DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 5 dicembre 1983

relativa ad una procedura a norma dell'articolo 85 del trattato CEE
(Pratica n. IV/29.329 — VW-MAN)

(Il testo in lingua tedesca è il solo facente fede)

(83/668/CEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea,

visto il regolamento n. 17 del Consiglio, del 6 febbraio 1962, primo regolamento di applicazione degli articoli 85 e 86 del trattato CEE [1], modificato da ultimo dall'atto di adesione della Grecia, in particolare gli articoli 4, 6 e 8,

viste le notificazioni relative ad un accordo di cooperazione nel settore dei veicoli industriali effettuate congiuntamente dalle imprese Volkswagenwerk Aktiengesellschaft, Wolfsburg, e Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg Aktiengesellschaft, Monaco di Baviera, il 4 novembre 1976 e il 5 settembre 1977,

vista la decisione del 10 dicembre 1982 di avviare la procedura,

dopo aver pubblicato il contenuto essenziale della notificazione [2] conformemente all'articolo 19, paragrafo 3, del regolamento n. 17,

previa consultazione del comitato consultivo in materia di intese e di posizioni dominanti,

considerando quanto segue:

I. I FATTI

(1) Le società Volkswagenwerk AG (VW) e Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG (MAN) hanno stipulato, in data 25 agosto 1977, un accordo di cooperazione avente ad oggetto veicoli industriali della classe di peso da 6 a 9 tonnellate e componenti di veicoli industriali, e il 5 settembre 1977 lo hanno notificato alla Commissione ai sensi dell'articolo 4 del regolamento n. 17. L'accordo preliminare all'accordo di cooperazione, concluso il 14 ottobre 1976, era stato notificato in data 4 novembre 1976. Il 29 novembre 1982 le parti hanno deciso di ridurre la cooperazione nel settore della distribuzione e il 3 febbraio 1983 hanno comunicato alla Commissione l'accordo di modifica.

Le imprese interessate chiedono che l'articolo 85, paragrafo 1, del trattato sia dichiarato inapplicabile agli accordi da esse notificati ai sensi del paragrafo 3 del medesimo articolo.

(2) Con la cooperazione concordata il 29 novembre 1982, VW e MAN mirano ad estendere i loro rispettivi programmi di vendita ai veicoli industriali della classe di peso da 6 a 9 tonnellate. Finora il programma di produzione di veicoli industriali di VW («Transporter» e serie «LT») si situava in una categoria inferiore di peso, e quello di MAN in una categoria superiore (da 10 a 40 t)

Sulla base del contratto di cooperazione le parti si impegnano

— a progettare, fabbricare e distribuire una gamma di veicoli industriali della classe di peso da 6 a 9 tonnellate (gamma comune) ed a specializzarsi in questo campo e

— a fornirsi reciprocamente componenti, insiemi e pezzi da utilizzare nella produzione della gamma di veicoli industriali della controparte.

(3) La divisione del lavoro concordata per la progettazione, la fabbricazione e la distribuzione in comune della gamma comune riguardano autocarri (LKW) a cabina avanzata nelle classi di peso

— 6 / 6,5 t con motore Diesel-MAN a 4 cilindri,

— 7,5 / 8 t con motore Diesel-MAN a 4 cilindri,

— 7,5 / 8 t con motore Diesel-MAN a 6 cilindri,

— 9 t con motore Diesel-MAN a 6 cilindri.

[1] GU n. 13 del 21. 2. 1962, pag. 204/62.
[2] GU n. C 337 del 23. 12. 1982, pag. 3.

Ciascuna delle parti si impegna a fornire all'altra componenti, insiemi e pezzi di propria produzione per la fabbricazione dei veicoli della gamma comune e i relativi pezzi di ricambio, nonché a rifornire dei suddetti prodotti altri fabbricanti ai quali avesse ceduto i diritti di fabbricazione (punto 10).

(4) Inoltre le parti si impegnano a fornirsi reciprocamente componenti, insiemi e pezzi della gamma comune di propria produzione destinati alla fabbricazione dei veicoli industriali della gamma della controparte e alla costituzione di scorte di pezzi di ricambio, nonché a rifornire dei suddetti prodotti altri fabbricanti ai quali avessero ceduto i diritti di fabbricazione (punto 10).

(5) Per la progettazione della gamma comune le parti hanno stabilito la seguente ripartizione dei compiti:

— VW progetta la cabina, la frizione, il cambio, l'assale posteriore, gli alberi cardanici, i sistemi elettrici e i pianali di tipo standard,

— MAN progetta il motore, l'assale anteriore, il telaio, i freni, le ruote ed i pneumatici, nonché i pianali di tipo speciale e i pianali ribaltabili.

