

## **DECISÃO DA COMISSÃO**

de 30 de Abril de 2003

**que declara uma operação de concentração compatível com o mercado comum e com o Acordo EEE**

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

(Apenas faz fé o texto em língua alemã)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu e, nomeadamente, o n.º 2, alínea a), do seu artigo 57.º,

Tendo em conta o Regulamento (CEE) n.º 4064/89 do Conselho, de 21 de Dezembro de 1989, relativo ao controlo das operações de concentração de empresas<sup>1</sup>, com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1310/97<sup>2</sup>, e, nomeadamente, o n.º 2 do seu artigo 8.º,

Tendo em conta a decisão da Comissão, de 20 de Dezembro de 2002, de dar início ao procedimento formal de investigação relativamente ao presente processo,

Após ter sido dada às partes interessadas a oportunidade de apresentarem as suas observações relativamente às objecções da Comissão,

Após consulta do Comité Consultivo em matéria de concentração de empresas<sup>3</sup>,

Tendo em conta o relatório final do Auditor relativo a este processo<sup>4</sup>,

---

<sup>1</sup> JO L 395 de 30.12.1989, p. 1; versão rectificada: JO L 257/90, de 21.9.1990, p. 13.

<sup>2</sup> JO L 180 de 9.7.1997, p. 1.

<sup>3</sup> JO C [...] de [...] 2002, p. [...].

Considerando o seguinte:

- (1) Em 11 de Novembro de 2002, a Comissão recebeu a notificação de um projecto de concentração de empresas nos termos do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 4064/89 do Conselho (a seguir denominado Regulamento das Concentrações). O projecto tem o seguinte objectivo: as empresas alemãs DaimlerChrysler Services AG (a seguir denominada “DaimlerChrysler Services”), pertencente ao grupo DaimlerChrysler (a seguir denominado “DaimlerChrysler”), e Deutsche Telekom AG (a seguir denominada “Telekom”) tencionam adquirir, na aceção do n.º 1, alínea b), do artigo 3.º do Regulamento das Concentrações, o controlo conjunto da empresa comum criada de novo Toll Collect GmbH (a seguir denominada “Toll Collect”), através da aquisição de participações. Além das partes notificantes, participará igualmente na empresa comum, com uma quota de 10% do capital, a empresa francesa Compagnie Financière et Industrielle des Autoroutes S.A. (a seguir denominada “Cofiroute”).
- (2) Após análise da notificação, a Comissão verificou primeiramente que o projecto notificado se inscreve no âmbito de aplicação do Regulamento das Concentrações, suscitando sérias reservas no que se refere à sua compatibilidade com o mercado comum e com o Acordo EEE. Em 20 de Dezembro de 2002, a Comissão decidiu, nos termos do n.º 1, alínea c), do artigo 6.º do Regulamento das Concentrações, dar início ao procedimento formal de investigação relativamente ao presente caso. Após uma análise aprofundada, a Comissão concluiu que o projecto de concentração notificado cria, é certo, uma posição dominante de mercado susceptível de impedir uma concorrência efectiva numa parte significativa do mercado comum. Contudo, os compromissos apresentados pelas partes permitem afastar as reservas a nível da concorrência relativamente à operação de concentração em causa.

## **I. AS PARTES E A OPERAÇÃO DE CONCENTRAÇÃO**

### **A. AS PARTES**

- (3) A DaimlerChrysler Services é uma filial da DaimlerChrysler e opera nos sectores dos serviços financeiros e da gestão da mobilidade (*mobility management*). A respectiva oferta vai dos esquemas de financiamento de todas as marcas de veículos comercializados pela DaimlerChrysler até aos serviços de gestão de frotas de veículos de qualquer marca. A DaimlerChrysler dedica-se à concepção, construção e distribuição de veículos ligeiros, veículos pesados, autocarros e motores diesel. Além disso, esta empresa detém participações sociais no sector da aeronáutica, da indústria espacial e da indústria de armamento.
- (4) A Telekom é uma empresa de telecomunicações que opera predominantemente na Europa e nos EUA. Desenvolve igualmente actividades noutros domínios, de forma directa ou através de empresas associadas, nomeadamente, nos sectores das redes fixas de telecomunicações e dos serviços de telefonia vocal, bem como na prestação de serviços de Internet e de soluções de sistemas.

---

<sup>4</sup> JO C [...] de [...] 2002, p. [...].

- (5) A Cofiroute é, por um lado, concessionária de diferentes auto-estradas francesas e, por outro, desenvolve projectos e constrói estradas no sector das obras públicas em cooperação com as suas filiais Société de Construction des Autoroutes du Sud e Société de Construction des Autoroutes de l'Ouest. A Cofiroute presta ainda serviços de consultoria a empresas de diferentes países no domínio do desenvolvimento e da exploração de grandes eixos rodoviários.

## **B. O PROJECTO**

- (6) Em 12 de Abril de 2002, entrou em vigor na República Federal da Alemanha a lei que introduz taxas para veículos pesados de mercadorias que utilizam as auto-estradas alemãs, as quais são calculadas em função dos quilómetros percorridos<sup>5</sup>. Nos termos da citada lei, os veículos pesados com mais de 12 toneladas deverão futuramente pagar uma taxa pela utilização da maioria das auto-estradas alemãs (“portagem para veículos pesados”) calculada em função das distâncias percorridas.
- (7) O projecto das portagens para veículos pesados, ou seja, a implementação e a exploração de um sistema de cobrança das portagens para veículos pesados nas auto-estradas alemãs foi objecto de um concurso público lançado pelo Estado alemão, representado pelo Ministério Federal dos Transportes, Obras Públicas e Habitação (*Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen*). O projecto foi adjudicado ao consórcio composto pelas empresas DaimlerChrysler Services, Telekom e Cofiroute.
- (8) As empresas DaimlerChrysler Services, Telekom e Cofiroute tencionam constituir uma empresa comum com a denominação social “Toll Collect”, à qual a República Federal da Alemanha incumbiu a implementação e a exploração do sistema de cobrança das portagens para veículos pesados de mercadorias.

## **II. A OPERAÇÃO DE CONCENTRAÇÃO**

- (9) A DaimlerChrysler Services e a Telekom irão deter 45 % e a Cofiroute 10 % do capital social da Toll Collect. [...]\*
- (10) [...]\* As partes notificantes entendem que, face a esta disposição, não se poderá considerar a existência de um controlo conjunto por parte da Cofiroute. Esta opinião é partilhada pela Comissão, tendo em conta as circunstâncias económicas especiais do regime contratual aplicável à presente operação de concentração.
- (11) A Toll Collect irá assumir, numa base duradoura, todas as funções de uma entidade económica autónoma. Esta empresa dispõe de suficientes recursos financeiros, de pessoal,

---

<sup>5</sup> *Bundesgesetzblatt* I, n.º 23, p. 1234.

\* São omitidas partes deste texto por forma a assegurar a protecção de informações confidenciais. As partes em causa são assinaladas por parêntesis rectos e um asterisco.

equipamento e gestão próprios, o que lhe permite operar de forma autónoma no mercado, sem depender, a nível da gestão das actividades correntes, das suas empresas-mãe.

- (12) O facto de o contrato celebrado em 25.06.2002 com a República Federal da Alemanha, relativo à cobrança de portagens pela utilização de auto-estradas por veículos pesados de mercadorias e à implementação e exploração de um sistema para cobrança das referidas portagens (a seguir denominado “contrato de exploração”), prever que a concessão cessa após 12 anos, podendo apenas ser prolongada três vezes por períodos sucessivos de um ano, não obsta à conclusão de que a empresa é constituída numa base duradoura. Em primeiro lugar, nos termos do artigo 3.º do respectivo contrato de sociedade, não é estipulada uma data-limite para a duração da empresa comum. Em segundo lugar, doze anos constituem um período suficientemente longo para uma transformação duradoura da estrutura das empresas notificantes.
- (13) O projecto constitui, assim, uma operação de concentração na acepção do n.º 1, alínea b), do artigo 3.º do Regulamento das Concentrações.

