# BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

**van 23 december 1992**

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

**(IV/33.814 — Ford/Volkswagen)**

**(Slechts de teksten in de Duitse en in de Engelse taal zijn authentiek)**

(93/49/EEG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap,

Gelet op Verordening nr. 17 van de Raad van 6 februari 1962, eerste verordening over de toepassing van de artikelen 85 en 86 van het Verdrag [1], laatstelijk gewijzigd bij de Akte van Toetreding van Spanje en Portugal, en met name op de artikelen 6 en 8,

Gezien de op 4 februari 1991 door Ford of Europe Inc., Brentwood, Verenigd Koninkrijk, en Volkswagen AG, Wolfsburg, Duitsland, gedane aanmelding van een overeenkomst betreffende polyvalente motorvoertuigen,

Na bekendmaking van het essentiële gedeelte van deze aanmelding [2] overeenkomstig artikel 19, lid 3, van Verordening nr. 17,

Na raadpleging van het Raadgevend Comité voor mededingingsregelingen en economische machtsposities,

Overwegende hetgeen volgt:

## I. DE FEITEN

### A. De procedure

(1) Deze beschikking heeft betrekking op een „oprichtingsovereenkomst" tussen de twee automobielfabrikanten Ford of Europe (Ford) en Volkswagen AG (VW) betreffende de oprichting van een gemeenschappelijke onderneming („joint venture") (GO) met het oog op de ontwikkeling en de produktie van een polyvalente wagen (PW) in Portugal. De partijen hebben vervolgens ter uitvoering van de oprichtingsovereenkomst („de overeenkomst") „joint venture"-overeenkomsten voorgelegd.

### B. De partijen

(2) Ford is een dochteronderneming van Ford Motor Company, Dearborn, Verenigde Staten, waarvan de activiteiten met name betrekking hebben op de fabricage, montage en verkoop van motorvoertuigen en onderdelen daarvan. De omzet van Ford Motor Company in de gehele wereld bedroeg in 1990 97,6 miljard US-dollar. In 1990 stond het Ford-concern op de vijfde plaats op de markt van de Gemeenschap voor personenwagens met een marktaandeel van 11,6 %.

(3) VW stond in 1990 in de Gemeenschap als automobielfabrikant op de eerste plaats met een marktaandeel van 15,5 %, hetgeen neerkomt op een afzet van 2 049 000 wagens. De omzet in 1990 bedroeg 65,3 miljard DM.

(4) Ford en VW werken reeds samen in een „joint venture" in Zuid-Amerika (Autolatina). In het kader van deze samenwerking worden geen PW's geproduceerd.

### C. De overeenkomst

(5) In de oprichtingsovereenkomst verbinden Ford en VW zich tot gezamenlijke ontwikkeling, technische uitvoering en fabricage van een PW. De twee partners zullen met gelijke deelneming van beiden een GO (Autoeuropa) oprichten, die onder hun gezamenlijke zeggenschap staat. Ford en VW zullen in totaal ongeveer 2,9 miljard US-dollar in het gehele project investeren; alle kosten met betrekking tot de ontwikkeling, de technische uitwerking en de fabricage van de PW zullen door beide gelijkelijk worden gedragen. Het is de bedoeling dat de GO op zijn minst gedurende de gehele, op ongeveer tien jaar geraamde levenscyclus van de PW's blijft voortbestaan.

(6) De fabriek waar de GO zal worden ondergebracht, wordt op het vrije veld nabij Setúbal, Portugal, gebouwd en zal in januari 1995 met de fabricage van de PW's beginnen. De produktontwikkeling zal overwegend door VW in Duitsland worden uitgevoerd, terwijl Ford hoofdverantwoordelijke zal zijn voor de fabricage en voor de produktielijn. De GO zal een capaciteit van 830 wagens per dag hebben, hetgeen neerkomt op een jaarproduktie van 190 000 wagens. Beide partijen zullen motoren en transmissies leveren. De meeste overige onderdelen zullen bij toeleveranciers worden aangekocht.

(7) De partijen zijn overeengekomen in hun PW's verschillen aan te brengen ten einde hun merkimago in stand te houden en om hun modellen

[1] PB nr. 13 van 21. 2. 1962, blz. 204/62.
[2] PB nr. C 182 van 13. 7. 1991, blz. 8.

PW voor hun klanten herkenbaar te maken. De produktiedifferentiatie betreft onder andere:

— motoren: VW zal al haar modellen met haar eigen motoren en motorregelsystemen uitrusten. Ford zal voor haar standaardmodellen (naar schatting 75 % van haar totale PW-afzet) hetzelfde doen. Voor de overige diesel- en topmodellen (2,8 liter-motoren) zal Ford haar voertuigen van VW-motoren voorzien;

— vormgeving: wat de buitenzijdse vormgeving betreft, zal de differentiatie betrekking hebben op het vooraanzicht (motorkap, koplampen, mistlampen, radiatorgrille en ondernemingslogo), zijstrips, wieldoppen, achterlichten, applicatiewerk en ook metaalkleur. De differentiatie in de binnenvormgeving zal tot uiting komen in het instrumentenpaneel (kleur, instrumenten en grafisch ontwerp), stuurwiel, versnellingspook, stof en kleur van de stoelbekleding, van de binnenbekleding van de portieren en van de bekleding van de zijwanden.

Voorts zal de samenstelling van het assortiment verschillen (VW zal vijf series op de markt brengen en Ford drie) en zullen de partners verschillende extra's als optie aanbieden (bij voorbeeld tripcomputer, schuifdak, air-conditioning).

