

## **DECISIONE DELLA COMMISSIONE**

**del 30 aprile 2003**

**che dichiara la compatibilità di una concentrazione con il mercato comune e con l'accordo SEE**

**(Caso n. COMP/M.2903 – DaimlerChrysler / Deutsche Telekom / JV)**

(Il testo in lingua tedesca è l'unico facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE –

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto l'accordo sullo Spazio comune europeo, in particolare l'articolo 57, paragrafo 2, punto a),

visto il regolamento (CEE) n. 4064/89 del Consiglio, del 21 dicembre 1989, sul controllo delle concentrazioni tra imprese<sup>1</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1310/97<sup>2</sup>, e in particolare l'articolo 8, paragrafo 2,

vista la decisione della Commissione del 20 dicembre 2002 di aprire un procedimento su questo caso,

avendo concesso alle imprese interessate la possibilità di rendere note le proprie opinioni sulle obiezioni sollevate dalla Commissione,

previa consultazione del comitato consultivo in materia di concentrazioni<sup>3</sup>,

vista la relazione finale del consigliere-auditore su questo caso<sup>4</sup>,

CONSIDERANDO QUANTO SEGUE:

---

<sup>1</sup> GU L 395 del 30.12.1989, p. 1; versione corretta in GU L 257 del 21.9.1990, p. 13.

<sup>2</sup> GU L 180 del 9.7.1997, p. 1.

<sup>3</sup> GU C [...] del [...] 2002, p. [...].

<sup>4</sup> GU C [...] del [...] 2002, p. [...].

- (1) L'11 novembre 2002, la Commissione ha ricevuto una notifica a norma dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 4064/89 del Consiglio ("regolamento sulle concentrazioni") riguardo a una proposta di concentrazione. Tale proposta prevede quanto segue: l'impresa tedesca DaimlerChrysler Services AG ("DaimlerChrysler Services"), appartenente al gruppo DaimlerChrysler ("DaimlerChrysler"), e Deutsche Telekom AG ("Telekom") acquisiscono, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, punto b) del regolamento sulle concentrazioni, il controllo congiunto della nuova impresa comune Toll Collect GmbH ("Toll Collect") mediante l'acquisto di quote azionarie. L'impresa comune sarà partecipata, oltre che dalle parti notificanti, anche dall'impresa francese Compagnie Financière et Industrielle des Autoroutes S.A. ("Cofiroute") nella misura del 10%.
- (2) Dopo l'esame della notifica, la Commissione ha accertato che la proposta rientra nell'ambito di applicazione del regolamento sulle concentrazioni e che solleva forti perplessità circa la sua compatibilità con il mercato comune e con l'accordo sul SEE. Il 20 dicembre 2002, la Commissione ha deciso, a norma dell'articolo 6, paragrafo 1, punto c) del regolamento sulle concentrazioni e dell'articolo 57 dell'accordo sul SEE, di aprire un procedimento su questo caso. Dopo un esame approfondito del caso, la Commissione ha concluso che la proposta di concentrazione notificata crea una posizione dominante che ha per effetto un significativo impedimento della concorrenza in una parte rilevante del mercato comune. Tuttavia, gli impegni assunti dalle parti permettono di risolvere i problemi per la concorrenza derivanti dalla concentrazione.

## **I. LE PARTI E LA TRANSAZIONE**

### **A. LE PARTI**

- (3) DaimlerChrysler Services è una filiale di DaimlerChrysler che opera nel settore dei servizi finanziari e del Mobility Management. La sua offerta spazia da soluzioni di finanziamento per le marche di veicoli appartenenti a DaimlerChrysler alla gestione delle flotte multimarca. DaimlerChrysler è attiva nei settori dello sviluppo, della produzione e del commercio di autovetture, veicoli industriali, autobus e motori diesel. DaimlerChrysler è inoltre presente, attraverso partecipazioni, nei settori aeronautico e aerospaziale e della difesa.
- (4) Telekom è un'impresa di telecomunicazioni presente prevalentemente in Europa e negli Stati Uniti. I suoi settori di attività, in cui opera direttamente o attraverso società affiliate, comprendono tra l'altro la telefonia mobile o su rete fissa, Internet e le soluzioni per sistemi.
- (5) Cofiroute si occupa della gestione di diverse autostrade francesi. Oltre a questa attività, la società sviluppa e costruisce, insieme alla consociata Société de Construction des Autoroutes du Sud et de l'Ouest, strade per committenti statali. Inoltre, Cofiroute offre consulenza alle imprese di diversi paesi al di fuori della Francia riguardo allo sviluppo e alla gestione di strade di grande comunicazione.

### **B. IL PROGETTO**

- (6) Il 12 aprile 2002 è entrata in vigore la legge tedesca che introduce il pagamento di un pedaggio commisurato alla distanza percorsa per l'utilizzo delle autostrade nazionali con veicoli industriali pesanti<sup>5</sup>. In base a questa norma, gli autocarri con peso superiore a 12 t dovranno pagare un pedaggio basato sulla percorrenza ("Lkw-Maut") per l'utilizzo delle principali autostrade nazionali.
- (7) Il progetto di realizzazione e gestione di un sistema di riscossione dei pedaggi sul traffico pesante sulle autostrade nazionali per conto della Repubblica Federale Tedesca è stato oggetto di un appalto pubblico del governo federale, rappresentato dal Ministero dei Trasporti, dell'Urbanistica e dell'Edilizia. L'appalto è stato vinto dal consorzio formato da DaimlerChrysler Services, Telekom e Cofiroute.
- (8) DaimlerChrysler Services, Telekom e Cofiroute intendono fondare un'impresa comune denominata Toll Collect, la quale dovrebbe realizzare e gestire il sistema per la riscossione della tassa sul traffico pesante per conto della Repubblica Federale Tedesca.

## II. CONCLUSIONE

- (9) DaimlerChrysler Services e Telekom dovrebbero detenere ciascuna il 45%, e Cofiroute il 10%, delle quote societarie di Toll Collect. [...]\*
- (10) [...] Le parti notificanti ritengono, riguardo a questo accordo, che non sussista un controllo congiunto da parte di Cofiroute. Tale opinione è condivisa dalla Commissione in considerazione delle particolari condizioni economiche dell'accordo contrattuale alla base della concentrazione di cui trattasi.
- (11) Toll Collect opererà a tutti gli effetti come un'entità economica indipendente. Toll Collect è dotata di risorse finanziarie sufficienti, di personale proprio, di un proprio equipaggiamento tecnico e di una propria direzione amministrativa, perciò può operare sul mercato in modo autonomo e distintamente dalle case madri.
- (12) Il fatto che il contratto per la riscossione della tassa sul traffico pesante e per la realizzazione e la gestione di un sistema di riscossione dei pedaggi stipulato il 25.6.2002 ("contratto di gestione") con la Repubblica Federale Tedesca preveda la scadenza dopo dodici anni e possa essere rinnovato solo tre volte per la durata di un anno non contraddice la conclusione che l'impresa comune sia stata istituita per durare a lungo. In primo luogo, l'articolo 3 dell'atto costitutivo non limita nel tempo la durata di Toll Collect. Inoltre, dodici anni rappresentano un periodo sufficientemente lungo per produrre un cambiamento duraturo nella struttura delle imprese notificanti.

---

<sup>5</sup> Gazzetta federale tedesca I, n. 23, p. 1234.

\* Alcune parti di questo testo sono state omesse per evitare la divulgazione di informazioni riservate; tali parti sono racchiuse tra parentesi quadre e marcate con un asterisco.

- (13) Il progetto rappresenta perciò una concentrazione ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, punto b) del regolamento sulle concentrazioni.

