

II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 11. Oktober 1988

über ein Verfahren nach Artikel 85 EWG-Vertrag
(IV/32.173 — Continental/Michelin)

(Nur der deutsche und der französische Text sind verbindlich)

(88/555/EWG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN —gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen
Wirtschaftsgemeinschaft,gestützt auf die Verordnung Nr. 17 des Rates vom 6.
Februar 1962, die erste Durchführungsverordnung zu den
Artikeln 85 und 86 des EWG-Vertrages⁽¹⁾, zuletzt geän-
dert durch die Akte über den Beitritt Spaniens und Portu-
gals, insbesondere auf die Artikel 2, 4, 6 und 8,im Hinblick auf den von der Continental Gummi-Werke
AG, Hannover, Bundesrepublik Deutschland (nachsteh-
end Continental), und der Compagnie Générale des
Etablissements Michelin, Michelin et Cie, Clermont
Ferrand, Frankreich (nachstehend Michelin), am 27.
Oktober 1986 eingereichten Antrag auf Erteilung eines
Negativattestes bzw. auf den Hilfsantrag auf eine Freistel-
lungserklärung für die von ihnen am 4. November 1983
geschlossene Kooperationsvereinbarung zur Entwicklung
eines neuen pannensicheren Rad-Reifen-Systems,im Hinblick auf die Veröffentlichung des wesentlichen
Inhalts des Antrags und der Anmeldung nach Artikel 19
Absatz 3 der Verordnung Nr. 17⁽²⁾,nach Anhörung des Beratenden Ausschusses für Kartell-
und Monopolfragen,

in Erwägung nachstehender Gründe :

I. SACHVERHALT

A. Das Verfahren

- (1) Am 27. Oktober 1986 haben Continental und Michelin bei der Kommission eine am 4. November 1983 zwischen ihnen geschlossene Kooperationsvereinbarung zur Entwicklung eines neuen pannensicheren Rad-Reifen-Systems für

Pkw-Reifen angemeldet. Sie beantragen die Ertei-
lung eines Negativattestes nach Artikel 2 der
Verordnung Nr. 17 oder hilfsweise eine Freistel-
lung nach Artikel 85 Absatz 3 EWG-Vertrag.

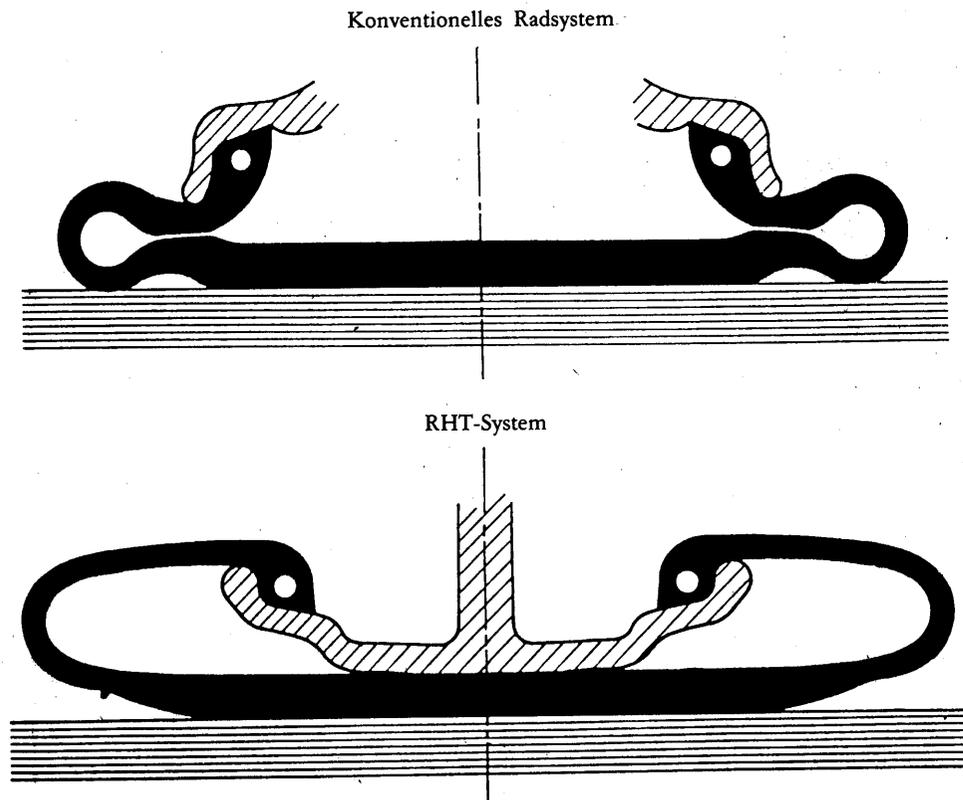
B. Die beteiligten Unternehmen

- (2) Die Continental Gummi-Werke AG (Continental) ist ein bedeutender Reifenhersteller mit Sitz in Hannover, Bundesrepublik Deutschland. Sie hat Tochtergesellschaften im Gemeinsamen Markt und in Drittländern. Continental erwarb ab 1979 drei weitere Reifenhersteller, nämlich im Jahre 1979 die europäischen Uniroyal-Gesellschaften (jetzt „Uniroyal Englebert“) mit Sitz in Aachen/Bundesrepublik Deutschland, Herstal/Belgien, Clairoux/Frankreich (Konzernbeteiligungsanteile 100 %), im Jahre 1985 die Semperit Reifen AG mit Sitz in Wien/Österreich, (Konzernbeteiligungsanteil 75 %) und 1987 die General Tire Inc. mit Sitz in Acron, Ohio, USA (Konzernbeteiligungsanteil 100 %). Mit dem Erwerb von General Tire ist Continental einer der größten Reifenhersteller der Welt geworden.
- (3) Die Michelin-Gruppe mit der Muttergesellschaft Compagnie Générale des Etablissements Michelin, Michelin et Cie mit Sitz in Clermont Ferrand, Frankreich (Michelin), ist nach eigenen Angaben nach Goodyear, USA., der zweitgrößte Reifenhersteller der Welt. Sie hat Tochtergesellschaften im Gemeinsamen Markt und in Drittländern. Zu der Gruppe gehört ebenfalls die Marke Kleber, Konzernbeteiligung 92,9 %).

C. Das Produkt

- (4) Continental arbeitet seit dem Jahre 1979 an der Entwicklung eines neuen Rad-Reifen-Systems. Im Gegensatz zu den bisherigen Systemen ist der Reifensitz bei diesem System nicht auf der radial außen-, sondern auf der radial innenliegenden Seite der Felge angeordnet.

⁽¹⁾ ABl. Nr. 13 vom 21. 2. 1962, S. 204/62.⁽²⁾ ABl. Nr. C 129 vom 18. 5. 1988, S. 4.



