II

(Säädökset, joita ei tarvitse julkaista)

KOMISSIO

KOMISSION PÄÄTÖS,
tehty 14 päivänä syyskuuta 1999,
EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan mukaisesta menettelystä
(Asia IV/36.213/F2 — GEAE/P & W)

(tiedoksiannettu numerolla K(1999) 2901)

(Ainoastaan englanninkielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2000/182/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon sopimuksen Euroopan talousalueesta,

ottaa huomioon 6 päivänä helmikuuta 1962 annetun neuvoston asetuksen N:o 17, perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan ensimmäisen täytäntöönpanoasetuksen ([1]), sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna asetuksella (EY) N:o 1216/1999 ([2]), ja erityisesti sen 6 ja 8 artiklan,

ottaa huomioon neuvoston asetuksen N:o 17 2 ja 4 artiklan mukaisesti 26 päivänä syyskuuta 1996 jätetyn puuttumattomuustodistusta ja poikkeuslupaa koskevan hakemuksen,

on julkaissut yhteenvedon hakemuksesta ja ilmoituksesta asetuksen N:o 17 19 artiklan 3 kohdan mukaisesti ([3]),

on kuullut kilpailunrajoituksia ja määräävää markkina-asemaa käsittelevää neuvoa-antavaa komiteaa,

SEKÄ KATSOO SEURAAVAA:

I **ASIASELOSTUS**

A JOHDANTO

(1) General Electric Aircraft Engines, jäljempänä 'GEAE', ja Pratt & Whitney, jäljempänä 'P & W', ilmoittivat 26 päivänä syyskuuta 1996 komissiolle kolme sopimusta, joilla kyseiset yhtiöt perustivat yhteisyrityksen GE-P & W Engine Alliance LLC, jäljempänä 'Engine Alliance'. Engine Alliance perustettiin uuden, lentokoneessa käytettävän GP7000-moottorin, jäljempänä 'uusi moottori', kehittämistä, valmistamista, myymistä ja huoltopalveluita varten. Uutta moottoria on tarkoitus käyttää erittäin suurissa liikennelentokoneissa: vielä suunnitteluvaiheessa olevassa lentokoneessa Airbus A3XX ja lentokoneen Boeing B747-400 mahdollisissa Stretch-versioissa. Tällaisiin lentokoneisiin tarkoitettujen suihkumoottoreiden markkinoilla on vain kolme tuotantokapasiteetiltaan riittävän suurta valmistajaa, GEAE, P & W ja Rolls-Royce plc, jäljempänä 'Rolls-Royce'.

B TAUSTAA

(2) Engine Alliance perustettiin alun perin kehittämään uusi suihkumoottori B747-400-lentokoneen Growth-versioon, jäljempänä 'Growth 747', jonka Boeing Company, jäljempänä 'Boeing', suunnitteli kehittävänsä. Growth 747 on tarkoitettu pitkän kantaman 450—550-paikkaiseksi nelimoottoriseksi lentokoneeksi ja suunnitellaan otettavaksi käyttöön vuoden 2000 lopussa. Growth 747 edellyttää teknisesti erittäin pitkälle kehitettyä moottoria, jonka työntövoima on noin 7 000—8 500 kp ja joka täyttää tiukat kokoa, painoa, melutasoa, päästöjä ja toimintakustannuksia koskevat vaatimukset. Kukaan kolmesta moottorinvalmistajasta ei pysty tarjoamaan kaikki nämä vaatimukset täyttävää

([1]) EYVL 13, 21.2.1962, s. 204/62.
([2]) EYVL L 148, 15.6.1999, s. 5.
([3]) EYVL C 339, 7.11.1998, s. 3.

valmista moottoria. Rolls-Roycen ei kuitenkaan tarvinnut kehittää täysin uutta moottoria, vaan se voi tarjota muunnoksen nykyisestä moottorista. Tehtyään useita epäonnistuneita yrityksiä kehittää muunnoksia valmiista moottoreistaan P & W ja GEAE päättivät perustaa Engine Alliancen. Boeing ilmoitti tammikuussa 1997 keskeyttävänsä Growth 747 -hankkeensa liian vähäisen ja epävarman kysynnän sekä korkeiden kehittämiskustannusten takia. Toinen suurten liikennelentokoneiden valmistaja Airbus Industrie, jäljempänä 'Airbus', ilmoitti jatkavansa kaukoliikenteeseen tarkoitetun uuden nelimoottorisen lentokoneen kehittämistä.

(3) Engine Alliance muutti 6 päivänä marraskuuta 1997 ilmoitustaan ja ilmoitti, että koska Boeing oli päättänyt luopua Growth 747 -hankkeestaan, Engine Alliance kehittäisi suunnitteluvaiheessa olleeseen A3XX-lentokoneeseen uuden moottorin. A3XX:stä suunnitellaan 480—650-paikkaista konetta, ja se on tarkoitus ottaa käyttöön vuonna 2004. A3XX-koneeseen tarvitaan teknisesti suurelta osin samanlaiset moottorit kuin Boeingin Growth 747 -konetyyppiin. Työntövoiman vaihteluväliä laajennettiin ± 10 prosentilla 7 000—8 500 kp:sta, eli 6 300—9 350 kp:n. Airbus on allekirjoittanut Engine Alliancen ja Rolls-Roycen kanssa aiesopimuksia A3XX:ään asennettavasta moottorista. Growth 747:n kehittämisen sijasta Boeing suunnittelee B747-400:n Stretch-versioiden tuomista markkinoille muttei ole tehnyt vielä lopullista päätöstä. Uusi moottori voi myös sopia joihinkin Stretch-versioihin.

(4) Engine Alliancesta ilmoitettiin Yhdysvaltain kilpailuvirastolle (U.S. Federal Trade Commission), joka ilmoitti 22 päivänä marraskuuta 1996 lopettaneensa asian tutkimisen. Päätös tutkimusten lopettamisesta vahvistettiin lokakuussa 1997. Osapuolet ovat sitoutuneet ilmoittamaan Yhdysvaltain kilpailuvirastolle kaikista Engine Alliancen toimintaan tehtävistä muutoksista.

C OSAPUOLET

1 **General Electric Aircraft Engines**

(5) General Electric Aircraft Engines, jäljempänä 'GEAE', on yksi General Electric Companyyn, Fairfield, Connecticut, Yhdysvallat, kuuluvasta yhdestätoista yrityksestä. GEAE valmistaa lentokoneiden moottoreita ja tarjoaa niihin liittyviä palveluita sekä siviililiikenne- että sotilaslentokoneisiin. General Electric Company harjoittaa lentokoneiden leasing-vuokrausta GE Capital Aviation Servicesin, jäljempänä 'GECAS', kautta; GECAS kuuluu General Electric Companyn rahoituspalveluista vastaavaan GE Capital Servicesiin.

(6) General Electric Companyn kokonaisliikevaihto vuonna 1998 oli 100 469 miljoonaa Yhdysvaltain dollaria. GEAE:n liikevaihto vuonna 1998 oli 10 294 miljoonaa Yhdysvaltain dollaria.

2 **Pratt & Whitney**

(7) Pratt & Whitney kuuluu United Technologies Corporationiin, jäljempänä 'UTC', Connecticut, Yhdysvallat. P & W valmistaa suurten liikennelentokoneiden moottoreita. Sen muihin toimintoihin kuuluvat myös sotilaslentokoneiden moottorit, ohjusten käyttövoimajärjestelmät ja teollisuusturbiinit.

(8) UTC:n kokonaisliikevaihto vuonna 1998 oli 25 715 miljoonaa Yhdysvaltain dollaria. P & W:n liikevaihto vuonna 1998 oli 7 876 miljoonaa Yhdysvaltain dollaria.

D ILMOITETUT SOPIMUKSET

1 **Sopimukset**

(9) Ne kolme sopimusta, jotka alun perin 26 päivänä syyskuuta 1996 ilmoitettiin, olivat seuraavat:

— aiesopimus (Memorandum of Understanding), joka on tehty 16 päivänä elokuuta 1996 Engine Alliancen ja Boeingin välillä, koskee 747-400-lentokoneen suurempiin versioihin tarkoitettua moottoria, ja siihen sisältyy yhteistyösitoumus, uuden moottorin luettelohinta ja tekniset vaatimukset,

— liiketoimintasopimus (Transaction Agreement), joka on tehty 28 päivänä elokuuta 1996, määrittelee yhteistyön yleiset puitteet (oikeudellisen edustajan käytön, osapuolten antamat takuusitoumukset ja sopimusvakuudet sekä sopimuksen irtisanomisen perusteet ja ehdot),

— osakeyhtiösopimus (Limited Liability Company Agreement), joka on tehty 28 päivänä elokuuta 1996 GEAE:n, P & W:n ja Engine Alliancen välillä, sisältää Engine Alliancen toimintaa koskevat ehdot.

(10) Boeingin kanssa 16 päivänä elokuuta 1996 tehty aiesopimus Growth 747:stä ei ole enää voimassa, koska Boeing on päättänyt luopua Growth 747 -lentokoneen kehittämisestä. Sopimus on korvattu Engine Alliancen ja Airbusin välillä 27 päivänä toukokuuta 1998 tehdyllä aiesopimuksella, joka koskee suunniteltua A3XX-lentokonetta. Liiketoimintasopimus ja osakeyhtiösopimus ovat edelleen voimassa.

2 **Sopimusmääräykset**

a) *Engine Alliancen hallintorakenne*

(11) Engine Alliance on GEAE:n ja P & W:n määräämättömäksi ajaksi perustama yhteisyritys, jonka hallintorakenne on seuraava:

(12) Molemmilla osapuolilla tulee olemaan 50 prosentin pääomaosakkuus yhteisyrityksessä, jäsenyysosakkuus (Membership Interest), ja ne jakavat […] (*) hankkeesta saatavat tulot ja siihen liittyvät vastuut. Osapuolet perustavat komitean, jossa on kuusi jäsentä, kolme kummastakin yhtiöstä. Komitealle annetaan valtuudet johtaa Engine Alliancen liiketoimintaa sekä vastuu yhteisyrityksen yleisen liiketoimintatavan suunnittelemisesta ja tärkeimpien hankkeiden, sopimusten, tilausten sekä tuote- ja palvelujakelupäätösten hyväksymisestä. Komitea kokoontuu säännöllisesti. Komitean kaikkien kuuden jäsenen läsnäolo on päätösvaltaisuuden edellytys. Tärkeät organisaatiota koskevat asiat, esimerkiksi kaikki osakeyhtiösopimukseen tai yhtiön liiketoiminnan laajuuteen tehtävät muutokset (kuten yhtiön liiketoiminnan tavanomaisista rajoista poikkeavien oikeushenkilöiden tai omaisuuden hankkiminen), edellyttävät komitean yksimielistä päätöstä.

