

HOTĂRÂREA TRIBUNALULUI (Camera a treia)

19 iunie 2009*

În cauza T-48/04,

Qualcomm Wireless Business Solutions Europe BV, cu sediul în Waarle (Țările de Jos), reprezentată de G. Berrisch, avocat, și de domnul D. Hull, solicitor,

reclamantă,

împotriva

Comisiei Comunităților Europene, reprezentată inițial de doamna K. Mojzesowicz și de domnul A. Whelan și ulterior de doamna Mojzesowicz și de domnul X. Lewis, în calitate de agenți,

pârâtă,

* Limba de procedură: engleza.

susținută de

Republica Federală Germania, reprezentată inițial de domnul C.-D. Quassowski și de doamna S. Flockermann, în calitate de agenți, și ulterior de domnul M. Lumma, în calitate de agent, asistat de U. Karpenstein și A. Rosenfeld, avocați,

și de

Deutsche Telekom AG, cu sediul în Bonn (Germania),

Daimler AG, fostă DaimlerChrysler AG, cu sediul în Stuttgart (Germania),

și

Daimler Financial Services AG, fostă DaimlerChrysler Services AG, cu sediul în Berlin (Germania),

reprezentate de J. Schütze și A. von Graevenitz, avocați,

interveniente,

având ca obiect o cerere de anulare a Deciziei 2003/792/CE a Comisiei din 30 aprilie 2003 de declarare a unei operațiuni de concentrare ca fiind compatibilă cu piața comună și cu Acordul privind SEE (Cazul COMP/M.2903 – Societate în comun DaimlerChrysler/Deutsche Telekom) (JO L 300, p. 62),

TRIBUNALUL DE PRIMĂ INSTANȚĂ
AL COMUNITĂȚILOR EUROPENE (Camera a treia),

compus din domnul J. Azizi (raportor), președinte, doamna E. Cremona și domnul S. Frimodt Nielsen, judecători,

grefier: doamna K. Andová, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 1 iulie 2008,

pronunță prezenta

Hotărâre

Cadrul juridic

- ¹ Potrivit articolului 2 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 4064/89 al Consiliului din 21 decembrie 1989 privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi (versiunea rectificată din JO 1990, L 257, p. 13), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul nr. 1310/97 al Consiliului din 30 iunie 1997 (JO L 180, p. 1) (denumit în continuare „Regulamentul concentrare”), o concentrare care nu creează sau nu consolidează o poziție dominantă ce ar avea drept consecință faptul că ar ridica

obstacole semnificative în calea concurenței efective pe piața comună sau pe o parte semnificativă a acesteia trebuie declarată compatibilă cu piața comună.

- 2 Articolul 8 alineatul (2) din același regulament prevede că, în cazul în care Comisia constată că, în urma modificărilor efectuate, dacă este cazul, de întreprinderile implicate, o concentrare notificată îndeplinește criteriul prevăzut la articolul 2 alineatul (2), aceasta emite o decizie prin care declară concentrarea ca fiind compatibilă cu piața comună. Această decizie poate fi însoțită de condiții și de obligații destinate să asigure respectarea de către întreprinderile implicate a angajamentelor pe care și le-au asumat față de Comisie în vederea realizării compatibilității concentrării cu piața comună. Decizia prin care se declară o concentrare ca fiind compatibilă include și restricțiile direct legate și necesare punerii în aplicare a concentrării.

- 3 Articolul 20 alineatul (1) din regulamentul menționat stabilește obligația Comisiei de a publica în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene* deciziile adoptate în temeiul articolului 8 alineatele (2)-(5).

Situația de fapt

- 4 Reclamanta, Qualcomm Wireless Business Solutions Europe BV (denumită în continuare „Qualcomm”), propune în Europa un sistem de gestionare prin satelit a flotelor de camioane, sistem denumit „EutelTRACS”. Prin intermediul unei rețele prin satelit, aceasta colectează informațiile transmise din camioane, și anume date referitoare la localizarea acestora, informații privind motorul și mesajele șoferilor, și le transmite biroului de legătură al acestor camioane, care este client al Qualcomm. Pe de altă parte, aceasta transmite către șoferii camioanelor mesaje ale birourilor de legătură. În acest scop, aceasta furnizează materialul și infrastructura de servicii necesare. De asemenea, Qualcomm desfășoară activitate și în domeniul fabricării materialului respectiv și de dezvoltare a programului necesar pentru funcționarea sistemului menționat.

- 5 În anul 2002, Ministerul Federal german al Transporturilor, Construcțiilor și Locuinței a organizat, în numele guvernului german, o cerere de ofertă publică pentru crearea și gestionarea unui sistem de încasare automată și manuală a taxelor de circulație datorate de vehiculele grele de transport cu un tonaj egal cu sau mai mare de 12 tone (denumite în continuare „vehicule grele de transport”) care circulă pe autostrăzile germane. Această cerere de ofertă nu impunea utilizarea unei tehnologii specifice.
- 6 Contractul de achiziții publice a fost atribuit consorțiului format din DaimlerChrysler Services AG, Deutsche Telekom AG și Compagnie financière et industrielle des autoroutes SA (Cofiroute) (denumite în continuare, împreună, „întreprinderile din concentrare”).
- 7 Daimler Financial Services AG, fostă DaimlerChrysler Services, este o filială a Daimler AG, fostă DaimlerChrysler AG, care își desfășoară activitatea în sectorul serviciilor financiare și al gestionării mobilității. Activitățile acesteia includ gestionarea flotelor compuse din vehicule ce poartă toate mărcile Daimler. Aceasta din urmă dezvoltă, construiește și comercializează mașini, camioane, autobuze și motoare diesel.
- 8 Deutsche Telekom este un operator de telecomunicații care propune, în special, servicii de telefonie mobilă în Europa.
- 9 Cofiroute este o întreprindere care își desfășoară activitatea în domeniul perceperii de taxe de circulație auto.
- 10 Consorțiul format de aceste întreprinderi a creat, ulterior, Toll Collect GmbH pentru a elabora și a gestiona sistemul de încasare a taxelor de circulație datorate de vehiculele grele de transport care circulă pe autostrăzile germane.

- 11 Astfel, Toll Collect a dezvoltat o soluție telematică pentru încasarea automată a taxelor de circulație. Această soluție constă în instalarea de unități portabile în vehiculele grele de transport care vor să recurgă la încasarea automată a taxelor de circulație. Aceste unități portabile funcționează cu un receptor GPS [Global Positioning System (sistem global de localizare)] și cu un emițător GSM [Global System for Mobile Communications (sistem global de comunicații mobile)]. Receptorul GPS determină poziția la momentul respectiv a vehiculului greu de transport, care este introdusă în unitatea portabilă. Aceste date sunt ulterior schimbate prin intermediul emițătorului GSM între unitatea portabilă și centrul de servicii de aplicare. Unitatea centrală tratează datele, și anume, pe baza poziției determinate și a porțiunii de autostradă utilizate, calculează taxa de circulație datorată și o facturează proprietarului sau utilizatorului vehiculului greu de transport. Unitatea portabilă este furnizată gratuit de Toll Collect întreprinderilor de transport în schimbul unei garanții sub forma unui bon valoric pentru taxa de circulație. Proprietarul sau utilizatorul vehiculului greu de transport suportă însă costul instalării unității portabile. În afară de funcția de încasare automată a taxelor de circulație datorate, unitățile portabile Toll Collect pot fi utilizate și pentru alte servicii telematice și în special pentru cele care permit gestionarea de la distanță a unei flote de vehicule. Cu toate acestea, utilizarea unităților portabile ale Toll Collect de către un alt prestator pentru furnizarea de servicii telematice nu este posibilă decât după ce Republica Federală Germania, în calitate de autoritate contractantă, a autorizat o asemenea utilizare.
- 12 La 11 noiembrie 2002, DaimlerChrysler Services și Deutsche Telekom au notificat Comisiei, în conformitate cu articolul 4 din Regulamentul concentrare, un proiect de concentrare prin care urmau să obțină, prin cumpărarea de acțiuni, controlul comun asupra Toll Collect.
- 13 În urma acestei notificări, Comisia a inițiat prima fază a procedurii de control al concentrării. În cursul acestei prime faze, întreprinderile din concentrare i-au transmis o primă propunere de angajamente. Această propunere a fost trimisă spre examinare actorilor de pe piață, printre care se numără și Qualcomm.
- 14 Prin decizia din 20 decembrie 2002, Comisia a apreciat că respectiva concentrare genera îndoieli grave privind compatibilitatea sa cu piața comună și cu funcționarea

Acordului privind Spațiul Economic European (SEE) și a inițiat a doua fază a procedurii, conform articolului 6 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul concentrare.

- 15 Prin scrisoarea din 28 februarie 2003, Comisia a adresat întreprinderilor care au făcut notificarea o comunicare privind obiecțiunile în care arăta că prima propunere de angajamente era insuficientă pentru a rezolva problemele de natură concurențială rezultate din concentrarea notificată.
- 16 La 11 martie 2003, întreprinderile din concentrare au prezentat Comisiei o nouă propunere de angajamente.
- 17 La 19 și la 20 martie 2003, Comisia a organizat o audiere la care a participat și Qualcomm. Aceasta a indicat, printre altele, în cursul acestei audieri, că a doua propunere de angajamente era insuficientă pentru a rezolva problemele de natură concurențială ridicate de concentrarea notificată.
- 18 La 3 aprilie 2003, întreprinderile din concentrare au prezentat Comisiei o a treia și ultimă propunere de angajamente.
- 19 Prin Decizia 2003/792/CE din 30 aprilie 2003, Comisia a declarat concentrarea ca fiind compatibilă cu piața comună și cu Acordul privind SEE, (Cazul COMP/M.2903 – Societate în comun DaimlerChrysler/Deutsche Telekom) (JO L 300, p. 62, denumită în continuare „decizia atacată”), cu condiția respectării integrale a angajamentelor luate de întreprinderile din concentrare.

20 În cuprinsul deciziei atacate, Comisia a apreciat că, pe piața afectată de concentrare, și anume piața germană a sistemelor de telematică rutieră ce includ materialul, programele și serviciile destinate întreprinderilor de transport și de logistică, concentrarea ridică probleme de natură concurențială prin faptul că infrastructura pentru încasarea taxei de circulație care trebuia să fie creată de Toll Collect putea fi utilizată de întreprinderile din concentrare pentru furnizarea altor servicii telematică. Această utilizare a infrastructurii aparținând întreprinderii Toll Collect pentru furnizarea de servicii de telematică rutieră urma să permită ca DaimlerChrysler să dobândească, prin intermediul întreprinderii Toll Collect, o poziție dominantă pe piața germană a sistemelor de telematică rutieră, având drept consecință faptul că ar ridica obstacole semnificative în calea concurenței efective pe piața comună.

