

BIZOTTSÁG

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2007. szeptember 13.)

az EK-Szerződés 81. cikke szerinti eljárásról

(COMP/E-2/39.141 – Fiat ügy)

(az értesítés a C(2007) 4274. számú dokumentummal történt)

(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles)

(2007/841/EK)

- (1) A Szerződés 81. és 82. cikkében meghatározott versenyszabályok végrehajtásáról szóló, 2002. december 16-i 1/2003/EK tanácsi rendelet⁽¹⁾ 9. cikkének (1) bekezdése alapján elfogadott határozat, amelynek címzettje a Fiat Auto SpA (a továbbiakban: Fiat), a Fiat, az Alfa Romeo és a Lancia márkák gépjárműveinek javítására vonatkozó műszaki információk szolgáltatásával kapcsolatos.
- (2) A műszaki információk adatokat, folyamatokat és utasításokat foglalnak magukba, amelyek a gépjármű hibás/törött/használt részeinek ellenőrzéséhez, javításához és cseréjéhez, valamint egy jármű bármely részében előforduló meghibásodások kijavításához szükségesek. Ezeket hét fő típusba lehet sorolni:
- alapvető paraméterek (a járművel kapcsolatos mérhető értékek minden referenciaértékének és beállítási pontjának dokumentációja, úgymint nyomaték-beállítások, fékbeállítási mérések, hidraulikus és gumi-nyomás),
 - javítási és karbantartási műveletek szakaszainak ábrái és leírásai (szervizkézikönyv, műszaki dokumentumok, úgymint munkaterv, egy adott javítás elvégzéséhez szükséges eszközök leírása, valamint ábrák, úgymint kapcsolási rajzok vagy hidraulikák),
 - tesztelés és hibameghatározás (beleértve a diagnosztikai hiba-/hibaelhárítási kódokat, szoftvereket és a járműveken előforduló hibák meghatározásához szükséges más információkat) – a legtöbb, de nem az összes, ilyen információ megtalálható a specializált elektronikus eszközökben,
 - a járművön található elektronikus vezérlőegységek (ECU-k) újraprogramozásához, visszaállításához vagy újraindításához szükséges kódok, szoftverek és más információk. A következő típus kapcsolódik az előzőhöz, abban az értelemben, hogy gyakran ugyanazt az elektronikus szerszámot használják a hiba-
- meghatározáshoz, valamint az ezek kijavításához az ECU-kön keresztül történő, szükséges kiigazítások elvégzéséhez,
- alkatrész-információk, beleértve az alkatrész-katalógusokat kódokkal és leírásokkal együtt, valamint járműazonosítási módszerek (vagyis egy meghatározott járműhöz kapcsolódó adatok, amelyek lehetővé teszik a javítóműhely számára, hogy a járműösszeszerelés során beazonosíthassa a beillesztett alkatrészek egyéni kódját, valamint az összeillő eredeti pótalkatrészek megfelelő kódját az adott jármű esetében),
 - speciális információk (visszahívási értesítés és gyakori hibákról szóló értesítés),
 - képzési anyagok.
- (3) A Bizottság 2006 decemberében elindította az eljárást és megküldte a Fiatnak az előzetes értékelést, amelyben előzetes véleményként kifejezte azzal kapcsolatos aggályait, hogy a Fiatnak az értékesítés utáni szolgáltatásokat ellátó partnereivel kötött megállapodásai összeegyeztethetők-e az EK-Szerződés 81. cikkének (1) bekezdésével.
- (4) A Bizottság előzetes értékelése alapján a Fiat feltehetőleg jóval a Szerződés 81. cikke (3) bekezdésének a gépjárműágazatbeli vertikális megállapodások és összehangolt magatartások egyes csoportjaira történő alkalmazásáról szóló, 2002. július 31-i 1400/2002/EK bizottsági rendeletben⁽²⁾ lefektetett átmeneti időszak lejártával sem tette közzé a műszaki javítási információk bizonyos fajtáit. A bizottsági vizsgálat elindításának időpontjáig a Fiat nem hozott létre olyan hatáson rendszert sem, amely lehetővé tenné a független javítóműhelyek számára, hogy szabadon hozzáférhessenek a műszaki javítási információkhoz. Annak ellenére, hogy a Fiat a bizottsági vizsgálat ideje alatt javított a műszaki információk hozzáférhetőségén, nevezetesen egy erre a célra tervezett weboldal („a TI-honlap”) 2005. júniusi létrehozásával, a független javítóműhelyek számára láthatólag még mindig nem volt elérhető az információk teljes köre.

