

# KOMISJA

## DECYZJA KOMISJI

z dnia 13 września 2007 r.

w sprawie postępowania zgodnie z art. 81 Traktatu WE

(sprawa COMP/E-2/39.141 – Fiat)

(notyfikowana jako dokument nr C(2007) 4274)

(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)

(2007/841/WE)

- (1) Niniejsza decyzja przyjęta zgodnie z art. 9 ust. 1 rozporządzenia Rady (WE) 1/2003 z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie wprowadzenia w życie reguł konkurencji ustanowionych w art. 81 i 82 Traktatu <sup>(1)</sup> skierowana jest do przedsiębiorstwa Fiat Auto SpA (zwanego dalej „Fiat”) i dotyczy udostępnienia informacji technicznych związanych z naprawami pojazdów marek Fiat, Alfa Romeo i Lancia.
- (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.
- (3) W grudniu 2006 r. Komisja wszczęła procedurę i przesłała przedsiębiorstwu Fiat wstępną ocenę zawierającą stanowisko, że umowy zawarte przez nie 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 1400/2000 z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do kategorii porozumień wertykalnych i praktyk uzgodnionych w sektorze motoryzacyjnym <sup>(2)</sup> Fiat nie udostępniał pewnych kategorii informacji technicznych związanych z naprawami. Ponadto w chwili wszczęcia przez Komisję postępowania wyjaśniającego Fiat wciąż nie wprowadził 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 Fiat poprawił dostępność swoich informacji technicznych w toku postępowania wyjaśniającego Komisji, zwłaszcza tworząc w tym celu stronę internetową („strona TI”) w czerwcu 2005 r., to jednak informacje udostępnione niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami zdawały się pozostawać nadal niekompletne.

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 203 z 1.8.2002, str. 30.

- (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 Fiatem posiadały bardzo dużą część udziałów w rynku w odniesieniu do pierwszego z wymienionych rynków, podczas gdy na drugim z nich Fiat był jedynym dostawcą zdolnym do zaoferowania wszystkich informacji technicznych potrzebnych podmiotom zajmującym się naprawami pojazdów jego marek.
- (6) Zasadniczo umowy zawarte przez przedsiębiorstwo Fiat 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 Fiat 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 przedsiębiorstwa Fiat 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 Fiat 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) Komisja wstępnie zajęła stanowisko, że w kontekście braku dostępu do informacji technicznych związanych z naprawami jest mało prawdopodobne, że przepisy art. 81 ust. 3 Traktatu WE będą miały zastosowanie w przypadku umów zawartych przez Fiata z autoryzowanymi podmiotami zajmującymi się naprawami.
- (10) W dniu 22 stycznia 2007 r. przedsiębiorstwo Fiat 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 Fiat 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 Fiat, które są udostępniane przez Fiata lub w jego imieniu wszystkim autoryzowanym podmiotom zajmującym się naprawami i/lub niezależnym importerom w każdym państwie członkowskim Unii Europejskiej.
- (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 silnikowych marek Fiat, Alfa Romeo i Lancia. Należą do nich na przykład: oprogramowanie, kody błędów i inne parametry, wraz z aktualizacjami, wymagane do pracy przy jednostkach sterowania elektronicznego w celu zainstalowania lub przywrócenia ustawień rekomendowanych przez Fiata, 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 świadczone 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 Fiata i powiązanych z nim przedsiębiorstw, nie są jednak bezpośrednio wiążące dla niezależnych importerów pojazdów marki Fiat. W państwach członkowskich, w których Fiat prowadzi dystrybucję pojazdów marki Fiat, Alfa Romeo i/lub Lancia w ramach sieci niezależnych importerów, Fiat zgodził się zatem podjąć wysiłki na rzecz zobowiązania tych przedsiębiorstw w formie umowy do przekazywania mu informacji technicznych oraz wersji językowych tych informacji, których dostarczyły one autoryzowanym podmiotom zajmującym się naprawami w danych państwach członkowskich. Fiat zobowiązuje się umieścić bezzwłocznie wspomniane informacje techniczne lub ich wersje językowe na stronie TI.

