

**Zawiadomienie opublikowane na podstawie art. 27 ust. 4 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003
w sprawie COMP/39.142 — Toyota**

(2007/C 66/10)

1. WPROWADZENIE

Zgodnie z art. 9 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003⁽¹⁾ Komisja może zdecydować — w przypadkach, w których zamierza przyjąć decyzję nakazującą zaprzestania naruszenia a zainteresowane przedsiębiorstwa proponują przyjęcie zobowiązań uwzględniających zastrzeżenia wyrażone przez Komisję w ocenie wstępnej — o uczynieniu takich zobowiązań wiążącymi dla przedsiębiorstw. Decyzja taka może zostać przyjęta na czas określony i oznacza, że nie ma już dalszych podstaw do podejmowania działań przez Komisję. Zgodnie z art. 27 ust. 4 powoływanego rozporządzenia Komisja opublikuje zwięzłe streszczenie sprawy i zasadniczą treść zobowiązań. Zainteresowane strony mogą przedłożyć swoje uwagi w terminie wyznaczonym przez Komisję.

2. STRESZCZENIE SPRAWY

Niniejsza sprawa dotyczy udostępniania niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami informacji technicznych związanych z naprawami przez Toyota Motor Europe NV/SA's („Toyota”). Dochodzenie przeprowadzone przez Komisję wykazało, że Toyota prawdopodobnie nie udostępniła pewnych kategorii informacji technicznych związanych z naprawami długo po zakończeniu okresu przejściowego, przewidzianego w ramach rozporządzenia Komisji (WE) nr 1400/2002⁽²⁾. Ponadto w momencie wszczęcia przez Komisję dochodzenia Toyota, według wstępnej oceny Komisji, wciąż nie wprowadziła skutecznego systemu pozwalającego niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami na wgląd do informacji technicznych związanych z naprawami, który nie wymagałby nabycia całego pakietu informacji. Mimo że Toyota poprawiła dostępność swoich informacji technicznych w toku dochodzenia Komisji, zwłaszcza zwiększając liczbę wersji językowych 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.

W grudniu 2006 r. Komisja wszczęła postępowanie i przesłała przedsiębiorstwu Toyota ocenę wstępną zawierającą stanowisko, że umowy zawarte przez Toyotę z partnerami usług posprzedażnych budzą obawy co do ich zgodności z art. 81 ust. 1 Traktatu WE.

Umowy zawarte przez Toyotę w sprawie serwisu posprzedażnego i dystrybucji części zamiennych nakładają na członków autoryzowanych sieci wymóg prowadzenia pełnego zakresu usług naprawczych właściwych dla tej marki oraz wykluczają firmy chcące świadczyć inne i/lub bardziej ukierunkowane usługi, jak również samodzielnych hurtowników części zamiennych. Komisja wyraziła obawy, że potencjalne negatywne skutki wynikające z tego typu umów mogą być większe w związku z tym, że Toyota nie zapewnia odpowiedniego dostępu do informacji technicznych niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami. W oparciu o wstępną analizę Komisji praktyka ta mogła przyczynić się do pogorszenia pozycji rynkowej niezależnych podmiotów zajmujących się naprawami, co mogło w efekcie doprowadzić do skurczenia się udziałów w rynku nieza-

leżnych hurtowników części zamiennych i spowodować poważne szkody dla konsumentów wskutek znacznego ograniczenia wyboru części zamiennych, wzrostu cen usług serwisowych, zmniejszenia liczby warsztatów naprawczych, potencjalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa oraz braku dostępu do innowacyjnych warsztatów.

