

**Zawiadomienie opublikowane na podstawie art. 27 ust. 4 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003 w sprawie COMP/39.143 — Opel**

(2007/C 66/11)

**1. WPROWADZENIE**

Zgodnie z art. 9 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003 <sup>(1)</sup> Komisja może zdecydować — w przypadkach, w których zamierza przyjąć decyzję nakazującą zaprzestania naruszenia a zainteresowane przedsiębiorstwa zaproponują 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 przez General Motors Europe (GME) informacji technicznych dotyczących napraw pojazdów marki Opel/Vauxhall. Dochodzenie przeprowadzone przez Komisję wykazało, że przedsiębiorstwo GME prawdopodobnie nie udostępniło pewnych kategorii informacji technicznych związanych z naprawami długo po zakończeniu okresu przejściowego, przewidzianego w ramach rozporządzenia Komisji (WE) nr 1400/2002 <sup>(2)</sup>. Ponadto w momencie wszczęcia przez Komisję dochodzenia przedsiębiorstwo GME, według wstępnej oceny Komisji, wciąż nie wprowadziło skutecznego systemu pozwalającego niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami na wgląd do informacji technicznych związanych z naprawami pojazdów marki Opel/Vauxhall, który nie wymagałby nabycia całego pakietu informacji. Mimo że przedsiębiorstwo GME poprawiło dostępność swoich informacji technicznych w toku dochodzenia Komisji, to jednak informacje udostępnione niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami zdawały się pozostawać nadal niekompletne.

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

Umowy zawarte przez GME 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 przedsiębiorstwo GME 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 niezależnych 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 GME prawdopodobnie nie udostępniła w odpowiedni sposób niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami 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 przedsiębiorstwo GME z autoryzowanymi podmiotami zajmującymi się naprawami pojazdów marki Opel/Vauxhall. 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 Opel/Vauxhall przed konkurencją ze strony niezależnych warsztatów.

**3. ZASADNICZA TREŚĆ ZAPROPONOWANYCH ZOBOWIĄZAŃ**

W celu usunięcia zawartych w ocenie wstępnej obaw dotyczących naruszenia zasad konkurencji GME zaproponowało Komisji przyjęcie zobowiązań. GME zaproponowało, aby zobowiązania te pozostały w mocy do dnia 31 maja 2010 r. Zobowiązania te są streszczone poniżej i opublikowane w angielskiej wersji językowej na stronie internetowej Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji: [http://ec.europa.eu/comm/competition/index\\_en.html](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 przedsiębiorstwo GME 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 Opel/Vauxhall, które są udostępniane przez GME lub w jego imieniu autoryzowanym podmiotom zajmującym się naprawami w każdym państwie członkowskim Unii Europejskiej.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 1 z 4.1.2003, str. 1.

<sup>(2)</sup> 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 pojazdów marki Opel/Vauxhall w celu dokonywania napraw i przeglądów tych pojazdów. 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 GME, 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 świadczone bezpłatnie w ramach autoryzowanej sieci naprawczej.

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.

Motyw nr 26 wspomnianego rozporządzenia jasno określa, że art. 4 ust. 2 nie wymaga od przedsiębiorstwa GME dostarczania niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami informacji technicznych, które umożliwiałyby osobie trzeciej obejście lub unieszkodliwienie pokładowych urządzeń antywłamaniowych i/lub przekalibrowanie (!) urządzeń elektronicznych lub manipulowanie w urządzeniach, które pozwalają na ograniczenie prędkości pojazdu lub innych parametrów związanych z wydajnością pojazdu. Przedsiębiorstwo GME zobowiązuje się jednak umożliwić niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami nieograniczony dostęp do tego typu informacji, pod warunkiem że uzyskają one stosowne świadectwo ukończenia szkolenia wydane przez GME (?). Świadectwo takie zostanie niezwłocznie wydane niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami pod warunkiem ukończenia szkolenia.

W przypadku, gdyby w przyszłości przedsiębiorstwo GME powołało się na wyjątek w motywie nr 26 jako powód odmowy ujawnienia niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami konkretnych informacji technicznych, spoczywać będzie na nim obowiązek zadbania, aby nieujawnione informacje ograniczały się jedynie do tych wymaganych do zapewnienia ochrony, o której mowa w motywie nr 26, a brak tych informacji nie uniemożliwił niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami prowadzenia działań innych niż 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.