⁽¹⁾ HL L 1., 2003.1.4., 1. o. A legutóbb a 411/2004/EK rendelettel (HL L 68., 2004.3.6., 1. o.) módosított rendelet.

⁽²⁾ HL L 203., 2002.8.1., 30. o.

- (5) Az előzetes értékelés megállapította továbbá, hogy a kérdéses gyakorlat által érintett piacok a személygépkocsikhoz kapcsolódó javítási és karbantartási szolgáltatások, valamint a javítóműhelyek számára nyújtott műszaki információk piaci voltak. Az első piac esetében a Fiat szerződéses hálózatai igen nagy piaci részesedéssel rendelkeztek, míg a második piac esetében a Fiat volt az egyetlen szállító, amely az összes, a járműveit érintő műszaki információt a javítóműhelyek rendelkezésére tudta bocsátani.
- (6) A szolgáltatási és alkatrész-forgalmazási megállapodások a Fiat szerződéses hálózataitól lényegében megkövetelik, hogy a márkával kapcsolatos javítási szolgáltatások teljes körét biztosítsák, valamint önálló alkatrész-nagykereskedőként is működjenek. A Bizottság aggályosnak találta, hogy az ilyen megállapodásokból eredő kedvezőtlen hatásokat még fokozhatja, hogy a Fiat a független javítóműhelyek számára nem biztosít megfelelő hozzáférést a műszaki információkhoz, ezáltal kizárja azokat a cégeket, amelyek hajlandóak és képesek lennének más üzleti modell alapján nyújtani javítási szolgáltatásokat.
- (7) A Bizottság előzetes következtetése az volt, hogy a Fiat által a független javítóműhelyeknek nyújtott műszaki információkról szóló megállapodások nem feleltek meg ez utóbbiak igényeinek, akár a rendelkezésre álló információk körét, akár annak elérhetőségét tekintve, valamint hogy az ilyen gyakorlat – más autógyártók hasonló gyakorlatával együtt – hozzájárulhatott a független javítóműhelyek piaci pozícióinak visszaeséséhez. Másfelől a fogyasztóknak is számottevő károkat okozhatott az alkatrész-választék jelentős csökkenése, a javítási szolgáltatások árainak emelkedése, a javító létesítmények választékának csökkenése, az esetleg felmerülő biztonsági problémák és az innovatív javítóműhelyekhez való hozzáférés hiánya folytán.
- (8) Ezen felül amiatt, hogy a Fiat láthatóan nem biztosít a független javítóműhelyeknek megfelelő hozzáférést a műszaki információkhoz, úgy tűnik, az értékesítés utáni szolgáltatást nyújtó partnereivel kötött megállapodások esetében nem lehet élni az 1400/2002/EK rendeletben biztosított mentességgel, hiszen a rendelet 4. cikkének (2) bekezdése szerint a rendeletben biztosított mentesség nem alkalmazható azokban az esetekben, ahol a gépjárművek szállítói megtagadják a független piaci szereplőktől a hozzáférést bármilyen, az érintett gépjárművek karbantartásához és javításához szükséges műszaki információhoz, diagnosztikai vagy egyéb felszereléshez, szerszámhoz – beleértve a vonatkozó szoftvereket –, valamint képzéshez. Mint ahogy a (26) preambulumbekkezdésből kiderül, a hozzáférés feltételeit illetően tilos különbséget tenni szerződéses és független piaci szereplők között.
