DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 23 dicembre 1992

relativa ad una procedura a norma dell'articolo 85 del Trattato

(IV/33.814 — Ford/Volkswagen)

(I testi in lingua inglese e tedesca sono i soli facenti fede)

(93/49/CEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il Trattato che istituisce la Comunità economica europea,

visto il regolamento del Consiglio n. 17, del 6 febbraio 1962, primo regolamento di applicazione degli articoli 85 e 86 del Trattato (1), quale modificato da ultimo dall'atto di adesione della Spagna e del Portogallo, in particolare gli articoli 6 e 8,

vista la notificazione di un accordo relativo alla fabbricazione di un veicolo polivalente effettuata il 4 febbraio 1991 da Ford of Europe Inc., Brentwood, Regno Unito e Volkswagen AG, Wolfsburg, Germania,

visto l'estratto della notificazione pubblicato (2) a norma dell'articolo 19, paragrafo 3 del regolamento n. 17,

sentito il comitato consultivo in materia di intese e posizioni dominanti,

considerando quanto segue:

I. I FATTI

A. Il procedimento

(1) La presente decisione riguarda un «accordo di costituzione» fra i due fabbricanti di autoveicoli Ford of Europe (Ford) e Volkswagen AG (VW) relativo alla costituzione di un'impresa comune (JV) per lo sviluppo e la produzione di un veicolo polivalente (multi-purpose vehicle — in seguito definito MPV) in Portogallo. Le parti hanno successivamente notificato gli accordi attuativi dell'accordo di costituzione («l'accordo»).

B. Le parti

(2) Ford è una consociata di Ford Motor Company, Dearborn, USA, la cui principale attività consiste nella fabbricazione, nell'assemblaggio e nella vendita di autoveicoli e relativi accessori. Il fatturato mondiale di Ford Motor Company per il 1990 è stato di 97,6 Mrd di USD. Nel 1990 il gruppo Ford si è collocato al quinto posto sul mercato comunitario delle autovetture, con una quota di mercato dell'11,6 %.

(3) VW è stata leader nella Comunità nel 1990 con una quota di mercato del 15,5 % e 2 049 000 unità vendute. Il suo fatturato nel 1990 è stato di 65,3 Mio di DM.

(4) Ford e VW già cooperano nell'ambito di una joint venture nel Sudamerica (Autolatina). Questa cooperazione non prevede la produzione di MPV.

C. L'accordo

(5) L'accordo tra Ford e VW prevede lo sviluppo, la progettazione e la fabbricazione in comune di un MPV. I due partner costituiranno una JV (Autoeuropa) che sarà detenuta in parti uguali e controllata in comune. Ford e VW investiranno nell'intero progetto un totale di circa 2,9 Mrd di USD; tutti i costi relativi allo sviluppo, alla progettazione e alla fabbricazione dell'MPV saranno ripartiti in parti uguali. La JV durerà per almeno 10 anni, ossia per il progettato ciclo di vita dell'MPV.

(6) Lo stabilimento della JV dovrà essere costruito su un terreno rurale vicino a Setubal, Portogallo, e inizierà la sua produzione nel gennaio 1995. Il prodotto sarà principalmente sviluppato da VW in Germania mentre Ford sarà principalmente responsabile per la fabbricazione e la progettazione dello stabilimento. La fabbrica avrà una capacità di 830 unità al giorno, pari ad una produzione annua di 190 000 unità. I partner forniranno entrambi motori e trasmissioni, mentre la maggior parte degli altri componenti sarà acquistata da fornitori esterni.

(7) Le parti hanno convenuto di differenziare i loro MPV per preservare la loro immagine di marca e per rendere le loro versioni distinguibili per i loro

(1) GU n. 13 del 21. 2. 1962, pag. 204/62.
(2) GU n. C 182 del 13. 7. 1991, pag. 8.

clienti. Le differenze saranno fra l'altro le seguenti:

— motori: VW equipaggerà le proprie versioni con i suoi motori e i suoi sistemi di controllo motore. Lo stesso avverrà per le versioni standard di Ford (che rappresenteranno il 75 % circa delle sue vendite di MPV). Sui modelli diesel e sui modelli di prestigio (motori da 2,8 litri) Ford monterà motori VW;

— carrozzeria: per quanto riguarda l'esterno, le differenze riguarderanno l'aspetto frontale (cofano, proiettori, proiettori fendinebbia, griglia del radiatore, emblema della società costruttrice), le fasce laterali decorative, i dischi coprimozzo, le luci posteriori, scritte varie e la vernice metallizzata. Le differenze relative all'interno riguarderanno il cruscotto (colore, strumentazione e grafica), il volante, il pomello del cambio, il tessuto, i colori e le rifiniture dei sedili nonché dei pannelli interni delle porte e di quelli laterali.