(8) Ford en VW hebben zich ertoe verbonden vaste hoeveelheden (normaal elk de helft van de GO-produktie) PW's en onderdelen van de GO op „cost plus"-basis af te nemen, en „boetes" te betalen indien de minimumhoeveelheden niet worden afgenomen. De partners zijn geheel vrij voor wat de distributie van de voertuigen betreft. Zij zullen hun respectieve PW's onafhankelijk van elkaar met inschakeling van hun eigen dealernetten en onder hun eigen merknaam verkopen.

## D. De relevante markt

(9) Een PW kan worden beschreven als een motorvoertuig dat is ontworpen om tot zeven, op drie rijen gezeten personen of, als andere mogelijkheid, vijf personen te kunnen vervoeren met aanzienlijke ruimte voor bagage. Wegklap- en uitneembare stoelen op de tweede en de derde rij bieden een grote mate van flexibiliteit die de PW zowel voor vrijetijds- als voor beroepsmatig verkeer geschikt maken. Een PW valt te herkennen aan zijn aparte vormgeving en specifieke kenmerken die ervoor zorgen dat rijcomfort en bestuurbaarheid ervan met de voor personenwagens geldende niveaus overeenkomen.

(10) De PW vult de leemte op tussen de traditionele vijfdeurs-stationcars en lichte bestelwagens. De PW kan niettemin, dank zij de efficiëntere ruimteindeling, in het algemeen door het grotere „gezinswagen"-comfort van stationwagens worden onderscheiden. De PW kan voorts van bestelwagens, die niet in eerste instantie voor personenvervoer zijn bedoeld, worden onderscheiden doordat de PW de kenmerken van een personenwagen heeft en de hoogte ervan geringer is.

(11) Derhalve vormt de PW door zijn specifieke produktkenmerken een betrekkelijk nieuw en afzonderlijk marktsegment, alhoewel er met automodellen uit aangrenzende marktsegmenten een zekere mate van uitwisselbaarheid bestaat.

(12) Ford biedt al een PW aan met zijn in de Verenigde Staten gefabriceerde model „Aerostar". Van dit betrekkelijk oude model, dat voor de Amerikaanse markt was gebouwd en daar met succes werd verkocht, zijn in Europa echter steeds zeer weinig exemplaren verkocht (minder dan 1 % van het marktsegment voor PW's in 1990). Ford en Nissan werken op het ogenblik in de Verenigde Staten samen voor de ontwikkeling van een opvolger van de „Aerostar" voor de Amerikaanse markt. Daarnaast heeft Ford een samenwerkingsverband met Mazda, waarin Ford tevens een minderheidsdeelneming heeft. Mazda is producent van PW's, maar levert thans deze produkten niet in de Gemeenschap.

Het model „Caravelle" van VW kan niet als een werkelijke PW, zoals hierboven beschreven, worden beschouwd. De Caravelle is een van een bestelwagen afgeleid model en bezit niet alle eerdervermelde kenmerken van een PW, waarbij als belangrijkste factoren het comfort, de bestuurbaarheid en de snelheid van een personenwagen alsook de flexibiliteit van een PW ontbreken.

(13) Het marktsegment voor PW's in Europa wordt gedomineerd door de Renault „Espace", waarvan kort geleden een vernieuwde versie op de markt is gebracht. De „Espace" is terug te voeren op een concept dat is ontwikkeld door Matra SA (Matra) dat deze PW monteert en over het distributienet van Renault en onder de naam van deze laatste verkoopt. Alle andere met de Renault „Espace" concurrerende modellen worden hetzij in Japan hetzij in de Verenigde Staten geproduceerd. In 1990 bedroeg het marktaandeel van de deelnemers in het marktsegment voor PW's in de Gemeenschap:

| | |
|---|---|
| — 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) Het marktsegment voor PW's (met een huidige omvang van minder dan 100 000 eenheden, hetgeen een te verwaarlozen hoeveelheid is in vergelijking met de totale markt voor auto's) wordt door de meeste waarnemers en fabrikanten beschouwd als een segment van de automobielmarkt dat op middellange tot lange termijn waarschijnlijk nog een aanzienlijke groei zal kennen. De totale afzet in de Gemeenschap zal tegen 1995 naar verwachting evenwel niet meer dan 350 000 eenheden bedragen.

(15) De toegang tot dit marktsegment mag over het algemeen als vrij moeilijk worden beschouwd, gelet op de aanzienlijke investeringen welke zowel de ontwikkeling als de produktie vergen. Voor een economisch rendabele produktie is voorts een zekere minimumcapaciteit vereist, die door de bij deze zaak betrokken partijen, en door andere fabrikanten, op meer dan 110 000 eenheden per jaar is geschat. Niettemin worden op dit ogenblik verscheidene projecten voor PW's bestudeerd en het valt te verwachten dat vóór het einde van deze eeuw nog meer hun entree op het marktsegment voor PW's zullen maken.

### E. Overheidssteun

(16) De Portugese Regering had in juni 1991 kennis gegeven van haar voornemen om aan de GO financiële steun te verstrekken. De Commissie besloot in een afzonderlijke procedure tegen de voorgenomen steunmaatregel op basis van artikel 92, lid 3, van het Verdrag geen bezwaar te maken. Tegen dit besluit heeft thans Matra bij het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen beroep aangetekend.