- (9) Végezetül a Bizottság arra az előzetes véleményre jutott, hogy – a műszaki javítási információkhoz való hozzáférés hiánya folytán – a Fiat és szerződéses javítóműhelyei között kötött megállapodások esetében valószínűleg nem lehet élni a 81. cikk (3) bekezdésében lefektetett kedvezményekkel sem.
- (10) 2007. január 22-én a Fiat kötelezettségvállalásokat ajánlott fel a Bizottságnak, hogy eleget tegyen az előzetes értékelésben kifejtett, versennyel kapcsolatos elvárásoknak.
- (11) E kötelezettségvállalások alapján, a rendelkezésre bocsátandó információk körét a független és a szerződéses javítóműhelyek közötti hátrányos megkülönböztetés tilalmának elve határozza meg. Ennek értelmében a Fiat biztosítja, hogy az általa szállított gépjárművek javításához és karbantartásához szükséges valamennyi műszaki információt, szerszámot, felszerelést, szoftvert és képzést, amelyet szerződéses javítóműhelyei és/vagy a Fiat nevében bármely EU-tagállamban működő független importőrjei rendelkezésére bocsát, a független javítóműhelyek számára is elérhetővé tesz.
- (12) A kötelezettségvállalások meghatározzák, hogy a „műszaki információk” körébe az 1400/2002/EK rendelet 4. cikkének (2) bekezdése értelmében beletartozik minden olyan információ, amelyet a Fiat, az Alfa Romeo és a Lancia gépjárművek javításához és karbantartásához a szerződéses javítóműhelyek rendelkezésére bocsátanak. Ide sorolhatók például – a frissítésekkel együtt – azon szoftverek, hibakódok és egyéb paraméterek, amelyek a Fiat által javasolt beállítások kezdeti elvégzésekor és visszaállításakor szükségesek az elektronikus vezérlőegységek (ECU-k) működtetéséhez, a gépjármű-azonosító módszerek, az alkatrész-katalógusok, a gyakorlati tapasztalatból származó, jellemzően egy adott típust vagy (gyártási) tételt érintő problémákra kidolgozott megoldások, valamint a visszahívásról és egyéb, a szerződéses javítóhálózaton belül térítés nélkül elvégezhető javításokról szóló értesítések.
- (13) A szerszámokhoz való hozzáférés magában foglalja a hozzáférést az elektronikus diagnosztikai és egyéb, javításhoz szükséges szerszámokhoz és a hozzájuk tartozó, rendszeresen frissített szoftverekhez, valamint a fenti szerszámokhoz kapcsolódó, értékesítés utáni szolgáltatásokhoz.
- (14) A kötelezettségvállalások a Fiat és kapcsolódó vállalkozásai számára kötelező érvényűek, de a Fiat gépjárműmárkák független importőrreit nem kötelezik közvetlenül. A Fiat ezért vállalta, hogy azokban a tagállamokban, ahol független importőrökön keresztül értékesít Fiat, Alfa Romeo és/vagy Lancia gépjárműveket, minden erőfeszítést megtesz annak érdekében, hogy szerződésben kötelezze a fenti vállalkozásokat, hogy lássák el a Fiatot minden olyan műszaki információval – illetve e műszaki információk nyelvi változataival –, amelyet az adott tagállamban a szerződéses javítóműhelyek rendelkezésére bocsátottak. A Fiat kötelezte magát, hogy a műszaki információk vagy a nyelvi változatok haladéktalanul felkerüljenek a TI-honlapra.