I partner produrranno inoltre serie di produzione diverse (VW ne offrirà cinque, Ford tre) e offriranno accessori in opzione diversi (ad esempio, computer di viaggio, tetto scorrevole, aria condizionata).

(8) Ford e VW si sono impegnate ad acquistare dalla joint venture un quantitativo fisso di MPV e di parti (ciascuna la metà della produzione) a prezzi stabiliti in base ad un sistema di «cost plus». Sono inoltre previste penalità qualora non venga acquistato un quantitativo minimo. Ford e VW provvederanno alla distribuzione del veicolo polivalente secondo schemi diversi, in assoluta indipendenza una dall'altra, tramite le loro distinte reti di concessionari in Europa.

D. Il mercato in questione

(9) L'MPV può essere definito come un veicolo destinato al trasporto di sette persone al massimo disposte su tre file, oppure, in via alternativa, di cinque persone con un ampio spazio per i bagagli. I sedili ribaltabili ed estraibili nella seconda e terza fila permettono una grande flessibilità e rendono l'MPV adatto sia al tempo libero che al lavoro. Un MPV può essere riconosciuto dalla carrozzeria e dalle sue caratteristiche, che rendono possibile la sua guida e utilizzazione alla stregua di un'autovettura.

(10) L'MPV colma la lacuna esistente fra le tradizionali autovetture familiari a cinque porte ed i furgoncini. Tuttavia, grazie al maggiore spazio, si può distinguere dalle autovetture familiari per la maggiore comodità offerta quale mezzo di trasporto familiare. Si può inoltre distinguere dai veicoli commerciali, che non sono principalmente progettati per il trasporto di persone, per le sue caratteristiche atte al trasporto di passeggeri e per la minore altezza.

(11) Pertanto, date queste caratteristiche, l'MPV può essere considerato un segmento distinto di mercato, sebbene esista una certa intercambiabilità con gli autoveicoli di altri segmenti vicini.

(12) Ford già offre un MPV con il suo modello «Aerostar» fabbricato negli USA. Le vendite in Europa di questo modello comparativamente vecchio, costruito e venduto con successo sul mercato USA, rimangono trascurabili (meno dell'1 % del segmento di mercato MPV nel 1990). Ford e Nissan attualmente cooperano negli Stati Uniti per sviluppare un nuovo modello che dovrebbe sostituire l'Aerostar sul mercato USA. Inoltre, Ford attua una certa cooperazione con Mazda, di cui detiene anche una partecipazione di minoranza. Mazda è un produttore di MPV, sebbene attualmente non fornisca tali prodotti nella Comunità.

Il modello di VW «Caravelle» non può essere considerato come un vero MPV nel senso sopra descritto. Il «Caravelle» deriva da un veicolo commerciale e non possiede tutte le caratteristiche suddette di un MPV, poiché mancano la comodità, la facilità di guida, la velocità e la flessibilità di un MPV.

(13) Il segmento di mercato MPV è dominato in Europa dalla Renault «Espace», della quale è stata costruita recentemente una versione aggiornata. L'Espace si richiama ad un concetto sviluppato da Matra SA (Matra), che assembla il veicolo e lo distribuisce attraverso la rete di distribuzione Renault con il marchio Renault. Tutti gli altri veicoli concorrenti della Renault «Espace» sono prodotti in Giappone o negli Stati Uniti. Nel 1990 le quote di mercato dei produttori attivi nel segmento MPV nella Comunità erano le seguenti:

— 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) Il segmento di mercato MPV (il cui volume è attualmente inferiore alle 100 000 unità, quantitativo trascurabile rispetto al mercato globale degli autoveicoli) è stato identificato dalla maggior parte degli analisti e dei produttori come un segmento nell'ambito del mercato automobilistico che probabilmente si espanderà notevolmente in Europa nel medio-lungo termine. Tuttavia, il numero totale di vendite nella CEE non dovrebbe superare le 350 000 unità nel 1995.

(15) L'accesso al segmento di mercato può in generale essere considerato come relativamente difficile, visto il notevole investimento necessario sia per lo sviluppo che per la produzione. Una produzione valida sul piano economico richiede inoltre una certa capacità minima che nel presente caso le parti interessate, come anche altri produttori, hanno stimato a più di 110 000 unità all'anno. Tuttavia, attualmente sono allo studio numerosi progetti MPV e prima della fine del secolo si possono prevedere ulteriori accessi al mercato dell'MPV.

E. Aiuti di Stato

(16) Il governo portoghese aveva notificato il suo progetto di concedere un aiuto finanziario alla JV nel giugno 1991. Con una procedura distinta, la Commissione ha deciso di non sollevare obiezioni a norma dell'articolo 92, paragrafo 3 del trattato nei riguardi della misura di aiuto progettata. Matra ha fatto ricorso contro tale decisione davanti alla Corte di giustizia.

