

## A VERSENYPOLITIKA VÉGREHAJTÁSÁRA VONATKOZÓ ELJÁRÁSOK

## BIZOTTSÁG

Az 1/2003/EK tanácsi rendelet 27. cikkének (4) bekezdése értelmében közzétett közlemény a  
COMP/39.140 – DaimlerChrysler ügyben

(2007/C 66/08)

## 1. BEVEZETÉS

Az 1/2003/EK tanácsi rendelet 9. cikke <sup>(1)</sup> szerint ha a Bizottság olyan határozatot szándékozik elfogadni, amely a jogsértés befejezését írja elő, és az érintett vállalkozások olyan vállalásokat ajánlanak fel, hogy a Bizottság által számukra az előzetes értékelésben kifejezett elvárásoknak eleget tesznek, a Bizottság határozatával ezeket a vállalásokat a vállalkozások számára kötelezővé teheti. Az ilyen határozat határozott időre fogadható el és azt mondja ki, hogy a Bizottság részéről nincsen szükség intézkedésre. Ugyanazon rendelet 27. cikkének (4) bekezdése szerint a Bizottság nyilvánosságra hoz egy tömör összefoglalót az ügyről és a kötelezettségvállalások fő tartalmáról. Az érdekelt felek észrevételeiket a Bizottság által meghatározott határidőn belül nyújthatják be.

## 2. AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

A szóban forgó ügy a DaimlerChrysler által a független javítóműhelyek rendelkezésére bocsátott Mercedes-Benz és Smart márkákra vonatkozó műszaki javítási információkkal kapcsolatos. A Bizottság által folytatott vizsgálat kimutatta, hogy a DaimlerChrysler jóval a 1400/2002/EK bizottsági rendeletben <sup>(2)</sup> meghatározott átmeneti időszak lejártával sem tette közzé a műszaki javítási információk bizonyos fajtáit. Ezen felül a bizottsági vizsgálat elindításának időpontjáig a DaimlerChrysler nem hozott létre olyan hatékony rendszert sem, amely lehetővé tenné a független javítóműhelyek számára, hogy szabadon hozzáférhessenek a műszaki javítási információkhoz. Annak ellenére, hogy a DaimlerChrysler a bizottsági vizsgálat ideje alatt javított a műszaki információk hozzáférhetőségén, nevezetesen egy erre a célra tervezett weboldal (a továbbiakban: TI-honlap) 2005. júniusi létrehozásával, a független javítóműhelyek számára láthatólag még mindig nem volt elérhető az összes információ.

A Bizottság 2006 decemberében elindította az eljárást és megküldte a DaimlerChryslernek az előzetes értékelést, amelyben előzetes véleményként megállapítja, hogy kétségek merültek fel azzal kapcsolatban, hogy a DaimlerChryslernek a Mercedes-Benz és Smart márkákkal foglalkozó, értékesítés utáni szolgáltatást nyújtó partnereivel kötött megállapodásai összegegyeztetetők-e az EK-Szerződés 81. cikkének (1) bekezdésével.

<sup>(1)</sup> HL L 1., 2003.1.4., 1. o.

<sup>(2)</sup> HL L 203., 2002.8.1., 30. o.

A szolgáltatási és alkatrész-forgalmazási megállapodások a Mercedes-Benz és a Smart szerződéses hálózataitól lényegében megkövetelik, hogy a márkával kapcsolatos javítási szolgáltatások teljes körét biztosítsák, a más és/vagy célirányosabb szolgáltatást nyújtani kívánó vállalkozásokat, valamint az önálló alkatrész-nagykereskedőket pedig kizárják. A Bizottság aggályosnak találta, hogy az ilyen megállapodásokból eredő kedvezőtlen hatásokat még fokozhatja, hogy a DaimlerChrysler a független javítóműhelyek számára nem biztosít megfelelő hozzáférést a műszaki információkhoz. A Bizottság előzetes értékelése alapján úgy tűnik, a fent említett gyakorlat hozzájárult ahhoz, hogy romlott a független javítóműhelyek piaci helyzete, ami a független alkatrész-nagykereskedők piacának zsugorodásához vezethetett, valamint a fogyasztóknak is jelentős károkat okozhatott az alkatrész-választék jelentős csökkenése, a javítási szolgáltatások árainak emelkedése, a javító létesítmények választékának csökkenése, az esetleg felmerülő biztonsági problémák és az innovatív javítóműhelyekhez való hozzáférés hiánya folytán.

