DECISÃO DA COMISSÃO

de 23 de Dezembro de 1992

relativa a um processo de aplicação do artigo 85º do Tratado CEE

(IV/33.814 — Ford/Volkswagen)

(Apenas fazem fé os textos nas línguas alemã e inglesa)

(93/49/CEE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia,

Tendo em conta o Regulamento nº 17 do Conselho, de 6 de Fevereiro de 1962, primeiro regulamento de execução dos artigos 85º e 86º do Tratado (1), com a última redacção que lhe foi dada pelo Acto de Adesão de Espanha e de Portugal, e, nomeadamente, os seus artigos 6º e 8º,

Tendo em conta a notificação de um acordo relativo a veículos para fins múltiplos concluído em 4 de Fevereiro de 1991 pela Ford of Europe Inc., Brentwood, Reino Unido, e pela Volkswagen AG, Wolfsburg, Alemanha,

Tendo em conta o resumo da notificação publicado (2), nos termos do nº 3 do artigo 19º do Regulamento nº 17,

Após consulta do Comité consultivo em matéria de acordos, decisões e práticas concertadas e de posições dominantes,

Considerando o seguinte:

I. OS FACTOS

A. O processo

(1) A presente decisão diz respeito a um «acordo de fundação» celebrado entre dois construtores de veículos automóveis, a Ford of Europe (Ford) e a Volkswagen AG (VW), relativo à constituição de uma empresa comum (EC), tendo em vista o desenvolvimento e produção de um veículo para fins múltiplos (VFM), em Portugal. Posteriormente, as partes notificaram o Acordo de empresa comum que dá aplicação ao «acordo de fundação» («o acordo»).

B. As partes

(2) A Ford é uma filial da Ford Motor Company, Dearborn, Estados Unidos da América, cuja actividade principal se situa no sector da produção, montagem e venda de veículos automóveis e respectivos componentes. Em 1990, o volume de negócios mundial da Ford Motor Company foi de 97,6 mil milhões de dólares dos Estados Unidos. No mesmo ano, o grupo Ford situava-se na quinta posição no mercado comunitário de veículos de passageiros, com uma parte de mercado de 11,6 %.

(3) Em 1990, a VW foi o principal construtor de veículos automóveis na CEE, com 15,5 % do mercado, o que representa vendas de 2 049 000 unidades. No mesmo ano, o seu volume de negócios foi de 65,3 mil milhões de marcos alemães.

(4) A Ford e a VW cooperavam já no âmbito de uma empresa comum situada na América do Sul (Autolatina). Todavia, estas actividades não incluem a produção de VFM.

C. O acordo

(5) O acordo prevê que a Ford e a VW procedam, em comum, ao desenvolvimento, estudo técnico e construção de um VFM. As duas empresas constituirão uma empresa comum (Autoeuropa) em que cada uma terá uma participação de 50 % e que ficará sujeita ao controlo comum. A Ford e a VW investirão, no total, cerca de 2,9 mil milhões de dólares no projecto; todos os custos relativos ao desenvolvimento, estudo técnico e construção do VFM serão equitativamente repartidos pela Ford e pela VW. Prevê-se que a EC dure, pelo menos, o ciclo de vida previsto para o VFM, ou seja, aproximadamente dez anos.

(6) As instalações da EC serão construídas num terreno não industrial localizado perto de Setúbal, Portugal, e a produção de VFM deverá iniciar-se em Janeiro de 1995. O desenvolvimento do produto será predominantemente efectuado pela VW na Alemanha, enquanto a Ford será responsável principalmente pela produção e pelo funcionamento da fábrica. A capacidade de produção diária da EC será de 830 unidades, o que representa uma produção anual de 190 000 unidades. Ambas as empresas fornecerão motores e transmissões, sendo a maior parte dos restantes componentes adquiridos a fornecedores externos.

(7) As partes acordaram em diferenciar os seus VFM, a fim de preservar a sua imagem de marca e para que os consumidores distingam facilmente as res-

(1) JO nº 13 de 21. 2. 1962, p. 204.
(2) JO nº C 182 de 13. 7. 1991, p. 8.

pectivas versões de VFM. As principais diferenças entre os modelos serão as seguintes:

— Motores: a VW equipará as suas versões com os seus próprios motores, sistema de embraiagem e sistemas de controlo de motor. O mesmo se verificará relativamente às versões normais da Ford (que, segundo as previsões, representarão 75 % das suas vendas totais). Os restantes modelos a gasóleo e de alto de gama (motores de 2,8 litros) da Ford serão equipados com motores VW,

— Design: relativamente ao *design* exterior, distinguir-se-ão no tocante ao aspecto frontal (tampa do motor, faróis, nomeadamente de nevoeiro, grelha do radiador e logotipos de marca), faixas laterais, tampões das rodas, luzes da rectaguarda, aplicações e logotipos, bem como pintura metalizada. No interior, as diferenças dizem respeito ao painel dos instrumentos (cor, instrumentação e desenho gráfico), volantes, alavancas de velocidades, tecidos e cor dos assentos, dos painéis interiores das portas e dos painéis laterais.