### **III. DIMENSÃO COMUNITÁRIA**

- (14) As empresas implicadas realizam um volume de negócios à escala mundial superior a 5 mil milhões de euros. À escala comunitária, a DaimlerChrysler e a Telekom realizam um volume de negócios superior a 250 milhões de euros. A Telekom só por si realizou mais de dois terços do seu volume de negócios num Estado-Membro, mais precisamente, na Alemanha. A operação de concentração notificada tem, assim, dimensão comunitária, não constituindo, porém, um caso de cooperação à luz do Acordo EEE.

## **IV. APRECIÇÃO À LUZ DO ARTIGO 2.º DO REGULAMENTO DAS CONCENTRAÇÕES**

### **A. O sistema Toll Collect**

- (15) A partir do Verão de 2003, todos os veículos pesados de mercadorias com um peso máximo homologado igual ou superior a 12 toneladas deverão, sempre que circulem nas auto-estradas alemãs, pagar uma taxa de utilização em função dos quilómetros percorridos (“portagem para veículos pesados”). Está previsto que a cobrança das portagens se processará sem interferir no fluxo de tráfego, devendo ser efectuada preferencialmente de forma automática.
- (16) O sistema a criar pela Toll Collect prevê a instalação, nos veículos pesados de mercadorias, das chamadas unidades de bordo (*onboard-units*), compostas por um receptor GPS (*Global Positioning System*) e por um emissor GSM (*Global System for Mobile Communication*). O receptor GPS determina a localização actual do veículo pesado e armazena esses dados na unidade de bordo. O intercâmbio de dados entre a unidade de bordo e uma central de serviços de utilização processa-se através do emissor GSM de radiotransmissão, [...]\*. A citada central processa os dados correspondentes do seguinte modo: a portagem é calculada com base na localização determinada e no trajecto do veículo pesado, sendo então facturada ao proprietário ou ao detentor do veículo.

- (17) Nos termos do caderno de encargos, até à introdução definitiva das portagens para veículos pesados de mercadorias, as unidades de bordo serão inicialmente disponibilizadas [...]\*. No primeiro ano de exploração do sistema de portagens, o número de unidades de bordo a disponibilizar deverá ser de [...]\*, aumentando, no último ano, para [...]\*. As unidades de bordo são entregues gratuitamente às empresas de transporte de mercadorias contra uma caução sob a forma de um crédito de portagens. Desse crédito serão posteriormente debitados os quilómetros percorridos. Os custos de instalação das unidades de bordo são suportados pelos detentores ou pelos proprietários dos veículos.
- (18) Além da cobrança automática das portagens, está igualmente prevista a oferta de um sistema manual de pré-pagamento. Para tal está prevista a venda, através da Internet ou de caixas automáticas instaladas nas estações de serviço ou nas áreas de serviço das auto-estradas, de títulos de utilização pré-pagos. O condutor deve definir previamente o trajecto a percorrer que terá de respeitar. Nessas condições não é necessário instalar uma unidade de bordo no veículo.

### **B. Mercado do produto relevante**

- (19) As partes notificantes indicam que a empresa comum irá cobrar as portagens por conta dos poderes públicos, não competindo, por esse motivo, com nenhum outro prestador de serviços privado, pelo que não se verificará qualquer concorrência, nem será afectado nenhum mercado.
- (20) As unidades de bordo desenvolvidas no âmbito do consórcio Toll Collect estão equipadas com um módulo GPS e um módulo GSM, adequando-se, assim, ao registo e à disponibilização de dados para serviços telemáticos. O aparelho utilizado para a cobrança da portagem pode assim oferecer às empresas de transporte serviços telemáticos enquanto serviços de valor acrescentado. Num comunicado de imprensa conjunto<sup>6</sup>, as empresas DaimlerChrysler Services, Telekom e Cofiroute, indicam os diferentes serviços telemáticos oferecidos através das unidades de bordo Toll Collect:

*“Os seguintes serviços telemáticos podem ser oferecidos sob a forma de módulos a combinar pelo cliente em função das suas necessidades:*

- *Determinação das coordenadas exactas de determinados veículos pesados num monitor instalado no transitário;*
- *Transmissão de novas encomendas ou de alterações das mesmas,*
- *Envio de relatórios de serviço pelo motorista do veículo à empresa de transportes,*
- *Localização de veículos pesados avariados ou furtados,*
- *Serviços de navegação e de assistência ao motorista.”*

---

<sup>6</sup> “Wir sind die Partner der Transportwirtschaft” (“Somos os parceiros da indústria dos transportes”), comunicado de imprensa de 20 de Setembro de 2002, p. 3.

- (21) As partes notificantes também já anunciaram publicamente que pretendem oferecer serviços telemáticos através do referido sistema<sup>7</sup>:

*“Os serviços telemáticos que pretendemos prestar em conjugação com o Toll Collect reduzem as situações de "estrangulamento" na rede rodoviária, permitindo otimizar a taxa de aproveitamento das respectivas vias de comunicação”, explicou o Dr. Klaus Mangold<sup>8</sup>. “Tal pode contribuir visivelmente para uma maior eficiência e economia de custos no sector dos transportes. Além disso, o sistema contribui em grande medida para atenuar o impacto do tráfego a nível do ambiente.”*

- (22) Com base nas informações divulgadas publicamente pelas partes notificantes, a Comissão considera, assim, que o sistema a instituir e a explorar pela Toll Collect terá repercussões no domínio do desenvolvimento, da produção e da distribuição de sistemas telemáticos de transportes rodoviários.

- (23) Os serviços telemáticos aplicados aos transportes têm por objectivo, através de um intercâmbio de dados entre um prestador de serviços e os veículos pesados, melhorar a qualidade da informação e da comunicação rodoviárias, assim como a gestão do tráfego. Como meio de transmissão é possível recorrer a redes móveis ou a sistemas de comunicação via satélite.

- (24) As investigações efectuadas pela Comissão permitiram concluir que, a nível dos serviços telemáticos aplicados ao sector dos transportes, é ainda possível estabelecer uma diferenciação entre os serviços destinados a transitários e a empresas de logística e os serviços destinados a clientes particulares. Os diferentes perfis de exigências dos referidos grupos são prova disso. Enquanto a nível dos transitários e das empresas de logística predomina a procura de serviços que permitam o controlo e a optimização de processos de recolha e entrega de mercadorias (por exemplo, localização dos veículos), a optimização dos custos (sobretudo no que se refere ao consumo de combustível), bem como a transmissão de mensagens, a procura por parte dos utilizadores de veículos ligeiros de passageiros limita-se essencialmente a serviços relativos a informações de trânsito e a questões de segurança (por exemplo, programação do itinerário da viagem, chamadas de emergência, informações sobre situações de congestão do tráfego, etc.), bem como para fins de diversão.

- (25) Esta subdivisão corresponde, além do mais, às diferentes exigências impostas aos prestadores de serviços telemáticos aplicados ao sector dos transportes. No caso dos utilizadores de veículos ligeiros de passageiros, o hardware e o software instalados a bordo são concebidos de forma a que as informações referidas no ponto anterior lhes sejam encaminhadas directamente a partir de uma central. Os utilizadores de veículos pesados de mercadorias, pelo contrário, não só precisam de um software e de um hardware diferentes para aceder aos serviços pretendidos, como também da participação activa do operador da frota no processo de intercâmbio de informações. Este último é o parceiro contratual do fornecedor do sistema, é o utilizador efectivo do sistema e o destinatário das informações geradas a bordo de cada veículo pesado de mercadorias. No caso dos veículos ligeiros

---

<sup>7</sup> Ver a nota de rodapé 6.