(13) Komitean puheenjohtajan toimikausi on kolme vuotta. Osapuolet valitsevat yhtiön tuotteiden kokoonpanopaikan ja pääkonttorin sijaintipaikan tavoitteenaan mahdollisimman pienet kustannukset ja hyvät lähtökohdat uuden moottorin markkinoille tuomiseen. Osapuoli, jolla ei ole kokoonpanopaikkaa eikä pääkonttoria, nimittää komitean ensimmäisen puheenjohtajan. Sen jälkeen puheenjohtajuus vuorottelee osapuolten välillä. Puheenjohtaja vastaa yhtiön liiketoiminnan yleisestä hallinnoinnista ja erityisesti uuden moottorin myynnin ja markkinoinnin valvonnasta.

(14) Uuden moottorin myynnistä vastaa Engine Alliance. Uudesta moottorista vastaava yhtiön johto ja henkilöstö eivät saa osallistua osapuolten muiden moottoreiden myyntiin tai markkinointiin.

(15) Yhtiö pitää asianmukaisesti ja yksityiskohtaisesti kirjaa toiminnastaan kirjaamalla kaikki liiketoimensa ja muut toimintaansa liittyvät seikat perusteellisesti ja oikein. Tilinpäätökset on laadittava suoritusperusteisen kirjanpidon perusteella ja soveltaen johdonmukaisesti GAAP-tilinpäätösnormistoa (Yhdysvaltain yleisesti hyväksytyt tilinpäätösperiaatteet). Riippumattomat kirjanpitoviranomaiset tarkastavat tilinpäätökset vuosittain.

b) *Engine Alliancen toiminta*

(16) Engine Alliance ei valmista uutta moottoria itse vaan koordinoi emoyhtiöiden uuden moottorin suunnittelemista ja valmistamista koskevaa toimintaa. Kukin osapuoli vastaa kaikista vastuulleen kuuluvien osien ja moduulien valmistamisesta aiheutuvista kustannuksista. Moduulin valmistava osapuoli vastaa myös sen suunnittelusta. Suunnitteluvastuu on jaettu seuraavasti: GEAE vastaa perusjärjestelmän ja P & W pienpainejärjestelmän suunnittelusta. Osapuolet osallistuvat suunnitteluun yhtä suurin osuuksin. Jos suunnittelua ei voida jakaa tasan osapuolten kesken, toista osapuolta voidaan vaatia maksamaan toiselle käteismaksuja.

(17) Osapuolet voivat tehdä aliurakkasopimuksen mistä tahansa jäsenyysosakkuutensa osuudesta sellaisen tavarantoimittajan kanssa, joka täyttää hankintalähteiden hyväksymiselle asetetut vaatimukset. Osapuolet voivat myös siirtää kolmannelle osuuden uutta moottoria koskevasta ohjelmasta ja siihen liittyvistä riskeistä ja tuloista edellyttäen, että toista osapuolta kuullaan ja informoidaan kolmannen henkilöllisyydestä ja vastuualueista […] (*).

(18) Osapuolet luovat yhtenäisen tuotteiden tukipalveluohjelman tarjotakseen asiakkaille palveluja ja huoltoa edulliseen hintaan. Engine Alliance koordinoi uuden moottorin kunnossapito- ja korjauspalvelut, jotka tarjotaan sen nimissä käyttämällä osapuolten nykyistä kapasiteettia. Uuden moottorin hankkineille asiakkaille, jotka haluavat investoida tuotteen kunnossapitoon ja korjaukseen, voidaan myöntää yhdessä sovittua maksua vastaan käyttölupa, johon ei sisälly yksinoikeutta.

c) *Henkinen omaisuus*

(19) Osakeyhtiösopimuksen mukaisesti luovutetut luottamukselliset tiedot ovat tiedot luovuttaneen osapuolen omaisuutta ja myös pysyvät sellaisena. Kunkin osapuolen on toteutettava varotoimenpiteitä sen varmistamiseksi, että sen tiloissa säilytettävät luottamukselliset tiedot eivät ole sen tiloissa toimivien toisen osapuolen työntekijöiden saatavilla. Osapuolet huolehtivat tästä toteuttamalla aiheelliset toimenpiteet ja antamalla henkilöstölleen asianmukaista koulutusta.

(20) Osapuolet myöntävät toisilleen maksuttoman, maailmanlaajuisen käyttöluvan, johon ei sisälly yksinoikeutta, käyttää nykyistä teknologiaa (perusteknologiaa) seuraaviin tarkoituksiin: (i) komponenttien liitäntä, (ii) uuden moottorin käyttö ja toiminnan tarkastaminen ja (iii) uuden moottorin sertifiointi tai kunnossapito- ja

(*) Liikesalaisuus.

korjauspalveluiden tarjoaminen. Osapuolet voivat luovuttaa tällaista perusteknologiaa kolmansille osapuolille ainoastaan teknologian omistajan suostumuksella, jos teknologian luovuttaminen on välttämätöntä osakeyhtiösopimuksen mukaisten velvollisuuksien täyttämiseksi ja jos kyseiset kolmannet osapuolet antavat kirjallisen sitoumuksen olla luovuttamatta tietoja eteenpäin.

d) *Osien tai komponenttien käyttö*

(21) […] (*).

(22) Sen estämättä, mitä edellä säädetään, osapuolet voivat käyttää Engine Allianceen osallistumisensa tai osakeyhtiösopimuksen mukaisten velvollisuuksien täyttämisen aikana kehitettyä tai hankittua teknologiaa harkintansa mukaan, mukaan lukien mikä tahansa muu moottoreihin liittyvä ohjelma.

E ASIAN KANNALTA MERKITYKSELLISET MARKKINAT

1 **Merkitykselliset tuotemarkkinat**

Suunniteltua Airbus A3XX -lentokonetta ja Boeing B747-400 -lentokoneen mahdollisia Stretch-versioita varten kehitettyjen suihkumoottoreiden markkinat

(23) Osapuolet ovat määritelleet merkitykselliset markkinat sellaisten suihkumoottoreiden markkinoiksi, joiden työntövoimaa on laajennettu ± 10 prosentilla 7 000—8 500 kp:sta, eli 6 300—9 350 kp:iin ja joita on tarkoitus asentaa Airbus A3XX -lentokoneeseen ja Boeingin B747-400:n mahdollisiin Stretch-versioihin.

(24) Tietyt kolmannet osapuolet ovat ilmoittaneet, että tämä markkinoiden määritelmä on liian suppea, koska siinä ei oteta huomioon sitä, että uutta moottoria voidaan muuttaa käytettäväksi myös muissa lentokoneissa. Kyseisten kolmansien osapuolten mukaan merkitykselliset tuotemarkkinat ovat laajemmat ja käsittävät myös sellaisten työntövoimaltaan 6 300—9 350 kp:n suihkumoottoreiden markkinat, jotka voidaan asentaa nykyisiin laajarunkoisiin liikennelentokoneisiin.

(25) Komissio ottaa kysyntää tarkastellessaan huomioon uuden moottorin käyttötarkoituksen. Suihkumoottorit suunnitellaan ja kehitetään täyttämään erityisesti tietyn lentokonetyypin vaatimukset. Vaatimukset, jotka koskevat moottorin työntövoimaa, kokoa, painoa, melutasoa, päästöjä, polttoaineen kulutusta ja käyttökustannuksia, riippuvat lentokoneen tyypistä ja koosta. Näiden vaatimusten määrittämisestä vastaavat lentokoneiden runkojen valmistajat yhteistyössä lentoyhtiöiden kanssa.

(26) Suunniteltu nelimoottorinen A3XX-lentokone, jossa uutta moottoria on tarkoitus käyttää, on markkinoiden ensimmäinen matkustajakapasiteetiltaan nykyisin liikennöiviä lentokoneita laajempi (480—650-paikkainen) lentokone, jossa on kaksi käytävää ja kaksi tasoa. Lentokoneesta aiotaan valmistaa matkustaja- ja rahtiversiot ja lisäksi sekä matkustajia että rahtia kuljettava yhdistelmäversio. Airbus aikoo tuoda markkinoille ensiksi 550-paikkaisen A3XX-100-koneen ja myöhemmin myös 656-paikkaisen A3XX-200-koneen, ja molempien koneiden kantomatka on 7 650—8 750 merimailia. Airbus tutkii lisäksi mahdollisuutta tuoda markkinoille pienempi 481-paikkainen A3XX-50-versio. Airbusin nykyisten arvioiden mukaan A3XX-100-versioon tarvitaan työntövoimaltaan 6 700 kp:n moottorit ja A3XX-200-versioon työntövoimaltaan 7 500 kp:n moottorit. Airbusin alustavien suunnitelmien mukaan muunnellussa pienemmässä A3XX-50R-versiossa käytettäisiin työntövoimaltaan 6 700 kp:n moottoreita. Airbus ei ole kuitenkaan vielä määrittänyt työntövoimaa koskevia vaatimuksia lopullisesti. Boeing B747-400 -lentokoneen mahdollisissa Stretch-versioissa tarvitaan Boeingin tämänhetkisten arvioiden mukaan työntövoimaltaan 6 700 kp:n moottorit.

(27) A3XX-lentokoneessa ja B747-400:n mahdollisissa Stretch-versioissa käytettävillä suihkumoottoreilla on monia työntövoimaan, kokoon, painoon, melutasoon, päästöihin, polttoaineen kulutukseen ja toimintakustannuksiin liittyviä teknisiä erityisominaisuuksia. Uuden moottorin kysyntää ei näiden erityisominaisuuksien takia voida korvata millään muulla tällä hetkellä käytössä olevalla moottorilla.