Der Reifen greift also — anders als beim heutigen System — um die Felge von außen herum und findet seinen Halt hinter den radial nach innen geneigten Felgenhörnern. Das System wird deshalb Reversed Hooking Tyre System, im folgenden RHT-System, genannt. Der wesentliche Vorteil gegenüber dem heutigen System besteht darin, daß der neue Reifen bei einer Panne gegen die Stützfläche der Felge gedrückt wird und auf ihr weiter rollt, ohne mit der Reifenseitenwand die Fahrbahn zu berühren. Bei den herkömmlichen Reifen führte dieser Fahrbahnkontakt zusammen mit der Reibung der Seitenwände im Inneren im drucklosen Zustand zu einer schnellen Zerstörung. Mit dem neuen System kann der Fahrer mit einem platten Reifen mit verminderter Geschwindigkeit noch mehrere hundert Kilometer weiter rollen. Diese Entwicklung kann möglicherweise dazu führen, das Reserverad bei Kraftfahrzeugen überflüssig zu machen. Die neuartige Konstruktion des Reifens und der Felge könnten nach den Angaben der Partner gegenüber dem herkömmlichen System weitere Vorteile ermöglichen.

Dazu gehören :

- ein geringeres Systemgewicht bei Verzicht auf das Reserverad,
- ein größerer Einbauraum für Bremsen,
- ein besserer Federungskomfort.

Die Entwicklung des RHT-Systems ist gegenwärtig auf Pkw-Reifen beschränkt.

D. Der Markt

- (5) Der Markt für Reifen ist weltweit. Auf ihn entfällt eine verhältnismäßig geringe Anzahl von Anbie-

tern. 84 % aller Umsätze entfallen auf 10 Firmen-
gruppen. Michelin nahm im Jahre 1987 auf dem
Weltmarkt den 2. Platz und Continental den 4.
Platz ein. Michelin schätzt seinen Anteil auf dem
Weltmarkt auf 18 %. Continental schätzt seinen
Anteil dort auf 4 %. In dem Gebiet der Europä-
ischen Gemeinschaften nimmt Michelin (Kleber
eingeschlossen) den 1. Platz und Continental den 2.
Platz ein. Der Marktanteil von Michelin an dem
gemeinschaftsweiten Markt für Pkw-Reifen kann
auf [...] (1), der von Continental auf [...] geschätzt
werden.

- (6) Der Absatz von Pkw-Reifen läßt sich in zwei
Gruppen — Verkäufe an die Automobilindustrie
zur Bereifung von Neuwagen (Erstausrüstung) und
Verkäufe an den Reifenhandel zum Ersatz von
abgefahrenen Reifen (Ersatzausrüstung) — unter-
teilen. Nach Schätzung der anmeldenden Parteien
werden etwa 40 % aller Reifen als Erstausrüstung
und 60 % im Ersatzgeschäft verkauft.

E. Die angemeldete Vereinbarung

- (7) Ziel der Kooperationsvereinbarung war in einem
ersten Stadium die Bewertung des von Continental
entwickelten RHT-Systems hinsichtlich seiner
Eigenschaften, Qualitäten und Leistung im
Vergleich zu den bestehenden Gürtelreifen unter
normalen Fahrbedingungen sowie im drucklosen
Zustand. Bei einem positiven Ergebnis dieser
Bewertungen sollte in einem zweiten Stadium auf

(1) In der veröffentlichten Fassung dieser Entscheidung wurden gemäß Artikel 21 der Verordnung Nr. 17 bezüglich der Wahrung von Geschäftsgeheimnissen einige Zahlen ausgelassen.

der Grundlage des von Continental entwickelten Reifens RHT-Reifen weiter entwickelt werden. In Zusammenarbeit mit den Abnehmern und an ihren Bedürfnissen ausgerichtet soll ferner ein gemeinsames System der Standardisierung von Reifengrößen und der physikalischen Toleranzen von RHT-Reifen entwickelt werden.

Die Parteien sind zu uneingeschränktem Informationsaustausch nur hinsichtlich der Montagesysteme, der Architektur und der Geometrie des neuen Reifens verpflichtet.

Der Informationsaustausch ist beschränkt:

- bei der Felge auf die Form der Felge,
- bei den einzelnen Elementen des Reifens (component parts) auf die physikalischen Eigenschaften der verwendeten Mischungen,
- bei Tests auf die Testmethoden und Ergebnisse und
- bei den Herstellungsmethoden auf die Grundprinzipien des Herstellungsverfahrens für den Bereich des Reifenwulstes.

Nicht ausgetauscht werden im Prinzip Informationen über die Formeln und die Methoden zur Verfeinerung der zur Perfektionierung des RHT benutzten Mischungen. Eine Mitteilung soll hier nur dann erfolgen, wenn die andere Partei ohne die Information ihren RHT nicht weiterentwickeln oder herstellen kann.

Zum Zeitpunkt der Anmeldung befanden sich die Partner im zweiten Stadium der Zusammenarbeit. Sie haben nach einem Vergleich ihrer jeweiligen technischen Kenntnisse (Patente und Know-how) in Arbeitsteilung an der Entwicklung des RHT-Systems gearbeitet. Seit dem Abschluß der Vereinbarung (4. November 1983) haben zahlreiche gemeinsame Sitzungen stattgefunden.

- (8) Hinsichtlich der Entwicklung des RHT-Systems in dem gegenwärtigen zweiten Stadium der Zusammenarbeit und der gemeinsamen Verwertung der Ergebnisse enthält die Vereinbarung weiter folgende Klauseln:

1. *Dauer der Zusammenarbeit*

Die Zusammenarbeit besteht bis zur Vervollendung des ersten RHT und darüber hinaus während der dem Jahr seiner Kommerzialisierung durch eine der Parteien folgenden fünf Jahre. Danach verlängert sie sich automatisch jeweils um ein Jahr, falls sie nicht von einer der Parteien dem anderen Partner gegenüber 6 Monate vorher schriftlich gekündigt wird.

Während der ersten vier Jahre nach Vertragsabschluß werden die Ergebnisse der Zusammenarbeit für eine Entscheidung über ihre Fortsetzung, Änderung oder Beendigung laufend überprüft. Sollte eine der Parteien sich dann für eine Beendigung der Zusammenarbeit entscheiden,

darf die andere deren Patente und Know-how weiter benutzen. Falls eine der Parteien die Zusammenarbeit beendet, weil sie einen Reifen mit besseren Laufeigenschaften im drucklosen Zustand entwickelt hat, soll sie der anderen einen Änderungsvorschlag zur Einbeziehung der neuen Technik in die Vereinbarung machen.

2. *Erweiterung der Zusammenarbeit*

Die Vereinbarung kann auf die Entwicklung des RHT für andere Reifenklassen ausgedehnt werden. Die Frist für die Dauer der Zusammenarbeit beginnt für diese Reifenklassen erst mit dem Zeitpunkt des Entwicklungsbeschlusses. Obwohl die entsprechenden Beschlüsse hier spätestens zum 1. April 1988 getroffen werden sollten, liegen der Kommission keine Informationen über eine Erweiterung der Zusammenarbeit vor.

3. *Gemeinsame Verwertung von Patenten und Know-how*

Es ist vorgesehen, daß beide Partner die Eigentümer aller bei der Zusammenarbeit gemachten Erfindungen und Verbesserungen bleiben. Bei gemeinsamen Ideen entscheiden die Leiter der Forschungs- und Entwicklungsabteilungen von Fall zu Fall, wer der Eigentümer der daraus fortfließenden Rechte sein soll. Die Vereinbarung sieht die Gründung einer Gemeinsamen Einheit (Common Entity) in einem noch näher zu bestimmenden Land bis zum 1. April 1986 vor. Diese Gemeinsame Einheit ist zwar bisher nicht geschaffen worden; die Parteien haben aber immer noch die Absicht, sie zu schaffen, wobei ihre Rechtsform noch geprüft wird.