### **III. DIMENSIONE COMUNITARIA**

- (14) Le imprese interessate raggiungono, a livello mondiale, un volume d'affari di oltre 5 miliardi di EUR. In ambito comunitario, DaimlerChrysler e Telekom registrano ciascuna un fatturato superiore a 250 milioni di EUR. Nel caso di Telekom, oltre due terzi del volume d'affari comunitario vengono prodotti in un singolo Stato membro, vale a dire in Germania. La concentrazione notificata ha perciò una dimensione comunitaria, ma non rappresenta un caso di cooperazione ai sensi dell'accordo sul SEE.

### **IV. VALUTAZIONE IN BASE ALL'ARTICOLO 2 DEL REGOLAMENTO SULLE CONCENTRAZIONI**

#### **A. Il sistema Toll Collect**

- (15) A partire dall'estate 2003, tutti i veicoli industriali con peso massimo consentito pari o superiore a 12 t dovranno pagare un pedaggio commisurato alla distanza percorsa per l'utilizzo delle autostrade tedesche. La riscossione dei pedaggi dovrebbe avvenire senza interferire con il flusso del traffico, cioè in modo prevalentemente automatico.
- (16) Il sistema progettato da Toll Collect prevede l'installazione negli autocarri di "unità di bordo" dotate di un ricevitore GPS (Global Positioning System) e di una trasmittente radiomobile GSM. Il ricevitore GPS rileva l'attuale posizione del veicolo e memorizza questi dati nell'unità di bordo. Lo scambio di dati tra l'unità di bordo e la centrale di servizi avviene attraverso la trasmittente radiomobile GSM, [...]\*. La suddetta centrale elabora i dati corrispondenti, cioè calcola il pedaggio dovuto sulla base della posizione comunicata e del percorso prescelto da ogni autocarro e lo fattura al proprietario o al gestore del veicolo.
- (17) L'appalto prevede che inizialmente, nella fase di attuazione del sistema fino all'introduzione della tassa sul traffico pesante, vengano messe a disposizione [...]\* unità di bordo. Tale numero dovrebbe salire a [...]\* nel primo anno di funzionamento del sistema e a [...]\* nell'ultimo anno di esercizio. Le unità di bordo verranno fornite alle imprese di trasporto gratuitamente, in cambio di una cauzione da cui verranno scalati gli importi dei pedaggi sulla base dei chilometri percorsi. I costi di installazione dell'unità di bordo saranno a carico del gestore o del proprietario del veicolo.
- (18) Oltre al metodo di riscossione automatico, verrà offerto anche un sistema di contabilizzazione manuale. A tale riguardo è prevista la vendita dei documenti necessari via Internet o attraverso sportelli automatici situati presso i distributori o le uscite autostradali. Il conducente dovrà stabilire in anticipo l'itinerario previsto e rispettarlo nel viaggio. In questo caso non è necessaria l'installazione di un'unità di bordo nel veicolo.

#### **B. Mercato del prodotto rilevante**

- (19) Le parti notificanti sostengono che l'impresa comune opera nella riscossione dei pedaggi in virtù dell'assegnazione di un appalto e non in concorrenza con altri offerenti privati; non sarebbe perciò possibile parlare di concorrenza in quanto l'attività non coinvolge nessun mercato.
- (20) L'unità di bordo sviluppata nell'ambito del consorzio Toll Collect è dotata di un modulo GPS e di un modulo GSM che la rendono essenzialmente idonea ad acquisire e a distribuire dati per servizi telematici. Esiste perciò la possibilità, mediante l'uso dell'apparecchio installato per la riscossione dei pedaggi, di offrire servizi telematici in forma di servizi a valore aggiunto per l'industria dei trasporti. Per quanto riguarda l'ambito dei servizi telematici resi possibili grazie all'unità di bordo Toll Collect, in una dichiarazione stampa congiunta diffusa da DaimlerChrysler Services, Telekom e Cofiroute si legge quanto segue<sup>6</sup>:

*“Ad esempio è possibile offrire, in forma di moduli, i seguenti servizi telematici, il cui ambito può essere stabilito dal cliente in base alle proprie esigenze:*

- *Determinazione esatta della posizione di determinati autocarri su uno schermo presso il reparto spedizioni,*
- *Trasmissione di nuovi ordini o di variazioni agli ordini in corso,*
- *Rapporti aggiornati del conducente all'impresa di trasporti,*
- *Localizzazione di un autocarro rubato o in avaria,*
- *Servizi di navigazione e di assistenza al conducente.”*

- (21) Le parti notificanti hanno anche già annunciato pubblicamente l'intenzione di offrire servizi telematici attraverso questo sistema<sup>7</sup>:

*“I servizi telematici che possiamo offrire con il sistema Toll Collect permettono di ridurre i colli di bottiglia nella rete stradale e di ottimizzare lo sfruttamento delle vie di circolazione”, dichiara il Dott. Klaus Mangold.<sup>8</sup> “Ciò può contribuire notevolmente a migliorare l'efficienza e i risparmi per le imprese di trasporti. Inoltre, il sistema fornisce un notevole contributo alla tutela dell'ambiente.”*

- (22) Sulla base delle dichiarazioni espresse pubblicamente dalle parti, la Commissione ritiene perciò che il sistema installato e gestito da Toll Collect possa avere effetti nel settore dello sviluppo, della produzione e dell'esercizio di sistemi telematici stradali.

---

<sup>6</sup> “Siamo i partner dell'economia dei trasporti”, comunicato stampa del 20 settembre 2002, p. 3.

<sup>7</sup> Vedere nota 6.

<sup>8</sup> Amministratore delegato di DaimlerChrysler Services AG, ndr.

- (23) La telematica stradale ha lo scopo di migliorare, attraverso lo scambio di dati tra un fornitore di servizi e i veicoli, sia le informazioni e le comunicazioni relative al traffico che i processi di guida. Come mezzi di trasmissione è possibile utilizzare sia reti radiomobile che sistemi di comunicazione basati su satellite.
- (24) Dalle indagini svolte dalla Commissione emergono elementi in base ai quali è possibile effettuare un'ulteriore suddivisione tra la telematica stradale destinata alle imprese di trasporti e di logistica e la telematica stradale destinata ai clienti privati. Tale tesi è avvalorata dai diversi profili di esigenze all'interno dei suddetti gruppi. Mentre nel caso delle imprese di trasporti e logistica sono prioritari i servizi di controllo e ottimizzazione degli ordini (ad esempio la localizzazione dei veicoli), l'ottimizzazione dei costi (in particolare per quanto riguarda i consumi di carburante) e la comunicazione di notizie, la domanda dei conducenti di autovetture si limita sostanzialmente ai servizi inerenti il traffico e la sicurezza stradale (pianificazione degli itinerari, chiamate di emergenza, informazioni sulle code, ecc.) e ai servizi di intrattenimento.
- (25) Questa suddivisione si traduce anche in esigenze diverse per i fornitori dei sistemi di telematica stradale. Nel caso delle autovetture, l'hardware e il software vengono configurati in modo da trasmettere direttamente da una centrale le informazioni citate al paragrafo precedente, mentre i servizi richiesti dai conducenti di autocarri richiedono non solo software e hardware differenti, ma anche l'integrazione attiva del gestore della flotta nello scambio di informazioni. Quest'ultimo è allo stesso tempo partner contrattuale del gestore del sistema, utilizzatore effettivo del sistema e destinatario delle informazioni generate nei singoli autocarri. Viceversa, nel caso delle autovetture, il partner contrattuale è il proprietario o il conducente del veicolo, il quale si avvale anche dei servizi informativi offerti dal fornitore del sistema.
- (26) Lo spettro di prodotti e prestazioni offerto a livello di telematica stradale alle imprese di trasporti e logistica comprende hardware, software e servizi.
- (27) L'hardware è rappresentato da terminali installati nei veicoli (terminali telematici mobili), i cui compiti principali sono l'acquisizione di dati sulla posizione o sullo stato del veicolo attraverso ricevitori GPS e l'invio di questi dati a una centrale attraverso una rete radiomobile o via satellite. Nella centrale, i dati vengono raccolti, valutati e preparati per l'utilizzatore (il gestore della flotta).
- (28) I terminali telematici mobili dispongono di un software che consente la localizzazione della posizione e le comunicazioni. In questo modo, il gestore della flotta è in grado di seguire i veicoli e, allo stesso tempo, può ricevere o inviare dati ai conducenti.
- (29) I terminali telematici mobili permettono l'erogazione di una serie di servizi, ad esempio nelle aree della gestione delle flotte (analisi dell'impiego degli autocarri, controllo del parco veicoli), della gestione del traffico (informazioni aggiornate sul traffico e indicazione dinamica degli itinerari), della sicurezza (chiamate di emergenza e richieste di assistenza stradale) e del cosiddetto "Infotainment" (pianificazione dei viaggi e degli itinerari, informazioni meteorologiche, notizie).
- (30) Attualmente, i fornitori che offrono sul mercato servizi di telematica stradale per le imprese di trasporti e di logistica presentano prevalentemente un'offerta "completa", che comprende cioè sia l'attrezzatura hardware e software che i servizi telematici inerenti la circolazione stradale. In alcuni casi si tratta di produttori di veicoli industriali, che possono proporre

