

## PROCEDURY ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

## KOMISJA

**Zawiadomienie opublikowane na podstawie art. 27 ust. 4 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003 w sprawie COMP/39.140 — DaimlerChrysler**

(2007/C 66/08)

**1. WPROWADZENIE**

Zgodnie z art. 9 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003<sup>(1)</sup> Komisja może zdecydować — w przypadkach, w których zamierza przyjąć decyzję nakazującą zaprzestania naruszenia a zainteresowane przedsiębiorstwa zaproponują przyjęcie zobowiązań uwzględniających zastrzeżenia wyrażone przez Komisję w ocenie wstępnej — o uczynieniu takich zobowiązań wiążącymi dla przedsiębiorstw. Decyzja taka może zostać przyjęta na czas określony i oznacza, że nie ma już dalszych podstaw do podejmowania działań przez Komisję. Zgodnie z art. 27 ust. 4 powoływanego rozporządzenia Komisja opublikuje zwięzłe streszczenie sprawy i zasadniczą treść zobowiązań. Zainteresowane strony mogą przedłożyć swoje uwagi w terminie wyznaczonym przez Komisję.

**2. STRESZCZENIE SPRAWY**

Niniejsza sprawa dotyczy udostępniania niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami informacji technicznych związanych z naprawami pojazdów marek Mercedes-Benz i Smart przez przedsiębiorstwo DaimlerChrysler. Dochodzenie przeprowadzone przez Komisję wykazało, że przedsiębiorstwo DaimlerChrysler prawdopodobnie nie udostępniło pewnych kategorii informacji technicznych związanych z naprawami długo po zakończeniu okresu przejściowego, przewidzianego w ramach rozporządzenia Komisji (WE) nr 1400/2002<sup>(2)</sup>. Ponadto w momencie wszczęcia przez Komisję dochodzenia DaimlerChrysler, według wstępnej oceny Komisji, wciąż nie wprowadził skutecznego systemu pozwalającego niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami na wgląd do informacji technicznych związanych z naprawami, który nie wymagałby nabycia całego pakietu informacji. Mimo że DaimlerChrysler poprawił dostępność swoich informacji technicznych w toku dochodzenia Komisji, zwłaszcza tworząc w tym celu stronę internetową („strona TI”) w czerwcu 2005 r., to jednak informacje udostępnione niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami zdawały się pozostawać nadal niekompletne.

W grudniu 2006 r. Komisja wszczęła postępowanie i przesłała przedsiębiorstwu DaimlerChrysler ocenę wstępną zawierającą stanowisko, że umowy zawarte przez nie z partnerami usług posprzedażnych w odniesieniu do marek Mercedes-Benz i Smart budzą obawy co do ich zgodności z art. 81 ust. 1 Traktatu WE.

Umowy te nakładają na członków autoryzowanych sieci Mercedes-Benz i Smart wymóg prowadzenia pełnego zakresu usług naprawczych właściwych dla tych marek oraz wykluczają firmy chcące świadczyć inne i/lub bardziej ukierunkowane usługi, jak również samodzielnych hurtowników części zamiennych. Komisja wyraziła obawy, że potencjalne negatywne skutki wynikające z tego typu umów mogą być większe w związku z tym, że przedsiębiorstwo DaimlerChrysler nie zapewnia odpowiedniego dostępu do informacji technicznych niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami. W oparciu o wstępną analizę Komisji praktyka ta mogła przyczynić się do pogorszenia pozycji rynkowej niezależnych podmiotów zajmujących się naprawami, co mogło w efekcie doprowadzić do skurczenia się udziałów w rynku niezależnych hurtowników części zamiennych i spowodować poważne szkody dla konsumentów wskutek znacznego ograniczenia wyboru części zamiennych, wzrostu cen usług serwisowych, zmniejszenia liczby warsztatów naprawczych, potencjalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa oraz braku dostępu do innowacyjnych warsztatów.