Ambas as empresas oferecerão, além disso, séries diferentes (a VW apresentará cinco séries e a Ford três), bem como diferentes extras facultativos (por exemplo, computador de viagem, tejadilho de abrir e ar condicionado).

(8) A Ford e a VW comprometeram-se a adquirir quantidades fixas de VFM (em princípio cada uma adquirirá 50 % da produção da EC) e peças à EC numa base de «custo mais», sendo penalizados no caso de não adquirirem as quantidades mínimas. As partes procederão à distribuição dos respectivos veículos como melhor entenderem. A Ford e a VW distribuirão os seus VFM individualmente através das respectivas redes de distribuição e sob a sua marca própria.

D. O mercado relevante

(9) Um VFM pode ser definido como um veículo destinado a transportar até sete pessoas em três filas ou, em alternativa, cinco pessoas, o que permite um espaço para bagagem consideravelmente maior. Os assentos amovíveis e rebatíveis nas segunda e terceira filas proporcionam uma elevada flexibilidade que torna os VFM adequados tanto a trabalho como a lazer. Os VFM podem igualmente distinguir-se pela sua concepção e características específicas, que tornam a sua condução e facilidade de manobra semelhantes às dos veículos de passageiros.

(10) Os VFM colmatam uma lacuna existente entre as carrinhas convencionais de cinco portas e as furgonetas ligeiras. Todavia, devido a uma melhor distribuição do espaço, podem, de um modo geral, distinguir-se das carrinhas convencionais pelo seu maior conforto de «transportador familiar». Os VFM podem também distinguir-se dos veículos comerciais, não primariamente vocacionados para transporte de passageiros, quer por uma concepção similar à de um automóvel de passageiros quer ainda pela altura respectiva, normalmente inferior.

(11) Deste modo, devido às suas características especiais, o VFM pode ser considerado um segmento de mercado relativamente novo e distinto, apesar de ser parcialmente substituível por veículos de segmentos próximos.

(12) A Ford oferece já um modelo de VFM, o «Aerostar», produzido nos Estados Unidos da América. As vendas deste modelo, relativamente antigo e destinado especialmente ao mercado americano no qual entrou com êxito, continuaram negligenciáveis na Europa (menos de 1 % do segmento de mercado de VFM em 1990). Actualmente, a Ford e a Nissan colaboram no desenvolvimento do modelo destinado ao mercado americano que deverá suceder ao Aerostar. Além disso, a Ford participa numa acção de cooperação com a Mazda, na qual tem também uma participação minoritária. A Mazda é um construtor de VFM, apesar de, actualmente, não vender estes modelos no mercado comunitário.

O VW «Caravelle» não pode ser considerado um autêntico VFM, de acordo com a descrição acima apresentada; este modelo deriva de um veículo comercial e não possui todas as características de VFM acima mencionadas, faltando-lhe essencialmente o conforto, a facilidade de manobra, a velocidade e a flexibilidade de um VFM.

(13) O segmento de mercado dos VFM na Europa é dominado pela Renault «Espace», da qual foi actualmente lançada uma nova versão. A «Espace» retoma um conceito desenvolvido pela Matra SA (Matra), responsável pela montagem do veículo, sendo o mesmo distribuído através da rede de distribuição da Renault e sob o nome desta última. Os outros concorrentes da Renault «Espace» são veículos japoneses ou construídos nos Estados Unidos da América. Em 1990, os participantes no segmento dos VFM na CEE tinham as seguintes partes de mercado:

— 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) O segmento de mercado dos VFM (cujo volume actual é inferior a 100 000 unidades, o que o torna negligenciável relativamente ao mercado automóvel global) tem sido considerado pela maior parte dos analistas e dos produtores um segmento susceptível de se expandir significativamente na Europa a médio e a longo prazo. Todavia, o volume total das vendas na CEE não deve ultrapassar as 350 000 unidades antes de 1995.

(15) A entrada neste segmento de mercado pode, de um modo geral, considerar-se relativamente difícil, uma vez que é necessário um investimento significativo tanto a nível do desenvolvimento como da produção. A viabilidade económica da produção exige também uma certa capacidade mínima de produção, calculada, pelas partes no presente caso e pelos outros construtores de veículos automóveis, em mais de 110 000 unidades por ano. Todavia, estão actualmente a ser estudados diversos projectos de VFM, prevendo-se a entrada de novos participantes no mercado, antes do final de século.