direttamente tale soluzione completa oppure collaborare con altri fornitori specializzati (ad esempio, la preparazione dell'hardware e del software può essere effettuata dal produttore di veicoli industriali mentre i servizi vengono forniti da un'impresa specializzata, in modo da creare un'offerta convincente e non legata a una marca specifica). Oltre a DaimlerChrysler Services con il prodotto Fleetboard, sono disponibili ad esempio il sistema MAN Telematics di MAN (in cooperazione con gedas), il sistema Dynafleet di Volvo e il sistema FAS di Scania. Esiste inoltre un grande numero di imprese più piccole che forniscono sia hardware e software che servizi, tra cui Socratec, Minor Planet, protime e datafactory. Secondo l'indagine di mercato della Commissione, queste imprese ricavano attualmente circa l'80% del proprio volume d'affari dalla vendita di hardware e software, mentre il restante 20% deriva dall'erogazione di servizi. Oltre ai fornitori con offerte complete esistono già oggi aziende che offrono esclusivamente servizi, come ADAC, che offre servizi di assistenza stradale e interventi di emergenza, e imprese specializzate nell'hardware che producono i terminali (con un software standard in dotazione). Tra i fornitori di hardware è possibile annoverare, oltre alla piccola società EPSa, anche Bosch e Siemens VDO, le quali offrono anche servizi.

- (31) La necessaria trasmissione dei dati avviene, nella maggior parte delle offerte telematiche, attraverso una rete GSM, perciò per usufruire di queste offerte occorre necessariamente avvalersi dei servizi di un gestore di rete radiomobile, ad esempio T-Mobile o Vodafone. Esistono inoltre sistemi telematici che offrono soluzioni complete basate su comunicazioni via satellite e non richiedono una rete radiomobile, come ad esempio il sistema di Qualcomm.
- (32) Il processo di delimitazione del mercato deve tener conto del fatto che la telematica stradale per le imprese di trasporto e di logistica rappresenta un'espansione di un mercato già esistente che, nei prossimi anni, è destinato a subire forti cambiamenti. Secondo uno studio, il volume d'affari in questo segmento salirà dai 160 milioni di EUR dell'anno 2001 a circa 4,7 miliardi di EUR nel 2009 (con riferimento all'Europa)<sup>9</sup>. Per effetto di tale espansione, è possibile che le imprese attive in questo mercato si specializzino nella produzione di hardware o nell'offerta di servizi. Poiché tuttavia attualmente il mercato è occupato prevalentemente da fornitori di soluzioni complete, è lecito ritenere che esista un mercato rilevante separato dei sistemi telematici stradali formati da hardware, software e servizi destinati alle imprese di trasporti e logistica. Tale mercato, dal punto di vista dei clienti (i gestori delle flotte), comprende fornitori di soluzioni complete, produttori di terminali e fornitori di servizi.

### **C. Mercato geografico rilevante**

- (33) Per quanto riguarda la delimitazione geografica del mercato rilevante, occorre in primo luogo osservare che non esiste uno standard telematico unico a livello europeo. Nella maggior parte dei casi, i terminali telematici installati nei veicoli sono sistemi proprietari, che l'utente può utilizzare solo per i servizi forniti dal gestore di quel sistema o da imprese che sono state autorizzate da quel gestore – prevalentemente come “partner”. L'indagine di mercato ha rivelato che i terminali telematici aperti, cioè utilizzabili da diversi gestori di servizi, rappresentano attualmente solo una piccola parte del mercato. Dall'indagine di mercato della Commissione è inoltre emerso che, poiché il mercato telematico per le imprese di trasporti e di logistica è molto

---

<sup>9</sup> Frost & Sullivan, *European Commercial Vehicle Telematics Markets*, 2002, pp. 2-27 – 2-29.

frammentato, molte imprese attive in questo mercato in Germania operano soltanto a livello nazionale. Ciò è confermato anche da uno studio recente, in cui si afferma che “the number of suppliers in the retrofit market is diverse both across countries and within them, in other words it is highly fragmented”<sup>10</sup>. Questo studio si basa sul fatto che i sistemi telematici installati a posteriori rappresentano oltre il 90% del totale dei sistemi venduti in Europa nel 2001<sup>11</sup>.

- (34) La situazione delle società di medie dimensioni che offrono sistemi telematici per la post-installazione appare diversa sia da quella dei produttori di veicoli industriali che propongono una dotazione telematica, sia da quella di un'azienda come Qualcomm, che offre in tutto il mondo un sistema telematico basato su satellite. Queste imprese offrono piattaforme telematiche essenzialmente omogenee in tutta Europa. Tuttavia, molti aspetti essenziali dei loro prodotti sono configurati in modo diverso nei vari Stati membri. Qualcomm ha stretto varie partnership nei diversi Stati membri con produttori di hardware e software al fine di adattare il suo prodotto di gestione delle flotte alle peculiarità nazionali. Per la stessa ragione, le società di importazione di Scania per la Germania e l'Olanda hanno istituito una partnership con il fornitore di servizi gedas, una consociata di Volkswagen, che tuttavia è limitata a questi due stati. L'offerta di DaimlerChrysler in Gran Bretagna si basa primariamente sulla società VeMIS acquisita nel 2000, mentre in Germania l'attività è affidata principalmente a Fleetboard. Secondo l'indagine di mercato della Commissione, la differenza sostanziale tra le esigenze nazionali risiede nel fatto che i sistemi telematici devono essere adattati ai programmi di spedizione che gestiscono l'allestimento e la distribuzione dei carichi e la pianificazione dei trasporti. Poiché questi programmi vengono offerti da numerose società di software e sono molto diversi in ogni Stato membro, perciò anche in Germania, i gestori delle flotte si aspettano, in qualità di utenti dei sistemi telematici, che questi vengano adattati alle peculiarità del programma di spedizione da loro utilizzato.
- (35) Un ulteriore ostacolo alla commercializzazione transnazionale dei sistemi telematici è rappresentato dalla diversità delle lingue parlate negli Stati membri, che richiede un conseguente adattamento dei sistemi telematici. Tale adattamento linguistico diventa ancora più importante a causa della necessità di combinare i sistemi telematici con i programmi di spedizione. Uno studio conferma che le differenze linguistiche in Europa rappresentano barriere importanti per la commercializzazione transnazionale dei sistemi telematici, in particolare per quanto riguarda l'applicazione delle tecnologie di riconoscimento del linguaggio e l'erogazione di servizi di localizzazione<sup>12</sup>.
- (36) Inoltre, per i servizi telematici che utilizzano il GSM come canale di comunicazione, le elevate tariffe di roaming rappresentano un limite rilevante all'erogazione di servizi telematici standard nei diversi Stati membri.

