ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 23ης Δεκεμβρίου 1992

σχετικά με τη διαδικασία βάσει του άρθρου 85 της συνθήκης

(IV/33.814 — Ford-Volkswagen)

(Τα κείμενα στη γαλλική και γερμανική γλώσσα είναι τα μόνα αυθεντικά)

(93/49/ΕΟΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας,

τον κανονισμό αριθ. 17 του Συμβουλίου της 6ης Φεβρουαρίου 1962, πρώτο κανονισμό εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης [1], όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης της Ισπανίας και της Πορτογαλίας, και ιδίως τα άρθρα 6 και 8,

την κοινοποίηση συμφωνίας σχετικά με οχήματα πολλαπλών χρήσεων (MPV) που πραγματοποιήθηκε στις 4 Φεβρουαρίου 1991 από τη Ford of Europe Inc., Brentwood, Ηνωμένο Βασίλειο και την Volkswagen AG, Wolfsburg, Γερμανία, την περίληψη της κοινοποίησης που έχει δημοσιευθεί [2] σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 3 του κανονισμού αριθ. 17,

Μετά από διαβούλευση με τη Συμβουλευτική Επιτροπή Συμπράξεων και Δεσποζουσών Θέσεων,

Εκτιμώντας ότι:

I. ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

Α. Η Διαδικασία

(1) Η παρούσα απόφαση αφορά «συμφωνία ίδρυσης» μεταξύ των δύο κατασκευαστών αυτοκινήτων Ford of Europe (Ford) και Volkswagen AG (VW) με σκοπό τη σύσταση κοινής επιχείρησης (JV), για την ανάπτυξη και παραγωγή οχήματος πολλαπλών χρήσεων (MPV) στην Πορτογαλία. Εν συνεχεία, τα μέρη υπέβαλαν τις συμφωνίες κοινής επιχείρησης για την εκτέλεση της συμφωνίας ίδρυσης («η συμφωνία»).

Β. Τα μέρη

(2) Η Ford είναι θυγατρική της Ford Motor Company, Dearborn, ΗΠΑ, η κύρια δραστηριότητα της οποίας είναι η κατασκευή, συναρμολόγηση και πώληση οχημάτων με κινητήρα και των σχετικών εξαρτημάτων. Ο κύκλος εργασιών της Ford Motor Company σε παγκόσμιο επίπεδο για το 1990 ήταν 97,6 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ. Το 1990 ο όμιλος Ford κατείχε την πέμπτη θέση στην κοινοτική αγορά επιβατηγών αυτοκινήτων, με μερίδιο αγοράς 11,6 %.

(3) Η VW ήταν η σημαντικότερη επιχείρηση κατασκευής αυτοκινήτων στην Κοινότητα το 1990 με μερίδιο αγοράς 15,5 %, που αντιπροσώπευε πωλήσεις 2 049 000 μονάδων. Ο κύκλος εργασιών της το 1990 ανήλθε σε 65,3 δισεκατομμύρια γερμανικά μάρκα.

(4) Η Ford και VW συνεργάζονται ήδη στο πλαίσιο κοινής επιχείρησης στη Νότιο Αμερική (Autolatina). Η συνεργασία αυτή δεν περιλαμβάνει την παραγωγή MPV.

Γ. Η συμφωνία

(5) Με τη συμφωνία η Ford και η VW αναλαμβάνουν τη δέσμευση για την από κοινού ανάπτυξη, μελέτη, σύλληψη και κατασκευή MPV. Οι δύοι εταίροι ιδρύουν κοινή επιχείρηση (Autoeuropea) στην οποία συμμετέχουν με ίσα μερίδια και ελέγχουν από κοινού. Η Ford και η VW επενδύουν συνολικό ποσό ύψους 2,9 δισεκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ περίπου στο όλο σχέδιο· οι δύο εταίροι συμμετέχουν εξίσου σε όλες τις δαπάνες που συνδέονται με την ανάπτυξη, τη μελέτη, τη σύλληψη και την κατασκευή MPV. Υπάρχει η πρόθεση η κοινή επιχείρηση να διαρκέσει τουλάχιστον για τον εκτιμώμενο κύκλο ζωής του οχήματος πολλαπλών χρήσεων που υπολογίζεται επί περίπου 10 έτη.

(6) Η μονάδα που στεγάζει την κοινή επιχείρηση πρόκειται να κτιστεί σε ελεύθερο οικόπεδο κοντά στο Setúbal, στην Πορτογαλία, και η παραγωγή των MPV προβλέπεται να αρχίσει τον Ιανουάριο του 1995. Την ανάπτυξη του προϊόντος αναλαμβάνει κυρίως η VW στη Γερμανία, ενώ η Ford είναι κυρίως υπεύθυνη για την κατασκευή και το μηχανολογικό εξοπλισμό της μονάδας παραγωγής. Η κοινή αυτή επιχείρηση θα έχει δυναμικότητα 830 μονάδων ημερησίως πράγμα που αντιπροσωπεύει ετήσια παραγωγή 190 000 μονάδων. Και οι δύο εταίροι προμηθεύουν κινητήρες και συστήματα μετάδοσης, ενώ το μεγαλύτερο μέρος των υπόλοιπων εξαρτημάτων αγοράζονται από εξωτερικούς προμηθευτές.

(7) Τα μέρη έχουν συμφωνήσει να διαφοροποιήσουν τα MPV έτσι ώστε να διατηρούνται τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που συνδέονται με την κάθε μάρκα και

[1] ΕΕ αριθ. 13 της 21. 2. 1962, σ. 204/62.
[2] ΕΕ αριθ. C 182 της 13. 7. 1991, σ. 8.

να μπορούν να διακρίνονται από τους πελάτες οι διαφορετικοί τύποι MPV των δύο κατασκευαστών. Η διαφοροποίηση των προϊόντων αφορά μεταξύ άλλων τα εξής:

— κινητήρες: Η VW να εξοπλίζει όλα τα μοντέλα της με δικούς της κινητήρες και συστήματα ελέγχου κινητήρος. Η Ford κάνει το ίδιο για τα συνήθη μοντέλα της (που εκτιμάται ότι θα αποτελούν το 75 % των πωλήσεών της). Για τα υπόλοιπα μοντέλα τύπου ντήζελ και τα κορυφαία μοντέλα (κινητήρες 2,8 λίτρων), η Ford εξοπλίζει τα οχήματά της με κινητήρες VW,

— σχεδιασμός: Όσον αφορά το εξωτερικό σχέδιο, η διαφοροποίηση αφορά την εμφάνιση του εμπρόσθιου μέρους (καπό, προβολείς, φανοί ομίχλης, εσχάρα ψυγείου και λογότυπα κατασκευαστή), τις πλευρικές διακοσμητικές λωρίδες, τις καλύπτρες τροχών, τα οπίσθια φώτα, διακοσμητικά στοιχεία και λογότυπα καθώς και τη μεταλλική βαφή. Η διαφοροποίηση όσον αφορά τον εσωτερικό σχεδιασμό αφορά τους πίνακες των οργάνων (ως προς το χρώμα, τα όργανα και το σχεδιασμό), το τιμόνι, το μοχλό επιλογής ταχυτήτων, την επένδυση και τα χρώματα των καθισμάτων, τη διάταξη της εσωτερικής θύρας καθώς και την επένδυση και τα χρώματα των πλευρικών τοιχωμάτων.

Επιπλέον, οι εταίροι διαθέτουν διαφορετικά προγράμματα σειρών (η VW προσφέρει πέντε, ενώ η Ford τρεις σειρές) και προσφέρουν διαφορετικές πρόσθετες επιλογές (π.χ. ηλεκτρονική οδήγηση, ανοιγοκλειόμενη οροφή, κλιματισμός).