II. OSSERVAZIONI DEI TERZI INTERESSATI

(17) A seguito della pubblicazione a norma dell'articolo 19, paragrafo 3 del regolamento n. 17, la Commissione ha ricevuto osservazioni da Matra, che ha inoltre presentato un ulteriore reclamo a norma dell'articolo 3 del regolamento n. 17. Matra sostiene che l'accordo tra Ford e VW viola gli articoli 85 e 86 del trattato e non soddisfa le condizioni per un'esenzione a norma dell'articolo 85, paragrafo 3. Matra sostiene principalmente che l'accordo avrà per effetto una notevole restrizione di concorrenza senza contribuire a promuovere il progresso tecnico o economico, poiché l'MPV progettato dalla JV sarebbe prodotto nell'ambito di metodi di produzione e con una tecnologia comuni e non rappresenterebbe una sostanziale innovazione in materia di produzione. Secondo Matra, l'accordo non potrebbe neanche essere considerato come indispensabile ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 3, poiché Ford e VW sarebbero in grado di accedere al segmento di mercato MPV in maniera indipendente e disporrebbero, in linea di principio, delle risorse finanziarie e della tecnologia necessaria per sviluppare e produrre individualmente un MPV. Inoltre, contrariamente alle dichiarazioni pubblicate nella comunicazione della Commissione del 13 luglio 1991, la produzione di un MPV sarebbe redditizia ben al di sotto di una produzione annua di 110 000 unità. Matra sostiene infine che l'accordo tra Ford e VW viola l'articolo 86 del trattato, poiché la cooperazione condurrebbe ad una posizione dominante delle due società nel segmento di mercato MPV e permetterebbe loro — considerate le economie di scala e l'entità degli aiuti di Stato in causa — di eliminare la concorrenza in tale settore, ad esempio, elevando le barriere all'accesso o attuando un comportamento predatorio che dovrebbe essere ritenuto abusivo.

III. VALUTAZIONE GIURIDICA

A. Articolo 85, paragrafo 1

(18) L'accordo tra Ford e VW avente per oggetto la costituzione di una JV in Portogallo per la produzione in comune di MPV rientra nel campo d'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 1 che, tra l'altro, vieta tutti gli accordi tra imprese che possano pregiudicare il commercio tra Stati membri e che abbiano per oggetto o per effetto di restringere la concorrenza.

(19) Ford e VW sono importanti concorrenti sul mercato europeo e sul mercato mondiale dell'automobile. Entrambe offrono un'ampia gamma di autoveicoli, per la maggior parte concorrenti. In considerazione delle loro capacità finanziarie, tecniche e di ricerca, ciascuna delle due società è, in linea di principio, in grado di produrre un MPV da sola.

(20) Lo sviluppo di nuovi modelli rappresenta uno degli elementi chiave di concorrenza nel settore automobilistico ed è un fattore determinante per il successo di un produttore sul mercato. Qualsiasi accordo tra concorrenti atto a limitare tale attività deve essere considerato come una grave restrizione di concorrenza. Lo sviluppo e la produzione in comune di un MPV da parte di Ford e VW, che implica un enorme investimento delle società madri, e l'obbligo di comperare quantitativi fissi di MPV da JV, significa che nessuna delle due società madri avrebbe un interesse economico ad esercitare un'attività indipendente in questo campo.

(21) La cooperazione tra Ford e VW, inoltre, condurrà ad uno scambio e ad una ripartizione, tra l'altro, del know-how tecnico, il che potrebbe influire sul comportamento in materia di concorrenza dei due

partner nei settori di mercato vicini come quelli delle autovetture familiari o dei furgoncini.

(22) L'accordo pregiudicherà notevolmente il commercio tra Stati membri poiché è stato concluso tra due produttori automobilistici che operano a livello internazionale e riguarda lo sviluppo e la produzione in comune di un prodotto che deve essere venduto in tutta la Comunità.

B. Articolo 85, paragrafo 3

(23) La prevista JV tra Ford VW è caratterizzata dai seguenti elementi:

— il segmento di mercato degli MPV è relativamente piccolo e rimarrà tale almeno a medio termine, malgrado le previsioni favorevoli (punto 14);

— né Ford né VW sono stati finora dei fornitori degni di nota sul mercato degli MPV (paragrafo 12);

— la struttura del segmento in questione è caratterizzata da una chiara posizione di guida di un solo fornitore, non esposto ad alcuna concorrenza valida da parte di altri fornitori europei (punto 13);

— la vettura sarà prodotta in un impianto nuovo e moderno (punto 6);

— la JV avrà effetti estremamente positivi sull'infrastruttura e sull'impiego in una delle regioni più povere della Comunità (punto 36).