---

<sup>10</sup> Vedere la nota 9, 2002, pp. 3 – 17.

<sup>11</sup> Vedere la nota 9, pp. 3 – 9 e 3 – 12, in cui si riporta che i sistemi installati a posteriori sono 105 000 contro circa 8000 sistemi venduti dai produttori di veicoli industriali.

<sup>12</sup> Vedere la nota 9, pp. 2-32.

- (37) Sulla base di questi elementi, si ritiene che il mercato dei sistemi di telematica stradale per le imprese di trasporti e di logistica rilevante per il progetto di concentrazione riguardi il territorio della Germania.

#### **D. Valutazione competitiva**

- (38) La concentrazione proposta solleva forti dubbi sulla concorrenza per quanto riguarda il previsto uso commerciale dell'infrastruttura installata e gestita da Toll Collect per la riscossione dei pedaggi. A tale riguardo si può ritenere che la concentrazione determini la creazione di una posizione dominante di DaimlerChrysler sul mercato tedesco dei sistemi telematici per le imprese di trasporti e di logistica.

#### **1. Realizzazione della piattaforma Toll Collect per la telematica stradale destinata alle imprese di trasporti e logistica**

##### **1.1 La concentrazione tra il principale produttore di veicoli industriali in Germania, che allo stesso tempo è anche un importante fornitore di sistemi telematici stradali, e uno dei principali fornitori tedeschi di sistemi di comunicazione radiomobile, produce l'unione di due operatori che godono di una posizione di partenza avvantaggiata per l'erogazione di servizi di telematica stradale.**

- (39) DaimlerChrysler è il produttore di gran lunga più importante sul mercato tedesco dei veicoli industriali. Circa metà degli oltre 960 000 autocarri immatricolati in Germania è di marca Mercedes-Benz<sup>13</sup>. DaimlerChrysler offre anche un sistema di telematica stradale per veicoli industriali denominato "Fleetboard" e, secondo i dati forniti dalla stessa società, è uno dei principali fornitori di servizi di mobilità e telematica<sup>14</sup>.
- (40) Telekom rappresenta uno dei principali fornitori tedeschi di servizi di comunicazione radiomobile. In un comunicato stampa, il contributo di Telekom nell'ambito del consorzio Toll Collect viene descritto come segue:

*“Unendo le colonne portanti del gruppo T-Mobile, T-Online, T-Com e T-Systems, possiamo creare un portafoglio di prodotti integrato in cui riunire tutte le nostre esperienze nel settore delle telecomunicazioni e delle tecnologie informative e, in tal modo, garantire il successo dell'iniziativa di riscossione dei pedaggi sul traffico pesante.”*<sup>15</sup>

- (41) Le suddette parti hanno creato un consorzio insieme a Cofiroute al fine di presentare, nell'ambito della procedura di appalto avviata con il bando europeo per la tassa sul traffico pesante in Germania, un'offerta per un sistema di riscossione dei pedaggi.

---

<sup>13</sup> Vedere la nota 6, p. 4.

<sup>14</sup> Comunicato stampa emanato in occasione del Cebit 2002.

<sup>15</sup> Vedere la nota 6, p. 1.

(42) Il consorzio ha sviluppato un sistema che, utilizzando un'unità di bordo con moduli GPS e GSM integrati, rende possibili non solo la riscossione dei pedaggi oggetto dell'appalto, ma anche diverse altre applicazioni commerciali<sup>16</sup>. La "soluzione telematica" proposta dal consorzio non rientrava tuttavia nell'ambito dell'appalto della Repubblica Federale Tedesca. Al contrario, la procedura di appalto era basata sulla descrizione di un servizio funzionale non vincolato all'uso di tecniche specifiche. La descrizione funzionale del sistema di pedaggio prevedeva che, oltre alla possibilità di riscossione manuale, fosse offerta anche una soluzione di pagamento automatico all'interno dei veicoli. A tale riguardo, gli offerenti potevano scegliere liberamente la tecnica da adottare. La proposta del consorzio sconfitto AGES, formato da Vodafone e da un gruppo di società petrolifere, tra cui Shell, prevedeva ad esempio una soluzione "telematicamente neutrale" per la riscossione manuale e automatica dei pedaggi. Il sistema sviluppato dal consorzio costituito dalle parti notificanti e da Cofiroute si spinge perciò notevolmente oltre l'oggetto dell'appalto per la riscossione dei pedaggi.

**1.2 Esistono già piani concreti per utilizzare le unità di bordo messe a disposizione gratuitamente per la riscossione dei pedaggi per servizi di telematica stradale destinati alle imprese di trasporti e logistica.**

(43) La tassa per l'uso delle autostrade è a carico di tutti i veicoli industriali con peso massimo consentito superiore a 12 t. La natura duplice del sistema di riscossione dei pedaggi non rende obbligatoria l'installazione dell'unità di bordo in tutti gli autocarri. Tuttavia, anche solo per ragioni di praticità, queste unità verranno installate nella maggior parte dei veicoli industriali che utilizzano regolarmente le autostrade tedesche, anche perché le unità di bordo verranno messe a disposizione gratuitamente.

(44) Il sistema previsto da Toll Collect rappresenta una piattaforma che potrà essere sfruttata da DaimlerChrysler Services come base per i sistemi telematici commerciali orientati ai trasporti e alla logistica. A questo riguardo, DaimlerChrysler Services ha dichiarato quanto segue in un comunicato stampa emanato in occasione del salone automobilistico internazionale IAA (Internationalen Automobil Ausstellung) dei veicoli industriali<sup>17</sup>:

*"DaimlerChrysler Services Mobility Management GmbH sviluppa, nell'ambito del progetto Truckmatix, una vasta gamma di servizi telematici per imprese di spedizione, gestori di flotte e rappresentanti. Questi servizi potranno essere offerti sulla base dell'hardware installato per Toll Collect – non appena il governo federale avrà creato i necessari presupposti legali – e permetteranno di ottimizzare i processi nel settore dei trasporti interessato al pagamento della tassa sul traffico, di configurare in modo ancora più efficiente i processi commerciali e di migliorare lo sfruttamento delle capacità. Per i rappresentanti, Truckmatix offre un mezzo di*

---

<sup>16</sup> A questo riguardo, in un comunicato stampa emanato congiuntamente da DaimlerChrysler Services, Telekom e Cofiroute si legge quanto segue: "La ragione principale per cui abbiamo partecipato all'appalto è che il nostro sistema è l'unico ad offrire potenzialmente un'efficienza notevolmente superiore per l'economia delle spedizioni", ha dichiarato il Dott. Mangold. "DaimlerChrysler rafforza in questo modo il proprio ruolo di partner dell'economia dei trasporti.", vedere la nota 6, p. 1.

<sup>17</sup> "DaimlerChrysler Services presenta servizi di mobilità e telematica innovativi all'IAA dei veicoli industriali", comunicato stampa del 10 settembre 2002, pp. 2 e 3.

