

BIZOTTSÁG

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2007. szeptember 13.)

az EK-Szerződés 81. cikke szerinti eljárásról

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

(az értesítés a C(2007) 4275. számú dokumentummal történt)

(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles.)

(2007/788/EK)

- (1) Az 1/2003/EK bizottsági rendelet⁽¹⁾ 9. cikkének (1) bekezdése alapján elfogadott határozat, amelynek címettje a DaimlerChrysler AG (a továbbiakban: DaimlerChrysler), a Mercedes-Benz és a Smart márkák gépjárműveinek javítására vonatkozó műszaki információk szolgáltatásával kapcsolatos.
- (2) A műszaki információk adatokat, folyamatokat és utasításokat foglalnak magukban, amelyek a gépjármű hibás/törött/használt részeinek ellenőrzéséhez, javításához és cseréjéhez, valamint egy jármű bármely részében előforduló meghibásodások kijavításához szükségesek. Ezeket hét fő típusba lehet sorolni:
- alapvető paraméterek (a járművel kapcsolatos mérhető értékek minden referenciaértékének és beállítási pontjának dokumentációja, úgymint nyomaték-beállítások, fékbeállítási mérések, hidraulikus és gumi-nyomás),
 - javítási és karbantartási műveletek szakaszainak ábrái és leírásai (szervizkézikönyv, műszaki dokumentumok, úgymint munkatervek, egy adott javítás elvégzéséhez szükséges eszközök leírása, valamint ábrák, úgymint kapcsolási rajzok vagy hidraulikák),
 - tesztelés és hibameghatározás (beleértve a diagnosztikai hiba/hibaelhárítási kódokat, szoftvereket és a járműveken előforduló hibák meghatározásához szükséges más információkat) – a legtöbb, de nem az összes, ilyen információ megtalálható a specializált elektronikus szerszámokban,
 - a járművön található elektronikus vezérlőegységek (ECU-k) újraprogramozásához, visszaállításához vagy újraindításához szükséges kódok, szoftverek és más információk. A következő típus kapcsolódik az előzőhöz abban az értelemben, hogy gyakran ugyanazt az elektronikus szerszámot használják a hibameghatározáshoz, valamint az ezek kijavításához az ECU-kön keresztül történő, szükséges kiigazítások elvégzéséhez,
 - alkatrész-információk, beleértve az alkatrész-katalógusokat kódokkal és leírásokkal együtt, valamint jármű-azonosítási módszerek (vagyis egy meghatározott járműhöz kapcsolódó adatok, amelyek lehetővé teszik a javítóműhely számára, hogy a jármű-összeszerelés során beazonosíthassa a beillesztett alkatrészek egyéni kódját, valamint az összeillő eredeti pótalkatrészek megfelelő kódját az adott jármű esetében),
 - speciális információk (visszahívási értesítés és gyakori hibákról szóló értesítés),
 - képzési anyagok.
- (3) 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 az értékesítés utáni szolgáltatást nyújtó partnereivel kötött megállapodásai összeegyeztethetők-e az EK-Szerződés 81. cikkének (1) bekezdésével.
- (4) A Bizottság előzetes értékelése alapján a DaimlerChrysler feltehetőleg jóval az 1400/2002/EK bizottsági rendeletben⁽²⁾ lefektetett átmeneti időszak lejártával sem tette közzé a műszaki javítási információk bizonyos fajtáit. A bizottsági vizsgálat elindításának időpontjáig a DaimlerChrysler nem hozott létre olyan hatáson 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: Tihonlap) 2005. júniusi létrehozásával, a független javítóműhelyek számára láthatólag még mindig nem volt elérhető az összes információ.

⁽¹⁾ A Tanács 1/2003/EK rendelete (2002. december 16.) a Szerződés 81. és 82. cikkében meghatározott versenyszabályok végrehajtásáról (HL L 1., 2003.1.4., 1. o.) A legutóbb az 1419/2006/EK rendelettel (HL L 269., 2006.9.28., 1. o.) módosított rendelet.

⁽²⁾ A Bizottság 1400/2002/EK rendelete (2002. július 31.) a Szerződés 81. cikke (3) bekezdésének a gépjármű-ágazatbeli vertikális megállapodások és összehangolt magatartások egyes csoportjaira történő alkalmazásáról (HL L 203., 2002.8.1., 30. o.). A 2003-as csatlakozási okmánnyal módosított rendelet.

