ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 5ης Δεκεμβρίου 1983

σχετικά με διαδικασία κατ' εφαρμογή του άρθρου 85 της συνθήκης ΕΟΚ

(IV/29.329 — VW-MAN)

(Το κείμενο στη γερμανική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(83/668/ΕΟΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας,

τον κανονισμό αριθ. 17 (της 6ης Φεβρουαρίου 1962), πρώτος κανονισμός εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης [1], όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης της Ελλάδας, και ιδίως τα άρθρα 4, 6 και 8,

τις κοινοποιήσεις που έκαναν από κοινού στην Επιτροπή η **Volkswagenwerk Aktiengesellschaft, Wolfsburg** και η **Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg Aktiengesellschaft, München**, στις 4 Νοεμβρίου 1976 και 5 Σεπτεμβρίου 1977, όσον αφορά τη συνεργασία τους στον τομέα των εμπορικών οχημάτων,

την απόφαση της 10ης Δεκεμβρίου 1982 να κινηθεί η διαδικασία,

μετά τη δημοσίευση του βασικού περιεχομένου των κοινοποιήσεων [2] σύμφωνα προς το άρθρο 19 παράγραφος 3 του κανονισμού αριθ. 17,

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

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

I. ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

(1) Στις 25 Αυγούστου 1977, η Volkswagenwerk AG (VW) και η Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN) υπέγραψαν συμφωνία συνεργασίας που αφορούσε εμπορικά οχήματα βάρους 6 έως 9 τόνων και εξαρτήματα για εμπορικά οχήματα, την οποία ανακοίνωσαν στην Επιτροπή στις 5 Σεπτεμβρίου 1977 σύμφωνα προς το άρθρο 4 του κανονισμού αριθ. 17. Στις 4 Νοεμβρίου 1976 κοινοποίησαν το προσύμφωνο στη συμφωνία συνεργασίας που είχε υπογραφεί στις 14 Οκτωβρίου 1976. Στις 29 Νοεμβρίου 1982 οι συμβαλλόμενοι περιόρισαν τη συνεργασία τους στον τομέα της διανομής και στις 3 Φεβρουαρίου 1983 κοινοποίησαν την τροποποιημένη συμφωνία στην Επιτροπή.

Οι συμβαλλόμενοι ζητούν να γίνει η δήλωση ότι το άρθρο 85 παράγραφος 1 της συνθήκης δεν εφαρμόζεται δυνάμει της παραγράφου 3 του εν λόγω άρθρου στις συμφωνίες που κοινοποιήθηκαν.

(2) Σκοπός της συνεργασίας, μέσα στα πλαίσια που συμφωνήθηκαν στις 29 Νοεμβρίου 1982, είναι να παρέχει τη δυνατότητα τόσο στην VW όσο και στη MAN να συμπληρώνουν το εκάστοτε πρόγραμμα πωλήσεών τους με εμπορικά οχήματα βάρους 6 έως 9 τόνων. Μέχρι τώρα τα εμπορικά οχήματα της VW (Transporter και σειρά LT) ανήκαν σε κατώτερη κατηγορία βάρους και τα οχήματα της MAN σε κατηγορία ανώτερη (10 έως 40 τόνοι).

Βάσει της συμφωνίας αυτής οι συμβαλλόμενοι αναλαμβάνουν την υποχρέωση:

— να αναπτύσσουν, να κατασκευάζουν και να διανέμουν σειρά εμπορικών οχημάτων επιτρεπτού συνολικού βάρους 6 έως 9 τόνων (κοινή οχημάτων), καθώς επίσης να εξειδικευθούν στον τομέα αυτό, και

— να προμηθεύονται αμοιβαία με σύνολα, όργανα και εξαρτήματα, που θα χρησιμοποιούνται στην ατομική σειρά εμπορικών οχημάτων κάθε συμβαλλομένου.

(3) Η από κοινού ανάπτυξη, κατασκευή και διανομή της κοινής σειράς οχημάτων αφορά οχήματα (LKW) με τη μηχανή κάτω από την καμπίνα του οδηγού της και με βάρος:

— 6 έως 6,5 τόνους με μηχανή diesel-MAN τεσσάρων κυλίνδρων,

— 7,5 έως 8 τόνους με μηχανή diesel-MAN τεσσάρων κυλίνδρων,

— 7,5 έως 8 τόνους με μηχανή diesel-MAN έξι κυλίνδρων,

— 9 τόνους με μηχανή diesel-MAN έξι κυλίνδρων.