*comunicazione semplice con i clienti – attraverso un computer e una connessione a Internet. [...]\**

*I servizi di Truckmatix verranno offerti sotto forma di moduli pratici e compatti, che ogni cliente potrà installare e combinare in funzione delle proprie esigenze. L'ampia gamma dei servizi **che possono essere finanziati senza investimenti hardware aggiuntivi grazie a una semplice infrastruttura comune** comprende la determinazione della posizione di specifici autocarri, la trasmissione di ordini o di variazioni agli ordini in corso, l'invio di status report da parte del conducente o dell'impresa di trasporti, la localizzazione di un autocarro rubato o in avaria e vari servizi di navigazione e assistenza alla guida”*

- (45) In un opuscolo pubblicitario di DaimlerChrysler Services Mobility Management GmbH – Telematik für alle: Truckmatix – si afferma che il sistema di pedaggio elettronico Toll Collect, utilizzabile in tutto il mondo, fornisce anche alle piccole e medie un accesso economico alla telematica. A questo riguardo si legge inoltre:

*“L'unità per la riscossione elettronica dei pedaggi autostradali permette di realizzare una piattaforma telematica semplice e standard. [...]\** Truckmatix rappresenta il complemento perfetto per il sistema Toll Collect: con il terminale installato sul veicolo per il pagamento dei pedaggi è già possibile utilizzare i pacchetti di servizi “Basic” e “Disposition”. Le imprese hanno così a disposizione un sistema standard per tutti i veicoli della flotta, compatibile con altre applicazioni studiate appositamente per le spedizioni. Un nuovo standard di cui possono usufruire direttamente sia le imprese di trasporti che i loro clienti.”<sup>18</sup>

- (46) DaimlerChrysler Services può sfruttare il sistema Toll Collect [...]\*.

**1.3 Si può ritenere che le parti riceveranno, in base al contratto di gestione, l'autorizzazione necessaria della Repubblica Federale Tedesca per l'erogazione di servizi di telematica stradale in forma di servizi a valore aggiunto.**

- (47) I servizi a valore aggiunto non rientrano nell'oggetto dell'appalto per il sistema di riscossione dei pedaggi. Tuttavia, il contratto di gestione prevede la possibilità di erogare servizi aggiuntivi per i quali il governo federale abbia concesso la relativa autorizzazione. Già nell'opuscolo informativo del 17 dicembre 1999 relativo alla partecipazione alla gara per il sistema di pedaggio sul traffico pesante, la Repubblica Federale Tedesca aveva indicato che poteva sussistere un interesse all'utilizzo del sistema di riscossione dei pedaggi per servizi a valore aggiunto, dichiarando: “L'appaltante prende in considerazione la possibilità di autorizzare l'integrazione di servizi telematici e altre prestazioni per terzi (“servizi a valore aggiunto”) nel sistema di riscossione dei pedaggi. L'appaltante si riserva tuttavia il diritto di decidere in un momento successivo riguardo all'effettiva autorizzazione di tali servizi.”

- (48) Tenendo conto delle dichiarazioni pubbliche di DaimlerChrysler Services citate ai punti (44) e (45), si può ritenere che le parti facciano affidamento sulla possibilità di sfruttare la piattaforma Toll Collect per altri servizi a valore aggiunto oltre alla riscossione dei pedaggi

---

<sup>18</sup> DaimlerChrysler Services Mobility Management, Telematik für alle: Truckmatix.

autostradali. In un'intervista a Michael Rummel, amministratore delegato di DaimlerChrysler Services Mobility Management, alla domanda se e a quali condizioni sarebbe stato possibile offrire servizi a valore aggiunto, la risposta è stata la seguente: *“L'appalto per la riscossione dei pedaggi non include una regolamentazione dei servizi a valore aggiunto. Ciò non equivale tuttavia a un divieto di sviluppare servizi sulla base dell'unità di bordo. Ci stiamo impegnando per trovare un accordo con lo stato in concomitanza con l'introduzione della tassa sul traffico pesante [...]”*.<sup>19</sup>

- (49) È comunemente riconosciuto che i servizi telematici possano ridurre i colli di bottiglia nella rete stradale e, di conseguenza, ottimizzare l'utilizzo delle vie di circolazione. Ciò non favorisce soltanto le imprese di trasporti, ma contribuisce anche a migliorare la tutela dell'ambiente. La realizzazione di un'ampia piattaforma per l'erogazione di servizi telematici aggiuntivi può perciò essere considerata di interesse generale, e come tale auspicabile, sia sotto il profilo delle infrastrutture stradali che dal punto di vista ambientale. A tale riguardo si può perciò ritenere che il governo federale, una volta verificata l'efficienza pratica del sistema di riscossione dei pedaggi, non intenda sollevare obiezioni quando si tratti di autorizzare, nell'interesse comune, l'erogazione di servizi a valore aggiunto attraverso l'infrastruttura Toll Collect.
- (50) Si può perciò ritenere che le parti riceveranno, in base al contratto di gestione, l'autorizzazione necessaria per l'erogazione di servizi di telematica stradale in forma di servizi a valore aggiunto.

**1.4 La distribuzione gratuita delle unità di bordo da parte di Toll Collect farà in modo che in Germania si crei una piattaforma dominante per la telematica stradale destinata alle imprese di trasporto e logistica.**

- (51) In seguito alla distribuzione gratuita delle unità di bordo telematiche ai veicoli soggetti al pagamento del pedaggio autostradale, è probabile che la maggior parte dei veicoli industriali dotati dell'unità di bordo di Toll Collect la utilizzino anche per altri servizi di telematica stradale. L'installazione a pagamento di una seconda unità di bordo per l'uso di servizi di telematica stradale di un diverso fornitore non appare economicamente conveniente dal punto di vista delle imprese di spedizioni.
- (52) Secondo le stime di DaimlerChrysler, i veicoli industriali soggetti al pagamento del pedaggio autostradale sono circa [...] milioni, con una percentuale dal [...] al [...] di autocarri stranieri. I chilometri percorsi dai veicoli soggetti al pagamento del pedaggio sono circa [...] miliardi l'anno, di cui il [...]% percorsi da autocarri stranieri<sup>20</sup>.
- (53) Anche se, come indicato al punto (43), l'installazione dell'unità di bordo non è obbligatoria, è molto probabile che una grande percentuale dei gestori di flotte sia tedeschi che stranieri decida di installare le unità di bordo gratuite sui propri veicoli. Anche le parti notificanti ritengono che il 70%-80% dei veicoli industriali in Germania installerà l'unità di bordo per

---

<sup>19</sup> VerkehrsRundschau 46/2002, p. 17.

<sup>20</sup> DaimlerChrysler: Erfassungssysteme für die Lkw-Maut, 2 dicembre 2002, p. 6.

l'acquisizione dei dati sul pedaggio<sup>21</sup>. È inoltre probabile che le unità di bordo vengano adottate anche dagli autocarri stranieri che percorrono spesso le autostrade tedesche. In base alle condizioni dell'appalto indicate al punto (17), si prevede che nel primo anno di esercizio del sistema verranno installate [...] unità di bordo e che tale numero sia destinato a salire a [...] entro l'ultimo anno di esercizio.

- (54) Allo stesso tempo, è probabile che nella grande maggioranza dei veicoli industriali dotati di un'unità di bordo non venga installato un secondo terminale telematico. L'indagine di mercato della Commissione ha indicato che la semplice dichiarazione di DaimlerChrysler sulla possibilità futura di utilizzare servizi telematici sulla base del sistema Toll Collect senza ulteriori costi hardware ha determinato una forte riduzione della domanda di soluzioni telematiche sul mercato. La scarsa disponibilità dei gestori delle flotte a sostenere altri costi per l'installazione di una nuova dotazione hardware è facilmente riconducibile ai margini ridotti con cui operano le imprese di trasporti in Germania e in Europa. Secondo uno studio, i costi dei sistemi telematici sarebbero proibitivi a fronte dei margini attualmente molto ridotti per molti gestori di flotte, in particolare per le piccole imprese regionali<sup>22</sup>. Se le imprese di trasporti possono usufruire di servizi telematici sulla base del sistema Toll Collect senza investire in altre apparecchiature, è prevedibile che siano ancora meno disposte a pagare per dotarsi di altri dispositivi telematici.
- (55) Rispetto al numero delle unità di bordo Toll Collect di cui si prevede l'installazione, il numero di apparecchi telematici attualmente installato nei veicoli industriali è relativamente esiguo. Secondo stime di mercato, attualmente sono circa 23 000 - 25 000 i terminali telematici installati negli autocarri tedeschi che, attraverso la comunicazione bidirezionale tra veicolo e centrale prevista anche dal sistema Toll Collect, permettono l'erogazione di servizi telematici.
- (56) Si può perciò concludere che il sistema Toll Collect verrà adottato dalla quasi totalità dei veicoli industriali pesanti in Germania. Poiché la disponibilità delle imprese di trasporti ad installare nei veicoli altri terminali telematici oltre al sistema Toll Collect può essere considerata estremamente ridotta, è prevedibile che il sistema Toll Collect diventi la piattaforma dominante per la telematica stradale destinata alle imprese di trasporti e logistica in Germania.