<sup>8</sup> Presidente do conselho de administração da DaimlerChrysler Services AG (nota do autor).

de passageiros, o parceiro contratual é o proprietário ou o detentor do veículo que, simultaneamente, usufrui dos serviços de informação prestados pelo fornecedor do sistema.

- (26) A gama de produtos e serviços telemáticos aplicados aos transportes destinados a transitários e a empresas de logística abrange o hardware, o software e os serviços.
- (27) O hardware é composto por terminais instalados no veículo (terminais móveis telemáticos), cujas principais funções consistem na recolha de dados relativos à localização ou à situação (estado) do veículo através de receptores GPS e no envio desses dados através do sistema GSM de comunicações móveis ou via satélite para uma central de controlo. Na central de controlo, os dados são registados, avaliados e tratados para serem posteriormente enviados ao utilizador (operador da frota).
- (28) Nos terminais móveis telemáticos encontra-se instalado um software que possibilita a prestação de serviços de localização e de comunicação, permitindo ao operador da frota seguir o percurso dos seus veículos e, simultaneamente, receber ou enviar dados ao motorista.
- (29) Os terminais móveis telemáticos permitem prestar todo um conjunto de serviços, nomeadamente os serviços de gestão das frotas (análise das horas de serviço dos veículos, controlo do parque automóvel), de navegação (informações de trânsito actualizadas e orientação dinâmica), de segurança (chamadas de emergência e pedidos de assistência em caso de avaria), assim como de diversão (“infotainment” - programação das viagens e dos itinerários, informações sobre o estado do tempo, notícias).
- (30) Os operadores actualmente presentes no mercado de serviços telemáticos aplicados aos transportes destinados a transitários e a empresas de logística são, na sua maioria, fornecedores de “soluções globais”, ou seja, fornecedores de hardware e de software e, simultaneamente, prestadores de serviços telemáticos aplicados aos transportes. Trata-se, por um lado, de construtores de veículos pesados de mercadorias que, em parte, prestam um conjunto completo de serviços e, em parte, colaboram com fornecedores especializados (por exemplo, o hardware e o software são disponibilizados pelo construtor dos veículos pesados e os serviços são prestados por uma empresa especializada, por forma a dispor de uma oferta aliciante e universal). Além da DaimlerChrysler Services com o produto “Fleetboard”, trata-se nomeadamente da MAN com o sistema “MAN Telematics” (em cooperação com a empresa gedas), da Volvo com o sistema “Dynafleet” e da Scania com o sistema “FAS”. Por outro lado, existe um grande número de pequenas empresas que oferecem tanto hardware e software como serviços, como é o caso das empresas Socratec, Minor Planet, protime e datafactory. De acordo com a sondagem de mercado da Comissão, cerca de 80% do volume de negócios destas empresas resultam da comercialização de hardware e de software e 20% da prestação de serviços. Além desses fornecedores de soluções globais, existem entidades que se dedicam exclusivamente à prestação de serviços, como é o caso da ADAC, que oferece serviços de assistência em caso de avaria e de atendimento de chamadas de emergência, bem como empresas unicamente vocacionadas para a produção de hardware (incluindo a oferta de um software normalizado). De entre os fornecedores de hardware contam-se tanto as pequenas empresas como a EPSa como empresas como a Bosch e a Siemens VDO, sendo que estas últimas prestam igualmente serviços.

- (31) A necessária transmissão de dados processa-se na maioria dos serviços telemáticos através de uma rede GSM, de forma que, para prestação destes serviços, é forçoso recorrer a operadores de redes móveis de telecomunicações como as empresas T-Mobile ou Vodafone. Existem ainda sistemas telemáticos que propõem uma oferta completa com base em comunicações via satélite, não sendo necessário recorrer a nenhuma rede de comunicações móveis, como é, por exemplo, o caso do sistema da Qualcomm.
- (32) Para definir o mercado, há que ter em conta que os serviços telemáticos destinados a transitários e a empresas de logística constituem um mercado emergente que irá evoluir significativamente nos próximos anos. Um estudo revelou que o volume de negócios neste segmento do mercado na Europa passará de 160 milhões de euros registados em 2001 para cerca de 4,7 mil milhões de euros em 2009 (em relação à Europa)<sup>9</sup>. Esta expansão do mercado poderá fazer com que as empresas se especializem na produção de hardware ou na prestação de serviços. Todavia, uma vez que o mercado se caracteriza por fornecedores de “soluções globais”, pode-se concluir que existe um mercado do produto relevante distinto para sistemas telemáticos aplicados aos transportes, incluindo a produção de hardware e de software, bem como a prestação de serviços destinados a transitários e a empresas de logística. Na perspectiva dos clientes (operadores de frotas), este mercado abarca os fornecedores de soluções globais, os fornecedores de terminais e os prestadores de serviços.

### C. Mercado geográfico relevante

- (33) Para definir o mercado geográfico relevante convém, em primeiro lugar, ter em conta que não existe uma norma europeia no domínio da telemática. Os aparelhos de telemática instalados a bordo dos veículos são, na sua maioria, sistemas protegidos por direitos de propriedade, que apenas permitem ao utilizador usufruir dos serviços do respectivo operador do sistema telemático ou das empresas que tenham sido autorizadas para o efeito pelo operador em causa, na sua maioria na qualidade de “parceiros comerciais”. A sondagem do mercado revelou que os terminais de telemática aos quais poderão ter acesso diferentes prestadores de serviços constituem actualmente uma reduzida parte do mercado. O estudo de mercado efectuado pela Comissão permitiu igualmente concluir que, devido a esse facto, o mercado de produtos e serviços telemáticos destinados a empresas de transporte e de logística está muito fragmentado. Muitas das empresas que operam neste mercado na Alemanha apenas desenvolvem as suas actividades à escala nacional. Esta situação é confirmada por um estudo recente que conclui que “o número de fornecedores no mercado de adaptação de equipamento (“retrofit”) varia de país para país e no interior do mesmo país, o que significa, por outras palavras, que o mercado se encontra muito fragmentado”<sup>10</sup>. Por esse motivo, o estudo parte do pressuposto que os sistemas telemáticos instalados *a posteriori* adaptados representam mais de 90% de todos os sistemas vendidos no ano 2001<sup>11</sup>.

---

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

<sup>10</sup> Ver nota de rodapé 9, 2002, p. 3 – 17.

<sup>11</sup> Ver nota de rodapé 9, p. 3 – 9 e 3 – 12, com um total de 105 000 sistemas adaptados, em comparação com os cerca de 8 000 sistemas vendidos pelos construtores de veículos pesados.



