

# KOMISJA

## DECYZJA KOMISJI

z dnia 13 września 2007 r.

w sprawie postępowania zgodnie z art. 81 Traktatu WE

(Sprawa COMP/E-2/39.143 – Opel)

(notyfikowana jako dokument nr C(2007) 4277)

(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)

(2007/836/WE)

- (1) Niniejsza decyzja przyjęta zgodnie z art. 9 ust. 1 rozporządzenia 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<sup>(1)</sup> skierowana jest do przedsiębiorstwa General Motors Europe (zwanego dalej „GME”) i dotyczy udostępnienia informacji technicznych związanych z naprawami pojazdów marek Opel i Vauxhall.
- (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 którejkolwiek 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 procedurę i przesłała przedsiębiorstwu GME wstępną ocenę zawierającą stanowisko, 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 z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze motoryzacyjnym<sup>(2)</sup>, przedsiębiorstwo GME nie udostępniało pewnych kategorii informacji technicznych związanych z naprawami. Ponadto w chwili wszczęcia przez Komisję postępowania wyjaśniającego, przedsiębiorstwo GME 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 przedsiębiorstwo GME poprawiło dostępność swoich informacji technicznych w toku postępowania wyjaśniającego Komisji, to jednak informacje udostępnione niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami zdawały się pozostawać nadal niekompletne.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 1 z 4.1.2003, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 411/2004, Dz.U. L 68 z 6.3.2004, str. 1.

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

- (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 Opel i Vauxhall posiadały bardzo dużą część udziałów w rynku w odniesieniu do pierwszego z wymienionych rynków, podczas gdy na drugim z nich przedsiębiorstwo GME było jedynym dostawcą zdolnym do zaoferowania wszystkich informacji technicznych potrzebnych podmiotom zajmującym się naprawami pojazdów marek Opel/Vauxhall.
- (6) Zasadniczo umowy zawarte przez przedsiębiorstwo GME 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 GME 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 GME 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 GME 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) 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 GME z autoryzowanymi podmiotami zajmującymi się naprawami.
- (10) W dniu 9 lutego 2007 r. przedsiębiorstwo GME zaproponowało Komisji zobowiązania uwzględniające zawarte we wstępnej ocenie obawy dotyczące zasad konkurencji.
- (11) Zgodnie z powyższymi zobowiązaniami zakres wymaganych informacji określałaby zasada polegająca na zakazie wprowadzania dyskryminacji niezależnych podmiotów zajmującymi się naprawami względem autoryzowanych podmiotów. W świetle powyższej zasady przedsiębiorstwo GME 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 Opel/Vauxhall, które są udostępniane przez GME lub w jego imieniu wszystkim autoryzowanym podmiotom zajmującym się naprawami 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 marki Opel/Vauxhall. 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 GME, 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, 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) Motyw 26 wspomnianego rozporządzenia jasno określa, że art. 4 ust. 2 nie wymaga od GME dostarczania niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami informacji technicznych, które umożliwiłyby osobie trzeciej obejście lub unieszkodliwienie pokładowych urządzeń antywłamaniowych i/lub przekalibrowanie<sup>(1)</sup> urządzeń elektronicznych lub manipulowanie w urządzeniach, które pozwalają na ograniczenie prędkości pojazdu lub innych parametrów związanych z wydajnością pojazdu. GME zobowiązuje się jednak umożliwić niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami nieograniczony dostęp do tego typu informacji, pod warunkiem że uzyskają one stosowne świadectwo ukończenia szkolenia wydane przez GME<sup>(2)</sup>. Świadectwo takie zostanie niezwłocznie wydane niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami pod warunkiem ukończenia szkolenia.

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

(2) Opłaty za świadectwo ukończenia szkolenia będą jednakowe dla autoryzowanych i niezależnych podmiotów zajmujących się naprawami, a przedsiębiorstwo GME zobowiązuje się do utrzymania ich na tym samym poziomie przez cały okres obowiązywania zobowiązań. Szkolenie będzie się składać z: (i) dwudniowego szkolenia prowadzonego przez instruktora (koszt pomiędzy 115 EUR a 230 EUR za dzień, w zależności od rynku krajowego); oraz (ii) jednodniowego szkolenia internetowego Tech2 (koszt pomiędzy 30 EUR a 50 EUR za dzień, także w zależności od danego rynku krajowego). Szkolenie będzie prowadzone przez GM Academy.