Tenuto conto delle circostanze eccezionali di questo caso, l'accordo notificato tra Ford e VW soddisfa le quattro condizioni per un'esenzione a norma dell'articolo 85, paragrafo 3:

1. *Miglioramento della produzione o promozione del progresso tecnico o economico*

(24) La cooperazione rende disponibile un autoveicolo di avanguardia volto a soddisfare le richieste dei consumatori europei e che sarà separatamente offerto dai partner in versioni differenziate in tutta la Comunità.

(25) Entrambe le società dispongono di un ampio know-how nel campo della ricerca e dell'automazione in campo automobilistico. La cooperazione permette ai partner di completare reciprocamente le loro risorse in materia di progettistica e di competenza tecnica. Ciò avrà per effetto un miglioramento nella produzione attraverso la razionalizzazione dello sviluppo e della fabbricazione del prodotto. Il progresso tecnico sarà promosso grazie alla messa in comune delle conoscenze tecniche esistenti e della loro conversione in un MPV significativamente migliorato e, sotto vari aspetti, innovativo. La produzione di MPV nella Comunità sarà migliorata tramite l'instaurazione di un impianto di fabbricazione interamente nuovo e più moderno che si avvale della più recente tecnologia di produzione (per esempio, una linea di montaggio e di saldatura interamente automatizzata, una pressa tandem extra-larga da 1 200 tonnellate, robots). La realizzazione di un nuovo concetto di forniture di componenti permetterà delle consegne controllate mediante elaboratore, che alimenteranno la linea di produzione con scorte minime e ritardi nulli. Per dara ai fornitori principali (che rappresentano oltre 700 componenti differenti) un accesso diretto allo stabilimento, sarà creato nei paraggi un parco industriale di 30 ettari. Questo nuovo concetto mira a diventare il più efficiente «just in time» sistema di componente logistico del mondo, poiché fornirà risultati migliori di quelli dati dal sistema di fornitura dei componenti «Kanban» inventato dai giapponesi.

(26) L'MPV prodotto dalla JV costituisce uno sviluppo continuo di progresso tecnico della produzione nella Comunità. Esso, rispetto ai suoi concorrenti, determinerà nuovi standard nel segmento MPV sotto numerosi aspetti. Il veicolo sarà dotato, tra l'altro, di nuove sospensioni anteriori e posteriori, di un nuovo assale e di un sistema globale di sicurezza. Sarà inoltre considerevolmente migliorato riguardo alle esigenze ambientali; ad esempio, i materiali potenzialmente pericolosi (come CFC, PVC) saranno drasticamente ridotti o totalmente eliminati. Infine, aumenteranno notevolmente le possibilità di riciclo e le prestazioni in materia di emissioni di gas e di consumo.

2. *Congrua parte dell'utile agli utilizzatori*

(27) Il consumatore europeo dovrebbe beneficiarne direttamente dalla joint venture. Per effetto della cooperazione, principalmente grazie ad una tecnologia di produzione sofisticata e ad economie di scala, al consumatore verranno offerte due versioni di un MPV di elevata qualità e di prezzo ragionevole che saranno distribuite nell'intera Comunità attraverso le ampie reti di distribuzione dei

partner. Ford e VW saranno obbligati a far beneficiare il consumatore dell'utile che traggono dall'operazione, poiché, in conseguenza del loro accesso al mercato, che li porrà al livello di altri fabbricanti in un segmento MPV in espansione, si creerà una maggiore concorrenza fra tutti i fornitori, il che porterà ad un segmento di mercato più equilibrato (cfr. punti 37, 38 e 39). Inoltre, con VW e Ford nuovi fabbricanti europei di autoveicoli entreranno in questo segmento di mercato.

3. *Indispensabilità delle restrizioni*

(28) La JV tra due principali fabbricanti di autoveicoli, Ford e VW al fine di produrre un MPV può essere considerata indispensabile per il periodo di esenzione, alla luce delle circostanze eccezionali del presente caso e delle condizioni che la Commissione ritiene necessarie per la concessione di un'esenzione.

(29) È solo mediante l'attuazione della cooperazione che i partner possono offrire in maniera concorrenziale un prodotto di elevata qualità, volto a soddisfare i bisogni specifici dei consumatori europei, in un lasso di tempo comparativamente breve, nel segmento di mercato relativamente nuovo e poco esteso degli autoveicoli MPV. L'esame del caso porta la Commissione ad accettare gli argomenti dei partner secondo i quali i risultati positivi della cooperazione non potrebbero essere ottenuti in altro modo. I partner, ciascuno agendo per proprio conto, non potrebbero sviluppare e produrre l'MPV in Portogallo alle stesse condizioni, in maniera altrettanto rapida ed efficace di quella consentita dalla reciproca cooperazione.

