samtykke, såfremt fællesforetagendet ønsker at foretage investeringer i andre fremstillingsfaciliteter end Cameri-fabrikken. Hvis muligheden for at øge salget af aksler i det ovenfor anførte område kræver yderligere kapitalinvesteringer uden for Italien, vil parterne bestræbe sig på at foretage disse investeringer gennem fællesforetagendet med pro rata-kapitalbidrag eller med bidrag fra Rockwell alene, eller også gennem et andet 60 %/40 % fællesforetagende. Såfremt Iveco ikke kan godkende nogle af disse løsninger, står det Rockwell frit at foretage investeringer alene og at meddele licens for dets akselteknologi til den virksomhed, der oprettes ved denne investering.

4. a) I henhold til »teknologilicens-aftalen« overdrager Rockwell sin teknologi med hensyn til enkeltreduktionsaksler til baghjulstrukne køretøjer til fællesforetagendet. Denne teknologi er hovedsagelig baseret på know-now ; der er ingen særlig vigtige patenter på Rockwells akselsortiment. Ifølge Rockwell ligger virksomhedens know-how inden for følgende tre hovedområder :

aa) akslernes udformning, der optimerer tandhjulsfræsning lejernes levetid, smøring og boltesamlinger. Rockwell har oprettet en empirisk databank, som bl.a. gør det muligt at udvikle og dimensionere tandhjulssættene, som er hovedkomponenterne i enkeltreduktionsaksler, eftersom de giver akseludvekslingsforholdet ; denne databank benyttes også til at udforme smøremiddelcirkulation og til at udvælge og specificere passende lejer ;

bb) udvælgelsen af egnede materialer, der er af afgørende betydning for at reducere vægten og skabe den fornødne styrke og holdbarhed til rimelige omkostninger ; Rockwell afprøver til stadighed nye lettere vægt- og friktionsreducerende materialer og har opbygget sin know-how gennem forskning, metallurgisk teknologi og fejlanalyse til specificering af det materiale, der giver den optimale kombination af de nævnte faktorer ;

cc) de fabrikationsprocesser, Rockwell har udviklet, vedrører hovedsagelig bearbejdningssekvensen og metalbehandlingen, især hærdeproceserne, som er af afgørende betydning for en optimering af forholdet mellem holdbarhed, spånbarhed og omkostninger.

b) Det område, licenserne vedrører, er inddelt i tre grupper. De defineres således :

— område A : Italien,

— område B : Vesteuropa, herunder hele EF, Mellemøsten og flere afrikanske lande,

— område C : Østbloklandene.

Den form for licens, Rockwell ønsker at meddele fællesforetagendet for de pågældende områder, fremgår at nedenstående tabel :

Område / Aktivitetsområde	A	B	C
Fremstilling	eksklusiv	ikke-eksklusiv	ikke-eksklusiv
Salg	eksklusiv	eksklusiv	ikke-eksklusiv

Desuden har fællesforetagendet ret til at benytte de af denne aftale omfattede produkter som komponenter i andet udstyr i hele verden. De eksklusive licenser er også eksklusive i forhold til Rockwell selv.

c) Fællesforetagendet kan meddele ethvert helejet datterselskab inden for område A, B og C underlicens for teknologien. Det kan ligeledes meddele underlicenser til Iveco-datterselskaber eller licenstagere, når det i forretningsmæssig henseende måtte være nødvendigt for Iveco i fuldt omfang at udnytte forretningsmulighederne med hensyn til lastvognslicenser. Rockwell er gået med til ikke at nægte sit samtykke som majoritetsaktionær i fællesforetagendet i et sådant tilfælde.

d) Fællesforetagendet skal tilbageoverdrage Rockwell en licens til uden for området at anvende alle de af fællesforetagendet foretagne forbedringer af den overdragne teknologi, og en sådan licens er under teknologilicensens varighed ikke-eksklusiv undtagen i USA, Canada og Mexico, hvor den er eksklusiv.

e) Licensen vil være i kraft i ti år. Når denne periode udløber, har fællesforetagendet en varig, uigenkladelig, afgiftsfri og ikke-eksklusiv licens til i området af fremstille og sælge de produkter, der er omfattet af teknologiaftalen, og at anvende disse over hele verden ; desuden har det ret til at give underlicens. Desuden fortsætter Rockwell med at give fællesforetagendet yderligere oplysninger i en periode på tre år efter udløbet. Fællesforetagendet skal betale en engangsafgift for licensen.

