ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 23. Dezember 1992

in einem Verfahren nach Artikel 85 EWG-Vertrag

(IV/33.814 — Ford/Volkswagen)

(Nur der deutsche und der englische Text sind verbindlich)

(93/49/EWG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung Nr. 17 des Rates vom 6. Februar 1962 — Erste Durchführungsverordnung zu den Artikeln 85 und 86 des Vertrages [1], zuletzt geändert durch die Akte über den Beitritt Spaniens und Portugals, insbesondere auf die Artikel 6 und 8,

im Hinblick auf die am 4. Februar 1991 von den Unternehmen Ford of Europe Inc., Brentwood, Vereinigtes Königreich, und Volkswagen AG, Wolfsburg, Deutschland, vorgenommene Anmeldung einer Vereinbarung über Großraumlimousinen,

nach der gemäß Artikel 19 Absatz 3 der Verordnung Nr. 17 veröffentlichten Bekanntmachung [2] der Anmeldung,

nach Anhörung des Beratenden Ausschusses für Kartell- und Monopolfragen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

I. DER SACHVERHALT

A. Das Verfahren

(1) Die Entscheidung betrifft eine „Gründungsvereinbarung" zwischen den beiden Kraftfahrzeugherstellern Ford of Europe (Ford) und Volkswagen AG (VW) zur Errichtung eines Gemeinschaftsunternehmens (GU) für die Entwicklung und den Bau einer Großraumlimousine (multipurpose-vehicle; im folgenden: MPV) in Portugal. Die Partner haben im Verlauf des Verfahrens die zur Durchführung der Gründungsvereinbarung (die Vereinbarung) abgeschlossenen GU-Vereinbarungen nachgereicht.

B. Die Parteien

(2) Ford ist eine Tochtergesellschaft der Ford Motor Company, Dearborn, USA, deren Haupttätigkeit die Herstellung, die Montage und den Verkauf von Kraftfahrzeugen und verwandten Teilen umfaßt. Der weltweite Umsatz der Ford Motor Company belief sich 1990 auf 97,6 Milliarden US-Dollar. Mit einem Anteil von 11,6 % an dem Markt für Personenkraftwagen nahm die Ford-Gruppe 1990 den fünften Rang unter den in der Gemeinschaft tätigen Kfz-Herstellern ein.

(3) VW ist der führende Kraftfahrzeughersteller in der EG. Im Jahr 1990 erreichte VW mit dem Absatz von 2 049 000 Fahrzeugen einen Anteil von 15,5 % am Kraftfahrzeugmarkt der Gemeinschaft und erzielte einen weltweiten Umsatz von 65,3 Milliarden DM.

(4) Ford und VW arbeiten bereits in einem Gemeinschaftsunternehmen in Südamerika (Autolatina) zusammen. Diese Zusammenarbeit betrifft nicht die Herstellung von MPV.

C. Die Vereinbarung

(5) Die Vereinbarung zwischen Ford und VW erstreckt sich auf die gemeinsame Entwicklung und Fertigung eines MPV. Die beiden Partner werden ein GU (Autoeuropa) errichten, an dem beide Unternehmen zu 50 % beteiligt sind und die gemeinsame Kontrolle übernehmen. Ford und VW werden in das Gesamtprojekt einen Betrag von rund 2,9 Milliarden US-Dollar investieren. Alle im Zusammenhang mit der Entwicklung und Fertigung des MPV entstehenden Kosten werden von Ford und VW zu gleichen Teilen übernommen. Das GU soll mindestens für die geplante Lebensdauer des MPV von rund 10 Jahren bestehen bleiben.

(6) Das GU wird die Fertigung des MPV in einem bei Setubal, Portugal, neu zu errichtenden Werk im Januar 1995 aufnehmen. Die Produktentwicklung wird vornehmlich von VW in Deutschland übernommen, während Ford für die Errichtung des Werkes und die Produktionsvorbereitung zuständig sein wird. Die geplante Kapazität des GU beträgt 830 Einheiten pro Tag, was einer Jahresproduktion von 190 000 Kraftfahrzeugen entspricht. Beide Unternehmen werden Motoren und Getriebe liefern, während die übrigen Teile von auswärtigen Zulieferern bezogen werden sollen.

(7) Die Partner haben vereinbart, ihre MPV unterschiedlich zu gestalten, um ihr Markenimage zu wahren und ihre jeweiligen MPV für ihre Kunden

[1] ABl. Nr. 13 vom 21. 2. 1962, S. 204/62.
[2] ABl. Nr. C 182 vom 13. 7. 1991, S. 8.

deutlich erkennbar zu machen. Die Produktdifferenzierung erstreckt sich unter anderem auf die folgenden Bereiche:

— Motoren: VW wird alle Versionen mit eigenen Motoren und Motorkontrollsystemen ausstatten. Ford wird in bezug auf seine Standardversionen (die schätzungsweise 75 % seiner MPV-Verkäufe ausmachen werden) ebenso verfahren. Die verbleibenden Diesel- und Spitzenmodelle (2,8-l-Motoren) wird Ford mit VW-Motoren ausrüsten.

— Design: Die Unterschiede in der äußeren Gestaltung betreffen die Fahrzeugfront (Haube, Scheinwerfer, Nebelleuchten, Kühlergrill und Unternehmenszeichen), Seitenstreifen, Radkappen, Rückleuchten, Zierleisten sowie die Metallackierung. Die unterschiedliche Gestaltung des Innenraums bezieht sich auf das Armaturenbrett (Farbgestaltung, Armaturen und Design), das Lenkrad, den Gangschaltungsgriff, das Material und die Farbgestaltung der Sitze, die Gestaltung, das Material und die Farben der Türverkleidungen.

Die Partner werden außerdem verschiedene Fahrzeugserien (VW wird 5, Ford 3 unterschiedliche Modellserien im Programm haben) sowie verschiedene Zusatzausstattungen (z. B. Reisecomputer, Schiebedach, Klimaanlage) anbieten.