- (15) W przypadku gdy w przyszłości przedsiębiorstwo GME powoła się na wyjątek w motywie 26 jako powód odmowy ujawnienia niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami konkretnych informacji technicznych, spoczywać będzie na nim obowiązek zadbania, aby nieujawnione informacje ograniczały się jedynie do tych wymaganych do zapewnienia ochrony, o której mowa w motywie 26, a brak tych informacji nie uniemożliwił niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami prowadzenia działań innych niż wymienione w motywie 26, w tym prac przy takich urządzeniach jak moduł elektronicznego sterowania silnikiem, poduszki powietrzne, napinacze pasów bezpieczeństwa lub elementy zamku 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 uwolnienie informacji oraz cenę uwzględniającą zakres wykorzystania informacji przez niezależne podmioty.
- (17) Zgodnie z tą zasadą zobowiązania określają, że GME 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 GME zadba, aby strona była łatwa do zlokalizowania oraz udostępniała nieprzerwanie informacje techniczne w sposób równie skuteczny, jak ma to miejsce wobec członków autoryzowanej sieci Opel/Vauxhall. W przypadku gdy GME lub inne przedsiębiorstwo działające w jego imieniu udostępni autoryzowanym podmiotom zajmującym się naprawami informację techniczną w danym języku UE, GME zadba, aby ta informacja w wersji językowej, o której mowa, została bezzwłocznie zamieszczona na stronie internetowej TI.
- (18) W odniesieniu do elektronicznego katalogu części zamiennych, który nie jest obecnie dostępny na stronie internetowej TI, przyjmie się, że przedsiębiorstwo GME wypełniło zobowiązania w tym zakresie, o ile informacje te zostaną zamieszczone na stronie TI do dnia 31 grudnia 2007 r. W ramach rozwiązania tymczasowego katalog ten będzie dostępny w centrum obsługi telefonicznej GME, które na wniosek niezależnych podmiotów zajmujących się naprawami niezwłocznie przefaksuje żądane strony w wybranej wersji językowej, spośród wersji dostępnych dla autoryzowanych podmiotów zajmujących się naprawami. Usługa ta będzie świadczona odpłatnie, jej cena wyniesie 1 EUR za stronę (+ opłata manipulacyjna w wysokości 3,9 %), a w stosunku do połączeń obowiązywać będzie cennik lokalnych połączeń telefonicznych.
- (19) W odniesieniu do schematów instalacji elektrycznych, GME zamieści na stronie internetowej TI wszystkie te schematy, które są sporządzone lub zapisane w postaci cyfrowej i przeznaczone do wykorzystania przez autoryzowane podmioty zajmujące się naprawami pojazdów marki Opel/Vauxhall na terenie UE. Pozostałe schematy, które odnoszą się do niektórych modeli<sup>(1)</sup> wprowadzonych na rynek po dniu 1 stycznia 1997 r. i nie są zapisane w postaci cyfrowej, będą dostępne dla niezależnych podmiotów zajmujących się naprawami za pośrednictwem centrum obsługi telefonicznej GME. Centrum to będzie udzielać informacji we wszystkich językach, na które jest zapotrzebowanie, aby uniknąć bezpośredniej lub pośredniej dyskryminacji pomiędzy niezależnymi i autoryzowanymi przez Opel/Vauxhall podmiotami zajmującymi się naprawami, przy uwzględnieniu warunków, na podstawie których autoryzowane podmioty zajmujące się naprawami uzyskują dostęp do schematów instalacji elektrycznych. Schematy instalacji elektrycznych będą udostępniane bezzwłocznie faksem w najmniejszych pakietach, jakich przeciętny niezależny podmiot zajmujący się naprawami potrzebuje do wykonania naprawy i na tych samych warunkach, na jakich są udostępniane autoryzowanym podmiotom zajmującym się naprawami pojazdów marki Opel/Vauxhall. GME zobowiązuje się do utrzymania warunków mających obecnie zastosowanie do schematów instalacji elektrycznych zapisanych w sposób niecyfrowy przez cały okres obowiązywania zobowiązań.