(8) Η Ford και η VW έχουν δεσμευτεί να αγοράζουν καθορισμένες ποσότητες (συνήθως η καθεμία το ήμισυ της παραγωγής της κοινής επιχείρησης) MPV και εξαρτημάτων από την κοινή επιχείρηση σε τιμή υπολογιζόμενη βάσει του κόστους πλέον ενός ποσοστού («cost plus basis») και υποχρεούνται να καταβάλλουν πρόστιμο σε περίπτωση ελείμματος εάν δεν αγοραστούν οι ελάχιστες ποσότητες. Οι εταίροι είναι απόλυτα ελεύθεροι ως προς τη διανομή των οχημάτων. Η διανομή των αντίστοιχων MPV του κάθε κατασκευαστή πραγματοποιείται ανεξάρτητα μέσω των δικών τους δικτύων και με τα δικά τους εμπορικά σήματα.

Δ. Η σχετική αγορά

(9) Το MPV μπορεί να περιγραφεί ως όχημα προοριζόμενο να μεταφέρει μέχρι επτά άτομα σε τρεις σειρές ή, εναλλακτικά, πέντε άτομα με αισθητά μεγαλύτερο χώρο αποσκευών. Η δυνατότητα πτυσσόμενων και μετατοπιζόμενων καθισμάτων στη δεύτερη και τρίτη σειρά παρέχει μεγάλη ευελιξία, πράγμα που καθιστά τα MPV κατάλληλα τόσο για αναψυχή όσο και για εργασία. Το MPV αναγνωρίζεται χάρη στο χαρακτηριστικό σχεδιασμό του και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του, που προσφέρουν προδιαγραφές μεταφοράς και χειρισμού ανάλογες με εκείνες των επιβατηγών αυτοκινήτων.

(10) Το MPV καλύπτει το κενό μεταξύ των κλασσικών πεντάθυρων αυτοκινήτων τύπου «στέισον βάγκον» και των ελαφρών φορτηγών. Εντούτοις, λόγω της μεγαλύτερης αποτελεσματικότητας χώρου, μπορεί εν γένει να διακρίνεται από τα αυτοκίνητα τύπου «στέισον βάγκον» λόγω της μεγαλύτερης άνεσης που προσφέρει ως «οικογενειακό αυτοκίνητο». Το MPV μπορεί επίσης να διακρίνεται από τα εμπορικά οχήματα, τα οποία δεν έχουν σχεδιαστεί κατά κύριο λόγο για τη μεταφορά προσώπων, λόγω της σύλληψής του που είναι παρόμοια με εκείνη των επιβατηγών αυτοκινήτων και το συνήθως χαμηλότερο ύψος του.

(11) Συνεπώς, το MPV αποτελεί σχετικά νέο και χωριστό τμήμα της αγοράς λόγω των ειδικών χαρακτηριστικών του, μολονότι υπάρχουν ορισμένες δυνατότητες υποκατάστασης με αυτοκίνητα από άλλα συναφή τμήματα της αγοράς.

(12) Η Ford προσφέρει ήδη στην αγορά ένα MPV, και συγκεκριμένα το μοντέλο «Aerostar» που κατασκευάζεται στις ΗΠΑ. Ωστόσο, οι πωλήσεις αυτού του σχετικά παλαιού μοντέλου, που κατασκευάστηκε για την αμερικανική αγορά στην οποία και σημείωσε επιτυχία ως προς τις πωλήσεις, παρέμειναν αμελητέες στην Ευρώπη (ποσοστό κατώτερο του 1 % του τμήματος αγοράς MPV το 1990). Επί του παρόντος, η Ford και η Nissan συνεργάζονται στις ΗΠΑ για την ανάπτυξη ενός μοντέλου που πρόκειται να διαδεχτεί το «Aerostar» στην αγορά των ΗΠΑ. Επιπλέον, η Ford έχει αναλάβει συνεργασία με τη Mazda, στην οποία κατέχει επίσης μειοψηφική συμμετοχή. Η Mazda είναι παραγωγός MPV αν και, επί του παρόντος, δεν προσφέρει τα προϊόντα αυτά στην Κοινότητα.

Το μοντέλο «Caravelle» της VW δεν μπορεί να θεωρηθεί ώς πραγματικό MPV όπως περιγράφεται ανωτέρω. Το «Caravelle» έχει προέλθει από ένα εμπορικό όχημα και δεν διαθέτει όλα τα προαναφερθέντα χαρακτηριστικά των MPV, δεδομένου ότι δεν διαθέτει κυρίως την άνεση επιβατηγού αυτοκινήτου, την ευκολία στο χειρισμό, την ταχύτητα και την ευελιξία του MPV.

(13) Στο τμήμα αγοράς της Ευρώπης για τα MPV κυριαρχεί το Renault «Espace», του οποίου ένα τελευταίο μοντέλο κυκλοφόρησε πρόσφατα. Το «Espace» αναπτύχθηκε χάρη σε μια σύλληψη της Matra SA (Matra), η οποία συναρμολογεί το όχημα και το διανέμει μέσω των δικτύων διανομής της με την επωνυμία της Renault. Όλοι οι άλλοι ανταγωνιστές του Renault «Espace» είναι είτε ιαπωνικής είτε αμερικανικής κατασκευής. Το 1990, τα μερίδια αγοράς των κατασκευαστών που συμμετείχαν στο τμήμα MPV στην Κοινότητα είχαν ως εξής:

— 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) Το τμήμα αγοράς για MPV (με τρέχοντα όγκο κάτω των 100 000 μονάδων, μέγεθος αμελητέο σε σύγκριση με τη συνολική αγορά αυτοκινήτων) εντοπίστηκε από πολλούς αναλυτές και κατασκευαστές ως το τμήμα της αγοράς αυτοκινήτων το οποίο έχει πιθανότητες σημαντικής ανάπτυξης στην Ευρώπη μεσοπρόθεσμα έως μακροπρόθεσμα. Δεν αναμένεται, ωστόσο, ο συνολικός αριθμός πωλήσεων εντός της Κοινότητας να υπερβεί κατά μέσο όρο τις 350 000 μονάδες μέχρι το 1995.

(15) Η πρόσβαση σε αυτό το τμήμα της αγοράς μπορεί εν γένει να θεωρηθεί σχετικά δύσκολη, δεδομένου ότι απαιτείται σημαντική επένδυση τόσο για την ανάπτυξη όσο και για την παραγωγή. Μια οικονομικά διώσιμη παραγωγή απαιτεί επίσης ορισμένη ελάχιστη δυναμικότητα η οποία, όπως έχει εκτιμηθεί από τα ενδιαφερόμενα μέρη στην εν λόγω υπόθεση, καθώς και από άλλους κατασκευαστές, πρέπει να υπερβαίνει τις 110 000 μονάδες ετησίως. Εντούτοις, εξετάζονται ήδη αρκετά σχέδια κατασκευής MPV και αναμένεται να εισέλθουν και άλλοι κατασκευαστές στο τμήμα αγοράς MPV πριν από τα τέλη του αιώνα.

Ε. Κρατικές ενισχύσεις

(16) Τον Ιούνιο 1991, η πορτογαλική κυβέρνηση κοινοποίησε την πρότασή της να χορηγήσει χρηματοδοτική ενίσχυση στην κοινή επιχείρηση. Η Επιτροπή αποφάσισε, στο πλαίσιο χωριστής διαδικασίας, να μην προβάλει αντιρρήσεις για το προτεινόμενο μέτρο ενίσχυσης βάσει του άρθρου 92 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΟΚ. Η Matra άσκησε προσφυγή στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο κατά της απόφασης αυτής.