21 Mai precis, combinația dintre furnizarea gratuită de unități portabile de către Toll Collect și limitele strânse în care își desfășoară activitatea întreprinderile de transport ar determina crearea unei platforme dominante pe piața germană a sistemelor de telematică rutieră pentru întreprinderile de transport și de logistică. Având în vedere că DaimlerChrysler era cel mai mare constructor de camioane din Germania și un furnizor important de sisteme telematice și că ar fi în măsură să controleze accesul la datele generate de unitățile portabile ale Toll Collect care pot fi utilizate de serviciile de telematică rutieră, acesta ar fi în măsură să blocheze piața germană a sistemelor de telematică rutieră și să dobândească, astfel, o poziție dominantă pe această piață, de natură să ridice obstacole semnificative în calea concurenței efective pe piața comună.

22 Cu toate acestea, Comisia a considerat că a treia și ultima propunere de angajamente prezentată de întreprinderile din concentrare era suficientă pentru a împiedica crearea unei asemenea poziții dominante a DaimlerChrysler.

23 În cuprinsul celei de a treia propuneri, întreprinderile din concentrare s-au angajat, în primul rând, să dezvolte un portal telematic central, exploatat de o societate

independentă, și anume Telematics Gateway GmbH (denumită în continuare „TGG”), care trebuie să permită furnizorilor de servicii telematice accesul la funcțiile și la datele de baze ale unităților portabile ale Toll Collect, fără discriminare (în continuare „angajamentul referitor la portalul TGG”), în al doilea rând, să dezvolte o interfață GPS pentru unitățile portabile ale Toll Collect care trebuie să permită prestatorilor terți de servicii telematice să utilizeze funcția GPS a unităților portabile (în continuare „angajamentul referitor la interfața GPS”) și, în al treilea rând, să dezvolte un modul care să poată fi integrat în echipamentul terților astfel încât aceștia să poată crea propriile aparate de încasare a taxei de circulație (în continuare „angajamentul referitor la modulul de încasare a taxei de circulație”).

24 În sfârșit, întreprinderile din concentrare s-au angajat, în al patrulea rând, ca, după obținerea din partea Republicii Federale Germania a autorizației de a furniza servicii de telematică rutieră prin intermediul unităților portabile ale Toll Collect, să nu ofere aceste servicii decât după ce Comisia va da o autorizație în acest sens. Această autorizație nu va fi dată de Comisie decât dacă întreprinderile din concentrare vor fi instalat o interfață operațională pentru funcția GPS a unităților portabile în cauză și dacă vor fi acordat terților interesați posibilitatea să dezvolte propriile aparate care vor putea fi utilizate pentru încasarea taxelor de circulație după legarea acestora de modulele de încasare a taxelor de circulație dezvoltate de întreprinderile din concentrare (în continuare „moratoriul calitativ”).

25 Prin faxul din 23 mai 2003, Qualcomm a primit versiunea neconfidențială a deciziei atacate, adoptată de Comisie în limba germană. La 18 noiembrie 2003, versiunea neconfidențială a deciziei atacate a fost publicată, în engleză și în celelalte limbi oficiale, în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* (JO L 300, p. 62), potrivit articolului 20 alineatul (1) din Regulamentul concentrare.

Procedura

- 26 Prin cererea introductivă depusă la grefa Tribunalului la 10 februarie 2004, Qualcomm a introdus prezenta acțiune.
- 27 Printr-un act depus la grefa Tribunalului la 28 mai 2004, Republica Federală Germania a formulat o cerere de intervenție în susținerea concluziilor Comisiei. Această cerere a fost admisă prin Ordonanța președintelui Camerei a treia din 16 iulie 2004.
- 28 Printr-un act depus la grefa Tribunalului la 8 noiembrie 2004, Daimler AG, Daimler Financial Services AG și Deutsche Telekom au formulat o cerere de intervenție în susținerea concluziilor Comisiei. Această cerere a fost admisă prin Ordonanța din 21 ianuarie 2005 a președintelui Camerei a treia. Întrucât cererea de intervenție a acestor întreprinderi a fost depusă după expirarea termenului menționat la articolul 116 alineatul (6) din Regulamentul de procedură al Tribunalului, acestor întreprinderi li s-a permis numai să își prezinte observațiile pe parcursul procedurii orale, pe baza raportului de ședință care le-a fost comunicat.
- 29 Pe baza raportului judecătorului raportor, Tribunalul (Camera a treia) a decis deschiderea procedurii orale și a invitat părțile, în temeiul articolului 64 din Regulamentul de procedură, să răspundă la o serie de întrebări scrise. Părțile au răspuns acestei solicitări în termenele stabilite.
- 30 Pledoariile părților și răspunsurile acestora la întrebările adresate de Tribunal au fost ascultate în cursul ședinței din 1 iulie 2008.

Concluziile părților

³¹ Qualcomm solicită Tribunalului:

- anularea deciziei atacate;

- obligarea Comisiei la plata cheltuielilor de judecată.

³² Comisia, susținută de Republica Federală Germania, de Deutsche Telekom, de Daimler și de Daimler Financial Services, solicită Tribunalului:

- respingerea acțiunii;

- obligarea Qualcomm la plata cheltuielilor de judecată.

În drept

I — *Cu privire la admisibilitate*

A — *Argumentele părților*

1. Argumentele Comisiei și ale Republicii Federale Germania

a) Cu privire la notificarea deciziei atacate

³³ În principal, Comisia, susținută de Republica Federală Germania, consideră că acțiunea introdusă de Qualcomm este tardivă, întrucât decizia atacată i-ar fi fost notificată la 23 mai 2003, iar aceasta ar fi introdus acțiunea numai la 10 februarie 2004, și anume mult după expirarea termenului de două luni și zece zile pentru introducerea unei acțiuni prevăzut de Regulamentul de procedură.

³⁴ Comisia apreciază că, deși Qualcomm nu este destinatarul deciziei atacate, transmiterea acesteia către Qualcomm la 23 mai 2003 constituie o notificare în sensul articolului 230 al cincilea paragraf CE. În opinia Comisiei, din jurisprudență reiese că o decizie poate fi notificată unei părți care nu este destinatarul acesteia, dar pe care o privește în mod direct și individual (Hotărârea Tribunalului din 15 septembrie 1998, BP Chemicals/Comisia, T-11/95, Rec., p. II-3235, punctul 52, și, *a contrario*, Hotărârea Tribunalului din 12 decembrie 2000, Alitalia/Comisia, T-296/97, Rec., p. II-3871, și Hotărârea Tribunalului din 27 noiembrie 2003, Regione Siciliana/Comisia, T-190/00, Rec., p. II-5015, punctul 31) și că, pentru ca notificarea unei decizii să fie legală, este suficient ca această decizie să fi fost comunicată unei părți pe care o privește în mod direct și individual, astfel încât aceasta să fi putut lua cunoștință de decizie (Hotărârea Curții din

21 februarie 1973, Europemballage și Continental Can/Comisia, 6/72, Rec., p. 215, punctul 10, Hotărârea Tribunalului din 29 mai 1991, Bayer/Comisia, T-12/90, Rec., p. II-219, și Hotărârea Tribunalului din 7 iulie 1994, Dunlop Slazenger/Comisia, T-43/92, Rec., p. II-441, punctul 25). Or, transmiterea din 23 mai 2003 a deciziei atacate ar avea toate caracteristicile unei notificări și ar privi în mod direct și individual Qualcomm, în calitate de concurentă a întreprinderilor care au făcut notificarea.

35 Formularea articolului 254 alineatul (3) CE nu ar exclude ca o notificare să fie adresată și altor persoane decât destinatarul. Dimpotrivă, o asemenea notificare ar fi conformă sistemului de căi de atac stabilit prin tratat, în temeiul căruia persoane care nu sunt destinatare ale unei decizii pot totuși solicita anularea acesteia dacă decizia respectivă le privește în mod direct și individual. Pe de altă parte, potrivit articolului 20 alineatul (2) din Regulamentul concentrare, Comisia nu ar avea obligația de a publica textul complet al deciziilor adoptate în temeiul articolului 8 alineatul (2) din regulamentul menționat, ci numai numele părților și elementele principale ale deciziilor respective. În plus, Comisia precizează că, începând cu 1 mai 2004, versiunea neconfidențială a acestor decizii nu se mai publică în întregime și în toate limbile comunitare și că limitează publicarea deciziilor adoptate în temeiul articolului 8 alineatul (2) din Regulamentul concentrare la elementele principale menționate la articolul 20 alineatul (2) din acest regulament. Articolul 230 al cincilea paragraf CE ar avea în vedere notificarea către reclamant, și nu către destinatar. Mai mult, Qualcomm nu ar putea ignora această notificare prealabilă publicării deciziei atacate cu intenția de a amâna începerea curgerii termenului pentru introducerea acțiunii în anulare și să se plaseze astfel, *de facto*, într-o poziție mai avantajoasă decât a celorlalți terți calificați sau decât a destinatarilor deciziei. Aceasta amintește că termenele de introducere a acțiunilor au fost prevăzute pentru a asigura claritatea și securitatea situațiilor juridice și că răspund necesității de a evita orice discriminare sau orice tratament arbitrar în cadrul administrării justiției.