(28) Valmistajat eivät voi tarjota tällä hetkellä valmistamiaan moottoreita asennettaviksi edellä mainittuihin konetyyppeihin eivätkä voi muuttaa lyhyellä aikavälillä nykyisiä moottoreitaan kyseisten erityisominaisuuksien mukaisiksi. Kyseiset valmistajat voivat kehittää kyseiset ominaisuudet täyttävän moottorin vain keskipitkällä aikavälillä joko kehittämällä muunnoksen nykyisestä moottoristaan (Rolls-Royce) tai kehittämällä täysin uuden moottorin (P & W ja GEAE).

(29) Komissio päättelee edellä esitetyn perusteella, että merkitykselliset tuotemarkkinat ovat suunniteltuun Airbus A3XX -lentokoneeseen ja Boeing B747-400 -lentokoneen mahdollisiin Stretch-versioihin tarkoitettujen suihkumoottoreiden markkinat.

2 **Läheiset tuotemarkkinat**

Nykyisissä laajarunkoisissa liikennelentokoneissa käytettävien suihkumoottoreiden markkinat

(30) Uuden moottorin käyttö muissa lentokoneissa kuin A3XX-koneessa ja B747-400 lentokoneen mahdollisissa Stretch-versioissa edellyttää muutoksia moottoriin. Ilmoituksen tehneet osapuolet ja Rolls-Royce ovat kuitenkin vahvistaneet, että uusi moottori on mahdollista muuntaa keskipitkällä aikavälillä käytettäväksi

(*) Liikesalaisuus.

muissa laajarunkoisissa liikennelentokoneissa, mutta muuntaminen olisi erittäin kallista ja aikaa vievää (vähintään 36 kuukautta). Nykyisissä laajarunkoisissa liikennelentokoneissa käytettävien suihkumoottoreiden markkinat ovat tästä syystä A3XX-lentokoneeseen ja B747-400-lentokoneen mahdollisiin Stretch-versioihin kehitettyjen suihkumoottoreiden lähimarkkinat. Voidaan väittää, että nykyisissä laajarunkoisissa liikennelentokoneissa käytettävien suihkumoottoreiden markkinat voidaan jakaa edelleen osamarkkinoihin. Tämä kysymys voidaan kuitenkin jättää avoimeksi ilmoitettua yhteisyritystä arvioitaessa.

(31) Laajarunkoiset liikennelentokoneet määritellään yleensä yli 200-paikkaisiksi liikennelentokoneiksi ([4]). Laajarunkoisiin liikennelentokoneisiin tarvitaan kapearunkoisia liikennelentokoneita voimakkaammat moottorit. Kapearunkoiset koneet määritellään yleensä 100—200-paikkaisiksi liikennelentokoneiksi. Nykyisissä kapearunkoisissa koneissa käytettävien suihkumoottoreiden työntövoima on alle 4 500 kp eikä niitä voida korvata laajarunkoisten koneiden moottoreilla, joiden vähimmäistyöntövoima on noin 6 000 kp.

(32) Tällä hetkellä valmistettavat laajarunkoiset liikennelentokoneet voidaan jakaa kaksi- ja nelimoottorisiin lentokoneisiin. Ainoa edelleen valmistettava kolmimoottorinen liikennelentokone on MD-11-rahtilentokone.

Nykyiset laajarunkoiset liikennelentokoneet

Lentokoneen tyyppi	Kaksimoottoriset	Nelimoottoriset
Boeing	B767 B777	B747
Airbus	A300 A310 A330	A340

(33) Uuden moottorin ilmoitettu työntövoima on 6 300—9 350 kp. Kaikki edellä mainitut laajarunkoiset liikennelentokoneet on varustettu työntövoimaltaan tähän vaihteluväliin sijoittuvilla moottoreilla. Moottorin työntövoima, joka vaaditaan moottorilta, riippuu lentokoneen koon lisäksi myös moottoreiden lukumäärästä. Esimerkiksi kaksimoottoriseen lentokoneeseen tarvitaan työntövoimaltaan suuremmat moottorit kuin vastaavankokoiseen nelimoottoriseen koneeseen.

(34) Lentokoneiden moottoreiden valmistajien mukaan laajarunkoisissa liikennelentokoneissa käytettäviä suihkumoottoreita muutetaan usein lisäämällä niihin ominaisuuksia tai kasvattamalla niiden suorituskykyä, jotta niitä voitaisiin käyttää myös muissa kuin alun perin suunnitelluissa lentokoneissa. Määrättyä nelimoottorista lentokonetta varten kehitettyjä moottoreita voidaan näin ollen muuttaa siten, että niitä voidaan käyttää muiden nelimoottoristen koneiden lisäksi myös kaksimoottorisissa koneissa. Kukin kolmesta valmistajasta on kehittänyt aiemmin tällaisia muunnoksia muuttamalla alun perin B747-400-lentokoneeseen tarkoitettuja moottoreita käytettäviksi myös kaksimoottorisissa koneissa. Voidaankin todeta, että vaikka uusi moottori kehitetään käytettäväksi ensisijaisesti nelimoottorissa laajarunkokoneissa, mikään ei estä muuttamasta sitä myöhemmin käytettäväksi kaksimoottorisessa laajarunkokoneessa.

(35) Nykyisissä laajarunkoisissa liikennelentokoneissa käytettävien suihkumoottoreiden markkinoille on ominaista sellaisten ”moottoriperheiden” kehittäminen, joista valmistetaan useita muunnoksia. Tällaisia moottoriperheitä ovat esimerkiksi Rolls-Roycen Trent-moottori, P & W:n PW4000-moottori sekä GEAE:n yhteistyössä ranskalaisen valmistajan Snecman kanssa kehittämät CFM56- ja CF6-moottorit. Moottoriperheisiin sisältyy kaikissa nykyisissä laajarunkoisissa liikennelentokoneissa käytettäviä moottoreita.

Moottoriperhe	Käyttö
PW4000	B747-400 B767 B777 A300/A310 A330
CF-6	B747-400 B767 A310 A330
Trent	B767 B777 A330 A340

(36) Koska kaikki kolme valmistajaa ovat kehittäneet moottoriperheitä, joita voidaan käyttää kaikissa nykyisissä laajarunkoisissa liikennelentokoneissa, voidaan päätellä, että myös uusi moottori voidaan keskipitkällä aikavälillä muuttaa käytettäväksi myös muissa laajarunkoisissa liikennelentokoneissa kuin A3XX-lentokoneessa ja B747-400-lentokoneen mahdollisissa Stretch-versioissa.

([4]) Komission päätös 97/816/EY, asia IV/M.877 — Boeing/McDonnell Douglas, johdanto-osan 16 ja 38 kappale, EYVL L 336, 8.12.1997, s. 16.

(37) Komissio katsoo, että sellaisten suihkumoottoreiden markkinat, jotka on tarkoitettu käytettäviksi nykyisissä laajarunkoisissa liikennelentokoneissa, ovat lähimarkkinat, koska esitetyn perusteella voidaan päätellä, että uuden moottorin muunnoksia voidaan keskipitkällä aikavälillä muuttaa käytettäväksi myös sellaisissa laajarunkoisissa liikennelentokoneissa, joihin niitä ei ollut alun perin tarkoitettu.

3 **Merkitykselliset maantieteelliset markkinat**

(38) Engine Alliance hoitaa maailmanlaajuisesti uuden moottorin markkinoinnin, myynnin ja huollon. Tuotteiden kuljetuskustannukset ovat pienet. Komissio katsoo, että A3XX-lentokoneeseen ja B747-400-lentokoneen mahdollisiin Stretch-versioihin tarkoitettujen suihkumoottoreiden maantieteelliset markkinat ovat maailmanlaajuiset.

(39) Tämä koskee myös sellaisten nykyisiin laajarunkoisiin liikennelentokoneisiin tarkoitettujen suihkumoottoreiden markkinoita, joita myydään koko maailmassa samanlaisissa kilpailuolosuhteissa. Kyseisten moottoreiden kuljetuskustannukset ovat pienet. GEAE, P & W ja Rolls-Royce toimivat kukin näillä markkinoilla maailmanlaajuisesti. Nykyisissä laajarunkoisissa liikennelentokoneissa käytettävien suihkumoottoreiden markkinat ovat näin ollen maailmanlaajuiset.

4 **Markkinaosuudet**

(40) Käytettävissä ei ole tietoja suunniteltuun A3XX-lentokoneeseen tai B747-400-lentokoneen mahdollisiin Stretch-versioihin tarkoitettujen suihkumoottoreiden markkinaosuuksien luvuista, koska kyseisillä markkinoilla ei ole tällä hetkellä saatavilla moottoreita. Jäljempänä esitetyt markkinaosuudet koskevat nykyisiin laajarunkoisiin liikennelentokoneisiin tarkoitettujen suihkumoottoreiden lähimarkkinoita.

(41) Markkinaosuudet voidaan laskea joko asennettujen moottoreiden lukumäärän, toimittamattomien tilausten lukumäärän tai saatujen tilausten lukumäärän perusteella. Asennettujen moottoreiden lukumäärä osoittaa koko alan nykytilanteen. Vuotuisia toimittamattomia tilauksia kuvaavat luvut osoittavat tilausten nettomäärän kehittymisen (uusien tilausten lukumäärästä vähennetään peruttujen tilausten lukumäärä) tietyn jakson aikana. Saatujen tilausten lukumäärä kuvaa tilannetta tiettynä ajankohtana.

a) *Nykyisiin laajarunkoisiin liikennelentokoneisiin asennetut moottorit*

(42) Markkinaosuudet tammikuun 1996 ja maaliskuun 1999 välisenä aikana toimitettujen laajarunkoisiin liikennelentokoneisiin tarkoitettujen moottoreiden maailmanmarkkinoilla ovat seuraavat.

(%)

	1996—1999
GEAE	34
P & W	29
Rolls-Royce	16
CFMI [1]	20

[1] CFMI on GEAE:n ja Snecman puoliksi omistama yhteisyritys.
Lähde: Airbus Industrie ja Boeing.

b) *Nykyisiin laajarunkoisiin liikennelentokoneisiin tarkoitettujen suihkumoottoreiden toimittamattomat tilaukset*

(43) Maailmanlaajuiset markkinaosuudet nykyisiin laajarunkoisiin liikennelentokoneisiin tarkoitettujen suihkumoottoreiden markkinoilla toimittamattomien tilausten (yksikkö)määrän perusteella ovat seuraavat.

