

# COMISIE

## DECIZIA COMISIEI

din 13 septembrie 2007

privind o procedură în temeiul articolului 81 din Tratatul CE

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

[notificată cu numărul C(2007) 4275]

(Numai textul în limba engleză este autentic)

(2007/788/CE)

- (1) Prezenta decizie adoptată în temeiul articolului 9 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1/2003 al Consiliului <sup>(1)</sup> se adresează DaimlerChrysler AG (denumită în continuare „DaimlerChrysler”) și privește furnizarea de informații tehnice pentru repararea autovehiculelor marca Mercedes-Benz și Smart.
- (2) Informațiile tehnice constau în date, procese și instrucțiuni care sunt necesare pentru verificarea, repararea și înlocuirea pieselor defecte/stricate/folosite ale unui autovehicul sau pentru remedierea defecțiunilor constatate la sistemele acestor autoturisme. Acestea includ șapte categorii principale:
- parametri fundamentali (documentație referitoare la toate valorile de referință și la punctele de reglare a valorilor măsurabile referitoare la autovehicul, precum reglarea cuplului, măsurătorile de verificare a frânelor, presiunile hidraulice și pneumatice);
  - diagrame și descrieri ale etapelor operațiunilor de reparație și întreținere (manuale de întreținere, documente tehnice precum planuri de lucru, descrieri ale instrumentelor folosite pentru o anumită operațiune de reparație și diagrame precum schemele electrice sau hidraulice);
  - teste și diagnostic (inclusiv coduri de eroare/de diagnosticare a defecțiunilor, programe de calculator și alte informații necesare pentru diagnosticarea defecțiunilor autovehiculelor) – o mare parte, dar nu toate aceste informații sunt conținute în instrumente electronice specializate;
  - coduri, programe de calculator și alte informații necesare pentru a reprograma, a reseta sau a reinițializa unitățile electronice de control („ECU”) amplasate într-un autovehicul. Această categorie este legată de cea precedentă în sensul că deseori aceleași instrumente electronice sunt folosite pentru a diagnostica defecțiunea și apoi pentru a face ajustările necesare prin intermediul unităților ECU pentru a o remedia;
- informații cu privire la piesele de schimb, inclusiv cataloage ale pieselor de schimb conținând coduri și descrieri, și metode de identificare a autovehiculelor (respectiv, date referitoare la un anumit autovehicul ce oferă reparatorului posibilitatea de a identifica codurile individuale pentru piesele instalate în cursul asamblării autovehiculului și de a identifica codurile corespunzătoare pentru piesele de schimb originale compatibile pentru autovehiculul respectiv);
- informații speciale (avize de retragere de pe piață și notificări ale defecțiunilor frecvente);
- materiale de formare.
- (3) În decembrie 2006, Comisia a inițiat procedurile și a adresat o evaluare preliminară întreprinderii DaimlerChrysler, care conținea avizul său preliminar conform căruia acordurile DaimlerChrysler cu partenerii săi care oferă servicii postvânzare ridică semne de întrebare privind conformitatea acestor acorduri cu articolul 81 alineatul (1) din Tratatul CE.
- (4) În evaluarea preliminară a Comisiei, se arată că este posibil ca DaimlerChrysler să nu fi furnizat anumite categorii de informații tehnice necesare pentru reparații timp îndelungat după încheierea perioadei de tranziție prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1400/2002 al Comisiei <sup>(2)</sup>. Mai mult, în momentul în care Comisia a deschis investigația, DaimlerChrysler nu realizase încă un sistem eficient care să permită reparatoresilor independenți accesul necondiționat la informațiile tehnice necesare pentru efectuarea lucrărilor de reparații. Deși DaimlerChrysler a îmbunătățit accesibilitatea la informațiile sale tehnice pe parcursul investigației Comisiei, în special prin crearea, în iunie 2005, a unui site („site-ul TI”) special în acest scop, informațiile puse la dispoziția reparatoresilor independenți păreau încă incomplete.