### 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.

GME zamieści na swojej stronie internetowej TI wszelkie informacje techniczne odnoszące się do modeli wprowadzonych na rynek

(!) Tj. modyfikację ustawień fabrycznych w jednostkach sterowania elektronicznego w sposób niezalecany przez GME.

(?) Opłaty za świadectwo ukończenia szkolenia będą jednakowe dla autoryzowanych i niezależnych podmiotów zajmujących się naprawami, a przedsiębiorstwo GME zobowiązuje się do utrzymania ich na tym samym poziomie przez cały okres obowiązywania zobowiązań. Szkolenie będzie się składać z: (i) dwudniowego szkolenia prowadzonego przez instruktora (koszt pomiędzy 115 EUR a 230 EUR za dzień, w zależności od rynku krajowego) oraz (ii) jednodniowego szkolenia internetowego Tech2 (koszt pomiędzy 30 EUR a 50 EUR za dzień, także w zależności od danego rynku krajowego). Szkolenie będzie prowadzone przez GM Academy.

po 1996 r. oraz zapewni nieprzerwany dostęp do aktualizowanych na bieżąco informacji technicznych na stronie internetowej TI lub na stronie, która ją zastąpi. Ponadto GME zadba, aby strona była łatwa do zlokalizowania oraz udostępniała nieprzerwanie informacje techniczne w sposób równie skuteczny, jak ma to miejsce wobec członków autoryzowanej sieci Opel/Vauxhall. W przypadku, gdy GME lub inne przedsiębiorstwo działające w jego imieniu udostępni autoryzowanym podmiotom zajmującym się naprawami informację techniczną w danym języku UE, GME zadba, aby ta informacja w tej samej wersji językowej została bezzwłocznie zamieszczona na stronie internetowej TI.

W odniesieniu do elektronicznego katalogu części zamiennych, który nie jest obecnie dostępny na stronie internetowej TI, przyjmie się, że przedsiębiorstwo GME wypełniło zobowiązania w tym zakresie, o ile informacje te zostaną zamieszczone na stronie TI do dnia 31 grudnia 2007 r. W ramach rozwiązania tymczasowego katalog ten będzie dostępny w centrum obsługi telefonicznej GME, które na wniosek niezależnych podmiotów zajmujących się naprawami niezwłocznie przefaksuje żądane strony w wybranej wersji językowej, spośród wersji dostępnych dla autoryzowanych podmiotów zajmujących się naprawami. Usługa ta będzie świadczona odpłatnie, jej cena wyniesie 1 EUR za stronę (+ opłata manipulacyjna w wysokości 3,9 %), a w stosunku do połączeń obowiązywać będzie cennik lokalnych połączeń telefonicznych.

W odniesieniu do schematów instalacji elektrycznych, GME zamieści na stronie internetowej TI wszystkie te schematy, które są sporządzone lub zapisane w postaci cyfrowej i przeznaczone do wykorzystania przez autoryzowane podmioty zajmujące się naprawami pojazdów marki Opel/Vauxhall na terenie UE. Pozostałe schematy, które odnoszą się do niektórych modeli (3) wprowadzonych na rynek po dniu 1 stycznia 1997 r. i nie są zapisane w postaci cyfrowej, będą dostępne dla niezależnych podmiotów zajmujących się naprawami za pośrednictwem centrum obsługi telefonicznej GME. Centrum to będzie udzielało informacji we wszystkich językach, na które jest zapotrzebowanie, aby uniknąć bezpośredniej lub pośredniej dyskryminacji pomiędzy niezależnymi i autoryzowanymi przez Opel/Vauxhall podmiotami zajmującymi się naprawami, przy uwzględnieniu warunków, na podstawie których autoryzowane podmioty zajmujące się naprawami uzyskują dostęp do schematów instalacji elektrycznych. Schematy instalacji elektrycznych będą udostępniane bezzwłocznie faksem w najmniejszych pakietach, jakich przeciętny niezależny podmiot zajmujący się naprawami potrzebuje do wykonania naprawy i na tych samych warunkach, na jakich są udostępniane autoryzowanym podmiotom zajmującym się naprawami pojazdów marki Opel/Vauxhall. GME zobowiązuje się do utrzymania warunków mających obecnie zastosowanie do schematów instalacji elektrycznych zapisanych w sposób niecyfrowy przez cały okres obowiązywania zobowiązań.