ΙΙ. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΡΙΤΩΝ ΜΕΡΩΝ

(17) Μετά τη δημοσίευση που πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 3 του κανονισμού αριθ. 17 (βλέπε υποσημείωση 2), η Επιτροπή έλαβε τις παρατηρήσεις της Matra, η οποία υπέβαλε επίσης χωριστή καταγγελία, βάσει του άρθρου 3 του κανονισμού αριθ. 17, κατά του σχεδίου. Η Matra υποστηρίζει την άποψη ότι η συμφωνία μεταξύ της Ford και της VW αντίκειται στα άρθρα 85 και 86 της συνθήκης ΕΟΚ και δεν πληροί τις προϋποθέσεις για τη χορήγηση εξαίρεσης βάσει του άρθρου 85 παράγραφος 3. Υποστηρίζει κυρίως ότι η συμφωνία έχει ως αποτέλεσμα το σημαντικό περιορισμό του ανταγωνισμού χωρίς να συμβάλει στην προώθηση της τεχνικής ή οικονομικής προόδου, δεδομένου ότι το MPV που σχεδιάζεται στο πλαίσιο της κοινής επιχείρησης παράγεται με κοινές μεθόδους παραγωγής και τεχνολογίας και δεν αποτελεί σημαντική καινοτομία ως προς το προϊόν. Εξάλλου, η συμφωνία δεν ήταν δυνατόν να θεωρηθεί αναγκαία κατά την έννοια του άρθρου 85 παράγραφος 3, δεδομένου ότι η Ford και η VW έπρεπε να είναι σε θέση να διεισδύσουν ανεξάρτητα στο τμήμα αγοράς MPV. Και οι δύο επιχειρήσεις όφειλαν, κατ' αρχήν, να διαθέτουν τόσο τους χρηματοδοτικούς πόρους όσο και την αναγκαία τεχνολογία για την κατ' ιδίαν ανάπτυξη και παραγωγή ενός MPV. Αντίθετα με τις δηλώσεις που δημοσιεύτηκαν στην ανακοίνωση της Επιτροπής της 13ης Ιουλίου 1991, η παραγωγή ενός MPV μπορεί να αποβεί κερδοφόρα ακόμη και με ετήσιο επίπεδο παραγωγής κάτω των 110 000 μονάδων. Επιπλέον, η Matra υποστηρίζει ότι η συμφωνία μεταξύ της Ford και της VW αντίκειται στο άρθρο 86 της συνθήκης. Η συνεργασία οδηγεί στη δημιουργία δεσπόζουσας θέσης των δύο επιχειρήσεων στο τμήμα αγοράς MPV και επιτρέπει σε αυτές — λαμβάνοντας υπόψη τις οικονομίες κλίμακας και το ύψος των σχετικών κρατικών ενισχύσεων — να εξαλείψουν τον ανταγωνισμό στον τομέα αυτό θέτοντας, λόγου, χάρη, φραγμούς εισόδου ή ασκώντας αθέμιτη ανταγωνιστική συμπεριφορά που πρέπει να θεωρηθεί ότι έχει καταχρηστικό χαρακτήρα.

ΙΙΙ. ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

Α. Άρθρο 85 παράγραφος 1

(18) Η συμφωνία μεταξύ της Ford και της VW για τη δημιουργία κοινής επιχείρησης στην Πορτογαλία με σκοπό την κοινή ανάπτυξη και παραγωγή MPV εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 85 παράγραφος 1 το οποίο, μεταξύ άλλων, απαγορεύει όλες τις συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων που είναι δυνατόν να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών και που έχουν ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα τον περιορισμό του ανταγωνισμού.

(19) Η Ford και η VW είναι σημαντικοί ανταγωνιστές στην ευρωπαϊκή και τη παγκόσμια αγορά αυτοκινήτων· και οι δύο κατασκευαστές προσφέρουν ευρύ και, στο μεγαλύτερο μέρος του, ανταγωνιστικό φάσμα αυτοκινήτων οχημάτων. Λαμβάνοντας υπόψη τις χρηματοοικονομικές και τεχνικές δυνατότητες των εν λόγω επιχειρήσεων καθώς και τις δυνατότητές τους στον τομέα της έρευνας, και οι δύο είναι, κατ' αρχήν, σε θέση να παράγουν τα δικά τους MPV.

(20) Η ανάπτυξη νέων μοντέλων αποτελεί ένα από τα βασικά στοιχεία του ανταγωνισμού στον τομέα των αυτοκινήτων και αποφασιστικό παράγοντα για την επιτυχία ενός κατασκευαστή στην αγορά. Κάθε συμφωνία μεταξύ ανταγωνιστών που ενδέχεται να περιορίζει τη δραστηριότητα αυτή πρέπει να θεωρεί ως σοβαρός περιορισμός του ανταγωνισμού. Η από κοινού ανάπτυξη και παραγωγή ενός MPV από τη Ford και την VW, που απαιτεί τεράστιες επενδύσεις εκ μέρους των μητρικών επιχειρήσεων και, επιπλέον, η υποχρέωση να αγοράζονται σταθερές ποσότητες MPV από την κοινή επιχείρηση, σημαίνει ότι καμία από τις μητρικές επιχειρήσεις δεν είχε οικονομικό συμφέρον όσον αφορά την ανάληψη ανεξάρτητων δραστηριοτήτων στον κλάδο αυτό.

(21) Επιπλέον, η συνεργασία μεταξύ της Ford και τη VW έχει ως αποτέλεσμα την ευρεία ανταλλαγή και την από κοινού χρησιμοποίηση, μεταξύ άλλων, της τεχνο-

γνωσίας που κατέχουν οι δύο επιχειρήσεις, πράγμα που μπορεί να επηρεάσει την ανταγωνιστική συμπεριφορά των δύο εταίρων σε συναφή τμήματα της αγοράς, όπως εκείνα των αυτοκινήτων τύπου «στέισον βάγκον» ή των μικρών φορτηγών.

(22) Η συμφωνία επηρεάζει αισθητά το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών δεδομένου ότι έχει συναφθεί μεταξύ δύο κατασκευαστών αυτοκινήτων που ασκούν δραστηριότητες σε διεθνές επίπεδο σχετικά με την κοινή ανάπτυξη και παραγωγή προϊόντος το οποίο πωλείται σε όλη την Κοινότητα.

Β. Άρθρο 85 παράγραφος 3

(23) Η προβλεπόμενη κοινή επιχείρηση μεταξύ της Ford και της VW χαρακτηρίζεται από τα ακόλουθα στοιχεία:

— το μέγεθος του τμήματος αγοράς MPV είναι σχετικά μικρό και, τουλάχιστον μαρκοπρόθεσμα, πρόκειται να παραμείνει στο επίπεδο αυτό παρόλες τις θετικές προβλέψεις (σημείο 14),

— ούτε η Ford ούτε η VW ήταν μέχρι τώρα αξιόλογοι προμηθευτές στον τομέα MPV (σημείο 12),

— η δομή του υπό εξέταση τμήματος αγοράς χαρακτηρίζεται από τη σαφή ηγετική θέση ενός προμηθευτή ο οποίος δεν εκτίθεται σε σημαντικό ανταγωνισμό από (άλλους) ευρωπαίους προμηθευτές (σημείο 13),

— το όχημα θα παράγεται σε μια νέα και εκσυγχρονισμένη μονάδα (σημείο 6),

— η κοινή επιχείρηση θα έχει εξαιρετικά θετικά αποτελέσματα όσον αφορά την υποδομή και την απασχόληση σε μια από τις φτωχότερες περιοχές της Κοινότητας (σημείο 36).

Λαμβάνοντας υπόψη τις εξαιρετικές συνθήκες της παρούσας υπόθεσης, η κοινοποιηθείσα συμφωνία μεταξύ της Ford και της VW πληροί τις τέσσερις προϋποθέσεις απαλλαγής δυνάμει του άρθρου 85 παράγραφος 3:

1. *Βελτίωση της παραγωγής αγαθών ή προώθηση της τεχνικής ή οικονομικής προόδου*

(24) Χάρη στη συνεργασία αυτή, καθίσταται διαθέσιμο ένα προηγμένο όχημα που έχει σχεδιαστεί για να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις των ευρωπαίων καταναλωτών στους οποίους προσφέρεται ξεχωριστά από τους δύο εταίρους, σε διαφοροποιημένες μορφές, σε όλη την Κοινότητα.

