

KOMISJA

DECYZJA KOMISJI

z dnia 13 września 2007 r.

w sprawie postępowania zgodnie z art. 81 Traktatu WE

(sprawa COMP/E-2/39.140 – DaimlerChrysler)

(notyfikowana jako dokument nr C(2007) 4275)

(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)

(2007/788/WE)

- (1) Niniejsza decyzja przyjęta zgodnie z art. 9 ust. 1 rozporządzenia Rady (WE) 1/2003⁽¹⁾ skierowana jest do przedsiębiorstwa DaimlerChrysler AG (zwanego dalej „DaimlerChrysler”) i dotyczy udostępnienia informacji technicznych związanych z naprawami pojazdów marek Mercedes-Benz i Smart.
- (2) W skład informacji technicznych wchodzi dane techniczne, dane dotyczące sprzętu i narzędzi oraz instrukcje niezbędne do przeprowadzania kontroli, napraw i wymiany wadliwych, zepsutych lub zużytych części pojazdów silnikowych oraz usunięcia awarii któregośkolwiek z systemów pojazdu. Obejmują one siedem głównych kategorii:
- parametry podstawowe (dokumentacja w zakresie wszystkich wartości referencyjnych i nastawów wielkości pomiarowych dotyczących pojazdu, takich jak ustawienia momentu obrotowego, pomiary luzu hamulca, ciśnienie w układzie hydraulicznym i pneumatycznym),
 - schematy i opisy etapów prac w zakresie operacji związanych z naprawami i przeglądem (instrukcje obsługi, plany robocze, opisy narzędzi stosowanych do dokonania danej naprawy oraz schematy, takie jak układy elektryczne czy hydrauliczne),
 - testy i diagnostyka (w tym kody błędów/diagnozowanie i usuwanie usterek, oprogramowanie i inne informacje niezbędne do diagnozowania usterek w pojazdach) – duża część tych informacji, chociaż nie całość, znajduje się w specjalistycznych narzędziach elektronicznych,
 - kody, oprogramowanie i inne informacje niezbędne do ponownego zaprogramowania, przywrócenia ustawień lub wyzerowania jednostek sterowania elektronicznego zainstalowanych w pojeździe. Ta kategoria ma związek z poprzednią, w której często ten sam sprzęt elektroniczny wykorzystywany jest do diagnozowania usterek, a następnie do usuwania ich za pośrednictwem jednostek sterowania elektronicznego,
 - informacja o częściach zamiennych, w tym katalogi części zamiennych z numerami i opisami oraz sposób identyfikacji pojazdów (to znaczy dane odnoszące się do danego pojazdu, umożliwiające podmiotowi zajmującemu się naprawą identyfikację numerów poszczególnych części użytych w procesie montażu pojazdu oraz identyfikację odpowiednich numerów właściwych oryginalnych części zamiennych dla danego pojazdu),
 - informacje o charakterze szczególnym (zawiadomienia w celu przypomnienia i zawiadomienia o najczęściej występujących problemach),
 - materiały szkoleniowe.
- (3) W grudniu 2006 r. Komisja wszczęła postępowanie i przesłała przedsiębiorstwu DaimlerChrysler wstępną ocenę zawierającą wstępne stanowisko mówiące o tym, że umowy zawarte przez nie z partnerami usług posprzedażnych budzą obawy co do ich zgodności z art. 81 ust. 1 Traktatu WE.
- (4) Wstępna ocena Komisji wykazała, że przez długi czas po zakończeniu okresu przejściowego przewidzianego w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 1400/2002⁽²⁾ przedsiębiorstwo DaimlerChrysler nie udostępniało pewnych kategorii informacji technicznych związanych z naprawami. Ponadto w chwili wszczęcia przez Komisję postępowania wyjaśniającego przedsiębiorstwo DaimlerChrysler wciąż nie wprowadziło skutecznego systemu pozwalającego niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami na dostęp do informacji technicznych związanych z naprawami w sposób niezwiązany z innymi warunkami dostępu do informacji. Mimo że DaimlerChrysler poprawił dostępność swoich informacji technicznych w toku postępowania wyjaśniającego Komisji, zwłaszcza tworząc w tym celu w czerwcu 2005 r. stronę internetową („strona internetowa TI”), to jednak informacje udostępniane niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami nadal wydawały się niekompletne.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2003 z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie wprowadzenia w życie reguł konkurencji ustanowionych w art. 81 i 82 Traktatu (Dz.U. L 1 z 4.1.2003, str. 1). Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1419/2006 (Dz.U. L 269 z 28.9.2006, str. 1).

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1400/2002 z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze motoryzacyjnym (Dz.U. L 203 z 1.8.2002, str. 30). Rozporządzenie zmienione Aktem przystąpienia z 2003 r.