---

(1) ΕΕ, Ειδική Έκδοση, 08/001 της 23. 12. 1980, σ. 25.
(2) ΕΕ αριθ. C 337 της 23. 12. 1982, σ. 3.

Καθένας από τους συμβαλλόμενους έχει την υποχρέωση να εφοδιάζει τον άλλο με σύνολα, όργανα και εξαρτήματα της δικής του παραγωγής για την κατασκευή των οχημάτων της κοινής σειράς, καθώς επίσης να εφοδιάζει με τα απαραίτητα ανταλλακτικά τρίτους κατασκευαστές σε περίπτωση εκχώρησης δικαιωμάτων κατασκευής (βλέπε σημείο 10).

(4) Πέραν τούτου, κάθε συμβαλλόμενος υποχρεούται να προμηθεύει τον αντισυμβαλλόμενο με σύνολα, όργανα και εξαρτήματα της κοινής σειράς που κατασκευάζει ο ίδιος, τα οποία χρησιμοποιούνται στη σειρά οχημάτων του αντισυμβαλλόμενου και για τα ανταλλακτικά που χρειάζεται, καθώς επίσης να εφοδιάζει με τα προαναφερόμενα προϊόντα άλλους κατασκευαστές σε περίπτωση εκχώρησης δικαιωμάτων κατασκευής (βλέπε σημείο 10).

(5) Για την ανάπτυξη της κοινής σειράς οχημάτων, προβλέπεται η ακόλουθη κατανομή εργασίας μεταξύ των συμβαλλομένων:

— η VW παράγει την καμπίνα του οδηγού, τον συμπλέκτη, το κιβώτιο ταχυτήτων, τον οπίσθιο άξονα, τον άξονα μεταδόσεως κινήσεως, το ηλεκτρικό σύστημα και αμαξώματα καθιερωμένου τύπου,

— η MAN παράγει τη μηχανή, τον εμπρόσθιο άξονα, το πλαίσιο, τα φρένα, τους τροχούς και τα ελαστικά καθώς επίσης και αμαξώματα ειδικού τύπου και αμαξώματα για φορτηγά ανατρεπόμενα.

(6) Η τελική συναρμολόγηση πραγματοποιείται και από τους δύο συμβαλλόμενους στις δικές τους εγκαταστάσεις, ενώ οι συμβαλλόμενοι αναλαμβάνουν την υποχρέωση να προμηθεύονται μεταξύ τους τα σύνολα, τα όργανα και τα εξαρτήματα, για την παραγωγή και κατασκευή των οποίων είναι αρμόδιοι. Στην παραγωγή της κοινής σειράς οχημάτων δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιηθούν σύνολα, όργανα και εξαρτήματα άλλα πλην εκείνων που παράγει ή κατασκευάζει ο εκάστοτε αρμόδιος συμβαλλόμενος.

(7) Τα οχήματα της κοινής σειράς φέρουν και τα δύο σήματα «VW» και «MAN».

(8) Τη διανομή αναλαμβάνει η MAN με δική της ευθύνη και υπό την εποπτεία κοινής επιτροπής συνεργασίας που έχει συσταθεί από τη VW και τη MAN. Στη Γερμανία η διανομή της κοινής σειράς έχει ανατεθεί αποκλειστικά σχεδόν στη MAN.

(9) Η διανομή των οχημάτων της κοινής σειράς στο εξωτερικό πραγματοποιείται από εισαγωγείς που ορίζει η MAN για το πρόγραμμά της εμπορικών οχημάτων. Η VW έχει το δικαίωμα να αναθέσει επίσης στους εισαγωγείς τη διανομή της δικής της σειράς εμπορικών οχημάτων. Οι εν λόγω εισαγωγείς φέρουν κατά κανόνα την ονομασία «VW-MAN Truck and Bus» ή αντίστοιχη ονομασία στη γλώσσα της εκάστοτε χώρας. Η VW συμμετέχει στο κεφάλαιο αυτών των εταιρειών εισαγωγής με περιορισμένο ποσοστό (λιγότερο από 15 %). Οι υπόλοιπες μετοχές ανήκουν στη MAN, καθώς και σε άλλα πρόσωπα και εταιρείες, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται οι εισαγωγείς VW και MAN.