- (15) A rendelet (26) preambulumbekzdése szerint a Fiat nem köteles a független javítóműhelyek rendelkezésére bocsátani olyan műszaki információkat, amelyek lehetővé tennék harmadik fél számára a fedélzeti lopásgátló készülék megkerülését vagy hatástalanítását, és/vagy az elektronikus szerkezetek újrakalibrálását⁽¹⁾, illetve a gépjármű teljesítményét korlátozó szerkezetek szakszerűtlen kezelését. Mint minden uniós jogszabály alóli kivétel, a (26) preambulumbekzdést is szűken kell értelmezni. A kötelezettségvállalások jelzik, hogy amennyiben a Fiat a jövőben a (26) preambulumbekzdésre hivatkozna amikor visszatartja a független javítóműhelyektől a műszaki információkat, egyben annak biztosítására is kötelezi magát, hogy a visszatartott információk köre csak a (26) preambulumbekzdésben meghatározott védelem nyújtásához szükségesre korlátozódjon, továbbá arra is, hogy az említett információk hiánya ne akadályozza meg a független gépjárműjavítókat abban, hogy a (26) preambulumbekzdésben meghatározott javítási műveletektől eltérő műveleteket is elvégezzenek, beleértve az elektronikus vezérlőegységen (ECU), a légszákon, a biztonsági öv előfeszítettségét meghatározó szerkezeten, illetve a központi zárrendszer elemein elvégzendő beavatkozásokat.
- (16) Az 1400/2002/EK rendelet 4. cikkének (2) bekezdése arról rendelkezik, hogy a műszaki információkhoz való hozzáférést a független javítóműhelyek igényeivel arányosan kell biztosítani. Ez az információ szabaddá tételét és olyan árképzést von maga után, amely figyelembe veszi, milyen mértékben használják fel az információkat a független javítóműhelyek.
- (17) Ezzel az elvvel párhuzamosan a kötelezettségvállalások meghatározzák, hogy a Fiat az 1996 után kibocsátott típusokra vonatkozó valamennyi műszaki információt felteszi a TI-honlapra, és biztosítja, hogy a TI-honlapon – illetve ennek jövőbeli jogutódján – az összes frissített műszaki információ folyamatosan rendelkezésre álljon. A Fiat ezen túlmenően folyamatosan biztosítja, hogy a honlap könnyen megtalálható legyen, és gondoskodik róla, hogy ugyanazt a teljesítményt nyújtsa, mint a szerződéses hálózatok számára nyújtott műszaki információszolgáltatás egyéb módjai. Ha a Fiat vagy a Fiat nevében eljáró egyéb vállalkozás a szerződéses javítóműhelyek számára valamely európai uniós nyelven elérhetővé tesz egy adott műszaki információt, a Fiat gondoskodik róla, hogy az információ említett nyelvi változata is haladéktalanul felkerüljön a TI-honlapra.
- (18) A műszaki információk alábbi három típusa még nem található meg a TI-honlapon, bár a Fiat kötelezte magát, hogy 2007. december 31-ig felteszi őket:
- a műszaki információk helyi nyelvi változatai, amelyek jelenleg nincsenek még a Fiat tulajdonában, de amelyeket az érintett európai uniós tagállamokban működő független importőrei a Fiat rendelkezésére fognak bocsátani,
 - a szerződéses javítóhálózaton belül térítés nélkül elvégezhető javításokról szóló értesítések, valamint
 - a 21. bekezdésben említett közvetítő (mediációs) központok jegyzéke.
- (19) A kötelezettségvállalások meghatározzák, hogy a honlaphoz való hozzáférés díjrendszerét a Fiat a szerződéses javítóműhelyek számára biztosított teljes CD-ROM csomag éves előfizetési díjára alapozza, amely konkrétan 3 356 euro; ehhez járul még 65 euro az alkatrész-katalógusra és egy 134 eurós kiegészítő havi előfizetési díj a frissítésekre. Mindazonáltal a Fiat beleegyezését adja, hogy a rendeletben lefektetett arányossági követelmény tiszteletben tartása érdekében havi, napi és óránkénti időarányos lebontásban is biztosítja a hozzáférést; típusonként 3 eurós óránkénti, 22 eurós napi, illetve 350 eurós havidíj ellenében. A Fiat abba is beleegyezik, hogy a fenti hozzáférési díjrendszert fenntartja, és az Európai Unión belüli átlagos inflációs rátát meghaladó mértékben nem emeli a díjakat a kötelezettségvállalások érvényességének ideje alatt.
- (20) A Fiat kötelezettségvállalásai nem sérthetik azokat a közösségi vagy nemzeti jogban megállapított, jelenlegi vagy jövőbeli követelményeket, amelyek kiterjesztik a Fiat által a független piaci szereplők rendelkezésére bocsátandó információk körét, és/vagy amelyek a fenti információk biztosításának kedvezőbb módozatait fektetik le.
- (21) Amennyiben egy független javítóműhely vagy ezek szövetsége kéri, a Fiat vállalja, hogy a műszaki információk rendelkezésre bocsátásával kapcsolatban felmerülő viták megoldására elfogadja a közvetítéses vitarendezési mechanizmust. A közvetítés az azt kérő fél bejegyzett székhelye szerinti tagállamban, valamely elismert helyi közvetítő (mediációs) központ szabályai szerint folyik. A közvetítéssel a felek nem veszítik el jogukat, hogy keresetet nyújtsanak be az illetékes nemzeti bírósághoz.
- (22) A határozat úgy találja, a kötelezettségvállalások figyelembevételével a Bizottság részéről nincsen szükség intézkedésre. A kötelezettségvállalások 2010. május 31-ig kötelező érvényűek.
- (23) A versenykorlátozó magatartásokkal és erőfölénnyel foglalkozó tanácsadó bizottság 2007. július 9-én kedvező véleményt adott.

(¹) Azaz az ECU-k eredeti beállításainak nem a Fiat által javasolt módon történő módosítását.