<sup>(1)</sup> Regulamentul (CE) nr. 1/2003 al Consiliului din 16 decembrie 2002 privind punerea în aplicare a normelor de concurență prevăzute la articolele 81 și 82 din tratat (JO L 1, 4.1.2003, p. 1). Regulament modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1419/2006 (JO L 269, 28.9.2006, p. 1).

<sup>(2)</sup> Regulamentul (CE) nr. 1400/2002 al Comisiei din 31 iulie 2002 privind aplicarea articolului 81 alineatul (3) din tratat categoriilor de acorduri verticale și practici concertate în sectorul autovehiculelor (JO L 203, 1.8.2002, p. 30). Regulament modificat prin Actul de aderare din 2003.

- (5) Evaluarea preliminară a constatat că piețele relevante afectate de această practică sunt piața de prestare de servicii de reparații și întreținere pentru autoturisme și piața de furnizare de informații tehnice către reparatori. Rețelele autorizate Mercedes-Benz și Smart dețineau o cotă extrem de importantă de piață pe prima dintre aceste piețe, în timp ce pe a doua, DaimlerChrysler era singurul furnizor capabil să ofere toate informațiile tehnice necesare reparării autovehiculelor sale.
- (6) În esență, acordurile DaimlerChrysler privind serviciile de întreținere și distribuție de componente îi obligă pe membrii rețelelor autorizate Mercedes-Benz și Smart să presteze o gamă completă de servicii de reparații specifice mărcii și să se constituie ca angroșiști de piese de schimb. Comisia este preocupată de faptul că potențialele efecte negative rezultate din astfel de acorduri ar putea fi accentuate de faptul că DaimlerChrysler nu oferă reparatorilor independenți acces adecvat la informații tehnice, excluzând prin aceasta firmele ce ar dori sau care ar putea să ofere servicii de reparații prin intermediul unui alt model antreprenorial.
- (7) Concluzia preliminară a Comisiei a fost că acordurile DaimlerChrysler de a furniza informații tehnice reparatorilor independenți nu au corespuns necesităților acestora din urmă fie în ceea ce privește volumul de informații disponibile, fie în ceea ce privește accesibilitatea acestora și că o astfel de practică, în combinație cu alte practici similare ale altor producători de autoturisme, se poate să fi contribuit la surparea poziției pe piață a reparatorilor independenți, ceea ce poate să fi adus un prejudiciu grav consumatorilor prin reducerea ofertei de piese de schimb, creșterea prețurilor pentru reparațiile tehnice, reducerea ofertei de ateliere de reparații, apariția unor eventuale probleme de siguranță și lipsa de acces la ateliere de reparații inovatoare.
- (8) Mai mult, datorită refuzului aparent al DaimlerChrysler de a oferi reparatorilor independenți acces adecvat la informații tehnice, acordurile cu partenerii săi care oferă servicii postvânzare ar putea să nu poată beneficia de exceptarea prevăzută de Regulamentul (CE) nr. 1400/2002, deoarece, conform articolului 4 alineatul (2) din regulamentul, exceptarea nu se aplică atunci când furnizorul de autovehicule refuză să acorde operatorilor independenți accesul la orice informații tehnice, echipament de diagnostic sau de alt tip, instrumente, inclusiv orice program de calculator relevant sau cursuri de formare necesare pentru repararea și întreținerea autovehiculelor respective. Astfel cum se precizează la considerentul 26 din regulamentul, condițiile de acces nu trebuie să discrimineze între operatorii autorizați și cei independenți.