(10) Οι συμβαλλόμενοι αναλαμβάνουν την υποχρέωση να αποφεύγουν κάθε μορφή ανταγωνισμού, άμεσου ή έμμεσου, όσον αφορά τα οχήματα της κοινής σειράς, δηλαδή τα φορτηγά 6 έως 9 τόνων επιτρεπτού συνολικού βάρους. Επιπλέον, οι συμβαλλόμενοι δεν είναι ελεύθεροι να εκμεταλλεύονται, εκτός του πλαισίου της συνεργασίας, τα αποτελέσματα που προκύπτουν από την εργασία τους στα πλαίσια του κοινού προγράμματος, υπό τη μορφή δικαιωμάτων βιομηχανικής ιδιοκτησίας, δικαιωμάτων κατασκευής ή know-how. Η εκμετάλλευση αυτών των δικαιωμάτων και η μεταβίβαση του know-how σε τρίτα μέρη γίνεται μόνο με τη συναίνεση του αντισυμβαλλόμενου, όταν ο τρίτος πρόκειται να χρησιμοποιήσει τα δικαιώματα ή το know-how στον τομέα των οχημάτων που ανήκουν στην κατηγορία βάρους της κοινής σειράς. Αυτό ισχύει ανεξάρτητα από το γεγονός αν τα δικαιώματα βιομηχανικής ιδιοκτησίας υπήρχαν ήδη πριν από την αρχή της συνεργασίας ή αποκτήθηκαν αργότερα, καθώς και από το γεγονός αν αποκτήθηκαν μεμονωμένα ή από κοινού.

(11) Όσον αφορά τις διαφορές που προκύπτουν από τις εν λόγω συμφωνίες, προβλέπεται ρήτρα διαιτησίας με δυνατότητα να ακολουθηθεί η καθιερωμένη δικαστική οδός. Η συμφωνία συνεργασίας είναι αορίστου χρόνου και μπορεί να καταγγελθεί στο τέλος κάθε έτους από τις 31 Δεκεμβρίου 1987, εφόσον τηρηθεί προθεσμία καταγγελίας 36 μηνών.

(12) Το 1981 υπολογίζεται ότι οι συμβαλλόμενοι κατείχαν τα ακόλουθα ποσοστά στην κοινή αγορά, βάσει του αριθμού των νέων αδειών κυκλοφορίας:

VW LT σειρά:	10,8 %,
VW-MAN κοινή σειρά:	4,5 %,
MAN φορτηγά:	10,5 %.

Οι σημαντικότεροι ανταγωνιστές των συμβαλλομένων είναι οι επιχειρήσεις Daimler Benz, Ford, Iveco και Renault VI. Τα μερίδια αγοράς καθεμιάς από τις επιχειρήσεις αυτές μέσα στην κοινή αγορά είναι μεγαλύτερα από εκείνα της Volkswagen και της MAN. Η αγορά χαρακτηρίζεται από κατεξο-

χήν μεγάλα τμήματα αγοράς που καταλαμβάνουν μερικοί κατασκευαστές στις εσωτερικές αγορές τους. Για παράδειγμα, στην Ιταλία η Iveco κατείχε το 1981 77,5 % της αγοράς (LKW πάνω από 3,5 τόνους), η Daimler Benz στη Γερμανία το 71,2 % (LKW από 6 μέχρι 8 τόνους το πολύ), η Renault στη Γαλλία το 45 % (LKW πάνω από 5 τόνους) και η Ford στη Μεγάλη Βρετανία πάνω από 35 % (LKW από 3,5 έως 7,5 τόνους). Αντίθετα, τα ποσοστά αγοράς της VW και MAN στη Γερμανία ήταν σημαντικά μικρότερα. Βάσει των αδειών κυκλοφορίας τα ποσοστά αυτά κατά το 1981 ανήλθαν σε:

VW LT σειρά:	19,1 %,
VW-MAN κοινή σειρά:	8,4 %,
MAN φορτηγά:	23,1 %.

(13) Η Επιτροπή δεν έλαβε παρατηρήσεις τρίτων σαν απάντηση στην κοινοποίηση στην οποία προέβη σύμφωνα προς το άρθρο 19 παράγραφος 3 του κανονισμού αριθ. 17.

(14) Η παρούσα απόφαση δεν εφαρμόζεται στις συμβάσεις-τύπους οι οποίες αφορούν τη διανομή των φορτηγών οχημάτων της κοινής σειράς της VW και της MAN, καθώς επίσης την εξυπηρέτηση των πελατών όσον αφορά τα οχήματα αυτά.