Ponadto fakt, że przedsiębiorstwo DaimlerChrysler prawdopodobnie nie udostępni w odpowiedni sposób niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami informacji technicznych, wydaje się uniemożliwiać zastosowanie w odniesieniu do umów z partnerami usług posprzedażnych zwolnienia na mocy rozporządzenia (WE) nr 1400/2002, ponieważ zgodnie z art. 4 ust. 2 wspomnianego rozporządzenia zwolnienie to nie ma zastosowania, w przypadku, gdy dostawca pojazdów silnikowych odmawia niezależnym podmiotom dostępu do jakichkolwiek informacji technicznych, sprzętu diagnostycznego i innego wyposażenia, narzędzi, w tym odpowiedniego oprogramowania, lub szkoleń wymaganych do dokonywania napraw i przeglądów tych pojazdów silnikowych.

Komisja wstępnie zajęła stanowisko, że w kontekście braku dostępu do informacji technicznych związanych z naprawami jest mało prawdopodobne, że przepisy art. 81 ust. 3 Traktatu WE będą miały zastosowanie w przypadku umów zawartych przez przedsiębiorstwo DaimlerChrysler z autoryzowanymi podmiotami zajmującymi się naprawami. W istocie, korzyści ekonomiczne, które mogłyby wynikać z funkcjonowania wyselekcjonowanej sieci autoryzowanych podmiotów zajmujących się naprawami, nie wydają się równoważyć znaczących negatywnych skutków dla konkurencji, wynikających z istniejącego niewłaściwego dostępu niezależnych podmiotów do właściwych dla danej marki informacji technicznych związanych z naprawami oraz z ochrony autoryzowanych sieci DaimlerChrysler przed konkurencją ze strony niezależnych warsztatów.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 1 z 4.1.2003, str. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 203 z 1.8.2002, str. 30.

### 3. ZASADNICZA TREŚĆ ZAPROPONOWANYCH ZOBOWIĄZAŃ

W celu usunięcia zawartych w ocenie wstępnej obaw dotyczących naruszenia zasad konkurencji DaimlerChrysler zaproponował Komisji przyjęcie zobowiązań. Zaproponował on, aby zobowiązania te pozostały w mocy do dnia 31 maja 2010 r. Zobowiązania zostały streszczone poniżej i opublikowane w angielskiej wersji językowej na stronie internetowej Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji: [http://ec.europa.eu/comm/competition/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html).

#### 3.1. Wymagane informacje techniczne

Zasada określająca zakres wymaganych informacji polega na zakazie dyskryminacji pomiędzy niezależnymi a autoryzowanymi podmiotami zajmującymi się naprawami. W świetle powyższej zasady DaimlerChrysler zapewni również niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami dostęp do wszelkich informacji technicznych, narzędzi, wyposażenia, oprogramowania i szkoleń wymaganych do dokonywania napraw i przeglądów pojazdów produkowanych przez DaimlerChrysler, które są udostępniane przez DaimlerChrysler lub w jego imieniu autoryzowanym podmiotom zajmującym się naprawami i/lub niezależnym importerom marek Mercedes-Benz i Smart w każdym państwie członkowskim Unii Europejskiej.

„Informacje techniczne” w rozumieniu art. 4 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1400/2002 obejmują wszystkie informacje udostępnione autoryzowanym podmiotom zajmującym się naprawami w celu dokonywania napraw i przeglądów pojazdów marek Mercedes-Benz i Smart. Należą do nich na przykład: oprogramowanie, kody błędów i inne parametry, wraz z aktualizacjami, wymagane do pracy przy jednostkach sterowania elektronicznego w celu zainstalowania lub przywrócenia ustawień rekomendowanych przez DaimlerChrysler, sposób identyfikacji pojazdów, katalogi części zamiennych, rozwiązania praktyczne wynikające z konkretnych doświadczeń i odnoszące się do problemów pojawiających się zazwyczaj w konkretnym modelu lub w konkretnej serii, zawiadomienia o konieczności przeprowadzenia określonych operacji na danych pojazdach w autoryzowanym serwisie oraz inne zawiadomienia zawierające wykaz napraw, które mogą być świadczone bezpłatnie w ramach autoryzowanej sieci naprawczej.

Dostęp do narzędzi obejmuje dostęp do elektronicznego sprzętu diagnostycznego i innych narzędzi służących do wykonywania napraw, w tym do odpowiedniego oprogramowania wraz z jego okresową aktualizacją, oraz świadczenie związanych z tymi narzędziami usług posprzedażnych.