(%)

	1997 (elokuu)	1998 (huhtikuu)
GEAE	32	29
P & W	30	27
CFMI	14	11
Rolls-Royce	17	25
Avoinna [1]	6	8

[1] Lentokoneet, joihin moottoria ei ole vielä valittu.
Lähde: Air Transport Intelligence.

c) *Nykyisiin laajarunkoisiin liikennelentokoneisiin tarkoitetuista suihkumoottoreista tehdyt tilaukset*

(44) Laajarunkoisiin liikennelentokoneisiin tarkoitettujen moottoreiden maailmanlaajuiset markkinaosuudet tehtyjen tilausten yksikkömäärän perusteella ovat seuraavat.

	1997	1998
GEAE	[...] (*)	[...] (*)
CFMI	[...] (*)	[...] (*)
P & W	[...] (*)	[...] (*)
Rolls-Royce	[...] (*)	[...] (*)

(*) Liikesalaisuus.
Lähde: GEAE.

(45) Markkinaosuudet osoittavat, että ilmoituksen tehneiden osapuolten yhdistetty markkinaosuus nykyisiin laajarunkoisiin liikennelentokoneisiin tarkoitettujen suihkumoottoreiden markkinoilla on erittäin suuri sekä toimittamattomien tilausten, asennettujen moottoreiden että tehtyjen tilausten lukumäärän perusteella. Tehtyjen tilausten lukumäärää koskevat luvut osoittavat kuitenkin, että Rolls-Roycen markkinaosuus on kasvussa.

5 **Uuden moottorin arvioitu kysyntä**

(46) Engine Alliance arvioi toimittavansa A3XX-lentokonetta noin […] (*) kappaletta vuoteen 2020 mennessä. Uuden moottorin arvioitu kysyntä on siten vähintään […] (*) moottoria […] (*), johon ei ole laskettu mukaan varamoottoreita ja -osia. A3XX-lentokoneen ja B747-400-lentokoneen mahdollisten Stretch-versioiden kysynnästä ollaan kuitenkin epävarmoja useiden vaikuttavien tekijöiden takia. Boeingin nykyinen markkinaennuste poikkeaa Airbusin arvioista, ja Boeing arvioi, että uuden "super jumbo" -lentokoneen kysyntä on liian pieni verrattuna sen erittäin korkeisiin kehittämiskustannuksiin. Kysyntä riippuu muun muassa siitä, lisääntyykö päälentoasemien lukumäärä jatkossa. Jos näin käy, lentoyhtiöt saattavat ostaa ennemminkin A340-lentokoneen kaltaisia pienempiä koneita kuin A3XX:n tyyppisiä erittäin suuria super jumbo -lentokoneita.

(47) Boeing ei suunnittele tällä hetkellä uuden, erittäin suuren lentokoneen valmistamista mutta harkitsee mahdollisuutta kehittää Stretch-versioita nykyisestä B747-400-lentokoneestaan. Engine Alliance jatkaa Stretch-versioiden moottoreiden kokoonpanon tutkimista yhteistyössä Boeingin kanssa. Boeing harkitsee parhaillaan kahden suuremman version kehittämistä 747-400-mallistaan, josta muunneltaisiin siten noin 485-paikkainen 747-400X Stretch -versio ja noin 500-paikkainen 747-400Y Stretch -versio, johon uusi moottori saattaa soveltua. Boeing ei ole kuitenkaan tehnyt vielä lopullista päätöstä siitä, tuoko se kyseiset mallit markkinoille. Rolls-Roycen odotetaan olevan valmis tarjoamaan muunnoksen Trent 600 -moottoristaan käytettäväksi 747-400X/Y Stretch -malleissa.

(48) Uuden moottorin mahdolliset asiakkaat ovat Airbus ja Boeing sekä viime kädessä jotkin sellaiset kaukoreiteillä liikennöivät lentoyhtiöt, joiden reittiverkostot ovat erittäin laajat. Airbusin arvioiden mukaan yli puolet (58 prosenttia) suunnitelluista toimituksista suuntautuu lentoyhtiöille Aasian ja Tyynenmeren alueella. Arviolta 20 prosenttia suunnitelluista toimituksista menee Pohjois-Amerikkaan ja noin 20 prosenttia Eurooppaan. Asiakkaiden osalta ilmaistuna tämä merkitsee sitä, että 20 lentoyhtiötä ostaa 72 prosenttia kaikista toimitettavista lentokoneista ja 42 muuta lentoyhtiötä loput. A3XX-lentokoneen mahdollisia ostajia ovat suuret lentoyhtiöt, joilla on yleensä vahva neuvotteluasema lentokoneiden runkojen ja moottoreiden valmistajiin verrattuna. A3XX-lentokoneen tärkeimpiä reittejä ovat B-747-laivueen nykyiset reitit, joita ovat muun muassa Atlantin ja Tyynenmeren ylittävät reitit sekä Aasian ja Euroopan väliset ja Aasian sisäiset reitit.

(*) Liikesalaisuus.

6 **Uuden moottorin markkinoiden ja nykyisiin laajarunkoisiin liikennelentokoneisiin tarkoitettujen suihkumoottoreiden lähimarkkinoiden rakenne**

a) *Tarjonta*

(49) Uuden moottorin markkinoiden rakenne muistuttaa hyvin paljon nykyisiin laajarunkoisiin liikennelentokoneisiin tarkoitettujen suihkumoottoreiden lähimarkkinoiden rakennetta. Kolme moottoreiden valmistajaa, GEAE, P & W ja Rolls Royce kykenevät tällä hetkellä kehittämään itsenäisesti kyseisille markkinoille suunnattuja suihkumoottoreita ([5]). Näistä kolmesta valmistajasta kukin tarjoaa useita yhteisiin osatekijöihin ja yhteiseen teknologiaan perustuvia moottoriperheitä. Rolls-Roycen markkinaosuus on kasvussa, ja sillä on hyvät edellytykset kehittää uusia moottoreita ja muunnoksia nykyisistä moottoreista, mistä on esimerkkinä Trent-moottoriperhe. Ranskalainen Snecma osallistuu suihkumoottoreiden valmistamiseen harjoittamalla CFMI:n kautta yhteistyötä GEAE:n kanssa muttei valmista itse suihkumoottoreita. Esitetyn perusteella voidaan päätellä, ettei kyseisille markkinoille ole lähitulevaisuudessa tulossa uusia yrityksiä.

(50) Edellä mainituille markkinoille pääsyyn on monia vaikeasti ylitettäviä esteitä. Tällaisten suihkumoottoreiden kehittämiseen liittyy erittäin korkeita tutkimus- ja kehitystyöhön, tuotesuunnitteluun, testaukseen, tuotantovälineiden hankkimiseen, markkinointiin ja kaupan jälkeisiin palveluihin liittyviä kustannuksia (noin miljardi Yhdysvaltain dollaria). Suuri osa kustannuksista aiheutuu ennen kuin ensimmäistäkään moottoria on myyty. GEAE ja P & W arvioivat, että uuden moottorin kehittämisestä aiheutuu yli 800 miljoonan Yhdysvaltain dollarin kertaluonteiset kustannukset. Lentokoneiden moottoreiden valmistajat alkavat saada sijoituksestaan tuottoa yleensä vasta 15—20 vuoden kuluttua. Moottorin elinkaari on noin 40 vuotta.

(51) Nykyisissä laajarunkoisissa liikennelentokoneissa käytettävät suihkumoottorit valmistetaan yleensä yhteenliittymissä, joihin kuuluu yksi valmistaja, jolla on käytettävissään kaikki moottoreiden valmistuksessa tarvittava kapasiteetti (GEAE, P & W tai Rolls-Royce) ja lisäksi joitakin moottorikomponenttien valmistajia, jotka jakavat työn, tulot ja sijoitusriskit. Komponenttien valmistajia kutsutaan "riskit ja tulot jakaviksi osakkaiksi" (risk- and revenue-sharing participant). Kunkin riskit ja tulot jakavan osakkaan kanssa neuvotellaan yleensä tämän prosentuaalisesta osuudesta ohjelmaan; neuvottelujen lähtökohtana pidetään osakkaan osallistumisen laajuutta koko ohjelman aikana. Moottorin valmistaja maksaa osakkaalle moottorin ja sen varaosien myynnistä kerty-

([5]) Snecma ja BMW eivät kykene kehittämään tällaisia suihkumoottoreita itsenäisesti, vaan ne voivat harjoittaa kyseistä kehitystoimintaa vain toimimalla yhteistyössä GEAE:n, P & W:n tai Rolls-Roycen kanssa.

neistä tuloista korvauksen osakkaan prosentuaalisen ohjelmaosuuden perusteella. Osakkaalle kuuluu myös joitakin velvollisuuksia ja vastuita, jotka määräytyvät kyseisen prosenttiosuuden perusteella. Osakkaan mahdollisuuksia sopia osallistumisesta suurimpien kilpailevien valmistajien johtamien ohjelmiin saatetaan lisäksi rajoittaa.