(8) Ford und VW haben sich verpflichtet, die MPV und Ersatzteile in einem festen Umfang (normalerweise jeweils die Hälfte der GU-Produktion) von dem GU auf der Grundlage des „Kosten plus ...“-Prinzips zu erwerben, wobei Ausgleichszahlungen zu leisten sind, wenn diese Mindestmengen nicht abgenommen werden. Hinsichtlich des Vertriebs der Fahrzeuge unterliegen die Partner keinerlei Beschränkungen. Sie werden ihre jeweiligen MPV über ihre eigenen europäischen Vertriebsnetze und unter ihren eigenen Markennamen vermarkten.

D. Der relevante Markt

(9) Ein MPV läßt sich als ein Fahrzeug beschreiben, das bis zu sieben Personen in drei Sitzreihen befördern kann bzw. beim Transport von fünf Personen erheblich mehr Stauraum für Gepäck als herkömmliche Kombifahrzeuge bietet. Die Möglichkeit, die Sitze der zweiten und dritten Reihe umzuklappen oder herauszunehmen, stattet das MPV mit einer hohen Flexibilität aus, die es sowohl für Freizeit- als auch Arbeitszwecke geeignet macht. Das MPV läßt sich regelmäßig an seinem eigenwilligen Design erkennen und zeichnet sich durch seine besonderen Eigenschaften aus, die das Fahrzeug von der Handhabung und vom Fahrgefühl her einem Personenkraftwagen vergleichbar machen.

(10) Das MPV füllt eine Lücke zwischen den herkömmlichen, fünftürigen Kombifahrzeugen und den leichten Nutzfahrzeugen. Durch seine verbesserte Raumeffizienz zeichnet es sich allerdings gegenüber den Kombifahrzeugen im allgemeinen durch seinen familienfreundlicheren Beförderungskomfort aus. Das MPV läßt sich auch von Nutzfahrzeugen, die nicht in erster Linie für die Beförderung von Personen konzipiert sind, durch seine Personenkraftwagen vergleichbare Konzeption und seine in der Regel geringere Höhe abgrenzen.

(11) Aufgrund dieser besonderen Merkmale bilden MPV ein verhältnismäßig neues und eigenes Marktsegment, obwohl eine gewisse Austauschbarkeit mit Kraftfahrzeugen aus Nachbarsegmenten besteht.

(12) Ford bietet mit seinem in den USA produzierten Modell „Aerostar“ bereits ein MPV in der Gemeinschaft an. Dieses vergleichsweise alte Modell, das für den amerikanischen Markt entwickelt und dort auch erfolgreich verkauft wurde, erzielte in Europa allerdings keine nennenswerten Umsätze (weniger als 1 % des MPV-Marktsegments im Jahr 1990). Ford und Nissan entwickeln gegenwärtig gemeinsam in den USA ein Nachfolgemodell des Aerostar für den US-amerikanischen Markt. Ferner arbeitet Ford in verschiedenen Projekten mit Mazda zusammen, an der es zudem eine Minderheitsbeteiligung hält. Mazda produziert zwar Großraumlimousinen, bietet diese jedoch nicht in der Gemeinschaft an.

Das VW-Modell „Caravelle“ kann nicht als ein echtes MPV entsprechend den oben dargelegten Kriterien angesehen werden. Der Caravelle wurde aus einem Nutzfahrzeug entwickelt und besitzt nicht die ein MPV kennzeichnenden Eigenschaften, insbesondere fehlt es ihm am Pkw-Komfort und dem Pkw vergleichbaren Fahr- und Geschwindigkeitsverhalten sowie der nötigen Flexibilität.

(13) Das MPV-Marktsegment der Gemeinschaft wird von Renault mit seinem Modell „Espace“ beherrscht, das seit kurzem in einer modernisierten Version angeboten wird. Der Espace geht auf ein Konzept der Matra SA (Matra) zurück, die das Fahrzeug montiert und über das Vertriebsnetz und unter dem Namen von Renault absetzt. Alle anderen Wettbewerber des Renault Espace sind entweder japanische oder in den USA hergestellte Produkte. Im Jahr 1990 hielten die Anbieter folgende Anteile am MPV-Marktsegment in der Gemeinschaft:

— Renault	54,7 %,
— Chrysler Voyager	15,6 %,
— Mitsubishi Space Wagon	12,0 %
— Nissan Prairie	7,6 %
— Toyota Previa	3,9 %,
— Toyota Space Cruiser	2,9 %.

(14) Die meisten Marktbeobachter und Hersteller sehen in dem MPV-Marktsegment in Europa (das mit einem aktuellen Marktvolumen von unter 100 000 Einheiten im Vergleich zu dem Kraftfahrzeugmarkt insgesamt ohne Bedeutung ist) einen Bereich, der mittel- bis langfristig erhebliches Wachstum erwarten läßt. Allerdings rechnen auch die Experten nicht damit, daß der Absatz 1995 mehr als 350 000 Fahrzeuge in der Gemeinschaft übersteigen wird.

(15) Angesichts der erheblichen Investitionsaufwendungen für die Entwicklung und die Produktion von MPV ist der Marktzutritt als relativ schwierig einzustufen. Die für eine ertragfähige Produktion erforderliche Mindestkapazität wurde von den beteiligten Unternehmen als auch von anderen Herstellern auf 110 000 Einheiten jährlich geschätzt. Gleichwohl werden gegenwärtig mehrere MPV-Projekte geprüft, und es kann mit dem Eintritt weiterer Anbieter in das MPV-Marktsegment noch in diesem Jahrzehnt gerechnet werden.

E. Staatliche Beihilfen

(16) Die portugiesische Regierung hatte ihr Vorhaben, dem GU finanzielle Hilfen zu gewähren, im Juni 1991 angemeldet. Die Kommission hat in einem separaten Verfahren entschieden, gegen die vorgeschlagenen Hilfsmaßnahmen keine Einwände gemäß Artikel 92 Absatz 3 EWG-Vertrag zu erheben. Gegen diese Entscheidung hat Matra Klage vor dem Europäischen Gerichtshof eingereicht.