(25) Και οι δύο εταιρείες έχουν στη διάθεσή τους εκτεταμένη τεχνογνωσία στον τομέα της έρευνας καθώς και του αυτοματοποιημένου ελέγχου της παραγωγής αυτοκινήτων. Η συνεργασία επιτρέπει στους εταίρους να αλληλοσυμπληρώνονται όσον αφορά τους τεχνολογικούς πόρους και την τεχνική εμπειρογνωμοσύνη τους. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τη βελτίωση της παραγωγής αγαθών χάρη στην εκλογίκευση της ανάπτυξης και της κατασκευής του προϊόντος. Η τεχνική πρόοδος προωθείται λόγω της συνύπαρξης της τρέχουσας τεχνικής γνώσης και της μετατροπής της σε ένα αισθητά βελτιωμένο και, από πολλές απόψεις, καινοτόμο MPV. Η παραγωγή των MPV στην Κοινότητα βελτιώνεται με τη δημιουργία μιας εντελώς νέας και υπερσύγχρονης μονάδας παραγωγής όπου χρησιμοποιούνται οι πλέον σύγχρονες τεχνολογίες παραγωγής (π.χ. μια πλήρως αυτοματοποιημένη γραμμή προσαρμογής πλαισίων και συγκόλλησης, εξαιρετικά ισχυρή δίδυμη πρέσα 1 200 τόνων, ρομπότ). Η εφαρμογή νέου συστήματος παροχής συνθετικών μερών επιτρέπει παραδόσεις που ελέγχονται μέσω υπολογιστή και τροφοδοτούν τη γραμμή παραγωγής με τον ελάχιστο δυνατό αριθμό απογραφών και χωρίς καθυστερήσεις. Δίπλα στο εργοστάσιο πρόκειται να δημιουργηθεί μια διομηχανική ζώνη τριάντα εκταρίων προκειμένου να παρέχεται στους κυριότερους προμηθευτές (που αντιπροσωπεύουν άνω των 700 διαφορετικών μερών) άμεση πρόσβαση στο εργοστάσιο. Στόχος της νέας αυτής σύλληψης είναι να δημιουργηθεί το αποτελεσματικότερο στον κόσμο σύστημα «Just in time» για τον εφοδιασμό σε μέρη, προσφέροντας καλύτερα αποτελέσματα από το ιαπωνικής επινόησης σύστημα «Kanban» για την παράδοση μερών.

(26) Το MPV που πρόκειται να παραχθεί από την κοινή επιχείρηση αποτελεί διαρκή ανάπτυξη της τεχνικής προόδου στον τομέα παραγωγής στην Κοινότητα. Θέτει νέες προδιαγραφές στο τμήμα αγοράς MPV ως προς αρκετές πτυχές σε σχέση με τους ανταγωνιστές του. Το όχημα αυτό διαθέτει, μεταξύ άλλων, νέο σύστημα ανάρτησης για το εμπρόσθιο και οπίσθιο τμήμα, νέο σχεδιασμό άξονα τροχών και ανοιγοκλειόμενης οροφής καθώς και πλήρη συστήματα ασφάλειας των επιβατών. Επίσης, είναι αισθητά βελτιωμένο σε σχέση με τις περιβαλλοντικές απαιτήσεις, επειδή, λόγου χάρη, μειώνονται δραστικά ή απαλείφονται πλήρως από το τελικό προϊόν τα διάφορα υλικά που μπορούσαν να θεωρηθούν επικίνδυνα (π.χ. CFC, PVC). Επιπλέον, αυξάνονται σημαντικά οι δυνατότητες ανακύκλωσης και το MPV προβλέπεται επίσης να καταλάβει την πρώτη θέση σ' αυτό το τμήμα της αγοράς όσον αφορά τις χαμηλές εκπομπές και την κατανάλωση καυσίμων.

2. *Δίκαια οφέλη στους καταναλωτές*

(27) Ο ευρωπαίος καταναλωτής αναμένεται να ωφεληθεί άμεσα από την εξεταζόμενη κοινή επιχείρηση. Χάρη στη συνεργασία αυτή, και κυρίως λόγω της προηγμένης τεχνολογίας παραγωγής και των οικονομιών

κλίμακας, προσφέρονται στον καταναλωτή δύο μορφές ενός οχήματος πολλαπλών χρήσεων υψηλής ποιότητας και εύλογης τιμής, το οποίο διανέμεται σε όλη την Κοινότητα μέσω των εκτεταμένων δικτύων πωλήσεων των εταίρων. Η Ford και η VW είναι υποχρεωμένες να μεταβιβάσουν τα οφέλη αυτά στον καταναλωτή δεδομένου ότι, λόγω της εισόδου τους και σε συνδυασμό με την είσοδο άλλων κατασκευαστών στο επεκτεινόμενο τμήμα αγοράς των οχημάτων πολλαπλών χρήσεων, ασκείται αυξημένη ανταγωνιστική πίεση σε όλους τους προμηθευτές με αποτέλεσμα να δημιουργηθεί ένα πλέον ισόρροπο τμήμα (βλέπε σημεία 37, 38 και 39). Επιπλέον, μαζί με την VW και την Ford, νέοι ευρωπαίοι κατασκευαστές πρόκειται να εμφανιστούν σε αυτό το τμήμα αγοράς.

3. *Αναγκαιότητα των περιορισμών*

(28) Η κοινή επιχείρηση μεταξύ των δύο σημαντικών κατασκευαστών αυτοκινήτων Ford και VW για την παραγωγή MPV μπορεί να θεωρηθεί απαραίτητη κατά την περίοδο για την οποία χορηγείται απαλλαγή λαμβάνοντας υπόψη τις εξαιρετικές περιστάσεις της εξεταζόμενης υπόθεσης και τους όρους τους οποίους η Επιτροπή θεωρεί αναγκαίους για τη χορήγηση απαλλαγής.

(29) Η συνεργασία επιτρέπει στους εταίρους να προσφέρουν ανταγωνιστικά ένα προϊόν υψηλής ποιότητας, το οποίο προορίζεται για τις ειδικές ανάγκες των ευρωπαίων καταναλωτών, στο σχετικώς νέο και χαμηλού όγκου τμήμα αγοράς MPV μέσα σε συγκριτικά σύντομο χρονικό διάστημα. Η εξέταση της παρούσας οδηγίας οδηγεί την Επιτροπή στην αποδοχή των επιχειρημάτων των εταίρων σύμφωνα με τα οποία τα ευνοϊκά αποτελέσματα της συνεργασίας δεν μπορούσαν, σ' αυτή την έκταση, να επιτευχθούν διαφορετικά. Οι εταίροι, ενεργώντας ο καθένας ανεξάρτητα δεν μπορούσαν να επιτύχουν την ανάπτυξη και την παραγωγή του MPV υπό τις ίδιες συνθήκες στην Πορτογαλία, με την ταχύτητα και την αποτελεσματικότητα που τους επιτρέπει η συνεργασία τους.

(30) Κανένας από τους δύο εταίρους δεν διαθέτει επί του παρόντος επαρκή δυναμικότητα για παραγωγή του μεγέθους που σχεδιάζεται για την κοινή επιχείρησή τους σύμφωνα με το πρόγραμμα που ήδη έχει περιγραφεί. Επιπλέον, η συνεργασία αυτή προσφέρει στους εταίρους τη δυνατότητα να αλληλοσυμπληρώνονται όσον αφορά τους ειδικευμένους τεχνικούς και την τεχνική εμπειρογνωμοσύνη τους, δεδομένου ότι ένα τέτοιο σχέδιο απαιτεί σημαντικούς πόρους σε ειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό. Για το σκοπό αυτό, η Ford, μεταξύ άλλων, διαθέτει ειδικευμένο προσωπικό στον τομέα της τεχνολογίας κατασκευής, ενώ η VW μπορεί να διαθέσει επαρκές προσωπικό ειδικευμένο στη μελέτη και τη σύλληψη προϊόντων. Τούτο επιτρέπει στους εταίρους να επικεντρώνονται σε ορισμένες δραστηριότητες και, ως εκ τούτου, να ενεργούν αποτελεσματικότερα.