5. I henhold til tillægsaftalen om varemærkelicens gives fællesforetagendet en afgiftsfri, ikke-eksklusiv licens til at bruge varemærket »Rockwell« i en begyndelsesperiode på fem år og i så lang tid derefter, som Rockwell har effektiv kontrol med fællesforetagendet.

6. Eftersom det ikke er alle Iveco-akslerne, der skal erstattes af de af Rockwell-konstruerede aksler, overdrager Iveco-datterselskabet Vispa ligeledes sin akselteknikigue til fællesforetagendet. De relevante bestemmelser herom er blevet indføjet i hovedaftalen. Ifølge disse skal Vispa indrømme fællesforetagendet en afgiftsfri eksklusiv licens til at producere i Italien samt en afgiftsfri ikke-eksklusiv licens til inden for området at sælge de Vispa-konstruerede aksler, som skal produceres af fællesforetagendet. Visse aksler er allerede opført på listen, og produktionen og salget af andre Vispa-aksler kan overtages af fællesforetagendet efter skriftlig meddelelse til Vispa. Fællesforetagendet har ret til at meddele underlicenser, en ret der i visse tilfælde er begrænset af en tilsvarende ret for Vispa. Licensen får en varighed på ti år. Ved udløbet af denne frist beholder fællesforetagendet en varig, afgiftsfri ikke-eksklusiv licens til at fremstille og sælge i området og til brug i hele verden.

7. Fællesforetagendet har indgået købs-/leveringsaftaler med hver af Iveco-datterselskaberne, dvs. Vispa, Italien, Unic, Frankrig og Magirus-Deutz, (Forbundsrepublikken Tyskland). For en periode af syv år at regne fra det tidspunkt, hvor den erhvervsmæssige produktion af alle de seks specificerede Rockwell akselmodeller påbegyndes i Cameri-anlægget, men ikke over otte år fra igangsættelsen af salgsproduktionen af den første akselmodel, forpligtes disse datterselskaber til med visse begrænsninger at dække deres samlede akselbehov hos fællesforetagendet. Fællesforetagendet påtager sig den gensidige forpligtelse til at levere til Iveco-datterselskaberne i overensstemmelse med deres behov.

F. Markedet

Efterspørgslen i Europa efter aksler til baghjulstrukne lastvogne, som afhænger af antallet af producerede lastvogne, tilfredsstilles for hovedparten af lastvognsfabrikanterne selv. De tegner sig for ca. 95 % af produktionen (1981 : 96,1 %)([1]). De store europæiske lastvognsfabrikanter har altid tilstræbt i videst muligt omfang selv at producere de vigtigste komponenter til lastvogne, og de har derfor alle deres egne akselproduktionsanlæg, der skal dække deres forbrug af aksler. De sælger fra uafhængige fabrikanter til særlige anvendelsesformål ; sådanne uafhængige fabrikanter har derfor ligesom Rockwell-Maudsley og dennes konkurrenter tidligere ikke været i stand til at få nogen betydelig andel i den samlede europæiske produktion.

Rockwell-Maudsleys konkurrenter på det frie europæiske akselmarked hører ligeledes ind under store industrikoncerner. Eaton er et selskab med hjemsted i USA, hvis samlede omsætning i 1981 lå på 3,2 mia dollars (3,3 mia ECU), hvoraf næsten halvdelen ligger inden for automobilkomponenter, hovedsagelig komponenter til tunge lastvogne, såsom transmissioner, aksler og bremser. Guest, Keen and Nettlefolds Ltd (GKN) er en industrikoncern med hovedsæde i Det forenede Kongerige. 33 % af koncernens omsætning på 1,9 mia £ (3,5 mia ECU) i 1980 lå inden for automobilkomponenter. SOMA den tredje uafhængige konkurrent, er del af den franske Vallo-koncern, som i 1981 havde en omsætning på i alt 6,9 mia ffr. (1 mia ECU). SOMA fremstiller hovedsagelig aksler og komponenter til transmissioner til lastvogne og havde i 1981 en omsætning på 590 mio ffr. (89,7 mio ECU).

