KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 5. december 1983

om en procedure i henhold til EØF-traktatens artikel 85

(IV/29.329 — VW-MAN)

(Den tyske tekst er den eneste autentiske)

(83/668/EØF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det europæiske økonomiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets forordning nr. 17 af 6. februar 1962, første forordning om anvendelse af bestemmelserne i traktatens artikler 85 og 86 [1], senest ændret ved akten vedrørende Grækenlands tiltrædelse, særlig artikel 4, 6 og 8,

under henvisning til de aftaler, som Volkswagenwerk Aktiengesellschaft i Wolfsburg og Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg Aktiengesellschaft i München sammen anmeldte til Kommissionen den 4. november 1976 og den 5. september 1977, og som vedrører et samarbejde på området erhvervskøretøjer,

under henvisning til Kommissionens beslutning af 10. december 1982 om at indlede en procedure,

efter offentliggørelsen af anmeldelsens indhold i hovedtræk [2] i henhold til artikel 19, stk. 3, i forordning nr. 17,

efter høring af Det rådgivende Udvalg for Kartel- og Monopolspørgsmål, og

ud fra følgende betragtninger:

I. FAKTISKE OMSTÆNDIGHEDER

(1) Volkswagenwerk A.G. (VW) og Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG (MAN) indgik den 25. august 1977 en samarbejdsaftale vedrørende erhvervskøretøjer i vægtklasse 6 til 9 tons og komponenter til erhvervskøretøjer og anmeldte den 5. september 1977 denne aftale til Kommissionen i henhold til artikel 4 i forordning nr. 17; en forkontrakt — indgået den 14. oktober 1976 — til samarbejdsaftalen blev anmeldt den 4. november 1976; den 29. november 1982 begrænsede parterne deres samarbejde på distributionsområdet og gav den 3. februar 1983 Kommissionen meddelelse om den ændrede aftale;

de anmeldende virksomheder har anmodet om, at EØF-traktatens artikel 85, stk. 1, erklæres for uanvendelig på de anmeldte aftaler i henhold til dens stk. 3;

(2) med samarbejdsaftalen i den form, den havde fra den 29. november 1982, tilstræber VW og MAN at udvide deres gældende salgsprogram med erhvervskøretøjer i vægtklassen 6 til 9 tons; VW har i sin produktion af erhvervskøretøjer (»transporter«-varebiler og »LT«serien) hidtil ligget under denne vægtklasse, og MAN har i sin produktion af erhvervskøretøjer (10 til 40 tons) ligget over den;

ifølge samarbejdsaftalen skal parterne

— udvikle, fremstille og distribuere en fælles serie erhvervskøretøjer med en bruttovægt på 6 til 9 tons (fællesserien) og i denne forbindelse foretage en specialisering, samt

— forsyne hinanden med elementer, aggregater og dele til anvendelse i parternes respektive serier af erhvervskøretøjer;

(3) samarbejdet går endvidere ud på arbejdsdeling med hensyn til udvikling, fremstilling og forhandling af fællesserien vedrørende lastvogne med frembygget førerhus inden for vægtklasserne:

— 6/6,5 tons med MAN-dieselmotor med 4 cylindre,

— 7,5/8 tons med MAN-dieselmotor med 4 cylindre,

— 7,5/8 tons med MAN-dieselmotor med 6 cylindre,

— 9 tons med MAN-dieselmotor med 6 cylindre;

[1] EFT nr. 13 af 21. 2. 1962, s. 204/62.
[2] EFT nr. C 337 af 23. 12. 1982, s. 3.

begge aftaleparter forpligter sig til at levere af egen produktion af elementer, aggregater og dele til fabrikation af den fælles serie og de til denne nødvendige reservedele til den anden part samt til, i tilfælde af overdragelse af fabrikationsrettigheder, at levere de nævnte produkter til andre fabrikanter (nr. 10);

(4) desuden forpligter begge aftaleparter sig til at levere af egen produktion af elementer, aggregater og dele fra den fælles serie til den anden part til brug for den anden parts egne serier af erhvervskøretøjer og til reservedele, samt til, i tilfælde af overdragelse af fabrikationsrettigheder, at levere nævnte produkter til andre fabrikanter (nr. 10);

(5) med hensyn til udviklingen af den fælles serie har parterne aftalt følgende arbejdsdeling:

— VW udvikler førerkabine, kobling, gearkasse, bagaksel, kardanaksler, det elektriske system og lad i standardkonstruktion;

— MAN udvikler motor, foraksel, chassisramme, bremser, hjul og dæk samt lad i specialkonstruktion og til vogne med tippelad;