- (5) Zgodnie ze wstępną oceną właściwymi rynkami objętymi przedmiotową praktyką były: rynek usług związanych z naprawą i przeglądem samochodów osobowych oraz rynek udostępniania informacji technicznych podmiotom zajmującym się naprawami. Autoryzowane sieci związane z markami Mercedes-Benz i Smart posiadały bardzo dużą część udziałów w rynku w odniesieniu do pierwszego z wymienionych rynków, podczas gdy na drugim z nich przedsiębiorstwo DaimlerChrysler było jedynym dostawcą zdolnym do zaoferowania wszystkich informacji technicznych potrzebnych podmiotom zajmującym się naprawami pojazdów jego marek.
- (6) Zasadniczo umowy zawarte przez przedsiębiorstwo DaimlerChrysler dotyczące usług posprzedażnych i dystrybucji części zamiennych nakładają na członków jego autoryzowanych sieci wymóg prowadzenia pełnego zakresu usług naprawczych właściwych dla tej marki oraz pełnienia roli hurtowników części zamiennych. Komisja wyraża obawy, że potencjalne negatywne skutki wynikające z tego typu umów mogą być większe w związku z tym, że DaimlerChrysler nie udostępnia w odpowiedni sposób informacji technicznych niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami, wykluczając tym samym podmioty, które byłyby zainteresowane świadczeniem usług w ramach innego modelu działalności gospodarczej i byłyby w stanie świadczyć takie usługi.
- (7) Wstępny wniosek Komisji odnosił się do tego, że umowy przedsiębiorstwa DaimlerChrysler na udostępnianie informacji technicznych niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami nie odpowiadały ich potrzebom ani w dziedzinie zakresu dostępnych informacji, ani ich dostępności oraz do faktu, że praktyka tego typu połączona z podobnymi praktykami innych producentów samochodów mogłaby prowadzić w efekcie do zmniejszenia się udziałów w rynku niezależnych podmiotów zajmujących się naprawami. To mogłoby z kolei spowodować poważne szkody dla konsumentów wskutek znacznego ograniczenia wyboru części zamiennych, wzrostu cen usług naprawczych, zmniejszenia liczby dostępnych warsztatów naprawczych, potencjalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa oraz braku dostępu do innowacyjnych warsztatów.
- (8) Ponadto fakt, że DaimlerChrysler najwyraźniej nie zapewnia odpowiedniego dostępu do informacji technicznych niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami, może doprowadzić do tego, że zastosowanie zwolnienia na mocy rozporządzenia (WE) nr 1400/2002 w odniesieniu do umów z partnerami usług posprzedażnych będzie niemożliwe, gdyż zgodnie z art. 4 ust. 2 tego rozporządzenia zwolnienie to nie ma zastosowania, w przypadku gdy dostawca pojazdów silnikowych odmawia niezależnym podmiotom dostępu do jakichkolwiek informacji technicznych, sprzętu diagnostycznego i innego sprzętu, narzędzi, w tym odpowiedniego oprogramowania, lub szkoleń wymaganych do dokonywania napraw i przeglądów tych pojazdów silnikowych. Zgodnie z motywem 26 wspomnianego rozporządzenia warunki dostępu nie mogą być różne dla podmiotów autoryzowanych i niezależnych.
- (9) Wreszcie Komisja przyjęła wstępnie stanowisko, że w związku z brakiem dostępu do informacji technicznych dotyczących napraw, jest mało prawdopodobne, aby przepisy art. 81 ust. 3 Traktatu WE miały zastosowanie w przypadku umów zawartych przez przedsiębiorstwo DaimlerChrysler z jego autoryzowanymi podmiotami zajmującymi się naprawami.
- (10) W dniu 14 lutego 2007 r. przedsiębiorstwo DaimlerChrysler zaproponowało Komisji podjęcie zobowiązań uwzględniających zawarte we wstępnej ocenie obawy dotyczące naruszenia zasad konkurencji.
- (11) Zgodnie z powyższymi zobowiązaniami zakres wymaganej informacji określałaby zasada polegająca na zakazie wprowadzania dyskryminacji niezależnych podmiotów zajmujących się naprawami względem autoryzowanych podmiotów. W świetle powyższej zasady przedsiębiorstwo DaimlerChrysler zapewni również niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami dostęp do wszelkich informacji technicznych, narzędzi, wyposażenia, oprogramowania i szkoleń niezbędnych do dokonywania napraw i przeglądów pojazdów produkowanych przez to przedsiębiorstwo, które są udostępniane przez DaimlerChrysler – lub w jego imieniu – wszystkim autoryzowanym podmiotom zajmującym się naprawami i/lub niezależnym importerom marek Mercedes-Benz i Smart w każdym państwie członkowskim Unii Europejskiej.
- (12) Wspomniane zobowiązania precyzują, że w rozumieniu art. 4 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1400/2002 „informacje techniczne” obejmują wszystkie informacje udostępnione autoryzowanym podmiotom zajmującym się naprawami w celu dokonywania napraw i przeglądów pojazdów silnikowych 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 zalecanych przez przedsiębiorstwo DaimlerChrysler, sposoby identyfikacji pojazdów, katalogi części zamiennych, rozwiązania praktyczne wynikające z konkretnych doświadczeń i odnoszące się do problemów pojawiających się zazwyczaj w danym modelu lub w danej serii, przypomnienia oraz inne zawiadomienia zawierające wykaz napraw, które mogą być świadczone bezpłatnie w ramach autoryzowanej sieci naprawczej.
- (13) 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.
- (14) Zobowiązania są wiążące dla przedsiębiorstwa DaimlerChrysler i powiązanych z nim przedsiębiorstw, nie są jednak bezpośrednio wiążące dla niezależnych importerów marek Mercedes-Benz i Smart. Przedsiębiorstwo DaimlerChrysler zgodziło się zatem, że w państwach członkowskich, w których za pośrednictwem sieci niezależnych importerów prowadzi ono dystrybucję pojazdów marki Mercedes-Benz i/lub Smart, podejmie wysiłki na rzecz zobowiązania tych przedsiębiorstw w formie umowy do udostępnienia niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami bezpłatnie i w sposób niedyskryminujący, za pośrednictwem ich krajowych komercyjnych stron internetowych, 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.