Proponowane zobowiązania będą wiążące dla przedsiębiorstwa DaimlerChrysler i powiązanych z nim przedsiębiorstw, nie będą jednak bezpośrednio wiążące dla niezależnych importerów marek Mercedes-Benz i Smart.

W państwach członkowskich, w których DaimlerChrysler prowadzi dystrybucję pojazdów marki Mercedes-Benz i/lub Smart przez niezależnych importerów, DaimlerChrysler zgodził się zatem dołożyć wszelkich starań na rzecz zobowiązania tych przedsiębiorstw w formie umowy do przekazywania niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami bezpłatnie i w sposób niedyskryminujący, poprzez ich krajowe komercyjne strony internetowe, informacji technicznych oraz wersji językowych tych informacji, dostarczonych przez danego importera autoryzowanym podmiotom zajmującym się naprawami w państwie członkowskim, w którym prowadzi on działalność, i które nie są dostępne dla niezależnych podmiotów zajmujących się naprawami na stronie internetowej TI.

Zgodnie z motywem nr 26 wspomnianego rozporządzenia DaimlerChrysler nie musi dostarczać niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami informacji technicznych, które umożliwiłyby osobie trzeciej obejście lub unieszkodliwienie pokłado-

wych urządzeń antywłamaniowych i/lub przekalibrowanie<sup>(1)</sup> urządzeń elektronicznych lub manipulowanie w urządzeniach, które pozwalają na ograniczenie prędkości pojazdu. Podobnie jak w przypadku każdego innego wyjątku w prawie UE, motyw nr 26 powinien podlegać ścisłej wykładni. W przypadku, gdy DaimlerChrysler powoła się na ten wyjątek jako powód odmowy ujawnienia niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami jakichkolwiek informacji technicznych, zobowiąże się do ograniczenia nieujawnianych informacji jedynie do tych, wymaganych do zapewnienia ochrony, o której mowa w motywie nr 26, a brak tych informacji nie uniemożliwi niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami prowadzenia działań innych niż wymienione w motywie nr 26, w tym prac przy takich urządzeniach, jak moduł elektronicznego sterowania silnikiem, poduszki powietrzne, napinacze pasów bezpieczeństwa lub elementy zamku centralnego.

#### 3.2. Kanały informacyjne

Art. 4 ust. 2 rozporządzenia stanowi, że informacje techniczne muszą być udostępnione w sposób proporcjonalny do potrzeb niezależnych podmiotów zajmujących się naprawami. Oznacza to uwolnienie informacji oraz ustalenie ceny przy uwzględnieniu zakresu wykorzystania informacji przez niezależne podmioty zajmujące się naprawami.

DaimlerChrysler zamieści na swojej stronie internetowej TI wszelkie informacje techniczne odnoszące się do modeli wprowadzonych na rynek po 1996 r. oraz zapewni nieprzerwany dostęp do aktualizowanych na bieżąco informacji technicznych na stronie internetowej TI lub na stronie, która ją zastąpi. W przypadku, gdy pewne informacje techniczne dotyczące modeli wprowadzonych na rynek po 1996 r. lub wersje językowe tych informacji udostępnione autoryzowanym podmiotom zajmującym się naprawami w danym państwie członkowskim przez DaimlerChrysler lub powiązane z nim przedsiębiorstwa, nie są dostępne na stronie internetowej TI, uznaje się, że DaimlerChrysler wypełnił zobowiązania w tym zakresie, jeśli udostępnił je bez nieuzasadnionej zwłoki i nieodpłatnie niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami poprzez zamieszczenie ich na swojej komercyjnej stronie internetowej w państwie członkowskim, o którym mowa.

Ponadto DaimlerChrysler zadba, aby strona była łatwa do zlokalizowania oraz udostępniała informacje techniczne w sposób równie skuteczny, jak ma to miejsce wobec członków autoryzowanych sieci tego przedsiębiorstwa. W przypadku, gdy DaimlerChrysler lub inne przedsiębiorstwo działające w jego imieniu udostępni autoryzowanym podmiotom zajmującym się naprawami informację techniczną w danym języku UE, DaimlerChrysler zadba, aby ta informacja w tej samej wersji językowej została bez nieuzasadnionej zwłoki zamieszczona na stronie internetowej TI.