(6) den afsluttende montage foretages af de to aftaleparter på deres egne fabrikker, idet de forsyner hinanden med elementer, aggregater og dele, hvis produktion og fremskaffelse de er ansvarlige for; ved produktion af den fælles serie må der ikke anvendes andre elementer, aggregater og dele end dem, som aftaleparterne har produceret eller fremskaffet;

(7) køretøjerne i fællesserien bærer de to mærker »VW« og »MAN«;

(8) forhandlingen foretages af MAN under eget ansvar og under tilsyn af en samarbejdskomité, som VW og MAN har oprettet i fællesskab; i Tyskland varetages distributionen af den fælles serie næsten udelukkende af MAN's forhandlerorganisation;

(9) i udlandet varetages forhandlingen af fællesserien af importører, som MAN udpeger til sit erhvervskøretøjsprogram; derudover er VW berettiget til også at overdrage importørerne forhandlingen af virksomhedens egne erhvervskøretøjsserier; disse importører benytter som regel navnet »VW-MAN Truck and Bus« eller et tilsvarende navn på det pågældende lands sprog; VW har kun beskedne andele i disse importørselskabers kapital (mindre end 15 %); de øvrige andele tilhører MAN samt andre personer og selskaber, herunder VW-og MAN-importører;

(10) aftaleparterne forpligter sig til hverken direkte eller indirekte at føre nogen form for konkurrence over for køretøjerne i fællesserien med erhvervskøretøjer i vægtklassen 6 til 9 tons bruttovægt; parterne må heller ikke uden for samarbejdet udnytte de i forbindelse med det fælles program opnåede udviklingsresultater i form af industrielle rettigheder, fabrikationsrettigheder og know-how; overdragelse af licens på disse rettigheder samt overdragelse af know-how til tredjemand må nemlig ikke finde sted uden den anden parts samtykke, når den pågældende tredjemand anvender disse rettigheder og denne know-how til køretøjer, der falder inden for vægtklassen i fællesserien; dette gælder, hvad enten sådanne rettigheder allerede bestod inden samarbejdets start eller først erhverves senere, det være sig af hver af parterne for sig eller i fællesskab;

(11) tvister, der udspringer af aftalerne, skal afgøres ved voldgift med mulighed for at indbringe afgørelsen for domstolene; samarbejdsaftalen er indgået på ubestemt tid, og kan opsiges med et varsel på 36 måneder til udgangen af et år, første gang til den 31. december 1987;

(12) i 1981 havde aftaleparterne — skønsmæssigt anslået — følgende markedsandele i fællesmarkedet, i procent af antal nye indregistrerede køretøjer:

VW LT-serien:	10,8 %
VW-MAN fællesserien:	4,5 %
MAN-lastvogne:	10,5 %;

aftaleparternes vigtigste konkurrenter er Daimler Benz, Ford, IVECO og Renault VI; disses markedsandele i fællesmarkedet ligger hver for sig over Volkswagen's og MAN's markedsandele;

markedet kendetegnes ved, at visse fabrikanter har meget store andele på deres hjemmemarkeder; således havde f.eks. IVECO i Italien i 1981 en markedsandel på 77,5 % (lastvogne fra 3,5 tons), Daimler Benz i Tyskland

71,2 % (lastvogne fra 6 til under 8 tons), Renault i Frankrig 45 % (lastvogne over 5 tons) og Ford i Storbritannien over 35 % (lastvogne fra 3,5 til 7,5 tons); sammenholdt hermed var VW's og MAN's markedsandele i Forbundsrepublikken Tyskland betydeligt mindre; disse virksomheder havde i 1981 følgende markedsandele, i procent af nye indregistrerede køretøjer:

VW LT-serien:	19,1 %
VW-MAN fællesserien:	8,4 %
MAN-lastvogne:	23,1 %;

(13) Kommissionen har ikke i forbindelse med offentliggørelsen af anmeldelsen i henhold til artikel 19, stk. 3, i forordning nr. 17 modtaget bemærkninger fra tredjemand;

(14) de ligeledes anmeldte standardaftaler, der indgås med importører, forhandlere og værksteder, og som vedrører forhandlingen af erhvervskøretøjer fra VW's og MAN's fællesserie samt service på disse, er ikke omfattet af denne beslutning;

(15) de anmeldende virksomheder har erklæret, at de for så vidt angår perioden fra den første anmeldelse den 4. november 1976 til den 3. februar 1983 indtil videre giver afkald på en formel beslutning fra Kommissionen i henhold til traktatens artikel 85, stk. 3;