## II. OPMERKINGEN VAN DERDEN

(17) Na de bekendmaking overeenkomstig artikel 19, lid 3, van Verordening nr. 17 ontving de Commissie opmerkingen van Matra, die terzelfder tijd op grond van artikel 3 van Verordening nr. 17 tegen het project een afzonderlijke klacht indiende. Matra is van oordeel dat de overeenkomst tussen Ford en VW een inbreuk vormt op de artikelen 85 en 86 van het Verdrag en niet aan de voorwaarden voor vrijstelling uit hoofde van artikel 85, lid 3, voldoet. Hierbij voert Matra voornamelijk aan dat de overeenkomst een aanzienlijke beperking van de concurrentie tot gevolg zal hebben zonder bij te dragen tot verbetering van de technische of economische vooruitgang, omdat de PW die de GO in produktie wil nemen, met gebruikmaking van gemeenschappelijke produktiemethoden en technologie zou worden geproduceerd en geen produktinnovatie van enige betekenis zou vormen. Voorts kan de overeenkomst niet worden beschouwd als onmisbaar in de zin van artikel 85, lid 3, omdat Ford en VW in staat moeten zijn onafhankelijk van elkaar op het marktsegment voor PW's door te dringen. Beide ondernemingen moeten in beginsel over zowel de financiële middelen als de vereiste technologie beschikken om elk afzonderlijk een PW te kunnen ontwikkelen en produceren. In tegenstelling met hetgeen in de bekendmaking van de Commissie van 13 juli 1991 werd opgemerkt, zou de produktie van een PW al ver onder een jaarlijkse produktie van 110 000 eenheden rendabel worden. Voorts beweert Matra dat de overeenkomst tussen Ford en VW een inbreuk vormt op artikel 86 van het Verdrag. De samenwerking zou tot een machtspositie van de beide ondernemingen in het marktsegment voor PW's leiden en zou hen — gelet op de schaalvoordelen en de omvang van de desbetreffende overheidssteun — in de gelegenheid stellen de concurrentie in deze sector uit te schakelen, bij voorbeeld door de belemmeringen voor de toegang tot het marktsegment te vergroten of door agressief gedrag dat als misbruik zou moeten worden beschouwd.

## III. JURIDISCHE BEOORDELING

### A. Artikel 85, lid 1

(18) De overeenkomst tussen Ford en VW inzake de oprichting van de GO in Portugal voor de gezamenlijke ontwikkeling en produktie van PW's valt binnen het toepassingsgebied van artikel 85, lid 1, dat onder meer alle overeenkomsten tussen ondernemingen verbiedt welke de handel tussen de Lid-Staten ongunstig kunnen beïnvloeden en ertoe strekken of ten gevolge hebben dat de mededinging wordt verhinderd.

(19) Ford en VW zijn belangrijke concurrenten op de automarkt, zowel die van de Europese Gemeenschap als elders ter wereld; beide merken bieden een breed en voor het merendeel concurrerend gamma motorvoertuigen. Gelet op hun financiële en technische capaciteiten en op hun capaciteiten op onderzoekgebied kan elk van beide in beginsel zelf een PW produceren.

(20) De ontwikkeling van nieuwe modellen is een van de sleutelelementen van de concurrentie in de automobielsector en bepalend voor het succes van een fabrikant op de markt. Overeenkomsten tussen concurrenten die een beperkende uitwerking op deze activiteit kunnen hebben, moeten als een ernstige beperking van de concurrentie worden beschouwd. De gemeenschappelijke ontwikkeling en produktie van een PW door Ford en VW, die een enorme investering door de moedermaatschappijen vergen en waaraan bovendien de verplichting is verbonden vaste hoeveelheden PW's van de GO af te nemen, betekent dat geen van beide moedermaatschappijen bij onafhankelijke activiteiten op dit gebied enig economisch belang zou hebben.

(21) De samenwerking tussen Ford en VW zal tevens tot gevolg hebben dat onder andere technische

kennis op grote schaal wordt uitgewisseld en gedeeld, hetgeen voor het concurrerend gedrag van de twee partners in aangrenzende marktsegmenten, zoals die voor stationwagens of voor lichte bestelwagens, ongunstige gevolgen zou kunnen hebben.

(22) De overeenkomst zal de handel tussen de Lid-Staten aanmerkelijk ongunstig beïnvloeden aangezien zij is gesloten tussen twee automobielfabrikanten die internationaal actief zijn, en betrekking heeft op de gemeenschappelijke ontwikkeling en fabricage van een overal in de Gemeenschap te verkopen produkt.

**B. Artikel 85, lid 3**

(23) De voorgenomen GO tussen Ford en VW heeft de volgende kenmerken:

— het marktsegment voor PW's heeft een relatief laag volume en dit zal, ten minste op middellange termijn, ondanks de gunstige verwachtingen zo blijven (zie punt 14);

— noch Ford noch VW zijn tot op heden in het marktsegment voor PW's leveranciers van enige betekenis (zie punt 12);

— de structuur van het betrokken marktsegment wordt gekenmerkt door de uitgesproken leidende positie van een leverancier die geen belangrijke concurrentie van (andere) Europese leveranciers ondervindt (zie punt 13);

— de wagen zal gebouwd worden in een nieuwe, moderne fabriek (zie punt 6);

— de GO zal bijzonder gunstige gevolgen hebben voor de infrastructuur en de werkgelegenheid in een van de armste regio's van de Gemeenschap (zie punt 36).

Rekening houdend met de uitzonderlijke omstandigheden van deze zaak, voldoet de aangemelde overeenkomst tussen Ford en VW aan de vier voorwaarden voor ontheffing overeenkomstig artikel 85, lid 3:

1. *Verbetering van de produktie van goederen of verbetering van de technische of economische vooruitgang*

(24) Door de samenwerking komt een geavanceerd motorvoertuig ter beschikking dat op de behoeften van de Europese consument is toegesneden en dat door de partners afzonderlijk en in van elkaar te onderscheiden versies in de gehele Gemeenschap zal worden aangeboden.