(6) Le parti eseguono il montaggio finale nei propri stabilimenti e si forniscono reciprocamente le componenti, gli insiemi e i pezzi che ciascuna di esse è tenuta a produrre e fornire.

Per la produzione della gamma comune le parti si impegnano ad utilizzare unicamente componenti, insiemi e pezzi prodotti o forniti dalla controparte.

(7) I veicoli della gamma comune recheranno entrambi i marchi «VW» e «MAN»

(8) Alla distribuzione provvederà la MAN sotto la propria responsabilità e sotto la vigilanza di un comitato comune di cooperazione costituito dalle due parti. In Germania la distribuzione della gamma comune è affidata quasi esclusivamente alla rete distributiva della MAN.

(9) La vendita della gamma comune all'estero verrà effettuata dagli importatori che la MAN utilizza per il suo programma di veicoli industriali. Inoltre, VW può affidare agli stessi importatori anche la distribuzione dei propri veicoli industriali. Questi importatori assumono di norma la ragione sociale «VW-MAN Truck and Bus» o un'espressione equivalente nella rispettiva lingua nazionale. La VW partecipa al capitale di queste società di importazione con quote ridotte, inferiori al 15 %. Le altre quote di capitale sono possedute dalla MAN e da altre persone e società, tra cui importatori della VW e della MAN.

(10) Le parti si impegnano a rinunciare ad ogni forma di concorrenza, diretta o indiretta, nei confronti dei veicoli industriali della gamma comune, con altri veicoli industriali della classe di peso da 6 a 9 t. Inoltre, le parti non possono sfruttare al di fuori della cooperazione i risultati ottenuti nel quadro del programma comune sotto forma di diritti di proprietà industriale, diritti di fabbricazione e know-how. La concessione di licenze per tali diritti e la cessione del know-how a terzi sono infatti possibili solo previo accordo della controparte se il terzo utilizza i diritti e il know-how in questione per la fabbricazione di veicoli appartenenti alla classe di peso della gamma comune. Ciò vale a prescindere dal fatto che tali diritti esistessero già prima dell'inizio della cooperazione o siano stati acquisiti solo più tardi, singolarmente o in comune.

(11) Per le eventuali controversie relative agli accordi è prevista una procedura arbitrale, con la possibilità di ricorrere alle normali vie legali. L'accordo di cooperazione ha durata indeterminata e può essere rescisso alla fine di ogni anno a decorrere dal 31 dicembre 1987, mediante preavviso di 36 mesi.

(12) Si calcola, in base al numero delle nuove immatricolazioni, che nel 1981 le parti abbiano raggiunto le seguenti quote di mercato nella Comunità:

VW (serie «LT»):	10,8 %,
Gamma comune VW-MAN:	4,5 %,
MAN (autocarri):	10,5 %.

I principali concorrenti delle parti sono le imprese Daimler Benz, Ford, Iveco e Renault VI, le cui rispettive quote di mercato nella Comunità sono superiori a quelle di VW e di MAN.

Il mercato è caratterizzato dal fatto che alcuni fabbricanti detengono quote eccezionalmente alte sui rispettivi mercati nazionali. Ad esempio, nel 1981 Iveco ha raggiunto in Italia una quota di mercato del 77,5 % (autocarri a partire da 3,5 t), Daimler Benz in Germania del

71,2 % (autocarri da 6 a 8 t), Renault in Francia del 45 % (autocarri di più di 5 t) e Ford in Gran Bretagna più del 35 % (autocarri da 3,5 a 7,5 t). VW e MAN detenevano in Germania quote di mercato molto più modeste. In base al numero delle nuove immatricolazioni nel 1981 essi raggiungevano le seguenti quote:

VW (serie «LT»):	19,1 %,
Gamma comune VW-MAN:	8,4 %,
MAN (autocarri):	23,1 %.

(13) In seguito alla pubblicazione della notifica ai sensi dell'articolo 19, paragrafo 3, del regolamento n. 17, la Commissione non ha ricevuto osservazioni da parte di terzi interessati.

(14) La presente decisione non riguarda i contratti tipo, anch'essi notificati, in base ai quali vengono conclusi accordi con importatori, commercianti e officine relativamente alla distribuzione dei veicoli industriali della gamma comune, di VW e di MAN e al relativo servizio di assistenza.