- (9) În cele din urmă, Comisia a ajuns la concluzia preliminară că, în condițiile lipsei de acces la informațiile tehnice pentru reparații, acordurile dintre DaimlerChrysler și reparatorii săi autorizați nu vor beneficia probabil de dispozițiile articolului 81 alineatul (3).
- (10) La 14 februarie 2007, DaimlerChrysler și-a asumat angajamente față de Comisie pentru a răspunde preocupărilor privind concurența exprimate în evaluarea preliminară.
- (11) Conform acestor angajamente, principiul care determină volumul de informații care trebuie furnizate este acela al nediscriminării între reparatorii autorizați și cei independenți. În acest sens, DaimlerChrysler se va asigura că orice informație tehnică, instrumente, echipament, orice program de calculator sau cursuri de formare necesare pentru repararea și întreținerea autovehiculelor sale, care sunt furnizate reparatorilor autorizați și/sau importatorilor independenți ai mărcilor sale Mercedes-Benz și Smart în orice stat membru UE de către sau în numele DaimlerChrysler, sunt accesibile și reparatorilor independenți.
- (12) Angajamentele menționează că „informațiile tehnice”, în sensul articolului 4 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1400/2002, includ toate informațiile furnizate reparatorilor autorizați pentru reparația și întreținerea autovehiculelor Mercedes-Benz și Smart. Printre exemple se numără programele de calculator, codurile de eroare sau alți parametri, precum și actualizările acestora, care sunt necesare la efectuarea de intervenții asupra unităților electronice de control (ECU) pentru a introduce sau a reveni la setările recomandate de DaimlerChrysler, metodele de identificare a vehiculelor, cataloagele cu piese de schimb, soluțiile rezultate din experiența practică și legate de probleme specifice unui anumit model sau unei serii, avizele de retragere de pe piață sau alte avize care identifică anumite reparații care pot fi efectuate gratuit în cadrul rețelei de reparații autorizate.
- (13) Accesul la instrumente include accesul la echipamentele de diagnosticare sau la alte instrumente de reparație electronice, la programele informatice corespunzătoare, inclusiv la actualizările periodice ale acestora, precum și la serviciile postvânzare pentru aceste instrumente.
- (14) Angajamentele asumate sunt obligatorii pentru DaimlerChrysler și întreprinderile sale conexe, dar nu îi obligă direct pe importatorii independenți ai mărcilor de autovehicule Mercedes-Benz și Smart. DaimlerChrysler a acceptat, prin urmare, ca în acele state membre în care DaimlerChrysler distribuie autovehicule marca Mercedes-Benz și/sau Smart prin intermediul importatorilor independenți, să facă tot posibilul pentru a obliga prin contract întreprinderile în cauză să furnizeze reparatorilor independenți, gratuit și nediscriminatoriu, prin site-urile naționale cu scop comercial, toate informațiile tehnice sau versiunile lingvistice ale acestora pe care importatorul respectiv le-a furnizat reparatorilor autorizați în statul membru pentru care a fost desemnat și care nu sunt disponibile pentru reparatorii independenți pe site-ul TI.

