KOMISE

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 13. září 2007

týkající se řízení podle článku 81 Smlouvy o ES

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

(oznámeno pod číslem K(2007) 4275)

(Pouze anglické znění je závazné)

(2007/788/ES)

(1) Toto rozhodnutí přijaté podle čl. 9 odst. 1 nařízení Rady (ES) č. 1/2003 [1] je určeno podniku DaimlerChrysler AG (dále jen „DaimlerChrysler“) a týká se poskytování technických informací o opravě vozidel značek Mercedes-Benz a Smart.

(2) Pojmem technické informace se rozumějí údaje, postupy a návody nezbytné pro kontrolu, opravu a výměnu vadných, porouchaných či použitých dílů motorového vozidla nebo pro odstranění poruch v některém ze systémů vozidla. Tento pojem zahrnuje sedm hlavních kategorií:

— základní parametry (dokumentace všech referenčních hodnot a nastavení měřitelných hodnot vozidla, jako jsou nastavení točivého momentu, měření vůle brzd, hydraulický tlak a pneumatický tlak),

— nákresy a popisy fází opravy a údržby (servisní příručky, technické dokumenty, jako jsou pracovní plány, popis nářadí užitého k určité opravě a nákresy, jako jsou schémata elektrického zapojení či hydrauliky),

— testování a diagnostika (včetně diagnostických chybových kódů a kódů pro odstraňování závad, softwaru a dalších informací nezbytných k diagnostice závad na vozidlech) – většina těchto informací je obsažena ve specializovaných elektronických nástrojích,

— kódy, software a další informace potřebné pro přeprogramování, přenastavení nebo opětovné spuštění elektronické řídicí jednotky vozidla. Tato kategorie souvisí s předchozí, protože jsou často používány stejné elektronické nástroje pro diagnostikování závady a pro následné nezbytné úpravy v elektronické řídicí jednotce k jejímu odstranění,

— informace o náhradních dílech, včetně katalogů dílů obsahujících kódy a popis, a způsoby identifikace vozidel (tzn. údaje o určitém vozidle, které umožňují opravně stanovit jednotlivé kódy dílů osazených při montáži vozidla a určit odpovídající kódy příslušných originálních náhradních dílů pro toto vozidlo),

— zvláštní informace (sdělení o stažení výrobků a oznámení o častých závadách),

— školicí materiály.

(3) V prosinci 2006 Komise zahájila řízení a doručila podniku DaimlerChrysler předběžné posouzení, ve kterém zastávala předběžné stanovisko, že dohody podniku DaimlerChrysler s jeho poprodejními servisními partnery vyvolávají pochybnosti ohledně jejich slučitelnosti s čl. 81 odst. 1 Smlouvy o ES.

(4) Z předběžného posouzení Komise vyplývá, že podnik DaimlerChrysler pravděpodobně nesdělil určité druhy technických informací o opravách, a to ani po konci přechodného období stanoveného nařízením Komise (ES) č. 1400/2002 [2]. V době, kdy Komise zahájila šetření, ještě stále nebyl v podniku DaimlerChrysler zaveden účinný systém, který by nezávislým opravnám umožňoval neomezený přístup k technickým informacím o opravách. Ačkoliv podnik DaimlerChrysler v průběhu šetření Komise zlepšil přístup ke svým technickým informacím, zejména zřízením internetových stránek o technických informacích (dále též „internetové stánky TI“) v červnu 2005, informace dostupné nezávislým opravnám se zdají být stále neúplné.

[1] Nařízení Rady (ES) č. 1/2003 ze dne 16. prosince 2002 o provádění pravidel hospodářské soutěže stanovených v článcích 81 a 82 Smlouvy (Úř. věst. L 1, 4.1.2003, s. 1). Nařízení naposledy pozměněné nařízením (ES) č. 1419/2006 (Úř. věst. L 269, 28.9.2006, s. 1).

[2] Nařízení Komise (ES) č. 1400/2002 ze dne 31. července 2002 o použití čl. 81 odst. 3 Smlouvy na kategorie vertikálních dohod a jednání ve vzájemné shodě v odvětví motorových vozidel (Úř. věst. L 203, 1.8.2002, s. 30). Nařízení ve znění aktu o přistoupení z roku 2003.

(5) Z předběžného posouzení vyplývá, že tímto sporným jednáním byly dotčeny trh pro poskytování opravárenských služeb a služeb v oblasti údržby osobních vozidel a trh pro poskytování technických informací opravnám. Síť autorizovaných opraven značek Mercedes-Benz a Smart měla značně vysoký podíl na prvním uvedeném trhu, zatímco na druhém trhu byl DaimlerChrysler jediným dodavatelem schopným poskytnout všechny nezbytné technické informace opravnám pro vozidla vyrobená tímto podnikem.

(6) Podnik DaimlerChrysler ve svých dohodách týkajících se služeb a dodávek náhradních dílů v podstatě vyžaduje po členech svých autorizovaných sítí, aby poskytovali úplné opravárenské služby související s jeho značkami a působili jako velkoprodejci náhradních dílů. Komise se obává, že nepříznivé dopady vyplývající z těchto dohod by mohly být posilovány tím, že podnik DaimlerChrysler neposkytuje nezávislým opravnám odpovídající přístup k technickým informacím, čímž předem vylučuje podniky, které by byly ochotné a schopné nabízet opravárenské služby na základě odlišného obchodního modelu.