(25) De beide ondernemingen beschikken over een uitgebreide kennis op het gebied van zowel onderzoek als motorvoertuigautomatisering. Door de samenwerking kunnen de partners elkaar aanvullen voor wat hun technisch potentieel en deskundigheid betreft. Hierdoor zal de produktie van goederen worden verbeterd door rationalisering van de produktontwikkeling en -fabricage. De technische vooruitgang zal worden bevorderd, dank zij de samenvoeging van de bestaande technische kennis en de omzetting daarvan in een aanmerkelijk verbeterde en in verschillende opzichten innoverende PW. De produktie van PW's in de Gemeenschap zal worden verbeterd door de bouw van een volledig nieuwe en uiterst moderne fabriek waar de meest recente produktietechnologie wordt gebruikt (bij voorbeeld een volautomatische montagelijn en lasstraat, een extra brede 1 200 ton tandempers en robots). Op grond van een nieuw concept voor de toevoer van onderdelen zal computergestuurde levering aan de produktielijn met een minimum aan voorraden en zonder vertraging kunnen gebeuren. Er komt een industriezone van 30 ha naast de fabriek om de belangrijkste leveranciers (die meer dan 700 verschillende onderdelen afleveren) rechtstreeks toegang tot de fabriek te bieden. Dit nieuwe concept moet het efficiëntste logistieke systeem voor de toevoer van onderdelen („Just in time") ter wereld worden en tot betere resultaten leiden dan „Kanban", het in Japan uitgevonden systeem voor onderdelentoevoer.

(26) De PW die door de GO wordt gefabriceerd, is het produkt van een ononderbroken ontwikkeling van de technische vooruitgang bij de produktie binnen de Gemeenschap en stelt in vergelijking met zijn concurrenten in het marktsegment voor polyvalente wagens in verschillende opzichten nieuwe maatstaven. Het motorvoertuig zal onder meer worden uitgerust met een nieuw ontwikkeld voor/achter-ophangingssysteem, een nieuwe as en nieuw zonnedak-ontwerp alsook een volledig systeem voor de beveiliging van de inzittenden. Voorts zal het voertuig aanmerkelijk worden verbeterd ten aanzien van de milieuvereisten: bij voorbeeld potentieel gevaarlijke stoffen (zoals CFK's en PVC) in het eindprodukt zullen of wel ingrijpend worden verminderd of wel volledig worden afgeschaft. Daarnaast zullen de mogelijkheden voor recycling aanzienlijk worden uitgebreid en bovendien ligt het in de bedoeling dat de PW, wat geringe uitstoot en brandstofverbruik betreft, de eerste plaats in het marktsegment gaat innemen.

2. *Billijk aandeel voor de gebruikers*

(27) Het valt te verwachten dat de Europese consument rechtstreeks profijt van de GO zal hebben. Als resultaat van de samenwerking zullen, met name dank zij de geavanceerde produktietechnologie en de schaalvoordelen, aan de consument twee versies worden geboden van een redelijk geprijsde PW van hoge kwaliteit die door het uitgebreide dealer-

net van de partners in de gehele Gemeenschap zal worden verkocht. Ford en VW zullen genoodzaakt zijn de voordelen aan de consument door te geven, omdat wegens het feit van hun doordringen, evenals dat van andere fabrikanten, op het zich steeds verder uitbreidende marktsegment voor PW's, er meer concurrentiedruk op alle fabrikanten zal komen waardoor er een evenwichtiger marktsegment ontstaat (zie de punten 37, 38 en 39). Bovendien zullen met VW en Ford meer Europese automobielfabrikanten in dit marktsegment aanwezig zijn.

3. *Onmisbaarheid van beperkingen*

(28) De GO tussen de twee grote automobielfabrikanten Ford en VW met het oog op de produktie van een PW kan, in het licht van de uitzonderlijke omstandigheden van deze zaak en de voorwaarden die de Commissie noodzakelijk acht om vrijstelling te kunnen verlenen, voor de periode van de ontheffing als onmisbaar worden beschouwd.

(29) De samenwerking maakt het de partners mogelijk binnen een betrekkelijk korte tijdsspanne een produkt van hoge kwaliteit op de markt te brengen dat op de specifieke behoeften van de Europese consument is toegesneden en concurrerend is in het betrekkelijk nieuwe PW-marktsegment met nog een laag afzetvolume. Na de zaak te hebben onderzocht, aanvaardt de Commissie de argumenten van de partners dat de gunstige resultaten van de samenwerking niet in die mate op een andere manier zouden kunnen worden bereikt. Elk afzonderlijk zouden de partners de PW niet onder dezelfde omstandigheden zo snel en zo efficiënt in Portugal kunnen ontwikkelen en fabriceren als het hun nu in het kader van hun samenwerking mogelijk wordt.

(30) Geen van beide partners heeft momenteel voldoende capaciteit ter beschikking voor een produktie van de omvang die voor hun GO op basis van het hierboven beschreven ontwerp wordt beoogd. Bovendien biedt de samenwerking de partners de gelegenheid elkaar aan te vullen voor wat hun technisch personeel en technische deskundigheid betreft, aangezien voor een dergelijk produkt een aanzienlijk aantal geschoolde arbeidskrachten vereist is. Hiertoe zal Ford onder meer technisch produktiepersoneel ter beschikking stellen, terwijl VW voldoende technici voor de produktontwikkeling kan leveren. Hierdoor zullen de partners zich op bepaalde taken kunnen concentreren en aldus efficiënter kunnen werken.