(15) Οι συμβαλλόμενοι δήλωσαν ότι δεν επιθυμούν πλέον την έκδοση τυπικής απόφασης της Επιτροπής σύμφωνα προς το άρθρο 85 παράγραφος 3 της συνθήκης για την περίοδο μεταξύ 4ης Νοεμβρίου 1976, οπότε έγινε η πρώτη κοινοποίηση, και 3ης Φεβρουαρίου 1983.

II. ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

(16) Οι συμφωνίες που έχουν συναφθεί μεταξύ των συμβαλλομένων έχουν σαν αντικείμενο ή σαν αποτέλεσμα τον περιορισμό του ανταγωνισμού εντός της κοινής αγοράς και δύνανται να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, όμως, η απαγόρευση του άρθρου 85 παράγραφος 1 μπορεί να κηρυχθεί ανεφάρμοστη βάσει του άρθρου 85 παράγραφος 3.

(17) Ο περιορισμός του ανταγωνισμού κατά την έννοια του άρθρου 85 παράγραφος 1 προκύπτει από τη διάταξη που περιλαμβάνεται στη συμφωνία συνεργασίας, η οποία απαγορεύει στα συμβαλλόμενα μέρη να αναπτύξουν ή να παράγουν μόνα τους εμπορικά οχήματα βάρους 6 έως 9 τόνων. Δεδομένου ότι οι συμβαλλόμενοι κατασκεύαζαν ήδη πριν από την αρχή της συνεργασίας εμπορικά οχήματα (η VW μέχρι 5 τόνους, η MAN από 10 τόνους και άνω) υπήρχε και για τους δύο η δυνατότητα να επεκταθούν και στην κατηγορία των οχημάτων 6 έως 9 τόνων.

(18) Ο καταμερισμός εργασίας όσον αφορά την ανάπτυξη και την κατασκευή εξαρτημάτων έχει σαν αντικείμενο και σαν αποτέλεσμα την εξειδίκευση των συμβαλλομένων. Το γεγονός αυτό μπορεί να έχει επιδράσεις πέρα από την κοινή σειρά οχημάτων καθενός από τους συμβαλλομένους και να οδηγήσει σε σταδιακή εξομοίωση αυτών των σειρών φορτηγών οχημάτων. Είναι πράγματι, κατά κανόνα, πιο πρόσφορο να χρησιμοποιούν τυποποιημένα εξαρτήματα της κοινής σειράς, αντί να προβαίνουν σε νέα ανεξάρτητη παραγωγή εξαρτημάτων (βλέπε σημείο 4). Με τη μέθοδο αυτή ο ανταγωνισμός μεταξύ της VW και της MAN όσον αφορά τον τεχνικό εκσυγχρονισμό περιορίζεται. Περιορίζονται επίσης οι δυνατότητες επιλογής του καταναλωτή μεταξύ οχημάτων με διαφορετικά τεχνικά χαρακτηριστικά.

(19) Η υποχρέωση να χρησιμοποιούνται για την παραγωγή οχημάτων της κοινής σειράς μόνον σύνολα, όργανα και εξαρτήματα άλλα από εκείνα που παράγει ή προμηθεύει ο εκάστοτε αρμόδιος συμβαλλόμενος, περιορίζει τη δυνατότητα τρίτων επιχειρήσεων να προμηθεύσουν παρόμοια εξαρτήματα. Κατ' αυτόν τον τρόπο περιορίζεται ο ανταγωνισμός όσον αφορά τη ζήτηση εις βάρος των προμηθευτών εξαρτημάτων.

(20) Η κοινή διανομή των οχημάτων της κοινής σειράς συνεπάγεται περιορισμούς του ανταγωνισμού στο επίπεδο των πωλήσεων. Στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας, τα οχήματα της κοινής σειράς διανέμονται από τη MAN μαζί με τα οχήματα της δικής της σειράς. Το ίδιο συμβαίνει και στο εξωτερικό, όπου όμως και η VW έχει το δικαίωμα να αναθέσει σε εισαγωγείς τη διανομή της δικής της σειράς εμπορικών οχημάτων. Περιορίζεται έτσι ο ανταγωνισμός μεταξύ των διαφόρων σειρών εμπορικών οχημάτων των συμβαλλομένων.