([1]) Produktion i Europa af aksler til baghjulstrukne lastvogne

1981	Tilladt totalvægt			I alt	%
	5—12 t	12—16 t	+ 16 t		
Lastvognsfabrikanter	142 200	86 100	223 100	451 300	96,1
Eaton	...	...	...	...	...
GKN	...	...	...	...	...
Soma	...	...	...	...	...
Rockwell	...	...	...	...	...
I alt	148 700	89 900	231 200	469 700	100

(Tal fremlagt af parterne).

Det »frie« akselmarked, hvor de uafhængige akselfabrikanter konkurrerer, er derfor meget begrænset set i forhold til den samlede produktion af aksler i EF. Eftersom de aksler, der produceres af lastvognsfabrikanterne, normalt ikke sælges til andre lastvognsfabrikanter, må de lades ude af betragtning, når omfanget med deres slutprodukter, nemlig erhvervskøretøjerne, hvor akslerne blot er komponenter. På dette marked havde Iveco i 1981 en andel på ca. 17,2 % mod 26 % til Daimler-Benz.

I modsætning hertil er situationen helt anderledes i USA, Rockwells hjemmemarked. De amerikanske lastvognsfabrikanter indkøber regelmæssigt et stort antal komponenter, herunder nøglekomponenter såsom motorer, transmissioner og aksler, fremfor selv at fremstille disse. Deres kunder får almindeligvis mulighed for at vælge mellem produkter fra forskellige uafhængige fabrikanter af nøglekomponenter. Lastvognsfabrikanten samler dernæst lastvognen efter kundens ønsker. Uafhængige fabrikanter har således en betydelig andel i produktionen af visse komponenter : ca. 70 % af den samlede produktion, for så vidt angår aksler til baghjulstrukne lastvogne.

G. **Udtalelser fra tredjemand**

Kommissionen har ikke modtaget udtalelser fra tredjemand efter offentliggørelsen af anmeldelsen i hovedtræk af de pågældende aftaler.

II. RETLIG VURDERING

Artikel 85, stk. 1

1. Hovedaftalen mellem virksomhederne Rockwell og Iveco om oprettelse af et fællesforetagende til fremstilling og salg af aksler til tunge erhvervskøretøjer med baghjulstræk samt de dermed forbundne aftaler falder ind under EØF-traktatens artikel 85, stk. 1. De kan imidlertid fritages i henhold til artikel 85, stk. 3, idet betingelserne i dette stykke er opfyldt.

2. Det af Rockwell og Iveco anmeldte aftalekompleks udgør et hele. Det indeholder både bestemmelser, som vedrører forholdet mellem samarbejdsparterne indbyrdes, samt bestemmelser om disses vertikale forhold til det af dem kontrollerede fællesforetagende.

3. For så vidt angår det horisontale forhold mellem Rockwell og Iveco, finder artikel 85, stk. 1, anvendelse, fordi begge virksomheder må betragtes som i det mindste potentielle konkurrenter på det pågældende marked.

a) Begge parter fremstillede allerede før indgåelsen af aftalen de produkter, som fællesforetagendet i fremtiden skal producere. Rockwell er allerede gennem sin eksport fra USA og gennem sit datterselskab Rockwell-Maudslay repræsenteret på det frie europæiske marked for aksler. Iveco skal ligeledes betragtes som en — potentiel — konkurrent på det europæiske akselmarked, selv om virksomheden endnu ikke har solgt sine aksler til andre virksomheder. Dens endnu ikke fuldt udnyttede kapacitet ville gøre det muligt at øge produktionen med henblik på sådan salgsvirksomhed.

b) Også efter aftalernes ikrafttræden vil der fortsat eksistere et potentielt konkurrenceforhold mellem Rockwell og Iveco. Ivecos datterselskaber Magirus-Deutz og Vispa vil fortsætte deres aktiviteter inden for beslægtede produktområder. Dette vil gøre det muligt for Iveco at foretage uafhængige transaktioner på det pågældende marked.

   Rockwell lader fortsat sit datterselskab Rockwell-Maudslay producere aksler til det europæiske marked. På andre geografiske markeder, navnlig på det amerikanske marked, er virksomheden fortsat en betydelig leverandør og kunne, således som det er sket ved tidligere lejligheder, eksportere til det europæiske marked.

