

II

(Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja nie jest obowiązkowa)

DECYZJE

KOMISJA

DECYZJA KOMISJI

z dnia 13 września 2007 r.

w sprawie postępowania zgodnie z art. 81 Traktatu WE

(sprawa COMP/E-2/39.142 – Toyota)

(notyfikowana jako dokument nr C(2007) 4273)

(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)

(2007/831/WE)

- (1) Niniejsza decyzja przyjęta zgodnie z art. 9 ust. 1 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003 z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie wprowadzenia w życie reguł konkurencji ustanowionych w art. 81 i 82 Traktatu⁽¹⁾ skierowana jest do przedsiębiorstwa Toyota Motor Europe NV/SA (zwanego dalej „Toyota”) i dotyczy udostępnienia informacji technicznych związanych z naprawami pojazdów marki Toyota⁽²⁾.
- (2) W skład informacji technicznych wchodzi dane techniczne, dane dotyczące sprzętu i narzędzi oraz instrukcje niezbędne do przeprowadzania kontroli, napraw i wymiany wadliwych, zepsutych lub zużytych części pojazdów silnikowych oraz usunięcia awarii któregośkolwiek z systemów pojazdu. Obejmują one siedem głównych kategorii:
- parametry podstawowe (dokumentacja w zakresie wszystkich wartości referencyjnych i nastawów wielkości pomiarowych dotyczących pojazdu, takich jak ustawienia momentu obrotowego, pomiary luzu hamulca, ciśnienie w układzie hydraulicznym i pneumatycznym),
 - schematy i opisy etapów prac w zakresie operacji związanych z naprawami i przeglądem (instrukcje obsługi, plany robocze, opisy narzędzi stosowanych do dokonania danej naprawy oraz schematy, takie jak układy elektryczne czy hydrauliczne),
 - testy i diagnostyka (w tym kody błędów/ diagnozowanie i usuwanie usterek, oprogramowanie i inne informacje niezbędne do diagnozowania usterek w pojazdach) – duża część tych informacji, chociaż nie całość, znajduje się w specjalistycznych narzędziach elektronicznych,
 - kody, oprogramowanie i inne informacje niezbędne do ponownego zaprogramowania, przywrócenia ustawień lub wyzerowania jednostek sterowania elektronicznego zainstalowanych w pojeździe. Ta kategoria ma związek z poprzednią, w której często ten sam sprzęt elektroniczny wykorzystywany jest do diagnozowania usterek, a następnie do usuwania ich za pośrednictwem jednostek sterowania elektronicznego,
 - informacja o częściach zamiennych, w tym katalogi części zamiennych z numerami i opisami oraz sposób identyfikacji pojazdów (to znaczy dane odnoszące się do danego pojazdu, umożliwiające podmiotowi zajmującemu się naprawą identyfikację numerów poszczególnych części użytych w procesie montażu pojazdu oraz identyfikację odpowiednich numerów właściwych oryginalnych części zamiennych dla danego pojazdu),
 - informacje o charakterze szczególnym (zawiadomienia w celu przypomnienia i zawiadomienia o najczęściej występujących problemach),
 - materiały szkoleniowe.
- ⁽¹⁾ Dz.U. L 1 z 4.1.2003, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 411/2004 (Dz.U. L 68 z 6.3.2004, str. 1).
- ⁽²⁾ W następujących ustępach wyrażenie „Toyota” odnosi się do określenia „Toyota Motor Europe NV/SA”, a wyrażenie „marka Toyota” lub „pojazd/samochód Toyota” jest używane do określenia pojazdów silnikowych komercjalizowanych przez Toyotę pod nazwą marki Toyota.