(21) Στο επίπεδο των εμπόρων και της εξυπηρέτησης των πελατών παρατηρούνται λιγότερο σημαντικοί περιορισμοί του ανταγωνισμού. Στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας μόνο μερικοί έμποροι και συνεργεία του δικτύου της VW διανέμουν επίσης, μαζί με τα εμπορικά οχήματα της VW βάρους μέχρι 6 τόνων, και οχήματα της κοινής σειράς. Στο εξωτερικό και ιδιαίτερα σε χώρες στις οποίες οι συμβαλλόμενοι κατείχαν μέχρι τώρα περιορισμένο τμήμα της αγοράς στον τομέα των εμπορικών οχημάτων, είναι περισσότερο σύνηθες να πωλούν οι ίδιοι έμποροι και τα συνεργεία, εκτός από τα οχήματα της κοινής σειράς, εμπορικά οχήματα της MAN καθώς επίσης και της VW.

(22) Ένας επιπλέον περιορισμός του ανταγωνισμού προκύπτει από τους περιορισμούς που υφίστανται οι συμβαλλόμενοι όσον αφορά τα δικαιώματα βιομηχανικής ιδιοκτησίας, τα δικαιώματα παραγωγής

και το know-how (βλέπε σημείο 10). Οι διατάξεις αυτές όμως περιορίζουν τις δυνατότητες εκμετάλλευσης μόνο στο χρονικό διάστημα κατά το οποίο ισχύει η συμφωνία. Μετά τη λήξη της συμφωνίας, καθένας από τους συμβαλλόμενους μπορεί να χρησιμοποιεί τις εφευρέσεις και τα δικαιώματα βιομηχανικής ιδιοκτησίας του άλλου συμβαλλόμενου αφού του παραχωρηθούν τα ανάλογα δικαιώματα εκμετάλλευσης. Πέραν τούτου κάθε συμβαλλόμενος μπορεί να ζητήσει, με εύλογους όρους, να του παραχωρηθούν μη αποκλειστικά δικαιώματα κατασκευής όσον αφορά τα σύνολα, όργανα και εξαρτήματα που αναπτύσσει ή/και παράγει ο αντισυμβαλλόμενος.

(23) Οι συμφωνίες μεταξύ της VW και της MAN μπορούν να επηρεάσουν το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών, δεδομένου ότι και οι δύο επιχειρήσεις δρουν στο σύνολο της κοινής αγοράς. Μέσω της συνεργασίας αυτής μεταβάλλεται η θέση επιχειρήσεων άλλων κρατών μελών. Αυτό ισχύει τόσο για τους άλλους κατασκευαστές εμπορικών οχημάτων —στη γερμανική αγορά καθώς και στην εγχώρια αγορά— όσο και για τους προμηθευτές εξαρτημάτων, που προσφέρουν ή ζητούν όργανα και εξαρτήματα. Η εξέλιξη των εμπορευματικών συναλλαγών μεταξύ των κρατών μελών είναι λοιπόν διαφορετική από ό,τι θα ήταν ελλείψει της συνεργασίας αυτής.

(24) Παρ' όλα αυτά, υπάρχουν αρκετοί λόγοι για να υποτεθεί ότι οι συμφωνίες πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 85 παράγραφος 3.

(25) Η συνεργασία συμβάλλει στη βελτίωση της παραγωγής, επειδή οι συμβαλλόμενοι εισάγουν στην αγορά νέο προϊόν το οποίο κατασκευάζουν στο πλαίσιο εκτεταμένης εξειδίκευσης όσον αφορά την κατασκευή εξαρτημάτων και το οποίο ανταγωνίζεται τα εμπορικά οχήματα άλλων κατασκευαστών.

(26) Η συμφωνία των συμβαλλομένων να μην αναπτύσσουν ή παράγουν, εκτός του πλαισίου της συνεργασίας, οχήματα της ίδιας κατηγορίας χωρίς τη συναίνεση του αντισυμβαλλόμενου ή να μην χρησιμοποιούν για τα οχήματα της κοινής σειράς σύνολα, όργανα και εξαρτήματα αλλά από εκείνα που παράγει ή προμηθεύει ο εκάστοτε υπεύθυνος συμβαλλόμενος (σημεία 17 έως 19) έχει σαν αποτέλεσμα την αύξηση της κατά σειρά κατασκευής και συνεπώς την αύξηση της παραγωγικής ικανότητας κάθε συμβαλλόμενου. Αυτό ενισχύεται από το γεγονός ότι τα σύνολα, όργανα και εξαρτήματα της κοινής σειράς μπορούν να χρησιμοποιηθούν στην κατασκευή της σειράς εμπορικών οχημάτων κάθε συμβαλλόμενου.

