

# COMISSÃO

## DECISÃO DA COMISSÃO

de 13 de Setembro de 2007

relativa a um processo de aplicação do artigo 81.º do Tratado CE

(Processo COMP/E-2/39.140 — DaimlerChrysler)

[notificada com o número C(2007) 4275]

(Apenas faz fé o texto em língua inglesa)

(2007/788/CE)

- (1) A presente decisão, adoptada nos termos do n.º 1 do artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 1/2003 do Conselho <sup>(1)</sup> tem como destinatária a DaimlerChrysler AG (a seguir denominada «DaimlerChrysler») e diz respeito ao fornecimento de informações técnicas com vista à reparação de veículos das marcas Mercedes-Benz e Smart.
- (2) As informações técnicas consistem nos dados, processos e instruções necessários para verificar, reparar e substituir componentes defeituosos, avariados ou usados dos veículos automóveis ou para reparar deficiências dos sistemas dos veículos. Incluem as seguintes sete categorias principais:
- parâmetros de base (documentação de todos os valores de referência e dos pontos de regulação dos valores mensuráveis relativos ao veículo, tais como regulação do binário, regulação dos travões e pressões hidráulicas e pneumáticas),
  - diagramas e descrições das fases das operações de reparação e manutenção (manuais de manutenção, documentos técnicos, como os planos de trabalho, descrições das ferramentas utilizadas para realizar uma determinada reparação e diagramas, como os esquemas de cablagem e dos sistemas hidráulicos),
  - testes e diagnósticos (incluindo códigos de diagnóstico de avarias e códigos de erro, programas informáticos e outra informação necessária para diagnosticar avarias nos automóveis) — grande parte, mas não a totalidade, destas informações está integrada em ferramentas electrónicas específicas,
  - códigos, programas informáticos e outras informações necessárias para reprogramar, restabelecer ou reinicializar as unidades electrónicas de controlo (UEC) integradas num automóvel. Esta categoria está ligada à anterior, na medida em que frequentemente são utilizadas as mesmas ferramentas electrónicas para fazer o diagnóstico da avaria e para realizar através das UEC os ajustamentos necessários para solucionar o problema,
- informações relativas às peças sobresselentes, nomeadamente os respectivos catálogos com códigos, descrições e métodos de identificação dos automóveis (isto é, dados referentes a um automóvel específico que permitem que a oficina de reparação identifique os códigos individuais das peças instaladas no momento da montagem do veículo e identifique os códigos correspondentes das peças sobresselentes de origem compatíveis para esse automóvel específico),
  - informações especiais (avisos de convocação e notificação de avarias frequentes),
  - material de formação.
- (3) Em Dezembro de 2006, a Comissão deu início a um processo e transmitiu uma apreciação preliminar à DaimlerChrysler, segundo a qual os acordos celebrados entre a DaimlerChrysler e os seus parceiros de serviços pós-venda suscitavam preocupações no que se refere à sua compatibilidade com o n.º 1 do artigo 81.º do Tratado CE.
- (4) De acordo com a apreciação preliminar da Comissão, afigurava-se que a DaimlerChrysler ainda não tinha publicado certas categorias de informações técnicas necessárias à reparação, muito tempo após o termo do período transitório previsto no Regulamento (CE) n.º 1400/2002 <sup>(2)</sup>. Além disso, aquando do lançamento da investigação da Comissão, a DaimlerChrysler ainda não tinha criado um sistema eficaz que permitisse às oficinas independentes ter acesso a informações técnicas necessárias à reparação de modo desagregado. Apesar de a DaimlerChrysler ter melhorado o acesso à sua informação técnica ao longo da investigação da Comissão, nomeadamente mediante a criação de um sítio *web* («sítio *web* de tecnologia de informação») em Junho de 2005, concebido para o efeito, afigurava-se que as informações disponibilizadas às oficinas de reparação independentes continuavam a estar incompletas.