II. BEMERKUNGEN DRITTER

(17) Im Anschluß an die Bekanntmachung nach Artikel 19 Absatz 3 der Verordnung Nr. 17 übermittelte Matra der Kommission seine Bemerkungen. Das Unternehmen reichte zudem eine formelle Beschwerde nach Artikel 3 der Verordnung 17 gegen das Vorhaben ein. Matra vertritt den Standpunkt, daß die Vereinbarung zwischen Ford und VW gegen die Artikel 85 und 86 EWG-Vertrag verstoße und die Voraussetzungen für eine Freistellung nach Artikel 85 Absatz 3 nicht erfülle. Das Unternehmen macht hauptsächlich geltend, daß die Vereinbarung eine erhebliche Beschränkung des Wettbewerbs bewirken werde, ohne zur Förderung des technischen oder wirtschaftlichen Fortschritts beizutragen. Zur Begründung führt Matra an, daß das von dem GU geplante MPV nach herkömmlichen Produktionsverfahren und mittels bekannter Technologie hergestellt werde und überdies keine wesentliche Produktinnovation darstelle. Die Vereinbarung könne auch nicht als „unerläßlich" im Sinne des Artikels 85 Absatz 3 angesehen werden, weil Ford und VW in der Lage seien, den Zutritt zu dem MPV-Marktsegment unabhängig voneinander zu erlangen. Beide Unternehmen verfügten grundsätzlich über die finanziellen Mittel und über die erforderliche Technologie, um eigenständig ein MPV zu entwickeln und herzustellen. Entgegen den Angaben in der Bekanntmachung der Kommission vom 13. Juli 1991 sei die Herstellung eines MPV bereits bei einer Jahresproduktion von deutlich weniger als 110 000 Einheiten ertragsfähig. Weiterhin behauptet Matra, daß die Vereinbarung zwischen Ford und VW gegen Artikel 86 EWG-Vertrag verstoße. Die Zusammenarbeit werde zu einer beherrschenden Stellung der beiden Unternehmen in dem MPV-Marktsegment führen und — unter Berücksichtigung der entstehenden Größenvorteile (economies of scale) und der staatlichen Beihilfen — diesen die Möglichkeit bieten, den Wettbewerb in diesem Bereich auszuschalten, etwa durch eine mißbräuchliche Erhöhung der Marktzutrittsschranken oder auf die Verdrängung des Wettbewerbs gerichtete Verhaltensweisen.

III. RECHTLICHE WÜRDIGUNG

A. Artikel 85 Absatz 1

(18) Die Vereinbarung zwischen Ford und VW über die Errichtung eines GU in Portugal zur gemeinsamen Entwicklung und Herstellung von Großraumlimousinen fällt in den Anwendungsbereich von Artikel 85 Absatz 1, wonach unter anderem alle Vereinbarungen zwischen Unternehmen verboten sind, welche den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen geeignet sind und eine Einschränkung des Wettbewerbs bezwecken oder bewirken.

(19) Ford und VW sind bedeutende Wettbewerber auf den Automobilmärkten sowohl in Europa als auch weltweit; beide Unternehmen bieten eine umfangreiche und größtenteils konkurrierende Palette von Kraftfahrzeugen an. In Anbetracht ihrer finanziellen, technischen und Forschungskapazitäten ist jedes Unternehmen grundsätzlich in der Lage, MPV selbständig herzustellen.

(20) Die Entwicklung neuer Modelle ist ein Schlüsselelement des Wettbewerbs in der Kraftfahrzeugindustrie und für den Markterfolg eines Herstellers von besonderer Bedeutung. Alle Vereinbarungen zwischen Wettbewerbern, durch die diese Tätigkeit eingeschränkt werden kann, sind als schwerwiegende Wettbewerbseinschränkungen anzusehen. Die gemeinsame Entwicklung und Produktion eines MPV durch Ford und VW, die mit erheblichen Investitionsaufwendungen seitens der Mutterunternehmen sowie der Verpflichtung zur Abnahme von MPV-Festmengen von dem GU verbunden sind, bedeutet, daß keines der Mutterunternehmen ein wirtschaftliches Interesse an selbständigen Tätigkeiten in diesem Bereich behält.

(21) Die Zusammenarbeit zwischen Ford und VW bedingt außerdem den umfangreichen Austausch

von, unter anderem, technischem Know-how, wodurch das Wettbewerbsverhalten der beiden Partner in benachbarten Marktsegmenten wie bei Kombifahrzeugen oder leichten Nutzfahrzeugen beeinträchtigt werden kann.

(22) Die Vereinbarung wird den Handel zwischen Mitgliedstaaten spürbar beeinträchtigen, denn sie wurde zwischen zwei weltweit tätigen Kraftfahrzeugherstellern zum Zwecke der gemeinsamen Entwicklung und Produktion eines Produkts abgeschlossen, das gemeinschaftsweit abgesetzt werden soll.

B. Artikel 85 Absatz 3

(23) Das zwischen Ford und VW vereinbarte GU ist durch folgende Merkmale gekennzeichnet:

— Das MPV-Marktsegment ist vom Volumen her relativ unbedeutend und wird dies auch, trotz der positiven Wachstumsprognosen, zumindest mittelfristig bleiben (Randnummer 14);

— keine der beiden Muttergesellschaften ist bisher als nennenswerter Anbieter im betroffenen Marktsegment vertreten (Randnummer 12);

— die Struktur dieses Marktsegments wird durch die eindeutig führende Stellung eines Anbieters bestimmt, der keiner nennenswerten Konkurrenz (anderer) europäischer Anbieter ausgesetzt ist (Randnummer 13);

— das Fahrzeug wird in einer neu und unter modernsten Gesichtspunkten errichteten Produktionsstätte hergestellt werden (Randnummer 6);

— das GU hat außerordentliche positive Auswirkungen auf Infrastruktur und Beschäftigung in einer der ärmsten Regionen der Gemeinschaft (Randnummer 36).