Beide Parteien sollen an der Gemeinsamen Einheit gleich beteiligt sein, ihre Entscheidungen werden einverständlich getroffen. Die Leiter von Forschung und Entwicklung beider Partner sind als Direktoren an dem Management der Gemeinsamen Einheit beteiligt. Die Gemeinsame Einheit soll sich nach der Vertragsdefinition allein mit der Verwertung von Patenten und Know-how befassen. Nach ihrer Errichtung soll sie folgende Aufgaben haben:

- Sie ist alleinige und ausschließliche Bevollmächtigte für Lizenzvergaben an Patenten und Know-how, solange eines dieser Patente in irgendeinem Land gültig ist;
- sie kassiert und verteilt die für Patente und Know-how von Dritten gezahlten Gebühren.

Nach der Vereinbarung erstreckt sich die Definition der Patente auf alle zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses bestehenden und alle künftigen Patente und Patentanmeldungen, die mit der Kooperation im Zusammenhang stehen und die für die Herstellung, den Gebrauch oder den Verkauf des RHT in irgendeinem Land notwendig sind.

Die Begriffsbestimmung des Know-how umfaßt alle von einer der Vertragsparteien vor Vertragsschluß oder während der Dauer der Vereinbarung entwickelten oder mit dem Recht zur Weitergabe erworbenen geheimen Informationen, die mit der Kooperation im Zusammenhang stehen und die für die Herstellung, den Gebrauch oder den Verkauf des RHT in irgendeinem Land notwendig sind.

4. Gewährung von Lizenzen

Die Gemeinsame Einheit soll Lizenzen in folgenden Fällen gewähren:

- den Parteien eine weltweite, nicht ausschließliche Lizenz für alle Patente und das gesamte Know-how aus der Zusammenarbeit, falls eine von ihnen während der Laufzeit oder nach Beendigung der Vereinbarung mit der industriellen Fertigung des RHT beginnt;
- eine nicht ausschließliche Lizenz für alle Patente und das gesamte Know-how im Sinne der Vereinbarung, auf Wunsch einer Partei und nach Beratung mit der anderen, für jeden anderen Reifenhersteller für die Herstellung und den Verkauf von RHT-Reifen;
- die gleiche Lizenz auf Wunsch von Continental für ihre gegenwärtigen Lizenznehmer;
- jede Partei kann einem der obengenannten Lizenznehmer ihr nicht unter den Vertrag fallendes Know-how, die Informationen und den technischen Beistand unter frei ausgehandelten Bedingungen zugänglich machen. Die Gemeinsame Einheit kann in diesen Fällen auf Wunsch dieser Partei zur Erhebung der Gebühren tätig werden.

5. Patentverletzungen und Geheimhaltungspflicht

Die Parteien unterstützen sich in ihrem Vorgehen gegen Patentverletzungen, wobei die Gemeinsame Einheit die Kosten tragen soll.

Die Parteien sind verpflichtet, sämtliche zwischen ihnen oder ihren Tochtergesellschaften ausgetauschten technischen Informationen für einen Zeitraum von fünf Jahren nach Beendigung der Vereinbarung geheimzuhalten. Dies gilt nicht, wenn die zur Geheimhaltung verpflichtete Partei beweisen kann, daß sie die Information schon vorher kannte, daß diese bereits offenkundig war oder daß sie ohne ihr Zutun durch Dritte offenkundig geworden ist.

6. Vermarktung

Die Parteien unterliegen in ihrer Entscheidung, den RHT oder Einzelkomponenten des Systems auf den Markt zu bringen, keinerlei Beschränkungen. Sie verpflichten sich aber, den anderen Partner sechs Monate vor der Einführung des RHT auf dem Markt zu unterrichten.

Die Parteien koordinieren ihre Haltung gegenüber allen staatlichen Stellen, bei denen der RHT zum Zweck der amtlichen Anerkennung vorgestellt wird.

Sie sind zwar bei der jeweiligen Auswahl der Automobilhersteller und der Festlegung ihrer Einführungs- und Verkaufsbedingungen frei; sie verpflichten sich aber, die technische Präsentation des RHT gegenüber den Automobilherstellern zu koordinieren.

Die Zusammenarbeit bei der Kommerzialisierung des RHT erstreckt sich auf die dem Jahr der erstmaligen Vermarktung des RHT durch eine der Parteien folgenden zwei Jahre.

F. Der Vortrag der Parteien

- (9) Die Parteien haben ihre Zusammenarbeit im wesentlichen mit zwei Argumenten begründet, nämlich mit der Notwendigkeit der weiteren technischen Entwicklung des Prototyps von Continental bis hin zur Serienreife sowie damit, daß ein einzelner Reifenhersteller ein neues System wie das RHT-System allein nicht auf dem Markt einführen könne, da die Autoindustrie es strikt vermeide, in die Abhängigkeit eines einzelnen Reifenherstellers zu geraten, um nicht bei Lieferstörungen dieses einen Lieferanten den Stillstand der eigenen Produktion zu riskieren. Dieses Bestreben, stets über mindestens zwei Versorgungsquellen zu verfügen, sei bei dem RHT besonders groß, weil sich die Autoindustrie bei der Konstruktion ihrer Wagen auf das neue Rad-Reifen-System einstellen müsse.

In diesem Zusammenhang haben die Parteien erklärt, jedem interessierten Konkurrenten Lizenzen zu angemessenen Bedingungen zu erteilen. Außerdem haben sie darauf hingewiesen, daß ihnen wegen der Nachfragemacht der Autoindustrie in der Praxis gar nichts anderes übrig bleiben werde als jedem konkurrierenden Reifenhersteller bei der Einführung des Reifens auf dem Markt eine Lizenz zu erteilen, weil dies voraussichtlich von der Autoindustrie gefordert werde.

- (10) Hinsichtlich der weiteren technischen Entwicklung des Prototyps haben die Parteien auf die vielfältigen Probleme hingewiesen, die sich aus der neuartigen Aufhängung des Reifens auf der Felge ergeben. Dabei geht es neben der Konstruktion der Felge selbst darum, für die konstruktionsbedingten Veränderungen der Laufeigenschaften des neuen Reifens Lösungen zu finden, die diesen Reifen dem klassischen Gürtelreifen in seinen Eigenschaften gleich oder sogar überlegen machen.

Als Beispiele für die fortdauernde Zusammenarbeit haben die Parteien unter anderem folgende Arbeitsgebiete aufgeführt:

- Vereinheitlichung der Anforderungen an den RHT im Fall des Pannelaufs,
- Optimierung der Felgengeometrie und der Lösungsmöglichkeiten für den Reifenwulst hinsichtlich Kontur und Aufbau,

- Methoden zur Messung und Kriterien zur Bewertung des Rundlaufs von Reifen (tyre-uniformity) sowie Möglichkeiten zu seiner Vervollkommnung,
- Bewertung und Verbesserung von Gebrauchseigenschaften des Reifens im Normalbetrieb und bei Pannenauf,
- Standardisierung und Normung von Reifen, Felge, Ventil und Abdeckungsringen,
- Verfahren zur Montage des Reifens auf die Felge.