Ezen felül amiatt, hogy a DaimlerChrysler állítólag nem biztosít a független javítóműhelyeknek megfelelő hozzáférést a műszaki információkhoz, úgy tűnik, az értékesítés utáni szolgáltatást nyújtó partnereivel kötött megállapodások esetében nem lehet élni az 1400/2002/EK rendeletben biztosított mentességgel, hiszen a rendelet 4. cikkének (2) bekezdése szerint a rendeletben biztosított mentesség nem alkalmazható azokban az esetekben, ahol a gépjárművek szállítói megtagadják a független piaci szereplőktől a hozzáférést bármilyen, az érintett gépjárművek karbantartásához és javításához szükséges műszaki információhoz, diagnosztikai vagy egyéb felszereléshez, szerszámhoz – beleértve a vonatkozó szoftvereket –, valamint kéréshez.

Végezetül a Bizottság arra az előzetes véleményre jutott, hogy – a műszaki javítási információkhoz való hozzáférés hiánya folytán – a DaimlerChrysler és a szerződéses javítóműhelyei között kötött megállapodások esetében valószínűleg nem lehet élni a 81. cikk (3) bekezdésében foglalt rendelkezéssel. Lényegében úgy tűnik, a szerződéses javítóműhelyek kiválasztott hálózatának működésétől várható hatékonyságnövelés nem ellensúlyozta a versenyre gyakorolt jelentős kedvezőtlen hatásokat, amelyek abból erednek, hogy a független piaci szereplőknek nem biztosítanak megfelelő hozzáférést a márkával kapcsolatos műszaki javítási információkhoz, illetve ennek folyományaként abból, hogy a DaimlerChrysler szerződéses hálózatai védve vannak a független javítási ágazat által gyakorolt versenykényszerrel.

### 3. A FELAJÁNLOTT VÁLLALÁSOK LÉNYEGE

A DaimlerChrysler kötelezettségvállalásokat ajánlott fel a Bizottságnak, hogy eleget tegyen az előzetes értékelésben kifejtett, versennyel kapcsolatos elvárásoknak. Javasolja, hogy a fenti kötelezettségvállalások 2010. május 31-ig maradjanak hatályban. A kötelezettségvállalások tömör összefoglalója az alábbiakban olvasható, továbbá a kötelezettségvállalások megjelentek angol nyelven a Versenypolitikai Főigazgatóság honlapján: [http://ec.europa.eu/comm/competition/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html).

#### 3.1. A rendelkezésre bocsátandó műszaki információk

A rendelkezésre bocsátandó információk körét a független és a szerződéses javítóműhelyek közötti hátrányos megkülönböztetés tilalmának elve határozza meg. Ennek fényében, a DaimlerChrysler biztosítja, hogy az általa szállított gépjárművek javításához és karbantartásához szükséges valamennyi műszaki információt, szerszámot, berendezést, szoftvert és képzést, amelyet a Mercedes-Benz és a Smart szerződéses gépjárműjavítói, és/vagy bármely EU-tagállamban működő független importőri rendelkezésére bocsát, a DaimlerChrysler saját maga vagy az ő nevében más a független gépjárműjavítók számára is elérhetővé tesz.

A „műszaki információk” körébe az 1400/2002/EK rendelet 4. cikkének (2) bekezdése értelmében beletartozik minden olyan információ, amelyet a Mercedes-Benz és Smart gépjárművek javításához és karbantartásához a szerződéses javítóműhelyek rendelkezésére bocsátanak. Ide sorolhatók például – a frissítésekkel együtt – azon szoftverek, hibakódok és egyéb paraméterek, amelyek a DaimlerChrysler által javasolt beállítások kezdeti elvégzésekor és visszaállításakor szükségesek az elektronikus vezérlőegységek (ECU-k) működtetéséhez, a gépjármű-azonosító módszerek, az alkatrész-katalógusok, a gyakorlati tapasztalatból származó, jellemzően egy adott típust vagy gyártási tételt érintő problémákra kidolgozott megoldások, valamint a visszahívásról és egyéb, a szerződéses javítóhálózaton belül történés nélkül elvégezhető javításokról szóló értesítések.

A szerszámokhoz való hozzáférés magában foglalja a hozzáférést az elektronikus diagnosztikai és egyéb, javításhoz szükséges szerszámokhoz és a hozzáférés tartozó, rendszeresen frissített szoftverekhez, valamint a fenti szerszámokhoz kapcsolódó, értékesítés utáni szolgáltatásokhoz.