(7) Předběžný závěr Komise byl takový, že způsob, jakým podnik DaimlerChrysler poskytuje technické informace nezávislým opravnám, neodpovídá potřebám těchto opraven ani s ohledem na rozsah poskytovaných informací, ani s ohledem na jejich dostupnost, a že takové jednání ve spojení s podobným jednáním dalších výrobců vozidel mohlo přispět ke zhoršení postavení nezávislých opraven na trhu. Tento postup mohl značně poškodit spotřebitele vzhledem k výraznému omezení výběru náhradních dílů, zvýšení cen oprav, omezení možnosti si opravnu vybrat, možným bezpečnostním rizikům a nedostatečnému přístupu k inovačním opravárenským dílnám.

(8) Dále skutečnost, že podnik DaimlerChrysler zjevně neumožňuje nezávislým opravnám odpovídající přístup k technickým informacím, může mít za následek, že dohody s jeho poprodejními servisními partnery nemohou uplatnit výjimku podle nařízení (ES) č. 1400/2002, neboť podle čl. 4 odst. 2 tohoto nařízení se výjimka nepoužije tam, kde dodavatel motorových vozidel odmítne umožnit samostatným subjektům přístup k jakýmkoli technickým informacím, diagnostickým nebo jiným zařízením, nástrojům, včetně odpovídajícího softwaru, nebo ke školením požadovaným pro opravy a údržbu těchto motorových vozidel. Jak objasňuje 26. bod odůvodnění tohoto nařízení, podmínky přístupu nesmí rozlišovat mezi schválenými a samostatnými subjekty.

(9) Nakonec Komise zaujala předběžné stanovisko, že na dohody mezi podnikem DaimlerChrysler a jeho autorizovanými opravnami pravděpodobně nelze z hlediska nedostatečného přístupu k technickým informacím o opravách uplatňovat ustanovení čl. 81 odst. 3.

(10) Dne 14. února 2007 podnik DaimlerChrysler nabídl Komisi závazky s cílem rozptýlit obavy o hospodářskou soutěž uvedené v předběžném posouzení.

(11) Podle těchto závazků rozsah informací, které mají být poskytovány, vyplývá ze zásady, že nezávislé opravny nesmí být znevýhodněny vůči autorizovaným. Z tohoto důvodu podnik DaimlerChrysler zajistí, aby všechny technické informace, nástroje, zařízení, software a školení požadovaná pro opravy a údržbu jeho motorových vozidel, které jsou poskytovány autorizovaným opravnám či nezávislým dovozcům jeho značek Mercedes-Benz a Smart v jakémkoli členském státu EU podnikem DaimlerChrysler nebo jeho jménem, byly rovněž poskytovány nezávislým opravnám.

(12) Závazky vymezují, že „technické informace“ ve smyslu čl. 4 odst. 2 nařízení (ES) č. 1400/2002 zahrnují všechny informace poskytované autorizovaným opravnám pro opravy a údržbu motorových vozidel značky Mercedes-Benz a Smart. Konkrétním příkladem jsou software, chybové kódy a další parametry, včetně aktualizací, které jsou potřebné pro práci na elektronických řídicích jednotkách, aby mohlo být zavedeno nebo obnoveno nastavení doporučované podnikem DaimlerChrysler, způsoby identifikace motorových vozidel, katalogy dílů, pracovní řešení vyplývající z praktických zkušeností a týkající se problémů typických pro určitý model nebo určitou řadu, sdělení o stažení výrobků i jiná sdělení o opravách, které mohou být prováděny zdarma v síti autorizovaných opraven.

(13) Přístup k nástrojům znamená přístup k elektronickým diagnostickým a jiným nástrojům pro opravy, včetně příslušného softwaru a jeho pravidelných aktualizací, a k službám poskytovaným na tyto nástroje po jejich prodeji.

(14) Závazky budou pro podnik DaimlerChrysler a s ním spojené podniky závazné, avšak nebudou přímo závazné pro nezávislé dovozce značek Mercedes-Benz a Smart. DaimlerChrysler proto souhlasil, že v těch členských státech, do kterých distribuuje motorová vozidla značky Mercedes-Benz či Smart prostřednictvím nezávislých dovozců, vynaloží veškeré úsilí smluvně zavázat tyto podniky k tomu, aby bezplatně a nediskriminačním způsobem zpřístupnily nezávislým opravnám prostřednictvím svých národních obchodních internetových stránek všechny dané technické informace nebo jazykové verze těchto informací, které daný dovozce poskytl autorizovaným opravnám v příslušném členském státu a které nejsou nezávislým opravnám dostupné na stránkách TI.