(31) De partners hebben aan de Commissie een berekening voorgelegd van de totale investeringskosten die zouden moeten worden gemaakt indien zij elk afzonderlijk een PW op de voorgestelde basis zouden ontwikkelen en produceren met een afzonderlijke jaarlijkse omzet die volgens hun ramingen voor elk hunner tussen 80 000 en 90 000 wagens ligt. Het benodigde minimumaantal wagens om de produktie van een PW op basis van het hierboven uiteengezette ontwerp economisch rendabel te maken, werd door de betrokken ondernemingen op meer dan 110 000 wagens per jaar geraamd. Alhoewel dit cijfer altijd afhankelijk is van de voor elk geval specifieke omstandigheden, komt het overeen met hetgeen door concurrenten in een soortgelijk geval met betrekking tot het segment voor PW's dat thans door de Commissie wordt onderzocht, werd gesteld. Gelet op de investering die elk van beide ondernemingen zou moeten doen om afzonderlijk een PW te ontwikkelen en te produceren en gezien het met het oog op de rentabiliteit te produceren minimumaantal wagens, viel niet te verwachten dat deze ondernemingen elk afzonderlijk een redelijke winst zouden boeken op grond van de vooropgestelde verkoopcijfers en rekening houdend met het geringe afzetvolume in het PW-segment in vergelijking met andere marktsegmenten. Zelfs indien beide ondernemingen hun verkoopdoel zouden bereiken, valt niet te verwachten dat met het gemeenschappelijke project in de eerste jaren winst wordt geboekt, ondanks de schaalvoordelen ervan en ondanks de aanzienlijke financiële steun van de Portugese Regering.

(32) In dit verband stemt de Commissie in met de opvatting dat de partners elk afzonderlijk niet door eenvoudige aanpassing van reeds bestaande modellen, zoals de Ford „Aerostar" (waarvan de verkoopcijfers in de Gemeenschap steeds laag zijn gebleven) of de VW „Caravelle", op bevredigende wijze in het marktsegment voor PW's kunnen doordringen. De „Aerostar" was aanvankelijk als bestelwagen bedoeld, doch werd naderhand omgebouwd tot PW voor de Amerikaanse markt, welke markt aanmerkelijk verschilt van het PW-marktsegment in Europa. Met name door de zeer geavanceerde wegennetten, ruimere parkeermogelijkheden en veel lagere brandstofkosten hebben klanten in de Verenigde Staten veel minder met parkeer- en verkeersproblemen te kampen en vormen voor hen snelheid en manoeuvreerbaarheid van een PW in veel mindere mate een punt van overweging. Derhalve kan aan de specifieke eisen van Europese klanten voor wat, onder meer, aerodynamisch ontwerp, snellere en kleinere motoren, lager brandstofverbruik, grotere manoeuvreerbaarheid, zuinige dieselmotoren en rechtsgeplaatst stuur betreft, door de „Aerostar" niet worden voldaan. Deze aspecten zouden een volledig nieuwe opzet vergen, hetgeen niet door eenvoudige aanpassing is te bereiken. Ditzelfde geldt voor de betrekkelijk grote en zware (tot negen zitplaatsen biedende) „Caravelle" die eveneens ingrijpend zou moeten worden aangepast om het imago van lichte bestelwagen eraan te ontnemen en om het motor-

voertuig de typische kenmerken van de PW te geven, met name de vlotte bestuurbaarheid van een personenauto.

Ten slotte is het, om gelijkaardige redenen, evenmin mogelijk een PW van het beoogde type te fabriceren door eenvoudige aanpassing van de bestaande stationwagenmodellen van de partners (bij voorbeeld Passat, Sierra). Met name het vloeroppervlak van de stationwagenmodellen is te smal en te kort om de hoofdkenmerken van de PW te kunnen verwezenlijken (zitplaatsen op drie rijen voor zeven personen, aanmerkelijk hoger bruto voertuiggewicht).

(33) Bij deze beoordeling van het gemeenschappelijke Ford/VW-project is geen rekening gehouden met het feit dat Matra, evenals bepaalde Japanse automobielfabrikanten, erin is geslaagd op het marktsegment voor PW's door te dringen, aangezien hun positie niet met die van de partijen bij de GO vergelijkbaar is.

Matra heeft, sedert de „Espace" halverwege de jaren tachtig op de markt werd gebracht en het marktsegment voor PW's werd ontwikkeld, altijd een sterke leidende positie ingenomen met een gemiddeld marktaandeel van ruim 50 % van het PW-marktsegment, waarbij de fabrikant alleen en in beperkte mate aan de concurrentie van niet-Europese fabrikanten bloot stond en altijd ver voor lag op zijn naaste concurrent (zie punt 13). Dank zij haar positie is de onderneming erin geslaagd met een betrekkelijk geringe jaarlijkse produktie rendabel te zijn. Bovendien heeft Matra voor de distributie van haar voertuigen een samenwerkingsverband met Renault moeten aangaan. Renault is tevens leverancier van essentiële onderdelen voor de „Espace".

De Japanse autofabrikanten verkeren in een andere positie, in zoverre zij, dank zij een sterke en voor het merendeel gesloten nationale markt, van aanzienlijke schaalvoordelen kunnen profiteren. De Japanse PW's vormen in sommige opzichten een compromis tussen de eisen op de Europese en die op de Amerikaanse markt, die van elkaar verschillen. Om deze redenen en door hun concurrerende prijzen slagen de Japanners erin een zeker aantal PW's in Europa af te zetten. In de Verenigde Staten, de grootste markt voor PW's ter wereld, verkopen zij evenwel veel meer wagens.