Bei Berücksichtigung dieser außergewöhnlichen Umstände des vorliegenden Falles erfüllt die angemeldete Vereinbarung zwischen Ford und VW die vier Voraussetzungen für eine Freistellung nach Artikel 85 Absatz 3:

1. *Verbesserung der Warenerzeugung oder Förderung des technischen oder wirtschaftlichen Fortschritts*

(24) Die Zusammenarbeit führt zu der Herstellung eines technisch hochentwickelten, an den Ansprüchen der europäischen Verbraucher ausgerichteten Fahrzeugs, das die Partner in unterschiedlichen Versionen gemeinschaftsweit zum Verkauf anbieten werden.

(25) Beide Unternehmen verfügen über beträchtliches Know-how im Forschungs- wie auch im Produktionsbereich. Die Zusammenarbeit ermöglicht den Partnern, sich hinsichtlich ihrer Entwicklungsressourcen und ihres technischen Wissens zu ergänzen. Die dadurch entstehende Rationalisierung bei der Produktentwicklung und -fertigung wird zu einer Verbesserung der Warenerzeugung führen. Der technische Fortschritt wird durch die Bündelung vorhandenen technischen Wissens und dessen praktische Umsetzung in Form eines erheblich verbesserten und in mehrfacher Hinsicht innovativen MPV gefördert. Die MPV-Produktion in der Gemeinschaft wird durch die Errichtung einer hochmodernen, mit der neuesten Produktionstechnologie (z. B. voll automatisierte Stanz- und Schweißanlage, überdimensionale 1 200 Tonnen Tandempresse, Robotertechnik) ausgestatteten Produktionsstätte verbessert. Auf der Basis eines neuen Komponentenlieferungssystems werden die Fertigungsstraßen bei minimaler Vorratshaltung durch computergesteuerte Anlieferungen ohne Verzögerungen versorgt werden können. Direkt neben dem Werk wird ein 30 ha großer Industriepark errichtet, der den Hauptzulieferern (die über 700 verschiedene Fahrzeugkomponenten repräsentieren) den direkten Zugang zu dem Werk gestatten wird. Dieses neue Konzept soll sich zum weltweit effizientesten „just-in-time" Komponenten-Logistiksystem entwickeln und damit auch bessere Ergebnisse als das von den Japanern erfundene „Kanban"-Komponentenlieferungssystem erzielen.

(26) Das von dem GU hergestellte MPV stellt eine kontinuierliche Weiterentwicklung des technischen Fortschritts in der Gemeinschaft dar. Es wird im MPV-Marktsegment im Vergleich zu seinen Wettbewerbern in mehrfacher Hinsicht neue Maßstäbe setzen. Das Fahrzeug wird unter anderem ein neu entwickeltes Federungssystem, ein neues Achsen- und Schiebedachkonzept sowie umfassende Fahrgast-Sicherheitssysteme aufweisen. Dem Umweltschutzgedanken wird mit erheblichen Verbesserungen des Fahrzeugs Rechnung getragen. So wird beispielsweise auf die Verwendung potentiell gefährlicher Stoffe (z. B. FCKW, PVC) in dem Fahrzeug völlig verzichtet oder deren Anteil drastisch gesenkt und der Grad der Wiederverwertbarkeit des MPV deutlich erhöht werden. Ferner soll das Fahrzeug mit niedrigen Emissionen und geringem Kraftstoffverbrauch führend in diesem Marktsegment werden.

2. *Vorteile für die Verbraucher*

(27) Der europäische Verbraucher wird unmittelbare Vorteile aus dem Gemeinschaftsunternehmen ziehen. Als Ergebnis der Zusammenarbeit — vornehmlich aufgrund der hochmodernen Produktionstechnologie und der Größenvorteile — werden dem Verbraucher zwei sich unterscheidende Versionen eines MPV von hoher Qualität zu günstigem Preis angeboten und durch die ausgedehn-

ten Vertriebsnetze der Muttergesellschaften gemeinschaftsweit abgesetzt werden. Ford und VW werden gezwungen sein, die aus ihrer Kooperation fließenden Vorteile in angemessener Weise an den Verbraucher weiterzugeben, da sich der Wettbewerbsdruck auf alle Anbieter in dem expandierenden MPV-Marktsegment durch den Zutritt der beteiligten Unternehmen sowie anderer Hersteller verschärfen und letztlich zu mehr Ausgewogenheit in diesem Marktsegment führen wird (siehe Randnummern 37, 38 und 39). Im übrigen werden mit VW und Ford weitere wettbewerbsfähige europäische Kraftfahrzeughersteller in diesem Marktsegment vertreten sein.

3. *Unerläßlichkeit der Beschränkungen*

(28) Das GU zwischen den beiden großen Kfz-Herstellern Ford und VW zur Entwicklung und Produktion eines MPV kann angesichts der besonderen Umstände des vorliegenden Falles sowie unter Berücksichtigung der Bedingungen, welche die Kommission zur Erteilung einer Freistellung für notwendig hält, für die Dauer der Freistellung als unerläßlich angesehen werden.

(29) Die Zusammenarbeit versetzt die Partner in die Lage, ein auf die besonderen Bedürfnisse der europäischen Verbraucher zugeschnittenes, hochwertiges Produkt in dem verhältnismäßig neuen und volumenmäßig kleinen MPV-Segment in relativ kurzer Zeit wettbewerbsfähig anzubieten. Nach Prüfung des Falles schließt die Kommission sich dem Vorbringen der beteiligten Unternehmen an, daß die Vorteile der Zusammenarbeit sich in diesem Ausmaß nicht auf anderem Wege erzielen lassen. Die beiden Unternehmen könnten, jeder für sich allein, das MPV nicht unter denselben Bedingungen so rasch und effizient entwickeln und in Portugal produzieren, wie es ihnen ihre Zusammenarbeit ermöglicht.

(30) Keines der beiden Unternehmen verfügt gegenwärtig über ausreichende Kapazitäten für eine Produktion in der für das GU vorgesehenen Größenordnung auf der Grundlage des vorstehend beschriebenen Konzepts. Darüber hinaus bietet die Zusammenarbeit den Partnern die Möglichkeit, sich hinsichtlich ihres technischen Wissens und des erforderlichen Personals zu ergänzen, zumal für ein derartiges Vorhaben eine beträchtliche Zahl an Fachkräften benötigt wird. Zu diesem Zweck wird Ford unter anderem technisches Personal für die Fertigung entsenden, während VW in der Lage ist, das für die Produktentwicklung erforderliche Fachpersonal abzustellen. Dies erlaubt den Partnern, sich auf bestimmte Aufgaben zu konzentrieren und mithin ihr Vorhaben effizienter zu gestalten.