36 În sfârșit, fiind întrebată de Tribunal cu privire la pertinența Hotărârii Tribunalului din 15 iunie 2005, Olsen/Comisia (T-17/02, Rec., p. II-2031), Comisia consideră că acea cauză se deosebește de prezenta cauză, pe de o parte, prin faptul că se referea la materia ajutoarelor de stat, a căror norme precizează expres că deciziile sunt notificate statelor membre vizate de ajutor și, pe de altă parte, prin faptul că în comunicarea deciziei în cauză se preciza expres că nu exista nicio garanție că decizia trimisă corespundea deciziei notificate destinatarului acesteia. Comisia indică totuși că examinarea de către Tribunal a comunicării din cauza aflată la originea Hotărârii Olsen/Comisia, citată anterior, în scopul de a determina dacă aceasta constituia o notificare demonstrează că

o decizie poate fi notificată unei părți care nu este destinatarul acesteia. În plus, spre deosebire de situația din cauza Olsen/Comisia, articolul 6 alineatul (5) și articolul 8 alineatul (8) din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului din 20 ianuarie 2004 privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi (JO L 24, p. 1, Ediție specială, 08/vol. 1, p. 201) ar prevedea obligativitatea notificării statelor membre și a „întreprinderilor implicate” fără ca acestea să fie destinatarii măsurilor în cauză, iar aceasta în condițiile în care regulamentul prevede publicarea deciziilor în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

37 Comisia subliniază că nicio dispoziție din tratat sau din regulament nu interzice notificarea unei decizii unor terți vizați. De altfel, o asemenea notificare ar fi efectuată în interesul securității juridice a părților implicate într-o concentrare și în interesul continuității acțiunii comunitare în cadrul controlului concentrărilor.

b) Cu privire la luarea la cunoștință

38 În subsidiar, Comisia, susținută de Republica Federală Germania, consideră că, presupunând că decizia atacată nu a fost notificată întreprinderii Qualcomm, aceasta a luat în orice caz cunoștință de existența deciziei și de conținutul său exact la 23 mai 2003, astfel încât termenul pentru introducerea acțiunii în anulare ar fi început să curgă de la această dată, iar prezenta acțiune este tardivă.

39 Jurisprudența potrivit căreia criteriul datei la care a luat cunoștință de actul atacat ca punct de la care începe să curgă termenul de introducere a acțiunii are caracter subsidiar în raport cu cel al publicării sau al notificării nu s-ar referi decât la situația în care reclamantele nu ar fi putut lua cunoștință de textul exact al deciziei atacate înainte de notificarea sau de publicarea acesteia (Hotărârile BP Chemicals/Comisia, punctul 34 de mai sus, punctul 47, Alitalia/Comisia, punctul 34 de mai sus, punctul 61, și Regione Siciliana/Comisia, punctul 34 de mai sus, punctul 30). În plus, Curtea ar fi concluzionat

că data publicării declanșa curgerea termenului de introducere a acțiunii numai prin coroborare cu împrejurarea că actul fusese publicat în cele două luni de la adoptare (Hotărârea Curții din 10 martie 1998, Germania/Consiliul, C-122/95, Rec., p. I-973, punctul 38). În sfârșit, în Hotărârea din 9 martie 1994, TWD Textilwerke Deggendorf (C-188/92, Rec., p. I-833, punctele 15-18), Curtea ar fi considerat că părțile care au în mod evident calitatea de a solicita anularea unui act nu pot fi autorizate să îl conteste fără limite, invocând alte norme procedurale. Potrivit Comisiei, acest raționament, care este întemeiat pe finalitatea termenului prevăzut de articolul 230 al cincilea paragraf CE, se aplică prin analogie cu o situație în care un terț care are în mod evident calitatea de a acționa a fost informat în mod individual cu privire la conținutul exact al unei decizii.

2. Argumentele prezentate de Qualcomm

40 Qualcomm consideră că acțiunea a fost introdusă în termenul prevăzut la articolul 230 al cincilea paragraf CE, întrucât decizia atacată a fost publicată la 18 noiembrie 2003 în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* potrivit articolului 20 alineatul (1) din Regulamentul concentrare. În opinia Qualcomm, publicarea în timp util a deciziilor din materia concentrărilor permite garantarea securității juridice.

41 Pe de altă parte, Qualcomm consideră că transmiterea deciziei atacate la 23 mai 2003 nu este o notificare, întrucât aceasta ar putea fi notificată numai destinatarilor. Această interpretare ar fi confirmată de Hotărârile Europemballage Continental Can/Comisia și Dunlop Slazenger/Comisia, punctul 34 de mai sus. Qualcomm mai consideră și că faptul că a luat cunoștință, la 23 mai 2003, de decizia atacată nu poate să o lipsească de termenul de introducere a acțiunii deschis de la publicarea acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

42 În sfârșit, Qualcomm consideră că Hotărârea Olsen/Comisia, punctul 36 de mai sus, confirmă admisibilitatea acțiunii sale, întrucât indică faptul că o decizie ar putea fi notificată numai destinatarilor acesteia.

B — *Aprecierea Tribunalului*

1. Observații introductive

43 În temeiul articolului 230 al cincilea paragraf CE, o acțiune în anulare trebuie formulată în termen de două luni, după caz, de la publicarea sau de la notificarea actului atacat reclamantului ori, în lipsă, de la data la care acesta a luat cunoștință de actul respectiv.

44 Potrivit articolului 102 alineatul (1) din Regulamentul de procedură, atunci când un termen pentru introducerea unei acțiuni împotriva unui act al unei instituții începe să curgă de la data publicării actului, acest termen se calculează de la sfârșitul celei de a paisprezecea zile de la data publicării actului în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. În conformitate cu dispozițiile articolului 102 alineatul (2) din același regulament, termenele procedurale se prelungesc pentru considerente de distanță, în mod invariabil, cu zece zile.

45 În speță, decizia atacată a făcut obiectul unei publicări în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* la 18 noiembrie 2003. Cu toate acestea, o versiune neconfidențială a deciziei atacate a fost trimisă de Comisie la Qualcomm la 23 mai 2003. Acțiunea formulată de Qualcomm împotriva deciziei atacate a fost introdusă la grefa Tribunalului la 10 februarie 2004, cu alte cuvinte în termenul prevăzut calculat din ziua publicării deciziei atacate în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

2. Cu privire la publicarea sau la notificarea deciziei atacate

46 Trebuie amintit că, în cauza Olsen/Comisia, punctul 36 de mai sus, s-a statuat că, întocmai în sensul articolului 230 al cincilea paragraf CE, notificarea este operațiunea prin care autorul unui act individual comunică acest act destinatarilor și le oferă astfel posibilitatea de a lua cunoștință de actul respectiv. Această interpretare decurge și din

articolul 254 alineatul (3) CE, potrivit căruia deciziile sunt notificate destinatarilor și produc efecte în urma acestei notificări (Hotărârea Olsen/Comisia, punctul 36 de mai sus, punctul 74).

47 În speță, numai DaimlerChrysler și Deutsche Telekom sunt înscrise în decizia atacată ca destinatari ale acesteia (a se vedea articolul 4 din decizia atacată). Întrucât Qualcomm nu este unul dintre destinatarii deciziei atacate, criteriul notificării actului nu îi este aplicabil. Prin urmare, Comisia nu poate susține că acțiunea formulată de Qualcomm este inadmisibilă pentru motivul că această acțiune a fost introdusă după expirarea termenului de introducere a acțiunii care ar fi început să curgă din ziua în care i-ar fi „notificat” decizia atacată, în condițiile în care nu este vorba despre unul dintre destinatarii identificați formal în această decizie.

48 Această apreciere nu este afectată de argumentele prezentate de Comisie pentru a susține că o decizie ar putea fi notificată, potrivit articolului 230 al cincilea paragraf CE, nu numai destinatarilor identificați în decizia respectivă, conform articolului 254 alineatul (3) CE, ci și altor persoane decât acești destinatari. Trebuie amintit, în legătură cu acest aspect, că articolul 20 alineatul (1) din Regulamentul concentrare impune publicarea în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* a deciziilor adoptate în temeiul acestui regulament, astfel încât calculul termenului de introducere a acțiunii pentru persoanele care nu sunt destinatari identificați în decizia atacată trebuie să se facă potrivit primei situații menționate la articolul 230 al cincilea paragraf CE, și anume începând de la această publicare.

49 A accepta interpretarea extensivă a noțiunii de destinatar propusă de Comisie, care include atât destinatarul sau destinatarii identificați într-o decizie, cât și orice altă persoană desemnată ca atare de Comisie fără să fi fost identificată ca atare în decizia respectivă, ar însemna să se conteste efectele obligației prevăzute la articolul 20 alineatul (1) din Regulamentul concentrare, conferind în același timp Comisiei o putere discreționară pentru a identifica printre persoanele care nu sunt în mod expres înscrise ca destinatari ale unei decizii, pe cele care pot introduce o acțiune începând de la notificarea acestei decizii, și nu de la publicarea sa. Or, acordarea unei asemenea puteri discreționare riscă să producă o încălcare a principiului egalității de tratament în măsura în care, printre persoanele care nu sunt înscrise în mod expres ca destinatari ale

unei decizii, anumite persoane cărora această decizie le-a fost „notificată” o vor putea ataca începând de la „notificare”, în timp ce alte persoane cărora decizia nu le-a fost „notificată” o vor putea ataca începând de la publicarea acesteia. Or, orice persoană pe care decizia adoptată de Comisia o privește în mod direct și individual are, în principiu, calitatea de a ataca această decizie. În plus, Comisia nu are întotdeauna posibilitatea de a identifica *a priori* persoanele care pot introduce acțiuni începând de la notificarea unei decizii. Astfel, de exemplu, este dificil să se identifice toți concurenții actuali și potențiali care vor putea fi afectați de concentrarea vizată prin decizia atacată.

50 O astfel de discriminare nu poate fi justificată de obiectivul care constă în garantarea cât de rapid posibil a securității juridice limitând posibilitatea de a contesta decizia atacată printr-o acțiune în justiție. Astfel, atingerea acestui obiectiv nu poate fi asigurată prin interpretarea extensivă propusă de Comisie dacă aceasta nu va fi în măsură să identifice *a priori* și în mod sistematic persoanele pe care decizia atacată le privește în mod direct și individual. În plus, în orice caz, atingerea acestui obiectiv este perfect asigurată prin obligația de publicare în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* care revine Comisiei în temeiul articolului 20 alineatul (1) din Regulamentul concentrare.

51 În plus, este lipsit de relevanță argumentul Comisiei potrivit căruia există un tratament discriminatoriu între, pe de o parte, părțile care fac notificarea unei concentrări, care nu pot introduce acțiune în anulare împotriva deciziei care le-a fost notificată decât începând de la această notificare și, pe de altă parte, terții care au participat la procedura administrativă care s-a încheiat cu adoptarea acestei decizii și cărora li s-a „notificat” decizia respectivă, însă în privința cărora termenul de introducere a acțiunii nu ar începe să curgă decât de la publicarea deciziei. Astfel, acesta are la bază premisa că în mod corect Comisia poate notifica decizia și altor persoane decât părțile care au făcut notificarea. Or, pentru motivele expuse la punctul 49 și 50 de mai sus, acest lucru nu este posibil.