- (20) W odniesieniu do dostępu do strony internetowej TI, przedsiębiorstwo GME wyraziło zgodę na podział opłaty z tego tytułu na opłaty godzinne, dzienne, tygodniowe, miesięczne oraz roczne w wysokości odpowiednio 4 EUR, 30 EUR, 100 EUR i 3 700 EUR. Przy pierwszym dostępie do strony internetowej TI pobierana będzie jednorazowa opłata w wysokości 15 EUR, powiększona o 3,9 % z tytułu opłaty manipulacyjnej. Pobranie oprogramowania diagnostyczno-testującego Tech1/Tech2 SWDL będzie możliwe w ramach rocznego abonamentu za dostęp do strony internetowej TI lub jednorazowej miesięcznej opłaty abonamentowej w wysokości 100 EUR. GME zobowiązuje się do utrzymania wymienionej struktury opłat za dostęp oraz niepodnoszenia cen powyżej poziomu średniej stopy inflacji wewnątrz UE przez cały okres ważności zobowiązań.
- (21) Zobowiązania podjęte przez GME pozostają bez uszczerbku dla jakiegokolwiek obecnego lub przyszłego wymogu ustanowionego prawem wspólnotowym lub krajowym, które może rozszerzyć zakres informacji technicznych, które GME ma dostarczać niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami i/lub może ustalić bardziej korzystne sposoby przekazywania tych informacji.
- (22) W celu rozpatrzenia skargi wniesionej przez niezależny podmiot zajmujący się naprawami w sprawie dostępu do informacji technicznych, GME ustanowi własnego „rzecznika praw podmiotów niezależnych”. Po otrzymaniu skargi wniesionej przez niezależny podmiot zajmujący się naprawami, „rzecznik praw podmiotów niezależnych” GME prześle niezależnemu podmiotowi zajmującemu się naprawami odpowiedź GME w czasie nieprzekraczającym trzech tygodni od otrzymania pełnej dokumentacji. W przypadku gdy strona skarżąca nie akceptuje odpowiedzi GME, przedsiębiorstwo to w celu rozstrzygnięcia sporów dotyczących udostępniania informacji technicznych wyrazi zgodę na zastosowanie procedury arbitrażowej, przy czym każda ze stron może wyznaczyć jednego eksperta, który wspólnie z drugim ekspertem może podjąć decyzję o wyznaczeniu trzeciego eksperta. Miejszem arbitrażu będzie państwo członkowskie, w którym strona skarżąca ma zarejestrowaną siedzibę. Językiem procedury arbitrażowej będzie język urzędowy państwa, w którym arbitraż ma miejsce. Arbitraż nie narusza prawa do wniesienia sprawy do właściwego sądu krajowego.

<sup>(1)</sup> Jedynie dwa z tych modeli (Agila i Movano) są nadal produkowane. Dla obu z nich schematy instalacji elektrycznych dotyczące wersji tych modeli wprowadzonych na rynek po 2002 r. są dostępne na stronie internetowej TI. Jedynie modele, dla których schematy instalacji elektrycznych są dostępne jedynie za pośrednictwem centrum obsługi telefonicznej GME (Arena i Sintra), przestały być produkowane odpowiednio w 1999 r. i 2001 r. W przypadku pozostałych modeli strona internetowa TI zawiera schematy instalacji elektrycznych dla wersji wprowadzonych na rynek od 2002 r. (Astra-G, Frontera-B, Zafira-A) lub od 2003 r. (Speedster).

- 
- (23) Niniejszą decyzją stwierdza się, że w świetle omówionych powyżej zobowiązań nie ma już podstaw do podjęcia przez Komisję działań. Zobowiązania będą wiążące do dnia 31 maja 2010 r.
- (24) Na posiedzeniu w dniu 9 lipca 2007 r. Komitet Doradczy ds. Praktyk Ograniczających Konkurencję i Pozycji Dominującej wydał przychylną opinię.
-