(15) Le parti hanno dichiarato che attualmente esse rinunciano ad una decisione formale della Commissione ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 3, del trattato per il periodo che intercorre tra la prima notifica in data 4 novembre 1976 il 3 febbraio 1983.

II. VALUTAZIONE GIURIDICA

(16) Gli accordi delle parti hanno per oggetto o per effetto di restringere la concorrenza all'interno del mercato comune e possono pregiudicare il commercio tra gli Stati membri; tuttavia nel caso in esame il divieto dell'articolo 85, paragrafo 1, può essere dichiarato inapplicabile ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 3.

(17) La restrizione della concorrenza ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 1, risulta dal divieto di concorrenza stabilito dall'accordo di cooperazione, in base al quale le parti non possono progettare o produrre indipendentemente veicoli industriali di peso da 6 a 9 tonnellate. Poiché entrambe le parti producevano già prima dell'inizio della cooperazione veicoli industriali (VW nella classe fino a 5 t, MAN nella classe da 10 t in su) entrambe avevano la possibilità di estendere la loro produzione alla classe di peso da 6 a 9 tonnellate.

(18) La divisione del lavoro concordata per la progettazione e la fabbricazione delle componenti ha per oggetto e per effetto una specializzazione dei partner che può avere effetti, oltre che sulla gamma comune, anche sulle gamme di veicoli industriali di ciascuna parte, provocando così un loro graduale allineamento. Di norma sarà infatti più vantaggioso per le parti utilizzare le componenti standardizzate della gamma comune piuttosto che svilupparne delle altre in proprio (punto 4). In tal modo è limitata la concorrenza nel campo dell'innovazione tra VW e MAN e ristretta la possibilità dei consumatori di scegliere tra veicoli con caratteristiche tecniche diverse.

(19) Il divieto di utilizzare per la produzione della gamma comune componenti, insiemi e pezzi diversi da quelli prodotti o forniti dalla controparte limita la possibilità delle altre imprese di rifornire le componenti in questione. La concorrenza nel settore della domanda viene in tal modo limitata a svantaggio dei fornitori.

(20) La distribuzione comune della gamma comune conduce ad una limitazione della concorrenza allo stadio delle vendite. Nella Repubblica federale di Germania la gamma comune è distribuita da MAN, insieme agli altri veicoli industriali di sua produzione. Lo stesso avviene all'estero, dove però VW può affidare agli importatori anche la distribuzione delle proprie serie di veicoli industriali. In tal modo è limitata la concorrenza tra le diverse serie di veicoli industriali prodotte dalle parti.

(21) A livello dei commercianti e del servizio di assistenza ai clienti gli effetti restrittivi della concorrenza sono meno rilevanti. Nella Repubblica federale di Germania solo pochi commercianti e officine della rete VW distribuiscono, oltre ai veicoli industriali VW fino a 6 tonnellate anche la gamma comune. All'estero, soprattutto nei paesi in cui le parti occupano ancora posizioni di scarsa rilevanza sul mercato dei veicoli industriali, spesso gli stessi commercianti e officine offrono, oltre alla gamma comune, non solo veicoli industriali fabbricati da MAN bensì anche da VW.

(22) Un'ulteriore restrizione della concorrenza risulta dalle limitazioni imposte alle parti relativamente ai diritti di proprietà industriale, ai diritti di fabbricazione e al know-how

(punto 10). Le disposizioni che restringono le possibilità di utilizzare questi ultimi si limitano tuttavia alla durata del contratto. Allo scadere del contratto ciascuna parte può continuare ad utilizzare le invenzioni ed i diritti di proprietà industriale della controparte dietro pagamento di un canone adeguato. Inoltre, ciascuna parte può pretendere licenze non esclusive di fabbricazione, a condizioni adeguate, per le componenti, gli insiemi e i pezzi progettati e/o prodotti dalla controparte.

(23) Gli accordi tra VW e MAN sono atti a pregiudicare il commercio tra gli Stati membri, poiché entrambe le imprese operano in tutto il mercato comune. La loro cooperazione modifica la posizione delle imprese di altri Stati membri. Questo vale sia per gli altri fabbricanti di veicoli industriali — non solo sul mercato tedesco ma anche sui loro mercati nazionali — sia per i fornitori che offrono o domandano componenti e singoli pezzi. Di conseguenza, gli scambi tra gli Stati membri si svilupperanno in modo diverso da come si sarebbero sviluppati in mancanza della cooperazione in questione.

(24) Le condizioni di cui all'articolo 85, paragrafo 3, sono nondimeno soddisfatte per vari motivi.