- (3) W grudniu 2006 r. Komisja wszczęła procedurę i przesłała przedsiębiorstwu Toyota wstępną ocenę zawierającą stanowisko, że umowy zawarte przez Toyotę z partnerami usług posprzedażnych budzą obawy co do ich zgodności z art. 81 ust. 1 Traktatu WE.
- (4) Wstępna ocena Komisji wykazała, że przez długi czas po zakończeniu okresu przejściowego przewidzianego w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 1400/2002 z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze motoryzacyjnym⁽¹⁾ przedsiębiorstwo Toyota nie udostępniało pewnych kategorii informacji technicznych związanych z naprawami. Ponadto w chwili wszczęcia przez Komisję postępowania wyjaśniającego przedsiębiorstwo Toyota wciąż nie wprowadziło skutecznego systemu pozwalającego niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami na dostęp do informacji technicznych związanych z naprawami w sposób niezwiązany z innymi warunkami dostępu do informacji. Mimo że Toyota poprawiła dostępność swoich informacji technicznych w toku postępowania wyjaśniającego Komisji, zwłaszcza zwiększając ilość informacji technicznych dostępnych na stronie internetowej pod nazwą TechDoc („strona TI”) oraz rozszerzając gamę zamieszczonych na niej modeli Toyoty, to jednak informacje udostępnione niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami zdawały się pozostawać nadal niekompletne.
- (5) Zgodnie ze wstępną oceną właściwymi rynkami objętymi przedmiotową praktyką były: rynek usług związanych z naprawą i przeglądem samochodów osobowych oraz rynek udostępniania informacji technicznych podmiotom zajmującym się naprawami. Autoryzowane sieci związane z Toyotą posiadały bardzo dużą część udziałów w rynku w odniesieniu do pierwszego z wymienionych rynków, podczas gdy na drugim z nich Toyota była jedynym dostawcą zdolnym do zaoferowania wszystkich informacji technicznych potrzebnych podmiotom zajmującym się naprawami pojazdów jej marek.
- (6) Zasadniczo umowy zawarte przez Toyotę dotyczące usług posprzedażnych i dystrybucji części zamiennych nakładają na członków jego autoryzowanych sieci wymóg prowadzenia pełnego zakresu usług naprawczych właściwych dla tej marki oraz pełnienia roli hurtowników części zamiennych. Komisja wyraża obawy, że potencjalne negatywne skutki wynikające z tego typu umów mogą być większe w związku z tym, że Toyota nie udostępnia w odpowiedni sposób informacji technicznych niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami, wykluczając tym samym podmioty, które byłyby zainteresowane świadczeniem usług w ramach innego modelu działalności gospodarczej i byłyby w stanie świadczyć takie usługi.
- (7) Wstępny wniosek Komisji odnosił się do tego, że umowy Toyoty na udostępnianie informacji technicznych niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami nie odpowiadały ich potrzebom ani w dziedzinie zakresu dostępnych informacji, ani ich dostępności, oraz do faktu, że praktyka tego typu połączona z podobnymi praktykami innych producentów samochodów mogłaby prowadzić w efekcie do zmniejszenia się udziałów w rynku niezależnych podmiotów zajmujących się naprawami. To mogłoby z kolei spowodować poważne szkody dla konsumentów wskutek znacznego ograniczenia wyboru części zamiennych, wzrostu cen usług naprawczych, zmniejszenia liczby dostępnych warsztatów naprawczych, potencjalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa oraz braku dostępu do innowacyjnych warsztatów.
- (8) Ponadto fakt, że Toyota najwyraźniej nie zapewnia odpowiedniego dostępu do informacji technicznych niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami, może doprowadzić do tego, że zastosowanie zwolnienia na mocy rozporządzenia (WE) nr 1400/2002 w odniesieniu do umów z partnerami usług posprzedażnych będzie niemożliwe, gdyż zgodnie z art. 4 ust. 2 tego rozporządzenia zwolnienie to nie ma zastosowania, w przypadku gdy dostawca pojazdów silnikowych odmawia niezależnym podmiotom dostępu do jakichkolwiek informacji technicznych, sprzętu diagnostycznego i innego sprzętu, narzędzi, w tym odpowiedniego oprogramowania, lub szkoleń wymaganych do dokonywania napraw i przeglądów tych pojazdów silnikowych. Zgodnie z motywem 26 wspomnianego rozporządzenia warunki dostępu nie mogą być różne dla podmiotów autoryzowanych i niezależnych.
- (9) Wreszcie Komisja przyjęła wstępnie stanowisko, że w związku z brakiem dostępu do informacji technicznych dotyczących napraw, jest mało prawdopodobne, aby przepisy art. 81 ust. 3 Traktatu WE miały zastosowanie w przypadku umów zawartych przez Toyotę z jej autoryzowanymi podmiotami zajmującymi się naprawami.
- (10) W dniu 22 stycznia 2007 r. przedsiębiorstwo Toyota zaproponowało Komisji podjęcie zobowiązań uwzględniających zawarte we wstępnej ocenie obawy dotyczące naruszenia zasad konkurencji.
- (11) Zgodnie z powyższymi zobowiązaniami zakres wymaganych informacji określałaby zasada polegająca na zakazie wprowadzania dyskryminacji niezależnych podmiotów zajmujących się naprawami względem autoryzowanych podmiotów. W świetle powyższej zasady Toyota zapewni również niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami dostęp do wszelkich informacji technicznych, narzędzi, wyposażenia, oprogramowania i szkoleń wymaganych do dokonywania napraw i przeglądów pojazdów marki Toyota, które są udostępniane przez Toyotę lub w jej imieniu wszystkim autoryzowanym podmiotom zajmującym się naprawami i/lub niezależnym importerom w każdym państwie członkowskim Unii Europejskiej.

