

BIZOTTSÁG

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2007. szeptember 13.)

az EK-Szerződés 81. cikke szerinti eljárásról

(COMP/E-2/39.143 – Opel-ügy)

(az értesítés a C(2007) 4277. számú dokumentummal történt)

(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles)

(2007/836/EK)

- (1) A Szerződés 81. és 82 cikkében meghatározott versenyszabályok végrehajtásáról szóló, 2002. december 16-i 1/2003/EK tanácsi rendelet⁽¹⁾ 9. cikkének (1) bekezdése alapján elfogadott határozat, amelynek címzettje a General Motors Europe (a továbbiakban: GME), az Opel és a Vauxhall márkák járműveinek 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 nyomatékbeállítások, fékbeállítási mérések, hidraulikus és guminyomás),
 - javítási és karbantartási műveletek szakaszainak ábrái és leírásai (szervizkézikönyv, műszaki dokumentumok, úgymint munkaterv, 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 eszközökben,
 - 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 járműazonosítási 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 GME-nek az előzetes értékelést, amelyben előzetes véleményként megállapítja, hogy kétségek merültek fel azzal kapcsolatban, hogy a GME-nek az értékesítés utáni szolgáltatást nyújtó partnereivel kötött megállapodásai összeegyeztethetők-e az EK-Szerződés 81. cikkének (1) bekezdésével.
- (4) A Bizottság előzetes értékelése alapján a GME feltehetőleg jóval a Szerződés 81. cikke (3) bekezdésének a gépjármű-ágazatbeli vertikális megállapodások és összehangolt magatartások egyes csoportjaira történő alkalmazásáról szóló, 2002. július 31-i 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 GME 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 GME a bizottsági vizsgálat ideje alatt javított a műszaki információk hozzáférhetőségén, a független javítóműhelyek számára még mindig nem volt elérhető az összes információ.

⁽¹⁾ HL L 1., 2003.1.4., 1. o. A legutóbb a 411/2004/EK rendelettel (HL L 68., 2004.3.6., 1. o.) módosított rendelet.

⁽²⁾ HL L 203., 2002.8.1., 30. o.

- (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 az Opel/Vauxhall szerződéses hálózatai igen nagy piaci részesedéssel rendelkeztek, míg a második piac esetében a GME volt az egyetlen szállító, amely az Opel/Vauxhall járműveket érintő valamennyi műszaki információt a javítóműhelyek rendelkezésére tudta bocsátani.
- (6) A szolgáltatási és alkatrész-forgalmazási megállapodások a GME 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 GME a független javítóműhelyek számára nem biztosít megfelelő hozzáférést a műszaki információkhoz, ezáltal kizárja azokat a cégeket, amelyek hajlandók és képesek lennének más üzleti modell alapján nyújtani javítási szolgáltatásokat.
- (7) A Bizottság előzetes következtetése az volt, hogy a GME által a független javítóműhelyeknek nyújtott műszaki információkról szóló megállapodások nem feleltek meg az 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 GME 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) preambulumbekendésből 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 GME és szerződéses javítóműhelyei között kötött megállapodások esetében valószínűleg nem lehet élni a 81. cikk (3) bekezdésében lefektetett kedvezményekkel sem.
- (10) 2007. február 9-én a GME 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 tilomának elve határozza meg. Ennek fényében, a GME biztosítja, hogy az Opel/Vauxhall gépjárművek javításához és karbantartásához szükséges valamennyi műszaki információt, szerszámot, berendezést, szoftvert és képzést, amelyet bármely EU-tagállamban működő szerződéses gépjárműjavítói rendelkezésére bocsát, a GME 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 az Opel/Vauxhall járművek javításához és karbantartásához az Opel/Vauxhall szerződéses javítóműhelyek rendelkezésére bocsátanak. Ide sorolhatók például – a frissítésekkel együtt – azon szoftverek, hibakódok és egyéb paraméterek, amelyek a GME 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 elvegeztethető 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 rendelet (26) preambulumbekendése egyértelműen jelzi, hogy a GME 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⁽¹⁾, illetve a gépjármű teljesítményét korlátozó szerkezetek szakszerűtlen kezelését. Ennek ellenére a GME kötelezettséget vállal arra, hogy a független javítóműhelyek számára korlátlan hozzáférést biztosít az ilyen típusú információkhoz, feltéve, hogy e független javítóműhelyek megszerzik a vonatkozó GME képzési bizonyítványt⁽²⁾. Az ilyen bizonyítványt a képzés sikeres befejezése után késedelem nélkül kiállítják a független javítóműhelyek számára.