## **2. Chiusura del mercato futuro dei sistemi telematici stradali per le imprese di trasporti e logistica**

- (57) La creazione di una piattaforma dominante per la telematica stradale per le imprese di trasporti e logistica comporta diverse implicazioni, sia a livello di servizi che di apparecchiature.

### **2.1 Gli altri fornitori di servizi di telematica stradale saranno dipendenti dall'accesso alla piattaforma Toll Collect.**

---

<sup>21</sup> Vedere la nota 6, p. 1.

<sup>22</sup> Vedere la nota 9, pp. 2 – 25.

- (58) La creazione di una piattaforma dominante per i servizi di telematica stradale renderà i fornitori di servizi telematici per le imprese di trasporti e logistica sul mercato tedesco fortemente dipendenti dall'utilizzo dell'unità di bordo Toll Collect. Il sistema Toll Collect è un sistema chiuso e proprietario, che non prevede l'utilizzo da parte di terzi e i cui diritti di proprietà intellettuale sono detenuti dall'impresa comune e dalle parti notificanti. Ai fini della funzione di riscossione dei pedaggi, questa situazione può essere considerata accettabile, poiché il sistema non richiede l'accesso da parte di terzi e la funzione di riscossione dei pedaggi può essere protetta da eventuali manipolazioni.
- (59) La situazione è diversa per quanto riguarda l'erogazione di servizi di telematica stradale. Come già accennato, si può ritenere che Toll Collect diventi in Germania la piattaforma dominante per i sistemi di telematica stradale destinati alle imprese di trasporti e di logistica. I fornitori di servizi telematici per queste imprese saranno perciò fortemente vincolati in futuro all'utilizzo di questa piattaforma. Avendo concepito il sistema Toll Collect come un sistema chiuso e proprietario, DaimlerChrysler acquisisce, attraverso l'impresa comune, il controllo dell'accesso al futuro mercato dei sistemi di telematica stradale per le imprese di trasporti e logistica. DaimlerChrysler potrà perciò offrire i propri servizi di telematica stradale e, allo stesso tempo, stabilire quali concorrenti diretti, e a quali condizioni, potranno operare sul mercato dei servizi di telematica destinati alle imprese di trasporti e logistica. Una tale strategia appare ancora più verosimile se si considera l'enorme crescita prevista nei prossimi anni per il mercato dei sistemi di telematica stradale per le imprese di trasporti e logistica<sup>23</sup>. Allo stesso tempo, DaimlerChrysler [potrebbe]/\*, attraverso l'impresa comune, acquisire il controllo delle informazioni generate dal sistema Toll Collect e utilizzarle come base per i propri servizi di telematica stradale.

## **2.2 La piattaforma Toll Collect ridurrà il numero dei fornitori di sistemi telematici che attualmente operano sul mercato.**

- (60) Il mercato dei sistemi di telematica stradale per le imprese di trasporti e logistica è molto giovane e ancora all'inizio della sua evoluzione. Attualmente in questo settore, come indicato ai punti (30) e (31), operano numerosi fornitori con offerte molto differenziate in termini di sistemi telematici, hardware, software e servizi. Nessuno di questi fornitori è finora riuscito, con i propri dispositivi, a raggiungere una penetrazione sul mercato tale da costituire una soluzione standard sotto il profilo hardware.
- (61) L'unità di bordo di Toll Collect potrà, come annunciato da DaimlerChrysler Services (cfr. punto (44)), integrare tutti i requisiti necessari per il settore della telematica a livello sia hardware che software, anche senza bisogno di ulteriori misure tecniche. Secondo le parti, con l'ausilio dell'unità di bordo Toll Collect è tecnicamente possibile realizzare i seguenti servizi a valore aggiunto: (1) servizi di localizzazione della posizione, che possono essere configurati come monitoraggio delle flotte, mappatura o sorveglianza sul territorio, e (2) servizi di testo,

---

<sup>23</sup> Uno studio commissionato dalle parti, "European Telematics Industry", Commerzbank, 8 maggio 2001, p. 3, indica che il potenziale di mercato in Europa può essere calcolato in 2 miliardi di EUR entro il 2005; lo studio di Frost & Sullivan citato nella nota 9 stima il potenziale di mercato in Europa in circa 4,7 miliardi di EUR nel 2009, pp. 2-27 - 2-29.

con i quali sarà possibile uno scambio di informazioni scritte e predefinite tra il fornitore dei servizi a valore aggiunto e l'unità di bordo.

- (62) I servizi telematici resi possibili grazie alle unità di bordo Toll Collect non coprono l'intero spettro dei servizi attualmente offerti attraverso gli apparecchi telematici già disponibili sul mercato. Tuttavia, questi servizi rappresentano funzioni chiave che fanno parte anche dei sistemi attualmente in commercio. I prezzi dei sistemi disponibili sul mercato sono molto variabili. Secondo l'indagine svolta dalla Commissione, i sistemi di telematica stradale - hardware e software - costano, a seconda dell'allestimento, tra 1 000 e 2 500 EUR per veicolo. A questa somma si aggiungono i costi mensili per i servizi richiesti, ad esempio le tariffe per le comunicazioni.
- (63) Come già indicato al punto (51), l'unità di bordo Toll Collect viene messa a disposizione gratuitamente. È perciò probabile che i gestori di flotte che scelgano di attrezzare i propri autocarri con le unità di bordo Toll Collect non siano disposti ad acquistare altri terminali di fornitori concorrenti per usufruire di offerte di telematica stradale, anche se più ampie di quelle consentite dalle unità di bordo Toll Collect.
- (64) L'indagine svolta dalla Commissione ha indicato che già oggi i gestori di flotte, per quanto riguarda il possibile acquisto di sistemi di telematica stradale e i relativi investimenti, preferiscono attendere la soluzione gratuita Toll Collect. La conseguenza, ancor prima che venga introdotta l'unità di bordo Toll Collect, è che i fornitori di sistemi di telematica stradale presenti sul mercato incontrano già forti difficoltà ad acquisire nuovi clienti per le proprie soluzioni, con conseguenti rischi per la loro tenuta economica. Si può perciò ritenere che questa tendenza sia destinata a rafforzarsi ulteriormente quando diventerà effettivamente possibile usufruire dei servizi di telematica stradale consentiti dalle unità di bordo Toll Collect.
- (65) Le pressioni sugli altri fornitori di servizi e sistemi si accentueranno ulteriormente quando le funzioni dell'unità di bordo Toll Collect verranno ampliate in una seconda generazione. In un articolo di *VerkehrsRundschau* si legge, riguardo alla seconda generazione prevista: "*Rummel* (Michael Rummel, amministratore delegato di DaimlerChrysler Services Mobility Management, ndr.) *annuncia già per il 2004 la prossima generazione del dispositivo: l'unità di bordo II integrerà numerosi servizi a valore aggiunto in un unico apparecchio, in cui il calcolo dei pedaggi sarà solo una delle molte funzioni disponibili. Lo slogan è già pronto: "Non solo pedaggi"*.<sup>24</sup> Dopo tale ampliamento delle funzioni dell'unità di bordo Toll Collect, sarà ancora più difficile per gli altri fornitori di sistemi di telematica stradale motivare i clienti ad acquistare una soluzione alternativa.