Roczna opłata ustalona przez DaimlerChrysler za dostęp do strony internetowej TI wynosi 1 254 EUR (1 239 EUR za dostęp do głównej części serwisu znanej jako „WIS net”; dostęp do strony internetowej zawierającej katalog części zamiennych jest bezpłatny z wyjątkiem rocznej opłaty w wysokości 15 EUR na pokrycie kosztów administracyjnych). Jednak w poszanowaniu zasady proporcjonalności określonej we wspomnianym rozporządzeniu DaimlerChrysler wyraża zgodę na ustanowienie proporcjonalnego dostępu do serwisu „WIS net” w ramach miesięcznych, tygodniowych, dziennych oraz godzinnych okien czasowych za opłatą w wysokości odpowiednio 180 EUR, 70 EUR, 20 EUR i 4 EUR. DaimlerChrysler zobowiązuje się do utrzymania tej struktury opłat oraz niepodnoszenia cen powyżej poziomu średniej stopy inflacji w UE.

<sup>(1)</sup> Tj. modyfikację ustawień fabrycznych w jednostkach sterowania elektronicznego w sposób niezalecany przez DaimlerChrysler.

### 3.3 Zasada minimalnych standardów

Zobowiązania podjęte przez przedsiębiorstwo DaimlerChrysler pozostają bez uszczerbku dla jakiegokolwiek obecnego lub przyszłego wymogu ustanowionego prawem wspólnotowym lub krajowym, które może rozszerzyć zakres informacji technicznych, które DaimlerChrysler ma dostarczać niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami, i/lub ustalić bardziej korzystne sposoby przekazywania tych informacji.

### 3.4 Rozstrzygnięcie sporów

Na wniosek niezależnego podmiotu zajmującego się naprawami lub stowarzyszenia niezależnych podmiotów zajmujących się naprawami DaimlerChrysler zobowiązuje się do zaakceptowania procedury arbitrażowej dla rozstrzygnięcia sporów dotyczących udostępniania informacji technicznych. Procedura arbitrażowa podlega krajowym przepisom w zakresie arbitrażu oraz przepisom prawa materialnego, do których przestrzegania DaimlerChrysler zobowiązał się w umowach zawartych z autoryzowanymi podmiotami zajmującymi się naprawami w państwie członkowskim, w którym strona występująca z wnioskiem ma zarejestrowaną siedzibę. DaimlerChrysler zobowiązuje się do udostępnienia na żądanie informacji dotyczących powyższych przepisów. W skład sądu arbitrażowego wchodzić będzie trzech arbitrów wyznaczonych zgodnie z tymi przepisami. Arbitraż nie ogranicza prawa wniesienia sprawy do właściwego sądu krajowego.

### 4. WEZWANIE DO ZGŁASZANIA UWAG

Komisja zamierza, po zbadaniu rynku, przyjąć decyzję zgodnie z art. 9 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1/2003 uznającą zobowiązania streszczone powyżej i opublikowane na stronie internetowej Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji <sup>(1)</sup> za wiążące. Zgodnie z art. 27 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1/2003 Komisja wzywa zainteresowane strony trzecie do zgłaszania uwag na temat zaproponowanych zobowiązań. Uwagi te Komisja musi otrzymać nie później niż w ciągu jednego miesiąca od daty niniejszej publikacji. Uwagi można przesyłać do Komisji pocztą elektroniczną na adres [comp-infotech@ec.europa.eu](mailto:comp-infotech@ec.europa.eu), faksem (nr faksu: (32-2) 296 29 11) lub listownie, podając numer referencyjny: COMP/39.140 — DaimlerChrysler, na poniższy adres Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji Komisji Europejskiej:

European Commission  
Directorate-General for Competition  
Antitrust Registry  
J-70  
B-1049 Brussels

W toku dalszego postępowania niezbędne lub właściwe może być udostępnienie podsumowania uwag otrzymanych po publikacji niniejszego zawiadomienia stronom proponującym zobowiązania. W związku z tym zwracamy się z prośbą o zaznaczenie wszelkich informacji poufnych lub tajemnic handlowych. Uzasadnione wnioski o poufne traktowanie informacji zostaną uwzględnione.

<sup>(1)</sup> [http://ec.europa.eu/comm/competition/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html)