II. RETLIG VURDERING

(16) parternes aftaler har ganske vist til formål eller til følge at begrænse konkurrencen inden for fællesmarkedet og kan påvirke handelen mellem medlemsstater; bestemmelserne i artikel 85, stk. 1, kan dog i det foreliggende tilfælde erklæres for uanvendelige i henhold til artikel 85, stk. 3;

(17) en konkurrencebegrænsning af den i artikel 85, stk. 1, nævnte art, følger af det i samarbejdsaftalen indeholdte konkurrenceforbud, i henhold til hvilket ingen af parterne selvstændigt må udvikle eller producere erhvervskøretøjer i vægtklassen 6 til 9 tons; da begge parter allerede inden samarbejdets start var fabrikanter af erhvervskøretøjer (VW i vægtklassen indtil 5 tons, MAN i vægtklassen fra 10 tons og derover), havde de hver for sig mulighed for at udvide deres aktiviteter til vægtklassen fra 6 til 9 tons;

(18) arbejdsdelingen med hensyn til udvikling og fremstilling af elementer har til formål og til følge, at parterne specialiserer sig; denne specialisering kan ud over virkningen på fællesserien også få betydning for parternes egne erhvervskøretøjsserier og føre til en gradvis tilnærmelse af disse erhvervskøretøjsserier; det vil i regelen være billigere at anvende standardelementer fra fællesserien end at gennemføre selvstændigt udviklingsarbejde (nr. 4); konkurrencen på innovationsområdet mellem VW og MAN begrænses derved; forbrugernes muligheder for at vælge mellem køretøjer med forskellige tekniske egenskaber forringes;

(19) forbudet mod at anvende andre elementer, aggregater og dele ved produktionen af fællesserien end dem, som parterne har produceret eller fremskaffet, begrænser andre virksomheders mulighed for at levere sådanne dele; dermed begrænses konkurrencen på efterspørgselssiden til skade for underleverandørerne;

(20) den fælles distribution af fællesserien medfører en begrænsning af konkurrencen i distributionsleddet; i Tyskland distribueres fællesserien sammen med MAN's egen serie af erhvervskøretøjer; dette er også tilfældet i udlandet, om end VW er berettiget til også at overdrage importørerne distributionen af virksomhedens egne serier; konkurrencen mellem de forskellige af aftaleparternes erhvervskøretøjsserier begrænses derved;

(21) der kan i forhandler- og serviceleddet konstateres færre konkurrencebegrænsende virkninger; i Forbundsrepublikken Tyskland er der kun få forhandlere og værksteder i VW-nettet, der udover VW-erhvervskøretøjer indtil 6 tons også distribuerer fællesserien; i udlandet, og herunder navnlig i de lande, hvor samarbejdsparternes markedsstilling på erhvervskøretøjsområdet hidtil kun har været af begrænset betydning, er det ofte tilfældet, at de samme forhandlere og værksteder — udover det fælles program — sælger ikke blot erhvervskøretøjer fra MAN, men også fra VW;

(22) en yderligere konkurrencebegrænsning følger af de begrænsninger, som parterne har påtaget sig med hensyn til industrielle rettigheder, fabrikationsrettigheder og know-how (nr. 10);

disse bestemmelser om begrænsning af anvendelsesmulighederne gælder imidlertid kun i aftalens løbetid; efter aftalens ophør kan den ene parts opfindelser og rettigheder fortsat benyttes af den anden part mod en passende licensafgift; desuden kan hver af parterne med hensyn til de af den anden part udviklede og/eller producerede elementer, aggregater og dele forlange, at der gives ikke-eksklusive fabrikationsrettigheder på passende betingelser;

(23) aftalerne mellem VW og MAN kan påvirke handelen mellem medlemsstater, eftersom begge virksomheder opererer på hele fællesmarkedets område; samarbejdet bevirker, at vilkårene for virksomheder fra andre medlemsstater ændres; dette gælder både for leverandører af erhvervskøretøjer — på det tyske marked og i hjemlandene — og for underleverandørerne, der udbyder eller efterspørger aggregater og dele til køretøjer; varestrømmene mellem medlemsstaterne vil derfor udvikle sig anderledes end uden dette samarbejde;

(24) betingelserne i artikel 85, stk. 3, er imidlertid opfyldt af flere grunde;

(25) samarbejdet bidrager til at forbedre produktionen af varerne, idet parterne bringer et nyt produkt på markedet, som de under en stærkt specialiseret arbejdsdeling fremstiller ved bygning af komponenter, og som konkurrerer med andre fabrikanters erhvervskøretøjer;