(30) Nessuno dei partner ha attualmente una capacità sufficiente per produrre da solo un autoveicolo come quello sopra descritto. Inoltre, la cooperazione permette loro di integrare le reciproche conoscenze tecniche, poiché un progetto di questo tipo richiede un notevole apporto di manodopera qualificata. A tal fine, Ford metterà a disposizione, tra l'altro, personale specializzato nella progettazione degli impianti, mentre VW potrà fornire in maniera sufficiente personale specializzato nella produzione. Ciò permetterà ai partner di concentrarsi su compiti specifici e di operare così con maggiore efficienza.

(31) I partner hanno presentato alla Commissione i costi totali d'investimento che dovrebbero effettuare se dovessero sviluppare e produrre individualmente un MPV che ciascuno di essi venderebbe in numero di 80-90 000 unità all'anno. Per essere economico, il quantitativo minimo di unità MPV da produrre è stato stimato dalle società interessate a più di 110 000 unità all'anno. Questa cifra, sebbene possa dipendere dalle particolari circostanze di ciascun caso, corrisponde alle dichiarazioni dei concorrenti fornite in un caso analogo concernente il segmento MPV attualmente all'esame della Commissione. Tenendo conto degli investimenti richiesti da ciascuna società per sviluppare e produrre separatamente un MPV, come anche del numero di unità prodotte necessario per raggiungere la redditività, non ci si può aspettare che le società possano ottenere, agendo ciascuno per conto suo, un rendimento ragionevole sulle vendite previste in considerazione della scarsa ampiezza del segmento MPV rispetto ad altri segmenti di mercato. Anche se le società raggiungessero i loro obiettivi di vendita, il progetto comune non dovrebbe produrre utili per numerosi anni, malgrado le economie di scala ed il notevolo aiuto finanziario del governo portoghese.

(32) In tale contesto, la Commissione accetta il punto di vista secondo il quale un accesso soddisfacente al segmento MPV da parte di ciascuno dei partner individualmente non può essere ottenuto mediante un semplice adattamento dei modelli già esistenti di Ford «Aerostar» (che non è stato venduto bene nella Comunità) o di VW «Caravelle». Il modello «Aerostar» è stato inizialmente costruito come un veicolo commerciale e in seguito convertito in un MPV per il mercato US, che differisce sostanzialmente dal segmento di mercato europeo MPV. Grazie soprattutto alla rete stradale molto progredita, alle più ampie facilità di parcheggio e al più basso costo dei combustibili, i consumatori US sono notevolmente meno interessati ai problemi di parcheggio e di traffico e alle caratteristiche dinamiche e di manovrabilità di un MPV. Pertanto, il modello «Aerostar» non può soddisfare le esigenze specifiche dei consumatori europei che richiedono, fra l'altro, una carrozzeria aerodinamica, motori più rapidi e più piccoli, un consumo ridotto, una maggiore manovrabilità, motori diesel efficienti e versioni con la guida a destra. Questi aspetti richiederebbero un concetto interamente nuovo che non può essere ottenuto mediante un semplice adattamento. Lo stesso vale per il modello «Caravelle», comparativamente più ampio e più pesante (fino a nove posti) che avrebbe bisogno di una sostanziale riprogettazione per perdere la sua immagine di furgone leggero ed essere dotato delle caratteristiche tipiche di un MPV, specialmente

per quanto riguarda la manovrabilità, che rende l'MPV simile ad un'autovettura.

Infine, per ragioni analoghe non è possibile produrre un MPV del tipo progettato mediante un semplice adattamento dei modelli giardinetta già esistenti (ad esempio Passat, Sierra). In particolare, lo chassis dei modelli giardinetta è troppo stretto e troppo corto per le caratteristiche fondamentali di un MPV (posti seduti fino a sette persone in tre file, peso lordo notevolmente più elevato).

(33) Questa valutazione del progetto comune Ford/VW non è influenzata dal fatto che Matra, come anche alcuni produttori giapponesi, hanno potuto accedere al segmento di mercato dell'MPV individualmente, poiché la loro situazione non è paragonabile a quella delle parti che hanno costituito la joint venture.

Sin dalla metà degli anni '80, quando il modello «Espace» è stato introdotto sul mercato ed è stato sviluppato il segmento MPV, Matra ha sempre detenuto una forte posizione di leader, con una quota superiore al 50 % delle vendite, a fronte delle quali si trovava soltanto una limitata concorrenza di fornitori non europei, e ha sempre distanziato di molto i suoi più vicini concorrenti (vedasi punto 13). La sua posizione le ha permesso di operare con redditività malgrado la sua produzione annuale comparativamente bassa. Inoltre, Matra ha dovuto attuare una cooperazione con Renault per la distribuzione dei suoi autoveicoli. Renault fornisce inoltre componenti chiave dell'«Espace».