(25) La cooperazione contribuisce a migliorare la produzione dei prodotti in questione, dato che le parti introducono sul mercato un nuovo prodotto che esse fabbricano mediante una particolare specializzazione nella costruzione delle componenti e che entra in concorrenza con i veicoli industriali di altri fabbricanti.

(26) Il divieto di progettare e produrre senza l'accordo della controparte altri veicoli industriali della stessa classe di peso di quella oggetto dell'accordo di cooperazione, e di utilizzare per la produzione della gamma comune componenti e pezzi diversi da quelli prodotti o forniti dalla controparte (punti da 17 a 19) consente di aumentare la produzione di serie e, di conseguenza, di incrementare la produttività di ciascuna parte, tanto più che, in base al principio della costruzione ad elementi standardizzati, le componenti in questione vengono utilizzate non solo nella gamma comune, ma anche nelle serie di veicoli industriali prodotte dalle singole parti contraenti.

(27) La progettazione comune dei veicoli e la divisione del lavoro nella progettazione delle componenti (punto 18) diminuiscono i costi di progettazione e facilitano alle parti l'ingresso sul mercato nella classe di peso della gamma comune.

(28) La distribuzione della gamma comune insieme alla serie di veicoli industriali di MAN (punti 20 e 21) conduce anche ad una migliore distribuzione dei prodotti ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 3, del trattato, dato che MAN dispone di una rete distributiva adeguata, mentre la maggior parte della rete distribuzione di VW non è tecnicamente in grado di fornire il servizio di assistenza per gli autocarri. La creazione di una rete di distribuzione indipendente per la gamma comune non sarebbe redditizia dato il numero relativamente limitato dei veicoli prodotti.

(29) È vero che la cooperazione provoca una restrizione della concorrenza di una certa rilevanza fra VW e MAN; essa si estende infatti non solo alle componenti ma anche al prodotto finale e alla distribuzione. Tuttavia i considerevoli vantaggi che tale cooperazione comporta prevalgono sugli svantaggi derivanti dalla restrizione della concorrenza. La cooperazione limita essenzialmente la concorrenza potenziale. Prima dell'inizio della cooperazione la concorrenza effettiva fra VW e MAN era molto limitata poiché le rispettive serie di veicoli industriali erano e sono tuttora difficilmente intercambiabili.

(30) La cooperazione non riguarda veicoli che già sarebbero prodotti da una delle due parti ma determina invece l'introduzione sul mercato di nuovi veicoli e l'ampliamento della gamma di produzione delle parti. In questo modo esse sono in grado di offrire un programma completo di veicoli industriali, ciò che è necessario per poter entrare in concorrenza con i grossi fabbricanti che offrono già da anni un programma completo di veicoli industriali e hanno una posizione dominante in parti del mercato comune (punto 12). La cooperazione tra VW e MAN nel settore della gamma comune determina un miglioramento della struttura dell'offerta e il rafforzamento della concorrenza.

(31) Le clausole restrittive della concorrenza contenute nel contratto di cooperazione (punti da 17 a 22) sono inoltre indispensabili per la realizzazione della cooperazione. Ciò vale per il divieto di concorrenza e per il divieto di utilizzazione (punti da 17 a 19, 22 e 26), poiché si deve supporre che altrimenti le parti non concentrerebbero con la stessa intensità i loro sforzi nella progettazione e nella produzione della gamma comune. Il fatto che la gamma comune venga distribuita tramite la rete di distribuzione degli altri prodotti di MAN

(punti 20, 21 e 28) è ugualmente indispensabile, poiché sia le creazione di una rete di distribuzione e di assistenza indipendente per il limitato settore dei veicoli da 6 a 9 tonnellate, sia la vendita parallela della gamma comune tramite le rete VW da una parte, e la rete MAN dall'altra, sarebbero antieconomiche o addirittura tecnicamente impossibili.

(32) Le restrizioni nel campo dei diritti di proprietà industriale, dei diritti di fabbricazione e del know-how (punto 22) mirano a concentrare soprattutto i risultati dei lavori di progettazione sulla cooperazione e ad escluderne i terzi che operano nella classe di peso da 6 a 9 tonnellate. Questo modo di procedere è indispensabile per permettere ai veicoli della gamma comune di far fronte alla concorrenza dei veicoli prodotti da altri fabbricanti. Le restrizioni in questione impediscono che gli eventuali vantaggi acquistati dalle parti nei confronti dei veicoli concorrenti mediante nuove soluzioni tecniche ottenute nella progettazione e nella produzione della gamma comune vengano ridotti e di conseguenza annullati unilateralmente da una delle parti.