E. Auxílios estatais

(16) O Governo português notificou o seu projecto de auxílio financeiro à EC em Junho de 1991. A Comissão, num processo distinto, decidiu não levantar quaisquer objecções às medidas de auxílio propostas nos termos do nº 3 do artigo 92º do Tratado CEE. A Matra introduziu recurso contra esta decisão junto do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias.

II. OBSERVAÇÕES DE TERCEIROS

(17) Na sequência da publicação, nos termos do nº 3 do artigo 19º do Regulamento nº 17 (vide nota nº 2), a Comissão recebeu as observações da Matra, nas quais apresentava também uma denúncia, distinta, nos termos do nº 3 do artigo 17º contra o projecto. No entender da Matra, o acordo entre a Ford e a VW viola os artigos 85º e 86º do Tratado CEE e não preenche os critérios de isenção previstos no nº 3 do artigo 85º Alega, essencialmente, que os acordos terão como efeito uma restrição importante da concorrência e não contribuem para a promoção do progresso técnico ou económico, uma vez que o VFM da EC seria construído através de métodos de produção e tecnologia comuns e não apresenta importantes inovações. O acordo também não pode ser considerado indispensável nos termos do nº 3 do artigo 85º, uma vez que a Ford e a VW podem penetrar individualmente no segmento de mercado de VFM. Em princípio, as empresas possuem ambas os recursos financeiros e a tecnologia necessários ao desenvolvimento e produção independente de VFM. Contrariamente às observações publicadas na comunicação da Comissão, de 13 de Julho de 1991, a produção de um VFM tornar-se-ia lucrativa a partir de um volume anual de produção muito inferior às 110 000 unidades. Além disso, a Matra alega que o acordo entre a Ford e a VW viola o artigo 86º do Tratado. A cooperação prevista nos acordos levaria a que as duas empresas conquistassem uma posição dominante no mercado dos VFM, o que lhes permitiria — tendo em conta as economias de escala e o montante previsto de auxílios estatais — eliminar a concorrência no sector, criando, por exemplo, barreiras ao acesso ao mercado ou adoptando um comportamento predatório que teria de ser considerado abusivo.

III. APRECIAÇÃO JURÍDICA

A. Nº 1 do artigo 85º

(18) O acordo entre a Ford e a VW relativo à constituição de uma EC em Portugal para o desenvolvimento e produção em conjunto de VFM integra-se no âmbito do nº 1 do artigo 85º que, *inter alia*, proíbe todos os acordos entre empresas susceptíveis de afectarem o comércio entre Estados-membros e que tenham por objecto ou efeito a restrição da concorrência.

(19) A Ford e a VW são concorrentes importantes no mercado automóvel europeu e mundial; oferecem ambas uma vasta gama de veículos a motor no essencial concorrentes uma da outra. Tendo em conta as suas capacidades financeiras, técnicas e de investigação, cada empresa é, em princípio, capaz de produzir o seu próprio VFM.

(20) O desenvolvimento de novos modelos constitui um dos elementos chave da concorrência no sector automóvel e um factor determinante do êxito de um construtor. Quaisquer acordos entre concorrentes susceptíveis de restringir estas actividades devem ser considerados restrições graves da concorrência. O desenvolvimento e produção comuns de um VFM pela Ford e pela VW, que pressupõem um elevado investimento das empresas-mãe e, além disso, a obrigação de adquirir quantidades fixas de VFM à EC, traduz o facto de nenhuma empresa-mãe ter qualquer interesse económico em exercer individualmente actividades neste sector.

(21) Além disso, a cooperação entre a Ford e a VW conduzirá à troca e à partilha extensivas de, *inter*

alia, saber-fazer técnico, afectando assim o comportamento, do ponto de vista da concorrência, das duas empresas-mãe nos segmentos de mercado vizinhos, nomeadamente o das carrinhas ou das furgonetas ligeiras.

(22) O acordo afectará consideravelmente o comércio entre os Estados-membros, uma vez que foi concluído entre dois construtores de automóveis de nível internacional e diz respeito ao desenvolvimento e à fabricação em comum de um produto a ser vendido em toda a Comunidade.

B. Nº 3 do artigo 85º

(23) A empresa comum, entre a Ford e a VW, é caracterizável pelos seguintes elementos:

— o segmento de mercado VFM representa um relativamente baixo volume de produção, e pelo menos no médio prazo assim permanecerá, não obstante as previsões positivas (ponto 14),

— nem a Ford nem a VW têm sido até a data fornecedores a merecer referência naquele segmento de mercado (ponto 12),

— a estrutura do segmento em questão caracteriza-se pela clara posição preponderante de um fornecedor não exposto a qualquer considerável concorrência de (outros) fornecedores europeus (ponto 13),

— o veículo será produzido em novas e modernas instalações (ponto 6),

— a empresa comum produzirá efeitos extremamente positivos a nível das infra-estruturas e do emprego numa das mais pobres regiões da Comunidade (ponto 36).