I fornitori giapponesi si trovano in una situazione diversa, poiché possono profittare di notevoli economie di scala grazie all'ampio e molto chiuso mercato nazionale. I modelli MPV giapponesi costituiscono sotto alcuni aspetti un compromesso fra le differenti esigenze dei mercati europeo e statunitense. Per tale motivo, e grazie alle loro strategie di prezzi competitivi, i giapponesi possono vendere un certo quantitativo di MPV in Europa. Tuttavia molte più unità vengono vendute negli USA, che costituiscono il maggiore mercato MPV del mondo.

(34) Le restrizioni di concorrenza provocate dalla cooperazione tra Ford e VW sono limitate a quanto è indispensabile per il funzionamento della JV. Entrambi i partner sono liberi per quanto riguarda la distribuzione dei loro MPV, che saranno venduti separatamente con i loro rispettivi marchi e in versioni differenziate. I partner possono utilizzare tutti i diritti di proprietà intellettuale indipendentemente e sono liberi di modificare la carrozzeria dei loro modelli senza darne comunicazione all'altro partner. Tuttavia, al fine di ottenere e assicurare un minimo di concorrenza, di mantenere un certo livello di differenziazione del prodotto e di limitare eventuali effetti indotti della cooperazione, la Commissione intende imporre un certo numero di condizioni e oneri (cfr. punto 41). La Commissione intende inoltre riconsiderare la sua decisione tenendo conto dello sviluppo del segmento MPV dopo il periodo di esenzione.

(35) La cooperazione tra Ford e Nissan in materia di MPV prevede esplicitamente il diritto dei partner di commercializzare il prodotto in tutto il mondo. Ford intende offrire un certo numero di tali MPV ai consumatori della Comunità nella fascia superiore del segmento di mercato MPV. Nissan ha inoltre recentemente introdotto, con il suo modello «Serena», un altro MPV nella Comunità. La cooperazione esistente tra Ford e Mazda non esclude la concorrenza reciproca nel settore MPV, come è dimostrato da un reclamo in materia di dumping negli USA da parte di Ford e di altri contro i produttori giapponesi di MPV, ivi compresa Mazda.

(36) Ai fini della valutazione del presente caso, la Commissione tiene inoltre conto del fatto che il progetto costituisce il maggiore investimento singolo estero mai effettuato in Portogallo. Si ritiene che esso porti, fra l'altro, alla creazione di circa 5 000 posti di lavoro e crei indirettamente fino a 10 000 posti di lavoro, mediante altri investimenti nell'industria delle forniture. Il progetto contribuisce quindi alla promozione di uno sviluppo armonioso della Comunità e alla riduzione delle disparità regionali, il che costituisce una delle finalità fondamentali del trattato. Esso promuove inoltre l'integrazione europea di mercato poiché vincola più strettamente il Portogallo alla Comunità attraverso una delle sue principali industrie. Ciò non sarebbe sufficiente ai fini di un'esenzione qualora non venissero soddisfatte le condizioni dell'articolo 85, paragrafo 3, ma si tratta di un elemento di cui la Commissione ha tenuto conto.

4. *Eliminazione della concorrenza per una parte sostanziale dei prodotti di cui trattasi*

(37) La cooperazione tra Ford e VW non porterà ad un'eliminazione della concorrenza nel segmento MPV. Tenuto conto della posizione leader della Renault «Espace», essa stimolerà al contrario la concorrenza mediante la creazione di una scelta addizionale in questo campo e promuoverà in de-

finitiva una struttura più equilibrata del segmento di mercato MPV. Inoltre, l'ulteriore penetrazione del segmento da parte di produttori giapponesi e di altri nuovi operatori provocherà una maggiore concorrenza in materia di prezzi e qualità nei prossimi cinque o dieci anni.

(38) In considerazione del fatto che la concorrenza sui mercati automobilistici europei ha luogo anche a livello della distribuzione, la Commissione considera che la differenziazione del prodotto e i margini di profitto nel segmento MPV lasceranno un margine sufficiente per un certo grado di concorrenza tra Ford e VW malgrado il fatto che esse acquisteranno le loro versioni MPV dalla JV, in linea di principio allo stesso prezzo. La differenziazione del prodotto ottenuta nella produzione dell'MPV relativamente agli elementi sia estetici che tecnici — e che sarà ulteriormente estesa — è considerata dalla Commissione come il minimo necessario per garantire che Ford e VW possano sviluppare la loro propria identità e attuare le loro strategie singole di vendita nel settore MPV. Si può ritenere che Ford e VW entreranno in concorrenza diretta almeno per i motivi che seguono. In primo luogo, i partner sono incentivati a aumentare i profitti mediante l'aumento delle vendite, poiché l'accordo non prevede la ripartizione dei profitti. In secondo luogo, la strategia dei fabbricanti automobilistici è quella di offrire ai loro clienti l'intera gamma di prodotti per stabilire o rafforzare la fedeltà alla marca e non soltanto ad un modello. Questa concorrenza globale obbligherà Ford e VW a competere direttamente anche nel segmento MPV.