52 Trebuie să se observe, de asemenea, că, în ceea ce privește jurisprudența invocată de Comisie la punctul 34 de mai sus, aceasta nu se pronunță în mod expres asupra

problemei dacă o decizie poate fi notificată unei persoane care nu este destinatarul acesteia, în condițiile în care publicarea deciziei respective este prevăzută de reglementarea aplicabilă.

53 De asemenea, trebuie respins argumentul Comisiei întemeiat pe împrejurarea că articolul 20 alineatul (2) din Regulamentul concentrare nu prevede decât o obligație de a publica numele părților și elementele principale ale deciziei și că, începând cu 1 mai 2004, versiunea neconfidențială a acestor decizii nu se mai publică în întregime și în toate limbile comunitare. Astfel, trebuie să se constate în această privință că, în speță, versiunea neconfidențială a deciziei atacate a fost publicată în întregime în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* și că în ziua publicării era disponibilă în toate limbile oficiale, inclusiv în cea a Qualcomm, iar aceasta în condițiile în care comunicarea către Qualcomm a versiunii neconfidențiale a deciziei atacate avea ca obiect numai versiunea germană a deciziei respective, și anume o versiune într-o limbă diferită de cea a actelor constitutive ale Qualcomm. Publicarea în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* a garantat astfel accesul la toate informațiile principale de care Qualcomm avea nevoie pentru a introduce o acțiune în anulare împotriva deciziei atacate.

54 În sfârșit, în ceea ce privește Regulamentul nr. 139/2004, trebuie să se arate că acesta nu prezintă relevanță pentru prezentul litigiu, întrucât este aplicabil de la 1 mai 2004, și anume după adoptarea deciziei atacate.

3. Cu privire la cunoașterea deciziei atacate

55 Rezultă chiar din cuprinsul articolului 230 al cincilea paragraf CE că criteriul datei la care s-a luat cunoștință de actul atacat ca punct de la care începe să curgă termenul de introducere a acțiunii are caracter subsidiar în raport cu cel al publicării sau al notificării (a se vedea Hotărârea Regione Siciliana/Comisia, punctul 34 de mai sus, punctul 30 și jurisprudența citată la acest punct).

56 În consecință, faptul că Qualcomm a luat cunoștință la 23 mai 2003 de decizia atacată nu poate fi considerat punct de la care începe să curgă termenul de introducere a acțiunii, în temeiul articolului 230 al cincilea paragraf CE, având în vedere că această decizie a fost publicată la 18 noiembrie 2003 în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* potrivit articolului 20 alineatul (1) din Regulamentul concentrare. Numai această din urmă dată determină curgerea termenului de introducere a acțiunii de care dispune Qualcomm pentru a solicita anularea deciziei atacate în temeiul articolului 230 CE.

57 Această apreciere nu este afectată de jurisprudența invocată de Comisie la punctul 39 de mai sus. Astfel, contrar interpretării date de Comisie acestei jurisprudențe, nu se poate deduce din aceasta că, în cazul în care s-a luat cunoștință de decizia atacată înainte de publicarea acesteia, termenul de introducere a acțiunii începe să curgă de la data la care s-a luat cunoștință.

4. Concluzie

58 Luând în considerare toate elementele de mai sus, trebuie să se concluzioneze că, în speță, termenul de introducere a acțiunii menționat la articolul 230 al cincilea paragraf CE a început să curgă de la data publicării deciziei atacate în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, și anume 18 noiembrie 2003, fără ca Comisia să se poată prevala în mod valabil de faptul că, la 23 mai 2003, a transmis versiunea neconfidențială a deciziei atacate unei persoane care nu era destinatară acesteia în scopul de a contesta punctul de la care începe să curgă acest termen de introducere a acțiunii și de a face astfel diferență între diversele persoane care nu sunt destinatari ale unui asemenea act în funcție decizia sa de a le notifica sau de a nu le notifica actul respectiv. Prin urmare, prezenta acțiune nu este tardivă și trebuie să se respingă obiecția ridicată de Comisie cu privire la admisibilitatea prezentei acțiuni.

II — *Cu privire la fond*

A — *Introducere*

59 Din analiza diferitelor critici formulate de reclamantă rezultă că trebuie să se distingă trei motive. Primul motiv este întemeiat pe o eroare vădită de apreciere, pe constatarea greșită a situației de fapt și pe raționamentul contradictoriu în ceea ce privește caracterul adecvat al angajamentelor luate în vederea rezolvării problemelor de natură concurențială pe piața relevantă. Al doilea motiv este întemeiat pe un abuz de putere. Al treilea motiv este întemeiat pe lipsa motivării.

B — Cu privire la primul motiv întemeiat pe o eroare vădită de apreciere, pe constatarea greșită a situației de fapt și pe raționamentul contradictoriu în ceea ce privește caracterul adecvat al angajamentelor luate în vederea rezolvării problemelor de natură concurențială pe piața relevantă

1. Argumentele părților

a) Argumentele prezentate de Qualcomm

— Introducere

60 Qualcomm consideră că angajamentele menționate în decizia atacată nu permit îndepărtarea îndoielilor cu privire la respectarea normelor în materie de concurență. În special, angajamentul referitor la interfața GPS și angajamentul referitor la modulul de încasare a taxei de circulație nu ar crea un „teren de joc egal” pentru întreprinderile care

propun sisteme telematice fără a recurge la portalul TGG, pe de o parte, și pentru întreprinderile care oferă servicii telematice care își desfășoară activitatea prin intermediul portalului TGG și al unității portabile a Toll Collect.

61 Qualcomm susține că întreprinderile de transport nu vor utiliza altă platformă decât unitatea portabilă a Toll Collect, deoarece, utilizând această unitate portabilă, pot obține toate serviciile telematice principale. În opinia acesteia, faptul că angajamentul referitor la portalul TGG prevede că, pentru utilizarea unității portabile în cauză pentru furnizarea de servicii telematice, întreprinderile din concentrare și orice alt furnizor de servicii telematice trebuie să utilizeze portalul TGG nu schimbă această concluzie, deoarece acești furnizori pot oferi servicii identice cu cele pe care întreprinderile din concentrare, printre care DaimlerChrysler, le-ar fi putut propune dacă ar fi fost autorizate să ofere direct servicii telematice utilizând unitatea portabilă a Toll Collect. Astfel, nici angajamentul referitor la interfața GPS, nici angajamentul referitor la modulul de încasare a taxei de circulație nu ar elimina avantajul în materie de preț al unității portabile a Toll Collect.

62 Qualcomm consideră că este inadmisibilă și incorectă observația Republicii Federale Germania potrivit căreia unitățile portabile ale Toll Collect, distribuite conform contractului de exploatare încheiat între Republica Federală Germania și Toll Collect pentru exploatarea unui sistem de încasare a taxelor de circulație datorate de vehiculele grele de transport care circulă pe autostrăzile germane, nu sunt de natură a fi utilizate imediat în cadrul furnizării de servicii telematice. Această observație ar fi inadmisibilă pentru că s-ar întemeia pe fapte survenite după adoptarea deciziei atacate. În plus, ar fi greșită, întrucât, prin intermediul unităților portabile în cauză, Toll Collect ar fi în măsură să furnizeze servicii telematice de bază fără a fi necesară o actualizare sau o memorie ori programe adiționale. În opinia Qualcomm, argumentul Republicii Federale Germania potrivit căruia Toll Collect nu ar fi în măsură să ofere servicii telematice pentru că nu a obținut încă autorizație din partea Republicii Federale Germania ar fi de asemenea inadmisibil, întrucât înseamnă că este pusă la îndoială o ipoteză, susținută în mod corespunzător și necontestată în cursul adoptării deciziei atacate, potrivit căreia Republica Federală Germania autorizează Toll Collect să furnizeze servicii telematice. În plus, Qualcomm subliniază că Republica Federală Germania nu susține că nu era rezonabil, la momentul adoptării deciziei, să se

considere că autorizația necesară ar fi acordată, ci numai că nu a fost încă acordată. Argumentul Republicii Federale Germania ar fi lipsit de sinceritate prin faptul că aceasta nu afirmă că autorizația nu ar fi acordată, ci numai că nu a fost încă acordată.

63 De asemenea, Qualcomm apreciază că Regulamentul concentrare a fost încălcat de Comisie prin faptul că aceasta, în decizia atacată, a considerat că este suficientă angajamentele „limitează” sau împiedică „în mare măsură” ca unitatea portabilă a Toll Collect să devină o platformă dominantă [a se vedea considerentele (71) și (72) ale deciziei atacate].

— Cu privire la angajamentul referitor la interfața GPS

64 Qualcomm consideră că nu se explică de către Comisie care sunt motivele pentru care economiile ce pot fi realizate prin angajamentul referitor la interfața GPS, estimate la o valoare cuprinsă între 150 și 200 de euro pe aparat, ar permite terților să intre în concurență cu unitatea portabilă a Toll Collect și să „limiteze și mai mult” poziția dominantă pe care ar trebui să o ocupe platforma constituită din unitățile portabile ale Toll Collect. Aprecierea Comisiei în legătură cu angajamentul referitor la interfața GPS ar fi întemeiată pe o situație de fapt greșită și ar constitui o eroare de apreciere vădită.

65 În primul rând, Qualcomm consideră că angajamentul referitor la interfața GPS nu determină o economie de 150-200 de euro pe aparat. În această privință, Qualcomm indică faptul că a putut cumpăra unități GPS destinate să echipeze dispozitivele sale telematice la prețuri cuprinse între 30 și 55 de euro. În plus, potrivit Qualcomm, Comisia presupune că economiile susceptibile să fie realizate prin acest angajament sunt egale cu costurile unei unități GPS. Or, terții care utilizează interfața GPS a unității portabile a Toll Collect ar suporta costuri suplimentare pe care nu ar trebui să le suporte dacă ar crea propriul lor sistem.

66 Aceste costuri suplimentare ar fi următoarele: cheltuieli de dezvoltare pentru adaptarea necesară a materialului și a programelor în vederea conectării sistemului lor la interfața GPS, rambursarea cheltuielilor pentru dezvoltarea interfeței, plata unei licențe conform punctului B.III.3 din angajamente, cheltuielile aferente necesității de a dezvolta două linii de produse paralele, și anume un sistem „conectabil” pentru a fi utilizat în Germania și un sistem operațional având o funcție GPS pentru a fi utilizat în afara acestui teritoriu.

67 Qualcomm apreciază că, chiar dacă, în prezent, aceste costuri nu pot fi stabilite cu un grad de precizie suficient, deoarece detaliile tehnice ale interfeței GPS nu se cunosc încă, valoarea totală a acestor costuri ar elimina probabil total economiile realizate grație angajamentului privind interfața GPS. Qualcomm arată de asemenea că, din punct de vedere economic, ar fi mai interesant să se fabrice și să se vândă un dispozitiv telematic cu o unitate GPS.