- (34) A situação dos construtores de veículos pesados de mercadorias que instalam os sistemas de telemática nos veículos que constroem ou a de uma empresa como a Qualcomm que oferece à escala mundial um sistema telemático assistido por comunicações via satélite é algo diferente da situação das empresas, na sua maioria PME, que oferecem sistemas telemáticos para instalação em veículos que já se encontram ao serviço. É certo que estas empresas fornecem essencialmente plataformas telemáticas normalizadas em toda a Europa, mas os produtos que comercializam nos diferentes Estados-Membros diferem entre si a nível de determinadas características fundamentais. A Qualcomm estabeleceu nos diferentes países em que opera diferentes parcerias com produtores de hardware e de software, por forma a adaptar o seu produto de gestão de frotas às especificidades nacionais. Pelo mesmo motivo, os importadores de produtos da Scania para a Alemanha e para os Países Baixos celebraram um acordo de parceria com o prestador de serviços gedas, uma filial da Volkswagen, que só cobre, contudo, ambos os referidos países. A oferta da DaimlerChryslers no Reino Unido baseia-se, acima de tudo, no produto da empresa VeMIS adquirida no ano 2000, enquanto na Alemanha é o produto Fleetboard que ocupa o primeiro plano. De acordo com o estudo de mercado realizado pela Comissão, a grande diferença entre os requisitos dos diferentes países prende-se com o facto de os sistemas telemáticos terem de ser adaptados aos programas de expedição de mercadorias que executam as funções de processamento e facturação do frete, bem como de planificação dos serviços de transporte. Uma vez que os programas de expedição das mercadorias são oferecidos por um elevado número de empresas de software e diferem muito consoante os Estados-Membros, nomeadamente na Alemanha, os operadores de frotas, enquanto utilizadores dos sistemas telemáticos, exigem que os mesmos estejam adaptados às particularidades dos programas de expedição que utilizam.
- (35) Um outro obstáculo à comercialização de sistemas telemáticos a uma escala transnacional prende-se com a diversidade linguística dos Estados-Membros, a que os sistemas telemáticos deverão fazer face. A necessária adaptação linguística é ainda mais decisiva tendo em conta a combinação entre os sistemas telemáticos e os programas de expedição respectivos. As diferenças linguísticas no espaço europeu são igualmente referidas num estudo como obstáculo à comercialização transnacional de sistemas telemáticos, sobretudo em termos da aplicação de tecnologias de reconhecimento vocal e da prestação de serviços de localização<sup>12</sup>.
- (36) Além disso, no caso dos serviços telemáticos que recorrem ao sistema GSM de radiotransmissão como canal de comunicação, as elevadas tarifas de itinerância (*roaming*) constituem um entrave importante à prestação de serviços telemáticos normalizados nos diferentes Estados-Membros.
- (37) Com base nestes elementos, concluiu-se que o mercado dos sistemas telemáticos vocacionados para as empresas de transportes e de logística afectado pelo projecto de concentração abrange o território da República Federal da Alemanha.

#### **D. Apreciação dos efeitos sobre a concorrência**

---

<sup>12</sup> Ver nota de rodapé 9, p. 2-32.

(38) A operação de concentração em causa suscita fortes reservas em matéria de concorrência no que se refere à prevista utilização comercial das infra-estruturas a implementar e a explorar pela Toll Collect, cujo âmbito excede os serviços de cobrança de portagens. Nessa medida, é legítimo esperar que a operação de concentração conduza à criação de uma posição dominante da DaimlerChrysler no mercado dos sistemas telemáticos vocacionados para transitários e empresas de logística.

### **1. Implementação da plataforma Toll Collect para prestação de serviços telemáticos a transitários e a empresas de logística**

#### **1.1 A operação de concentração reúne o construtor de veículos pesados que lidera o mercado alemão e que é além disso líder na oferta de sistemas telemáticos de transportes e uma das mais importantes empresas de comunicações móveis da Alemanha, ou seja, dois operadores de mercado que detêm uma posição privilegiada para prestar serviços telemáticos de transportes.**

(39) A DaimlerChrysler é de longe a empresa que lidera o mercado alemão de veículos pesados. Na Alemanha, um em cada dois dos 960 000 veículos pesados de mercadorias matriculados é da marca Mercedes-Benz<sup>13</sup>. A DaimlerChrysler oferece igualmente um sistema telemático de transportes para veículos pesados de mercadorias sob a designação “Fleetboard” e, segundo as suas próprias declarações, é uma das maiores empresas de serviços nos domínios da mobilidade e da telemática<sup>14</sup>.

(40) No caso da Telekom, trata-se de uma das mais importantes empresas alemãs de comunicações móveis. Num comunicado de imprensa, o contributo da Telekom no âmbito do consórcio Toll Collect é descrito da seguinte forma:

*“A articulação entre os pilares do nosso grupo, T-Mobile, T-Online, T-Com e T-Systems, permite-nos oferecer uma gama de produtos completa que reúne a nossa experiência no domínio das telecomunicações e das tecnologias da informação e que torna assim possível o êxito do sistema de portagens para veículos pesados de mercadorias”<sup>15</sup>.*

(41) As partes acima indicadas constituíram um consórcio com a Cofiroute por forma a apresentar uma proposta, no âmbito de um processo de adjudicação à escala europeia, relativo a um sistema de cobrança de portagens para veículos pesados de mercadorias na Alemanha.

(42) O consórcio desenvolveu um sistema que, com base numa unidade de bordo com GPS e GSM integrados, permite não só a cobrança de portagens por conta dos poderes públicos, como ainda diversas aplicações comerciais<sup>16</sup>. Contudo, a “solução telemática” proposta pelo consórcio

---

<sup>13</sup> Ver nota de rodapé 6, p. 4.

<sup>14</sup> Comunicado de imprensa sobre a feira Cebit 2002.

<sup>15</sup> Ver a nota de rodapé 6, p. 1.

<sup>16</sup> A este título lê-se num comunicado de imprensa publicado em conjunto pela DaimlerChrysler Services, pela Telekom e pela Cofiroute: “Decidimos mesmo assim participar no concurso, sobretudo porque o nosso sistema é o

não era exigida no concurso da República Federal da Alemanha. Na verdade, a adjudicação processou-se com base num caderno de encargos de serviços de carácter funcional, sem indicação de uma técnica específica. A descrição das funções do sistema de cobrança de portagens previa que, além de uma cobrança manual, deveria ser prevista a possibilidade de uma cobrança automática no interior dos veículos comerciais. Dessa forma, os proponentes tinham inteira liberdade quanto à técnica a aplicar. A proposta do consórcio AGES (proposta que não foi bem sucedida), composto pela Vodafone e por empresas petrolíferas, nomeadamente a Shell, previa uma solução “neutra” em termos de telemática para a cobrança manual e automática das portagens. O sistema desenvolvido e proposto pelo consórcio composto pelas partes que apresentaram a notificação e pela Cofiroute foi muito além do objecto do concurso, ou seja, a cobrança de portagens por conta dos poderes públicos.

### **1.2 Existem já planos concretos de utilização, no âmbito dos serviços telemáticos de transportes destinados a transitários e a empresas de logística, da unidade de bordo colocada gratuitamente à disposição para cobrança das portagens.**

- (43) A obrigação de pagamento de portagem aplica-se a todos os veículos pesados de mercadorias com um peso total autorizado superior a 12 toneladas. É certo que, em virtude das duas modalidades do sistema de cobrança de portagens, não existe qualquer obrigação de instalação de uma unidade de bordo em todos os veículos pesados de mercadorias. Contudo, por razões práticas, essa instalação irá realizar-se na maioria dos veículos pesados que circulam regularmente nas auto-estradas alemãs. Tanto mais, dado que as unidades de bordo serão colocadas à disposição de forma gratuita.
- (44) O sistema a implementar pela Toll Collect cria uma plataforma que a DaimlerChrysler Services pretende utilizar para oferecer sistemas telemáticos comerciais destinados aos sectores dos transportes e da logística. Neste contexto, num comunicado à imprensa por ocasião do salão automóvel “IAA” (Internationale Automobil Ausstellung Nutzfahrzeuge)<sup>17</sup>, a DaimlerChrysler Services anunciou:

*“A DaimlerChrysler Services Mobility Management GmbH desenvolve no âmbito do projecto Truckmatix um amplo leque de serviços telemáticos para transitários, operadores de frotas e expedidores, os quais poderão ser prestados através do hardware utilizado para a cobrança de portagens Toll Collect, assim que o governo federal tenha estabelecido o devido enquadramento jurídico. Estes serviços permitem otimizar a gestão das transacções no sector dos transportes sujeito ao pagamento de portagens, bem como uma organização mais eficiente das práticas comerciais e um melhor aproveitamento das capacidades. O projecto Truckmatrix oferece aos expedidores um acesso fácil aos clientes através do computador e da Internet. [...]”\**

---

*único a poder oferecer às empresas transitárias o potencial necessário para funcionar de forma mais eficiente”, afirmou o Dr. Mangold. “A DaimlerChrysler consolida assim a sua posição enquanto parceira da indústria de transportes.” Ver a nota de rodapé 6, p. 1.*

<sup>17</sup> “A DaimlerChrysler Services expõe na feira IAA de veículos comerciais serviços inovadores de mobilidade e telemática”, comunicado de imprensa de 10 de Setembro de 2002, páginas 2 e 3.