A javasolt kötelezettségvállalások a DaimlerChrysler és a hozzá kapcsolódó vállalkozások számára kötelező érvényűek, a Mercedes-Benz és Smart márkák független importőrei számára azonban közvetlenül nem kötelezőek.

A DaimlerChrysler tehát beleegyezését adta, hogy azokban a tagállamokban, ahol független importőrökön keresztül értékesíti a Mercedes-Benz és/ vagy Smart gépjárműveket, mindent megtesz annak érdekében, hogy az említett vállalkozásokat szerződés útján kötelezze arra, hogy azok a nemzeti kereskedelmi honlapokon a független javítóműhelyek számára ingyenesen és megkülönböztetéstől mentesen elérhetővé tegyenek bármely olyan információt – vagy az adott információ bizonyos nyelvi változatát –, amelyet a kérdéses importőr az adott tagállamban működő szerződéses javítóműhelyek számára nyújtott, és amely a TI-honlapon nem áll rendelkezésre a független javítóműhelyek számára.

A rendelet (26) preambulumbekkezdése egyértelműen jelzi, hogy a DaimlerChrysler nem köteles a független javítóműhelyek rendelkezésére bocsátani olyan műszaki információkat, amelyek lehetővé tennék harmadik fél számára a fedélzeti lopásgátló

készülék megkerülését vagy hatástalanítását és/vagy az elektronikus szerkezetek újralibrálását<sup>(1)</sup>, illetve a gépjármű teljesítményét korlátozó szerkezetek szakszerűtlen kezelését. Mint minden uniós jogszabály alóli kivétel esetében, a (26) preambulumbekkezdést is szűken kell értelmezni, és a jövőben a DaimlerChrysler a (26) preambulumbekkezdésre hivatkozna, amikor visszatartja a független javítóműhelyektől az egyes műszaki információkat, egyben rá hárul annak biztosítása is, hogy a visszatartott információk olyan mértékben legyenek korlátozva, amely megfelel a (26) preambulumbekkezdésben előírt védelemnek, továbbá arra is, hogy az említett információk hiánya ne akadályozza meg a független gépjárműjavítókat abban, hogy a (26) preambulumbekkezdésben meghatározott javítási műveletektől eltérő műveleteket is elvégezzenek, beleértve az elektronikus vezérlőegységen (ECU), a légszákon, a biztonsági öv előfeszítettségét meghatározó szerkezetet, illetve a központi zárrendszer elemein elvégzendő beavatkozásokat.

#### 3.2. A médiumok

A rendelet 4. cikkének (2) bekezdése arról rendelkezik, hogy a műszaki információkhoz való hozzáférést a független javítóműhelyek igényeivel arányosan kell biztosítani. Ez az információ szabaddá tételét és olyan árképzést von maga után, amely figyelembe veszi, milyen mértékben használják fel az információkat a független javítóműhelyek.

A DaimlerChrysler az 1996. után kibocsátott típusokra vonatkozó valamennyi műszaki információt felteszi a TI-honlapra, és biztosítja, hogy a TI-honlapon – illetve ennek jövőbeli jogutódján – az összes frissített műszaki információ folyamatosan rendelkezésre álljon. Abban az esetben azonban, ha az 1996. után kibocsátott típusokra vonatkozó egyes műszaki információ vagy azok nyelvi változatai – amelyeket a DaimlerChrysler vagy a hozzá kapcsolódó vállalkozás a szerződéses javítóműhelyek rendelkezésére bocsát – nem elérhető a TI-honlapon, úgy tekintik, hogy a DaimlerChrysler teljesítette kötelezettségvállalásait, amennyiben gondoskodik róla, hogy a kérdéses információ indokolatlan késedelem nélkül, valamint a független javítóműhelyek számára ingyenesen elérhető legyen a kereskedelmi honlapon a kérdéses tagállamban.

A DaimlerChrysler ezen túlmenően folyamatosan biztosítja, hogy a TI-honlap könnyen megtalálható legyen, és gondoskodik róla, hogy ugyanazt a teljesítményt nyújtsa, mint a szerződéses hálózatok számára nyújtott műszaki információszolgáltatás egyéb módjai. Ha a DaimlerChrysler vagy a DaimlerChrysler nevében eljáró egyéb vállalkozás a szerződéses javítóműhelyek számára valamely európai uniós nyelven elérhetővé tesz egy adott műszaki információt, a DaimlerChrysler gondoskodik róla, hogy az információ említett nyelvi változata is indokolatlan késedelem nélkül felkerüljön a TI-honlapra.