Die weitere Zusammenarbeit wird außerdem mit dem Hinweis auf die gemeinsam mit den Automobilherstellern durchzuführenden Arbeiten zur Anpassung der Fahrzeuge an die Reifen beider Vertragspartner sowie damit gerechtfertigt, daß beide Partner auch nach der Entwicklung des RHT für die Lösung von Problemen verantwortlich bleiben, die erst mit dem täglichen Gebrauch des neuen Reifens sichtbar werden.

Im Hinblick auf die Vielzahl der technischen Probleme haben die Parteien erklärt, daß es von Anfang an zweifelhaft gewesen sei, ob Continental diese Probleme überhaupt oder zumindest nur unter erheblichen Zeitverlusten hätte lösen können und daß sich deshalb die Zusammenarbeit mit einem Partner, der dem Projekt aufgrund seines entwicklungstechnischen Potentials die notwendigen Impulse geben konnte, angeboten habe.

- (11) Die Partner betonen schließlich, daß sich ihre Zusammenarbeit auf die Bereiche beschränkt, die mit der Entwicklung des neuen Rad-Reifen-Systems in einem unmittelbaren Zusammenhang stehen, und daß sie im übrigen Wettbewerber bleiben. Das bedeutet, daß die von ihnen schließlich hergestellten RHT-Reifen zwar auf dem gleichen System beruhen und den durch dieses System bedingten technischen Grundanforderungen genügen, daß sie aber im übrigen in ihrer Mischung, ihrem Profil und ihrer nicht systembedingten Struktur ebenso verschieden voneinander sind wie gegenwärtig Gürtelreifen verschiedener Marken.

G. Bemerkungen Dritter

Bemerkungen Dritter im Zusammenhang mit der angemeldeten Kooperationsvereinbarung, deren wesentlicher Inhalt gemäß Artikel 19 Absatz 3 der Verordnung Nr. 17 veröffentlicht wurde, sind bei der Kommission eingegangen. Die in der Gemeinschaft ansässigen Tochtergesellschaften von Goodyear und Firestone haben auf die starke Marktstellung von Continental und Michelin hingewiesen und ihre Befürchtung zum Ausdruck gebracht, daß ihnen die Partner keine Lizenzen oder diese nur verspätet erteilen könnten. Firestone hat weiter die Befürchtung geäußert, zusätzlich durch die Festsetzung von Standards für das neue Reifensystem benachteiligt zu werden, falls sie nicht rechtzeitig informiert würden.

Angesichts der von den Parteien abgegebenen Erklärungen (Ziffer 9) hält die Kommission die

Befürchtungen hinsichtlich der Lizenzvergabe jedoch für ausgeräumt.

Im übrigen sind Michelin und Continental gemeinsam mit Goodyear und Firestone und allen anderen wichtigen Reifenherstellern in der European Tyre and Rim Technical Organisation (ETRTO) mit Sitz in Brüssel zusammengeschlossen. Die ETRTO ist eine technische Organisation der Europäischen Reifenhersteller, die sich mit der Festsetzung von Normen für Reifen, Felgen und Ventile befaßt. Continental hat dort bisher vier der neuen Reifengrößen angemeldet, die nach Abstimmung mit den Mitgliedern in dem ETRTO — Handbuch (Standards Manual) 1988 veröffentlicht worden sind.

II. RECHTLICHE WÜRDIGUNG

A. Artikel 85 Absatz 1

Vereinbarungen zwischen Unternehmen

- (12) Continental und Michelin sind Unternehmen im Sinne von Artikel 85 Absatz 1, und die Kooperationsvereinbarung ist eine Vereinbarung im Sinne dieser Bestimmung.

Wettbewerbsbeschränkungen

- (13) Continental und Michelin haben mit der Vereinbarung der Zusammenarbeit zur Entwicklung des RHT den Vorrang vor der unabhängigen Entwicklung eines eigenen pannensicheren Reifens gegeben. Artikel 3.3.4 der Vereinbarung lautet: „Falls die Zusammenarbeit von einer der Parteien gemäß Artikel 3.3.2 beendet wird, weil diese Partei eine neue Technologie mit besseren Aussichten für die Laufeigenschaften im drucklosen Zustand entwickelt hat, soll diese Partei eine einvernehmliche Änderung dieser Vereinbarung mit dem Ziel anbieten, diese Technologie in die Vereinbarung zu ähnlichen und vernünftigen Bedingungen aufzunehmen.“

Obwohl Michelin vorgetragen hat, daß die Gruppe seit Jahren an der Entwicklung von pannensicheren Reifen gearbeitet hat, die zu mit dem RHT konkurrierenden Systemen geführt haben, ist der Vertrag bisher nicht auf ein solches System erweitert worden. Die Kommission zieht daraus nicht nur den Schluß, daß sich Michelin inzwischen auf die gemeinsame Entwicklung des RHT-Systems konzentriert hat, weil es den Eigenentwicklungen technisch überlegen ist, sondern daß beide Partner sich in der Praxis einig sind, sich auf die Entwicklung des RHT zu konzentrieren und auf Eigenentwicklungen zu verzichten. Darin liegt eine Beschränkung ihrer Handlungsfreiheit.

- (14) Demgegenüber haben die Partner darauf hingewiesen, daß sich ihre Zusammenarbeit auf die Entwicklung des RHT-Systems beschränkt und daß sie, aufbauend auf diesem System, miteinander konkurrierende Reifen eigener Marken auf den Markt bringen werden, die in wesentlichen Teilen, wie beispielsweise der Gummimischung, des Profils und seiner Auflagebreite sowie der Stärke der Seitenwände erhebliche Unterschiede aufweisen werden.

Die Kommission ist der Auffassung, daß die auf das System begrenzte Zusammenarbeit eine wettbewerbsbeschränkende Wirkung hat, weil die Autoindustrie in ihrer Wahl auf ein Rad-Reifen-System beschränkt wird, statt, wie es bei einem getrennten Vorgehen dieser beiden marktstarken Partner möglich gewesen wäre, unter den dann möglicherweise angebotenen konkurrierenden pannen sichereren Reifensystemen das für sie ihrer Meinung nach geeignetste auswählen zu können.

- (15) Die gemeinsame Verwertung von Patenten und Know-how soll durch eine paritätisch besetzte Gemeinsame Einheit erfolgen, die als ausschließlicher Bevollmächtigter für Patente und Know-how arbeitet, solange ein Patent in irgendeinem Land gültig ist (Artikel 3.5.1). Ihre Beschlüsse werden im gegenseitigen Einvernehmen getroffen. Die Gemeinsame Einheit ist zwar nicht geschaffen, die Parteien halten aber an ihrer Errichtung fest.