- (5) Az előzetes értékelés megállapította továbbá, hogy a kérdéses gyakorlat által érintett piacok a személygépkocsikhoz kapcsolódó javítási és karbantartási szolgáltatások, valamint a javítóműhelyek számára nyújtott műszaki információk piaci voltak. Az első piac esetében a Mercedes-Benz és a Smart szerződéses hálózatai igen nagy piaci részesedéssel rendelkeztek, míg a második piac esetében a DaimlerChrysler volt az egyetlen szállító, amely az összes, a járműveit érintő műszaki információt a javítóműhelyek rendelkezésére tudta bocsátani.
- (6) A szolgáltatási és alkatrész-forgalmazási megállapodások a DaimlerChrysler szerződéses hálózataitól lényegében megkövetelik, hogy a márkával kapcsolatos javítási szolgáltatások teljes körét biztosítsák, valamint önálló alkatrész-nagykereskedőként is működjenek. 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, ezáltal kizárja azokat a cégeket, amelyek hajlandóak és képesek lennének más üzleti modell alapján nyújtani javítási szolgáltatásokat.
- (7) A Bizottság előzetes következtetése az volt, hogy a DaimlerChrysler által a független javítóműhelyeknek nyújtott műszaki információkról szóló megállapodások nem feleltek meg ez utóbbiak igényeinek, akár a rendelkezésre álló információk körét, akár annak elérhetőségét tekintve, valamint hogy az ilyen gyakorlat – más autógyártók hasonló gyakorlatával együtt – hozzájárulhatott a független javítóműhelyek piaci pozícióinak visszaeséséhez. Másfelől a fogyasztóknak is számottevő károkat okozhatott az alkatrészválaszték 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.
- (8) Ezenfelül amiatt, hogy a DaimlerChrysler láthatóan 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 képzéshez. Mint ahogy a (26) preambulumbekzdésből kiderül, a hozzáférés feltételeit illetően tilos különbséget tenni szerződéses és független piaci szereplők között.
- (9) 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.
- (10) 2007. február 14-én a DaimlerChrysler kötelezettségvállalásokat ajánlott fel a Bizottságnak, hogy eleget tegyen az előzetes értékelésben kifejtett, versennyel kapcsolatos elvárásoknak.
- (11) E kötelezettségvállalások alapján, 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 importőrjei rendelkezésére bocsát, a DaimlerChrysler saját maga – vagy az ő nevében más – a független gépjárműjavítók számára is elérhetővé tesz.
- (12) A kötelezettségvállalások meghatározzák, hogy 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 térítés nélkül elvégeztethető javításokról szóló értesítések.
- (13) A szerszámokhoz való hozzáférés magában foglalja a hozzáférést az elektronikus diagnosztikai és egyéb, javításhoz szükséges szerszámokhoz és a hozzájuk tartozó, rendszeresen frissített szoftverekhez, valamint a fenti szerszámokhoz kapcsolódó, értékesítés utáni szolgáltatásokhoz.
- (14) 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.

- (15) Az 1400/2002/EK rendelet (26) preambulumbekzdése egyértelműen jelzi, hogy a DaimlerChrysler nem köteles a független javítóműhelyek rendelkezésére bocsátani olyan műszaki információkat, amelyek lehetővé tennék harmadik fél számára a fedélzeti lopásátló készülék megkerülését vagy hatástalanítását, és/vagy az elektronikus szerkezetek újrakalibrálását⁽¹⁾, illetve a gépjármű teljesítményét korlátozó szerkezetek szakszerűtlen kezelését. Mint minden uniós jogszabály alóli kivételt, a (26) preambulumbekzdést is szűken kell értelmezni. A kötelezettségvállalások jelzik, hogy amennyiben DaimlerChrysler a jövőben a (26) preambulumbekzdésre 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) preambulumbekzdésben előírt védelemnek, továbbá arra is, hogy az említett információk hiánya ne akadályozza meg a független gépjárműjavítókat abban, hogy a (26) preambulumbekzdésben meghatározott javítási műveletektől eltérő műveleteket is elvégezhessenek, beleértve az elektronikus vezérlőegységen (ECU), a légszákon, a biztonsági öv előfeszítettségét meghatározó szerkezeten, illetve a központi zárrendszer elemein elvégzendő beavatkozásokat.
- (16) Az 1400/2002/EK rendelet 4. cikkének (2) bekezdése arról rendelkezik, hogy a műszaki információkhoz való hozzáférést a független javítóműhelyek igényeivel arányosan kell biztosítani. Ez az információ szabadrá tételét és olyan árképzést von maga után, amely figyelembe veszi, hogy milyen mértékben használják fel az információkat a független javítóműhelyek.
- (17) Ezzel az elvvel párhuzamosan a kötelezettségvállalások meghatározzák, hogy 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 elérhetőek 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.
- (18) 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.
- (19) A DaimlerChrysler 1 254 EUR-ban állapította meg a TI-honlaphoz való hozzáférés éves 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 WIS nethez való 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 a kötelezettségvállalások érvényességének ideje alatt.
- (20) 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.
- (21) Amennyiben egy független javítóműhely vagy ezek szövetsége kéri, a DaimlerChrysler vállalja, hogy a műszaki információk rendelkezésre bocsátásával kapcsolatban felmerülő viták megoldására elfogadja a választottbírósi 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 választottbírósi e szabályoknak megfelelően kinevezett három választottbíróból áll. A választottbírósi eljárás nem érinti az illetékes nemzeti bírósághoz történő kérelem benyújtásához való jogot.
- (22) A határozat úgy találja, a kötelezettségvállalások figyelembevételével a Bizottság részéről nincs szükség intézkedésre. A kötelezettségvállalások 2010. május 31-ig kötelező érvényűek.
- (23) A versenykorlátozó magatartásokkal és erőfölénnyel foglalkozó tanácsadó bizottság 2007. július 9-én kedvező véleményt adott.

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