(1) Dz.U. L 203 z 1.8.2002, str. 30.

- (12) Wspomniane zobowiązania precyzują, że w rozumieniu art. 4 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1400/2002 „informacje techniczne” obejmują wszystkie informacje udostępnione autoryzowanym podmiotom zajmującym się naprawami w celu dokonywania napraw i przeglądów pojazdów marki Toyota. Należą do nich na przykład: oprogramowanie, kody błędów i inne parametry oraz aktualizacje wymagane do pracy przy jednostkach sterowania elektronicznego w celu zainstalowania lub przywrócenia ustawień rekomendowanych przez Toyotę, sposób identyfikacji pojazdów, katalogi części zamiennych, rozwiązania praktyczne wynikające z konkretnych doświadczeń i odnoszące się do problemów pojawiających się zazwyczaj w konkretnym modelu lub w konkretnej serii, przypomnienia oraz inne zawiadomienia zawierające wykaz napraw, które mogą być przeprowadzone bezpłatnie w ramach autoryzowanej sieci naprawczej.
- (13) Dostęp do narzędzi obejmuje dostęp do elektronicznego sprzętu diagnostycznego i innych narzędzi służących do wykonywania napraw, w tym do odpowiedniego oprogramowania wraz z jego okresową aktualizacją, oraz świadczenie związanych z tymi narzędziami usług posprzedażnych.
- (14) Zobowiązania są wiążące dla Toyoty i powiązanych z nią przedsiębiorstw, nie będą jednak bezpośrednio wiążące dla niezależnych importerów pojazdów marki Toyota, znanych jako „niezrzeszone przedsiębiorstwa krajowe działające w zakresie wprowadzania do obrotu i sprzedaży”. W państwach członkowskich, w których dystrybucja pojazdów marki Toyota prowadzona jest w ramach sieci niezrzeszonych przedsiębiorstw krajowych działających w zakresie wprowadzania do obrotu i sprzedaży, Toyota zgodziła się zatem podjąć wysiłki na rzecz zobowiązania tych przedsiębiorstw w formie umowy do przekazywania jej informacji technicznych oraz wersji językowych tych informacji, które dostarczyły one autoryzowanym podmiotom w danych państwach członkowskich. Toyota zobowiązuje się umieścić bezzwłocznie wspomniane informacje techniczne lub ich wersje językowe na stronie TI.
- (15) Zgodnie z motywem 26 rozporządzenia (WE) nr 1400/2002 Toyota nie musi dostarczać niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami informacji technicznych, które umożliwiłyby osobie trzeciej obejście lub wyłączenie pokładowych urządzeń antywłamaniowych i/lub ponowne wzorcowanie⁽¹⁾ urządzeń elektronicznych lub ingerencję w urządzenia ograniczające moc pojazdu. Podobnie jak w przypadku każdego innego wyjątku w prawie UE, motyw 26 należy interpretować w sposób ścisły. Zgodnie ze zobowiązaniami, w przypadku gdy Toyota powoła się na ten wyjątek jako powód odmowy ujawnienia niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami jakichkolwiek informacji technicznych, zobowiązała się ona do ograniczenia nieujawnionych informacji jedynie do tych wymaganych do zapewnienia ochrony, o której mowa w motywie 26, a brak tych informacji nie uniemożliwi niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami prowadzenia działań innych niż wymienione w motywie 26, w tym prac przy takich urządzeniach, jak moduły elektronicznego sterowania silnikiem, poduszki powietrzne, napinacze pasów bezpieczeństwa lub elementy zamka centralnego.