Ponadto fakt, że Toyota prawdopodobnie nie udostępnia niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami w odpowiedni sposób informacji technicznych, wydaje się uniemożliwiać zastosowanie w odniesieniu do umów z partnerami usług posprzedażnych zwolnienia na mocy rozporządzenia (WE) nr 1400/2002, ponieważ zgodnie z art. 4 ust. 2 wspomnianego rozporządzenia zwolnienie to nie ma zastosowania, w przypadku, gdy dostawca pojazdów silnikowych odmawia niezależnym podmiotom dostępu do jakichkolwiek informacji technicznych, sprzętu diagnostycznego i innego wyposażenia, narzędzi, w tym odpowiedniego oprogramowania, lub szkoleń wymaganych do dokonywania napraw i przeglądów tych pojazdów silnikowych.

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 Toyotę z autoryzowanymi podmiotami zajmującymi się naprawami. W istocie, korzyści ekonomiczne, które mogłyby wynikać z funkcjonowania wyselekcjonowanej sieci autoryzowanych podmiotów zajmujących się naprawami, nie wydają się równoważyć znaczących negatywnych skutków dla konkurencji, wynikających z istniejącego niewłaściwego dostępu niezależnych podmiotów do właściwych dla danej marki informacji technicznych związanych z naprawami oraz z ochrony autoryzowanych sieci Toyoty przed konkurencją ze strony niezależnych warsztatów.

3. ZASADNICZA TREŚĆ ZAPROPONOWANYCH ZOBOWIĄZAŃ

W celu usunięcia zawartych w ocenie wstępnej obaw dotyczących naruszenia zasad konkurencji Toyota zaproponowała Komisji przyjęcie zobowiązań. Zaproponowała ona, aby zobowiązania te pozostały w mocy do dnia 31 maja 2010 r. Zobowiązania zostały streszczone poniżej i opublikowane w angielskiej wersji językowej na stronie internetowej Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji: http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html

3.1. Wymagane informacje techniczne

Zasada określająca zakres wymaganych informacji polega na zakazie dyskryminacji pomiędzy niezależnymi a autoryzowanymi podmiotami zajmującymi się naprawami. 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 autoryzowanym podmiotom zajmującym się naprawami i/lub niezależnym importerom w każdym państwie członkowskim Unii Europejskiej.

⁽¹⁾ Dz.U. L 1 z 4.1.2003, str. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 203 z 1.8.2002, str. 30.

„Informacje techniczne” w rozumieniu art. 4 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1400/2002 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, wraz z aktualizacjami, 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, zawiadomienia o konieczności przeprowadzenia określonych operacji na danych pojazdach w autoryzowanym serwisie oraz inne zawiadomienia zawierające wykaz napraw, które mogą być przeprowadzone bezpłatnie w ramach autoryzowanej sieci naprawczej.

Dostęp do narzędzi obejmuje dostęp do elektronicznego sprzętu diagnostycznego i innych narzędzi służących do naprawy, w tym do odpowiedniego oprogramowania wraz z jego okresową aktualizacją, oraz świadczenie związanych z tymi narzędziami usług sprzedażnych.

Proponowane zobowiązania będą 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 przez niezrzeszone przedsiębiorstwa krajowe działające w zakresie wprowadzania do obrotu i sprzedaży, Toyota zgodziła się zatem dołożyć wszelkich starań 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 do bezwzględnego umieszczenia tych informacji technicznych lub różnych wersji językowych tych informacji na stronie internetowej TI, zgodnie z zasadami określonymi w sekcji 3.2 niniejszego zawiadomienia.

Zgodnie z motywem nr 26 wspomnianego rozporządzenia Toyota nie musi dostarczać niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami informacji technicznych, które umożliwiłyby osobie trzeciej obejście lub unieszkodliwienie pokładowych urządzeń antywłamaniowych i/lub przekalibrowanie⁽¹⁾ urządzeń elektronicznych lub manipulowanie w urządzeniach, które pozwalają na ograniczenie prędkości pojazdu. Podobnie jak w przypadku każdego innego wyjątku w prawie UE, motyw nr 26 powinien podlegać ścisłej wykładni. W przypadku, gdy Toyota powoła się na ten wyjątek jako powód odmowy ujawnienia niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami jakichkolwiek informacji technicznych, zobowiąże się ona do ograniczenia nieujawnianych informacji jedynie do tych wymaganych do zapewnienia ochrony, o której mowa w motywie nr 26, a brak tych informacji nie uniemożliwi niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami prowadzenia działań innych niż te, wymienione w motywie nr 26, w tym prac przy takich urządzeniach, jak moduł elektronicznego sterowania silnikiem, poduszki powietrzne, napinacze pasów bezpieczeństwa lub elementy zamku centralnego.