(52) Ilmoitettu yhteistyö on esimerkki valmistajien yhä laajemmasta yhteistyöstä uusien suihkumoottoreiden kehittämiseksi. Muita esimerkkejä ovat Rolls-Royce ja P & W, jotka ovat osakkaina International Aero Engines -hankkeessa (IAE), johon osallistuvat myös Daimler Chrysler Aerospace Motoren- und Turbinen-Union (MTU) (Saksa), Fiat Avio (Italia) ja Japanese Aircraft Engines Corporation (JAEC) (Japani). IAE on erikoistunut työntövoimaluokkaan 2 200—3 300 kp, johon sen valmistama V2500-moottori sijoittuu. Lisäesimerkki tällaisesta yhteistyöstä on GEAE:n ja Snecman välinen yhteisyritys CFMI; Snecma valmistaa Airbus 320 -lentokoneessa käytettäviä CFM56-moottoreita, joita se toimittaa yksinoikeudella myös Boeing B-737- ja Airbus A340 -lentokoneisiin.

b) *Kysyntä*

(53) Moottoreiden valmistajien on kilpailtava lentokoneen runkojen valmistajien vaatimusten täyttämisestä voidakseen tarjota moottoreita asennettaviksi tiettyihin lentokonerunkoihin. Moottorin valmistaja neuvottelee alkuvaiheessa pääasiassa lentokoneen rungon valmistajan kanssa, joka tekee tiivistä yhteistyötä potentiaalisiin asiakkaisiin kuuluvien lentoyhtiöiden kanssa määritelläkseen lentokoneen rungolle ja moottorille asetettavat vaatimukset. Lentokoneiden runkojen valmistajat (Boeing ja Airbus) asettavat moottoria koskevat vaatimukset asiakkaina olevien lentoyhtiöiden tarpeiden mukaisesti. Runkojen valmistajat toimivat siten monissa tapauksissa lentoyhtiöiden edustajina. Koska moottoreiden kehittäminen vaatii kuitenkin yleensä pidemmän ajan kuin runkojen kehittäminen, myös moottorinvalmistajien on ennakoitava lentoyhtiöiden tarpeet käynnistäessään kehitystyön. Laajarunkoisissa liikennelentokoneissa käytettävien suihkumoottoreiden asiakkaita ovat viime kädessä lentoyhtiöt, jotka ostavat usein lentokoneiden rungot ja moottorit eri valmistajilta. Lentokoneita on yleensä saatavilla varustettuina erityyppisillä moottoreilla.

(54) Lentoyhtiöiden neuvotteluasema on usein erittäin vahva. Kilpailu vaikuttaa elinkaarikustannuksiin, toisin sanoen keskenään kilpailevien moottoreiden hintaan, suorituskykyyn, luotettavuuteen ja käyttöikään, sekä todennäköisiin korjaus- ja huoltokustannuksiin. Kilpailu on erityisen tiukkaa moottorin kehitysohjelman alkuvaiheissa, koska on tärkeää saada suuri lentoyhtiö valitsemaan kyseinen moottori uuteen runkoon. Joskus käy kuitenkin niin, että moottorin toimittajan jo valinnut lentoyhtiö vaihtaa myöhemmin toisen valmistajan moottoriin. Lentoyhtiöt pitävät yleensä tärkeänä sitä, että niiden laivueessa käytetään samojen valmistajien moottoreita. Tästä saadaan se hyöty, että moottoreissa voidaan käyttää samoja varaosia ja myös tekninen koulutus sekä moottoreiden yleinen kunnossapito ja huolto vastaavat toisiaan.

F KOLMANSIEN ESITTÄMÄT HUOMAUTUKSET

(55) Kun asiasta oli julkaistu asetuksen N:o 17 19 artiklan 3 kohdan mukainen ilmoitus, jäljempänä 'ilmoitus' [6], eräät kolmannet osapuolet esittivät asiasta huomautuksia. Huomautuksia esitettiin pääasiassa osapuolten antamien sitoumusten sisällöstä ja sanamuodosta sekä erityisesti Engine Alliancen toiminnan laajuudesta. Joidenkin kolmansien osapuolten mukaan uuden moottorin työntövoiman vaihteluväli on liian laaja ja saattaa vähentää kilpailua niillä moottoreiden markkinalohkoilla, joilla osapuolet tällä hetkellä kilpailevat. Toiset huomautukset puolestaan koskivat sitoumusta, joka koskee kolmansien osapuolten pääsyä tarjoamaan lentokonemoottoreiden huoltopalveluita, mukaan lukien korjaus- ja kunnossapitopalvelut.

(56) Airbus on ilmoittanut kannattavansa Engine Alliancea koska katsoo sen lisäävän moottoritarjontaa suunnittelemaansa A3XX-koneeseen, sillä aiemman yhden moottorintoimittajan (Rolls-Royce) sijaan se voi nyt valita kahden valmistajan tarjoamista moottoreista.

(57) Kolmas moottorinvalmistaja, Rolls-Royce, on esittänyt useaan otteeseen huomautuksia Engine Alliancesta. Rolls-Royce teki myös asetuksen N:o 17 19 artiklan 3 kohdan mukaisen hakemuksen. Hakemus peruutettiin myöhemmin. Rolls-Royce uskoo, että Engine Alliance rajoittaa sekä todellista että mahdollista kilpailua osapuolten välillä ja Engine Alliance harjoittaa, kyseisen tiedonannon perusteella tarkasteltuna niin laajaa toimintaa, että sen hyväksyminen rajoittaisi kilpailua ja vaikuttaisi olennaisesti jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Rolls-Royce uskoo, että kyseisessä tiedonannossa luetellut sitoumukset eivät ole riittävän tiukkoja ja vaatii, että Engine Alliancen toiminta sallitaan ainoastaan tietyin lisäehdoin.

(58) Rolls-Royce katsoo, että Engine Alliancen toiminta olisi rajattava tiukasti sellaisen uuden moottorin kehittämiseen, valmistamiseen, myyntiin ja markkinointiin, jonka työntövoima on vähintään 6 700 kp + 15 prosenttia (moottorin suurentamisen mahdollistamiseksi). Engine Alliancen toiminnan ulkopuolelle olisi jätettävä kaikki sellainen yhteinen suunnittelu- ja kehitystoiminta, joka ei

[6] Ks. alaviite 3.

ole välttämätöntä moduulien kokoamisen, moottorin runkoon kiinnittämisen, testauksen ja kaupalliseen sovellukseen siirtämisen kannalta. Uuden moottorin käyttö olisi rajattava tiukasti vain yli 475-paikkaisiin lentokoneisiin, jollainen A3XX on Airbusin tämänhetkisen teknisen eritelmän mukaan. Engine Alliancea olisi lisäksi vaadittava ilmoittamaan komissiolle viipymättä kaikista yhteisyrityksen toiminnan laajuuteen tehtävistä muutoksista, jotka se saisi lisäksi toteuttaa vasta komission hyväksyttyä ne.

(59) Rolls-Royce huomauttaa lisäksi, että Engine Alliancea olisi vaadittava käymään kauppaa riittävän etäällä emoyhtiöistään, millä pyritään välttämään se, että Engine Alliance saisi emoyhtiöiltään ristikkäistukia. Engine Alliancen olisi toimittava itsenäisenä yksikkönä saamatta minkäänlaista suoraa tai epäsuoraa avustusta tai tukea emoyhtiöiltään. Engine Alliancella olisi myös oltava velvollisuus ottaa käyttöön emoyhtiöistään erillinen kirjanpito, joka riippumattoman tilintarkastajan olisi tarkastettava vuosittain ja joka olisi julkaistava vuosittain.

(60) Rolls-Royce katsoo, että Engine Alliancea olisi lisäksi kiellettävä sopimista lentokonerunkojen valmistajien kanssa uutta moottoria koskevista yksinoikeusjärjestelyistä. Rolls-Royce pelkää, että GEAE ja P & W saattaisivat hyödyntää yhdistettyä markkinavoimaansa ja ”ostaa” yksinoikeuden johonkin runkoon, mikä saattaisi aiheuttaa Rolls-Roycen sulkemisen markkinoiden ulkopuolelle. Rolls-Royce ehdottaa, että GEAE ja sen leasing-vuokrausta harjoittava GECAS-tytäryhtiö olisi velvoitettava tarjoamaan mahdollisille asiakkaille aito valinnanmahdollisuus moottoreiden ja tukipalveluiden hankkimiseksi ilman etuuskohtelua, jos ne aikovat rahoittaa yli 475-paikkaisen nelimoottorisen lentokoneen oston. Tämä estäisi GECAS:ia vaatimasta vahvan neuvotteluasemansa turvin asiakkaitaan leasing-vuokraamaan GEAE:n tai Engine Alliancen moottoreilla varustettuja lentokoneita, mikä rajoittaisi mahdollisten asiakkaiden valinnanvapautta ja vääristäisi Engine Alliancen ja Rolls-Roycen välistä kilpailua.

G OSAPUOLTEN EHDOTTAMAT SITOUMUKSET

(61) Tutkittuaan huolellisesti sille toimitetut huomautukset komissio päätteli, ettei sen tiedonannossa esittämää alustavaa myönteistä kantaa yhteisyritykseen ole tarpeen muuttaa kyseisten huomautusten perusteella. Käytyään asiasta lisäkeskusteluja osapuolet ovat kuitenkin ehdottaneet komissiolle joitakin sitoumuksia, jotka koskevat kolmansien osapuolten mahdollisuutta tarjota uuteen moottorien liittyviä palveluita ja huoltoa, uuteen moottorien liittyviä yksinoikeussopimuksia ja General Electric Companyn, jäljempänä ’GE’, leasing-vuokrausta harjoittavan GECAS-tytäryhtiön toimintaa. Sitoumukset, jotka komissio ottaa huomioon asiaa arvioidessaan, ovat seuraavat:

(62) Engine Alliance antaa kolmansien osapuolten käyttöön alan tavanomaisin kaupallisin ehdoin moottorien käyttöoppaat ja muut siihen liittyvät tekniset julkaisut, joita tarvitaan uuden moottorin peruspalveluissa ja huollossa.

(63) Engine Alliance ei tavoittele, pyydä tai määrää yksinoikeutta koskevien ehtojen lisäämistä tarjouksiinsa tai sopimuksiinsa, jotka koskevat uuden moottorin kehittämistä tai toimittamista lentokonerunkojen valmistajien käyttöön, lukuun ottamatta kampanjoita, joiden yhteydessä joku muu moottorinvalmistaja on tarjoutunut tekemään yksinoikeussopimuksen.

(64) GEAE ilmoittaa komissiolle kirjallisesti GECAS-tytäryhtiönsä tekemistä tilauksesta, jotka koskevat uutta moottoria käyttävää uutta lentokonetta.

II **OIKEUDELLINEN ARVIOINTI**

A PERUSTAMISSOPIMUKSEN 81 ARTIKLAN 1 KOHTA JA ETA-SOPIMUKSEN 53 ARTIKLAN 1 KOHTA

1 **Yhteistoiminnallinen yhteisyritys**

(65) Engine Alliancea on arvioitava ilmoitusajankohtana sovellettavien säännösten mukaan, jotka olivat voimassa ennen yrityskeskittymien valvonnasta ([7]) 21 päivänä joulukuuta 1989 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4064/89 muuttamista asetuksella (EY) N:o 1310/97 ([8]).