4. Aftalen om oprettelse af et fællesforetagende har til formål og til følge at begrænse eller fordreje konkurrencen i fællesmarkedet. Udbudsstrukturen på markedet ændres, eftersom parterne ikke gør brug af muligheden for at fremstille de pågældende produkter individuelt og sælge dem på markedet i konkurrence med hinanden. Desuden indeholder aftalerne udtrykkelige forpligtelser, som parterne mener udgør en absolut nødendig del af deres arrangement, og som begrænser Rockwell, Iveco og fællesforetagendet i deres konkurrenceadfærd.

5. Aftalerne indeholder nærmere følgende begrænsninger :

a) Fællesforetagendet vil ud over sine egne aksler også markedsføre — om end uden eneret hertil — de aksler, som Rockwell-Maudsley og Magirus-Deutz fortsat fremstiller. Rockwell og Iveco benytter sig derfor ikke, i det omfang det er blevet aftalt, af muligheden for at sælge disse aksler for egen regning, og de vil derfor ikke følge en uafhængig markedspolitik.

b) Rockwell har i teknologiaftaleperioden forpligtet sig til for Italiens vedkommende ikke at meddele yderligere fremstillingslicenser og derudover for »område B« ikke at give yderligere salgslicens. Iveco indrømmer fællesforetagendet en eksklusiv fremstillingslicens for Italien for Vispa-akselmodellerne. Rockwell og Iveco mister derfor muligheden for at indgå aftaler med andre potentielle licenstagere i de pågældende områder.

c) Med hovedaftalen har Rockwell og Iveco forpligtet sig til i hele aftaleperioden principielt kun via fællesforetagendet at foretage investeringer med henblik på kapacitetsforøgelse inden for fællesforetagendets aktivitetsområde. Investeringer i andre fabrikker end fabrikken i Cameri kræver begge selskabsdeltageres samtykke. Kun når disse ikke kan nå til enighed om en mulig investering uden for Italien ved hjælp af den i aftalen fastsatte procedure, er Rockwell berettiget til at foretage investeringerne alene. Deraf følger, at aftaleparternes individuelle konkurrencemuligheder forringes, hvilket får stigende betydning, når parternes forventninger bliver opfyldt og det frie marked går ind i en ekspansionsfase.

d) I henhold til købs-/leveringsaftalerne mellem fællesforetagendet og Iveco-datterselskaberne er sidstnævnte med visse begrænsninger forpligtede til at dække deres samlede behov hos fællesforetagendet i otte år efter at den første Rockwell-aksel er sat i produktion. De forhindres derfor retligt set i at dække i det mindste en del af deres forbrug af aksler hos andre fabrikanter på grund af den udtrykkelige købsforpligtelse. Når man især tager disse aftalers løbetid i betragtning, vil der sandsynligvis ske begrænsning af andre akselfabrikanters afsætningsmuligheder.

6. De ovenfor nævnte konkurrencebegrænsninger har mærkbare virkninger på det frie akselmarked i fællesskabet. Det skyldes, at fællesforetagendet vil opnå en betydelig andel af dette marked, idet det vil komme til at dække det meste af Ivecos betydelige behov for aksler til baghjulstrukne køretøjer.

7. Aftalerne vil påvirke handelen mellem medlemsstater mærkbart, idet det er hensigten, at fællesforetagendet skal sælge aksler til lastvognsfabrikanter i hele Fællesskabet.

Artikel 85, stk. 3

De ovenfor omhandlede aftaler opfylder de i artikel 85, stk. 3, fastsatte betingelser for fritagelse.

Samarbejdet medfører økonomiske fordele for fremstillingen af de pågældende varer og for forbrugerne, som ikke kunne være opnået uden fællesforetagendet, og som opvejer de konkurrencemæssige ulemper ved dette.

Forbedring af produktion og salg, fremme af teknisk og økonomisk udvikling

8. I betragtning af den nuværende struktur på det europæiske akselmarked er fremkomsten af en ny effektiv konkurrent via fællesforetagendet objektivt set en fordel og vil fremme produktion og salg af de pågældende varer.

I kraft af overdragelsen af Iveco's allerede eksisterende kapacitet til fællesforetagendet giver samarbejdet mulighed for at udnytte denne kapacitet mere rationelt end tidligere, eftersom fællesforetagendets produktion ikke blot skal opfylde Iveco-datterselskabernes behov, men også andre lastvognsfabrikanters behov. En reduktion af enhedsomkostningerne vil sandsynligvis blive følgen af stordriftsproduktionen og det mindre antal komponenter, som er kendetegnende for Rockwells akselsortiment, vil sandsynligvis medføre en rationalisering af produktionen.