Tomando em consideração as excepcionais circunstâncias do caso, o acordo notificado entre a Ford e a VW preenche os quatro critérios de isenção as abrigo do nº 3 do artigo 85º:

1. *Melhoramento da produção de bens ou promoção do progresso técnico ou económico*

(24) Esta cooperação coloca à disposição dos consumidores europeus um veículo avançado destinado a satisfazer as suas necessidades e cujas várias séries serão vendidas em toda a Comunidade, individualmente, pelas empresas participantes.

(25) As empresas dispõem ambas de saber-fazer importante no domínio da investigação e da automação. A cooperação permite aos parceiros complementarem-se a nível dos recursos no domínio da engenharia e das capacidades técnicas. Desta cooperação resultará um melhoramento da produção através da racionalização do desenvolvimento do produto e da fabricação. Os progressos técnicos serão incentivados em razão da partilha dos conhecimentos técnicos existentes e na respectiva conversão num VFM significativamente aperfeiçoado e, sob muitos aspectos, inovador. A produção destes veículos na Comunidade será melhorada através do estabelecimento de uma nova e moderna fábrica na qual se utilizará a mais recente tecnologia de produção (nomeadamente, linha de construção de chassis e soldadura integralmente automatizada, prensa tandem de grandes dimensões com 1 200 toneladas e autómatos). A implementação de um novo conceito de fornecimento de componentes permitirá entregas geridas por computador na alimentação das linhas de produção, originando existências mínimas e eliminação dos atrasos. Será criado um parque industrial de 30 hectares, próximo da fábrica, a fim de proporcionar aos principais fornecedores (que representam mais de 700 componentes diferentes) acesso directo às instalações. Este novo conceito pretende tornar-se no sistema logístico de componentes «just in time» mais eficiente do mundo, com melhores resultados do que o sistema de distribuição de componentes «Kanban» inventado pelos japoneses.

(26) Os VFM produzidos pela EC representarão um contínuo desenvolvimento no progresso técnico da produção, na Comunidade. Em muitos aspectos fixarão novos padrões no segmento dos VFM, relativamente aos concorrentes. O veículo apresentará, nomeadamente, um novo sistema de suspensão, à frente e à rectaguarda, um novo eixo e um novo conceito de tejadilho, bem como sistemas integrados de segurança dos passageiros. Será também consideravelmente melhorado do ponto de vista ecológico, nomeadamente porque os produtos potencialmente perigosos (por exemplo, CFC e PVC) serão drasticamente reduzidos ou totalmente eliminados no produto final. Além disso, o nível de possibilidade de reciclagem será significativamente aumentado, devendo os VFM liderar este segmento no que diz respeito às baixas emissões e à elevada eficiência de combustível.

2. *Parte equitativa do lucro reservada aos consumidores*

(27) Prevê-se que o consumidor europeu venha a beneficiar directamente da empresa comum. Na sequência da cooperação, essencialmente devido à tecnologia de produção sofisticada e às economias de escala, o consumidor terá ao seu dispor duas versões de VFM de grande qualidade e de preço razoável, que serão distribuídas em toda a Comunidade através das redes alargadas de vendas das

partes. A Ford e a VW serão obrigadas a transferir benefícios para o consumidor uma vez que, na sequência da sua penetração no mercado, paralela à de outros construtores do segmento em expansão dos VFM, a pressão da concorrência sobre todos os fornecedores aumentará, do que resultará um segmento de mercado mais equilibrado (ver pontos 37 a 39). Além disso, a par da VW, um terceiro construtor europeu de veículos automóveis participará neste segmento de mercado.

3. *Carácter indispensável das restrições para atingir resultados vantajosos*

(28) A empresa comum constituída pelos dois principais construtores de veículos automóveis, a Ford e a VW, tendo em vista a produção de um VFM, pode ser considerada indispensável, durante o período de isenção, à luz das circunstâncias excepcionais do presente caso e das condições que a Comissão entende necessárias para a concessão dessa isenção.

(29) A cooperação constitui a única forma de que as partes dispõem para oferecer, a breve prazo, um produto competitivo, de grande qualidade e concebido tendo em conta as necessidades específicas dos consumidores europeus do segmento de mercado dos VFM, relativamente recente e com um volume de produção reduzido. O exame deste caso levou a Comissão a aceitar os argumentos dos participantes na empresa comum no sentido de que os resultados benéficos da cooperação não poderiam, nessa medida, ser atingidos de outra forma. As partes, exercendo a título independente as actividades em causa, não poderiam desenvolver e produzir o VFM nas mesmas condições, de forma tão rápida e eficiente, em Portugal, como através da cooperação.