(66) Yhteisyritys on emoyhtiöiden yhteisessä määräysvallassa. Engine Alliancen hallintorakenteen mukaan kummallakaan emoyhtiöllä ei ole toimivaltaa vaikuttaa yksin ratkaisevasti yhteisyrityksen päätöksentekoon. Kaikki organisaation kannalta tärkeät asiat edellyttävät komitean yksimielistä hyväksyntää.

(67) Emoyhtiöt säilyttävät vastuun uuden moottorin komponenttien suunnittelusta ja tuotannosta, ja Engine Alliance puolestaan vastaa emoyhtiöistä riippumatta uuden moottorin lopullisesta kokoamisesta, myynnistä ja markkinoinnista. Uutta moottoria markkinoidaan Engine Alliancen nimissä. GEAE ja P & W myyvät Engine Alliancelle vakiintuneen kaavan perusteella määritettyyn hintaan osat, joiden tuotannosta ne ovat vastuussa. Engine Alliancella on erilliset tuloslaskelmat. Yhteisyrityksen tulos jaetaan kunkin verovuoden päätteeksi emoyhtiöiden kesken.

([7]) EYVL L 395, 30.12.1989, s. 1; oikaisu EYVL:ssä L 257, 21.9.1990, s. 13.
([8]) EYVL L 180, 9.7.1997, s. 1.

(68) Esitetyn perusteella voidaan todeta, että Engine Alliance hoitaa pysyvästi kaiken itsenäiselle taloudelliselle yksikölle kuuluvan toiminnan. Se on siten asetuksen (ETY) N:o 4064/89 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu, kaiken itsenäiselle taloudelliselle yksikölle kuuluvan toiminnan hoitava yhteisyritys.

(69) Koska Engine Alliancen perustaminen voi kuitenkin johtaa siihen, että emoyhtiöt yhteensovittavat käyttäytymistään nykyisiin laajarunkoisiin liikennelentokoneisiin tarkoitettujen suihkumoottoreiden lähimarkkinoilla ([9]), joilla osapuolet kilpailevat tällä hetkellä, tämä on poissuljettu asetuksen (ETY) N:o 4064/89 soveltamisalasta. Voidaan päätellä, että osapuolet perustaessaan Engine Alliancen ovat saaneet aikaan yhteistoiminnallisen yhteisyrityksen, jossa niillä on yhteinen määräysvalta ja jota yritystä on arvioitava perustamissopimuksen 81 artiklan 1 kohdan mukaan.

2 EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan 1 kohdan ja ETA-sopimuksen 3 artiklan 1 kohdan soveltaminen Engine Alliancen perustamiseen ja toimintaan

(70) Yhteisyrityksen perustamisesta tehty sopimus ei sinänsä rajoita kilpailua mutta saattaa olla kiellettyä EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan 1 kohdan (ent. 85 artiklan 1 kohta) nojalla, jos kaikki kyseisessä kohdassa määrätyt edellytykset täyttyvät. Yhteistoiminnallinen yhteisyritys saattaa estää, rajoittaa tai vääristää emoyhtiöiden välistä kilpailua, jos osapuolet ovat jo todellisia tai mahdollisia kilpailijoita.

(71) Osapuolet väittävät, etteivät ne ole todellisia eivätkä mahdollisia kilpailijoita uutta moottoria koskevan toiminnan osalta, koska ne voivat kehittää sen asetetun aikataulun rajoissa vain yhdistämällä toistensa keskenään täydentävät teknologiat. Ajallinen paine on kuitenkin keventynyt huomattavasti vuonna 1996 tehdyn ensimmäisen ilmoituksen jälkeen, jolloin lentokoneen moottorin kehittämiseen oli varattu hyvin lyhyt aika. Airbusin tämänhetkisten arvioiden mukaan A3XX-lentokone otetaan käyttöön aikaisintaan vuonna 2004.

(72) Osapuolet toimivat myös nykyisiin laajarunkoisiin liikennelentokoneisiin tarkoitettujen suihkumoottoreiden lähimarkkinoilla. Molemmat yhtiöt tarjoavat näillä markkinoilla keskenään kilpailevia suihkumoottoreita, joiden työntövoima sijoittuu uuden moottorin työntövoiman vaihteluväliin, joka on 6 300—9 350 kp. Sen, että molemmat osapuolet ovat aikaisemmin pystyneet kehittämään kyseiseen työntövoiman vaihteluväliin sijoittuvia uusia moottoreita, voidaan katsoa osoittavan, että molemmilla yhtiöillä on käytettävissään uuden moottorin itsenäiseen tuottamiseen tarvittava taitotieto ja tuotantotekniikka. Osapuolet toimivat jo nyt lähimarkkinoilla, mikä merkitsee sitä, ettei niiden tarvitse ylittää huomattavia markkinoille pääsyn esteitä.

(73) Osapuolet väittävät lisäksi, etteivät ne ottaisi uuden moottorin kehittämiseen liittyvää taloudellista riskiä yksinään korkeiden kehittämiskustannusten sekä epävarman ja rajallisen kysynnän takia. Uuden moottorin kehittämisestä itsenäisesti olisi aiheutunut noin miljardin Yhdysvaltain dollarin investointikustannukset, kun taas yhteistyössä tapahtuvasta kehittämisestä aiheutuu noin 800 miljoonan Yhdysvaltain dollarin kustannukset. Osapuolet väittävät, että ne tekisivät kyseisen sijoituksen yksin vain siinä tapauksessa, että ne voisivat odottaa saavansa sijoituksestaan riittävän suuren tuoton ja ottamistaan huomattavista riskeistä riittävän suuren vastikkeen. Osapuolet arvioivat sijoituksensa kokonaistuottojen vastaavan kokonaiskustannuksia vasta vuonna 2020.

(74) Vaikka uuden moottorin kehittämiskustannukset ovat erittäin korkeat, ne eivät kuitenkaan ole ratkaiseva este sille, että osapuolet kehittäisivät uuden moottorin toisistaan riippumatta. Osapuolet ovat tähän mennessä tehneet yksin huomattavia sijoituksia nykyisiin moottoriperheisiinsä, ja osa moottoreista on ollut markkinoilla vasta muutaman vuoden ajan (esimerkiksi P & W 4000). Molemmat osapuolet kuuluvat lisäksi kansainvälisiin yhtiöihin, joiden taloudelliset resurssit ovat huomattavat. GEAE kuuluu General Electric Companyyn, joka on maailman suurin yhtiö, ja P & W puolestaan United Technologies Corporationiin; molempien yhtiöiden rahoituskapasiteetti on merkittävä (katso johdanto-osan 5—8 kappale). Molempien osapuolten voisi siten odottaa yksin kantavan uuden moottorin kehittämiseen ja tuotantoon liittyvät tekniset ja taloudelliset riskit. Osapuolet voisivat pienentää taloudellista riskiä jakamalla kustannukset tavarantoimittajina ja alihankkijoina toimivien riskit ja tulot jakavien osakkaiden kanssa.

(75) Komissio katsoo esitetyn perusteella, että vaikka osapuolten kannalta saattaisi olla taloudellisempaa kehittää uusi moottori yhteistyössä, molemmilla yrityksillä olisi tekniset ja taloudelliset edellytykset kehittää uusi moottori itsenäisesti. Osapuolet ovat siten mahdollisia kilpailijoita uudesta moottorista tiukassa oligopolitilanteessa, jossa toimii enintään kolme valmistajaa. Engine Alliancen perustaminen ja toimintaa rajoittaa olennaisesti kilpailua uudesta moottorista, sillä kyseinen yhteisyritys vähentää mahdollista moottorintoimittajien määrää kolmesta (GEAE, P & W ja Rolls-Royce) kahteen (Engine Alliance ja Rolls-Royce).

([9]) Lähimarkkinat määritellään johdanto-osan 30—37 kappaleessa.

3 **Vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan**

(76) Koska uuden moottorin mahdolliset asiakkaat ovat pääasiassa lentoyhtiöitä, jotka harjoittavat kaukolentoliikennettä laajoissa reittiverkostoissa pääasiassa Aasian ja Tyynenmeren alueella, Engine Alliancen toiminnan vaikutukset kohdistuisivat pääasiassa kyseiseen alueeseen. Kaikkien ETA-maiden ja ETA:n ulkopuolisten maiden lentoyhtiöt ostavat ja käyttävät kuitenkin suihkulentokoneita ja harjoittavat niillä ETA-maiden välistä matkustajaliikennettä. Uuden moottorin mahdollisiin asiakkaisiin kuuluu myös ETA:an sijoittautuneita lentoyhtiöitä ja myös yksi lentokoneen runkojen valmistaja, Airbus, joka sijaitsee Ranskassa. Sekä GEAE että P & W markkinoivat tuotteitaan ETA:an sijoittautuneiden myyntiedustajien kautta ja niillä on kunnossapito-, korjausväline- ja varaosavarastoja ETA:n alueella. Engine Alliancen perustaminen voi siten olennaisesti vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

B EY:N PERUSTAMISSOPIMUKSEN 81 ARTIKLAN 3 KOHTA JA ETA-SOPIMUKSEN 53 ARTIKLAN 3 KOHTA

(77) GEAE:n ja P & W:n yhteistyölle ovat ominaisia seuraavat seikat: Yhteistyö koskee uuden lentokonemoottorin kehittämistä suunniteltuun lentokoneeseen, kumpaakaan tuotetta ei ole vielä tuotu markkinoille ja niiden kysyntä on epävarmaa. Moottorin kehittäminen edellyttää suuria taloudellisia investointeja, joiden muuttuminen tuottaviksi vie vähintään 15 vuotta. Vaikka yhteistyö vähentää mahdollisten kilpailijoiden määrää, se tarjoaa todellisen vaihtoehdon ainoalle samoilla markkinoilla toimivalle moottorintoimittajalle, Rolls-Roycelle, joka kykenee tarjoamaan muunnoksen nykysestä moottoristaan.

(78) Komissio katsoo näiden seikkojen perusteella, että ilmoitettu GEAE:n ja P & W:n välinen järjestely täyttää EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdan mukaisen poikkeuksen myöntämiselle asetetut neljä edellytystä.