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

⁽²⁾ A képzési bizonyítvány díja azonos mind a szerződéses, mind a független javítóműhelyek számára, valamint a GME kötelezettséget vállal arra, hogy a kötelezettségvállalások érvényességének ideje alatt a díjakat ugyanazon a szinten tartja. A képzés a következőkből áll: i. kétnapos, oktató által vezetett képzés (amelynek díja napi 115 EUR és 230 EUR között mozog a nemzeti piacoktól függően); és ii. egynapos, Tech2 internetalapú képzés (amelynek díja 30 EUR és 50 EUR között mozog, szintén a kérdéses nemzeti piactól függően). A képzéseket a GM Academy tartja.

- (15) Ha a jövőben a GME 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 elvégezzenek, beleértve az elektronikus vezérlőegységen (ECU), a légszákon, a biztonsági öv előfeszítésségét 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 szabaddá 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 GME 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. A GME ezen túlmenően folyamatosan biztosítja, hogy a honlap könnyen megtalálható legyen, és gondoskodik róla, hogy ugyanazt a teljesítményt nyújtsa, mint az Opel/Vauxhall szerződéses hálózatok számára nyújtott műszaki információszolgáltatás egyéb módjai. Ha a GME vagy a GME nevében eljáró egyéb vállalkozás a szerződéses javítóműhelyek számára valamely európai uniós nyelven elérhetővé tesz egy adott műszaki információt, a GME gondoskodik róla, hogy az információ említett nyelvi változata haladéktalanul felkerüljön a TI-honlapra is.
- (18) A TI-honlapon jelenleg nem elérhető elektronikus alkatrész-katalógust illetően úgy tekintik, hogy a GME teljesítette kötelezettségvállalásait, amennyiben 2007. december 31-ig megjelenteti ezt az információt a TI-honlapon. Rövid távú megoldásként a katalógus elérhető a GME telefoninformációs szolgálatán keresztül, amely kérésre késedelem nélkül a független javítóműhelyek rendelkezésre bocsátja fax útján a kért oldalakat bármely olyan nyelven, amelyen a katalógus a szerződéses javítóműhelyek rendelkezésére áll. Ez a szolgáltatás oldalanként 1 EUR (+ 3,9 % kezelési díj) illeték ellenében áll rendelkezésre, továbbá a hívásért a helyi telefondíj fizetendő.
- (19) A kapcsolási rajzokat illetően, a GME felteszi TI-honlapjára az EU területén működő Opel/Vauxhall szerződéses javítóműhely általi használatra szánt valamennyi olyan kapcsolási rajzot, amelyet digitális formában hoztak létre vagy digitális formátumra alakítottak át. A fennmaradó rajzok, amelyek egyes 1997. január 1. után kibocsátott modellekhez ⁽¹⁾ kapcsolódnak és nem léteznek digitális formában, a független javítóműhelyek számára a GME telefoninformációs szolgálatán keresztül lesznek elérhetőek. A telefoninformációs szolgálatok valamennyi szükséges nyelven működnek annak elkerülése érdekében, hogy a független és a szerződéses Opel/Vauxhall javítóműhelyeket közvetett vagy közvetlen módon hátrányosan megkülönböztessék, figyelembe véve, milyen feltételekkel jutnak hozzá az ilyen szerződéses javítóműhelyek a kapcsolási rajzokhoz. A kapcsolási rajzokat az Opel/Vauxhall szerződéses javítóműhelyek esetéleg megegyező módon, késedelem nélkül fax útján bocsátják rendelkezésre azon minimális információk formájában, amelyek az átlagos független javítóműhely számára a javítás elvégzéséhez szükségesek. A GME kötelezettséget vállal arra, hogy a kötelezettségvállalások érvényességének ideje alatt fenntartja azokat a feltételeket, amelyek a nem digitalizált kapcsolási rajzok esetében jelenleg alkalmazandók.