*Os serviços Truckmatix serão oferecidos em módulos sob a forma de serviços Compact e Comfort, os quais poderão ser combinados livremente pelo cliente consoante as suas necessidades. O vasto espectro de serviços, **facilmente financiáveis por todas as empresas em virtude de uma infra-estrutura de sistema simples sem necessidade de investimentos adicionais em hardware**, cobre a determinação da posição de veículos pesados específicos, a transmissão das encomendas e das respectivas alterações, o envio de relatórios sobre a situação dos veículos pelo motorista à empresa de transportes, a localização de camiões avariados ou furtados e os serviços de navegação e de assistência ao motorista.”*

- (45) Um folheto publicitário da DaimlerChrysler Services Mobility Management GmbH intitulado “Telemática para todos: Truckmatix” refere que o sistema electrónico de cobrança de portagens de aplicação universal desenvolvido pela Toll Collect passou a permitir igualmente às PME beneficiar das possibilidades da telemática a custos acessíveis. A este título, o folheto refere ainda o seguinte:

*“A partir do aparelho instalado no veículo, destinado ao registo electrónico das portagens aplicadas aos veículos pesados de mercadorias, é criada uma plataforma de telemática simples e uniforme. [...]”* O sistema Truckmatix permite completar na perfeição o sistema Toll Collect: já só o aparelho instalado no veículo para registo das portagens permite usufruir dos pacotes de serviços básicos “Basic” e “Disposition”. Dessa forma, as empresas dispõem de um sistema normalizado para todas as viaturas da sua frota e que é compatível com outras aplicações vocacionadas para transitários. Trata-se de um novo padrão de serviços de que beneficiam directamente as empresas de transportes e os seus clientes”<sup>18</sup>.

- (46) A DaimlerChrysler Services prevê uma utilização para o seu sistema Toll Collect [...].\*

**1.3 Pode assumir-se que as partes virão a obter da República Federal da Alemanha a autorização, necessária nos termos do contrato de exploração, para prestar serviços telemáticos aplicados aos transportes sob a forma dos chamados “serviços de valor acrescentado”.**

- (47) Os serviços de valor acrescentado não constituíam parte integrante do concurso para adjudicação do sistema de cobrança das portagens. No entanto, o contrato de exploração prevê a possibilidade de prestação de serviços adicionais mediante uma autorização do governo alemão. Contudo, a República Federal da Alemanha indicara na brochura informativa de 17 de Dezembro de 1999, sobre o referido concurso que poderia haver interesse numa utilização desse sistema para a prestação de serviços de valor acrescentado, referindo que: “A entidade adjudicadora encara a possibilidade de vir a autorizar a integração de serviços telemáticos e de outros serviços a terceiros (“serviços de valor acrescentado”) no sistema de portagens. A autorização de semelhantes serviços depende de uma decisão posterior da entidade adjudicadora.”

- (48) Tendo em conta as declarações públicas da DaimlerChrysler Services referidas nos pontos (44) e (45), pode assumir-se que as partes esperam poder vir a utilizar a plataforma Toll Collect

---

<sup>18</sup> DaimlerChrysler Services Mobility Management, Telemática para todos: Truckmatix.

não só para o registo das portagens, como também para a prestação de serviços de valor acrescentado. Numa entrevista a Michael Rummel, gerente da DaimlerChrysler Services Mobility Management, este declarou o seguinte quanto à possibilidade e às condições de prestação de serviços de valor acrescentado: *“Nos documentos do concurso relativo às portagens nada foi estipulado quanto aos serviços de valor acrescentado, o que não significa que seja proibido desenvolver serviços a partir das unidades de bordo. Empreendemos todos os esforços possíveis para chegar a um acordo com o governo, logo que a portagem tenha sido introduzida [...]”*.<sup>19</sup>

- (49) É sabido que os serviços telemáticos contribuem para reduzir situações de estrangulamento no tráfego rodoviário, otimizando desse modo o aproveitamento das vias de comunicação. Não só beneficiam o sector dos transportes como permitem ainda proteger o ambiente. A instituição de uma nova plataforma para a prestação de serviços telemáticos aplicados aos transportes é, assim, do interesse comum e conveniente, tanto na perspectiva das infra-estruturas rodoviárias como em termos ambientais. Nessa medida, pode assumir-se que, desde que seja comprovado na prática o bom funcionamento do sistema de portagens, o governo alemão não levantará, em princípio, quaisquer objecções à autorização globalmente desejável da prestação de serviços de valor acrescentado por intermédio da infra-estrutura Toll Collect.
- (50) É, por conseguinte, muito provável que as partes venham a obter a autorização, necessária nos termos do contrato de exploração, de prestação de serviços telemáticos aplicados aos transportes sob a forma dos chamados serviços de valor acrescentado.

#### **1.4 A disponibilização gratuita das unidades de bordo pela Toll Collect conduzirá à criação de uma posição dominante na Alemanha resultante da plataforma telemática de transportes destinada a transitários e a empresas de logística.**

- (51) A entrega gratuita de unidades de bordo que suportam serviços de telemática aos utilizadores sujeitos a pagamento de portagem fará com que a grande maioria dos veículos pesados de mercadorias equipados com uma unidade de bordo da Toll Collect a venham a utilizar para usufruir igualmente de outros serviços telemáticos de transportes. Em contrapartida, a instalação de uma segunda unidade de bordo por forma a aceder a serviços telemáticos de transportes de operadores da concorrência não é economicamente viável na perspectiva dos transportadores.
- (52) De acordo com as estimativas da DaimlerChrysler, o número de veículos pesados de mercadorias sujeitos ao pagamento de portagem eleva-se a [...] milhões, cuja percentagem de veículos estrangeiros oscila entre [...] e [...]. Os quilómetros sujeitos a portagem elevam-se a [...] mil milhões por ano, [...] % dos quais são percorridos por veículos estrangeiros<sup>20</sup>.
- (53) Não obstante o facto de, tal como exposto no ponto (43), não existir qualquer obrigação de instalação de uma unidade de bordo nos veículos, é legítimo esperar que, por questões práticas,

---

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

<sup>20</sup> DaimlerChrysler: Sistemas de registo para a portagem de veículos pesados, 2 de Dezembro de 2002, p. 6.

tanto os operadores de frotas alemães como os estrangeiros venham, na sua maioria, a tirar partido da possibilidade de instalação de uma unidade de bordo gratuita. As partes notificantes consideram inclusivamente que serão instaladas unidades de bordo para registo dos dados das portagens em 70 a 80% dos veículos pesados de mercadorias na Alemanha<sup>21</sup>. Espera-se igualmente que os veículos pesados de outros países que frequentemente transitam na Alemanha venham a utilizar as unidades de bordo. Nos termos do caderno de encargos, tal como indicado no ponto (17), está prevista, no primeiro ano de exploração do sistema de portagens, a instalação de [...] unidades de bordo, devendo esse número ser aumentado até ao último ano de exploração para [...] unidades.