- (15) Zgodnie z motywem 26 rozporządzenia (WE) nr 1400/2002, przedsiębiorstwo DaimlerChrysler nie musi dostarczać niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami informacji technicznych, które umożliwiłyby osobie trzeciej obejście lub wyłączenie pokładowych urządzeń antywłamaniowych i/lub ponowne wzorcowanie⁽¹⁾ urządzeń elektronicznych lub ingerencję w urządzenia ograniczające moc pojazdu. Podobnie jak w przypadku każdego innego wyjątku w prawie UE, motyw 26 należy interpretować w sposób ścisły. Zgodnie ze zobowiązaniami, w przypadku gdy DaimlerChrysler powoła się na ten wyjątek jako powód odmowy ujawnienia niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami jakichkolwiek informacji technicznych, zobowiązał się on do ograniczenia nieuwjawionych informacji jedynie do tych, wymaganych do zapewnienia ochrony, o której mowa w motywie 26, a brak tych informacji nie uniemożliwi niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami prowadzenia działań innych niż wymienione w motywie 26, w tym prac przy takich urządzeniach, jak moduły elektronicznego sterowania silnikiem, poduszki powietrzne, napinacze pasów bezpieczeństwa lub elementy zamka centralnego.
- (16) Artykuł 4 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1400/2002 stanowi, że informacje techniczne muszą być udostępnione na potrzeby niezależnych podmiotów zajmujących się naprawami w sposób proporcjonalny. Oznacza to ujawnienie informacji oraz ustalenie ceny przy uwzględnieniu zakresu wykorzystania informacji przez niezależne podmioty zajmujące się naprawami.
- (17) Zgodnie z tą zasadą zobowiązania określają, że 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 części informacji technicznych 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 bezzwłocznie i nieodpłatnie niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami poprzez zamieszczenie ich na swojej komercyjnej stronie internetowej w przedmiotowym państwie członkowskim.
- (18) Ponadto DaimlerChrysler zadba, aby stronę można było zawsze łatwo odnaleźć oraz, aby 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 wersja językowa została bezzwłocznie zamieszczona na stronie internetowej TI.
- (19) 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 proporcjonalny podział opłaty za dostęp do części serwisu „WIS net” na raty miesięczne, tygodniowe, dzienne oraz godzinne w wysokości odpowiednio 180 EUR, 70 EUR, 20 EUR i 4 EUR. DaimlerChrysler zobowiązuje się do utrzymania wymienionej struktury opłat za dostęp oraz niepodnoszenia cen powyżej poziomu średniej stopy inflacji wewnątrz UE przez cały okres ważności zobowiązań.
- (20) 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.
- (21) 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 przestrzegania których 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 narusza prawa do wniesienia sprawy do właściwego sądu krajowego.
- (22) Niniejszą decyzją stwierdza się, że w świetle omówionych powyżej zobowiązań nie ma już podstaw do podjęcia przez Komisję działań. Zobowiązania będą wiążące od dnia 31 maja 2010 r.
- (23) Na posiedzeniu w dniu 9 lipca 2007 r. Komitet Doradczy ds. Praktyk Ograniczających Konkurencję i Pozycji Dominującej wydał przychylną opinię.

⁽¹⁾ To jest zmianę ustawień fabrycznych w jednostkach sterowania elektronicznego w sposób niezalecany przez DaimlerChrysler.