Mit der Ausschließlichkeitsbindung an die Gemeinsame Einheit verlieren die Partner die Freiheit zur autonomen Vergabe von Lizenzen an Dritte. Dem steht nicht entgegen, daß die Gemeinsame Einheit nach Artikel 3.5.3 berechtigt ist, auf Anfrage einer der Parteien und nach Beratung mit der anderen Partei jedem anderen Reifenhersteller Lizenzen für Patente und Know-how für die Herstellung und den Verkauf von RHT zu erteilen. Selbst wenn, wie von den Parteien betont, die Pflicht zur Beratung nicht bedeutet, daß die andere Partei die Erteilung einer Lizenz verhindern kann, muß die Kommission nach der Arbeitsweise der Gemeinsamen Einheit davon ausgehen, daß eine Lizenzvergabe an Dritte in der Praxis im Einvernehmen der Parteien erfolgt. Folglich stellt die gemeinsame Verwertung von Patenten und Know-how durch die Gemeinsame Einheit eine Wettbewerbsbeschränkung dar.

- (16) Continental und Michelin sind schließlich, obwohl sie den RHT ihrer Marken als Wettbewerber vertreiben werden, bei der Vermarktung im Anfangsstadium nicht völlig frei. Die Parteien haben sich in dem Abschnitt IV der Vereinbarung verpflichtet, ihren Partner sechs Monate vor der Einführung des RHT auf dem Markt zu unterrichten und ihre Haltung bei der Vorstellung des RHT bei allen öffentlichen Behörden sowie seine technische Präsentation bei den Automobilherstellern zu koordinieren.

- (17) Folgende Bestimmungen der Vereinbarung sind nicht als Wettbewerbsbeschränkungen anzusehen :

- die Verpflichtung, sich in ihrem Vorgehen gegen Patentverletzungen zu unterstützen (Artikel 3.5.5)
- die Verpflichtung, sämtliche zwischen ihnen oder ihren Tochtergesellschaften ausgetauschten technischen Informationen geheim zu halten.

Beeinträchtigung des zwischenstaatlichen Handels

- (18) Der sachlich relevante Markt ist, solange die Zusammenarbeit der Partner noch nicht auf eine andere Reifenklasse ausgedehnt worden ist, der Markt für Pkw-Reifen. Dabei geht die Kommission für diese Entscheidung davon aus, daß die klassischen Gürtelreifen dem RHT gleichwertig und deshalb mit ihm austauschbar sind. Zwar überschreitet das neue RHT-System die den klassischen Gürtelreifen von ihrer Konstruktion gesetzten Grenzen für die Erzielung echter technologischer Fortschritte und bietet deshalb neue Entwicklungsmöglichkeiten an, die zu den im Sachverhalt (Randnummer 4) aufgezählten Vorteilen führen ; er muß aber auf absehbare Zeit mit den klassischen Gürtelreifen konkurrieren. Es hängt von der Entscheidung der Autohersteller ab, ob und bei welchen Modellen sie das neue System einführen.

- (19) Der räumlich relevante Markt ist das Gebiet der gesamten Gemeinschaft. Michelin ist vor Continental der führende Reifenhersteller in der Gemeinschaft. An dem Teilmarkt für Pkw-Reifen hatten beide zusammen im Jahre 1986 einen Marktanteil von rund 46 %. Ihre Marktanteile in den einzelnen Mitgliedstaaten im Jahre 1986 waren wie folgt :

Marktanteil Continental und Michelin für Pkw-Reifen im Jahre 1986

Land	Gruppe Continental	Gruppe Michelin	Beide Gruppen
Bundesrepublik Deutschland	[...]	[...]	[...]
Belgien/Luxemburg	[...]	[...]	[...]
Dänemark	[...]	[...]	[...]
Spanien	[...]	[...]	[...]
Frankreich	[...]	[...]	[...]
Griechenland	[...]	[...]	[...]
Italien	[...]	[...]	[...]
Niederlande	[...]	[...]	[...]
Portugal	[...]	[...]	[...]
Vereinigtes Königreich	[...]	[...]	[...]
Irland	[...]	[...]	[...]

Es zeigt sich, daß im Jahre 1986 auf beide Gruppen zusammen in der Bundesrepublik Deutschland, Belgien und Luxemburg, Dänemark und die Niederlande beinahe die Hälfte des Marktes für die bestehenden Pkw-Reifen entfielen. In Spanien und Frankreich hält Michelin den halben Markt.

(20) Es ist zu erwarten, daß sich die Marktposition beider Gruppen bei einer erfolgreichen Einführung des RHT-Systems noch verstärkt. Continental und Michelin versuchen, jeder für sich, auf den technischen Möglichkeiten des gemeinsamen entwickelten RHT-Systems aufbauend, die konstruktiven und materialtechnischen Variationen herauszufinden, die dem RHT ihrer Marke überlegene Laufeigenschaften gewährleisten. Sie verschaffen sich damit einen zeitlichen Vorsprung, den die anderen Reifenhersteller auch dann nicht aufholen können, wenn sie, wie vorgesehen, Lizenzen über Patente und Know-how aus der Zusammenarbeit und aus der Zeit vor Abschluß der Kooperationsvereinbarung sowie über das nicht unter den Vertrag fallende individuelle Know-how erhalten. Diese dritten Reifenhersteller würden wahrscheinlich mit dem serienreifen RHT ihrer Marke erst dann in den Markt eintreten, wenn die RHT der Gruppen Continental und Michelin dort längst eingeführt und von den Autokäufern als Endverbraucher so akzeptiert worden sind, daß sie vorzugsweise die Montage dieser Reifen verlangen. Der RHT ist ein neues Produkt, das den Reifenmarkt insgesamt verändern kann. Diese Veränderungen wirken wegen des beschriebenen Zeitvorsprungs zugunsten von Continental und Michelin. Man kann deshalb davon ausgehen, daß die Handelsströme mit Reifen zugunsten dieser beiden Gruppen spürbar umgelenkt werden.

Die Vereinbarung ist deshalb geeignet, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen.

B. Artikel 85 Absatz 3

(21) Die Bestimmungen des Artikel 85 Absatz 1 sind in der Verordnung (EWG) Nr. 418/85 der Kommission vom 19. Dezember 1984 über die Anwendung von Artikel 85 Absatz 3 auf Gruppen von Vereinbarungen über Forschung und Entwicklung⁽¹⁾ unter den dort genannten Voraussetzungen auf bestimmte dieser Gruppen für nicht anwendbar erklärt worden.

Nach Artikel 3 Absatz 2 dieser Verordnung kann die Gruppenfreistellung schon deshalb nicht auf die Kooperationsvereinbarung zwischen Continental und Michelin angewandt werden, weil die von den Vertragspartnern hergestellten Pkw-Reifen im Gemeinsamen Markt mehr als 20 % aller Pkw-Reifen ausmachen. Die Kommission hat deshalb zu untersuchen, ob die Vereinbarung durch Einzelfallentscheidung freigestellt werden kann, wobei außer den in Artikel 85 Absatz 3 genannten Kriterien vor allem der Wettbewerb auf dem Weltmarkt und die besonderen Bedingungen der Herstellung von Erzeugnissen der Spitzentechnologie zu berücksichtigen sind (Begründungserwägung Nr. 10 zur Verordnung (EWG) Nr. 418/85).