(31) Οι εταίροι παρουσίασαν στην Επιτροπή τις συνολικές επενδυτικές δαπάνες που απαιτούντο στην περίπτωση κατά την οποία η ανάπτυξη και η παραγωγή ενός MPV επρόκειτο να γίνει από τον κάθε εταίρο ξεχωριστά στην προτεινόμενη βάση, με χωριστές ετήσιες πωλήσεις που εκτιμώνται μεταξύ 80 000 και 90 000 MPV για τον καθένα. Και οι δύο επιχειρήσεις υπολόγισαν ότι ο ελάχιστος αριθμός μονάδων για την παραγωγή ενός MPV βάσει του σχεδίου που ήδη περιγράφηκε προκειμένου να είναι οικονομικά βιώσιμη, πρέπει να υπερβαίνει τις 110 000 μονάδες ετησίως. Το ποσό αυτό, παρόλο που εξαρτάται πάντοτε από τις ειδικές συνθήκες της κάθε περίπτωσης, συμπίπτει με αντίστοιχα ποσά που αναφέρονται σε δηλώσεις ανταγωνιστών σε παρόμοια υπόθεση σχετικά με το τμήμα MPV που εξετάζεται επί του παρόντος από την Επιτροπή. Λαμβάνοντας υπόψη την απαιτούμενη επένδυση από την κάθε επιχείρηση για την ξεχωριστή ανάπτυξη και παραγωγή ενός MPV καθώς και την αναγκαία παραγωγή μονάδων ώστε να υπάρχει αποδοτικότητα, δεν μπορεί να αναμένεται ότι οι επιχειρήσεις, ενεργώντας αυτόνομα, ήταν σε θέση να επιτύχουν εύλογη απόδοση σε σχέση με τις αναμενόμενες πωλήσεις τους και το χαμηλό όγκο του τμήματος MPV σε σύγκριση με τα άλλα τμήματα αγοράς. Ακόμη και αν οι επιχειρήσεις κατόρθωναν να επιτύχουν τους στόχους τους ως προς τις πωλήσεις, το κοινό σχέδιο δεν αναμένεται να οδηγήσει στην πραγματοποίηση κερδών επί σειρά ετών, παρά τις οικονομίες κλίμακας και τη σημαντική χρηματοδοτική ενίσχυση από την πορτογαλική κυβέρνηση.

(32) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή αποδέχεται την άποψη ότι η ικανοποιητική διείσδυση στο τμήμα MPV εκ μέρους των εταίρων σε μεμονωμένη βάση δεν μπορεί να επιτευχθεί με την απλή προσαρμογή των ήδη υπαρχόντων μοντέλων όπως το Ford «Aerostar» (το οποίο δεν σημείωσε επιτυχία στις πωλήσεις στην Κοινότητα) ή του VW «Caravelle». Το μοντέλο «Aerostar» σχεδιάστηκε αρχικά ως εμπορικό όχημα και στη συνέχεια μετατράπηκε σε MPV για την αγορά των ΗΠΑ, η οποία διαφέρει σημαντικά από το ευρωπαϊκό τμήμα αγοράς MPV. Λόγω κυρίως των εξαιρετικά προηγμένων οδικών δικτύων, των μεγαλύτερων ευκολιών στάθμευσης αυτοκινήτων και του πολύ χαμηλότερου κόστους των καυσίμων, η στάθμευση, τα προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης και η δυναμική και η ευελιξία χειρισμών ενός MPV είναι προβλήματα που απασχολούν σε πολύ μικρότερο βαθμό τους αμερικανούς πελάτες. Κατά συνέπεια, οι ειδικές απαιτήσεις των ευρωπαίων καταναλωτών για, μεταξύ άλλων, αεροδυναμικά σχέδια, ταχύτερους και μικρότερους κινητήρες, μειωμένη κατανάλωση σε καύσιμα, αυξημένη ευελιξία χειρισμών, κινητήρες ντήζελ υψηλής αποτελεσματικότητας και μοντέλα με το τιμόνι στο δεξιό μέρος δεν μπορούν να ικανοποιηθούν με το μοντέλο «Aerostar». Οι πτυχές αυτές απαιτούσαν μια εντελώς νέα σύλληψη, η οποία δεν μπορεί να επιτευχθεί με απλή προσαρμογή. Το ίδιο ισχύει για το σχετικά μεγάλο και βαρύ μοντέλο «Caravelle» (μέχρι εννέα θέσεις), το οποίο απαιτούσε επίσης εκτεταμένο ανασχεδιασμό προκειμένου να μεταβληθεί η εικόνα του ως ελαφρού

φορτηγού και να αποκτήσει τα τυπικά χαρακτηριστικά ενός MPV, ιδίως ως προς το χειρισμό ο οποίος πρέπει να είναι ανάλογος με τον χειρισμό ενός επιβατηγού αυτοκινήτου.

Τέλος, για λόγους παρεμφερείς προς τους προαναφερθέντες, δεν είναι δυνατό να παραχθεί ένα MPV της μορφής αυτής με την απλή προσαρμογή των ήδη υφισταμένων μοντέλων των εταίρων τύπου «στέισον βάγκον» (π.χ. Passat, Sierra). Ειδικότερα, η πλατφόρμα των μοντέλων στέισον δεν διαθέτει το απαιτούμενο πλάτος και μήκος ώστε να επιτευχθούν τα βασικά χαρακτηριστικά σχεδίασης ενός MPV (δυνατότητα μεταφοράς μέχρι επτά ατόμων σε τρεις σειρές, αισθητά μεγαλύτερο ακαθάριστο βάρος οχήματος).

(33) Η αξιολόγηση αυτή του κοινού σχεδίου των Ford-VW δεν επηρεάζεται από το γεγονός ότι η Matra, καθώς και ορισμένοι ιάπωνες κατασκευαστές, κατόρθωσαν να διεισδύσουν μεμονωμένα στο τμήμα αγοράς MPV, δεδομένου ότι η κατάστασή τους δεν μπορεί να συγκριθεί με εκείνη των δύο μερών που συμμετέχουν στην κοινή επιχείρηση.

Η Matra, από τα μέσα της δεκαετίας του 1980 όταν κυκλοφόρησε το μοντέλο «Espace» και αναπτύχθηκε το τμήμα αγοράς MPV, κατείχε πάντα ισχυρή κυρίαρχη θέση με μέσο μερίδιο άνω του 50 % του τμήματος MPV, αντιμετώπιζε περιορισμένο μόνο ανταγωνισμό εκ μέρους μη ευρωπαίων προμηθευτών και προηγείτο πάντοτε με μεγάλη απόσταση από τον επόμενο ανταγωνιστή της (βλέπε σημείο 13). Αυτή η θέση της της παρείχε τη δυνατότητα να είναι επικερδής με συγκριτικά χαμηλή ετήσια παραγωγή. Επιπλέον, η Matra έπρεπε να συνεργαστεί με τη Renault για τη διανομή των οχημάτων της. Επίσης η Renault είναι προμηθευτής βασικών μερών του «Espace».