(31) Die Partner haben der Kommission die Gesamtinvestitionskosten dargestellt, die erforderlich wären, wenn jeder für sich allein ein MPV auf der Grundlage des oben dargestellten Konzepts unter Berücksichtigung seines zu erwartenden individuellen Jahresabsatzes, den sie jeweils auf 80 000 bis 90 000 MPV schätzen, entwickeln und herstellen würden. Die für die Ertragfähigkeit einer MPV-Produktion in diesem Fall notwendige Mindestproduktion wurde von den beteiligten Unternehmen mit 110 000 Einheiten jährlich angegeben. Diese Zahl — obwohl stets abhängig von den konkreten Umständen des Einzelfalles — deckt sich im übrigen mit den Angaben von Wettbewerbern in einem vergleichbaren, ebenfalls den MPV-Sektor betreffenden Fall, der gegenwärtig von der Kommission geprüft wird. In Anbetracht des Investitionsaufwands, den jedes Unternehmen für die Eigenentwicklung und -fertigung eines MPV aufzubringen hätte, sowie der zur Gewährleistung der Rentabilität erforderlichen Mindestproduktion kann nicht damit gerechnet werden, daß die Unternehmen bei eigenständigem Vorgehen angesichts ihrer individuellen Verkaufserwartungen und des im Vergleich zu anderen Marktsegmenten geringen Volumens des MPV-Segments einen angemessenen Ertrag erzielen würden. Das gemeinsame Vorhaben wird, selbst wenn die Unternehmen ihre Absatzziele erreichen sollten, trotz seiner Größenvorteile und erheblicher Finanzhilfen der portugiesischen Regierung voraussichtlich mehrere Jahre lang keine Gewinne abwerfen.

(32) In diesem Zusammenhang teilt die Kommission die Auffassung, daß der erfolgreiche Eintritt in das MPV-Marktsegment durch die beteiligten Unternehmen unabhängig voneinander nicht mittels einer einfachen Anpassung bereits verfügbarer Modelle, beispielsweise des Ford-„Aerostar" (der sich in der Gemeinschaft nicht durchsetzen konnte) oder des VW-„Caravelle", realisiert werden kann. Der Aerostar wurde ursprünglich als Nutzfahrzeug konzipiert und erst später in ein MPV für den US-Markt, der sich wesentlich von dem europäischen MPV-Marktsegment unterscheidet, umgestaltet. Hauptsächlich wegen des modernen Straßennetzsystems, des generell größeren Platzangebots und der deutlich geringeren Kraftstoffkosten in den USA sind etwa Parkprobleme und Verkehrsstaus sowie das Geschwindigkeitsverhalten und die Manövrierbarkeit eines MPV dort von weit geringerer Bedeutung. Deshalb entspricht das Aerostar nicht der Nachfrage der europäischen Verbraucher nach unter anderem aerodynamischem Design, leistungstärkeren und kleineren Motoren, reduziertem Kraftstoffverbrauch, erhöhter Manövrierbarkeit, kraftstoffeffizienten Dieselmotoren und Fahrzeugen mit Rechtslenkung. Die angemessene Berücksichtigung dieser Aspekte würde eine ganz neue Gestaltung des Fahrzeugs erfordern und läßt sich nicht durch einfache Anpassungsmaßnahmen erzielen. Dies gilt auch für den verhältnismäßig großen und schweren Caravelle (9 Sitzplätze), der ebenfalls im wesentlichen neu gestaltet werden müßte, um dem Fahrzeug das Image des leichten Nutzfahrzeugs zu nehmen

und es mit den typischen MPV-Merkmalen, insbesondere mit dem Pkw-ähnlichen Fahrverhalten, auszustatten.

Schließlich besteht aus ähnlichen Gründen auch nicht die Möglichkeit, ein MPV auf der Basis der jetzigen Kombifahrzeug-Modelle der Partner (z. B. Passat, Sierra) herzustellen. Dabei ist vor allem die Plattform der Kombifahrzeug-Modelle zu schmal und zu kurz, um die wesentlichen Konstruktionsmerkmale eines MPV zu erreichen (bis zu sieben Personen in drei Sitzreihen bei einem beträchtlichen höheren Gesamtgewicht).

(33) Diese Beurteilung des Ford/VW-Gemeinschaftsunternehmens wird auch nicht durch die Tatsache berührt, daß Matra sowie bestimmte japanische Hersteller eigenständig in das MPV-Marktsegment vordringen konnten, da deren Ausgangslage insoweit nicht mit derjenigen der GU-Partner vergleichbar ist.

Matra hat seit Mitte der achtziger Jahre, als der Espace eingeführt und das MPV-Marktsegment entwickelt wurde, mit einem Anteil von durchschnittlich über 50 % des MPV-Segments stets eine eindeutige Führungsposition eingenommen, mit deutlichem Abstand zum nächstfolgenden Wettbewerber (siehe Randnummer 13) und nur begrenztem Wettbewerb durch Hersteller aus Drittländern ausgesetzt. Diese Position ermöglichte es Matra, bereits mit einer verhältnismäßig niedrigen Jahresproduktion ertragsfähig zu sein. Zudem mußte Matra eine Zusammenarbeit mit Renault eingehen, um seine Fahrzeuge vertreiben zu können. Renault ist daneben auch Lieferant wesentlicher Komponenten des Espace.

Die japanischen Hersteller befinden sich insofern in einer anderen Situation, als sie von beträchtlichen Größenvorteilen (economies of scale) infolge eines starken und weitgehend abgeschotteten Inlandsmarktes profitieren können. Die japanischen MPV stellen überdies in verschiedener Hinsicht einen Kompromiß zwischen den unterschiedlichen Anforderungen des europäischen und des US-Marktes dar. Aus diesen Gründen sowie aufgrund ihrer wettbewerbsfähigen Preise ist es den japanischen Herstellern möglich, eine gewisse Menge von MPV auch in Europa abzusetzen, obgleich sie weit mehr Einheiten in den USA, dem weltweit größten MPV-Markt, verkaufen.