(33) Le restrizioni in questione non oltrepassano i limiti dell'indispensabile, dato che ciascuna parte può concedere ad altri fabbricanti diritti di fabbricazione e licenze per le componenti da essa progettate o prodotte, quando tali diritti e licenze vengono utilizzati per la produzione di veicoli di una classe di peso diversa da quella della gamma comune. È garantito inoltre che allo scadere del contratto le parti potranno continuare ad utilizzare le conoscenze tecniche acquisite senza restrizione alcuna, poiché i diritti di utilizzazione esistenti hanno durata indeterminata e le parti possono pretendere la concessione di diritti di fabbricazione per i quali è prevista la stipulazione di adeguati canoni e condizioni.

(34) Si può supporre che ai consumatori sarà riservata una congrua parte dell'utile che deriva dall'accordo, poiché l'aumento della pressione concorrenziale farà sì che una parte dei vantaggi ricada sui consumatori.

(35) La cooperazione non dà alle parti la possibilità di eliminare la concorrenza per una parte sostanziale dei prodotti di cui trattasi. Essa permette piuttosto l'ingresso sul mercato di un nuovo offerente nella classe di peso da 6 a 9 tonnellate. In considerazione della forte posizione di mercato degli altri grandi fabbricanti di veicoli industriali (punto 12) non è da prevedere che nel prossimo futuro VW e MAN conquisteranno quote di mercato così elevate da rendere possibile l'eliminazione della concorrenza per una parte dei prodotti in questione.

(36) L'esenzione dell'accordo di cooperazione tra VW e MAN dal divieto dell'articolo 85, paragrafo 1, prende effetto ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, del regolamento n. 17, e decorrere dal 3 febbraio 1983, data in cui le parti hanno comunicato alla Commissione l'accordo di modifica mediante il quale esse hanno rinunciato alla cooperazione più ampia concordata inizialmente (punti 1 e 15).

(37) In conformità con l'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento n. 17 la dichiarazione di esenzione viene concessa, in considerazione della particolarità del caso in questione, per 15 anni, ossia fino al 31 dicembre 1998. Nel caso degli autocarri la fase di progettazione di un nuovo modello e la fase di produzione e distribuzione del medesimo (intervallo tra le modifiche dei modelli) sono particolarmente lunghe. I considerevoli investimenti effettuati dalle parti per la progettazione e la produzione della gamma comune richiedono di conseguenza un lungo periodo prima di diventare redditizi. Lo stesso vale per l'affermazione del nuovo prodotto sul mercato nei confronti dei grandi fabbricanti di veicoli industriali. Durante questo periodo le parti devono poter contare sull'efficacia e sulla continuità dell'accordo di cooperazione. Un periodo di 15 anni sembra pertanto adeguato.

(38) Affinché la Commissione possa verificare che nel corso del periodo per il quale viene concessa l'esenzione continuano a sussistere i presupposti per l'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3, deve imporsi alle parti l'onere di comunicare alla Commissione tutte le modifiche rilevanti dell'accordo notificato, nonché ogni estensione della loro cooperazione in conformità dell'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento n. 17. Un'esenzione sussisterebbe in particolare anche qualora VW affidasse la distribuzione dei veicoli industriali VW ad importatori del mercato comune che distribuiscono veicoli industriali della gamma comune o prodotti dalla MAN,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. In conformità con l'articolo 85, paragrafo 3, del trattato CEE, le disposizioni dell'articolo 85, para-

grafo 1, sono dichiarate inapplicabili al contratto di cooperazione stipulato il 25 agosto 1977 tra le società Volkswagenwerk AG e Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG nella forma modificata mediante l'accordo del 29 novembre 1982.

2. L'esenzione ai sensi del paragrafo 1 è concessa per il periodo dal 3 febbraio 1983 al 31 dicembre 1998.

Articolo 2

Le imprese destinatarie della presente decisione informano immediatamente la Commissione qualora

1. gli accordi notificati siano sostanzialmente modificati o completati, oppure

2. la Volkswagenwerk AG affidi la distribuzione di veicoli industriali VW ad importatori del mercato comune che distribuiscono veicoli industriali della gamma comune o prodotti dalla Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG.

Articolo 3

Le seguenti imprese sono destinatarie della presente decisione:

1. Volkswagenwerk Aktiengesellschaft, Postfach, D-3180 Wolfsburg 1;

2. Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg Aktiengesellschaft, Postfach 500 620, D-8000 München 50.

Fatto a Bruxelles, il 5 dicembre 1983.

Per la Commissione
Frans ANDRIESSEN
Membro della Commissione