Οι ιάπωνες προμηθευτές βρίσκονται σε διαφορετική θέση εφόσον είναι σε θέση να επωφελούνται από τις σημαντικές οικονομίες κλίμακας λόγω της ισχυρής και σε μεγάλο βαθμό κλειστής εθνικής αγοράς. Τα ιαπωνικά MPV αποτελούν από μια άποψη συμβιβαστική λύση μεταξύ των διαφορετικών απαιτήσεων της ευρωπαϊκής και της αμερικανικής αγοράς. Για το λόγο αυτό, και λόγω των ανταγωνιστικών τιμών, οι ιάπωνες είναι σε θέση να πωλούν ορισμένο αριθμό MPV στην Ευρώπη. Παρόλα αυτά, πωλούν πολύ περισσότερες μονάδες στις ΗΠΑ, που είναι η μεγαλύτερη αγορά MPV στον κόσμο.

(34) Οι περιορισμοί του ανταγωνισμού που μπορούν να προκληθούν από τη συνεργασία μεταξύ της Ford και της VW περιορίζονται σε όσους είναι απαραίτητοι για τη λειτουργία της κοινής επιχείρησης. Και οι δύο εταίροι διαθέτουν πλήρη ελευθερία όσον αφορά τη διανομή των δικών τους MPV τα οποία πωλούνται ξεχωριστά με τα αντίστοιχα εμπορικά τους σήματα και σε διαφοροποιημένες μορφές. Οι εταίροι μπορούν να χρησιμοποιήσουν όλα τα δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας ανεξάρτητα και είναι ελεύθεροι να επιφέρουν μεταβολές στο σχεδιασμό των μοντέλων τους χωρίς να χρειάζεται να καταστεί αυτό γνωστό στον άλλο εταίρο. Εντούτοις, προκειμένου να μπορέσει να επιτευχθεί και να εξασφαλιστεί ο ελάχιστος δυνατός αντίκτυπος στον ανταγωνισμό, να διατηρηθεί ορισμένος βαθμός διαφοροποίησης των προϊόντων και να περιοριστούν τα ενδεχόμενα δευτερεύοντα αποτελέσματα της συνεργασίας, η Επιτροπή σκοπεύει να επιβάλει ορισμένο αριθμό όρων και υποχρεώσεων (βλέπε σημείο 41). Η Επιτροπή πρόκειται επίσης να επανεξετάσει την απόφασή της λαμβάνοντας υπόψη την εξέλιξη του τμήματος MPV μετά από τη λήξη της περιόδου για την οποία χορηγήθηκε απαλλαγή.

(35) Η συνεργασία στον τομέα των MPV μεταξύ της Ford και της Nissan προβλέπει ρητά το δικαίωμα των εταίρων να εμπορεύονται το προϊόν σε παγκόσμιο επίπεδο. Η Ford σκοπεύει να προσφέρει ορισμένο ποσό αυτών των MPV στους πελάτες της Κοινότητας στο απαιτητικότερο τμήμα της αγοράς MPV. Επίσης η Nissan με το μοντέλο της «Serena», εισήγαγε στην αγορά της Κοινότητας ένα άλλο MPV. Η υπάρχουσα συνεργασία μεταξύ Ford και Mazda δεν αποκλείει τον ανταγωνισμό μεταξύ τους στον τομέα MPV, όπως αποδεικνύεται από μία καταγγελία ως προς την άσκηση πρακτικής ντάμπινγκ στις ΗΠΑ εκ μέρους της Ford και άλλων κατά των ιαπώνων παραγωγών MPV συμπεριλαμβανομένης της Mazda.

(36) Για την εξέταση της παρούσας υπόθεσης, η Επιτροπή λαμβάνει επίσης υπόψη το γεγονός ότι το εξεταζόμενο σχέδιο αποτελεί τη μεγαλύτερη αλλοδαπή μεμονωμένη επένδυση στην Πορτογαλία. Εκτιμάται ότι πρόκειται να οδηγήσει, μεταξύ άλλων, στη δημιουργία 5 000 θέσεων απασχόλησης και ότι συμβάλει έμμεσα στη δημιουργία άλλων 10 000 θέσεων καθώς και στην προσέλκυση άλλων επενδύσεων στον τομέα της προμήθειας μερών. Συνεπώς, συνεισφέρει στην προώθηση της αρμονικής ανάπτυξης της Κοινότητας και στη μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων, πράγμα που αποτελεί έναν από τους βασικούς στόχους της συνθήκης. Εξάλλου, προωθεί την ολοκλήρωση της ευρωπαϊκής αγοράς συνδέοντας στενότερα την Πορτογαλία με την Κοινότητα μέσω μιας από τις σημαντικότερες βιομηχανίες της. Τούτο δεν αρκούσε προκειμένου να καταστεί δυνατή η εφαρμογή απαλλαγής παρά μόνο εφόσον πληρούντο οι όροι του άρθρου 85 παράγραφος 3, αποτελεί όμως στοιχείο το οποίο η Επιτροπή έχει λάβει υπόψη.

4. Μη κατάργηση του ανταγωνισμού

(37) Η συνεργασία μεταξύ της Ford και της VW δεν οδηγεί σε κατάργηση του ανταγωνισμού στο τμήμα MPV. Λαμβάνοντας υπόψη την κυρίαρχη θέση που κατέχει το Renault «Espace», προωθεί, αντιθέτως, τον ανταγωνισμό μέσω της δημιουργίας πρόσθετης επιλογής στον τομέα αυτό και συμβάλει στη δημιουργία μιας πλέον ισορροπημένης διάρθρωσης στο τμήμα

αγοράς MPV. Υπάρχει επίσης μεγαλύτερος ανταγωνισμός όσον αφορά τις τιμές και την ποιότητα κατά τη διάρκεια των επόμενων πέντε έως δέκα ετών με την περαιτέρω διείσδυση στο τμήμα αυτό της αγοράς ιαπώνων κατασκευαστών καθώς και άλλων νεοεισερχομένων.

(38) Λαμβάνοντας υπόψη ότι ο ανταγωνισμός στις ευρωπαϊκές αγορές αυτοκινήτων υφίσταται επίσης και σε επίπεδο διανομής, η Επιτροπή θεωρεί ότι η διαφοροποίηση του προϊόντος και τα περιθώρια κέρδους στο τμήμα MPV επιτρέπουν τη διατήρηση ορισμένου βαθμού ανταγωνισμού μεταξύ της Ford και της VW παρά το γεγονός ότι αγοράζουν τα MPV από την κοινή επιχείρηση, κατ' αρχήν, στην ίδια τιμή. Το επίπεδο της διαφοροποίησης του προϊόντος που επιτυγχάνεται ως προς την παραγωγή του MPV τόσον όσον αφορά τα αισθητικά όσο και τα τεχνικά στοιχεία — όπως περιγράφεται κατωτέρω — θεωρείται από την Επιτροπή στην περίπτωση αυτή ότι είναι το ελάχιστο αναγκαίο προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι η Ford και η VW μπορούν να αναπτύξουν τη δική τους ταυτότητα και να ασκούν ανεξάρτητες στρατηγικές πωλήσεων στον τομέα MPV. Για τους δύο ακόλουθους λόγους τουλάχιστον μπορεί να αναμένεται ότι υπάρχει πράγματι άμεσος ανταγωνισμός μεταξύ της Ford και της VW. Πρώτον, οι εταίροι έχουν το κίνητρο της αύξησης των κερδών από τις πωλήσεις μέσω των μεγαλύτερων μεμονωμένων πωλήσεων, δεδομένου ότι η συμφωνία δεν προβλέπει κατανομή των κερδών από κοινού. Δεύτερον, η στρατηγική μαζικής παραγωγής στον τομέα αυτοκινήτου συνίσταται στην προσφορά στους πελάτες του πλήρους φάσματος των προϊόντων έτσι ώστε να επιτυγχάνεται ή να ενισχύεται η σχέση πιστής πελατείας ως προς μια μάρκα και όχι μόνο ως προς ένα μοντέλο. Αυτός ο συνολικός ανταγωνισμός αναγκάζει τη Ford και την VW να ασκούν άμεσο ανταγωνισμό μεταξύ τους και στο τμήμα αγοράς MPV.