(34) Die durch die Zusammenarbeit zwischen Ford und VW verursachten Wettbewerbsbeschränkungen sind auf das für die Tätigkeit des GU unabdingbare Maß beschränkt. Beide Partner unterliegen keinerlei Beschränkungen in bezug auf den Vertrieb ihrer MPV, die sie getrennt voneinander unter ihren jeweiligen Warenzeichen und in differenzierten Versionen vertreiben werden. Jeder Partner kann die geistigen Eigentumsrechte frei in Anspruch nehmen und Design-Änderungen seiner Modelle ohne Wissen des anderen Partners veranlassen. In dem Bestreben, sicherzustellen, daß die negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb so gering wie möglich gehalten werden, ein gewisser Grad an Produktdifferenzierung gewährleistet bleibt und die segmentübergreifenden Auswirkungen der Kooperation begrenzt bleiben, beabsichtigt die Kommission, die Entscheidung mit einer Reihe von Bedingungen und Auflagen zu verbinden (siehe Randnummer 41). Die Kommission wird ferner ihre Entscheidung unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich eingetretenen Entwicklung des MPV-Marktsegments nach Ablauf der Freistellungsdauer erneut überprüfen.

(35) Die Kooperation zwischen Ford und Nissan zur gemeinsamen Herstellung eines MPV sieht ausdrücklich die Möglichkeit der Partner zur weltweiten Vermarktung des Produktes vor. Ford beabsichtigt, eine bestimmte Zahl dieser Fahrzeuge innerhalb der Gemeinschaft für Nachfrager der „MPV-Oberklasse" anzubieten. Ebenso hat Nissan kürzlich mit seinem Modell „Serena" ein anderes MPV in der Gemeinschaft vorgestellt. Die bestehende Zusammenarbeit zwischen Ford und Mazda steht den Wettbewerb der beiden Unternehmen im MPV-Sektor nicht entgegen, wie aus einer Dumping-Beschwerde deutlich wird, die in den Vereinigten Staaten von Ford und anderen Unternehmen gegen japanische MPV-Hersteller einschließlich Mazda erhoben wurde.

(36) Bei der Beurteilung dieses Falls nimmt die Kommission auch zur Kenntnis, daß das Vorhaben die bisher größte ausländische Direktinvestition in Portugal darstellt. Es ist zu erwarten, daß das Vorhaben unter anderem unmittelbar zu der Schaffung von rund 5 000 und nochmals indirekt weiteren 10 000 Arbeitsplätzen führen sowie weitere Investitionen im Bereich der Zulieferindustrie auslösen wird. Mithin trägt das Vorhaben dazu bei, die harmonische Entwicklung des Wirtschaftslebens innerhalb der Gemeinschaft zu fördern und den Abstand zwischen einzelnen Regionen zu verringern, womit es einem der grundlegenden Ziele des EWG-Vertrags entspricht. Ferner leistet das Projekt der europäischen Marktintegration Vorschub, indem es Portugal im Hinblick auf einen der bedeutendsten Industriesektoren enger an die Gemeinschaft bindet. Die Kommission hat die vorstehenden Erwägungen berücksichtigt, obgleich diese allein eine Freistellung nicht rechtfertigen könnten, sofern nicht im übrigen die Voraussetzungen des Artikels 85 Absatz 3 erfüllt sind.

4. *Beseitigung des Wettbewerbs*

(37) Die Kooperation zwischen Ford und VW wird nicht zu einer Ausschaltung des Wettbewerbs im MPV-Marktsegment führen. Angesichts der führenden Stellung des Renault Espace ist vielmehr davon auszugehen, daß der Wettbewerb auf diesem Gebiet durch die Schaffung eines zusätzlichen Angebots angeregt und dies zu einer ausgewoge-

neren Struktur des MPV-Marktsegments beitragen wird. Ein gesteigerter Preis- und Qualitätswettbewerb ist zudem innerhalb der nächsten fünf bis zehn Jahre durch das weitere Vordringen der japanischen Hersteller sowie das Auftreten neuer Wettbewerber zu erwarten.

(38) Im Hinblick darauf, daß der Wettbewerb auf den europäischen Automobilmärkten auch auf der Vertriebsebene stattfindet, werden nach Auffassung der Kommission die Produktdifferenzierungen und die im MPV-Segment vorhandenen Gewinnspannen genügend Spielraum für ein bestimmtes Ausmaß an Wettbewerb zwischen Ford und VW zulassen, obwohl diese ihre MPV grundsätzlich zum gleichen Preis von dem GU beziehen werden. Der bei der Produktion hinsichtlich der visuellen und technischen Merkmale erreichte Grad an Produktdifferenzierung — der noch erhöht werden soll — ist nach Meinung der Kommission im vorliegenden Fall das notwendige Mindestmaß, um sicherzustellen, daß Ford und VW die Identität ihrer Produkte entwickeln und ihre eigenen Verkaufsstrategien im MPV-Segment verfolgen können. Es kann damit gerechnet werden, daß Ford und VW auch tatsächlich in unmittelbaren Wettbewerb miteinander treten werden, zumindest aus den folgenden Gründen: zum einen haben die Partner den Anreiz wachsender Verkaufsgewinne durch die Steigerung ihrer individuellen Absätze, da die Vereinbarung keine Gewinnteilung vorsieht. Zum anderen verfolgen die Massenhersteller im Kfz-Sektor die Strategie, ihren Kunden womöglich die gesamte Produktpalette anzubieten, um bei diesen nicht nur Modelltreue, sondern auch Markentreue zu entwickeln oder zu verstärken. Dieser globale Wettbewerb wird Ford und VW zwingen, auch im MPV-Marktsegment direkt miteinander zu konkurrieren.