- (20) Ami a TI-honlapot illeti, a GME beleegyezik abba, hogy óránkénti, napi, heti, havi és évi időarányos lebontásban biztosítja a hozzáférést 4 EUR, 30 EUR, 100 EUR, 300 EUR és 3 700 EUR díj ellenében. A TI-honlaphoz való első hozzáféréskor 15 EUR-s egyszeri regisztrációs díjat + 3,9 % kezelési díjat kell fizetni. A Tech1/Tech2 SWDL (diagnosztikai berendezés letölthető szoftvere) rendelkezésre áll a TI-honlap éves előfizetésén keresztül, illetve 100 EUR-s havi előfizetési díj ellenében. A GME a fenti hozzáférési díjstruktúrát fenntartja, és az Európai Unión belüli átlagos inflációs rátát meghaladó mértékben nem emeli a díjakat a kötelezettségvállalások érvényességének ideje alatt.
- (21) A GME kötelezettségvállalásai nem sérthetik azokat a közösségi vagy nemzeti jogban megállapított, jelenlegi vagy jövőbeli követelményeket, amelyek kiterjesztik a GME által a független piaci szereplők rendelkezésére bocsátandó információk körét, és/vagy amelyek a fenti információk biztosításának kedvezőbb módzatait fektetik le.
- (22) Egy független javítóműhely a műszaki információk hozzáféréseivel kapcsolatos panaszainak orvoslására a GME egy ombudsmant nevez ki. Ha a GME ombudsmanához egy független javítóműhelytől panasz érkezik, a teljes akta kézhezvételét követő legfeljebb három héten belül eljuttatja a független javítóműhelyhez a GME válaszát. Ha a panaszos nem fogadja el a GME válaszát, a GME elfogadja a választottbírósi eljárást a műszaki információnyújtással kapcsolatos vitarendezéshez, amely során a vitás felek kijelölhetnek egy szakértőt, akik közösen kijelölnek egy harmadik szakértőt. A választottbíráskodásra abban a tagállamban kerül sor, amelyikben a panasztevő fél székhelye található. A választottbírósi eljárás azon a nyelven zajlik, amely az adott hely hivatalos eljárási nyelve. A választottbírósi eljárás nem érinti az illetékes nemzeti bírósághoz történő kérelem benyújtásához való jogot.

(1) Ezek közül csak két modell (az Agila és a Movano) gyártása zajlik még mindig, mindkettő esetében a 2002 után kibocsátott változatokra vonatkozó kapcsolási rajzok megtalálhatók a TI-honlapon. Kizárólag két modell van, amelyek esetében a kapcsolási rajzok csak a GME telefoninformációs szolgálatán keresztül érhetőek el (Arena és Sintra), ezek gyártása 1999-ben és 2001-ben állt le. A fennmaradó modellek esetében a TI-honlapon megtalálhatók a 2002 után (Astra-G, Frontera-B, Zafira-A) vagy 2003 után (Speedster) kibocsátott modellekre vonatkozó kapcsolási rajzok.

-
- (23) A határozat úgy találja, a kötelezettségvállalások figyelembevételével a Bizottság részéről nincsen szükség intézkedésre. A kötelezettségvállalások 2010. május 31-ig kötelező érvényűek.
- (24) A versenykorlátozó magatartásokkal és erőfölénnyel foglalkozó tanácsadó bizottság 2007. július 9-én kedvező véleményt adott.
-