<sup>(1)</sup> Regulamento (CE) n.º 1/2003 do Conselho, de 16 de Dezembro de 2002, relativo à execução das regras de concorrência estabelecidas nos artigos 81.º e 82.º do Tratado (JO L 1 de 4.1.2003, p. 1). Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1419/2006 (JO L 269 de 28.9.2006, p. 1).

<sup>(2)</sup> Regulamento (CE) n.º 1400/2002 da Comissão, de 31 de Julho de 2002, relativo à aplicação do n.º 3 do artigo 81.º do Tratado a certas categorias de acordos verticais e práticas concertadas no sector automóvel (JO L 203 de 1.8.2002, p. 30). Regulamento alterado pelo Acto de Adesão de 2003.

- (5) A apreciação preliminar acima referida concluiu que os mercados relevantes afectados pela prática em causa eram o mercado de prestação de serviços de reparação e manutenção de veículos ligeiros de passageiros e o mercado de prestação de informações técnicas às oficinas de reparação. As redes autorizadas da Mercedes-Benz e da Smart tinham quotas de mercado muito elevadas no primeiro destes mercados, enquanto no segundo, a DaimlerChrysler era o único fornecedor em condições de disponibilizar toda a informação técnica necessária para as oficinas de reparação dos seus veículos.
- (6) Fundamentalmente, os acordos de serviço e de distribuição de peças da DaimlerChrysler requerem que os membros das suas redes autorizadas assegurem uma gama completa de serviços de reparação específicos da marca e actuem como grossistas de peças sobresselentes. A Comissão teme que os eventuais efeitos negativos decorrentes desses acordos possam ser reforçados pelo facto de a DaimlerChrysler não facultar, de modo adequado, o acesso a informações técnicas às oficinas de reparação independentes, excluindo assim as empresas que pretendem e têm capacidade de prestar serviços de reparação com modalidades diferentes.
- (7) A apreciação preliminar da Comissão concluía que os acordos da DaimlerChrysler de fornecimento das suas informações técnicas a oficinas de reparação independentes não correspondia às necessidades destas em termos de âmbito da informação disponibilizada ou em termos da sua acessibilidade e que tal prática, juntamente com práticas semelhantes de outros fabricantes de automóveis, podia contribuir para uma redução da quota de mercado das oficinas de reparação independentes. Por outro lado, este facto poderá ter causado um considerável prejuízo para os consumidores em termos de uma redução significativa da escolha de peças sobresselentes, de preços mais elevados dos serviços de reparação, de uma redução da escolha de oficinas de reparação, de problemas potenciais de segurança e de uma falta de acesso a oficinas de reparação inovadoras.
- (8) Além disso, o facto de a DaimlerChrysler não ter aparentemente disponibilizado, de modo adequado, o acesso a informações técnicas às oficinas de reparação independentes é susceptível de impedir que os acordos celebrados com os seus parceiros de serviços de pós-venda beneficiem da isenção concedida pelo Regulamento (CE) n.º 1400/2002, dado que, nos termos do n.º 2 do artigo 4.º do referido regulamento, a isenção concedida não é aplicável sempre que o fornecedor de veículos automóveis se recusa a dar a operadores independentes acesso a quaisquer informações técnicas, equipamento de diagnóstico e outros, ferramentas, incluindo programas informáticos relevantes ou formação exigidos para a reparação e manutenção destes veículos automóveis. Tal como indicado no considerando 26 do referido regulamento, as condições de acesso não devem estabelecer qualquer discriminação entre operadores autorizados e operadores independentes.