- (54) Espera-se simultaneamente que na grande maioria dos veículos pesados de mercadorias já equipados com uma unidade de bordo que suporte serviços telemáticos não venha a ser instalado um segundo terminal telemático. O estudo de mercado realizado pela Comissão revelou que o mero anúncio da DaimlerChrysler de que futuramente será possível utilizar os serviços telemáticos baseados no sistema Toll Collect, foi suficiente para fazer recuar significativamente a procura de soluções telemáticas no mercado. O facto de os operadores de frotas estarem pouco dispostos a suportar os custos de equipamento suplementar, deve-se sobretudo às reduzidas margens de lucro das empresas de transportes na Alemanha e nos outros países europeus. Um estudo demonstrou que, presentemente, devido à escassez das margens, os custos estimados dos sistemas telemáticos são proibitivos para muitos dos operadores de frotas, sobretudo para as empresas mais pequenas que operam à escala regional<sup>22</sup>. Ao ser dada aos operadores de frotas a possibilidade de usufruir de serviços telemáticos com o sistema Toll Collect sem custos de equipamento adicionais, prevê-se que estes estejam ainda menos interessados em adquirir terminais telemáticos.
- (55) Em comparação com o número de unidades de bordo Toll Collect a instalar no futuro, o número de terminais telemáticos actualmente instalados em veículos pesados de mercadorias é relativamente reduzido. Segundo estimativas de mercado, encontram-se actualmente instalados cerca de 23 a 25 mil terminais telemáticos em veículos pesados alemães que estão aptos a realizar serviços telemáticos através de um sistema de comunicação bidireccional entre o veículo e uma central semelhante à do sistema Toll Collect.
- (56) Nessa medida, pode considerar-se que o sistema Toll Collect irá abranger praticamente todos os veículos pesados de mercadorias que circulam na Alemanha. Uma vez que é previsível que não venha a haver grande interesse por parte das empresas de transporte em instalar um segundo terminal de telemática, é de esperar que o sistema Toll Collect venha a constituir na Alemanha a plataforma dominante no sector da telemática de transportes para transitários e empresas de logística.

## **2. Compartimentação do futuro mercado de sistemas telemáticos de transportes para transitários e empresas de logística**

---

<sup>21</sup> Ver nota de rodapé 6, p. 1.

<sup>22</sup> Ver nota de rodapé 9, p. 2 – 25.

- (57) A criação de uma plataforma dominante no sector da telemática de transportes para transitários e empresas de logística tem diversas repercussões, consoante se trate de serviços ou de equipamento.

### **2.1 Os demais prestadores de serviços telemáticos de transportes dependerão do acesso à plataforma Toll Collect.**

- (58) Na Alemanha, os prestadores de serviços de telemática de transportes destinados a transitários e a empresas de logística irão depender em grande medida no futuro da utilização das unidades de bordo da Toll Collect devido à criação de uma plataforma dominante de serviços telemáticos de transportes. O sistema Toll Collect é um sistema fechado, protegido por direitos de propriedade, que não prevê a utilização por terceiros e cujos direitos de propriedade intelectual são detidos pela empresa comum e pelas partes notificantes. Tal justifica-se a nível da função de cobrança de portagens, já que os terceiros não têm necessidade de aceder ao sistema, devendo a função de cobrança ser protegida contra eventuais manipulações.

- (59) Em contrapartida, tal não é o caso relativamente à prestação de outros serviços telemáticos de transportes. Tal como acima exposto, há que considerar que, na Alemanha, a Toll Collect se tornará a plataforma dominante a nível dos sistemas telemáticos de transportes destinados a empresas de logística e transitários. Por conseguinte, os prestadores de serviços telemáticos destinados a transitários e a empresas de logística que operam no mercado alemão irão passar a depender em grande medida da utilização da plataforma Toll Collect. O facto de o sistema de portagens Toll Collect ter sido concebido como um sistema fechado, protegido por direitos de propriedade, permite à DaimlerChrysler adquirir, através da empresa comum, o controlo do acesso futuro ao mercado de sistemas telemáticos de transportes para empresas de logística e transitários. A DaimlerChrysler pode assim oferecer os seus próprios serviços telemáticos de transportes através da citada plataforma e decidir simultaneamente a que concorrentes directos e em que condições dará acesso ao referido mercado. Uma semelhante estratégia afigura-se tanto mais provável já que se espera para os próximos anos um forte crescimento deste mercado<sup>23</sup>. Através da empresa comum, a DaimlerChrysler [poderia]\* obter o controlo das informações de tráfego geradas através do sistema Toll Collect e convertê-las na base dos seus próprios serviços de telemática de transportes.

### **2.2 A plataforma Toll Collect levará à exclusão do mercado dos operadores de sistemas telemáticos actualmente presentes no mercado.**

- (60) O mercado dos sistemas telemáticos para transitários e empresas de logística é muito recente, encontrando-se ainda numa fase inicial de desenvolvimento. Por conseguinte, tal como descrito nos pontos (30) e (31), este mercado apresenta actualmente um grande número de fornecedores de diferentes sistemas telemáticos aplicados ao sector dos transportes, de hardware e de software, bem como de serviços. Até à data, nenhuma destas empresas conseguiu com os

---

<sup>23</sup> O estudo apresentado pelas partes “European Telematics Industry”, Commerzbank, de 8 de Maio de 2001, p. 3, estima o potencial de mercado na Europa até 2005 em 2 mil milhões de euros. O estudo da Frost & Sullivan indicado na nota de rodapé 9 estima o potencial de mercado no ano 2009 na Europa em cerca de 4,7 mil milhões de euros, p. 2-27 – 2-29.

seus terminais telemáticos uma penetração de mercado conducente a uma solução normalizada em termos de equipamento (hardware).

- (61) As unidades de bordo da Toll Collect irão, pelo contrário, tal como referido pela DaimlerChrysler Services (cfr. ponto (44)), reunir todas as condições para integrar os componentes de hardware e de software num só sistema telemático, sem necessidade de intervenções técnicas adicionais. Por seu intermédio é possível, segundo as partes, a concretização técnica dos seguintes serviços de valor acrescentado: (1) serviços de localização de viaturas que poderão assumir a forma de serviços de monitorização das frotas, de mapas de serviço (*mapping*) ou de supervisão das zonas de intervenção, bem como (2) serviços de texto com intercâmbio de informações escritas pré-definidas entre o prestador destes serviços e as unidades de bordo.
- (62) É certo que os serviços telemáticos de transportes suportados pelas unidades de bordo Toll Collect não cobrem toda a gama de serviços prestados através dos terminais telemáticos existentes no mercado. Contudo, estes serviços constituem funções fundamentais que fazem igualmente parte dos demais sistemas actualmente comercializados. O preço dos sistemas varia. Segundo as sondagens efectuadas pela Comissão, os custos dos sistemas telemáticos aplicados ao sector dos transportes (hardware e software) oscilam entre mil e dois mil e quinhentos euros por veículo, consoante os modelos. A este montante acrescem os custos mensais de utilização dos serviços e as tarifas das comunicações.
- (63) Tal como indicado no ponto (51), as unidades de bordo Toll Collect serão colocadas gratuitamente à disposição. É, pois, de esperar que os operadores de frotas, cujos veículos pesados se encontram equipados com uma unidade de bordo, não venham a adquirir nenhum terminal telemático adicional por forma a beneficiarem da oferta, por parte de fornecedores de sistemas alternativos, de serviços que vão além dos que são prestados através das unidades de bordo Toll Collect.
- (64) As investigações realizadas pela Comissão revelaram, a este título, que, quanto à eventual aquisição de sistemas telemáticos de transportes e aos investimentos inerentes, os operadores de frotas preferem já hoje aguardar pela solução Toll Collect gratuita. Tal leva a que, ainda antes da introdução das unidades de bordo Toll Collect, os fornecedores de sistemas telemáticos de transportes já deparem com grandes dificuldades em conquistar novos clientes para as suas soluções, vendo ameaçada a sua existência em termos económicos. Espera-se, por conseguinte, que esta tendência se venha a acentuar a partir do momento em que seja efectivamente possível utilizar serviços telemáticos de transportes através das unidades de bordo Toll Collect.
- (65) A exclusão das demais empresas de serviços e de sistemas que operam no mercado irá intensificar-se a partir do lançamento de uma segunda geração de unidades de bordo Toll Collect dotadas de funções adicionais. Num artigo publicado na *VerkehrsRundschau* lê-se, a propósito da prevista introdução de uma segunda geração: “*Rummel* (Michael Rummel, director da DaimlerChrysler Services Mobility Management, nota do autor) *anuncia já para 2004 a próxima geração de aparelhos para instalação nos veículos: a unidade de bordo II integra num só aparelho um grande número de serviços de valor acrescentado, em que a facturação das*