(30) Actualmente, nenhuma das partes tem capacidade suficiente para assegurar um volume de produção equivalente ao da EC respeitando os critérios acima descritos. Além disso, através da cooperação, as partes complementam-se a nível dos responsáveis pela concepção técnica e das capacidades técnicas, uma vez que este projecto exige um nível elevado de mão-de-obra muito especializada. Para o efeito, a Ford, *inter alia*, colocará à disposição da empresa pessoal especializado em engenharia de produção e a VW em engenharia de produto. Desta forma, as partes poderão concentrar-se em determinadas actividades, o que aumentará a eficácia do seu funcionamento.

(31) As partes apresentaram à Comissão os custos totais do investimento necessário, caso o desenvolvimento e produção dos VFM se efectuasse individualmente na base proposta, calculando as vendas anuais individuais entre 80 000 e 90 000 VFM cada. O volume de produção mínimo de VFM baseia-se no conceito de viabilidade económica acima descrito; as empresas calculam que essa produção deverá ser anualmente superior a 110 000 unidades. Estes dados, dependentes da situação específica de cada caso, correspondem às declarações de concorrentes num processo semelhante relativamente ao segmento de VFM actualmente também em estudo pela Comissão. Tendo em conta os investimentos de que cada empresa necessita para o desenvolvimento e produção individual de VFM, e o volume de produção necessário à rentabilidade, não se pode considerar que as empresas, separadamente, obteriam lucros razoáveis com as vendas previstas, uma vez que o segmento dos VFM é reduzido em comparação com outros segmentos de mercado. Mesmo que as empresas atingissem os seus objectivos de venda, o projecto comum só deverá ser lucrativo dentro de alguns anos, apesar das economias de escala e dos auxílios financeiros consideráveis concedidos pelas autoridades portuguesas.

(32) Neste contexto, a Comissão reconhece que as partes não poderão penetrar satisfatoriamente no segmento dos VFM apenas através de uma simples adaptação dos modelos já existentes como o Ford «Aerostar» (cujas vendas não têm tido grande êxito na Comunidade) ou o VW «Caravelle». O «Aerostar» foi inicialmente concebido como veículo comercial e posteriormente convertido em VFM para o mercado americano, consideravelmente diferente do europeu. Essencialmente devido a redes de estradas muito avançadas, a parques de estacionamento para veículos de maiores dimensões e ao preço substancialmente inferior dos combustíveis, as preocupações dos consumidores dos Estados Unidos da América, a nível do estacionamento e de problemas de congestionamento, e, consequentemente, da dinâmica e da facilidade de manobra de um VFM, são muito menores. Deste modo, o «Aerostar» não responde às exigências específicas dos consumidores europeus, nomeadamente a nível da concepção aerodinâmica, motores mais rápidos e de menores dimensões, menor consumo de combustível, maior facilidade de manobra, motores diesel eficientes do ponto de vista de combustível e versões de volante à direita; estes aspectos exigirão um modelo integralmente novo e não apenas uma mera adaptação. O mesmo se aplica ao «Caravelle», modelo relativamente grande (até 9 passageiros) e pesado; este veículo necessitaria de uma remodelação praticamente total a fim de perder a sua imagem de furgoneta ligeira e se apresentar como veículo com

as características típicas dos VFM, especialmente no que diz respeito à facilidade de manobra.

Por último, e por razões semelhantes, também não é possível construir um VFM do tipo projectado através da simples adaptação dos modelos de carrinha existentes das partes (por exemplo, Passat e Sierra). Em especial, as plataformas das carrinhas são demasiado estreitas e curtas para que o seu *design* tenha as características-chave de um VFM (possibilidade de transportar até sete passageiros em três filas, peso bruto do veículo consideravelmente superior).

(33) Esta apreciação do projecto comum Ford/VW não é de qualquer forma afectada pelo facto de a Matra, tal como alguns produtores japoneses, terem podido penetrar individualmente no mercado dos VFM uma vez que a sua situação não é comparável com a das partes da empresa comum.

A partir de meados dos anos 80, com o lançamento da «Espace» e o desenvolvimento do mercado do segmento dos VFM, a Matra manteve sempre uma forte posição de liderança, com mais de 50 % do mercado, muito à frente do seu mais próximo concorrente (ver ponto 13), apenas sujeita a uma concorrência limitada por parte de fornecedores não europeus. A sua posição permitiu-lhe obter lucros com uma produção anual relativamente baixa. Além disso, a Matra teve de entrar num processo de cooperação com a Renault a fim de distribuir os seus veículos. A Renault é também fornecedor do componentes essenciais para a «Espace».