68 În al doilea rând, Qualcomm consideră că angajamentul referitor la interfața GPS nu elimină avantajul concurențial al unității portabile a Toll Collect, chiar dacă acesta ar determina economii de 150-200 de euro pe aparat. Aceasta amintește că, la punctul 62 din decizia atacată, Comisia a constatat că prețurile dispozitivelor telematice aflate în prezent pe piața relevantă variază între 1 000 și 2 500 de euro. În consecință, chiar dacă angajamentul referitor la interfața GPS ar determina economii de 150-200 de euro pe aparat și presupunând că ar permite economisirea sumelor indicate de Comisie în memoriul în apărare, terții care propun dispozitive telematice s-ar confrunta în continuare cu un dezavantaj important în materie de preț în raport cu unitatea portabilă a Toll Collect, care este furnizată gratuit. Astfel, în afară de prețul de cumpărare al dispozitivelor telematice alternative, întreprinderile de transport ar trebui să suporte și cheltuielile de instalare și cheltuielile de imobilizare a camioanelor lor, aspect recunoscut de Comisie în considerentul (72) al deciziei atacate. Aceste din urmă cheltuieli s-ar ridica la aproximativ 100-120 de euro pe camion. În plus, potrivit Qualcomm, Comisia nu furnizează nicio explicație sau nicio probă cu privire la modul în care furnizorii terți ar putea face astfel concurență unității portabile a Toll Collect.

69 În al treilea rând, Qualcomm lasă să se înțeleagă că terții care propun dispozitive telematice susceptibile să fie conectate la unitățile portabile ale Toll Collect prin

intermediul interfeței GPS a acesteia trebuie să furnizeze un al doilea aparat, care ocupă loc în cabina camionului.

— Cu privire la angajamentul referitor la modulul de încasare a taxei de circulație

- 70 În primul rând, Qualcomm nu este de acord cu afirmația, reluată în considerentul (71) al deciziei atacate, potrivit căreia constructorii de vehicule grele de transport și cei care furnizează echipamentul necesar acestora vor prelua probabil și dezvoltarea și fabricarea de aparate susceptibile să fie utilizate pentru încasarea automată a taxelor de circulație și pentru furnizarea de servicii telematice. În opinia Qualcomm, cu excepția unei referiri imprecise la o consultare a actorilor de pe piață, Comisia nu furnizează nicio explicație în legătură cu considerațiile și cu probele pe care își întemeiază afirmația.
- 71 În al doilea rând, Qualcomm consideră că angajamentul referitor la modulul de încasare a taxei de circulație nu elimină nici problema legată de faptul că sistemele terților presupun întotdeauna costuri, în timp ce unitatea portabilă a Toll Collect este gratuită, astfel încât nicio întreprindere de transport nu va cumpăra sistemele terților. Angajamentul referitor la modulul de încasare a taxei de circulație nu ar permite, așadar, efectuarea niciunei economii de către terții care propun dispozitive telematice în care este integrat acest modul, deoarece aceștia trebuie să plătească cel puțin o sumă între 1 000 și 2 500 de euro, în condițiile în care pot obține gratuit unitatea portabilă a Toll Collect. În plus, terții care propun dispozitive telematice nu ar avea acces la datele generate de unitatea portabilă a Toll Collect, astfel încât ar trebui să genereze toate datele destinate serviciilor telematice și să fabrice materialul necesar (GPS, ecran, unitate de mesagerie, sisteme de comunicare mobilă etc.) și să creeze programele.
- 72 În sfârșit, Qualcomm afirmă că întreprinderile care creează propriile module de încasare a taxei de circulație în urma angajamentului referitor la modulul de încasare a taxei de circulație ar fi expuse unor cheltuieli suplimentare. Referindu-se în special la

punctul B.IV.2.4 din angajamente, Qualcomm explică faptul că nu este vorba despre costuri neînsemnate, deoarece terții care propun dispozitive telematice suportă, printre altele, următoarele costuri:

- cheltuielile de dezvoltare legate de adaptarea necesară a sistemelor lor în vederea integrării modulului de încasare a taxei de circulație;

- cheltuielile de dezvoltare aferente dezvoltării de către partenerii societății în comun a modulului de încasare a taxei de circulație și/sau a redevenței legate de licența facturată furnizorilor terți;

- cheltuielile legate de furnizarea cu titlu oneros a modulelor de încasare a taxei de circulație;

- cheltuielile pentru certificarea propriilor sisteme.

⁷³ Având în vedere că nu se cunosc încă detaliile tehnice ale modulului de încasare a taxei de circulație, ar fi imposibil în prezent să se furnizeze estimări precise ale acestor costuri adiționale.

⁷⁴ În al treilea rând, Qualcomm consideră că asigurarea dată de Republica Federală Germania că terții care propun dispozitive telematice în care sunt integrate module de încasare a taxei de circulație nu vor fi tratați diferit în ceea ce privește costurile de exploatare a sistemului de taxă de circulație [considerentul (70) al deciziei atacate] nu elimină avantajul în materie de preț al unității portabile a Toll Collect, întrucât, pentru a elimina acest avantaj, Republica Federală Germania ar fi trebuit să se angajeze să

suporte toate cheltuielile efectuate de terți pentru furnizarea gratuită a dispozitivelor telematice în care este integrat un modul de încasare a taxei de circulație.

75 În al patrulea și în ultimul rând, Qualcomm nu este de acord cu susținerea Comisiei, invocată pentru prima dată în memoriul în apărare, potrivit căreia constructorii de vehicule grele de transport pot integra modulul de încasare a taxei de circulație în dispozitivele telematice pe care le montează în serie în vehiculele lor, astfel încât nu vor cumpăra unitățile portabile ale Toll Collect. În această privință, Qualcomm afirmă, mai întâi, că toate vehiculele grele de transport în circulație în prezent și cele care vor fi construite în următorii doi-cinci ani vor fi echipate cu un „terminal telematic” instalat cu ocazia unui al doilea montaj, ceea ce înseamnă că clienții vor avea de ales între unitatea portabilă a Toll Collect gratuită și un dispozitiv telematic ce se plătește, care oferă servicii suplimentare. Aceasta arată, în continuare, că, din experiența sa, gestionarii de flote nu sunt în favoarea unei montări în serie de terminale telematice pe vehiculele grele de transport, întrucât utilizează, în principiu, diferite mărci de vehicule. Aceasta susține de asemenea că, deși diferite dispozitive telematice sunt montate în serie pe fiecare marcă de vehicul, acestea din urmă nu pot comunica între ele. În plus, unitatea centrală a gestionarului flotei nu ar fi echipată pentru a comunica cu diferite tipuri de dispozitive telematice, iar formarea șoferilor ar fi mai complicată. Aceasta consideră, în sfârșit, că nu se explică de către Comisie care este motivul pentru care montarea în serie a dispozitivelor telematice în care sunt integrate module de încasare a taxei de circulație împiedică în mod necesar unitatea portabilă a Toll Collect să devină platforma dominantă. Chiar dacă clienții ar prefera terminalele telematice montate în serie, Comisia nu a demonstrat că această tendință ar împiedica unitatea portabilă a Toll Collect să devină platforma dominantă.

— Cu privire la caracterul neîntemeiat al argumentelor prezentate de Comisie în cursul procedurii judiciare

76 Qualcomm contestă argumentul Comisiei potrivit căruia, întrucât angajamentul referitor la portalul TGG este suficient pentru a proteja concurența efectivă pe piața relevantă în ansamblu, impactul altor angajamente pe această piață este puțin important. În această privință, Qualcomm precizează că, deși, în decizia atacată, Comisia a identificat efectiv piața relevantă ca fiind piața germană a sistemelor de telematică rutieră, aceasta a analizat totuși impactul avut de Toll Collect pe această piață în două secțiuni diferite de aceasta (a se vedea secțiunile IV.D.2.1 și IV.D.2.2 din

decizia atacată). Astfel, Comisia ar fi indicat că există diferite probleme concurențiale pe piața relevantă care trebuie rezolvate prin angajamente adecvate. Prin urmare, Qualcomm s-a concentrat pe angajamentul referitor la interfața GSP și pe angajamentul referitor la modulul de încasare a taxei de circulație, întrucât au rolul de a permite concurența pe segmentul pieței relevante care îl interesează în calitate de furnizor de sisteme telematice. Aceasta adaugă că, presupunând chiar că angajamentul referitor la portalul TGG ar fi suficient pentru a garanta o concurență efectivă pentru serviciile telematice, acesta nu ar fi suficient pentru păstrarea concurenței pe piața relevantă în ansamblu, întrucât, astfel cum se indică în considerentul (30) al deciziei atacate, cea mai mare parte a operatorilor de pe piața relevantă sunt, precum Qualcomm, „furnizori compleți”.

77 Pe de altă parte, Qualcomm contestă temeinicia apărării Comisiei potrivit căreia terții care propun dispozitive telematice sau soluții integrate pot face concurență unității portabile gratuite a Toll Collect propunând servicii telematice adiționale. Nimic din cuprinsul considerentelor (71)-(73) ale deciziei atacate nu ar indica faptul că ar fi vorba despre o considerație care permite Comisiei să concluzioneze că angajamentul referitor la interfața GPS și angajamentul referitor la modulul de încasare a taxei de circulație sunt în măsură să împiedice unitatea portabilă a Toll Collect să devină platforma telematică dominantă. În plus, Comisia ar fi declarat în considerentele (62) și (63) ale deciziei atacate că serviciile telematice care pot fi furnizate prin intermediul generației actuale de unități portabile ale Toll Collect reprezintă funcțiile telematice de bază necesare și că întreprinderile de transport nu cumpără servicii telematice adiționale dacă acest lucru implică cheltuieli adiționale. Prin urmare, chiar Comisia ar fi considerat că posibilitatea de a propune servicii telematice adiționale nu ar putea elimina dezavantajul în materie de preț.