Desuden får Iveco gennem fællesforetagendet adgang til Rockwells akselteknologi og undgår herved de store udgifter, der opstår i forbindelse med udviklingsarbejde. En specialiseret akselfabrikants og en erfaren lastvognsfabrikants fælles udnyttelse af gensidigt supplerende know-how skulle bidrage til at fremme den tekniske udvikling af de pågældende varer.

Fællesforetagendet vil derfor have den fornødne kapacitet til at dække andre lastvognsfabrikanters behov og vil være i stand til at tilbyde dem en ny akselserie baseret på Rockwells teknologi. Derudover vil salget af aksler fra Magirus-Deutz og Rockwell-Maudsley gøre det muligt at tilbyde et større sortiment af produkter. Som et resultat heraf vil fællesforetagendet for andre lastvognsfabrikanter sandsynligvis være et interessant alternativ til deres integrerede akselproduktion og kan derfor bidrage til at skærpe konkurrencen på det frie akselmarked.

Fordele for forbrugerne

9. Aftalerne sikrer forbrugerne en rimelig andel af fordelen herved.

For det første nyder købere af aksler til baghjulstrukne køretøjer godt af de tekniske økonomiske fordele, som samarbejdet medfører, idet de tilbydes teknologisk avancerede produkter. Desuden må det formodes, at fællesforetagendet vil blive tvunget til at give de heraf følgende besparelser i produktionsomkostningerne videre til sine kunder. De potentielle kunder er lastvognsfabrikanter, dvs. virksomheder af samme stør-

relse, hvoraf de fleste selv har lang erfaring med hensyn til produktion af aksler, og som kun vil indstille eller begrænse en sådan produktion, hvis de opnår en klar fordel herved.

For det andet må også lastvognskøberne forventes at få fordel af samarbejdet. Den fælles udnyttelse af specialiseret know-how inden for aksel- og lastvognsproduktion sikrer, at der ved udformningen af aksler tages videst muligt hensyn til lastvognsbrugernes behov. I betragtning af, at aksler til baghjulstrukne erhvervskøretøjer tegner sig for en stor andel af de samlede produktionsudgifter for lastvogne, og i betragtning af den stærke konkurrence mellem EF's lastvognsproducenter, må der ligeledes forventes positive virkninger på de priser, lastvognsbrugerne skal give for de pågældende lastvogne.

Konkurrencebegrænsningernes nødvendighed

10. Aftalerne indeholder ingen konkurrencebegrænsninger, som ikke er nødvendige for at nå de ovenfor nævnte mål i fritagelsesperioden.

a) Oprettelsen af et fælles datterselskab er nødvendig, for at samarbejdet kan føre til et positivt resultat, idet det kun ved en begrænsning af den betydelige erhvervsmæssige risiko som følge af markedsstrukturen og investeringsomkostningerne kan sikres, at fællesforetagendet bliver en effektiv konkurrent på markedet.

Hvis man valgte andre alternativer, der i mindre grad begrænsede konkurrencen, ville man ikke kunne opnå de fordele, der forventes af fællesforetagendet.

En simpel aftale med Rockwell om underleverance ville gøre Iveco stærkt afhængig af sin aftalepartners pålidelighed, mens Iveco ikke ville få nogen direkte indflydelse på virksomhedens produktion. I betragtning af, at Iveco som Europas næststørste lastvognsfabrikant har et stort akselbehov, ville dette ikke være nogen god alternativ løsning.

Det ville heller ikke være nogen alternativ løsning med en simpel overdragelse af know-how. Rocwells deltagelse i fællesforetagendet sikrer, at sidstnævnte i mange år frem vil få ajourførte oplysninger, som er af særlig betydning i betragtning af den hurtige teknologiske udvikling. Denne fordel vil være et resultat af Rockwells egen interesse i, at det går fællesforetagendet godt. Fordelen ville være mindre indlysende, såfremt Rockwell udelukkende skulle tillade Iveco at udnytte dens know-how.

b) De særlige omstændigheder i denne sag berettiger fællesforetagendet til at udvide aktivitetsområdet til distribution af varer produceret i fællesskab. Det er aftaleparternes hensigt at trænge ind på et hidtil uudviklet marked og at puste liv i dette marked. Dette kræver betydelige markedsførings- og salgsanstrengelser. En betingelse for, at fællesforetagendet skal kunne klare sig kommercielt godt, er, at de øvrige lastvognsfabrikanter er villige til at indstille i det mindste en del af deres egen akselproduktion. En sådan afgørelse med vidtrækkende forretningsmæssige konsekvenser kræver udtømmende og langvarige forhandlinger, under hvilke potentielle kunder skal overbevises om de tekniske og økonomiske fordele ved at købe aksler til baghjulstrukne køretøjer fra andre virksomheder.