(27) Η κοινή ανάπτυξη των οχημάτων και ο καταμερισμός εργασίας όσον αφορά την παραγωγή εξαρτημάτων (σημείο 18) περιορίζουν τα σχετικά έξοδα και καθιστούν ευκολότερη για τους συμβαλλομένους την πρόσβαση στην αγορά με οχήματα της κατηγορίας βάρους που προβλέπει η κοινή σειρά.

(28) Η διανομή των οχημάτων της κοινής σειράς μαζί με τα εμπορικά οχήματα της MAN (σημεία 20 και 21) συμβάλλει στη βελτίωση της διανομής προϊόντων κατά την έννοια του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης, επειδή η MAN διαθέτει κατάλληλο δίκτυο διανομής, ενώ το μεγαλύτερο τμήμα του δικτύου της VW δεν είναι, από τεχνική άποψη, σε θέση να εξασφαλίζει τη συντήρηση των φορτηγών οχημάτων. Δεν θα ήταν οικονομικά πρόσφορο να δημιουργηθεί ανεξάρτητο δίκτυο διανομής για τα οχήματα της κοινής σειράς, δεδομένου ότι ο αριθμός των οχημάτων της κοινής σειράς που αναμένεται να πωληθούν είναι περιορισμένος.

(29) Είναι βέβαιο ότι η συνεργασία περιορίζει σημαντικά τον ανταγωνισμό μεταξύ της VW και της MAN, δεδομένου ότι επεκτείνεται όχι μόνο στα εξαρτήματα αλλά επίσης στο τελικό προϊόν και στη διανομή. Υπάρχουν όμως και σημαντικά πλεονεκτήματα που αντισταθμίζουν τα μειονεκτήματα των περιορισμών του ανταγωνισμού μεταξύ της VW και της MAN. Η συνεργασία περιορίζει ουσιαστικά μόνο τον δυνητικό ανταγωνισμό. Στην πραγματικότητα ο ανταγωνισμός που υπήρχε πριν από τη συνεργασία μεταξύ της VW και της MAN ήταν περιορισμένης σημασίας, επειδή οι σειρές εμπορικών οχημάτων καθενός των συμβαλλομένων ήταν και συνεχίζουν να είναι σε πολύ περιορισμένη έκταση υποκαταστάσιμες.

(30) Η συνεργασία δεν καλύπτει οχήματα που είχαν ήδη κατασκευαστεί από τους συμβαλλόμενους, αλλά έχει σκοπό να εισάγει στην αγορά νέα οχήματα και να επεκτείνει τη σειρά προϊόντων των συμβαλλομένων. Παρέχει έτσι τη δυνατότητα στους συμβαλλόμενους να προσφέρουν πλήρες πρόγραμμα εμπορικών οχημάτων. Αυτό είναι απαραίτητο για να είναι σε θέση να ανταγωνισθούν τους μεγάλους κατασκευαστές εμπορικών οχημάτων, οι οποίοι από χρόνια ήδη προσφέρουν πλήρες πρόγραμμα εμπορικών οχημάτων και οι οποίοι δεσπόζουν σε ορισμένα τμήματα της κοινής αγοράς (βλέπε σημείο 12). Μέσω της συνεργασίας μεταξύ της VW και της MAN στον τομέα των οχημάτων της κοινής σειράς βελτιώνεται η διάρθρωση της προσφοράς και ενισχύεται ο ανταγωνισμός.

(31) Οι περιοριστικές ρήτρες του ανταγωνισμού που περιλαμβάνονται στη συμφωνία συνεργασίας (βλέπε σημεία 17 έως 22) είναι απαραίτητες για την υλοποίηση της συνεργασίας. Αυτό ισχύει όσον αφορά την απαγόρευση ανταγωνισμού και την απαγόρευση χρήσεως ανταλλακτικών άλλων από εκείνα που κατασκευάζει ο αντισυμβαλλόμενος (βλέπε σημεία 17 έως 19, 22 και 26), επειδή οι συμβαλλόμενοι, αν δεν υπήρχαν τέτοιες απαγορεύσεις, δεν θα συγκέντρωναν τις προσπάθειές τους στους τομείς της ανάπτυξης και της παραγωγής του κοινού προγράμματος. Είναι επίσης αναγκαίος ο συσχετισμός της διανομής των οχημάτων της κοι-