#### **E. Conclusione della valutazione competitiva**

- (66) La Commissione conclude perciò che la concentrazione in oggetto determinerà la creazione di una posizione dominante di DaimlerChrysler attraverso l'impresa comune Toll Collect sul mercato tedesco dei sistemi di telematica stradale per le imprese di trasporti e logistica, il cui

---

<sup>24</sup> Vedere la nota 18, p. 18.

effetto sarà un significativo impedimento della concorrenza in una parte rilevante del mercato comune.

## **V. IMPEGNI DI DAIMLER CHRYSLER, DEUTSCHE TELEKOM E COFIROUTE**

(67) Al fine di dissipare i dubbi della Commissione riguardo al mercato tedesco dei sistemi e dei servizi telematici per le imprese di trasporti e logistica, in data 3 aprile 2003 DaimlerChrysler Services, Deutsche Telekom e Cofiroute hanno dichiarato di assumere gli impegni qui di seguito definiti, la cui descrizione completa è riportata in allegato alla presente decisione.

(68) Daimler Chrysler Services, Deutsche Telekom e Cofiroute si assumono l'impegno di:

- Istituire un gateway telematico centrale che consentirà ai fornitori di servizi a valore aggiunto di accedere alle funzionalità e ai dati di base dell'unità di bordo Toll Collect. Il gateway telematico verrà gestito da una società indipendente, la quale potrà erogare i servizi a valore aggiunto solo qualora DaimlerChrysler Services, Deutsche Telekom e Cofiroute dispongano complessivamente di meno del 50% dei diritti di voto nell'assemblea dei soci della società stessa, o qualora sia in altro modo garantito che le tre società non possano esercitare, unitamente, un influsso dominante sulla società di gestione del gateway telematico.

- Sviluppare un'interfaccia GPS per l'unità di bordo che permetta agli altri fornitori di servizi a valore aggiunto di usufruire delle funzionalità GPS dell'unità di bordo (incluse quelle di prima generazione).

- Sviluppare un modulo contenente parti dell'hardware e del software necessari per la riscossione dei pedaggi al fine di consentire lo sviluppo e la produzione di apparecchi di terzi che, attraverso un collegamento con tale modulo, possano essere anch'essi utilizzati per il pagamento dei pedaggi autostradali, assistere gli altri produttori nell'adattamento dei relativi apparecchi e fornire le autorizzazioni necessarie per l'utilizzo degli apparecchi di terzi.

- Abilitare l'uso dell'unità di bordo del sistema Toll Collect solo in presenza di una relativa autorizzazione della Commissione, la quale verrà emanata solo quando le parti avranno realizzato un'interfaccia operativa per le funzionalità GPS dell'unità di bordo e avranno consentito alle terze parti interessate di sviluppare apparecchi propri che consentano il pagamento dei pedaggi autostradali attraverso il collegamento con l'apposito modulo sviluppato dalle parti.

## **VI. VALUTAZIONE COMPETITIVA DELLA CONCENTRAZIONE NOTIFICATA ALLA LUCE DEGLI IMPEGNI ASSUNTI DALLE PARTI**

(69) A giudizio della Commissione, gli impegni precedentemente descritti sono sufficienti a sciogliere in misura adeguata le citate riserve in materia di concorrenza.

(70) L'impegno delle parti a sviluppare un modulo di pagamento dei pedaggi per apparecchi di terzi, a fornire assistenza nell'adattamento e nello sviluppo degli apparecchi di terzi da collegare a tale modulo e a fornire le autorizzazioni necessarie per l'utilizzo di tali apparecchi consentiranno alle terze parti interessate di produrre apparecchi telematici propri e di dotarli di una funzione di pagamento dei pedaggi. Il punto di partenza di tale sviluppo sarà rappresentato dalla pubblicazione

di un'interfaccia da parte delle parti notificanti. Sulla base dell'interfaccia definita verranno sviluppati in parallelo il modulo di pagamento dei pedaggi, a cura delle parti o dell'impresa comune, e gli apparecchi di produttori terzi. Lo sviluppo di questi ultimi e la loro compatibilità con il modulo di pagamento dei pedaggi sviluppato parallelamente dalle parti dipenderanno dall'effettiva capacità di tutte le parti di mettere in atto le diverse fasi dello sviluppo e dall'assistenza fornita attraverso un comitato competente indipendente. Per quanto riguarda i costi, il Ministero tedesco dei Trasporti, dell'Urbanistica e dell'Edilizia si è impegnato nei confronti della Commissione a garantire che i fornitori terzi di apparecchi telematici con un modulo per il pagamento dei pedaggi non ricevano un trattamento diverso da quello riservato al gestore del sistema di riscossione della tassa autostradale per il traffico pesante.

- (71) Si può ritenere che lo sviluppo e la produzione di apparecchi alternativi utilizzabili per il pagamento dei pedaggi in collegamento con un apposito modulo interessi principalmente i produttori di veicoli industriali e i relativi fornitori di attrezzature elettriche. Su questa base, e secondo i risultati dei sondaggi di mercato condotti dalla Commissione, si può ritenere che la possibilità per i fornitori terzi di integrare un modulo per i pedaggi nei propri apparecchi limiti in forte misura l'evoluzione di Toll Collect in una piattaforma dominante e la sua funzione di "controllo" sul mercato tedesco dei sistemi telematici per le imprese di trasporti e logistica.
- (72) Inoltre, le parti si sono impegnate a rendere aperta l'unità di bordo Toll Collect in modo da consentire ad altri fornitori di servizi a valore aggiunto di accedere alle funzionalità GPS dell'unità di bordo. L'utilizzo congiunto delle funzionalità GPS può consentire ai fornitori terzi di realizzare i propri apparecchi telematici senza tale funzione e di risparmiare i relativi costi. Tale risparmio può essere stimato, in base all'indagine di mercato della Commissione, in circa 150 - 200 EUR per apparecchio. Ciò consente ai fornitori terzi, pur penalizzati dalla necessità di installare un altro terminale nel veicolo, di fare concorrenza ai servizi telematici offerti sulla base del sistema Toll Collect. La prevista interfaccia dovrebbe perciò ridurre ulteriormente la dominanza di Toll Collect come piattaforma telematica.
- (73) Sarà inoltre possibile offrire servizi telematici basati direttamente sull'unità di bordo Toll Collect. Le parti si impegnano a concedere ai fornitori di servizi a valore aggiunto l'accesso alle funzionalità di base e ai dati grezzi dell'unità di bordo attraverso un gateway telematico centrale. Tale gateway verrà gestito da un'apposita società aperta alla partecipazione di altre aziende, la quale potrà operare solo a condizione che DaimlerChrysler, Deutsche Telekom e Cofiroute (insieme) non ne detengano il controllo. Per quanto riguarda l'accesso al gateway, i fornitori di servizi telematici non verranno discriminati in alcun modo rispetto agli azionisti, né dal punto di vista tecnico né in termini commerciali. Allo stesso tempo, le parti si impegnano a utilizzare il sistema Toll Collect per l'erogazione di servizi a valore aggiunto solo attraverso il gateway telematico. La società di gestione del gateway telematico dovrà affiancare all'assemblea dei soci e al consiglio d'amministrazione un comitato, concepito come organo pluralista, che comprenda rappresentanti delle associazioni delle imprese attive nel settore della telematica. Oltre al potere decisionale sulle controversie tra i fornitori di servizi a valore aggiunto, tale comitato avrà il compito di controllare le decisioni del consiglio d'amministrazione per quanto riguarda le condizioni di accesso al mercato, gli standard tecnici e le condizioni di esercizio della società.
- (74) Nella misura in cui i servizi telematici verranno offerti attraverso l'unità di bordo Toll Collect, il nodo centrale attraverso il quale tali servizi verranno erogati sarà neutrale rispetto alle parti. Da una

parte, i fornitori di servizi a valore aggiunto potranno accedere senza discriminazioni al gateway telematico, indipendentemente dalla loro partecipazione come soci alla società di gestione del gateway. Dall'altra parte, la società di gestione del gateway non sarà controllata dalle parti. La natura neutrale della società verrà rafforzata dalla nomina di un comitato pluralistico che si occuperà di decidere sulle questioni essenziali riguardanti l'erogazione e il futuro sviluppo di servizi telematici.