C. Artikel 86

(39) Artikel 86 findet nur dann Anwendung, wenn Unternehmen eine bereits bestehende beherrschende Stellung mißbrauchen. Im vorliegenden Fall verfügen Ford und VW nicht über eine solche Position. Selbst bei Vorliegen einer beherrschenden Stellung wäre das bloße Risiko eines Mißbrauchs — entgegen der Ansicht Matras — nicht geeignet, die Anwendung des Artikels 86 zu rechtfertigen. Im übrigen wird die Zusammenarbeit von Ford und VW aus den oben genannten Gründen nicht zu einer beherrschenden Stellung im Sinne des Artikels 86 EWG-Vertrag führen.

Angesichts der Wettbewerbsverhältnisse im MPV-Marktsegment ist — trotz der staatlichen Finanzhilfen und der sich aus den Vorhaben ergebenden Größenvorteile — nicht anzunehmen, daß die Kooperation zu Wettbewerbsvorteilen für Ford und VW führen wird, die diesen erlauben, sich in spürbarem Umfang unabhängig von ihren Wettbewerbern zu verhalten und ihnen mithin die Möglichkeit zur Verhinderung eines wirksamen Wettbewerbs im MPV-Marktsegment eröffnen. Die Kommission kann sich in diesem Zusammenhang auch nicht den Ausführungen Matras zur Nachfrageentwicklung im MPV-Segment in der Gemeinschaft anschließen. Es ist nicht erkennbar — obgleich gegenüber den verschiedenen Schätzungen gewisse Vorbehalte angebracht sind —, daß das Angebot an MPV die Nachfrage bis zur Jahrhundertwende während eines erheblichen Zeitraums drastisch überschreiten wird. Im übrigen könnten, selbst wenn dieser Fall eintreten sollte, Kapazitätsüberhänge bei den Gegebenheiten des vorliegenden Falles nur zu einem verschärften Wettbewerb beitragen, ohne daß dadurch neue beherrschende Stellungen geschaffen würden. Der Renault Espace ist seit Mitte der 80er Jahre das führende Produkt im MPV-Marktsegment. Dank seiner Qualität und seines hohen Ansehens konnte der Espace stets den ersten Rang in diesem Segment mit deutlichem Abstand vor dem nächstplazierten Wettbewerber einnehmen. In verstärkter Zusammenarbeit mit Renault wird Matra ein neues Espace-Modell entwickeln und ab 1995 anbieten und somit auch in Zukunft ein ernstzunehmender Wettbewerber im MPV-Marktsegment bleiben. Ford und VW werden zusammen mit anderen Anbietern (neu in das Segment eintretenden Unternehmen sowie den japanischen Herstellern) ein ausreichendes Maß an wirksamem Wettbewerb im MPV-Marktsegment sicherstellen.

(40) Die Stellungnahme, die der Kommission von Matra, das seine Argumente auch in einer mündlichen Anhörung vom 15. Juni 1992 vorgetragen hat, auf die Bekanntmachung der Kommission vom 13. Juli 1991 zugegangen ist, gibt aus den obengenannten Gründen (siehe insbesondere Randnummer 23 ff.) keinen Anlaß zu einer anderen als der vorstehenden Beurteilung der angemeldeten Vereinbarung.

D. Artikel 6 und 8 der Verordnung Nr. 17

(41) Nach Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung Nr. 17 ist eine Erklärung nach Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages für eine bestimmte Zeit abzugeben; sie kann mit Bedingungen und Auflagen verbunden werden. Nach Artikel 6 Absatz 1 dieser Verordnung hat die Kommission den Zeitpunkt anzugeben, von dem an die Erklärung wirksam wird. Im Einklang mit diesem Artikel kann im vorliegenden Fall die Erklärung vom Tag der Anmeldung, d. h. dem 4. Februar 1991 an, wirksam werden. Bei Berücksichtigung aller maßgeblichen Umstände dieses Falls und insbesondere, um den Beteiligten die Amortisation ihrer hohen Investitionen zu ermöglichen, hat sich die Entscheidung auf einen in etwa dem Lebenszyklus eines MPV entsprechenden Zeitraum von zehn Jahren nach Produktionsbeginn zu erstrecken. Diese Entscheidung ist mit einer Reihe von Bedingungen und Auflagen zu verbinden, die die Kommission im Hinblick auf ihre

Aufgaben nach Artikel 8 Absatz 3 der Verordnung Nr. 17 sowie zur Absicherung der Voraussetzungen für eine Entscheidung nach Artikel 85 Absatz 3 im vorliegenden Fall für notwendig erachtet. Die Kommission berücksichtigt in diesem Zusammenhang, daß der Automobilsektor nicht allein durch ein enges Beziehungsgeflecht der Hersteller im Komponentenbereich, sondern vor allem auch durch zunehmende horizontale Kooperationen einschließlich der gemeinsamen Produktion von Fahrzeugen geprägt ist. Darüber hinaus sind eine Reihe von Herstellern auch kapitalmäßig an Wettbewerbern beteiligt. Mit diesen Bedingungen/Auflagen ist unter anderem sicherzustellen, daß ein gewisses Maß an Produktdifferenzierung aufrechterhalten wird, damit die Partner in der Lage sind, auf Vertriebsebene aktiv in Wettbewerb miteinander zu treten (siehe Randnummer 38). Insbesondere vertritt die Kommission die Auffassung, daß die Motoren als eine entscheidende Komponente des MPV unterschiedlich sein sollten. Angesichts der besonderen Umstände dieses Falles wird jedoch hingenommen, daß Ford zeitlich befristet einen gewissen Anteil bestimmter VW-Motoren für seine MPV erwirbt. Die Partner sollten auch nach eigenem Ermessen und unabhängig voneinander die benötigten Mengen an MPV bei dem GU in Auftrag geben können. Zur Begrenzung der möglichen negativen Auswirkungen des Gemeinschaftsvorhabens auf den Gesamtwettbewerb zwischen den Partnern, hält es die Kommission für angebracht, diese zu verpflichten, bestimmte Vorsichtsmaßnahmen für den Austausch sensibler Daten zwischen ihnen selbst und dem GU zu treffen. Die Partner haben aufgrund der oben erwähnten Situation im Automobilsektor die Kommission auch über ihre künftigen Kooperationen mit anderen Kraftfahrzeugherstellern oder Zulieferunternehmen sowie über die Verwendung der in Zusammenhang mit ihrem Vorhaben erworbenen Lizenzen zu unterrichten. Zur Verhinderung von Marktaufteilungen und um den europäischen Verbrauchern die Lieferung von MPV aus anderen Mitgliedstaaten zu erleichtern, müssen die Partner — entsprechend ihren gegenüber der Kommission abgegebenen Erklärungen — ihre MPV gemeinschaftsweit zum Verkauf anbieten und eine EG-Betriebserlaubnis für diese Fahrzeuge erlangen. Schließlich verlangt die Kommission im Lichte einschlägiger Erfahrungen von den Partnern, daß diese Vorkehrungen treffen, die ihnen eine problemlose Trennung für den Fall ermöglichen, daß die Kommission einem Antrag auf Verlängerung der Freistellung nicht entsprechen sollte —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gemäß Artikel 85 Absatz 3 EWG-Vertrag wird Artikel 85 Absatz 1 für nicht anwendbar erklärt auf die am 4. Februar 1991 bei der Kommission angemeldete Gründungsvereinbarung zwischen Ford of Europe Inc. (Ford) und der Volkswagen AG (VW) sowie auf die anschließend zu deren Durchführung abgeschlossenen Vereinbarungen.