- (15) Zgodnie z motywem nr 26 wspomnianego rozporządzenia Fiat nie musi dostarczać niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami informacji technicznych, które umożliwiłyby osobie trzeciej obejście lub unieszkodliwienie pokładowych urządzeń antywłamaniowych i/lub przekalibrowanie urządzeń elektronicznych<sup>(1)</sup> lub manipulowanie w urządzeniach, które pozwalają na ograniczenie prędkości pojazdu. Podobnie jak w przypadku każdego innego wyjątku w prawie UE, motyw 26 należy interpretować w sposób ścisły. Zgodnie ze zobowiązaniami, w przypadku gdy Fiat powoła się na ten wyjątek jako powód odmowy ujawnienia niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami jakichkolwiek informacji technicznych, zobowiązał się on 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 uwolnienie informacji oraz cenę uwzględniającą zakres wykorzystania informacji przez niezależne podmioty.
- (17) Zgodnie z tą zasadą zobowiązania określają, że Fiat zamieści na swojej stronie internetowej TI wszelkie informacje techniczne odnoszące się do modeli wprowadzonych na rynek po 1996 r. oraz zapewni nieprzerwany dostęp do aktualizowanych na bieżąco informacji technicznych na stronie internetowej TI lub na stronie, która ją zastąpi. Ponadto Fiat zadba, aby strona była łatwa do zlokalizowania oraz udostępniła informacje techniczne w sposób równie skuteczny, jak ma to miejsce wobec członków autoryzowanych sieci Fiata. W przypadku gdy Fiat lub inne przedsiębiorstwo działające w jego imieniu udostępni autoryzowanym podmiotom zajmującym się naprawami informację techniczną w danym języku UE, Fiat zadba, aby ta informacja w wersji językowej, o której mowa, została bezzwłocznie zamieszczona na stronie internetowej TI.
- (18) Na stronie internetowej TI nie są jeszcze dostępne trzy niżej wymienione kategorie informacji technicznych, ale Fiat zobowiązał się do zamieszczenia ich tam przed dniem 31 grudnia 2007 r.:
- tłumaczenia na poszczególne języki informacji technicznych, których Fiat obecnie nie posiada, ale które zostaną mu przekazane przez niezależnych importerów działających na terenie danych państw członkowskich UE,
  - zawiadomienia zawierające wykaz napraw, które mogą być wykonane bezpłatnie w ramach autoryzowanej sieci naprawczej, oraz
  - określenia ośrodków zajmujących się procedurą arbitrażową, o której mowa w poniższym punkcie 21.
- (19) Ze zobowiązań wynika, że struktura opłat pobieranych przez Fiata za dostęp do strony internetowej opierać się będzie na kosztach ponoszonych przez autoryzowane podmioty zajmujące się naprawami z tytułu rocznego abonamentu za pełny pakiet CD-ROM-ów, które wynoszą 3 356 EUR i są powiększone o 65 EUR za katalog części zamiennych oraz o dodatkową miesięczną opłatę abonamentową w wysokości 134 EUR za aktualizacje. Jednak w poszanowaniu zasady proporcjonalności określonej we wspomnianym rozporządzeniu Fiat wyraża zgodę na proporcjonalny podział tej opłaty na raty miesięczne, dzienne oraz godzinne w cenie 3 EUR za godzinę, 22 EUR za dzień i 350 EUR za miesiąc. Fiat 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 Fiata pozostają bez uszczerbku dla jakiegokolwiek obecnego lub przyszłego wymogu ustanowionego prawem wspólnotowym lub krajowym, które może rozszerzyć zakres informacji technicznych, których Fiat ma dostarczać niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami i/lub ustalić bardziej korzystne sposoby przekazywania tych informacji.
- (21) Na żądanie niezależnego podmiotu zajmującego się naprawami lub stowarzyszenia niezależnych podmiotów zajmujących się naprawami Fiat zobowiązuje się do zaakceptowania procedury arbitrażowej do rozstrzygnięcia sporów dotyczących udostępnienia informacji technicznych. Miejscem arbitrażu będzie państwo członkowskie, w którym strona skarżąca ma zarejestrowaną siedzibę. Odbywać się on będzie zgodnie z zasadami stosowanymi przez uznany miejscowy ośrodek arbitrażowy. Arbitraż nie ogranicza prawa wniesienia sprawy do właściwego sądu krajowego.
- (22) 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.
- (23) Na posiedzeniu w dniu 9 lipca 2007 r. Komitet Doradczy ds. Praktyk Ograniczających Konkurencję i Pozycji Dominującej wydał przychylną opinię.

<sup>(1)</sup> Tj. zmianę ustawień fabrycznych w jednostkach sterowania elektronicznego w sposób niezalecany przez Fiata.