(22) Die Prüfung der Kooperationsvereinbarung im Rahmen des Artikel 85 Absatz 3 hat zu folgenden Ergebnissen geführt:

Verbesserung der Warenerzeugung und Förderung des technischen Fortschritts

(23) Es steht außer Zweifel, daß eine gemeinsame Forschung auch zwischen marktstarken Partnern zulässig ist⁽²⁾.

Angesichts der relativ späten Anmeldung der Vereinbarung (3 Jahre nach ihrem Inkrafttreten) und der Tatsache, daß Continental zum Zeitpunkt des Abschlusses der Vereinbarung schon ein neues Rad-Reifen-System entwickelt hatte, hatte sich die Kommission jedoch zu fragen, ob hier eine gemeinsame unter Verzicht auf eine individuelle Forschung überhaupt noch notwendig war.

Hierzu haben die Parteien zur Überzeugung der Kommission dargelegt, daß, aufbauend auf den Prototyp von Continental, erst die gemeinsame Forschung und Entwicklung zu einem für die industrielle Fertigung geeigneten Rad-Reifen-System geführt hat und daß noch weitere Arbeiten erforderlich sind. Diese Arbeiten betreffen die Verbesserung der im Vergleich zu konventionellen Reifen andersartigen Laufeigenschaften im allgemeinen und insbesondere der Laufsicherheit im drucklosen Zustand, Inspektionsverfahren bei der Herstellung der Reifen in der Großserie, die weitere Entwicklung und Verbesserung von Produktionsanlagen für die Reifen selbst und von Maschinen und Produkten für die Reifepflege. Weitere gemeinsame Maßnahmen ergeben sich aus der Einführung des RHT-Systems bei den Automobilherstellern, weil dieses System konstruktive Änderungen bei den Fahrzeugen erfordert.

(24) Die Parteien haben die Notwendigkeit einer Zusammenarbeit auch damit begründet, daß Continental allein die zahlreichen technischen Probleme überhaupt nicht oder nur unter großer Zeitverzögerung hätte lösen können. Die Kommission kann hier dahingestellt lassen, ob dieses Argument in wirtschaftlicher Hinsicht zutrifft, weil sie im Verlauf ihrer Kontakte mit den beiden Partnern anhand der von ihnen gegebenen Beispiele und Erläuterungen zu der Überzeugung gelangt ist, daß die Zusammenarbeit mit Michelin das Projekt erheblich befruchtet hat. Beispielsweise wurde eine für die industrielle Serienfertigung geeignete Felge erst im Laufe der gemeinsamen Forschung und Entwicklung ausgewählt.

Die Kommission verkennt weiter nicht die Vorteile, die sich aus der praktischen Erprobung des neuen Systems durch beide Partner für die Sicherheit des RHT ergeben.

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 53 vom 22. 2. 1985, S. 5.

⁽²⁾ Entscheidung der Kommission 72/41/EWG vom 23. 12. 1971 — Henkel/Colgate, ABl. Nr. L 14 vom 18. 1. 1972, S. 14.

(25) Die Notwendigkeit der Zusammenarbeit ergibt sich schließlich aus dem Argument der Parteien, ein Hersteller allein könne ein solches Reifensystem bei der Automobilindustrie nicht einführen, weil die Automobilhersteller stets mit mindestens zwei Reifenproduzenten zusammenarbeiten wollen, um Versorgungsengpässen vorzubeugen. Da das neue System erst von der Automobilindustrie akzeptiert werden muß und da diese Annahme davon abhängt, daß sich die Automobilhersteller bei der Konstruktion ihrer Wagen auf das neue System einstellen, wäre das Ergebnis nicht anders gewesen, wenn Continental den RHT allein entwickelt und Michelin dann eine Lizenz erteilt hätte. Abgesehen davon, daß Continental so die Vorteile der Zusammenarbeit verloren hätte, wäre die Einführung des RHT bei den Automobilherstellern nur zusammen mit einem oder mehreren Lizenznehmern möglich gewesen. Unter den besonderen Umständen dieses Falles ist es deshalb nicht zu beanstanden, daß Continental trotz der oben beschriebenen Auswirkungen auf den Wettbewerb die Zusammenarbeit mit Michelin einer Lizenzvergabe vorgezogen hat.

(26) Die Konzeption des RHT hat die den klassischen Gürtelreifen immanenten Systemgrenzen überwunden und bietet deshalb Vorteile, die mit dem alten System nicht zu erreichen gewesen wären. Die Zusammenarbeit zu seiner Entwicklung trägt deshalb zur Verbesserung der Warenerzeugung und zur Förderung des technischen Fortschritts bei.

Der Anteil der Verbraucher an den durch die Vereinbarung entstehenden Vorteilen

(27) Das Interesse der Verbraucher liegt in der Einführung eines pannensicheren Reifens. Dieser Reifen läßt außerdem einen größeren Einbauraum für Bremsen zu, und er hat ein besseres Fahrverhalten. Diese Eigenschaften des RHT-Systems erhöhen die persönliche Sicherheit des einzelnen Autofahrers beträchtlich. Die Vermeidung von Verkehrsunfällen liegt in privaten und im öffentlichen Interesse.

Die Zusammenarbeit von Continental mit Michelin gewährleistet die Einführung eines ausgereiften Produktes. Weil beide Gruppen vielgefahrene Reifenmarken vertreten, hat das neue System bessere Aussichten, sich in einigen Jahren generell auf dem Automobilmarkt durchzusetzen.

Die Unerläßlichkeit der Vereinbarungen für die Verwirklichung dieser Ziele

Dauer der Zusammenarbeit

(28) Die Parteien haben die Dauer der Zusammenarbeit in Forschung und Entwicklung (fünf Jahre nach dem Jahr, in dem der RHT zum erstenmal auf den Markt gebracht worden ist, mit einer automatischen Verlängerung um jeweils ein Jahr, wenn die Zusammenarbeit nicht jeweils 6 Monate vorher

gekündigt wird) damit begründet, daß in den ersten Jahren die im täglichen Gebrauch auftretenden Probleme im Interesse der Verkehrssicherheit gemeinsam gelöst werden müßten.

Die Dauer der Zusammenarbeit bei der kommerziellen Einführung des RHT auf dem Markt war ursprünglich dem Zeitraum für die gemeinsame Forschung und Entwicklung angepaßt. Nach Verhandlungen mit der Kommission haben die Parteien diesen Zeitraum inzwischen auf zwei Jahre nach der ersten Einführung des RHT auf dem Markt beschränkt. Soweit es bei dieser Zusammenarbeit um die Festlegung von Standards geht, soll die Verlängerung, nach dem Vortrag der Parteien, vermeiden, daß eine der Parteien durch eine einseitige Beeinflussung des Standards zu ihren Gunsten Wettbewerbsvorteile erhalten könnte. Die Verpflichtung, ihren Partner 6 Monate vor einer Einführung des RHT auf dem Markte zu unterrichten, haben die Parteien damit erklärt, sie wollten von einer Einführung nicht überrascht werden.