Artikel 2

Die Freistellung nach Artikel 1 ist mit folgenden Bedingungen und Auflagen verbunden:

A. Bedingungen

1. Die Mutterunternehmen haben in bezug auf die von dem Gemeinschaftsunternehmen (GU) hergestellten Großraumlimousinen (MPV) wenigstens die Unterschiede hinsichtlich der Motoren beizubehalten, die in der Anmeldung beschrieben werden. Ford darf VW-Diesel- und Benzinmotoren in höchstens 25 % seiner MPV im Dreijahresdurchschnitt verwenden.

2. Die Mutterunternehmen haben geeignete Verfahren zu schaffen und Schutzvorkehrungen zu treffen, damit wettbewerblich sensible, nichtöffentliche Informationen nicht den Beschäftigten des anderen Mutterunternehmens zur Kenntnis gelangen. Dies bezieht sich insbesondere auf die jährlichen Marketingprogramme und -strategien, sonstigen vertriebspolitischen Entscheidungen, Groß- und Einzelhandelspreise sowie die Absichten der Mutterunternehmen betreffend die Standardausrüstung und Optionen der Fahrzeuge. Derartige Informationen dürfen nur solchen Beschäftigten des GU zugänglich sein, die für die ordnungsgemäße Funktion des GU verantwortlich sind. Die Beschäftigten, die danach ein berechtigtes Interesse an diesen Informationen haben, müssen eine Vertraulichkeitsvereinbarung unterzeichnen, die sie verpflichtet,

   a) die betreffenden wettbewerblichen Informationen nicht für andere als die mit dem GU verbundenen Zwecke zu verwenden und

   b) diese Information nicht an Beschäftigte des anderen Mutterunternehmens weiterzugeben.

3. Die Entscheidung eines Mutterunternehmens, seine MPV in einem Mitgliedstaat nicht zu vermarkten, bedarf der vorherigen Genehmigung durch die Kommission.

4. Nach Beendigung der GU-Vereinbarung hat jedes Mutterunternehmen alle notwendigen Technologielizenzen (auf Patenten beruhend oder nicht) zu erteilen oder deren Erteilung zu ermöglichen, damit das andere Mutterunternehmen in die Lage versetzt wird, MPV selbständig herzustellen.

5. Die Mutterunternehmen dürfen die Palette der von dem GU herzustellenden Produkte nicht ohne vorherige Genehmigung durch die Kommission auf Fahrzeuge erweitern, die außerhalb des MPV-Marktsegments liegen.

B. Auflagen

1. Das GU ist verpflichtet, der Kommission nach dem ersten Produktionsjahr jährlich einen Bericht über seine Gesamtproduktion an MPV, gegliedert nach

Modell- und Motorspezifikationen, vorzulegen. Ferner hat jedes Mutterunternehmen der Kommission nach dem ersten Produktionsjahr jährlich einen eigenen Bericht vorzulegen, der für jeden Mitgliedstaat der Gemeinschaft den Gesamtabsatz seiner von dem GU produzierten MPV und die entsprechenden (geschätzten) Marktanteile angibt sowie die Gesamtzahl der aus der Gemeinschaft exportierten MPV enthält.

2. Jedes Mutterunternehmen ist verpflichtet,

   a) die Kommission zu unterrichten, bevor sie eine Vereinbarung über

      — den Erwerb von Anteilen an einem neuen Gemeinschaftsvorhaben

      — Investitionen in ein neues Produkt innerhalb eines bestehenden Gemeinschaftsvorhabens

      — künftige gemeinsame Forschungsvorhaben

      im Kraftfahrzeugsektor mit anderen Unternehmen abschließt, sofern dies eine spürbare Auswirkung auf den Wettbewerb im Europäischen Wirtschaftsraum hätte;

   b) die Kommission jährlich über die Durchführung der einzelnen in dieser Entscheidung genannten Bedingungen zu unterrichten.

Als „Mutterunternehmen" sind die Ford Motor Company Inc., USA, und die Volkswagen AG, Deutschland, sowie die ihnen jeweils gehörenden oder von ihnen kontrollierten Unternehmen anzusehen.

Artikel 3

Die Freistellung gilt vom Tag der Anmeldung der Vereinbarung bis zum 31. Dezember 2004.

Artikel 4

Diese Entscheidung ist an folgende Unternehmen gerichtet:

1. Ford of Europe, Incorporated,
   Eagle Way,
   Brentwood,
   GB-Essex CM13 3BW;

2. Volkswagen AG,
   D-W-3810 Wolfsburg.

Brüssel, den 23. Dezember 1992

Für die Kommission

Leon BRITTAN

Vizepräsident