C. **Articolo 86**

(39) L'articolo 86 si applica solo quando delle imprese abusano della loro già esistente posizione dominante. Nel caso di specie, i partner non detengono una posizione dominante nel segmento MPV. E se anche tale posizione esistesse, il semplice rischio di un abuso — come preteso da Matra — non giustificherebbe l'applicazione dell'articolo 86. Nonostante ciò e per i motivi che precedono, la cooperazione tra Ford e VW non porterà ad una posizione dominante ai sensi dell'articolo 86 del trattato.

Alla luce delle condizioni di concorrenza nel segmento MPV non è probabile che la cooperazione, malgrado l'aiuto di Stato concesso al progetto e le economie di scala risultanti dal progetto stesso, creerà in materia di concorrenza vantaggi tali da permettere a Ford e VW di ostacolare il mantenimento di un'effettiva concorrenza dando loro il potere di comportarsi in maniera indipendente rispetto ai concorrenti che operano nel settore MPV. In tale contesto, la Commissione — contrariamente all'asserzione di Matra — non considera, malgrado alcune incertezze relative alla varie previsioni sulla domanda di MPV nella Comunità, che l'offerta eccederà notevolmente la domanda per un periodo significativo di tempo da ora alla fine del secolo. Anche se ciò dovesse accadere, nel presente caso le sovraccapacità potrebbero solo portare ad una maggiore concorrenza senza creare nuove posizioni dominanti. La Renault «Espace» è stata il prodotto leader nel segmento MPV dalla sua introduzione nella metà degli anni '80. Grazie alla sua qualità e alla sua reputazione, essa ha sempre guidato il segmento con un netto distacco rispetto ai suoi più vicini concorrenti. Sulla base di una cooperazione rafforzata con Renault, Matra svilupperà e offrirà un nuovo tipo di Espace nel 1995 e rimarrà quindi un importante concorrente nel segmento MPV. Ford e VW insieme ad altri fornitori (nuovi operatori e produttori giapponesi) assicureranno un effettivo grado di concorrenza nel segmento di mercato degli MPV.

(40) Per i motivi succitati (cfr. in particolare punti 23 e segg.) le osservazioni presentate alla Commissione da Matra, che ha inoltre sviluppato il suo punto di vista nell'audizione orale del 15 giugno 1992 in risposta alla nota della Commissione del 13 luglio 1991, non danno luogo ad alcuna altra valutazione dell'accordo notificato diversa da quella suesposta.

D. **Articoli 6 e 8 del regolamento n. 17**

(41) A norma dell'articolo 8, paragrafo 1 del regolamento n. 17, una decisione in applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3 del trattato si riferisce ad un periodo determinato e può essere sottoposta a condizioni ed oneri. A norma dell'articolo 6, paragrafo 1 del medesimo regolamento, la Commissione deve indicare la data a decorrere dalla quale la decisione prende effetto. Conformemente a tale articolo, nel caso presente la decisione può prendere effetto a decorrere dalla data di notificazione, ossia dal 4 febbraio 1991. Tenendo conto di tutte le circostanze del presente caso e, in particolare, per permettere agli elevati investimenti delle parti interessate di diventare redditizi, la decisione deve coprire un periodo di dieci anni dopo l'inizio della produzione, periodo che corrisponde approssimativamente al ciclo di vita di un MPV. Tale decisione va subordinata ad un certo numero di condizioni ed oneri che la Commissione ritiene di dover imporre per svolgere il suo ruolo a norma dell'articolo 8, paragrafo 3 del regolamento n. 17, come anche per garantire l'esistenza delle condi-

zioni preventive per una decisione a norma dell'articolo 85, paragrafo 3 nel caso in esame. In tale contesto la Commissione tiene conto del fatto che il mercato automobilistico è caratterizzato non soltanto da una fitta rete di relazioni tra fornitori nel settore componentistico, ma anche e soprattutto da un incremento delle cooperazioni orizzontali, compresa la produzione in comune di autoveicoli. Inoltre un certo numero di fornitori detiene delle partecipazioni nelle società concorrenti. Tali condizioni/oneri debbono garantire, fra l'altro, che sia mantenuto un certo livello di differenziazione del prodotto, per consentire ai partner di farsi una concorrenza reciproca a livello della distribuzione (cfr. punto 38). In particolare, la Commissione considera che i motori, in quanto componenti vitali dell'MPV, devono essere diversi. Date le circostanze speciali del presente caso, è stato tuttavia accettato che Ford acquisisca una certa percentuale di motori specifici VW per un periodo di tempo limitato. I partner devono inoltre essere liberi di ordinare alla JV i quantitativi che ritengono necessari, indipendentemente l'uno dall'altro.