Os fornecedores japoneses encontram-se numa situação diferente na medida em que podem beneficiar de economias de escala importantes resultantes de um mercado nacional forte e, em grande medida, fechado. Os VFM japoneses representam, em alguns aspectos, um compromisso entre os diferentes requisitos dos mercados europeu e americano. Por estes motivos, os japoneses, graças às suas estratégias de preços competitivos, vendem na Europa alguns VFM enquanto nos Estados Unidos da América, o maior mercado de VFM no mundo, as suas vendas são muito superiores.

(34) As restrições da concorrência decorrentes da cooperação entre a Ford e a VW limitam-se ao indispensável para o funcionamento da EC. As partes dispõem ambas de inteira liberdade de distribuição dos respectivos VFM que serão vendidos individualmente sob as respectivas marcas e em versões diferenciadas. As partes podem utilizar, por forma independente, todos os direitos de propriedade intelectual e introduzir alterações a nível do *design* dos seus modelos sem conhecimento da outra parte. Todavia, a fim de garantir repercussões mínimas sobre a concorrência, de manter um certo grau de diferenciação dos produtos e de limitar eventuais efeitos conexos, a Comissão tenciona impor uma série de condições e obrigações (ver ponto 41). No termo do período de isenção, a Comissão procederá a um novo exame da sua decisão para o que terá em conta a evolução do mercado dos VFM.

(35) O projecto de cooperação VFM entre a Ford e a Nissan estabelece expressamente o direito de as partes comercializarem os seus produtos a nível mundial. A Ford tenciona vender na Comunidade um determinado número de VFM a clientes do segmento superior deste mercado. A Nissan lançou recentemente outro VFM no mercado da Comunidade, o modelo «Serena». A cooperação em curso entre a Ford e a Mazda não exclui a concorrência no sector dos VFM entre estas duas marcas, tal como prova a denúncia de *dumping* apresentada nos Estados Unidos da América pela Ford e outras contra produtores japoneses de VFM, nomeadamente contra a Mazda.

(36) Para efeitos da apreciação do presente caso, a Comissão teve também de ter em conta o facto de o projecto representar o maior investimento estrangeiro individual em Portugal. Prevê-se que conduza, *inter alia*, à criação de cerca de 5 000 postos de trabalho e, indirectamente, a mais 10 000, e ainda que atraia outros investimentos na indústria de fornecimentos. Contribui deste modo para a promoção do desenvolvimento harmonioso da Comunidade e para a redução das disparidades regionais, um dos objectivos básicos do Tratado. Contribui também para intensificar a integração do mercado europeu uma vez que cria vínculos mais estreitos entre Portugal e a Comunidade a nível de uma das suas mais importantes indústrias. Tais factos poderiam não ser suficientes para conceder a isenção, a menos que as condições do nº 3 do artigo 85º fossem preenchidas, mas foi um dos elementos que a Comissão teve em conta.

4. *Não eliminação da concorrência*

(37) A cooperação entre a Ford e a VW não conduzirá à eliminação da concorrência no segmento dos VFM. Considerando a posição de líder da Renault «Espace», incentivará, pelo contrário, a concorrência uma vez que oferece outras opções nesta área, pelo que dela resultará, em última instância, uma estrutura mais equilibrada deste segmento de mer-

cado. Registar-se-á também um aumento da concorrência a nível dos preços e da qualidade nos próximos cinco a dez anos, a par da maior penetração de outros construtores, nomeadamente japoneses, neste segmento.

(38) Tendo em conta que, também a nível da distribuição, existe concorrência no mercado automóvel europeu, a Comissão considera que a diferenciação dos produtos e das margens de lucro no segmento dos VFM deixará espaço suficiente para a concorrência entre a Ford e VW, apesar de cada uma adquirir as respectivas versões de VFM à EC, em princípio, ao mesmo preço. A Comissão considera, no presente caso, que o grau de diferenciação dos produtos atingido na produção dos VFM tanto a nível visual quanto técnico — que deverá ainda ser aumentado — é o mínimo necessário para garantir que a Ford e VW mantenham a sua identidade própria e prossigam estratégias de venda individuais no sector dos VFM. Pelas razões que em seguida se apresentam, pode partir-se do princípio de que a Ford e a VW entrarão, na realidade, em concorrência directa uma com a outra. Em primeiro lugar, as partes têm um incentivo: o aumento dos lucros através do aumento das vendas individuais, uma vez que o acordo não prevê qualquer partilha dos lucros. Em segundo lugar, a estratégia de produção de massa no sector automóvel visa oferecer aos consumidores uma vasta gama de produtos a fim de estabelecer ou reforçar a lealdade à marca e não apenas a um modelo. Esta concorrência global forçará a Ford e a VW a competirem directamente também no segmento VFM.