Disse særlige vanskeligheder ved at skaffe sig kunder og de deraf følgende udgifter i form af tid og anstrengelser samt de tekniske overvejelser taler alle for, at der er behov for fælles markedsføring gennem fællesforetagendet. Aksler til baghjulstrukne erhvervskøretøjer er ikke færdige produkter i den forstand, at de kan installeres uden vanskeligheder. En kunde ønsker først at afgive en ordre efter omfattende prøvekørsler og forventer om nødvendigt, at der udfærdiges planer, hvori sælgeren indarbejder eventuelle særlige ønsker. Dette kræver et snævert teknisk samarbejde med kunden, som bedre kan opnås af producenten selv, dvs. fællesforetagendet.

De samme overvejelser gør sig gældende vedrørende det forhold, at fællesforetagendet også får ret til at sælge de af Magirus-Deutz og Rockwell-Maudsley producerede aksler på et ikke-eksklusivt grundlag. Det er klart, at parternes hensigt er at koncentrere deres interesser med hensyn til fabrikation af aksler til baghjulstrukne køretøjer i Europa omkring fællesforetagendet i så stort omfang, det i dag er muligt, selv om de fortsat producerer aksler uafhængigt af hinanden inden for et temmelig lille område. På den anden side giver salgsaftalerne fællesforetagendet mulighed for at levere et større udvalg af produkter til sine potentielle kunder. Aftalerne går imidlertid ikke ud over, hvad der er absolut nødvendigt til dette formål, idet det står parterne frit for at genoptage deres salg uafhængigt, såfremt dette forekommer dem at være mere fordelagtigt.

c) De eksklusive rettigheder, som fællesforetagendet får i henhold til teknologiaftalerne og de deraf følgende konkurrenceforbud for aftaleparterne, kan betragtes som nødvendige for at nå de i aftalerne fastsatte mål. De ovenfor skitserede særlige vanske-

ligheder med hensyn til at udvikle markedet og at skaffe kunder kræver, at fællesforetagendet beskyttes i sine bestræbelser på selv at få en andel af markedet og på at få foretaget de nødvendige investeringer.

Da de eksklusive rettigheder i praksis først får betydning efter udgangen af den forberedende fase og dernæst gradvis, indtil den sidste af de seks Rockwell-aksler, licensaftalen vedrører, er gået i serieproduktion, synes en tiårs periode ikke at være for meget.

d) De investeringsbegrænsninger, der er fastsat i hovedaftalen om oprettelse af fællesforetagendet, må ligeledes i fritagelsesperioden anses for at være nødvendige. Skal forehavendet lykkes, må fællesforetagendet i de indledende stadier af sin udvikling kunne være sikker på, at parterne koncentrerer deres økonomiske interesser på det pågældende område omkring fællesforetagendet og ikke foretager separate investeringer, som kan bringe foretagendets finansielle grundlag i fare. Kravet om, at parterne i fællesskab skal træffe foranstaltninger, såfremt der viser sig en mulighed for at foretage yderligere investeringer, er desuden svækket i og med, at Rockwell har bemyndigelse til at foretage investeringerne alene, såfremt Iveco afslår de i aftalen indeholdte alternativer.

De investeringer, der er nødvendige for oprettelsen af fællesforetagendet, samt det forhold, at det i dette tilfælde skønnes, at der vil gå lang tid, inden fællesforetagendets kapacitet er tilstrækkeligt udnyttet og dets produkter introduceret på markedet, giver god grund til at betragte investeringsbegrænsningen frem til udgangen af fritagelsesperioden som værende nødvendig.

e) I aftalerne er det bestemt, at Iveco-datterselskaberne i en periode af syv år fra påbegyndelsen af produktionen af alle Rockwell-aksler, men ikke mere end otte år fra påbegyndelsen af produktionen af den første aksel, har pligt til at dække deres samlede akselbehov via fællesforetagendet. Også denne forpligtelse er nødvendig inden for den nævnte periode for at nå fællesforetagendets mål.