W odniesieniu do dostępu do strony internetowej TI, GME wyraża zgodę na ustanowienie proporcjonalnego dostępu w ramach godzinnych, dziennych, tygodniowych, miesięcznych oraz rocznych okien czasowych w cenie odpowiednio 4 EUR, 30 EUR, 100 EUR, 300 EUR i 3 700 EUR. Przy pierwszym dostępie do strony internetowej TI pobierana będzie jednorazowa opłata w wysokości 15 EUR, powiększona o 3,9 % z tytułu opłaty manipulacyjnej. Pobranie oprogramowania diagnostyczno-testującego Tech1/Tech2 SWDL będzie możliwe w ramach rocznego abonamentu za dostęp do strony internetowej TI lub jednorazowej miesięcznej opłaty abonamentowej w wysokości 100 EUR. GME zobowiązuje się do utrzymania tej struktury opłat oraz niepodnoszenia cen powyżej poziomu średniej stopy inflacji w UE.

(3) Jedyne dwa z tych modeli (Agila i Movano) są nadal produkowane. Dla obu z nich schematy instalacji elektrycznych dotyczące wersji tych modeli wprowadzonych na rynek po 2002 r. są dostępne na stronie internetowej TI. Jedyne modele, dla których schematy instalacji elektrycznych są dostępne jedynie za pośrednictwem centrum obsługi telefonicznej GME, (Arena i Sintra) przestały być produkowane odpowiednio w 1999 r. i 2001 r. W przypadku pozostałych modeli strona internetowa TI zawiera schematy instalacji elektrycznych dla wersji wprowadzonych na rynek od 2002 r. (Astra-G, Frontera-B, Zafira-A) lub od 2003 r. (Speedster).

### 3.3 Zasada minimalnych standardów

Zobowiązania podjęte przez GME pozostają bez uszczerbku dla jakiegokolwiek obecnego lub przyszłego wymogu ustanowionego prawem wspólnotowym lub krajowym, które może rozszerzyć zakres informacji technicznych, które GME ma dostarczać niezależnym podmiotom zajmującym się naprawami i/lub może ustalić bardziej korzystne sposoby przekazywania tych informacji.

### 3.4 Rozstrzygnięcie sporów

W celu rozpatrzenia skargi wniesionej przez niezależny podmiot zajmujący się naprawami w sprawie dostępu do informacji technicznych, GME ustanowi własnego „rzecznika praw podmiotów niezależnych”. Po otrzymaniu skargi wniesionej przez niezależny podmiot zajmujący się naprawami, „rzecznik praw podmiotów niezależnych” GME przesyła niezależnemu podmiotowi zajmującemu się naprawami odpowiedź GME w czasie nieprzekraczającym trzech tygodni od otrzymania pełnej dokumentacji. W przypadku, gdy strona skarżąca nie akceptuje odpowiedzi GME, przedsiębiorstwo to w celu rozstrzygnięcia sporów dotyczących udostępniania informacji technicznych zobowiązuje się wyrazić zgodę na zastosowanie procedury arbitrażowej, przy czym każda ze stron może wyznaczyć jednego eksperta, który wspólnie z drugim ekspertem może podjąć decyzję o wyznaczeniu trzeciego eksperta.

Miejszem arbitrażu będzie państwo członkowskie, w którym strona skarżąca ma zarejestrowaną siedzibę. Językiem procedury arbitrażowej będzie język urzędowy państwa, w którym arbitraż ma miejsce. Arbitraż nie ogranicza 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 uznając zobowiązania streszczone powyżej i opublikowane na stronie internetowej Dyrekcyj Generalnej ds. Konkurencji <sup>(1)</sup> 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](mailto:comp-infotech@ec.europa.eu), faksem (nr faksu: (32-2) 296 29 11) lub listownie, podając numer referencyjny: COMP/39.143 — Opel, na poniższy adres Dyrekcyj 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.

<sup>(1)</sup> [http://ec.europa.eu/comm/competition/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html)