78 În plus, ar fi inexact să se considere, astfel cum procedează Comisia, că ar exista un preț pe care clienții ar fi dispuși să îl plătească pentru un al doilea terminal telematic în vederea obținerii de servicii suplimentare de care nu au nevoie. În afară de faptul că Comisia nu ar prezenta nici cea mai mică probă în susținerea argumentului său și, mai ales, nicio indicație cu privire la acest preț, Qualcomm arată că aceasta nu a încercat să explice contradicția dintre, pe de o parte, concluzia formulată în considerentele (54) și (63) ale deciziei atacate, potrivit căreia întreprinderile de transport nu sunt dispuse să plătească nimic pentru un dispozitiv telematic dacă unitatea portabilă a Toll Collect este oferită gratuit și, pe de altă parte, afirmația din cuprinsul considerentului (72) al

deciziei atacate, potrivit căreia o economie de 150-200 de euro pe aparat permite terților care propun dispozitive telematice să intre în concurență cu serviciile furnizate prin intermediul unităților portabile ale Toll Collect. Astfel, chiar dacă presupunerile Comisiei privind economiile de costuri ar fi exacte, ar exista în continuare o diferență de preț de 800-2300 de euro între unitatea portabilă a Toll Collect și un dispozitiv telematic ce utilizează interfața GPS.

79

În sfârșit, Qualcomm apreciază că studiul de piață menționat în raportul întocmit de Frost & Sullivan, *European Commercial Vehicle Telematics Markets, 2002* (denumit în continuare „raportul Frost & Sullivan”), pe care se întemeiază Comisia, indică faptul că, în prezent, puțini clienți sunt interesați de servicii care depășesc serviciile propuse prin intermediul unității portabile a Toll Collect și că probabil această situație nu se va schimba în viitorul apropiat. Astfel, acest studiu de piață ar distinge sistemele telematice „de bază” de sistemele telematice „intermediare” și de sistemele telematice „avansate”. Potrivit acestui studiu, unitatea portabilă în cauză ar trebui calificată drept sistem telematic „intermediar”, mai ales datorită capacităților de mesagerie ale acesteia. În același studiu, s-ar arăta de asemenea că, în anul 2001, cotele de piață erau următoarele: 90 % pentru sistemele telematice de bază, 9 % pentru sistemele telematice intermediare și 1 % pentru sistemele telematice avansate. Pe de altă parte, s-ar indica în studiul menționat că, în 2009, cotele de piață ar trebui să fie următoarele: 78 % pentru sistemele telematice de bază, 12 % pentru sistemele telematice intermediare și 10 % pentru sistemele telematice avansate. Qualcomm subliniază că această estimare presupune o concurență loială și fără denaturări de prețuri între diferitele tipuri de sisteme, iar nu o situație în care, precum în speță, întreprinderile de transport ar putea obține gratuit unități portabile ale Toll Collect, și anume un sistem telematic de bază, sau chiar intermediar, în condițiile în care ar trebui să plătească dacă ar dori să obțină un sistem telematic avansat. În orice caz, probele prezentate de Comisie ar indica faptul că piața germană a sistemelor de telematică rutieră era foarte mică în ceea ce privește sistemele telematice avansate. Mai mult, Qualcomm contestă interpretarea pe care Comisia o dă studiului de piață menționat. Aceasta consideră că, chiar dacă studiul ar fi interpretat în sensul preconizat de Comisie, nu s-ar fi demonstrat că unitatea portabilă a Toll Collect nu ar fi platforma dominantă, întrucât sistemele telematice de bază ar reprezenta, în volum, 78 % din piață și, în valoare, 45 % din piață. În plus, Qualcomm consideră că unitatea portabilă a Toll Collect este un sistem telematic intermediar și că, în 2009, cotele de piață cumulate ale sistemelor telematice de bază și ale sistemelor telematice intermediare vor fi, potrivit estimărilor din studiul menționat în raportul Frost & Sullivan, de 90 % în ceea ce privește volumul și de 68 % în ceea ce privește valoarea. În plus, aceste cuantumuri nu ar fi decât previziuni pentru anul 2009. Potrivit raportului Frost & Sullivan, în anul 2004, și anume anul relevant pentru decizia atacată,

cota de piață a sistemelor telematice de bază ar trebui să fie de 94 % în ceea ce privește volumul și de 82 % în ceea ce privește valoarea.

b) Argumentele prezentate de Comisie și de Republica Federală Germania

80 Cu titlu principal, Comisia, susținută de Republica Federală Germania, consideră că primul motiv invocat de Qualcomm se întemeiază pe o neînțelegere fundamentală a deciziei atacate prin faptul că aceasta nu identifică o piață a echipamentelor telematice și o piață a serviciilor telematice, ci numai o piață a sistemelor de telematică rutieră care cuprinde materialul, programele și serviciile.

81 Pe de altă parte, Comisia consideră că argumentele prezentate de Qualcomm sunt insuficiente în mod intrinsec pentru a pune sub semnul întrebării analiza sa globală a efectelor pe care le va avea ansamblul angajamentelor pe piața germană a sistemelor de telematică rutieră. Astfel, presupunând chiar că angajamentul referitor la interfața GPS și angajamentul referitor la modulul de încasare a taxei de circulație nu sunt suficiente pentru a rezolva problema de natură concurențială identificată în decizia atacată, Qualcomm nu ar fi demonstrat că ar fi complet eliminată concurența dintre echipamentele telematice rutiere și nu a spus nimic în legătură cu faptul că angajamentul referitor la portalul telematic coroborat cu moratoriul calitativ ar împiedica DaimlerChrysler să domine întreaga piață germană a sistemelor de telematică rutieră garantând un acces nediscriminatoriu la această platformă.

82 În acest context, Comisia confirmă că i se pare important ca, potrivit Regulamentului concentrare, să împiedice crearea unei poziții dominante, iar nu să o limiteze. Potrivit Comisiei, deși, în speță, angajamentul referitor la interfața GPS și angajamentul referitor la modulul de încasare a taxei de circulație limitează caracterul dominant al platformei Toll Collect, angajamentele luate în considerare în ansamblu împiedică

crearea unei poziții dominante a DaimlerChrysler, prin intermediul platformei Toll Collect, pe piața germană a sistemelor de telematică rutieră.

- 83 Cu titlu subsidiar, Comisia, susținută de Republica Federală Germania, contestă afirmațiile pe care Qualcomm le-a făcut în legătură cu angajamentul referitor la interfața GPS și cu angajamentul referitor la modulul de încasare a taxei de circulație.
- 84 În ceea ce privește angajamentul referitor la interfața GPS, Comisia consideră că din modul favorabil în care Qualcomm și alte întreprinderi din concentrare au primit o asemenea interfață în cursul procedurii administrative putea deduce că aceasta ar permite întreprinderilor respective să realizeze economii importante în materia prețurilor. Pe de altă parte, informațiile obținute în cursul procedurii administrative ar atesta că economia susceptibilă să fie realizată de aceste întreprinderi prin angajamentul menționat, care nu se poate calcula numai pe baza prețului de cumpărare al unui modul GPS, ci ar include și alte costuri, era cuprinsă între 150 și 200 de euro pe aparat, potrivit unei estimări prudente. În sfârșit, Comisia consideră că avantajul conferit de angajamentul referitor la interfața GPS va permite terților care propun sisteme telematice ca, în pofida instalării unui alt aparat, să reprezinte o concurență mai serioasă pentru serviciile telematice oferite prin intermediul unităților portabile ale Toll Collect, deoarece vor putea oferi servicii mai avansate și mai diversificate. Existența unei piețe viitoare pentru o ofertă de servicii mai avansate și mai diversificate ar fi confirmată de raportul Frost & Sullivan independent de clasificarea unităților portabile ale Toll Collect ca sisteme telematice intermediare sau ca sisteme telematice avansate.
- 85 În ceea ce privește angajamentul referitor la modulul de încasare a taxei de circulație, Comisia, susținută de Republica Federală Germania, reafirmă că acesta este susceptibil să împiedice posibilitatea ca unitatea portabilă a Toll Collect furnizată gratuit să devină platforma dominantă. În opinia Comisiei, raportul Frost & Sullivan confirmă că în principal constructorii de vehicule grele de transport și cei care furnizează echipamente pentru acestea vor dezvolta și vor produce astfel de dispozitive telematice susceptibile să fie utilizate pentru încasarea taxelor de circulație. Dispozitivele telematice în care este integrat un modul de încasare a taxei de circulație ar conferi constructorilor de vehicule grele de transport și celor care furnizează echipamente pentru acestea avantajul de a putea oferi o gamă de funcții și de servicii mult mai extinsă decât sistemele instalate cu ocazia unui al doilea montaj efectuat de Toll Collect. În plus,

acestea ar conferi constructorilor de vehicule grele de transport și celor care furnizează echipamente pentru acestea avantajul de a integra aparatul telematic în amenajarea electronică modulară a vehiculelor.

2. Aprecierea Tribunalului

a) Introducere

⁸⁶ Pentru a aprecia diferitele critici formulate de Qualcomm în cadrul primului motiv, trebuie amintită, pe de o parte, întinderea controlului Comisiei în materia deciziilor care au ca obiect o concentrare, în special a deciziilor luate în urma unor angajamente, și, pe de altă parte, aprecierea efectuată de Comisie în decizia atacată în ceea ce privește concentrarea și angajamentele. În continuare, vor fi analizate criticile referitoare la criteriul de apreciere a angajamentelor. În sfârșit, vor fi examinate criticile întemeiate pe caracterul pretins neadecvat al angajamentelor referitoare la modulul de încălzire a taxei de circulație și la interfața GPS.

b) Considerații de principiu

⁸⁷ În temeiul articolului 8 alineatul (2) din Regulamentul concentrare, Comisia emite o decizie prin care declară concentrarea ca fiind compatibilă cu piața comună în cazul în care constată că, în urma modificărilor efectuate, dacă este cazul, de întreprinderile implicate, o concentrare notificată îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 2 alineatul (2) din regulamentul menționat, și anume că această concentrare nu creează sau nu consolidează o poziție dominantă ce ar avea drept consecință faptul că ar ridica obstacole semnificative în calea concurenței efective pe piața comună sau pe o parte semnificativă a acesteia.