(34) De van de PW-samenwerking tussen Ford en VW te verwachten beperking van de mededinging is beperkt tot hetgeen voor de werking van de GO onmisbaar is. Beide partners zijn vrij voor wat de afzet van hun PW's betreft die afzonderlijk, onder hun respectieve merken en in van elkaar onderscheiden versies zullen worden verkocht. De partners mogen alle rechten inzake intellectuele eigendom onafhankelijk gebruiken en het staat hun vrij in het ontwerp van hun model wijzigingen aan te brengen zonder de andere partner daarin te kennen. Niettemin is de Commissie, om te bereiken en te garanderen dat de gevolgen voor de mededinging tot een minimum beperkt blijven, en om een zeker niveau van produktdifferentiatie te handhaven en een eventueel „overloopeffect" van de samenwerking beperkt te houden, voornemens een aantal voorwaarden en verplichtingen op te leggen (zie punt 41). De Commissie zal tevens, wanneer de ontheffingsperiode is verstreken, haar beschikking opnieuw in overweging nemen, daarbij rekening houdend met de ontwikkeling van het marktsegment voor PW's.

(35) In het kader van de PW-samenwerking tussen Ford en Nissan is uitdrukkelijk het recht van de partners vastgelegd om het produkt overal ter wereld te verkopen. Ford is voornemens een aantal van deze PW's in de Gemeenschap aan een zich bovenaan in het PW-marktsegment bevindende clientèle aan te bieden. Nissan heeft kortgeleden met zijn model „Serena" in de Gemeenschap nog een nieuwe PW op de markt gebracht. Het bestaande samenwerkingsverband tussen Ford en Mazda sluit hun onderlinge concurrentie in de sector voor PW's niet uit, zoals blijkt uit een in de Verenigde Staten door Ford en anderen inzake dumping ingediende klacht die tegen Japanse fabrikanten van PW's, waaronder Mazda, is gericht.

(36) De Commissie houdt bij de beoordeling van deze zaak eveneens rekening met het feit dat het project tot op heden de grootste buitenlandse investering in Portugal vertegenwoordigt. Volgens ramingen zou deze investering onder meer tot gevolg hebben dat ongeveer 5 000 en onrechtstreeks nog eens 10 000 arbeidsplaatsen worden geschapen en daarenboven trekt zij nog andere investeringen aan in de toeleveringsindustrie. Het project draagt derhalve bij tot de bevordering van de harmonieuze ontwikkeling van de Gemeenschap en tot vermindering van regionale ongelijkheden, een van de hoofddoelstellingen van het Verdrag. Voorts bevordert het de integratie van de Europese markt door Portugal via een van zijn belangrijke industriesectoren nauwer met de Gemeenschap te verbinden. Dit zou niet volstaan om ontheffing mogelijk te maken tenzij aan de voorwaarden van artikel 85, lid 3, zou worden voldaan, maar het is een element waarmee de Commissie rekening heeft gehouden.

4. *Geen uitschakeling van de mededinging*

(37) De samenwerking tussen Ford en VW zal geen uitschakeling van de mededinging in het marktsegment voor PW's tot gevolg hebben. Gelet op de leidende positie van de Renault „Espace" zal deze samenwerking juist een stimulerend effect op de concurrentie hebben doordat op dit gebied een extra keuzemogelijkheid gecreëerd wordt, hetgeen in

een evenwichtiger structuur van het marktsegment voor PW's zal resulteren. Voorts zal de concurrentie ten aanzien van prijs en kwaliteit in de komende vijf tot tien jaar toenemen naarmate Japanse fabrikanten en andere nieuwe gegadigden in het marktsegment doordringen.

(38) Gelet op het feit dat de concurrentie op de Europese markten voor auto's ook op het niveau van de afzet optreedt, is de Commissie van mening dat de produktdifferentiatie en de winstmarges in het marktsegment voor PW's voldoende ruimte zullen laten voor een zekere mate van concurrentie tussen Ford en VW, ondanks het feit dat zij hun model van de PW's in beginsel tegen dezelfde prijs van de GO zullen afnemen. Het niveau van produktdifferentiatie dat bij de fabricage van de PW ten aanzien van zowel visuele als technische elementen is bereikt — en die verder zal worden verbreed — wordt door de Commissie in dit geval beschouwd als het minimum dat is vereist om te garanderen dat Ford en VW hun eigen identiteit kunnen ontwikkelen en hun afzonderlijke verkoopstrategie in de PW-sector kunnen volgen. Ten minste om de volgende redenen valt te verwachten dat Ford en VW in feite elkaars rechtstreekse concurrent zullen worden. Ten eerste geldt voor de partners de stimulans van stijgende winst door grotere individuele omzet, aangezien de overeenkomst niet in winstdeling voorziet. Ten tweede bestaat de beleidsstrategie van de massaproducenten in de automobielsector erin hun klanten het gehele assortiment produkten aan te bieden om bij de afnemers merkbinding aan te kweken of te verstevigen en niet alleen binding aan een bepaald model. Door deze algemene concurrentie zullen Ford en VW ertoe genoodzaakt zijn ook in het marktsegment voor PW's rechtstreeks te concurreren.

### C. Artikel 86

(39) Artikel 86 is slechts toepasselijk wanneer ondernemingen van een reeds bestaande machtspositie misbruik maken. In deze zaak beschikken de partners niet over een machtspositie in het PW-marktsegment. Zelfs indien een dergelijke machtspositie zou bestaan, zou het loutere risico van misbruik daarvan — zoals door Matra wordt beweerd — niet de toepassing van artikel 86 rechtvaardigen. Ondanks dat zal de samenwerking tussen Ford en VW om de hierboven vermelde redenen niet in een machtspositie als bedoeld in artikel 86 van het EEG-Verdrag resulteren.