νής σειράς με τη διανομή των προϊόντων της MAN (σημείο 20, 21 και 28), επειδή η δημιουργία αυτόνομου δικτύου διανομής και παροχής υπηρεσιών για το περιορισμένο τμήμα που αντιπροσωπεύουν τα οχήματα 6 έως 9 τόνων, καθώς επίσης η παράλληλη προσφορά των οχημάτων της κοινής σειράς τόσο από το δίκτυο της VW όσο και από το δίκτυο της MAN, θα ήταν οικονομικά απρόσφορη ή αδύνατη για τεχνικούς λόγους.

(32) Οι περιορισμοί στον τομέα των δικαιωμάτων βιομηχανικής ιδιοκτησίας, των δικαιωμάτων κατασκευής και το know-how (σημείο 22) έχουν σκοπό να συγκεντρώσουν κατά κύριο λόγο τα αποτελέσματα των εργασιών ανάπτυξης στη συνεργασία και να αποκλείσουν από το πεδίο αυτό τους τρίτους, που παράγουν επίσης εμπορικά οχήματα βάρους 6 έως 9 τόνων. Η ενέργεια αυτή είναι αναγκαία για να εξασφαλιστεί η επιτυχία των οχημάτων της κοινής σειράς κατά τον ανταγωνισμό με οχήματα άλλων κατασκευαστών. Οι περιορισμοί εμποδίζουν να υποβιβασθούν, και ως εκ τούτου να χαθούν μονομερώς από τον ένα των συμβαλλομένων, τα προτερήματα που επιτυγχάνουν οι συμβαλλόμενοι λόγω νέων τεχνικών λύσεων κατά την ανάπτυξη ή την παραγωγή της κοινής σειράς έναντι των ανταγωνιστών τους.

(33) Οι περιορισμοί αυτοί δεν είναι υπερβολικοί δεδομένου ότι κάθε συμβαλλόμενος είναι ελεύθερος να παραχωρήσει σε τρίτους κατασκευαστές δικαιώματα κατασκευής και άδειες εκμετάλλευσης για εξαρτήματα τα οποία ο ίδιος αναπτύσσει ή παράγει στο βαθμό που αυτά τα δικαιώματα κατασκευής και οι άδειες εκμετάλλευσης χρησιμοποιούνται για παραγωγή οχημάτων που ανήκουν σε διαφορετική κατηγορία βάρους από εκείνη των οχημάτων της κοινής σειράς. Πέραν τούτου, εξασφαλίζεται ότι οι συμβαλλόμενοι, μετά τη λήξη της συμφωνίας, μπορούν να χρησιμοποιήσουν περαιτέρω απεριόριστα την τεχνική γνώση που αποκτήθηκε, δεδομένου ότι τα υφιστάμενα δικαιώματα χρήσεως δεν υπόκεινται σε χρονικό περιορισμό, μπορεί να ζητηθεί η εκχώρηση των δικαιωμάτων κατασκευής και προβλέπεται ο καθορισμός των ανάλογων αμοιβών για την άδεια εκμετάλλευσης και των όρων για την κατασκευή.

(34) Πρέπει να αναμένεται ότι οι καταναλωτές συμμετέχουν ανάλογα στο κέρδος που προκύπτει, επειδή ο εντονότερος ανταγωνισμός που δημιουργείται συντελεί στο να εξασφαλίσει ότι μέρος αυτών των κερδών αποδίδεται στους καταναλωτές.

(35) Η συνεργασία δεν παρέχει τη δυνατότητα στους συμβαλλόμενους να καταργήσουν τον ανταγωνισμό όσον αφορά σημαντικό μέρος των εν λόγω προϊόντων. Αντίθετα, επιτρέπει την είσοδο νέου προμηθευτή στην αγορά εμπορικών οχημάτων 6 έως 9 τόνων. Εν όψει της ισχυρής θέσης που κατέχουν στην αγορά οι άλλοι μεγάλοι κατασκευαστές εμπορικών οχημάτων (σημείο 12), δεν προβλέπεται ότι η VW και η MAN μπορούν, στο απώτερο μέλλον, να επιτύχουν τόσο υψηλά ποσοστά της αγοράς έστι ώστε να μπορέσουν να εξαλείψουν τον ανταγωνισμό για μέρος των προϊόντων.