Efter aftaleparternes plan skal Iveco-datterselskaberne til at begynde med aftage langt hovedparten af fællesforetagendets samlede produktion. Også efter udgangen af den første fase vil denne andel efter deltagernes skøn stadig andrage mindst 60 %. Aftaleparternes investeringsafgørelser og deres lønsomhedsforventninger bygger på visheden om, at de er sikre på at få afsat produkterne. Nævnte forpligtelse er derfor i betragtning af de forventede vanskeligheder med at finde yderligere aftagere afgørende for, om fællesforetagendet i sin opbygningsfase kan udvise gunstige økonomiske resultater. Efter udløbet af denne periode skal Iveco datterselskaberne imidlertid i aftalemæssig henseende være frit stillet med hensyn til at dække deres akselbehov der, hvor de finder det mest fordelagtigt.

Udelukkelse af konkurrencen

11. Aftalen giver ikke aftaleparterne mulighed for at udelukke konkurrencen for en væsentlig del af de pågældende varer.

a) På det fagligt relevante marked, der omfatter drivaksler til mellemtunge og tunge erhvervskøretøjer på fra 7 til 16 tons og over bruttovægt, tegner de lastvognsfabrikanter, som dækker deres eget behov gennem integreret produktion, sig for ca. 95 % af den samlede europæiske produktion af aksler. De »frie« akselfabrikanter, der sælger aksler til forskellige lastvognsfabrikanter, tegner sig for de resterende 5 %. I 1981 havde Rockwell på dette begrænsede »frie« europæiske marked en andel på ca. ... % via sit datterselskab Rockwell-Maudslay, medens konkurrenterne havde henholdsvis ... % (Eaton), ... % (Soma) og ... % (GKN).

Som følge af, at Iveco indstiller en væsentlig del af egenproduktionen af aksler, får fællesforetagendet en meget betydelig andel af markedet, idet det fra det tidspunkt, hvor det begynder at vinde indpas på markedet, vil komme til at dække Ivecos behov for baghjulstrukne aksler.

b) Selv efter at Iveco har opgivet egenproduktionen, andrager lastvognsproducenternes andel af produktionen alligevel ca. 80 % af den samlede produktion af aksler i fællesmarkedet. Alle andre store europæiske lastvognsfabrikanter er fortsat selvforsynende med drivaksler og dermed uafhængige af de frie akselfabrikanter. Dette forhold må sidstnævnte ligeledes tage i betragtning uanset deres markedsandele. Derfor vil fællesforetagendet under alle omstændigheder være tvunget til at indgå i konkurrencen på det pågældende marked.

Som følge heraf kan det med rimelighed forventes, at de øvrige uafhængige akselfabrikanters konkurrenceevne ikke bringes i fare ved, at en ny stærk konkurrent kommer ind på markedet. Dette gælder først og fremmest, såfremt det skulle lykkes for fællesforetagendet at overbevise lastvognsfabrikanterne om en kursændring i spørgsmålet om egenproduktion og leverancer udefra af aksler, og såfremt det lykkes at sætte en udvikling i gang, der fører til en mere konkurrencepræget situation på dette marked, hvilket de andre frie akselproducenter også vil kunne drage nytte af.

Afvejning af fordele og ulemper

I betragtning af akselmarkedets særlige struktur i Fællesskabet samt det forhold, at det nyoprettede fællesforetagende kan forventes at virke stimulerende, opvejer fordelene ved dette samarbejde langt dettes skadelige virkninger.

Fritagelsens varighed samt påbud

12. I henhold til artikel 8, stk. 1, i forordning nr. 17, skal en beslutning i henhold til traktatens artikel 85, stk. 3, træffes for et bestemt tidsrum.