*taxas das portagens é apenas uma das muitas funções disponíveis. Já existe mesmo um slogan para a sua comercialização: "Maut und Mehr" (portagens e não só)".<sup>24</sup> Após um tal alargamento das funções das unidades de bordo Toll Collect será ainda mais difícil para os demais fornecedores de sistemas telemáticos de transportes aliciar os clientes para a adquirir um sistema alternativo.*

#### **E. Conclusões da apreciação em matéria de concorrência**

(66) Pelos motivos acima expostos, a Comissão conclui que a operação de concentração conduzirá a uma posição dominante da DaimlerChrysler através da empresa comum Toll Collect no mercado alemão dos sistemas telemáticos de transportes destinados a transitários e a empresas de logística, o que afectará significativamente a concorrência efectiva numa parte substancial do mercado comum.

#### **V. COMPROMISSOS PROPOSTOS PELAS EMPRESAS DAIMLER CHRYSLER, DEUTSCHE TELEKOM UND COFIROUTE**

(67) Por forma a afastar as reservas da Comissão no que se refere ao mercado de sistemas e serviços telemáticos destinados a transitários e a empresas de logística, as empresas DaimlerChrysler Services, Deutsche Telekom e Cofiroute apresentaram os seguintes compromissos em 3 de Abril de 2003, cuja versão integral consta do anexo à presente decisão:

(68) As empresas Daimler Chrysler Services, Deutsche Telekom e Cofiroute comprometem-se a:

- Criar um portal telemático central "Telematics Gateway", através do qual será facultado aos prestadores de serviços de valor acrescentado o acesso às funcionalidades principais e aos dados básicos das unidades de bordo Toll Collect. Este portal será operado por uma sociedade independente que só dará início à prestação de serviços de valor acrescentado na condição de as empresas DaimlerChrysler Services, Deutsche Telekom e Cofiroute deterem, em conjunto, menos de 50% dos direitos de voto na assembleia geral da sociedade Telematics Gateway ou na condições de se garantir, de qualquer outra forma, que as três sociedades não terão possibilidade de exercer, em conjunto, uma posição dominante através da sociedade Telematics Gateway;

- Desenvolver uma interface GPS para as unidades de bordo que permitirá aos outros fornecedores de serviços de valor acrescentado aceder à funcionalidade GPS instalada nas unidades de bordo (igualmente nos aparelhos da primeira geração);

- Desenvolver um módulo que conterà os componentes de hardware e de software necessários à cobrança das portagens, para possibilitar a terceiros o desenvolvimento e a produção de aparelhos que, através de uma ligação a um módulo para a cobrança de portagens, possam processar os dados das portagens, acompanhar a adaptação dos aparelhos de terceiros e conceder as necessárias licenças para a utilização destes aparelhos;

---

<sup>24</sup> Ver nota de rodapé 18, p. 18.

- Só possibilitar a utilização das unidades de bordo na presença de uma autorização da Comissão, a qual só será concedida quando as partes tiverem criado uma interface tecnicamente viável para o acesso à funcionalidade GPS das unidades de bordo e tiverem permitido a terceiros interessados o desenvolvimento de aparelhos próprios que, através de um módulo de portagens a desenvolver pelas partes, estejam aptos para a cobrança das portagens.

## **VI. APRECIÇÃO DA OPERAÇÃO DE CONCENTRAÇÃO NOTIFICADA EM MATÉRIA DE CONCORRÊNCIA TENDO EM CONTA OS COMPROMISSOS PROPOSTOS**

- (69) Na opinião da Comissão, os compromissos acima descritos são suficientes para afastar de forma adequada as referidas reservas em matéria de concorrência.
- (70) O compromisso proposto de desenvolvimento de um módulo de processamento das portagens para aparelhos de terceiros, de acompanhamento da adaptação ao módulo das portagens e de desenvolvimento de aparelhos de terceiros e de concessão das necessárias licenças de utilização dos referidos aparelhos, irá permitir a terceiros o fabrico dos seus próprios aparelhos telemáticos e equipá-los com uma função "portagens". O ponto de partida para o desenvolvimento destes aparelhos consiste na criação de uma interface pelas partes. Além da definição da interface, as partes desenvolverão, através da empresa comum, um módulo de portagens, acompanhando o desenvolvimento dos aparelhos a comercializar por terceiros. O desenvolvimento dos aparelhos por parte de terceiros e a sua adaptação ao módulo de portagens desenvolvido em paralelo pelas partes é garantido através da integração, nas diferentes etapas de desenvolvimento, de todas as entidades envolvidas e do acompanhamento por um grupo de peritos independentes. O Ministério dos Transportes, Obras Públicas e Habitação alemão garantiu à Comissão que os fornecedores terceiros de aparelhos telemáticos equipados com um módulo de portagens não serão discriminados em termos de custos face ao operador do sistema de portagens para veículos pesados.
- (71) Espera-se que sejam sobretudo os construtores de veículos pesados e os respectivos fabricantes de aparelhos que mais irão tirar partido da possibilidade de desenvolvimento e de fabrico dos referidos aparelhos, dotados de funções de cobrança das portagens por intermédio de um módulo para portagens. Nestas condições, e com base no estudo de mercado realizado pela Comissão, espera-se que esta possibilidade dada a terceiros de integração de um módulo para portagens nos seus próprios aparelhos, impeça em grande medida que o sistema Toll Collect se torne a plataforma dominante e que a Toll Collect continue a actuar enquanto guardião do mercado alemão dos sistemas telemáticos destinados a transitários e a empresas de logística.
- (72) As partes comprometeram-se ainda a configurar as unidades de bordo Toll Collect, de modo a permitir o acesso, por parte dos prestadores terceiros de serviços de valor acrescentado, à função GPS das unidades de bordo. A utilização conjunta desta funcionalidade permite a terceiros desenvolver os seus próprios aparelhos telemáticos sem ter de os dotar de uma semelhante função, economizando os respectivos custos. A poupança de custo corresponde, segundo o estudo realizado pela Comissão, a cerca de 150 - 200 euros por aparelho. Desta forma, os demais fornecedores poderão, não obstante a necessidade de instalar um terminal adicional nos veículos, concorrer no mercado com os serviços telemáticos disponibilizados com base no sistema Toll Collect. Esta interface permitirá, assim, limitar ainda mais a posição dominante que a Toll Collect poderia vir a assumir enquanto plataforma telemática.