- (15) Conform considerentului 26 din Regulamentul (CE) nr. 1400/2002, DaimlerChrysler nu este obligat să furnizeze reparatorilor independenți informații tehnice care ar permite unei părți terțe să contorneze sau să neutralizeze dispozitivele antifurt aflate la bord și/sau să recalibreze <sup>(1)</sup> dispozitivele electronice sau să manipuleze dispozitivele care ar reduce performanța autovehiculului. Ca toate excepțiile din dreptul comunitar, considerentul 26 trebuie interpretat în mod restrictiv. Dacă DaimlerChrysler ar invoca această excepție ca motiv pentru a nu furniza informațiile tehnice reparatorilor independenți, acesta s-a angajat să se asigure că informațiile respective se limitează la cele necesare pentru a asigura protecția descrisă la considerentul 26 și că absența informațiilor respective nu îi împiedică pe reparatorii independenți să efectueze alte operațiuni decât cele enumerate la considerentul 26, inclusiv să lucreze cu dispozitive precum ECU pentru motoare, airbaguri, centuri de siguranță pretensionate sau elementele de închidere centralizată.
- (16) Articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1400/2002 prevede că informațiile tehnice trebuie puse la dispoziție într-un mod proporțional cu necesitățile reparatorilor independenți. Aceasta implică atât descentralizarea informației, cât și un preț care să ia în considerare măsura în care reparatorii independenți folosesc informațiile.
- (17) În conformitate cu acest principiu, angajamentele asumate menționează că DaimlerChrysler va include pe site-ul TI toate informațiile tehnice privind modelele lansate după 1996 și se va asigura că toate actualizările informațiilor tehnice vor fi disponibile permanent pe site-ul TI sau pe orice alte site care îl va înlocui. Cu toate acestea, dacă anumite informații tehnice privind modelele lansate după 1996 sau versiunile lingvistice ale acestora, pe care DaimlerChrysler sau întreprinderile sale conexe le furnizează reparatorilor autorizați într-un anume stat membru, nu sunt disponibile pe site-ul TI, se va considera că DaimlerChrysler și-a respectat angajamentele în acest sens dacă furnizează informațiile respective reparatorilor independenți, fără întârziere și gratuit, pe site-ul său comercial din statul membru în cauză.
- (18) DaimlerChrysler se va asigura că site-ul TI poate fi găsit întotdeauna cu ușurință și că acesta oferă un nivel de performanță echivalent cu metodele utilizate pentru a furniza informații tehnice membrilor rețelei sale autorizate. Dacă DaimlerChrysler sau o altă întreprindere care acționează în numele său pune o informație tehnică la dispoziția reparatorilor autorizați într-o anumită limbă UE, DaimlerChrysler se va asigura că această versiune lingvistică a informației este postată fără întârzieri nejustificate pe site-ul TI.
- (19) DaimlerChrysler a fixat prețul abonamentului anual pentru accesul la site-ul TI la 1 254 EUR (1 239 EUR pentru accesul la secțiunea principală cunoscută sub numele de „WIS net”; catalogul electronic de piese de schimb este gratuit, cu excepția unei cotizații anuale pentru cheltuieli administrative de 15 EUR). Totuși, pentru respectarea cerinței de proporționalitate prevăzute de regulament, DaimlerChrysler acceptă să ofere un acces lunar, săptămânal, zilnic sau pe oră la WIS net, la un preț proporțional de 180 EUR, 70 EUR, 20 EUR și, respectiv, 4 EUR. DaimlerChrysler acceptă să păstreze această grilă de prețuri și să nu o majoreze peste rata medie de inflație din UE pe toată durata de valabilitate a angajamentelor.
- (20) Angajamentele asumate de DaimlerChrysler nu aduc atingere niciunei dispoziții prezente sau viitoare a dreptului comunitar sau național care ar putea extinde aria informațiilor tehnice pe care DaimlerChrysler trebuie să le furnizeze operatorilor independenți și/sau care ar putea stabili modalități mai favorabile de furnizare a acestor informații.
- (21) Dacă un reparator independent sau o asociație de reparatori independenți solicită acest lucru, DaimlerChrysler se angajează să accepte arbitrajul pentru soluționarea litigiilor privind furnizarea de informații tehnice. Arbitrajul se va supune regulilor naționale de arbitraj și dreptului material convenit prin contract de către DaimlerChrysler și reparatorii săi autorizați în statul membru unde este situată partea solicitantă. DaimlerChrysler se angajează să furnizeze, la cerere, informații privind aceste reguli. Tribunalul arbitral va fi compus din trei arbitri numiți în conformitate cu aceste reguli. Arbitrajul nu aduce atingere dreptului de a sesiza autoritățile naționale competente.
- (22) Prin decizie se constată că, având în vedere angajamentele asumate, nu se mai justifică o acțiune a Comisiei. Angajamentele asumate vor fi obligatorii până la data de 31 mai 2010.
- (23) Comitetul consultativ privind practicile restrictive și pozițiile dominante a emis un aviz favorabil la 9 iulie 2007.

<sup>(1)</sup> Adică să modifice setările originale ale ECU într-un mod nerecomandat de DaimlerChrysler.