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

3.2 Kanały informacyjne

Art. 4 ust. 2 rozporządzenia stanowi, że informacje techniczne muszą być udostępnione w sposób proporcjonalny do potrzeb niezależnych podmiotów zajmujących się naprawami. Oznacza to uwolnienie informacji oraz ustalenie ceny przy uwzględnieniu zakresu wykorzystania informacji przez niezależne podmioty zajmujące się naprawami.

Toyota zamieści na swojej stronie internetowej TI wszelkie informacje techniczne odnoszące się do modeli wprowadzonych na rynek 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 tej samej wersji językowej została bezwzględnie zamieszczona na stronie internetowej TI.

W odniesieniu do informacji technicznych dotyczących modeli wprowadzonych przez Toyotę na rynek między dniem 1 stycznia 1997 r. a dniem 1 stycznia 2000 r., które nie są obecnie dostępne na stronie internetowej TI, Toyota zobowiązała się do umieszczenia ich tam do dnia 31 grudnia 2007 r.

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 ustanowienie proporcjonalnego dostępu do strony internetowej TI w ramach miesięcznych, tygodniowych, dziennych, czterogodzinnych, trzygodzinnych, dwugodzinnych i jednogodzinnych okien czasowych 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 tej struktury opłat oraz do niepodnoszenia cen powyżej poziomu średniej stopy inflacji w UE.

3.3 Zasada minimalnych standardów

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.

3.4 Rozstrzygnięcie sporów

Toyota zobowiązuje się do wdrożenia opisanej poniżej procedury rozpatrywania skarg, która może mieć zastosowanie do jakiejkolwiek 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.

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 20 dni roboczych po wstępnym powiadomieniu przedsiębiorstw krajowych działających w zakresie wprowadzania do obrotu i sprzedaży o skardze.

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 procedury arbitrażowej będzie język urzędowy obowiązujący w miejscu, w którym się ona odbywa.

Procedura arbitrażowa pozostaje bez uszczerbku dla prawa wniesienia sprawy do właściwego sądu krajowego.

4. WEZWANIE DO ZGŁASZANIA UWAG

Komisja zamierza, po zbadaniu rynku, przyjąć decyzję zgodnie z art. 9 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1/2003 uznającą zobowiązania streszczone powyżej i opublikowane na stronie internetowej Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji ⁽¹⁾ za wiążące. Zgodnie z art. 27 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1/2003 Komisja wzywa zainteresowane strony trzecie do zgłaszania uwag na temat zaproponowanych zobowiązań. Uwagi te Komisja musi otrzymać nie później niż w ciągu jednego miesiąca od daty niniejszej publikacji. Uwagi można przesyłać do Komisji pocztą elektroniczną na adres comp-infotech@ec.europa.eu, faksem (nr faksu: (32-2) 296 29 11) lub listownie, podając numer referencyjny: COMP/39.142 — Toyota, na poniższy adres Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji Komisji Europejskiej:

European Commission
Directorate-General for Competition
Antitrust Registry
J-70
B-1049 Brussels

W toku dalszego postępowania niezbędne lub właściwe może być udostępnienie podsumowania uwag otrzymanych po publikacji niniejszego zawiadomienia stronom proponującym zobowiązania. W związku z tym zwracamy się z prośbą o zaznaczenie wszelkich informacji poufnych lub tajemnic handlowych. Uzasadnione wnioski o poufne traktowanie informacji zostaną uwzględnione.

⁽¹⁾ http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html