(29) Bei der Beurteilung der Dauer der Zusammenarbeit auf technischem und kommerziellem Gebiet ist der Tatsache Rechnung zu tragen, daß die Kommission in Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 418/85 schon die Freistellbarkeit einer solchen Kooperation zwischen nicht konkurrierenden Unternehmen oder zwischen Wettbewerbern mit einem gemeinsamen Marktanteil von unter 20 % auf die Dauer der Durchführung des Forschungs- und Entwicklungsprogramms und falls eine gemeinsame Verwertung der Ergebnisse stattfindet, zunächst auf einen weiteren Zeitraum von 5 Jahren, beginnend mit dem Tage des ersten Inverkehrbringens der Vertragserzeugnisse im Gemeinsamen Markt begrenzt hat. Bei marktstarken Wettbewerbern hat sich die Zusammenarbeit wegen der größeren Auswirkungen auf den Wettbewerb ganz besonders eng auf den für die Durchführung des Programms unerläßlichen Zeitraum zu beschränken.

Die Bemessung der Dauer der Zusammenarbeit bei der kommerziellen Einführung des RHT auf zwei Jahre erscheint der Kommission jetzt an diese Grundsätze angepaßt.

(30) Die vorgesehene Dauer der Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Forschung und Entwicklung erscheint der Kommission angemessen. Sie trägt dabei der Tatsache Rechnung, daß bei dem Gebrauch des RHT im täglichen Verkehr Probleme auftreten können, die nicht nur wegen der Produzentenhaftung, sondern schon im Interesse der allgemeinen Verkehrssicherheit gemeinsam gelöst werden sollten. Die Kommission hat dabei weiter berücksichtigt, daß die Zusammenarbeit nach dem Vertrag auf die Bereiche beschränkt ist, die in einem unmittelbaren Zusammenhang mit der Entwicklung des RHT-Systems stehen und daß

Continental und Michelin im übrigen Wettbewerb bleiben. Sie konnte deshalb auch die automatische Verlängerung der Zusammenarbeit mit der Möglichkeit zur Kündigung akzeptieren. Es ist anzunehmen, daß Continental und Michelin die gemeinsame Entwicklung des RHT auch zeitlich auf das unbedingt Notwendige beschränken werden, weil ihr kommerzielles Interesse auf die Vermarktung des RHT im Wettbewerb geht.

- (31) Von diesem Interesse ausgehend muß beiden Partnern zugestanden werden, daß sie durch eine Mindestkoordinationspflicht im Anfangsstadium der Kommerzialisierung sowie bei Festlegung von einheitlichen Standards — die im übrigen auch im Interesse des Verbrauchers liegt — für beide gleiche Startbedingungen festzulegen versuchen, um sich den Lohn ihrer Entwicklungsarbeit zu sichern. Die jetzt von ihnen vorgesehene Dauer der Koordination auf diesem Gebiet erscheint deshalb der Kommission angemessen.
- (32) Als Ergänzung der gemeinsamen betriebenen Forschung und Entwicklung ist auch die gemeinsame Verwertung von Patenten und Know-how durch die Gemeinsame Einheit unerlässlich. Diese Verwertung kann auch die von Patenten und Know-how umfassen, die vor Abschluß der Vereinbarung bestanden. Nach der Vertragsdefinition geht es dabei nämlich nur um technisches Wissen, das mit der Kooperation im Zusammenhang steht und das für die Herstellung, den Gebrauch oder den Verkauf des RHT in irgendeinem Lande notwendig ist. Diese Beschränkung bewegt sich im Rahmen der Gruppenfreistellung für die gemeinsame Verwertung nach der Verordnung (EWG) Nr. 418/85, nach der sich auch Einzelfreistellungsentscheidungen, zumindest was die Definition von Grundbegriffen wie dem hier vorliegenden betrifft, direkt zu orientieren haben.

Nach der Definition des Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe d) versteht man unter der Verwertung der Ergebnisse „die Herstellung von Vertragserzeugnissen und die Benutzung von Vertragsverfahren und/oder die Abtretung gewerblicher Schutzrechte, die Vergabe von Lizenzen auf derartige Rechte und die Mitteilung von Know-how mit dem Ziel, diese Herstellung oder Benutzung zu ermöglichen“. Nach Artikel 2 Buchstabe d) gilt die in Artikel 1 vorgesehene Freistellung unter der Bedingung, daß die gemeinsame Verwertung Ergebnisse betrifft, die für die Herstellung der Vertragserzeugnisse oder für die Benutzung der Vertragsverfahren entscheidend sind. Nach dem Erwägungsgrund Nr. 7 dürfen sich die einzelnen Formen der gemeinsamen Verwertung nur auf Erzeugnisse oder Verfahren beziehen, für welche die Benutzung der Forschungs- und Entwicklungsergebnisse entscheidend ist. Sämtliche Formulierungen schließen die gemeinsame Verwertung von technischem Wissen, das schon vor dem Beginn der Zusammenarbeit bestand, immer dann nicht aus, wenn es, wie hier von den Partnern vorge-

tragen, so Bestandteil der gemeinsamen Entwicklung geworden ist, daß es für die Herstellung, den Gebrauch oder den Verkauf des RHT notwendig ist. Dieses technische Wissen ist Bestandteil der Vertragsverfahren und Vertragserzeugnisse im Sinne der in Artikel 1 Absatz 2 Buchstaben b) und c) der Verordnung (EWG) Nr. 418/85 gegebenen Definitionen geworden.

- (33) Die Kommission hat weiter geprüft, ob die Lebensdauer der Gemeinsamen Einheit (solange ein Patent in irgendeinem Land gültig ist) und das Verfahren zur Lizenzierung von Dritten (Erteilung durch die Gemeinsame Einheit auf Wunsch einer Partei und nach Beratung mit der anderen) zur Verwirklichung der Ziele der Kooperation unerlässlich ist.
- (34) Die Lebensdauer der Gemeinsamen Einheit verlängert sich durch die Einbeziehung eines neuen Patents aus der Kooperation jeweils von selbst, ohne daß die Gemeinsame Einheit durch eine, beispielsweise jährliche, Kündigung aufgelöst werden könnte. Diese Ausgestaltung steht im Widerspruch zu den Vertragstatbeständen, die die Kommission in ihren Gruppenfreistellungsverordnungen für automatisch freistellbar hält: Nach Systematik des Artikels 3 der Verordnung (EWG) Nr. 418/85 ist die gemeinsame Verwertung für miteinander im Wettbewerb stehende Unternehmen nur dann für einen Zeitraum von mehr als fünf Jahren freigestellt, wenn die Vertrags- und Substitutionserzeugnisse nicht mehr als 20 % des Marktes aller dieser Erzeugnisse ausmachen. Continental und Michelin überschreiten diesen Marktanteil schon heute bedeutend. Die Kommission hat sich außerdem für den Bereich der Patentlizenzvereinbarungen gegen die automatische Verlängerung der Dauer einer Lizenzvereinbarung jeweils bei Einbeziehung eines neuen Patents des Lizenzgebers ausgesprochen (Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 2349/84 der Kommission vom 23. Juli 1984 über die Anwendung von Artikel 85 Absatz 3 des Vertrages auf Gruppen von Patentlizenzvereinbarungen⁽¹⁾).