Γ. Άρθρο 86

(39) Το άρθρο 86 εφαρμόζεται στην περίπτωση κατάχρησης, από επιχειρήσεις, μιας ήδη υπάρχουσας δεσπόζουσας θέσης. Στην προκειμένη περίπτωση, οι εταίροι δεν κατέχουν δεσπόζουσα θέση στο τμήμα MPV. Αλλά ακόμη και εάν μια τέτοια θέση υπήρχε, ο απλός κίνδυνος κατάχρησης — όπως ισχυρίζεται η Matra — δεν δικαιολογούσε την εφαρμογή του άρθρου 86. Η συνεργασία μεταξύ της Ford και της VW, για τους λόγους που προαναφέρθηκαν, δεν οδηγεί στη δημιουργία δεσπόζουσας θέσης κατά την έννοια του άρθρου 86 της συνθήκης.

Λαμβάνοντας υπόψη τις συνθήκες του ανταγωνισμού στο τμήμα MPV, η συνεργασία αυτή, παρά τη χορήγηση κρατικής ενίσχυσης για το εν λόγω σχέδιο και τις συνεπαγόμενες οικονομίες κλίμακας, δεν θεωρείται πιθανό ότι δημιουργεί τέτοια ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα τα οποία επιτρέπουν στη Ford και στη VW να εμποδίσουν τη διατήρηση του γνήσιου ανταγωνισμού παρέχοντάς τους την ισχύ να συμπεριφέρονται σε μεγάλο βαθμό ανεξάρτητα από τους ανταγωνιστές στο τμήμα MPV. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή — αντίθετα με τη δήλωση της Matra — δεν θεωρεί, παρά την ύπαρξη ορισμένων αβεβαιοτήτων όσον αφορά τις διάφορες προβλέψεις της ζήτησης MPV στην Κοινότητα, ότι η προσφορά πρόκειται να υπερβεί σε μεγάλο βαθμό τη ζήτηση κατά τη διάρκεια σημαντικής χρονικής περιόδου από τώρα μέχρι τα τέλη του αιώνα. Αλλά ακόμη και εάν προκύψει μια τέτοια κατάσταση, οι υπερβάλλουσες δυναμικότητες υπ' αυτές τις συνθήκες στην υπό εξέταση υπόθεση μπορούσαν μόνο να οδηγήσουν σε αύξηση του ανταγωνισμού χωρίς να δημιουργούνται νέες δεσπόζουσες θέσεις. Το Renault «Espace» ήταν το προϊόν που κυριαρχούσε στο τμήμα MPV από τη στιγμή της κυκλοφορίας του κατά τα μέσα της δεκαετίας του 1980. Λόγω της υψηλής ποιότητας και της φήμης του, προηγείτο πάντοτε με σημαντική διαφορά από τους πλησιέστερους ανταγωνιστές του. Με την ενίσχυση της συνεργασίας με τη Renault, η Matra πρόκειται να αναπτύξει και να προσφέρει ένα νέο τύπο του «Espace» το 1995 και, συνεπώς, παραμένει σημαντικός ανταγωνιστής στο τμήμα MPV. Η Ford και η VW, σε συνδυασμό με άλλους προμηθευτές (νεοεισερχόμενοι καθώς και ιάπωνες κατασκευαστές), εξασφαλίζουν αποτελεσματικό βαθμό ανταγωνισμού στο τμήμα αγοράς MPV.

(40) Οι παρατηρήσεις που υπέβαλε στην Επιτροπή η Matra, η οποία παρουσίασε επίσης τα επιχειρήματά της κατά την προφορική ακρόαση της 15ης Ιουνίου 1992 απαντώντας στην ανακοίνωση της Επιτροπής της 13ης Ιουλίου 1991 (βλέπε ιδίως σημεία 23 και επόμενα), δεν οδηγούν σε οποιαδήποτε μεταβολή της εκτίμησης της Επιτροπής ως προς την κοινοποιηθείσα συμφωνία όπως παρατίθεται ανωτέρω.

Δ. Άρθρα 6 και 8 του κανονισμού αριθ. 17

(41) Σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 του κανονισμού αριθ. 17, μια απόφαση εφαρμογής του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης πρέπει να εκδοθεί για ορισμένο χρόνο και είναι δυνατόν να συνοδεύεται από όρους και υποχρεώσεις. Το άρθρο 6 παράγραφος 1 του ιδίου κανονισμού υποχρεώνει την Επιτροπή να ορίσει την ημερομηνία ενάρξεως ισχύος της αποφάσεως. Σύμφωνα με το άρθρο αυτό, στην εξεταζόμενη περίπτωση η απόφαση μπορεί να αρχίσει να ισχύει από την ημερομηνία κοινοποιήσεως, δηλαδή από τις 4 Φεβρουαρίου 1991. Λαμβάνοντας υπόψη όλες τις περιστάσεις που συνδέονται με την παρούσα υπόθεση και, ειδικότερα, προκειμένου να καταστούν αποδοτικές οι υψηλές επενδύσεις των ενδιαφερομένων μερών, η απόφαση πρέπει να καλύπτει περίοδο δέκα ετών μετά την έναρξη της παραγωγής, η οποία αντιστοιχεί περίπου στον κύκλο ζωής ενός MPV. Η παρούσα απόφαση πρέπει να συνοδεύεται από ορισμένους όρους και υποχρεώσεις που η Επιτροπή θεωρεί ότι πρέπει να θέσει προκειμένου να συμμορφωθεί με τα καθήκοντα που της έχουν ανατεθεί βάσει του άρθρου 8 παράγραφος 3 του κανονισμού αριθ. 11, καθώς και για να εξασφαλίσει τις προϋποθέσεις για τη λήψη απόφασης σύμφωνα με το άρθρο 85 παράγραφος 3 στην υπό εξέταση υπόθεση. Σε αυτό το πλαίσιο, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη ότι ο τομέας