(26) da ingen af parterne uden den anden parts samtykke — uden for samarbejdsaftalen — må udvikle eller producere andre køretøjer i den samme vægtklasse, og da de ved produktionen af fællesserien ikke må anvende andre elementer, aggregater og dele end dem, som parterne har produceret eller fremskaffet (nr. 17 til 19), vil hver af parterne opnå en forøget serieproduktion og dermed også større produktivitet; dette er især tilfældet, da elementerne, aggregaterne og delene — udover at indgå i fællesserien — også finder anvendelse i parternes egne erhvervskøretøjsprogrammer efter systemmodul-princippet;

(27) den fælles udvikling af køretøjet og arbejdsdelingen med hensyn til udvikling af elementerne (nr. 18) reducerer udviklingsomkostningerne og gør det lettere for parterne at få adgang til markedet for så vidt angår køretøjer i fællesseriens vægtklasse;

(28) for afsætningen af fællesserien sammen med MAN's serie af erhvervskøretøjer (nr. 20 og 21) forbedres også fordelingen af varerne efter traktatens artikel 85, stk. 3, idet MAN har et egnet forhandlernet i modsætning til VW, hvis forhandlernet for størstedelens vedkommende ikke har teknisk mulighed for at yde service på lastvogne; det ville ikke være rentabelt at opbygge et selvstændigt forhandlernet for fællesserien i betragtning af de relativt lave styktal;

(29) samarbejdet medfører ganske vist, at konkurrencen mellem VW og MAN begrænses i et ikke uvæsentligt omfang; konkurrencebegrænsningen omfatter nemlig ikke blot elementer, men også det endelige produkt og distributionen; heroverfor står imidlertid betydelige fordele, som opvejer ulemperne ved konkurrencebegrænsningerne mellem VW og MAN; samarbejdet begrænser hovedsagelig kun den potentielle mulighed for konkurrence; inden samarbejdets start eksisterede der kun i meget ringe omfang nogen reel konkurrence mellem VW og MAN, eftersom parternes egne erhvervskøretøjsprogrammer næppe var og næppe er indbyrdes substituerbare;

(30) samarbejdet omfatter ikke køretøjer, som allerede markedsføres af en af aftaleparterne, men indebærer derimod, at der introduceres nye køretøjer på markedet, og at parternes produktsortiment udvides; parterne får derved mulighed for at udbyde et komplet erhvervskøretøjsprogram; dette er nødvendigt for at kunne konkurrere med de store erhvervskøretøjsproducenter, der allerede gennem en årrække har udbudt et komplet erhvervskøretøjsprogram, og som i dele af fællesmarkedet har opnået en dominerende markedsposition (nr. 12); gennem samarbejdet mellem VW og MAN inden for fællesserien forbedres udbudsstrukturen, og konkurrencen skærpes;

(31) de konkurrencebegrænsende bestemmelser i samarbejdsaftalen (nr. 17 til 22) er også nødvendige for at nå det med samarbejdet tilstræbte mål; dette gælder både for konkurrenceforbudet og forbudet mod udnyttelse til eget formål (nr. 17 til 19, 22 og 26), idet det må antages, at parterne i modsat fald ikke på

samme måde ville koncentrere deres indsats ved udvikling og fremstilling om fællesprogrammet; bestemmelsen om, at forhandlingen af fællesserien skal knyttes til forhandlingen af MAN-produkter er ligeledes nødvendig (nr. 20, 21 og 28), idet både oprettelsen af et selvstændigt forhandler og servicenet for kun et lille udsnit af programmet fra 6 til 9 tons og det parallelle udbud af fællesserien via VW's net og MAN-nettet ville være uøkonomisk eller teknisk uigennemførligt;

(32) begrænsningerne med hensyn til industrielle rettigheder, fabrikationsrettigheder og know-how (nr. 22) tager sigte på, at resultaterne af udviklingsarbejdet i første række kommer samarbejdet til gode, og at andre virksomheder, der sælger erhvervskøretøjer i vægtklassen 6 til 9 tons, afskæres fra at udnytte dem; en sådan forholdsregel er nødvendig for at sikre, at køretøjerne i fællesserien kan klare sig i konkurrencen med andre fabrikanters køretøjer; begrænsningerne forhindrer, at eventuelle fordele, som parterne i forhold til konkurrenternes køretøjer opnår på grund af ny teknisk know-how ved udviklingen eller produktionen af fællesserien, ensidigt reduceres af en af parterne og dermed bortfalder;