- (73) Existe igualmente a possibilidade de oferecer serviços telemáticos directamente a partir das unidades de bordo Toll Collect. As partes comprometem-se a facultar a fornecedores terceiros de serviços de valor acrescentado o acesso às funcionalidades básicas e aos dados elementares das unidades de bordo através de um portal telemático central (Telematics Gateway). O referido portal será operado por uma sociedade Telematics Gateway que poderá integrar outras associadas e que só dará início às suas actividades na condição de as empresas DaimlerChrysler, Deutsche Telekom e Cofiroute (no seu conjunto) não deterem o respectivo controlo. No que respeita ao acesso ao portal, os prestadores de serviços telemáticos não serão discriminados face aos sócios da sociedade, seja a nível técnico, comercial ou de outra forma. Simultaneamente, as partes obrigam-se a utilizar o sistema Toll Collect para a prestação de serviços de valor acrescentado unicamente através da Telematics Gateway. A sociedade Telematics Gateway irá dispor, além da assembleia geral e da gerência, de um conselho consultivo que, na qualidade de órgão pluralista, irá integrar representantes das associações profissionais das empresas do sector da telemática. Além de deliberar sobre denúncias de fornecedores de serviços de valor acrescentado, o referido conselho terá por missão controlar a gerência no processo de tomada de decisões relativas às condições de acesso, às normas técnicas e à forma de exploração da sociedade.
- (74) Sempre que forem prestados serviços telemáticos através das unidades de bordo Toll Collect, o nó central de serviços, através do qual esses serviços foram prestados, será neutralizado em relação às partes. Por um lado, é facultado aos prestadores de serviços de valor acrescentado um acesso não discriminatório à Telematics Gateway, independentemente do facto de serem ou não sócios da sociedade Gateway. Por outro lado, a sociedade Gateway não é controlada pelas partes. A configuração neutra da sociedade é reforçada pela constituição de um conselho consultivo pluralista, ao qual caberão as decisões sobre as questões fundamentais relativas à prestação e ao desenvolvimento futuro dos serviços telemáticos.
- (75) As actividades da Telematics Gateway sujeitas a restrições, na medida em que será dada prioridade à execução da função de cobrança das taxas das portagens a nível do sistema Toll Collect, tendo as partes tomado todas as medidas para salvaguardar a segurança da cobrança das portagens. Uma vez que estas restrições se aplicam a todos os intervenientes, ou seja, às partes, a terceiros associados, bem como aos meros fornecedores de serviços telemáticos e que decorrem, em certa medida, da utilização partilhada das unidades de bordo Toll Collect para a prestação de serviços de valor acrescentado, a Comissão pode aceitá-las.
- (76) Um elemento crucial dos compromissos das partes prende-se com o facto de os serviços telemáticos só poderem ser prestados a partir das próprias unidades de bordo mediante autorização da Comissão. A Comissão só autorizará a prestação de serviços telemáticos por intermédio da Telematics Gateway, quando for proposta uma interface tecnicamente viável para acesso à função GPS das unidades de bordo e as partes tiverem assegurado a terceiros a possibilidade de desenvolver aparelhos próprios aptos a cobrar portagens através da integração de um módulo para portagens. O carácter sistemático dos compromissos assumidos faz com que, até concretização da interface e do módulo para portagens, todas as empresas que operam no mercado se encontrarão em plano de igualdade a nível da concorrência e evita que, entretanto, a Telematics Gateway surja como plataforma dominante no mercado.
- (77) De uma forma geral, os compromissos propostos garantem que o mercado alemão dos serviços de telemática destinados a transitários e a empresas de logística permanecerá aberto e que se

aplicarão condições concorrenciais idênticas para as partes e para terceiros. A Comissão conclui, assim, que, na condição de que os compromissos sejam assumidos pelas partes, a operação de concentração notificada não conduzirá à criação, através da empresa comum, de uma posição dominante da DaimlerChrysler no mercado alemão dos sistemas telemáticos destinados a transitários e a empresas de logística.

## VII. CONDIÇÕES E OBRIGAÇÕES

- (78) Nos termos da primeira frase do segundo parágrafo do n.º 2 do artigo 8.º do Regulamento relativo ao controlo das operações de concentração, a Comissão pode acompanhar a sua decisão de condições e obrigações que lhe permitam controlar o cumprimento dos compromissos assumidos perante a Comissão com vista a tornar a operação de concentração compatível com o mercado comum.
- (79) As medidas que induzem alterações estruturais no mercado devem ser sujeitas a condições; as medidas de execução necessárias devem ser sujeitas a obrigações para as partes. Se uma das condições não for cumprida, a decisão da Comissão que declara a operação de concentração compatível com o mercado comum torna-se nula. Caso as partes não cumpram uma obrigação, a Comissão poderá, ao abrigo do n.º 5, alínea c), do artigo 8.º do Regulamento das concentrações, revogar a sua decisão de autorização. Além disso, nos termos do n.º 2, alínea a), do artigo 14.º e do n.º 2, alínea a), do artigo 15.º do Regulamento das concentrações, as partes podem ser igualmente sujeitas a coimas e a sanções compulsórias<sup>25</sup>.
- (80) De acordo com esta distinção fundamental, a Comissão condiciona a sua decisão ao cumprimento na íntegra dos compromissos apresentados pela Daimler Chrysler e pela Deutsche Telekom no sentido de não prestar quaisquer serviços de valor acrescentado através do sistema Toll Collect sem a autorização prévia da Comissão e de utilizar o sistema Toll Collect System para a prestação de serviços de valor acrescentado exclusivamente através da sociedade Telematics Gateway. A autorização da Comissão da prestação de serviços de valor acrescentado através do sistema de cobrança de portagens só será concedida após desenvolvimento de uma interface GPS para ligação às unidades de bordo, bem como de um módulo para cobrança das portagens para integração nos aparelhos de terceiros. Estes compromissos destinam-se a evitar a criação de uma posição dominante da DaimlerChrysler no mercado alemão dos sistemas de telemática destinados aos transitários e às empresas de logística, bem como impedir a criação de uma plataforma dominante. As restantes partes dos compromissos, sobretudo os pormenores relativos à constituição da sociedade Telematics Gateway e ao desenvolvimento da interface GPS e do módulo para cobrança das portagens, deverão constituir obrigações, uma vez que se destinam apenas a dar cumprimento às condições acima indicadas.

## VIII. CONCLUSÕES

- (81) Pelos motivos acima expostos e na condição do cumprimento na íntegra dos compromissos assumidos pela Daimler Chrysler Services e pela Deutsche Telekom, a operação de

---

<sup>25</sup> Cfr. ponto 12 da Comunicação da Comissão sobre as soluções passíveis de serem aceites nos termos do Regulamento (CEE) n.º 4064/89 do Conselho e do Regulamento (CE) n.º 447/98 da Comissão, (JO C 68 de 2.3.2001, p. 3).

concentração não conduzirá nem à criação nem ao reforço de uma posição dominante passível de afectar a concorrência efectiva no mercado comum ou numa parte significativa do mesmo. A operação de concentração deverá, por conseguinte, na condição do cumprimento na íntegra dos compromissos propostos, nos termos do n.º 2 do artigo 2.º do e do n.º 2 do artigo 2.º do Regulamento das concentrações, bem como nos termos do artigo 57.º do Acordo EEE, ser declarada compatível com o mercado comum e com o Acordo EEE.

(82) A presente decisão não prejudica a decisão que a Comissão deverá tomar quanto à compatibilidade com o direito comunitário do regime alemão de cobrança de uma portagem pela utilização das auto-estradas alemãs.

TOMOU A PRESENTE DECISÃO:

*Artigo 1.º*

A operação de concentração notificada, pela qual as empresas Daimler Chrysler Services AG e Deutsche Telekom AG adquirem, na aceção do n.º 1, alínea b), do artigo 3.º do Regulamento (CEE) n.º 4064/89, o controlo conjunto da empresa Toll Collect GmbH, é declarada compatível com o mercado comum e com o Acordo EEE.

*Artigo 2.º*

O artigo 1.º é aplicável na condição de serem cumpridos na íntegra os compromissos propostos pela DaimlerChrysler Services AG e pela Deutsche Telekom AG nos pontos B I e B II 15 do anexo à presente decisão.

*Artigo 3.º*

A presente decisão é aplicável na condição de serem cumpridos na íntegra os restantes compromissos assumidos pela Daimler Chrysler Services AG e pela Deutsche Telekom AG indicados no anexo à presente decisão.

*Artigo 4.º*

São destinatários da presente decisão:

**Daimler Chrysler AG**  
Epplestraße 225  
D-70546 Estugarda

**Deutsche Telekom AG**  
Fiedrich-Ebert-Allee 140  
D-53113 Bona

Feito em Bruxelas, em 30 de Abril de 2003

Pela Comissão  
Mario MONTI  
Membro da Comissão