

Zawiadomienie opublikowane na podstawie art. 27 ust. 4 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003 w sprawie COMP/39.141 — Fiat

(2007/C 66/09)

1. WPROWADZENIE

Zgodnie z art. 9 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003⁽¹⁾ 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 przez przedsiębiorstwo Fiat. Dochodzenie przeprowadzone przez Komisję wykazało, że Fiat prawdopodobnie nie udostępnił pewnych kategorii informacji technicznych związanych z naprawami długo po zakończeniu okresu przejściowego, przewidzianego w ramach rozporządzenia Komisji (WE) nr 1400/2002⁽²⁾. Ponadto w momencie wszczęcia przez Komisję dochodzenia Fiat, 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 Fiat poprawił dostępność swoich informacji technicznych w toku dochodzenia Komisji, zwłaszcza tworząc w tym celu stronę internetową („strona IT”) 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 Fiat ocenę wstępną zawierającą stanowisko, że umowy zawarte przez nie z partnerami usług posprzedażnych budzą obawy co do ich zgodności z art. 81 ust. 1 Traktatu WE.

Umowy zawarte przez Fiata w sprawie serwisu posprzedażnego i dystrybucji części zamiennych nakładają na członków autoryzowanych sieci wymóg prowadzenia pełnego zakresu usług naprawczych właściwych dla tej marki 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 Fiat 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 Fiat prawdopodobnie nie udostępnia 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 Fiat 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 Fiata przed konkurencją ze strony niezależnych warsztatów.

3. ZASADNICZA TREŚĆ ZAPROPONOWANYCH ZOBOWIĄZAŃ

W celu usunięcia zawartych w ocenie wstępnej obaw dotyczących naruszenia zasad konkurencji Fiat zaproponował Komisji przyjęcie zobowiązań. Zaproponował on, aby zobowiązania te pozostały w mocy do dnia 31 maja 2010 r. Najważniejsze elementy zobowiązań zostały opisane poniżej.

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 Fiat zapewni również niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami dostęp do wszelkich informacji technicznych, narzędzi, wyposażenia, oprogramowania i szkoleń wymaganych do dokonywania napraw i przeglądów pojazdów marki Fiat, które są udostępniane przez Fiata lub w jego imieniu autoryzowanym podmiotom zajmującym się naprawami i/lub niezależnym importerom w każdym państwie członkowskim Unii Europejskiej.

⁽¹⁾ Dz.U. L 1 z 4.1.2003, str. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 203 z 1.8.2002, str. 30.

„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 marki Fiat, Alfa Romeo i Lancia. 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 Fiata, 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 Fiata i powiązanych z nim przedsiębiorstw, nie będą jednak bezpośrednio wiążące dla niezależnych importerów pojazdów marki Fiat. W państwach członkowskich, w których Fiat prowadzi dystrybucję pojazdów marki Fiat, Alfa Romeo i/lub Lancia przez niezależnych importerów, Fiat zgodził się zatem dołożyć wszelkich starań na rzecz zobowiązania tych przedsiębiorstw w formie umowy do przekazywania mu informacji technicznych oraz wersji językowych tych informacji, które dostarczyły one autoryzowanym podmiotom zajmującym się naprawami w danych państwach członkowskich. Fiat zobowiązuje się do bezwzględnego umieszczenia tych informacji technicznych lub różnych wersji językowych tych informacji na stronie internetowej TI, zgodnie z zasadami określonymi w sekcji 3.2 niniejszego zawiadomienia.

Zgodnie z motywem nr 26 wspomnianego rozporządzenia Fiat nie musi dostarczać niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami informacji technicznych, które umożliwiłyby osobie trzeciej obejście lub unieszkodliwienie pokładowych urządzeń antywłamaniowych i/lub przekalibrowanie⁽¹⁾ 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 Fiat powoła się na ten wyjątek jako powód odmowy ujawnienia niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami jakichkolwiek informacji technicznych, zobowiąże się on 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

⁽¹⁾ Tj. modyfikację ustawień fabrycznych w jednostkach sterowania elektronicznego w sposób niezalecany przez Fiata.

to uwolnienie informacji oraz ustalenie ceny przy uwzględnieniu zakresu wykorzystania informacji przez niezależne podmioty zajmujące się naprawami.

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

Na stronie internetowej TI nie są jeszcze dostępne trzy niżej wymienione kategorie informacji technicznych, ale Fiat zobowiązał się do zamieszczenia ich tam przed dniem 31 grudnia 2007 r.:

- tłumaczenia na poszczególne języki informacji technicznych, których Fiat obecnie nie posiada, ale które zostaną mu przekazane przez niezależnych importerów działających na terenie danych państw członkowskich UE,
- zawiadomienia zawierające wykaz napraw, które mogą być wykonane bezpłatnie w ramach autoryzowanej sieci naprawczej oraz
- wykaz ośrodków mediacji wspomnianych w sekcji 3.4 niniejszego zawiadomienia.

Struktura opłat pobieranych przez Fiata za dostęp do strony internetowej opierać się będzie na kosztach ponoszonych przez autoryzowane podmioty zajmujące się naprawami z tytułu rocznego abonamentu za pełen pakiet CD-ROMów, które wynoszą 3 356 EUR i są powiększone o 65 EUR za katalog części zamiennych oraz o dodatkową miesięczną opłatę abonamentową w wysokości 134 EUR za aktualizację. Jednak w poszanowaniu zasady proporcjonalności określonej we wspomnianym rozporządzeniu Fiat wyraża zgodę na ustanowienie proporcjonalnego dostępu do strony internetowej TI w ramach miesięcznych, dziennych i godzinnych okien czasowych w cenie 3 EUR za godzinę, 22 EUR za dzień i 350 EUR za miesiąc. Fiat zobowiązuje się do utrzymania tej struktury opłat oraz niepodnoszenia cen powyżej poziomu średniej stopy inflacji w UE.

3.3 Zasada minimalnych standardów

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

3.4 Rozstrzygnięcie sporów

Na żądanie niezależnego podmiotu zajmującego się naprawami lub stowarzyszenia niezależnych podmiotów zajmujących się naprawami Fiat zobowiązuje się do zaakceptowania procedury mediacyjnej do rozstrzygnięcia sporów dotyczących udostępnienia informacji technicznych. Miejscem mediacji będzie państwo członkowskie, w którym strona skarżąca ma zarejestrowaną siedzibę. Odbywać się ona będzie zgodnie z zasadami stosowanymi przez uznany miejscowy ośrodek mediacji. Mediacja 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 uznając zobowiązania streszczone powyżej i opublikowane na stronie internetowej Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji⁽¹⁾ 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, faksem (nr faksu: (32-2) 296 29 11) lub listownie, podając numer referencyjny: COMP/39.141 — Fiat, 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.

⁽¹⁾ http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html