(33) disse begrænsninger går ikke ud over det nødvendige, eftersom det står hver af aftalepartene frit for at overdrage fabrikationsrettigheder og licenser på dele, som de selv har udviklet eller produceret, til andre producenter, såfremt disse anvender fabrikationsrettighederne og licenserne udelukkende til produktion uden for den af fællesserien omfattede vægtklasse; desuden er det sikret, at parterne efter aftalens udløb uden begrænsninger fortsat kan udnytte den erhvervede tekniske know-how, da den eksisterende ret til udnyttelse er tidsmæssigt ubegrænset, og der kan forlanges givet fabrikationsrettigheder, ligesom der også i aftalen er fastlagt passende licensafgifter og betingelser for den senere fabrikation;

(34) det må forventes, at forbrugerne sikres en rimelig andel af fordelen herved, eftersom den skærpede konkurrence vil sikre, at opståede fordele tildels kommer forbrugerne til gode;

(35) samarbejdet giver ikke parterne mulighed for at udelukke konkurrencen for en væsentlig del af de pågældende varer; tværtimod medfører samarbejdet at yderligere en virksomhed, der sælger køretøjer i vægtklassen 6 til 9 tons, får adgang til markedet; i betragtning af de andre store erhvervskøretøjsfabrikanters stærke stilling på markedet (nr. 12) vil VW og MAN ikke i en overskuelig fremtid opnå så store markedsandele, at konkurrencen for en del af de pågældende varer er udelukket;

(36) for den mellem VW og MAN indgåede samarbejdsaftale indrømmes der fritagelse fra forbudet i artikel 85, stk. 1, i medfør af artikel 6, stk. 1, i forordning nr. 17, med virkning fra den 3. februar 1983, det tidspunkt på hvilket aftaleparterne underrettede Kommissionen om den ændrede aftale, hvorved de ophævede det oprindelige og mere vidtgående samarbejde (nr. 1 og 15);

(37) i henhold til artikel 8, stk. 1, i forordning nr. 17 får beslutningen om fritagelse en gyldighedsperiode på 15 år, dvs. frem til den 31. december 1998, da der er tale om et specielt tilfælde; den tid, der kræves til udvikling af en køretøjsmodel samt til produktion og forhandling deraf (perioden mellem ændringerne af modellerne) er særlig lang i forbindelse med lastvogne; parternes betydelige investeringer i forbindelse med udvikling og produktion af fællesserien kræver derfor en lang periode for at kunne blive økonomisk forsvarlige; det samme gælder for det forhold, at det nye produkt skal vinde indpas på markedet i forhold til de store erhvervskøretøjsfabrikanter; parterne må kunne regne med, at samarbejdsaftalen er gyldig i en så lang periode; en periode på 15 år forekommer følgelig passende;

(38) For at Kommissionen kan sikre sig, at betingelserne for anvendelsen af artikel 85, stk. 3, fortsat er opfyldt i fritagelsesperioden, må det pålægges aftaleparterne at give Kommissionen underretning om enhver væsentlig ændring af den anmeldte aftale og om enhver udvidelse af deres samarbejde, jf. artikel 8, stk. 1, i forordning nr. 17; en sådan udvidelse foreligger især, hvis VW overdrager salget af VW-erhvervskøretøjer til de importører i fællesmarkedet, der distribuerer fællesserien eller MAN's serie af erhvervskøretøjer —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

1. I henhold til EØF-traktatens artikel 85, stk. 3, erklæres bestemmelserne i artikel 85, stk. 1, uanven-

delige på den mellem Volkswagenwerk AG og Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG indgåede samarbejdsaftale af 25. august 1977, som ændret ved aftale af 29. november 1982.

2. Den i stk. 1 hjemlede fritagelse gælder for tidsrummet fra den 3. februar 1983 til den 31. december 1998.

Artikel 2

De virksomheder, til hvilke denne beslutning er rettet, giver straks Kommissionen meddelelse, såfremt

1. de anmeldte aftaler ændres eller suppleres væsentligt, eller

2. Volkswagenwerk AG overdrager salget af VW-erhvervskøretøjer til importører i fællesmarkedet, der forhandler erhvervskøretøjer fra fællesserien eller fra Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG.

Artikel 3

Denne beslutning er rettet til følgende virksomheder:

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

2. Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg Aktiengesellschaft, Postfach 500620, D-8000 München 50.

Udfærdiget i Bruxelles, den 5. december 1983.

På Kommissionens vegne
Frans ANDRIESSEN
Medlem af Kommissionen