A DaimlerChrysler 1 254 EUR-ban állapította meg a TI-honlaphoz való hozzáférés díját (1 239 EUR a WIS net-ként ismert fő részhez való hozzáférés díja; az elektronikus alkatrészek katalógusának oldala ingyenes, csak évi 15 EUR adminisztratív költséget kell fizetni). Mindazonáltal a DaimlerChrysler beleegyezését adja, hogy a rendeletben lefektetett arányossági követelmény tiszteletben tartása érdekében havi, heti, napi és óránkénti időarányos lebontásban is biztosítja a hozzáférést 180 EUR, 70 EUR, 20 EUR, illetve 4 EUR díj ellenében. A DaimlerChrysler a fenti hozzáférési díjstruktúrát fenntartja, és az Európai Unión belüli átlagos inflációs rátát meghaladó mértékben nem emeli a díjakat.

<sup>(1)</sup> Azaz az ECU-k eredeti beállításainak nem a DaimlerChrysler által javasolt módon történő módosítását.

### 3.3. A minimumszabályok elve

A DaimlerChrysler kötelezettségvállalásai nem sérthetik azokat a közösségi vagy nemzeti jogban megállapított, jelenlegi vagy jövőbeli követelményeket, amelyek kiterjesztik a DaimlerChrysler által a független piaci szereplők rendelkezésére bocsátandó információk körét, és/vagy amelyek a fenti információk biztosításának kedvezőbb módozatait fektetik le.

### 3.4. Vitarendezés

Amennyiben egy független javítóműhely vagy ezek szövetsége kéri, a DaimlerChrysler vállalja, hogy a műszaki információk rendelkezésre bocsátásával kapcsolatban felmerülő viták megoldására elfogadja a választottbírói eljárást. Az említett választottbíráskodás a választottbíráskodásra vonatkozó nemzeti szabályok és az anyagi jog figyelembevételével történik, amelyekről a DaimlerChrysler szerződésben állapodott meg a szerződéses javítóműhelyekkel azon tagállamban, ahol a kérvényező fél székhelye található. A DaimlerChrysler vállalja, hogy az e szabályokra vonatkozó információkat kérésre rendelkezésre bocsátja. A választottbíró e szabályoknak megfelelően kinevezett három választottbíróból áll. A választottbírói eljárás nem érinti az illetékes nemzeti bírósághoz történő kérelem benyújtásához való jogot.

### 4. FELKÉRÉS AZ ÉSZREVÉTELEK MEGTÉTÉLÉRE

A piaci tesztelés függvényében a Bizottságnak szándékában áll az 1/2003/EK rendelet 9. cikkének (1) bekezdése értelmében elfogadni egy határozatot, amely megállapítja a fent összefoglalt és a Versenypolitikai Főigazgatóság honlapján<sup>(1)</sup> közzétett vállalatok kötelező jellegét. Az 1/2003/EK rendelet 27. cikkének (4) bekezdésével összhangban, a Bizottság felhívja az érdekelt harmadik feleket, hogy nyújtsák be észrevételeiket a javasolt kötelezettségvállalásokkal kapcsolatban. Ezen észrevételeknek a Bizottsághoz e publikáció dátumától számított egy hónapon belül be kell érkezniük. Az észrevételek a Bizottsághoz e-mailben (comp-infotech@ec.europa.eu), fax útján (fax: (32-2) 296 29 11), illetve a következő címre küldhetők meg, a COMP/39.140 – DaimlerChrysler hivatkozás feltüntetésével:

European Commission (Európai Bizottság)  
Directorate-General for Competition (Versenypolitikai Főigazgatóság)  
Antitrust Registry (Trösztellenes Hivatal)  
J-70  
B-1049 Brussels (Brüsszel)

Az eljárás során a jövőben szükségessé vagy célszerűvé válhat, hogy a kötelezettségvállalásokat felajánló felek számára rendelkezésre álljon egy összefoglaló, amely a piaci összegegyeztetetőségi vizsgálatról készült dokumentum nyilvánosságra hozatala után tett megjegyzéseket tartalmazza. Ezzel kapcsolatban kérjük, szíveskedjenek megjelölni, ha bármiféle bizalmas információt vagy üzleti titkot szerepeltetnek. A jogos kéréseket tiszteletben fogjuk tartani.

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