- 88 Un astfel de control al concentrărilor impune, aşadar, o analiză prospectivă care constă în examinarea modului în care o astfel de concentrare ar putea modifica factorii care determină situaţia concurenţei pe o piaţă dată pentru a se verifica dacă de aici ar rezulta un obstacol semnificativ în calea unei concurenţe efective. Această analiză prospectivă necesită imaginarea diverselor legături de la cauză la efect, pentru a fi reţinută legătura cu cea mai mare probabilitate (a se vedea în acest sens Hotărârea Curţii din 15 februarie 2005, Comisia/Tetra Laval, C-12/03 P, Rec., p. I-987, punctul 43).
- 89 Astfel, în temeiul articolului 8 alineatul (2) din Regulamentul concentrare, s-a statuat că Comisia nu este abilitată să declare ca fiind compatibilă cu piaţa comună o concentrare ce cuprinde angajamente decât dacă aceste angajamente îi permit să concluzioneze că respectiva concentrare nu creează sau nu consolidează o poziţie dominantă ce ar avea drept consecinţă faptul că ar ridica obstacole semnificative în calea concurenţei efective pe piaţa comună (Hotărârea Tribunalului din 25 martie 1999, Gencor/Comisia, T-102/96, Rec., p. II-753, punctul 318, şi Hotărârea Tribunalului din 23 februarie 2006, Cementbouw Handel & Industrie/Comisia, T-282/02, Rec., p. II-319, punctul 294; a se vedea de asemenea, în acest sens, Hotărârea Tribunalului din 21 septembrie 2005, EDP/Comisia, T-87/05, Rec., p. II-3745, punctul 63). Prin urmare, este de competenţa Comisiei să demonstreze, cu o probabilitate suficientă, în cuprinsul deciziei prin care declară o concentrare ca fiind compatibilă cu piaţa comună, că această concentrare, astfel cum a fost modificată prin angajamentele propuse de părţile din concentrare, nu va crea sau nu va consolida o poziţie dominantă care ar avea drept consecinţă faptul că ar ridica obstacole semnificative în calea concurenţei efective pe piaţa comună sau pe o parte semnificativă a acesteia. Sarcina probei care îi revine astfel Comisiei nu aduce totuşi atingere puterii de apreciere a acesteia în ceea ce priveşte aprecierile complexe de natură economică (a se vedea în acest sens Hotărârea EDP/Comisia, citată anterior, punctul 63 şi jurisprudenţa citată la acesta).
- 90 În consecinţă, revine terţilor interesaţi a căror acţiune are ca obiect anularea unei decizii prin care o concentrare însoţită de angajamente este declarată ca fiind compatibilă cu piaţa comună obligaţia de a demonstra că au fost apreciate în mod greşit de Comisie aceste angajamente, astfel încât compatibilitatea concentrării cu piaţa comună este pusă la îndoială.

91 Pe de altă parte, trebuie arătat că instanța comunitară exercită *a priori* un control integral asupra aplicării de către Comisie a normelor în materie de concentrări. Cu toate acestea, s-a statuat că normele de fond din Regulamentul concentrare și în special articolul 2 din acesta conferă Comisiei o anumită marjă de apreciere, mai ales în ceea ce privește aprecierile de ordin economic. În consecință, controlul instanței comunitare asupra exercitării unei astfel de puteri, care este esențial în definirea normelor în materie de concentrări, trebuie efectuat ținându-se cont de marja de apreciere care este implicită pentru normele cu caracter economic ce fac parte din regimul concentrărilor (Hotărârea Curții din 31 martie 1998, Franța și alții/Comisia, cunoscută sub numele „Kali & Salz”, C-68/94 și C-30/95, Rec., p. I-1375, punctele 223 și 224, și Hotărârea Curții Comisia/Tetra Laval, punctul 88 de mai sus, punctul 38, Hotărârea Tribunalului din 14 decembrie 2005, General Electric/Comisia, T-210/01, Rec., p. II-5575, punctul 60).

92 Deși instanța comunitară recunoaște Comisiei o marjă de apreciere în special în materie economică, aceasta nu înseamnă că instanța trebuie să se abțină de la a controla interpretarea unor date de natură economică la care recurge Comisia. Astfel, instanța comunitară trebuie, printre altele, nu numai să verifice exactitatea prezentării elementelor de probă invocate, fiabilitatea și coerența acestora, ci și să controleze dacă aceste elemente constituie ansamblul datelor pertinente ce trebuie luate în considerare pentru aprecierea unei situații complexe și dacă acestea sunt de natură să susțină concluziile deduse (Hotărârea Comisia/Tetra Laval, punctul 88 de mai sus, punctul 39).

93 Argumentele prezentate de părțile din prezenta cauză trebuie apreciate în lumina acestor principii care reglementează cerințele și sarcina probei în materie de concentrări, precum și gradul controlului ce trebuie efectuat de instanța comunitară.

c) Analizarea de către Comisie a concentrării și a angajamentelor

- 94 În considerentul (19) și în următoarele ale deciziei atacate se precizează că Toll Collect a fost creată de întreprinderile din concentrare, în urma atribuirii unui contract de achiziții publice, pentru a încasa, în numele Republicii Federale Germania, taxele de circulație datorate de vehiculele grele de transport care circulă pe autostrăzile germane. În această calitate, Toll Collect nu este în concurență cu alți prestatori privați.
- 95 Cu toate acestea, unitatea portabilă a Toll Collect având rolul de a încasa taxele de circulație are capacitatea de a colecta și de a furniza date destinate unor servicii telematice. O asemenea utilizare a unităților portabile ale Toll Collect nu făcea obiectul procedurii de atribuire a contractului de achiziții referitor la sistemul de încasare a taxelor de circulație datorate de vehiculele grele de transport care circulă pe autostrăzile germane, dar contractul de exploatare încheiat cu Toll Collect în urma acestei proceduri prevede că Toll Collect va putea propune alte servicii telematice după obținerea autorizației corespunzătoare din partea Republicii Federale Germania. Întreprinderile din concentrare au indicat că intenționau să utilizeze această posibilitate pentru a oferi servicii telematice prin intermediul unității portabile a Toll Collect. Prin urmare, Comisia a apreciat că, întrucât oferirea de servicii telematice prin intermediul unității portabile a Toll Collect va contribui la obiectivul de interes general de a reduce dificultățile din cadrul rețelei de comunicații, Republica Federală Germania nu se va opune oferirii de astfel de servicii prin intermediul unității portabile a Toll Collect și că, în consecință, concentrarea va avea efecte în domeniul dezvoltării, al fabricării și al comercializării sistemelor de telematică rutieră [considerentele (20)-(22) și (47)-(49) ale deciziei atacate].
- 96 Aceste sisteme de telematică rutieră, pe care Comisia le-a identificat ca fiind piața de produse relevantă, includ materialul, programele și serviciile destinate întreprinderilor de transport și de logistică. Din punctul de vedere al clienților, și anume întreprinderile de transport, această piață cuprinde atât „furnizorii compleți”, cu alte cuvinte furnizorii de programe, de material și de servicii telematice, cât și „furnizorii de material”, cu alte cuvinte furnizorii care nu produc decât terminale, programe și materialul aferent acestora, și „furnizorii de servicii”, cu alte cuvinte furnizorii care nu oferă decât servicii de telematică rutieră [considerentele (23)-(32) ale deciziei atacate].

- 97 După ce a definit piața geografică relevantă ca fiind reprezentată de teritoriul Germaniei, Comisia a efectuat aprecierea concentrării în raport cu dreptul concurenței în lipsa unor angajamente din partea întreprinderilor din concentrare [considerentele (33)-(36) ale deciziei atacate].
- 98 Mai întâi, Comisia a constatat că în concentrare erau reuniți, pe de o parte, principalul constructor german de vehicule grele de transport, DaimlerChrysler, care, potrivit propriilor declarații, este și principalul prestator de servicii de mobilitate și de telematică și, pe de altă parte, Deutsche Telekom, unul dintre principalii furnizori de telefonie mobilă din Germania. Comisia a considerat că aceste două întreprinderi sunt, așadar, foarte bine plasate pentru a furniza servicii de telematică rutieră [considerentele (39) și (40) ale deciziei atacate].
- 99 În continuare, Comisia a amintit, pe de o parte, că DaimlerChrysler și-a confirmat intenția de a oferi servicii de telematică rutieră prin intermediul unității portabile a Toll Collect și, pe de altă parte, că se poate considera cert faptul că Republica Federală Germania va da autorizația necesară, potrivit contractului de exploatare, pentru a ca acesta să poată furniza astfel de servicii de telematică rutieră [considerentele (43)-(50) ale deciziei atacate].
- 100 Deoarece unitatea portabilă a Toll Collect va fi furnizată cu titlu gratuit și deoarece aceasta prezintă un interes practic pentru întreprinderile de transport, Comisia apreciază că această unitate portabilă va fi instalată în majoritatea vehiculelor grele de transport care circulă regulat pe autostrăzile germane. Faptul că aceste unități portabile, ce au capacitatea de a furniza servicii telematice, vor fi distribuite gratuit celor care sunt supuși plății taxei de circulație rutieră va avea drept consecință că marea majoritate a vehiculelor grele de transport care vor fi echipate cu o unitate portabilă a Toll Collect vor utiliza această unitate și pentru servicii de telematică rutieră. În schimb, Comisia consideră că nu este rezonabil din punct de vedere economic, pentru întreprinderile de transport, ca acestea să instaleze pe cheltuiala lor o a doua unitate portabilă pentru a utiliza servicii de telematică rutieră propuse de furnizori concurenți. În opinia Comisiei, aceasta se explică prin limitele strânse în care întreprinderile de transport își desfășoară activitatea în Germania și în Europa [considerentele (51)-(54) ale deciziei atacate].

- 101 În consecință, Comisia apreciază că unitățile portabile ale Toll Collect vor cuprinde cvasitotalitatea parcului de vehicule grele de transport din Germania și vor constitui, astfel, o platformă dominantă pe piața germană a sistemelor de telematică rutieră [considerentul (56) al deciziei atacate].
- 102 În opinia Comisiei, crearea acestei platforme dominante determină închiderea pieței germane a sistemelor de telematică rutieră pentru întreprinderile de transport și de logistică. Mai precis, furnizorii de servicii de telematică rutieră vor deveni dependenți de utilizarea unei unități portabile a Toll Collect prin crearea unei platforme dominante pentru serviciile de telematică rutieră. Unitățile portabile ale Toll Collect, în calitate de sistem protejat și închis, vor permite ca DaimlerChrysler, prin intermediul Toll Collect, să controleze accesul la viitoarea piață germană a sistemelor de telematică rutieră [considerentele (57)-(59) ale deciziei atacate]. În plus, platforma Toll Collect va determina eliminarea furnizorilor de sisteme telematice prezente în acest moment pe piață. Având în vedere că aceste unități portabile dispun de funcții esențiale care sunt de asemenea disponibile în sistemele de telematică rutieră propuse în prezent pe piață și că aceste unități portabile vor fi furnizate gratuit, Comisia consideră că întreprinderile de transport ale căror vehicule grele de transport au fost echipate deja cu o unitate portabilă a Toll Collect nu vor cumpăra „un alt terminal telematic pentru a utiliza servicii de telematică rutieră suplimentare față de cele accesibile prin unitatea portabilă [în cauză] și oferite de furnizori de sisteme concurente”. Astfel, în urma anunțării faptului că soluția telematică dezvoltată de Toll Collect este gratuită, a devenit foarte dificil pentru furnizorii de sisteme de telematică rutieră prezente pe piață să câștige noi clienți și este amenințată perenitatea economică a acestora. A doua generație de unități portabile care va fi dezvoltată de Toll Collect va intensifica această eliminare având în vedere noile funcții ale acestor unități portabile [considerentele (60)-(65) ale deciziei atacate].
- 103 Prin urmare, Comisia consideră că, fără angajamente, concentrarea notificată va determina crearea unei poziții dominante a DaimlerChrysler, prin intermediul societății în comun Toll Collect, pe piața germană a sistemelor de telematică rutieră pentru întreprinderi de transport și de logistică, având drept consecință faptul că ar ridica obstacole semnificative în calea concurenței efective pe piața comună [considerentul (66) al deciziei atacate].