1 **Tekninen ja taloudellinen kehitys**

(79) Lentoliikenteen alan kilpailupaine tiukentaa erityisesti toimintakustannuksiin ja ympäristönormeihin liittyviä tehokkuustavoitteita. Tehokkuustavoitteita sovelletaan uusiin, kaukoreiteillä liikennöiviin lentokoneisiin ja niiden moottoreihin. Uuden moottorin on täytettävä nykyisiä moottoreita tiukemmat tehokkuustavoitteet. Yhteistyö tarjoaa osapuolille mahdollisuuden keskittyä sellaisen erityisen moottoriteknologian kehittämiseen, joka asettaa osapuolet etulyöntiasemaan kilpailijoihin verrattuna; tällaista teknologiaa ovat P & W:n kehittämät ahtimen siivet ja GEAE:n kehittämä suurpainekompressori. Osapuolet voivat kehittää yhteistyön ansiosta moottorin, jonka huoltokustannukset ja kustannukset kuljetettua matkustajaa ja kuljettua mailia kohden sekä kaasupäästöt ja meluhaitat ovat osapuolten nykyisiä moottoreita pienemmät. Markkinoilla ei ole tällä hetkellä nämä vaatimukset täyttävää moottoria.

(80) Engine Alliancen suunnittelu- ja tuotantovastuu jaetaan osapuolten kesken niiden saaman teknologisen hyödyn perusteella. Osapuolet voivat tämän ansiosta kehittää uuden moottorin lyhyemmällä aikavälillä kuin muussa tapauksessa. Yhteistyön ansiosta saadaan myös huomattavia kustannussäästöjä. Osapuolten mukaan uuden moottorin kehittämisestä itsenäisesti aiheutuisi noin miljardin Yhdysvaltain dollarin investointikustannukset ja yhteistyössä tapahtuvasta kehittämisestä puolestaan noin 800 miljoonan dollarin kustannukset.

2 **Kuluttajien saama hyöty**

(81) Uusi moottori tarjoaa sekä lentokoneiden runkojen valmistajille että lentoyhtiöille moottorin, joka edustaa alan teknistä huippua. Airbus on ilmoittanut kannattavansa Engine Alliancea, joka laajentaa sen suunnittelemaan A3XX-lentokoneeseen asennettavien moottoreiden tarjontaa.

(82) Uusi moottori saattaa tuoda myös muita etuja, sillä se alentaa toimintakustannuksia, mahdollistaa liikennöinnin pidemmillä reiteillä ilman välilaskuja ja takaa lentoasemalle asetettujen uusien melurajoitusten noudattamisen. Alhaisemmat toimintakustannukset hyödyttävät todennäköisesti runkojen valmistajia ja lentoyhtiöitä ja viime kädessä myös lentomatkustajia, kun hinnat alenevat markkinoiden kilpailupaineen kasvaessa.

3 **Välttämättömyys**

(83) Vaikka osapuolilla olisi tekniset ja taloudelliset edellytykset kehittää uusi moottori itsenäisesti, tämä ei olisi mahdollista samassa ajassa ja samoin kustannuksin kuin Engine Alliancessa. Markkinoilla ei ole tällä hetkellä kilpailevia moottoreita, mutta Rolls-Royce kehittää parhaillaan muunnosta Trent-moottoristaan käytettäväksi A3XX-lentokoneessa. Kilpailevan moottorin tuominen markkinoille aikaisemmassa vaiheessa kuin olisi muussa tapauksessa mahdollista edellyttää moottorin kehittämistä yhteistyössä.

(84) Engine Alliancen perustamisen ja toiminnan voidaan tästä syystä katsoa olevan välttämätöntä edellä mainittujen etujen saamiseksi. On kuitenkin tärkeää varmistua siitä, että yhteistyö ei ylitä ilmoitettuja rajoja ja on mainitun hyödyn saavuttamisen välttämätön edellytys.

(85) Komissio katsoo, että on olemassa vaara, että uusi moottori voidaan myöhemmin muuntaa käytettäväksi muissa kuin alun perin kohteina olleessa lentokoneessa. Osapuolet ovat vahvistaneet, että uutta moottoria saatetaan muunnella siten, että sitä voidaan käyttää muissa koneissa, vaikka muuntaminen olisi kallista ja aikaa vievää. Kuten johdanto-osan 34 ja 35 kappaleessa todettiin, suihkumoottoreita muunnellaan usein lisäämällä niihin ominaisuuksia, jotta niitä voitaisiin käyttää myös muissa kuin alun perin suunnitelluissa koneissa. Kaikki kolme valmistajaa ovat kehittäneet aiemmin moottoriperheitä, joita käytetään monissa eri lentokonetyypeissä. Lentoyhtiöt ja lentokoneiden runkojen valmistajat pitävät usein tällaista kehitystä myönteisenä, sillä ne hakevat uusia ja tehokkaampia moottoreita käytettäviksi uusissa konemalleissaan ja pyytävät moottorinvalmistajia kehittämään nykyisistä moottoreista muunnoksia. Uuden moottorin ilmoitettu työntövoiman vaihteluväli on lisäksi riittävän laaja muuntamisen toteuttamiseksi.

(86) Jos oletetaan, että uusi moottori on ainutlaatuisten ominaisuuksiensa ansiosta menestys, se kannustaisi osapuolia muuttamaan moottoria käytettäväksi muissa nykyisissä laajarunkoisissa liikennelentokoneissa sen sijaan, että osapuolet kehittäisivät itsenäisesti moottoreistaan muunnoksia. Tämä olisi osapuolten etujen mukaista näiden investointien takaisin saamisen kannalta. Muuntaminen vähentäisi kilpailua laajarunkoisissa liikennelentokoneissa käytettävien suihkumoottoreiden markkinoilla, joilla osapuolet tällä hetkellä kilpailevat ja joilla niillä on erittäin suuret markkinaosuudet (katso johdanto-osan 42—45 kappale). Lisäksi muuntaminen vähentäisi asiakkaiden valinnanmahdollisuuksia. Nykyisissä laajarunkoisissa liikennelentokoneissa käytettävien suihkumoottoreiden markkinoille pääsy on erittäin vaikeaa, ja kyseiset markkinat, joilla toimii vain kolme valmistajaa, ovat erittäin keskittyneet. Markkinat ovat tärkeät myös taloudelliselta kannalta.

(87) Komissio katsoo esitetyn perusteella, että yhteistyön hyväksymisen edellytykseksi on asetettava se, että yhteistyö rajataan tiukasti määrättyyn moottorityyppiin, joka on tarkoitettu käytettäväksi yksinomaan suunnitellussa A3XX-lentokoneessa ja B747-400-koneen mahdollisissa Stretch-versioissa. Osapuolille on lisäksi määrättävä useita velvollisuuksia sen varmistamiseksi, että yhteistyö pysyy tässä laajuudessa.

4 **Ei kilpailun poistamista**

(88) Uuteen moottorien kohdistuu kilpailupainetta, sillä Rolls-Royce tarjoaa Trent 900 -moottoriaan käytettäväksi A3XX-koneessa. Airbus ja Rolls-Royce ovat jo allekirjoittaneet asiasta aiesopimuksen. Rolls-Royce on mahdollinen kilpailija myös B747-400-koneen mahdollisissa Stretch-versioissa käytettävän moottorin toimittamisessa. Osapuolten välinen yhteistyö ei siten poista uuden moottorin tarjontaan kohdistuvaa kilpailua.

C PÄÄTÖKSEEN LIITETTÄVÄ EHTO

(89) Komissio voi asetuksen N:o 17 8 artiklan ja ETA-sopimuksen pöytäkirjan 21 nojalla liittää perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdan nojalla tehtäviin päätöksiin ehtoja. Päätöksen ehdoksi on johdanto-osan 85, 86 ja 87 kappaleessa esitetyistä syistä asetettava se, että Engine Alliancen toimintaa rajataan tiukasti A3XX-lentokoneeseen ja B747-400-lentokoneen mahdollisiin Stretch-versioihin tarkoitettuun uuteen moottoriin. On lisäksi varmistuttava siitä, että emoyhtiöt kehittävät itsenäisesti niiden vastuulla olevien komponenttien kehittämiseen tarvittavan teknologian.

(90) Engine Alliancen toiminta-alaa kuvattaessa otetaan lähtökohdaksi uuden moottorin käyttömahdollisuudet tulevissa lentokoneissa. Toiminta-ala olisi vaihtoehtoisesti voitu määritellä myös uuden moottorin työntövoiman perusteella. Työntövoimaan perustuvan määritelmän laatiminen on kuitenkin tässä tapauksessa vaikeaa, sillä Airbus ja Boeing eivät ole vielä tehneet lopullista päätöstä siitä, kuinka suuri niiden suunnitteleman lentokoneen työntövoima on. Moottorin työntövoimaa nostetaan sitä paitsi usein lentokoneen rungon valmistajan pyynnöstä. Engine Alliancen on tästä syystä jätettävä itselleen riittävästi liikkumavaraa mukauttaa moottorin työntövoimaa valmistajien vaatimusten mukaisesti.

(91) Sen varmistamiseksi, että uutta moottoria tarjotaan käytettäväksi vain tulevissa hyvin suurissa liikennelentokoneissa, uuden moottorin käyttömahdollisuudet on lisäksi määritettävä myös matkustajamäärän perusteella. Komissio katsoo sen vuoksi, että uuden moottorin käyttö on syytä rajata A3XX-lentokoneeseen ja Boeingin B747-400-lentokoneen mahdollisiin Stretch-versioihin, jotka on suunniteltu vakiokokoonpanossaan yli 450-paikkaisiksi ([10]).

D PÄÄTÖKSEEN LIITETTÄVÄT VELVOLLISUUDET

(92) Jotta komissio voi valvoa, että osapuolet noudattavat mainittua ehtoa, päätökseen on kuuluttava myös joitakin velvollisuuksia asetuksen N:o 17 8 artiklan ja ETA-sopimuksen pöytäkirjan N:o 21 mukaisesti. Komission on voitava valvoa, että yhteistyötä ei laajenneta sen tietämättä, ja osapuolten on ilmoitettava sille kaikista Engine Alliancen toiminnan laajuuteen ehdotettavista muutoksista mahdollisimman pian tai joka tapauksessa ennen niiden täytäntöönpanoa.