Dem steht gegenüber, daß die Gemeinsame Einheit sich allein mit der Abwicklung der Lizenzvergabe von Patenten und Know-how befaßt, so daß es sich hier um eine Verwaltungsgemeinschaft handelt.

- (35) Die Gemeinsame Einheit berührt nach ihrer Aufgabenstellung nur das letzte Element der Verwertung der Ergebnisse nach der in Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe d) der Verordnung (EWG) Nr. 418/85 gegebenen Definition, nämlich die Vergabe von Lizenzen auf gewerbliche Schutzrechte und die Mitteilung von Know-how. Die Koordinierung der Vergabe von Lizenzen über das gesamte für die Herstellung des RHT notwendige technische Wissen ist eine Verwaltungsvereinfachung für die

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 219 vom 16. 8. 1984, S. 15.

Lizenznehmer. Sie sichert außerdem die korrekte Verteilung der vertraglich vorgesehenen Lizenzgebühren unter den Partnern. Anders als die von den Vertragsparteien — gerade nicht gewünschte — gemeinsame Herstellung von Vertragserzeugnissen, ist diese Form der Verwertung nur das wirtschaftliche Korrelat zu der — freistellbaren — gemeinsamen Forschung und Entwicklung. Es erscheint daher angebracht, für die Gemeinsame Einheit eine längere Freistellung zu gewähren.

Mangelnder Ausschluß des Wettbewerbs

- (36) Die Vereinbarung eröffnet nach dem Vorstehenden keine Möglichkeit, für einen wesentlichen Teil der betreffenden Waren den Wettbewerb auszuschalten. Zunächst ist nach der Vereinbarung zwischen den Parteien der Wettbewerb nur hinsichtlich des Systems nicht aber hinsichtlich der übrigen Konstruktionsmerkmale des RHT ausgeschlossen. Die RHT von Michelin werden daher im Wettbewerb mit den RHT von Continental stehen. Darüber hinaus bleiben beide Parteien unbeschränkte Wettbewerber für traditionelle Gürtelreifen. Schließlich besteht der Wettbewerb mit allen anderen Reifenherstellern fort. Auch dieser Wettbewerb wird mit dem traditionellen und dem RHT-System erfolgen. Die Kommission geht angesichts der im Sachverhalt (Ziffer 9) wiedergegebenen Erklärungen der Parteien davon aus, daß sie allen interessierten konkurrierenden Reifenherstellern eine Lizenz zu angemessenen Bedingungen erteilen werden. Außerdem befindet sich das RHT-System immer noch in einem Stadium bei dem nicht abzusehen ist, ob und wann es das klassische Reifensystem ersetzt. Die im Gemeinsamen Markt konkurrierenden Reifenhersteller sind außerdem über die ETRTO an den Normierungsverfahren für Reifen, Felgen und Ventile beteiligt.

C. Artikel 8 der Verordnung Nr. 17

- (37) Nach Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung Nr. 17 ist die Erklärung nach Artikel 85 Absatz 3 für eine bestimmte Zeit abzugeben; sie kann mit Bedingungen und Auflagen verbunden werden.

Gültigkeitsdauer der Freistellung

- (38) Die Gültigkeitsdauer der Freistellungserklärung ist an der Dauer der verschiedenen in dieser Entscheidung behandelten Formen der Zusammenarbeit zwischen Continental und Michelin auszurichten. Für die Bemessung der Fristen kommt es dabei auf den Tag an, an dem der erste RHT auf den Markt gebracht worden ist. Nach den vorliegenden Informationen geht die Kommission davon aus, daß dies spätestens bis zum 1. Januar 1989 der Fall sein wird. Die Freistellung erstreckt sich außerdem nur

auf Pkw-Reifen. Es erscheint daher angebracht, nach Artikel 8 Absatz 1 der Verordnung Nr. 17 eine Freistellung zu gewähren, die vom Tage der Anmeldung, dem 27. Oktober 1986, und gerechnet vom 1. Januar 1989,

- für die Zusammenarbeit in Forschung und Entwicklung für einen Zeitraum von 10 Jahren bis zum 31. Dezember 1998
- für die Zusammenarbeit im Rahmen der kommerziellen Entwicklung (Abschnitt IV der Vereinbarung) für einen Zeitraum von zwei Jahren bis zum 31. Dezember 1990
- und für die Tätigkeit der Gemeinsamen Einheit für einen Zeitraum von 20 Jahren bis zum 31. Dezember 2008 gilt.

Erweiterung der Zusammenarbeit

- (39) Die Parteien haben die Zusammenarbeit bisher nicht auf andere Reifenklassen erweitert. Die Kommission kann sich zu diesem Zeitpunkt zu einer Erweiterung nicht äußern, weil der Beurteilung je nach den Reifenklassen, auf die die Zusammenarbeit ausgedehnt wird, andere Marktverhältnisse und andere technische Umstände zugrunde zu legen sind. In der Entscheidung ist deshalb nach Artikel 8 Absatz 1 die Auflage vorzusehen, daß die Parteien der Kommission eine Erweiterung der Zusammenarbeit unverzüglich mitzuteilen haben.
- (40) Angesichts der Marktstellung der Beteiligten erscheint es der Kommission außerdem angemessen, den Parteien die in Artikel 2 der Entscheidung aufgeführten Berichtspflichten aufzuerlegen —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gemäß Artikel 85 Absatz 3 des EWG-Vertrages gelten die Vorschriften des Artikel 85 Absatz 1 während der folgenden Zeiträume nicht für die am 4. November 1983 zwischen Continental und Michelin geschlossene Kooperationsvereinbarung zur Entwicklung eines neuartigen sichereren Rad-Reifen-Systems, wobei die Freistellungserklärung auf Pkw-Reifen beschränkt ist:

- für die Zusammenarbeit in Forschung und Entwicklung in der Zeit vom 27. Oktober 1986 bis zum 31. Dezember 1998,
- für die Zusammenarbeit im Rahmen der kommerziellen Entwicklung (Abschnitt IV der Vereinbarung) in der Zeit vom 27. Oktober 1986 bis zum 31. Dezember 1990,
- für die Tätigkeit der Gemeinsamen Einheit (Common Entity) in der Zeit vom 27. Oktober 1986 bis zum 31. Dezember 2008.

Artikel 2

Continental und Michelin unterrichten die Kommission

1. unverzüglich über jede Erweiterung der Zusammenarbeit auf andere Reifenklassen sowie über jede dritten Unternehmen erteilte Lizenz oder Ablehnung einer solchen Lizenzerteilung und
2. alle zwei Jahre, erstmals zum 31. Dezember 1989, anhand eines Berichts über die Entwicklung der Zusammenarbeit.

Diese Berichtspflicht gilt bis zum Datum des Ablaufs der Freistellung der Gemeinsamen Einheit am 31. Dezember 2008.

Artikel 3

Diese Entscheidung ist gerichtet an :

1. Continental Gummi-Werke AG
Königsworther Platz 1
D-3000 Hannover 1
2. Compagnie Générale des Établissements Michelin
Place des Carmes Déchaux
F-63040 Clermont Ferrand Cedex.

Brüssel, den 11. Oktober 1988

Für die Kommission

Peter SUTHERLAND

Mitglied der Kommission