- (16) Artykuł 4 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1400/2002 stanowi, że informacje techniczne muszą być udostępnione na potrzeby niezależnych podmiotów zajmujących się naprawami w sposób proporcjonalny. Oznacza to ujawnienie informacji oraz ustalenie ceny przy uwzględnieniu zakresu wykorzystania informacji przez niezależne podmioty zajmujące się naprawami.
- (17) Zgodnie z tą zasadą zobowiązania określają, że Toyota zamieści na swojej stronie internetowej TI wszelkie informacje techniczne odnoszące się do modeli wprowadzonych na rynek, począwszy od dnia 1 stycznia 1997 r. oraz zapewni nieprzerwany dostęp do aktualizowanych na bieżąco informacji technicznych na stronie internetowej TI lub na stronie, która ją zastąpi. Ponadto Toyota zadba, aby strona była łatwa do zlokalizowania oraz udostępniała informacje techniczne w sposób równie skuteczny, jak ma to miejsce wobec członków autoryzowanych sieci Toyoty. W przypadku gdy Toyota lub inne przedsiębiorstwo działające w jej imieniu udostępni autoryzowanym podmiotom zajmującym się naprawami informację techniczną w danym języku UE, Toyota zadba, aby ta informacja w wersji językowej, o której mowa, została bezzwłocznie zamieszczona na stronie internetowej TI.
- (18) W odniesieniu do informacji technicznych dotyczących modeli wprowadzonych przez Toyotę na rynek między dniem 1 stycznia 1997 r. a dniem 1 stycznia 2000 r. Toyota zobowiązała się do umieszczenia ich tam do dnia 31 grudnia 2007 r.
- (19) W zobowiązaniach określa się, że struktura opłat pobieranych przez Toyotę za dostęp do strony internetowej opierać się będzie na kosztach ponoszonych przez autoryzowane podmioty zajmujące się naprawami z tytułu rocznego abonamentu za dostęp do intranetu Toyoty, który wynosi 2 400 EUR. Jednak w poszanowaniu zasady proporcjonalności określonej we wspomnianym rozporządzeniu Toyota wyraża zgodę na proporcjonalny podział tej opłaty na raty miesięczne, tygodniowe, dzienne, czterogodzinne, trzygodzinne, dwugodzinne i jednogodzinne w cenie 3 EUR za godzinę, 6 EUR za dwie godziny, 9 EUR za trzy godziny, 12 EUR za cztery godziny, 16 EUR za dzień, 72 EUR za tydzień i 240 EUR za miesiąc. Toyota zobowiązuje się do utrzymania wymienionej struktury opłat za dostęp oraz niepodnoszenia cen powyżej poziomu średniej stopy inflacji wewnątrz UE przez cały okres ważności zobowiązań.
- (20) Zobowiązania podjęte przez Toyotę pozostają bez uszczerbku dla jakiegokolwiek obecnego lub przyszłego wymogu ustanowionego prawem wspólnotowym lub krajowym, które może rozszerzyć zakres informacji technicznych dostarczanych przez Toyotę niezależnym podmiotom i/lub ustalić bardziej korzystne sposoby przekazywania tych informacji.
- (21) Toyota zobowiązała się do wdrożenia określonej procedury rozpatrywania skarg, która może mieć zastosowanie do jakiegokolwiek skargi złożonej przez niezależny podmiot zajmujący się naprawami lub stowarzyszenie niezależnych podmiotów zajmujących się naprawami powołane do życia na terenie Unii Europejskiej i dotyczącej dostępu do informacji technicznych.