C. Artigo 86º

(39) O artigo 86º é aplicável unicamente nos casos em que as empresas abusam de uma posição dominante previamente existente. Na situação presente as partes não têm uma posição dominante, no segmento dos VFM. E, mesmo que tivéssemos em conta a existência de uma tal posição dominante, o simples risco de uma utilização abusiva — tal como pretende a Matra — não seria motivo suficiente de natureza a justificar a aplicação do artigo 86º Pelas razões acima referidas, a cooperação entre a Ford e a VW não conduzirá a uma posição dominante na acepção do artigo 86º do Tratado.

À luz das condições de concorrência no segmento dos VFM, a cooperação, apesar do auxílio estatal ao projecto e das economias de escala dele resultantes, não criará, provavelmente, vantagens competitivas que permitam à Ford e à VW impedir uma concorrência efectiva uma vez que não lhes permite adoptarem um comportamento em grande medida independente dos seus concorrentes neste segmento. Neste contexto, a Comissão — contrariamente às observações da Matra — não entende, apesar de as várias previsões da procura de VFM na Comunidade não serem seguras, que a oferta excederá drasticamente a procura durante um período significativo até ao final do século. Mesmo que tal situação se verifique, os excessos de capacidade poderiam apenas, nesse caso, conduzir à intensificação da concorrência sem criarem novas posições dominantes. A Renault «Espace» tem liderado o sector dos VFM desde que foi lançada no mercado, em meados dos anos 80. Devido à sua elevada qualidade e reputação, tem sempre liderado este segmento, a uma grande distância dos seus concorrentes mais próximos. Com base na cooperação reforçada com a Renault, a Matra desenvolverá e oferecerá um novo tipo de «Espace» em 1995, pelo que a sua presença enquanto concorrente no mercado dos VFM continuará importante. A Ford e a VW, conjuntamente com outros construtores (novos candidatos, bem como japoneses), continuarão a garantir um grau de concorrência efectiva no segmento de mercado dos VFM.

(40) As observações apresentadas pela Matra à Comissão, bem como os seus argumentos apresentados na audição de 15 de Junho de 1992, em resposta à nota da Comissão de 13 de Julho de 1991, não suscitam, pelos motivos já referidos, qualquer nova apreciação dos acordos notificados, que não a acima descrita (em especial, ver pontos 23 e seguintes).

D. Artigos 6º e 8º do Regulamento nº 17

(41) Nos termos do nº 1 do artigo 8º do Regulamento nº 17, uma decisão de aplicação do nº 3 do artigo 85º do Tratado deve ser tomada por período determinado e pode incluir condições e obrigações. O nº 1 do artigo 6º do mesmo regulamento obriga a Comissão a indicar a data a partir da qual essa decisão produz efeitos. Nos termos deste artigo, no presente caso, a decisão pode produzir efeitos a partir da data da notificação, isto é, 4 de Fevereiro de 1991. Tendo em conta todas as circunstâncias relevantes no presente caso e, especialmente, a fim de permitir que os elevados investimentos das partes se tornem rentáveis, a decisão deve abranger um período de dez anos a partir do início da produção o que, aproximadamente, corresponde ao período de vida de um VFM. Esta decisão está sujeita a uma série de condições e obrigações que a Comissão considera necessário impor, em conformidade com as suas atribuições ao

abrigo do nº 3 do artigo 8º do Regulamento nº 17, bem como para garantir as condições prévias de uma decisão nos termos do nº 3 do artigo 85º no presente caso. Neste contexto, a Comissão considera que o sector da indústria automóvel não é somente caracterizado por uma densa rede de fornecedores na área dos componentes mas, além disso, também por crescentes cooperações horizontais que incluem a produção em comum de veículos. Adicionalmente, uma quantidade de fornecedores tem posições accionistas em empresas concorrentes. Estas condições/obrigações devem assegurar, *inter alia*, a manutenção de um determinado nível de diferenciação dos produtos que permita aos parceiros concorrerem activamente entre si a nível da distribuição (ver ponto 38). Em especial, a Comissão considera que, os motores, como componentes vitais dos VFM, devem ser diferentes. Tendo em conta as circunstâncias especiais do presente caso, permitiu-se, todavia, que a Ford adquirisse uma certa percentagem de motores VW, durante um período limitado. As partes podem também encomendar individualmente as quantidades de que necessitem à EC. Com o objectivo de limitar os efeitos potencialmente negativos da empresa comum sobre a concorrência global entre parceiros, a Comissão considerou adequado obrigá-los a tomarem determinadas precauções a nível da troca de informações sensíveis entre si e a EC. Tendo em vista a referida situação no sector automóvel, devem também as partes informar a Comissão sobre a sua cooperação futura com outros produtores de veículos automóveis ou com outros fornecedores, bem como sobre a utilização das licenças adquiridas no âmbito do seu projecto. Com o objectivo de evitar uma repartição do mercado e para facilitar aos consumidores europeus a importação de VFM a partir de outros Estados-membros, as partes deverão — face às garantias oferecidas à Comissão — distribuir os seus VFM através de toda a Comunidade e submeter um pedido de homologação para aqueles veículos de acordo com o modelo em vigor para a Comunidade Europeia. Por último, a Comissão, tendo em conta a sua experiência, exigiu às partes que previssem uma forma de se separarem efectivamente no caso de a isenção não ser prorrogada,

TOMOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1º

Nos termos do nº 3 do artigo 85º do Tratado CEE, o disposto no nº 1 do artigo 85º é declarado inaplicável aos acordos de fundação entre a Ford of Europe Inc. «Ford» e a Volkswagen AG «VW», notificados em 4 de Fevereiro de 1991, bem como aos acordos de execução posteriores ao acordo acima referido.

Artigo 2º

A isenção concedida no artigo 1º encontra-se sujeita às seguintes condições/obrigações:

A. Condições

1. As empresas-mãe manterão entre os VFM produzidos pela EC, pelo menos, as diferenças a nível dos motores descritas na notificação. A Ford não pode utilizar motores a gasóleo ou a gasolina da VW em mais de 25 % dos seus VFM, ao longo de um qualquer período que exceda três anos.

2. As empresas-mãe estabelecerão processos e cláusulas de salvaguarda adequados a fim de garantirem que todas as informações sensíveis do ponto de vista da concorrência e não do domínio público, os requisitos de quantidade, programas e estratégias de comercialização, políticas de distribuição, preços de venda por grosso e a retalho, bem como as suas intenções a nível das características de modelo de base e das opções, não sejam do conhecimento do pessoal da outra empresa-mãe, mas apenas do da EC, o qual necessita de os conhecer para garantir o seu funcionamento adequado. Os empregados que têm necessidade dessas informações devem assinar um compromisso de confidencialidade que os obriga a:

   a) Não utilizar estas informações de concorrência para outros fins que não os relacionados com a empresa comum

   e

   b) Não comunicarem essas informações ao pessoal da outra empresa-mãe.

3. Qualquer pretensão por parte de qualquer das empresas-mãe no sentido de não comercializar num Estado-membro da CEE o respectivo VFM, exige aprovação prévia da Comissão.

4. No caso de o acordo da empresa comum cessar, cada empresa-mãe deve conceder ou obter a concessão de todas as licenças tecnológicas necessárias (estejam ou não sob patente) para permitir à outra empresa-mãe continuar a produzir VFM separadamente.

5. As empresas-mãe não podem alargar, sem aprovação prévia da Comissão, a sua gama de produtos da empresa comum a outras categorias de veículos diferentes dos VFM.

B. Obrigações

1. Anualmente, depois do primeiro ano de produção, a empresa comum deve apresentar à Comissão um relatório do qual conste o seu volume de produção total

de VFM acabados, discriminado por modelos e especificações de motores. Também anualmente, e depois do primeiro ano de produção, cada empresa-mãe deve apresentar à Comissão um relatório individual no qual figurem as suas vendas globais de VFM produzidos pela empresa comum, por Estado-membro da CEE, bem como a estimativa das suas partes de mercado em cada Estado-membro, e ainda as exportações totais de VFM para fora da Comunidade.

2. Cada empresa-mãe é obrigada a:

a) Informar a Comissão, previamente à assinatura, de qualquer acordo referente a:

— qualquer aquisição de acções em qualquer nova unidade controlada conjuntamente,

— qualquer investimento numa nova linha de produtos em qualquer unidade já existente e controlada conjuntamente,

— qualquer futuro projecto conjunto de investigação,

no sector automóvel, com qualquer construtor de veículos, que possa ter repercussões significativas, a nível de concorrência, no Espaço Económico Europeu;

b) Comunicar anualmente à Comissão as modalidades de execução de cada uma das condições constantes desta decisão.

Por «empresa-mãe» entende-se a Ford Motor Company Inc., Estados Unidos da América, e a Volkswagen AG, Alemanha, e o grupo de sociedades de que cada uma é proprietária ou que controla.

Artigo 3º

A isenção produz efeitos a partir da data da notificação do acordo até 31 de Dezembro de 2004.

Artigo 4º

São destinatárias da presente decisão:

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

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

Feito em Bruxelas, em 23 de Dezembro de 1992.

Pela Comissão

Leon BRITTAN

Vice-Presidente