([10]) Boeingin viimeisimmän arvion mukaan B747-400X Stretch -versioon mahtuu noin 485 matkustajaa.

(93) Sen valvomiseksi, että Engine Alliancen toiminta pysyy ilmoitetuissa rajoissa, Engine Alliancen on toimittava erillisenä oikeudellisena yksikkönä, joka käy kauppaa itsenäisesti ja toimittaa emoyhtiöistä erillään lentokonemoottoreita. Sillä on myös erillinen kirjanpito. Osakeyhtiösopimuksessa määrätään, että riippumattomien tilintarkastajien on tarkastettava Engine Alliancen tilit vuosittain. Tämän lisäksi Engine Alliance olisi velvoitettava toimittamaan tilintarkastuskertomukset komissiolle. Komission pyynnöstä toimitusvelvollisuuden olisi koskettava myös kirjanpitoa.

(94) Komissio arvioi emoyhtiöiden mahdollisuutta antaa Engine Alliancelle taloudellista tukea toteamalla, ettei sen mielestä ole taloudellisten realiteettien mukaista vaatia, etteivät emoyhtiöt saa antaa Engine Alliancelle välittömiä tai välillisiä avustuksia tai tukia. Ottaen huomioon markkinoiden ominaispiirteet tämä ei ole mahdollista korkeiden kehityskustannusten ja pitkän kehitysajan takia.

(95) Engine Alliance saa myydä ja markkinoida ainoastaan uutta moottoria. Jos yhteisyrityksen annettaisiin myydä ja markkinoida myös osapuolten omia moottoreita, osapuolten nykyisiä moottoreita koskeva kilpailua vähenisi. Ilmoitetussa osakeyhtiösopimuksessa määrätään, että Engine Alliance vastaa uuden moottorin myynnistä eikä markkinoi osapuolten muita moottoreita. Tämän lisäksi on aiheellista määritellä P & W:n ja GEAE:n myynti- ja markkinointihenkilöstön asema. Emoyhtiöt eivät saa markkinoida uutta moottoria eivätkä voi saada käyttöönsä uuden moottorin mahdollisille ostajille annettuja vastauksia. Jos asiakas pyytää tarjousta monista eri moottoreista, esimerkiksi uudesta moottorista ja jostakin osapuolten omasta moottorista, alennukset, ostohyvitykset ja uuden moottorin myyntiehdot on pidettävä erillisinä. Emoyhtiöt eivät saa luovuttaa Engine Alliancelle tai toisilleen erillisten tarjoustensa ehtoja.

(96) Osapuolten välisen kilpailun säilyttämiseksi Engine Alliancen ulkopuolelle jäävän toiminnan osalta on lisäksi tarpeen, että luottamuksellisten tietojen vaihto yhteisyrityksen moitteettoman toiminnan varmistamiseksi rajoitetaan siihen mikä on välttämätöntä. Osakeyhtiösopimuksen mukaan Engine Alliancen ja osapuolten on toteutettava joukko varotoimia kilpailun kannalta arkaluonteisten tietojen vaihdon estämiseksi. Tähän kuuluvat muun muassa velvollisuus säilyttää erillään luottamukselliset tiedot, joita ei tarvita uuden moottorin kehittämisessä, osapuolten omissa tiloissa ja koulutuksen järjestäminen henkilöstölle sen varmistamiseksi, että luottamuksellisuuden takeita noudatetaan. Lisäksi on tarpeen täsmentää, että luottamuksellisia tietoja ovat muun muassa luottamuksellinen teknologia, markkinointistrategiat, määrät, hinnat, alennukset, ostohyvitykset tai muut myyntiehdot, niitä ei saa vaihtaa GEAE:n, P & W:n ja Engine Alliancen välillä ottaen huomioon GEAE:n ja P & W:n erilliset moottoritarjoukset. Engine Alliancen henkilöstön on lisäksi, allekirjoitettava sopimus, jolla varmistetaan salassapitovelvollisuuden noudattaminen.

E POIKKEUKSEN KESTO

(97) Asetuksen N:o 17 8 artiklan ja ETA-sopimuksen pöytäkirjan N:o 21 nojalla päätös perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdan soveltamisesta on tehtävä määräajaksi. Asetuksen N:o 17 6 artiklan nojalla päätöksen voimaantulopäivä ei saa olla ilmoituspäivää aikaisempi.

(98) Tämä päätös koskee alaa, jolla kehittämisaika on pitkä ja jolla investointien saaminen takaisin kestää vähintään 15 vuotta. Näistä syistä ja asetuksen N:o 17 6 artiklan mukaisesti tämän päätöksen olisi tultava voimaan ilmoituspäivänä ja oltava voimassa 15 vuotta. Poikkeus olisi myönnettävä 26 päivään syyskuuta 2011.

(99) Tämä päätös ei rajoita EY:n perustamissopimuksen 82 artiklan (ent. 86 artiklan) ja ETA-sopimuksen 54 artiklan soveltamista,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Julistetaan EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan 3 kohdan nojalla, ettei perustamissopimuksen 81 artiklan 1 kohtaa ja ETA-sopimuksen 53 artiklan 1 kohtaa voida soveltaa (i) GE-P & W Engine Alliance LLC:n ja Airbus Industrien 27 päivänä toukokuuta 1998 tekemään aiesopimukseen (Memorandum of Understanding), (ii) 28 päivänä elokuuta 1996 tehtyyn liiketoimintasopimukseen (Transaction Agreement) ja (iii) 28 päivänä elokuuta 1996 tehtyyn osakeyhtiösopimukseen (Limited Liability Company Agreement).

2 artikla

Tämä päätös edellyttää seuraavan ehdon noudattamista:

Engine Alliancen toiminta on rajattava ilmoitetun uuden lentokonemoottorin ja siitä kehitettävien muunnosten suunnitteluun, kehittämiseen, markkinointiin, myyntiin, tukipalveluihin ja huoltoon. Moottorin ja sen muunnosten käyttö on rajoitettava suunniteltuun Airbus A3XX -lentokoneeseen ja siitä mahdollisesti kehitettäviin matkustaja- tai rahtikonemuunnoksiin sekä mihin tahansa Boeingin tulevaan nelimoottoriseen lentokoneeseen, joka on vakiokokoonpanossaan tarkoitettu kuljettamaan enemmän kuin 450 matkustajaa. Yhteistyössä tapahtuva kehittäminen on rajattava kehittämiseen, joka on välttämätöntä moduulien kokoamiseksi ja moottorin kiinnittämiseksi lentokoneen runkoon. Erityisesti GEAE:n ja P & W:n on kehitettävä itsenäisesti teknologia sen vastuualueeseen kuuluvia

tärkeimpiä moduuleita varten ja nimenomaan GEAE:n suurpainekompressoriin, suurpaineturbiiniin ja polttimeen sekä P & W:n siipimoduuleihin, pienpainekompressoriin, pienpaineturbiiniin ja turbiinin vaippaan.

3 artikla

Tämä päätös edellyttää seuraavien velvollisuuksien noudattamista:

1) osapuolten on ilmoitettava komissiolle mahdollisimman pian kaikista ehdotetuista muutoksista Engine Alliancen toimintaan, ja ilmoitus on joka tapauksessa annettava ennen muutosten täytäntöönpanoa;

2) Engine Alliancen on toimittava erillisenä oikeudellisena yksikkönä, joka käy itsenäisesti kauppaa ja tekee sopimuksia moottoreiden toimittamisesta suoraan asiakkaiden kanssa riittävän etäällä emoyhtiöistä. Engine Alliancen kirjanpito ja tilintarkastusaineisto on pidettävä erillisenä tilintarkastusjärjestelmänä P & W:sta ja GEAE:sta. Tilintarkastuskertomukset on toimitettava komissiolle. Engine Alliancen on pyynnöstä toimitettava myös kirjanpitonsa komissiolle. P & W:n todellisia kustannuksia koskevia tietoja ei saa antaa GEAE:lle, eikä GEAE:n todellisia kustannuksia koskevia tietoja saa antaa P & W:lle;

3) P & W:n ja GEAE:n myynti- ja markkinointihenkilöstön asema on rajoitettava yhteyshenkilöinä asiakkaisiin toimimiseen ja uuteen moottorien liittyvien tuote- ja teknisten tietojen toimittamiseen. P & W:n ja GEAE:n henkilöstöllä ei saa olla pääsyä Engine Alliancen asiakkaiden vastauksiin;

4) jos asiakas pyytää tarjousta useista eri moottoreista, mukaan lukien yhtäältä P & W:n ja/tai International Aero-Enginesin valmistamista moottoreista tai GEAE:n ja/tai CFMI:n valmistamista moottoreista ja toisaalta uudesta moottorista, alennukset, ostohyvitykset tai muut uuden moottorin myyntiehdot on ilmoitettava erillisinä eivätkä GEAE tai P & W saa luovuttaa Engine Alliancelle tai toisilleen tietoja ehdoista, jotka jompikumpi niistä aikoo sisällyttää omiin moottoritarjouksiinsa;

5) ottaen huomioon GEAE:n ja P & W:n erilliset moottoritarjoukset Engine, Alliancen, P & W:n ja GEAE:n on otettava käyttöön varotoimia kilpailun kannalta arkaluonteisten eijulkisten tietojen, mukaan lukien luottamuksellinen teknologia, markkinointistrategiat, määrät, hinnat tai 4 alakohdassa mainitut seikat (”luottamukselliset tiedot”), vaihtaminen niiden välillä, mukaan lukien vaatimus, että Engine Alliancen henkilöstön on allekirjoitettava luottamuksellisuussopimus näiden periaatteiden noudattamisen varmistamiseksi.

4 artikla

Tätä päätöstä sovelletaan 1 artiklassa tarkoitettujen sopimusten ilmoituspäivästä 26 päivään syyskuuta 2011.

5 artikla

Tämä päätös on osoitettu seuraaville yrityksille:

1. General Electric Company
   1299 Pennsylvania Avenue, N.W.
   Suite 1100W
   Washington, D.C, 20004
   USA
2. United Technologies Corporation
   United Technologies Building
   Hartford, Connecticut 06101
   USA.

Tehty Brysselissä 14 päivänä syyskuuta 1999.

Komission puolesta

Karel VAN MIERT

Komission jäsen