Det ovenfor beskrevne fællesforetagende er kendetegnet ved høje investeringer og omfattende forpligtelser for deltagerne. Det må desuden påregne særlige vanskeligheder ved at komme ind på markedet med sine produkter. Under disse omstændigheder skal fritagelsen være af en så tilpas varighed, at samarbejdet kan udvikle sig på økonomisk rentabel måde. Af hensyn til den omstruktureringsfase, der vil komme til at vare ca. tre år frem til tidspunktet for påbegyndelsen af produktionen, forekommer en periode på i alt elleve år at være passende. Denne periode vil således strække sig frem til udgangen af den første produktionsfase, hvorefter også deltagernes forpligtelser i henhold til licensaftalerne og leveringsaftalerne ophører. Da parterne først med indgåelsen af »Closing Agreement« samt med indgåelsen af de af hovedaftalen afhængige andre aftaler har indledt deres samarbejde den 2. marts 1982, er det hensigtsmæssigt at lade fritagelsen få gyldighed fra den 2. marts 1982. Den ophører således den 1. marts 1993.

13. I henhold til artikel 8, stk. 1, i forordning nr. 17, kan der til beslutningen om fritagelse knyttes betingelser og påbud.

a) Aftalerne, navnlig teknologiaftalerne, indeholder ingen bestemmelser om opløsning af fællesforetagendet, hvad grundene end måtte være. Selv om aftaleparterne ikke selv har overvejet denne mulighed, må det sikres, at hver af dem i dette tilfælde fortsat kan benytte den tekniske viden, som fællesforetagendet indtil da lå inde med, eller viden, det selv har udviklet, og som er nødvendig for en separat fortsættelse af produktionen. Begge selskaber må derfor efter en eventuel opløsning af fællesforetagendet være i stand til uden tidsmæssige eller geografiske begrænsninger at konkurrere med hinanden. Med henblik på at sikre dette skal der til beslutningen om fritagelse knyttes et passende påbud.

b) For at Kommissionen kan varetage sine tilsynsopgaver i henhold til artikel 8, stk. 2, i forordning nr. 17, skal de virksomheder, denne beslutning er rettet til, forpligtes til at meddele Kommissionen enhver ændring af eller tilføjelse til aftalerne samt alle voldgiftskendelser —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

I henhold til artikel 85, stk. 3, i traktaten om oprettelse af Det europæiske økonomiske Fællesskab erklæres bestemmelserne i artikel 85, stk. 1, i tidsrummet fra den 2. marts 1982 til den 1. marts 1993 uanvendelige på den hovedaftale, der trådte i kraft den 13. juni 1981 mellem virksomhederne Iveco Industrial Vehicles Corporation B.V. og Rockwell International Corporation (i det følgende benævnt »moderselskaberne«) vedrørende oprettelse af det fælles datterselskab Omevi Officine Meccaniche Veicoli Industriali S.p.A. (i det følgende benævnt fællesforetagendet, samt på tillægsaftalerne mellem moderselskaberne eller disses datterselskaber og fællesforetagendet.

Artikel 2

Til den i artikel 1 omhandlede erklæring om fritagelse knyttes følgende påbud:

1. Opløses, fællesforetagendet eller ønsker enten Rockwell eller Iveco, efter ophøret af teknologiaftalen mellem Rockwell og fællesforetagendet og efter ophøret af leveringsaftalerne mellem fællesforetagendet og Ivecos datterselskaber Vispa, Unic og Magirus-Deutz, at benytte sig af fællesforetagendets teknologi, skal de virksomheder, denne beslutning er rettet til, indrømme hinanden fordelen ved de patentlicensrettigheder og den know-how, der er overført til eller erhvervet af fællesforetagendet.

Skal der ydes finansiel kompensation for den således indrømmede fordel, skal denne beregnes på betingelser, der ikke er mindre gunstige end de mest gunstige betingelser i forbindelse med en aftale om meddelelse af licens på eller overdragelse af de samme patenter eller know-how til tredjemand.

2. De virksomheder, denne beslutning er rettet til, skal straks underrette Kommissionen om enhver ændring af eller tilføjelse til de i artikel 1 nævnte aftaler samt om enhver ændring af samarbejdets rækkevidde, art eller omfang, herunder ændringer, der følger af voldgiftsafgørelser, ligesom Kommissionen skal underrettes om enhver overdragelse af aktier i fællesforetagendet.

Artikel 3

Denne beslutning er rettet til følgende virksomheder :

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

NL-Nederlandene ;

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

— Omevi Officine Meccaniche Veicoli Industriali S.p.A.,
Via Publia 35, Turin,
I-Italien.

Udfærdiget i Bruxelles, den 3. juli 1983.

På Kommissionens vegne

Frans ANDRIESSEN

Medlem af Kommissionen