- (9) Por último, a Comissão conclui a título preliminar, no contexto da falta de acesso a informações técnicas necessárias à reparação, que os acordos entre a DaimlerChrysler e as suas oficinas de reparação autorizadas são pouco susceptíveis de beneficiar do disposto no n.º 3 do artigo 81.º
- (10) Em 14 de Fevereiro de 2007, a DaimlerChrysler propôs compromissos à Comissão, a fim de dirimir as preocupações de concorrência identificadas na apreciação preliminar.
- (11) De acordo com esses compromissos, o princípio que determina o âmbito das informações a prestar é o da não discriminação entre oficinas de reparação independentes e autorizadas. Nesta óptica, a DaimlerChrysler assegurará que todas as informações técnicas, ferramentas, equipamento, programas informáticos e formação necessários à reparação e manutenção dos seus veículos automóveis Mercedes-Benz e Smart, disponibilizados pela DaimlerChrysler ou em seu nome, às oficinas de reparação autorizadas e/ou importadores independentes localizados em qualquer Estado-Membro da União Europeia, sejam igualmente disponibilizadas às oficinas de reparação independentes.
- (12) Os compromissos especificam que por «informações técnicas», na acepção do n.º 2 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 1400/2002, deve entender-se todas as informações prestadas às oficinas de reparação autorizadas para efeitos de reparação ou manutenção dos veículos automóveis Mercedes-Benz e Smart. Exemplos específicos incluem as aplicações informáticas, os códigos de avaria e outros parâmetros, bem como actualizações necessárias para o funcionamento de unidades electrónicas de controlo (UEC), com vista a introduzir ou a restabelecer os parâmetros recomendados pela DaimlerChrysler, os métodos de identificação de veículos, os catálogos de peças, as soluções viáveis resultantes da experiência adquirida e relacionadas com problemas que afectam habitualmente um dado modelo ou lote de produção, bem como avisos de convocação para reparação e outras comunicações que identifiquem reparações susceptíveis de serem realizadas a título gratuito na rede de oficinas autorizadas.
- (13) O acesso a ferramentas inclui o equipamento electrónico de diagnóstico e outras ferramentas de reparação, bem como as aplicações informáticas conexas, incluindo as respectivas actualizações periódicas e os serviços pós-venda relativos a essas ferramentas.
- (14) Os compromissos vincularão a DaimlerChrysler e as suas empresas ligadas, mas não serão directamente vinculativos face aos importadores independentes dos veículos automóveis Mercedes-Benz e Smart. Por conseguinte, a DaimlerChrysler aceitou que, nos Estados-Membros em que distribui veículos Mercedes-Benz e Smart através de importadores independentes, envidará todos os esforços possíveis no intuito de obrigar contratualmente estes últimos a disponibilizarem às oficinas de reparação independentes, de forma gratuita e não discriminatória através dos seus sítios web comerciais nacionais, todas as informações técnicas ou a versão linguística dessas informações que o importador em causa tenha fornecido às oficinas de reparação autorizadas no Estado-Membro em questão e não disponibilizadas às oficinas de reparação independentes no sítio web de tecnologia de informação.