Per limitare i potenziali effetti negativi del progetto comune sulla concorrenza globale fra i partner, la Commissione ritiene opportuno obbligarli a prendere talune precauzioni concernenti lo scambio di informazioni sensibili fra ciascuno di essi e la JV. Tenendo presente la citata situazione nel mercato automobilistico, i partner devono inoltre informare la Commissione sulla loro futura cooperazione con altri fabbricanti automobilistici o fornitori come anche sull'uso di licenze acquisite in rapporto con il progetto. Per evitare una compartimentazione del mercato e per facilitare ai consumatori gli acquisti di MPV da altri Stati membri, i partner devono secondo gli impegni presi con la Commissione, offrire i loro MPV in tutta la Comunità e richiedere per tali veicoli una registrazione di tipo comunitario. Infine, sulla base della sua esperienza, la Commissione invita i partner a prevedere la loro effettiva separazione qualora l'esenzione non venisse prorogata,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

A norma dell'articolo 85, paragrafo 3 del trattato CEE le disposizioni dell'articolo 85, paragrafo 1 sono dichiarate inapplicabili agli accordi di «costituzione» tra Ford of Europe Inc. («Ford») e Volkswagen AG («VW»), notificati il 4 febbraio 1991, come anche agli accordi firmati successivamente in esecuzione del succitato accordo.

Articolo 2

L'esenzione concessa all'articolo 1 è subordinata alle seguenti condizioni/oneri:

A. Condizioni

1. Le società madri manterranno tra i modelli MPV prodotti dall'impresa comune almeno le differenze nei motori descritte nella notificazione. Ford non può utilizzare motori VW diesel e a benzina per più del 25 % dei suoi modelli MPV durante ogni periodo di tre anni.

2. Le società madri prenderanno disposizioni appropriate per garantire che le informazioni confidenziali, ivi comprese le informazioni sui quantitativi annui richiesti, sui programmi e sulle strategie di commercializzazione, sulle politiche di distribuzione, sui prezzi all'ingrosso o al dettaglio, sui propri progetti relativi alle caratteristiche standard o opzionali, non giungano a conoscenza dei dipendenti dell'altra società madre, bensì soltanto di quei dipendenti dell'impresa comune che debbono conoscerle per assicurare il corretto funzionamento della stessa. I dipendenti che devono conoscere tali informazioni dovranno sottoscrivere un impegno di riservatezza mediante il quale si obbligano

   a) a non utilizzare tali informazioni a scopi diversi da quelli connessi all'impresa comune, e

   b) a non comunicarle ai dipendenti dell'altra società madre.

3. Qualsiasi proposta di una società madre di non commercializzazione del suo modello MPV in uno Stato membro dovrà essere preventivamente approvata dalla Commissione.

4. Dopo la scadenza dell'accordo costitutivo dell'impresa comune, ciascuna società madre dovrà concedere o procurare la concessione di tutte le licenze tecniche (anche non brevettuali), necessarie per permettere all'altra società madre di continuare a fabbricare i modelli MPV separatamente.

5. Le società madri non possono ampliare la gamma di prodotti da produrre da parte dell'impresa comune dal modello MPV ad altre categorie di veicoli, senza l'approvazione preventiva della Commissione.

B. Oneri

1. Dopo il primo anno di produzione, l'impresa comune presenterà alla Commissione una relazione annuale che indicherà la sua produzione totale di MPV ripar-

tita per modello e motore. Inoltre, dopo il primo anno di produzione, ciascuna delle società madri presenterà alla Commissione una relazione annuale separata nella quale dovranno risultare le vendite globali di MPV prodotti dall'impresa comune ripartite per Stato della Comunità e una stima delle sue quote di mercato in ciascuno Stato membro, più le sue esportazioni totali di MPV in paesi terzi.

2. Ciascuna società madre è obbligata:

a) ad informare preventivamente la Commissione di ogni accordo concernente:

— l'acquisto di una partecipazione in ogni nuova attività comune,

— degli investimenti in una nuova gamma di prodotti realizzati nel quadro di un'attività comune già in atto,

— ogni nuovo progetto di ricerca in comune,

nel settore automobilistico con ogni altra impresa, suscettibile di avere un effetto sensibile sulla concorrenza all'interno dello spazio economico europeo;

b) a presentare annualmente alla Commissione una relazione sull'applicazione di ciascuna di queste condizioni.

Per «Società madri» si intendono Ford Motor Company Inc., USA, e Volkswagen AG, Germania, nonché il gruppo di società possedute o controllate da ciascuna di esse.

Articolo 3

L'esenzione ha effetto dalla data di notificazione dell'accordo fino al 31 dicembre 2004.

Articolo 4

Sono destinatarie della presente decisione:

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

2. Volkswagen AG
D-W-3810 Wolfsburg

Fatto a Bruxelles, il 23 dicembre 1992.

Per la Commissione

Leon BRITTAN

Vicepresidente