αυτοκινήτων δεν χαρακτηρίζεται μόνον από ένα πυκνό δίκτυο σχέσεων μεταξύ προμηθευτών στον τομέα συνθετικών μερών αλλά, ιδίως, από αυξανόμενες οριζόντιες συνεργασίες συμπεριλαμβανομένης της κοινής παραγωγής οχημάτων. Επιπλέον, ορισμένοι προμηθευτές κατέχουν μετοχές ανταγωνιστών. Αυτοί οι όροι και οι υποχρεώσεις πρέπει να εξασφαλίζουν, μεταξύ άλλων, ότι διατηρείται ορισμένος βαθμός διαφοροποίησης των προϊόντων πράγμα που επιτρέπει τον πραγματικό ανταγωνισμό μεταξύ των εταίρων σε επίπεδο διανομής (βλέπε σημείο 38). Ειδικότερα, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι κινητήρες, δεδομένου ότι αποτελούν ουσιώδες συστατικό μέρος του MPV, πρέπει να είναι διαφορετικοί. Ωστόσο, λαμβάνοντας υπόψη τις ειδικές περιστάσεις στην υπόθεση αυτή, έχει γίνει αποδεκτό ότι η Ford θα αγοράζει ένα συγκεκριμένο ποσοστό ειδικών κινητήρων VW για ένα περιορισμένο χρονικό διάστημα. Οι εταίροι πρέπει επίσης να είναι ελεύθεροι να παραγγέλλουν τις ποσότητες που χρειάζονται ο καθένας ανεξάρτητα από την κοινή επιχείρηση. Προκειμένου να περιοριστούν οι ενδεχόμενες αρνητικές επιπτώσεις του κοινού σχεδίου στο συνολικό ανταγωνισμό μεταξύ των εταίρων, η Επιτροπή θεωρεί ενδεδειγμένο να τους υποχρεώσει να λάβουν ορισμένα προληπτικά μέτρα όσον αφορά την ανταλλαγή πληροφοριών ευαίσθητου χαρακτήρα μεταξύ αυτών και της κοινής επιχείρησης. Δεδομένης της ανωτέρω κατάστασης στον τομέα αυτοκινήτων, οι εταίροι πρέπει επίσης να ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με μελλοντικές συνεργασίες τους με άλλους κατασκευαστές αυτοκινήτων ή προμηθευτές καθώς και σχετικά με τη χρήση αδειών εκμετάλλευσης που αποκτώνται σε σχέση με το σχέδιο αυτό. Προκειμένου να αποφευχθεί ενδεχόμενη διαίρεση της αγοράς και για να καταστεί η προμήθεια MPV από άλλα κράτη μέλη ευκολότερη για τον ευρωπαίο καταναλωτή, οι εταίροι — σύμφωνα με τις βεβαιώσεις τους προς την Επιτροπή — πρέπει επίσης να προσφέρουν τα MPV σε όλη την Κοινότητα και να αιτούν έγκριση τύπου σε κοινοτικό επίπεδο για τα εν λόγω οχήματα. Τέλος, η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη την εμπειρία της, απαιτεί από τους εταίρους να προβλέπουν μέτρα για τον πραγματικό διαχωρισμό τους σε περίπτωση μη παράτασης της ισχύος της απαλλαγής,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Σύμφωνα με το άρθρο 85 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΟΚ, οι διατάξεις του άρθρου 85 παράγραφος 1 κηρύσσονται ανεφάρμοστες για τις «συμφωνίες ίδρυσης» μεταξύ της Ford of Europe Inc. («Ford») και της Volkswagen AG («VW»), που κοινοποιήθηκαν στις 4 Φεβρουαρίου 1991, καθώς και για τις μετέπειτα υπογραφείσες συμφωνίες προς εκτέλεση της προαναφερθείσας συμφωνίας.

Άρθρο 2

Η απαλλαγή που χορηγείται στο άρθρο 1 υπόκειται στους ακόλουθους όρους/υποχρεώσεις:

Α. Όροι

1. Οι μητρικές επιχειρήσεις διατηρούν μεταξύ των MPV που παράγονται από την κοινή επιχείρηση τουλάχιστον τις διαφορές μεταξύ των κινητήρων που περιγράφονται στην κοινοποίηση. Η Ford δεν μπορεί να χρησιμοποιεί κινητήρες ντήζελ και βενζινοκινητήρες της VW σε ποσοστό μεγαλύτερο του 25 % των MPV της Ford επί οποιασδήποτε τριετίας.

2. Οι μητρικές επιχειρήσεις θεσπίζουν τις κατάλληλες διαδικασίες και ρήτρες προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι όλες οι μη δημοσιευόμενες πληροφορίες που έχουν στρατηγική σημασία για τον ανταγωνισμό, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών σχετικά με τις ετήσιες ποσοτικές ανάγκες τους, τα προγράμματα και τις στρατηγικές μάρκετινγκ, τις πολιτικές διανομής, τις τιμές χονδρικής/λιανικής πώλησης και τις προθέσεις τους σχετικά με τα συνήθη καθώς και τα κατ' επιλογήν χαρακτηριστικά, δεν περιέρχονται στη γνώση των υπαλλήλων της άλλης μητρικής επιχείρησης, και καθίστανται γνωστές μόνον στους υπαλλήλους της κοινής επιχείρησης οι οποίοι είναι απαραίτητο να τις γνωρίζουν προκειμένου να διασφαλίζουν την ορθή λειτουργία τη κοινής επιχείρησης. Οι υπάλληλοι οι οποίοι πρέπει να γνωρίζουν τις πληροφορίες αυτές πρέπει να υπογράψουν συμφωνία εμπιστευτικότητας βάσει της οποίας υποχρεούνται α) να μην χρησιμοποιούν αυτές τις πληροφορίες ευαίσθητου χαρακτήρα για σκοπούς διαφορετικούς από εκείνους που συνδέονται με την κοινή επιχείρηση και β) να μην μεταβιβάζουν τις πληροφορίες αυτές σε υπαλλήλους της άλλης μητρικής επιχείρησης.

3. Κάθε πρόταση εκ μέρους μιας από τις μητρικές επιχειρήσεις να μην εμπορεύεται τα MPV της παραγωγής της σε οποιοδήποτε κράτος μέλος απαιτεί προηγούμενη έγκριση της Επιτροπής.

4. Εάν τερματιστεί η συμφωνία της κοινής επιχείρησης, κάθε μητρική επιχείρηση χορηγεί ή εξασφαλίζει τη χορήγηση όλων των αναγκαίων αδειών εκμετάλλευσης τεχνολογίας (κατοχυρωμένων με δίπλωμα ευρισιτεχνίας ή όχι), ούτως ώστε η άλλη μητρική επιχείρηση να είναι σε θέση να συνεχίσει τη χωριστή παραγωγή των MPV.

5. Οι μητρικές επιχειρήσεις δεν επεκτείνουν χωρίς την προηγούμενη έγκριση της Επιτροπής το φάσμα των προϊόντων που παράγονται από την κοινή επιχείρηση σε άλλες κατηγορίες οχημάτων εκτός από MPV.

Β. Υποχρεώσεις

1. Μετά το πρώτο έτος παραγωγής, η κοινή επιχείρηση θα υποβάλλει κάθε χρόνο έκθεση στην Επιτροπή στην οποία εμφαίνεται ο συνολικός όγκος παραγωγής των κατα-

σκευασθέντων MPV με διαχωρισμό ανά μοντέλο και προδιαγραφές σε κινητήρα. Επίσης, μετά το πρώτο έτος παραγωγής, καθεμία από τις μητρικές επιχειρήσεις υποβάλλει κάθε χρόνο στην Επιτροπή ξεχωριστή έκθεση στην οποία εμφαίνονται οι χονδρικές πωλήσεις της των MPV που έχουν παραχθεί από την κοινή επιχείρηση, με κατανομή ανά κράτος μέλος καθώς και εκτίμηση των μεριδίων της αγοράς που κατέχει σε κάθε κράτος μέλος και τις συνολικές εξαγωγές MPV από την Κοινότητα.

2. Κάθε μητρική επιχείρηση υποχρεούται

α) να ενημερώνει την Επιτροπή πριν από την υπογραφή συμφωνίας με οποιαδήποτε άλλη επιχείρηση σχετικά με:

— τη συμμετοχή σε κάθε νέα κοινή δραστηριότητα,

— τις επενδύσεις σε νέο φάσμα προϊόντων που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο της ήδη υπάρχουσας, κοινής, δραστηριότητας,

— κάθε νέο σχέδιο κοινής έρευνας

στον τομέα κατασκευής αυτοκινήτων, επιχείρηση, που ενδέχεται να επηρεάζει αισθητά τον ανταγωνισμό στο εσωτερικό του ευρωπαϊκού οικονομικού χώρου·

β) να υποβάλλει κάθε χρόνο έκθεση στην Επιτροπή σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο συμμορφώνεται προς τους όρους της παρούσας απόφασης.

Ως «μητρική επιχείρηση» νοούνται η Ford Motor Company Inc., ΗΠΑ, η Volkswagen AG, Γερμανία, και ο όμιλος των εταιρειών που κατέχονται ή ελέγχονται από καθεμία από τις εν λόγω επιχειρήσεις.

Άρθρο 3

Η απαλλαγή παράγει αποτελέσματα από την ημερομηνία κοινοποίησης της συμφωνίας μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2004.

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στις ακόλουθες επιχειρήσεις:

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

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

Βρυξέλλες, 23 Δεκεμβρίου 1992.

Για την Επιτροπή

Leon BRITTAN

Αντιπρόεδρος