- (15) De acordo com o considerando 26 do Regulamento (CE) n.º 1400/2002, a DaimlerChrysler não está obrigada a prestar informações técnicas às oficinas de reparação independentes que possam permitir a terceiros contornar ou desactivar sistemas anti-roubo instalados a bordo e/ou recalibrar <sup>(1)</sup> dispositivos electrónicos ou manipular dispositivos que limitem a velocidade de um veículo automóvel. Tal como qualquer derrogação prevista ao abrigo da legislação comunitária, o considerando 26 deve ser interpretado de forma estrita. Os compromissos indicam expressamente que, se a DaimlerChrysler vier a invocar esta derrogação como motivo para recusar a prestação de quaisquer informações técnicas às oficinas de reparação independentes, comprometeu-se a assegurar que as informações recusadas se limitarão ao necessário para garantir a protecção prevista no considerando 26 e que a falta das informações em causa não impedirá as oficinas de reparação independentes de realizarem outras operações que não as enumeradas no referido considerando, nomeadamente intervenções relativas a dispositivos como UEC de gestão do motor, *airbags*, pré-tensores de cintos de segurança ou sistemas de fecho central.
- (16) O n.º 2 do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 1400/2002 prevê que as informações técnicas devem ser disponibilizadas de modo proporcionado face às necessidades das oficinas de reparação independentes. Tal implica uma desagregação das informações e a fixação dos preços de molde a ter em conta a medida em que as oficinas de reparação independentes utilizam as informações.
- (17) Em conformidade com este princípio, os compromissos especificam que a DaimlerChrysler incluirá no sítio *web* de tecnologia de informação todas as informações técnicas relacionadas com modelos lançados a partir de 1996 e assegurará que todas as informações técnicas actualizadas se encontrem sempre neste sítio *web* ou em qualquer sítio que lhe venha a suceder. Todavia, se determinados elementos das informações técnicas respeitantes aos modelos lançados a partir de 1996 ou as respectivas versões linguísticas que a DaimlerChrysler ou as suas empresas ligadas tenham fornecido às oficinas de reparação autorizadas num dado Estado-Membro não estiverem disponíveis no referido sítio *web*, presumir-se-á que a DaimlerChrysler cumpriu os seus compromissos neste contexto se disponibilizar os elementos em questão imediata e gratuitamente às oficinas de reparação independentes no seu sítio *web* comercial no Estado-Membro em causa.
- (18) A DaimlerChrysler assegurará sempre que o sítio *web* de tecnologia de informação possa ser facilmente localizado e que tenha um desempenho equivalente aos métodos utilizados para a prestação de informações técnicas aos membros das suas redes autorizadas. Sempre que a DaimlerChrysler ou outra empresa que actue em seu nome disponibilizar um elemento de informação técnica a oficinas de reparação autorizadas numa língua específica da União Europeia, a DaimlerChrysler assegurará que essa versão linguística das informações seja imediatamente colocada no sítio *web* de tecnologia de informação.
- (19) A DaimlerChrysler fixou as taxas de acesso anuais ao sítio *web* de tecnologia de informação em 1 254 EUR (1 239 EUR para o acesso à secção principal, denominada «WIS net»; o catálogo de componentes electrónicas na internet é gratuito, exceptuando uma contribuição anual para despesas administrativas no montante de 15 EUR). No entanto, a fim de respeitar o princípio da proporcionalidade previsto no regulamento, a DaimlerChrysler concordou em assegurar uma repartição *pro rata* do acesso mensal, semanal, diário e por hora ao «WIS net» ao preço de 180, 70, 20 e 4 EUR, respectivamente. A DaimlerChrysler comprometeu-se a manter esta estrutura de taxas de acesso e a não aumentar os níveis das taxas para além da inflação média registada na União Europeia durante todo o período de vigência dos compromissos.
- (20) Os compromissos da DaimlerChrysler não prejudicam qualquer requisito actual ou futuro previsto pela legislação comunitária ou nacional, susceptível de alargar o âmbito da informação técnica que a DaimlerChrysler deve prestar a operadores independentes e/ou de possibilitar meios mais favoráveis para o fornecimento dessas informações.
- (21) Se uma oficina de reparação independente ou uma associação de oficinas de reparação independentes assim o solicitar, a DaimlerChrysler compromete-se a aceitar um mecanismo de arbitragem para a resolução de litígios relacionados com a disponibilização de informações técnicas. Este mecanismo de arbitragem rege-se pelas regras nacionais na matéria, bem como pelo direito substantivo acordado por via contratual pela DaimlerChrysler com as suas oficinas de reparação autorizadas no Estado-Membro em que se situa a parte requerente. A DaimlerChrysler compromete-se a prestar informações sobre estas regras mediante pedido. A instância de arbitragem é constituída por três mediadores nomeados em conformidade com as referidas regras. A arbitragem não prejudicará o direito de recurso perante o tribunal nacional competente.
- (22) A decisão conclui que, à luz dos compromissos assumidos, deixaram de existir motivos para uma acção por parte da Comissão. Os compromissos serão vinculativos até 31 de Maio de 2010.
- (23) O Comité Consultivo em matéria de acordos, decisões e práticas concertadas e de posições dominantes emitiu um parecer favorável em 9 de Julho de 2007.

<sup>(1)</sup> Isto é, alterar os parâmetros originais das UEC de uma forma não recomendada pela DaimlerChrysler.