⁽¹⁾ Tj. modyfikację ustawień fabrycznych w elektronicznych urządzeniach sterowania w sposób niezalecany przez Toyotę.

- (22) Zgodnie z tą procedurą w następstwie wstępnego powiadomienia przedsiębiorstwa krajowe działające w zakresie wprowadzania do obrotu i sprzedaży będą najpierw rozpatrywać skargi we własnym zakresie, wyznaczając do tego osobę odpowiedzialną za rozpatrzenie skargi. Osoba ta bada wniesioną skargę, przedstawia dodatkowe informacje lub wyjaśnienia i/lub proponuje stronie skarżącej rozwiązanie. Jeśli osoba odpowiedzialna za rozpatrzenie skargi oraz strona skarżąca nie osiągną porozumienia lub nie rozstrzygną sporu, wówczas osoba odpowiedzialna za rozpatrzenie skargi powinna bezzwłocznie przekazać sprawę do działu pomocy technicznej powołanego przez Toyotę, z wyjątkiem przypadku, w którym brak porozumienia czy rozstrzygnięcia sporu wynika z braku reakcji ze strony niezależnego podmiotu zajmującego się naprawami lub stowarzyszenia niezależnych podmiotów zajmujących się naprawami. Toyota przeprowadzi wówczas postępowanie wyjaśniające w tej sprawie i albo potwierdzi stanowisko osoby odpowiedzialnej za rozpatrzenie skargi, albo zaproponuje alternatywne rozwiązanie. W przypadku gdy Toyota i strona skarżąca nie osiągną porozumienia bądź nie rozstrzygną sporu, wówczas Toyota zobowiązuje się do zaakceptowania procedur arbitrażowych. W każdym wypadku stronie skarżącej przysługuje prawo odwołania się do procedury arbitrażowej w ciągu dwudziestu dni roboczych po wstępnym powiadomieniu przedsiębiorstw krajowych działających w zakresie wprowadzania do obrotu i sprzedaży o skardze.
- (23) Procedura arbitrażowa będzie podlegała odpowiednim przepisom krajowym mającym zastosowanie do procedury arbitrażowej, a w skład sądu arbitrażowego wchodzić będzie trzech arbitrów wyznaczonych zgodnie z tymi przepisami. Miejscem procedury arbitrażowej będzie państwo członkowskie, w którym strona skarżąca ma zarejestrowaną siedzibę. Językiem obrad procedury arbitrażowej będzie język urzędowy obowiązujący w miejscu, w którym się ona odbywa. Arbitraż nie ogranicza prawa wniesienia sprawy do właściwego sądu krajowego.
- (24) Niniejszą decyzją stwierdza się, że w świetle omówionych powyżej zobowiązań nie ma już podstaw do podjęcia przez Komisję działań. Zobowiązania będą wiążące do dnia 31 maja 2010 r.
- (25) Na posiedzeniu w dniu 9 lipca 2007 r. Komitet Doradczy ds. Praktyk Ograniczających Konkurencję i Pozycji Dominującej wydał przychylną opinię.
-