(15) Podle 26. bodu odůvodnění nařízení (ES) č. 1400/2002 není podnik DaimlerChrysler povinen poskytovat nezávislým opravnám technické informace, které by mohly třetí osobě umožnit obejít nebo odpojit palubní zařízení proti odcizení vozidla či změnit kalibraci [1] elektronických zařízení nebo zasahovat do zařízení, která omezují výkon motorového vozidla. Obdobně jako všechny výjimky v rámci právních předpisů EU je třeba 26. bod odůvodnění vykládat přísně. Závazky poukazují na skutečnost, že pokud DaimlerChrysler použije tuto výjimku jako důvod pro odepření přístupu nezávislým opravnám k určitým technickým informacím, měl by se zavázat k tomu, aby byly takto odepřené informace omezeny jen na ty, které jsou nezbytné pro zajištění ochrany popsané v 26. bodě odůvodnění, a aby nedostatek těchto informací nebránil nezávislým opravnám provádět jiné práce, které nejsou uvedené v 26. bodě odůvodnění, včetně prací na takových zařízeních, jako jsou elektronické řídicí jednotky, airbagy, předpínače bezpečnostních pásů nebo prvky centrálního zamykání.

(16) Ustanovení čl. 4 odst. 2 nařízení (ES) č. 1400/2002 stanoví, že technické informace musí být dány k dispozici způsobem, který je přiměřený potřebám nezávislých opraven. To znamená, že informace musí být poskytnuty uspořádaně a že se při tvorbě cen musí brát v úvahu, v jakém rozsahu nezávislé opravny informace využívají.

(17) V souladu s touto zásadou závazky vymezují, že podnik DaimlerChrysler umístí na internetové stránky TI všechny technické informace týkající se modelů uvedených na trh po roce 1996 a zajistí, aby byly na stránkách TI nebo na jakýchkoli stránkách, které by je mohly v budoucnosti nahradit, k dispozici vždy všechny aktualizované technické informace. Pokud však určité jednotlivé technické informace k modelům uvedeným na trh po roce 1996 nebo jejich jazykové verze, které DaimlerChrysler nebo s ním spojené podniky poskytují autorizovaným opravnám v daném členském státě, nejsou dostupné na internetových stránkách TI, má se za to, že DaimlerChrysler v tomto ohledu splnil závazky, jestliže dané položky bez zbytečného odkladu a bezplatně zpřístupnil nezávislým opravnám na svých obchodních internetových stránkách v daném členském státu.

(18) Podnik DaimlerChrysler dále zajistí, aby byly internetové stránky TI vždy snadno nalezeny a aby poskytovaly stejnou úroveň informací jako způsoby používané pro poskytování technických informací členům jeho autorizované sítě. Pokud DaimlerChrysler nebo jiný podnik jednající jeho jménem zpřístupní nějakou technickou informaci autorizovaným opravnám v určitém jazyce EU, DaimlerChrysler zajistí, aby byla tato jazyková verze informací neprodleně uvedena na internetových stránkách TI.

(19) Podnik DaimlerChrysler stanovil výši ročního poplatku za přístup na internetové stránky TI na 1 254 EUR (za přístup k hlavnímu oddílu známému jako síť WIS 1 239 EUR; elektronický katalog dílů je přístupný zdarma, platí se pouze roční příspěvek na administrativní výdaje ve výši 15 EUR). Aby však byl dodržen požadavek přiměřenosti, který stanoví nařízení, DaimlerChrysler je ochoten poměrně rozdělit přístup k síti WIS na měsíční, týdenní, denní a hodinové sazby za cenu 180 EUR, 70 EUR, 20 EUR a 4 EUR. Po dobu celé platnosti závazků DaimlerChrysler zachová strukturu těchto poplatků za přístup a nezvýší poplatky více, než bude průměrná míra inflace v EU.

(20) Závazky podniku DaimlerChrysler nejsou dotčeny žádným současným ani budoucím požadavkem stanoveným právními předpisy Společenství nebo vnitrostátními právními předpisy, které by mohly rozšiřovat rozsah technických informací, které má DaimlerChrysler poskytovat nezávislým subjektům, či určovat lepší způsoby poskytování těchto informací.

(21) Podnik DaimlerChrysler se zavazuje přistoupit na rozhodčí řízení při urovnávání sporů týkajících se poskytování technických informací, pokud o to nezávislá opravna nebo sdružení takových opraven požádá. Rozhodčí řízení se řídí vnitrostátními pravidly pro rozhodčí řízení a hmotným právem, na kterém se DaimlerChrysler smluvně dohodl s autorizovanými opravnami v členském státu, ve kterém žádající strana sídlí. DaimlerChrysler se zavazuje na požádání poskytnout informace o těchto pravidlech. Rozhodčí soud se bude skládat ze tří rozhodců jmenovaných v souladu s těmito pravidly. Rozhodčím řízením není dotčeno právo podat žalobu u příslušného vnitrostátního soudu.

(22) S ohledem na závazky se v rozhodnutí konstatuje, že již neexistují žádné důvody k tomu, aby Komise jednala. Závazky jsou závazné do 31. května 2010.

(23) Poradní výbor pro restriktivní praktiky a dominantní postavení vydal dne 9. července 2007 kladné stanovisko.

---

[1] Tj. změnit původní seřízení elektronické řídicí jednotky způsobem, který DaimlerChrysler nedoporučuje.