- (75) L'attività della società di gestione del gateway telematico è sottoposta ad alcune limitazioni, in quanto la funzione di riscossione dei pedaggi nell'ambito del sistema Toll Collect deve avere la priorità e le parti hanno stabilito una serie di regole per garantire la sicurezza di tale riscossione. Poiché queste limitazioni valgono allo stesso modo per tutte le parti interessate, vale a dire per le parti, per le società terze e per i semplici fornitori di servizi telematici, e in una certa misura sono una conseguenza dell'uso congiunto dell'unità di bordo Toll Collect per l'erogazione di servizi a valore aggiunto, la Commissione le considera accettabili.
- (76) Un elemento essenziale degli impegni delle parti consiste nel fatto che i servizi telematici potranno essere erogati attraverso l'unità di bordo solo quando la Commissione avrà fornito la propria autorizzazione. La Commissione, a sua volta, autorizzerà l'erogazione di servizi telematici attraverso il gateway solo quando sarà disponibile un'interfaccia operativa per le funzionalità GPS dell'unità di bordo e le parti avranno consentito alle società terze interessate di sviluppare apparecchi utilizzabili per il pagamento dei pedaggi attraverso il collegamento a un apposito modulo. Per effetto di questi impegni, fino alla realizzazione dell'interfaccia e del modulo di pagamento dei pedaggi, tutte le imprese attive sul mercato saranno soggette alle stesse condizioni competitive e, in questo periodo intermedio, il gateway telematico non potrà imporsi come piattaforma dominante sul mercato.
- (77) Complessivamente, gli impegni assunti dalle parti consentono di mantenere aperto il mercato tedesco dei sistemi telematici per le imprese di trasporti e logistica e di equiparare le condizioni competitive delle parti notificanti e delle parti concorrenti. La Commissione conclude perciò che, tenendo conto degli impegni assunti dalle parti, la concentrazione notificata non produce una posizione dominante di DaimlerChrysler attraverso l'impresa comune sul mercato tedesco dei sistemi telematici per le imprese di trasporti e logistica.

## **VII. CONDIZIONI E MISURE CORRETTIVE**

- (78) Secondo l'articolo 8, paragrafo 2, sottoparagrafo 2, comma 1 del regolamento sulle concentrazioni, la Commissione può assoggettare la propria decisione al rispetto di condizioni di principio e attuative atte a garantire che le imprese interessate rispettino gli impegni assunti nei suoi confronti per rendere la concentrazione proposta compatibile con il mercato comune.
- (79) Le condizioni di principio devono avere come oggetto misure intese a produrre una modifica strutturale del mercato, mentre le condizioni attuative devono stabilire i requisiti necessari per la loro attuazione. Il mancato rispetto di una condizione di principio rende nulla la decisione con la quale la Commissione ha dichiarato la concentrazione compatibile con il mercato comune. In caso di mancato rispetto di una condizione attuativa, la Commissione può, sulla base dell'articolo 8, paragrafo 5, punto b) del regolamento sulle concentrazioni, revocare l'approvazione concessa con la propria decisione; può inoltre imporre alle parti il pagamento di

multe o contravvenzioni ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 2, punto a) e dell'articolo 15, paragrafo 2, punto a) del regolamento sulle concentrazioni.<sup>25</sup>

- (80) Conformemente a questa differenziazione di base, la Commissione subordina la propria decisione al pieno rispetto degli impegni da parte di Daimler Chrysler e Deutsche Telekom, le quali si assumono l'obbligo di non erogare alcun servizio a valore aggiunto attraverso il sistema Toll Collect in mancanza di una relativa autorizzazione della Commissione e di utilizzare il sistema Toll Collect per l'erogazione di servizi a valore aggiunto soltanto attraverso la società di gestione del gateway telematico. La Commissione concederà la propria autorizzazione all'erogazione di servizi a valore aggiunto attraverso il sistema Toll Collect solo quando saranno stati sviluppati un'interfaccia GPS per l'unità di bordo e un modulo di pagamento dei pedaggi atti ad essere integrati in apparecchi di altri produttori. Questi impegni hanno lo scopo di evitare la creazione di una posizione dominante di DaimlerChrysler sul mercato tedesco dei sistemi di telematica stradale per le imprese di trasporti e logistica e la creazione di una piattaforma dominante. Le parti restanti degli impegni, in particolare i dettagli relativi alla creazione della società di gestione del gateway telematico e allo sviluppo dell'interfaccia GPS e del modulo per il pagamento dei pedaggi, dovranno essere oggetto di condizioni attuative atte a garantire il rispetto delle condizioni di principio precedentemente citate.

## VIII. CONCLUSIONE

- (81) Qualora gli impegni assunti da Daimler Chrysler Services e Deutsche Telekom vengano pienamente rispettati, è possibile ritenere che la concentrazione non determini o rafforzi una posizione dominante che abbia come effetto un sostanziale impedimento della concorrenza nel mercato comune o in una sua parte rilevante. Per queste ragioni, fermo restando il pieno rispetto degli obblighi descritti nell'allegato ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 2 e dell'articolo 8, paragrafo 2 del regolamento sulle concentrazioni e dell'articolo 57 dell'accordo sul SEE, la concentrazione può essere dichiarata compatibile con il mercato comune e con l'accordo sul SEE.
- (82) La presente decisione non pregiudica la decisione che la Commissione dovrà prendere riguardo alla compatibilità con il diritto comunitario del regolamento tedesco sulla riscossione di pedaggi sulle autostrade nazionali.

---

<sup>25</sup> Cfr. il punto 12 della comunicazione della Commissione riguardante le misure correttive consentite nell'ambito del regolamento (CEE) n. 4064/89 del Consiglio e del regolamento (CE) n. 447/98 della Commissione, (GU C 68 del 2.3.2001, p. 3).

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

La concentrazione notificata, attraverso la quale Daimler Chrysler Services AG e Deutsche Telekom AG assumono, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, punto b) del regolamento (CEE) n. 4064/89 del Consiglio, il controllo comune dell'impresa Toll Collect GmbH, viene dichiarata compatibile con il mercato comune e con l'accordo sul SEE.

*Articolo 2*

L'articolo 1 è soggetto al pieno rispetto degli impegni assunti da DaimlerChrysler Services AG e da Deutsche Telekom AG ai punti B I e B II 15 dell'allegato.

*Articolo 3*

La presente decisione è subordinata al pieno rispetto degli altri impegni assunti da Daimler Chrysler Services AG e da Deutsche Telekom AG e descritti nell'allegato.

*Articolo 4*

Sono destinatarie della presente decisione le imprese seguenti:

**Daimler Chrysler AG**

Epplestraße 225  
D-70546 Stuttgart

**Deutsche Telekom AG**

Friedrich-Ebert-Allee 140  
D-53113 Bonn

Bruxelles, 30.4.2003

Per la Commissione  
Mario MONTI  
Membro della Commissione