Gelet op de concurrentievoorwaarden in het marktsegment voor PW's is het niet waarschijnlijk dat de samenwerking en de daaruit resulterende schaalvoordelen, ondanks de overheidssteun die aan het project wordt verleend, dusdanige concurrentievoordelen tot gevolg zullen hebben dat Ford en VW hierdoor in de gelegenheid worden gesteld te voorkomen dat daadwerkelijke concurrentie in stand wordt gehouden, doordat hun het vermogen wordt verschaft om in aanzienlijke mate hun gedrag te bepalen zonder met de concurrenten in het marktsegment voor PW's rekening te houden. In tegenstelling met hetgeen door Matra wordt beweerd en ondanks enige onzekerheid omtrent de verschillende prognoses inzake de vraag naar PW's in de Gemeenschap verwacht de Commissie niet dat het aanbod gedurende een langere periode vanaf heden tot het jaar 2000 aanmerkelijk groter zal zijn dan de vraag. Zelfs indien dit wel gebeurt, zou overcapaciteit in de voor deze zaak geldende omstandigheden alleen maar tot sterkere concurrentie kunnen leiden zonder dat nieuwe machtsposities ontstaan. De Renault „Espace" staat, sinds deze wagen halverwege de jaren tachtig op de markt werd gebracht, in het marktsegment voor PW's op de eerste plaats. Vanwege de hoge kwaliteit en de reputatie van de wagen is deze altijd bovenaan in het marktsegment gebleven, met een aanzienlijke voorsprong op de naaste concurrenten. Op basis van een intensievere samenwerking met Renault zal Matra in 1995 een nieuw type „Espace" ontwikkelen en op de markt brengen en zal het derhalve een belangrijke concurrent in het marktsegment voor PW's blijven. Ford en VW zullen, te zamen met andere fabrikanten (nieuwe gegadigden zowel als Japanse fabrikanten), voor een daadwerkelijke mate van concurrentie in het marktsegment voor PW's zorgen.

(40) De opmerkingen die door Matra — die tevens haar argumenten als reactie op de bekendmaking van de Commissie van 13 juli 1991 tijdens een hoorzitting op 15 juni 1992 naar voren bracht — aan de Commissie zijn voorgelegd, vormen, om de hierboven uiteengezette redenen (zie vooral punt 23 e.v.), geen aanleiding voor een andere dan de bovenstaande beoordeling van de aangemelde overeenkomst.

### D. Artikelen 6 en 8 van Verordening nr. 17

(41) Volgens artikel 8, lid 1, van Verordening nr. 17 wordt een beschikking op grond van artikel 85, lid 3, van het Verdrag, voor een bepaalde termijn gegeven en kan zij voorwaarden en verplichtingen inhouden. Volgens artikel 6, lid 1, van die verordening moet de Commissie de datum vaststellen met ingang waarvan de beschikking in werking treedt. Overeenkomstig dit artikel kan in dit geval de beschikking in werking treden op de datum van aanmelding, met andere woorden: op 4 februari 1991. Rekening houdend met alle relevante omstandigheden van deze zaak en met name om ervoor te zorgen dat de hoge investeringen van de betrokken partijen rendabel worden, moet de beschikking een periode van tien jaar nadat met de produktie is begonnen, bestrijken, hetgeen ongeveer overeenkomt met de levenscyclus van een PW-model. De beschikking moet een aantal voorwaarden en verplichtingen inhouden die de Com-

missie in deze zaak noodzakelijk acht om haar taak, overeenkomstig artikel 8, lid 3, van Verordening nr. 17, te kunnen volbrengen en ervoor te zorgen dat aan de vereisten voor een beschikking overeenkomstig artikel 85, lid 3, is voldaan. In dit verband houdt de Commissie rekening met het feit dat de automobielsector niet alleen door een uitgebreid net van betrekkingen tussen fabrikanten van onderdelen, maar in toenemende mate door horizontale samenwerkingsverbanden met inbegrip van gezamenlijke voertuigfabricage, wordt gekenmerkt. Bovendien bezit een aantal fabrikanten een deelneming in het kapitaal van concurrenten. Met deze voorwaarden/verplichtingen moet, onder meer, ervoor worden gezorgd dat een zekere mate van differentiatie van het produkt wordt gehandhaafd om het de partners mogelijk te maken in de distributiefase actief met elkaar te concurreren (zie punt 38). De Commissie is met name van oordeel dat de motoren, als essentieel onderdeel van de PW, verschillend moeten zijn. Gelet op de bijzondere omstandigheden van deze zaak heeft zij niettemin ermee ingestemd dat Ford gedurende een beperkte periode een bepaald percentage specifieke VW-motoren afneemt. De partners moeten tevens vrij zijn de door hen verlangde hoeveelheden onafhankelijk van elkaar bij de GO te bestellen. Ten einde het potentieel ongunstige effect van het gemeenschappelijke project op de algemene concurrentie tussen de partners te beperken, achtte de Commissie het nodig dezen ertoe te verplichten betreffende de uitwisseling van gevoelige informatie tussen hen en de GO bepaalde voorzorgsmaatregelen te treffen. Met het oog op de hierboven beschreven situatie in de automobielsector moeten de partners voorts de Commissie inlichten over hun toekomstige samenwerking met andere automobielfabrikanten of leveranciers en over het gebruik van licenties die in verband met hun project zijn verkregen. Om verdeling van de markt te voorkomen en om de aanvoer van PW's uit andere Lid-Staten voor de Europese consument te vergemakkelijken, moeten de partners — in overeenstemming met de verzekering die zij de Commissie gegeven hebben — hun PW's in de gehele Gemeenschap aanbieden en voor deze wagens een EG-typegoedkeuring aanvragen. Ten slotte verlangt de Commissie, gelet op de door haar opgedane ervaring, dat de partners in daadwerkelijke scheiding voorzien in geval de ontheffing niet wordt verlengd,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