(36) Η εξαίρεση από την εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 1, όσον αφορά τη συνεργασία μεταξύ της VW και της MAN ισχύει, σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 1 του κανονισμού αριθ. 17, από τις 3 Φεβρουαρίου 1983, ημερομηνία κατά την οποία οι συμβαλλόμενοι κοινοποίησαν στην Επιτροπή την τροποποιημένη συμφωνία βάσει της οποίας εγκατέλειψαν την πλέον εκτεταμένη συνεργασία που είχε προβλεφθεί αρχικά (βλέπε σημεία 1 και 15).

(37) Κατ' εφαρμογή του άρθρου 8 παράγραφος 1 του κανονισμού αριθ. 17, η δήλωση εξαίρεσης εκδίδεται, λόγω της ιδιαιτερότητας της περίπτωσης, για περίοδο 15 ετών, δηλαδή μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1998. Ο χρόνος που απαιτείται για την ανάπτυξη μοντέλου οχήματος και ο χρόνος παραγωγής και διανομής (διάστημα μεταξύ των τροποποιήσεων του μοντέλου) είναι ιδιαίτερα μακρύς όσον αφορά τα εμπορικά οχήματα. Οι σημαντικές επενδύσεις των συμβαλλομένων για την ανάπτυξη και την παραγωγή των οχημάτων της κοινής σειράς απαιτούν, ως εκ τούτου, σχετικά μακρά χρονική περίοδο για να μπορέσουν να αποδώσουν. Το αυτό ισχύει όσον αφορά την καθιέρωση του νέου προϊόντος στην αγορά, όπου πρόκειται να ανταγωνισθεί τους μεγάλους κατασκευαστές εμπορικών οχημάτων. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, οι συμβαλλόμενοι πρέπει να μπορούν να υπολογίζουν στην εγκυρότητα και στην εξακολούθηση της συμφωνίας συνεργασίας. Ως εκ τούτου, το διάστημα 15 ετών φαίνεται κατάλληλο.

(38) Για να μπορεί η Επιτροπή να επαληθεύει ότι οι προϋποθέσεις εφαρμογής του άρθρου 85 παράγραφος 3 συνεχίζουν να τηρούνται κατά τη διάρκεια της περιόδου εξαιρέσεως, είναι απαραίτητο να επιβληθεί στους συμβαλλόμενους η υποχρέωση να ενημερώνουν την Επιτροπή για κάθε ουσιαστική τροποποίηση της συμφωνίας που κοινοποιήθηκε, καθώς επίσης και για κάθε επέκταση της συνεργασίας τους (άρθρο 8 παράγραφος 1 του κανονισμού αριθ. 17). Μια τέτοια επέκταση προκύπτει στην περίπτωση κατά την οποία η VW αναθέτει την πώληση των εμπορικών οχημάτων VW στους εισαγωγείς στην κοινή αγορά που διανέμουν την κοινή σειρά ή τα εμπορικά οχήματα της MAN,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

1. Οι διατάξεις του άρθρου 85 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΟΚ κυρύσσονται ανεφάρμοστες, σύμφωνα με το

άρθρο 85 παράγραφος 3, στη συμφωνία συνεργασίας της 25ης Αυγούστου 1977 που έχει συναφθεί μεταξύ της Volkswagenwerk AG και της Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG, όπως τροποποιήθηκε από τη συμφωνία της 29ης Νοεμβρίου 1982.

2. Η εξαίρεση που προβλέπεται στην παράγραφο 1 παραχωρείται από τις 3 Φεβρουαρίου 1983 έως τις 31 Δεκεμβρίου 1998.

Άρθρο 2

Οι επιχειρήσεις προς τις οποίες απευθύνεται η παρούσα απόφαση οφείλουν να ενημερώνουν αμελλητί την Επιτροπή, όταν:

1. προβαίνουν σε ουσιαστικές τροποποιήσεις ή προσθήκες των συμφωνιών που έχουν κοινοποιηθεί·

2. η Volkswagenwerk AG αναθέτει σε εισαγωγείς στην κοινή αγορά που διανέμουν εμπορικά οχήματα της κοινής σειράς ή της Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG την πώληση εμπορικών σχημάτων της VW.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στις ακόλουθες επιχειρήσεις:

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

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

Βρυξέλλες, 5 Δεκεμβρίου 1983.

Για την Επιτροπή
Frans ANDRIESSEN
Μέλος της Επιτροπής