*Artikel 1*

Artikel 85, lid 1, van het EEG-Verdrag wordt overeenkomstig artikel 85, lid 3, buiten toepassing verklaard ten aanzien van de „oprichtingsovereenkomst" tussen Ford of Europe Inc. („Ford") en Volkswagen AG („VW"), die op 4 februari 1991 werd aangemeld, en ten aanzien van de later ondertekende overeenkomsten betreffende uitvoering van de eerstgenoemde overeenkomst.

*Artikel 2*

Aan de in artikel 1 verleende ontheffing worden de volgende voorwaarden/verplichtingen verbonden:

A. Voorwaarden

1. De moedermaatschappijen zien erop toe dat tussen de door de Gemeenschappelijke Onderneming gefabriceerde polyvalente wagens (PW's) ten minste de in de aanmelding beschreven verschillen tussen de motoren worden gehandhaafd. Ford mag, binnen elke periode van drie jaar, in niet meer dan 25 % van zijn PW's VW-diesel- en benzinemotoren gebruiken.

2. De moedermaatschappijen stellen de nodige procedures en waarborgen vast om ervoor te zorgen dat alle vanuit mededingingsoogpunt gevoelige, niet-openbare informatie, met inbegrip van hun jaarlijkse benodigde hoeveelheden, marketingprogramma's en -strategieën, verkoopbeleid, groot-/kleinhandelsprijzen, en hun plannen wat de standaarduitrusting en de opties betreft, niet werknemers van de andere moedermaatschappij doch slechts die werknemers van de Gemeenschappelijke Onderneming bereikt die daarover moeten kunnen beschikken om te waarborgen dat de Gemeenschappelijke Onderneming goed functioneert. Werknemers die over deze informatie moeten kunnen beschikken, dienen een vertrouwelijkheidsovereenkomst te ondertekenen waarin zij ertoe worden verplicht

   a) deze vanuit mededingingsoogpunt gevoelige informatie voor geen enkel ander doel dan de met de Gemeenschappelijke Onderneming verband houdende doelstellingen te gebruiken, en

   b) deze informatie niet aan werknemers van de andere moedermaatschappij door te geven.

3. Voor elk voorstel van een van beide moedermaatschappijen om haar PW niet in een Lid-Staat te verkopen is voorafgaande goedkeuring door de Commissie vereist.

4. Indien de overeenkomst inzake de Gemeenschappelijke Onderneming wordt beëindigd, verleent elke moedermaatschappij alle licenties inzake technologie (ongeacht of daarvoor een octrooi geldt) die vereist zijn om de andere moedermaatschappij in staat te stellen de fabricage van PW's alleen voort te zetten, respectievelijk leidt het daarheen dat licentieverlening geschiedt.

5. Zonder voorafgaande toestemming van de Commissie breiden de moedermaatschappijen het produktengamma dat door de Gemeenschappelijke Onderneming zal worden gefabriceerd, niet uit van PW's tot andere categorieën voertuigen.

B. Verplichtingen

1. De Gemeenschappelijke Onderneming dient na het eerste jaar van produktie jaarlijks bij de Commissie

een verslag in, waaruit het totale produktievolume van gemonteerde PW's, uitgesplitst naar model- en motorspecificatie, blijkt. Voorts dient elk van de moedermaatschappijen na het eerste jaar van produktie bij de Commissie, eveneens op jaarbasis, een afzonderlijk verslag in waaruit per Lid-Staat binnen de Gemeenschap haar groothandelsomzet van door de Gemeenschappelijke Onderneming gefabriceerde PW's blijkt en die een raming van haar marktaandeel in elke Lid-Staat alsmede van haar totale uitvoer van PW's uit de Gemeenschap bevat.

2. Iedere moedermaatschappij is verplicht

a) de Commissie voor de ondertekening in kennis te stellen van iedere overeenkomst betreffende:

— deelneming in het kapitaal van iedere nieuwe gemeenschappelijke onderneming,

— investering in de fabricage van een nieuw produktengamma in een bestaande gemeenschappelijke onderneming,

— ieder nieuw project voor gemeenschappelijk onderzoek

in de automobielsector met een andere onderneming, waardoor merkbare gevolgen voor de mededinging binnen de Europese Economische Ruimte zouden optreden;

b) bij de Commissie jaarlijks verslag uit te brengen over de wijze waarop aan elk van de voorwaarden van deze beschikking wordt voldaan.

Onder „moedermaatschappij" wordt verstaan de Ford Motor Company Inc., Verenigde Staten, en Volkswagen AG, Duitsland, en de groep ondernemingen die in eigendom van elk dezer maatschappijen is of waarin elk dezer zeggenschap heeft.

*Artikel 3*

Deze ontheffing geldt vanaf de datum van aanmelding van de overeenkomst tot en met 31 december 2004.

*Artikel 4*

Deze beschikking is gericht tot de volgende ondernemingen:

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

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

Gedaan te Brussel, 23 december 1992.

*Voor de Commissie*

Leon BRITTAN

*Vice-Voorzitter*