104 Cu toate acestea, Comisia a considerat că angajamentele prezentate de întreprinderile din concentrare erau suficiente pentru a îndepărta obiecțiunile pe care le ridicase [considerentul (69) al deciziei atacate].

105 Mai precis, în ceea ce privește angajamentul referitor la modulul de încasare a taxei de circulație, Comisia indică, în considerentul (70) al deciziei atacate, că angajamentul luat de părți de a dezvolta un modul de încasare a taxei de circulație pentru aparatele terților, de a contribui la adaptarea acestor aparate la modulele pentru taxa de circulație și de a da autorizațiile necesare utilizării aparatelor va permite terților să fabrice propriile echipamente telematice dotate cu o funcție de încasare a taxei de circulație. Comisia precizează că Ministerul Federal german al Transporturilor, Construcțiilor și Locuinței a asigurat-o că terții care propun dispozitive telematice în care sunt integrate module de încasare a taxei de circulație nu vor fi tratați diferit, în ceea ce privește costurile, de exploatantul sistemului de taxă de circulație pentru vehicule grele de transport.

106 În considerentul (71) al deciziei atacate, Comisia a apreciat că în principal „constructorii de vehicule grele de transport și cei care furnizează echipamente pentru acestea [vor fi] cei care vor dezvolta și vor produce echipamente telematice terțe cu module de încasare a taxei de circulație”. Ținând seama de acest aspect și de rezultatele unei consultări a actorilor de pe piață, Comisia consideră că „este de așteptat ca această posibilitate a terților de a integra un modul pentru taxa de circulație în propriile echipamente va împiedica în mare măsură Toll Collect să devină platforma dominantă și gardianul pieței sistemelor telematice pentru întreprinderi de transport și de logistică în Germania”.

107 În ceea ce privește angajamentul referitor la interfața GPS, Comisia a apreciat că posibilitatea de a utiliza funcția GPS a unității portabile a Toll Collect permite terților care propun dispozitive telematice, potrivit studiului de piață pe care l-a efectuat, să economisească aproximativ 150-200 de euro pe aparat și, în pofida necesității de a instala un nou terminal în vehicul, să intre în concurență cu serviciile propuse prin intermediul unităților portabile ale Toll Collect [considerentul (72) al deciziei atacate].

- 108 În ceea ce privește angajamentul referitor la portalul TGG, Comisia a considerat că acesta permitea terților care propun servicii telematice accesul fără discriminare la funcțiile de bază și la datele brute ale unităților portabile ale Toll Collect prin intermediul unui portal telematic central, exploatat în mod neutru și independent în raport cu părțile la concentrare [considerentele (73) și (74) ale deciziei atacate].
- 109 În sfârșit, Comisia a subliniat importanța moratorului calitativ care împiedică platforma Toll Collect să devină platforma dominantă pe piața germană a sistemelor de telematică rutieră atât timp cât angajamentul referitor la interfața GPS și angajamentul referitor la modulul de încasare a taxei de circulație nu sunt îndeplinite [considerentul (76) al deciziei atacate].
- 110 Având în vedere aceste elemente, Comisia a apreciat că, în mod global, angajamentele vor permite să se garanteze menținerea deschiderii pieței sistemelor de telematică rutieră în Germania, precum și menținerea unor condiții de concurență similare pentru părțile și pentru întreprinderile terțe. Astfel, în măsura în care părțile respectă angajamentele, Comisia a considerat că concentrarea notificată nu va determina crearea unei poziții dominante a DaimlerChrysler, prin intermediul Toll Collect, pe piața germană a sistemelor de telematică rutieră [considerentul (77) al deciziei atacate].
- d) Cu privire la criteriul de apreciere a angajamentelor
- 111 Qualcomm critică, în esență, Comisia pentru că a apreciat angajamentele pe baza unui criteriu greșit, întrucât afirmă că angajamentul referitor la interfața GPS și angajamentul referitor la modulul de încasare a taxei de circulație nu fac decât să limiteze caracterul dominant al platformei Toll Collect.

- 112 În această privință, Tribunalul amintește că, potrivit Regulamentului concentrare, nu revine Comisiei obligația de a aprecia dacă angajamentele permit să se limiteze impactul concurențial al unei concentrări, ci de a aprecia dacă angajamentele permit să se excludă crearea sau consolidarea unei poziții dominante care ar avea drept consecință faptul că ar ridica obstacole semnificative în calea concurenței efective pe piața comună sau pe o parte semnificativă a acesteia (a se vedea punctul 89 de mai sus).
- 113 Cu toate acestea, trebuie să se considere, în speță, că faptul că s-a considerat de către Comisie că angajamentul referitor la interfața GPS „limit[a] și mai mult poziția dominantă pe care Toll Collect ar trebui să o ocupe în calitate de platformă telematică” și că angajamentul referitor la modulul de încasare a taxei de circulație [ar] împiedica în mare măsură Toll Collect să devină platforma dominantă și gardianul pieței sistemelor telematice pentru întreprinderi de transport și de logistică în Germania [considerențele (72) și (71) ale deciziei atacate] nu permite să se afirme că aprecierea de către Comisie a concentrării a fost efectuată utilizând un criteriu greșit.
- 114 Astfel, contrar a ceea ce Qualcomm pare că intenționează să susțină, rezervele formulate de Comisie din punct de vedere concurențial în privința concentrării nu au ca obiectiv să declare ca fiind incompatibilă cu piața comună o eventuală poziție dominantă a platformei constituite din unitățile portabile ale Toll Collect (denumită în continuare „platforma Toll Collect”) ca atare, ci se referă la împrejurarea că DaimlerChrysler poate dobândi, prin intermediul unităților portabile ale Toll Collect, o poziție dominantă pe piața germană a sistemelor de telematică rutieră [considerențele (38) și (66) ale deciziei atacate].
- 115 Angajamentele părților la concentrare pe care Comisia le-a considerat suficiente pentru a îndepărta obiecțiunile pe care le ridicase au ca rol să excludă poziția dominantă a DaimlerChrysler pe piața relevantă, în primul rând, prin limitarea poziției dominante a platformei Toll Collect ca urmare a angajamentului referitor la interfața GPS și a angajamentului referitor la modulul de încasare a taxei de circulație, în al doilea rând,

prin garantarea, ca urmare a angajamentului referitor la portalul TGG, a unui acces deschis la platforma Toll Collect pentru a furniza servicii de telematică rutieră și, în al treilea rând, prin condiționarea furnizării de servicii de telematică rutieră prin intermediul unităților portabile ale Toll Collect de respectarea moratorului calitativ [considerentele (70)-(76) ale deciziei atacate].

116 Numai apreciind aceste angajamente în ansamblu a concluzionat Comisia că respectarea acestora de către întreprinderile din concentrare nu va determina crearea unei poziții dominante a DaimlerChrysler, prin intermediul Toll Collect, pe piața germană a sistemelor de telematică rutieră [considerentul (77) al deciziei atacate].

117 În acest context, trebuie amintit că, pe de o parte, misiunea pe care o are Toll Collect este numai de a concepe și de a exploata, în numele Republicii Federale Germania, sistemul de încasare a taxelor de circulație datorate de vehiculele grele de transport care circulă pe autostrăzile germane, astfel încât aceasta nu este activă pe piața relevantă [considerentele (7) și (19) ale deciziei atacate] și că, pe de altă parte, furnizarea gratuită a unităților portabile ale Toll Collect [considerentul (17) al deciziei atacate] era o cerință impusă de Republica Federală Germania pentru exploatarea, de către Toll Collect, a sistemului de taxă de circulație pe autostradă. Rezultă de aici că crearea Toll Collect și furnizarea gratuită a unităților portabile în cauză nu puteau să constituie, ca atare, obiectul aprecierii Comisiei în contextul procedurii reglementate de Regulamentul concentrare.

118 Având în vedere cele de mai sus, se impune respingerea criticii formulate de Qualcomm potrivit căreia Comisia ar fi apreciat angajamentele pe baza unui criteriu greșit.

e) Cu privire la angajamentul referitor la modulul de încasare a taxei de circulație și la angajamentul referitor la interfața GPS

Introducere

- 119 Cu titlu introductiv, trebuie amintit că problema de natură concurențială identificată de Comisie ca urmare a notificării concentrării constă în crearea unei poziții dominante a DaimlerChrysler, prin intermediul Toll Collect, pe piața germană a sistemelor de telematică rutieră, care cuprinde atât furnizarea de servicii de telematică rutieră, cât și furnizarea de echipamente care permit furnizarea de astfel de servicii.
- 120 Angajamentele întreprinderilor din concentrare au în vedere atât furnizarea de servicii de telematică rutieră, cât și furnizarea de echipamente prin intermediul cărora pot fi oferite servicii de telematică rutieră. Astfel, angajamentul privind portalul TGG, care garantează accesul nediscriminatoriu al furnizorilor de servicii telematice la funcțiile de bază și la datele brute ale unităților portabile ale Toll Collect, nu se referă decât la oferta de servicii de telematică rutieră. În schimb, angajamentul referitor la interfața GPS și angajamentul referitor la modulul de încasare a taxei de circulație se referă la oferta de echipamente care permit furnizarea de astfel de servicii.
- 121 Criticile formulate de Qualcomm privesc numai angajamentele care se referă la furnizarea de echipamente ce permit furnizarea de servicii de telematică rutieră. Astfel, Qualcomm nu contestă aprecierea angajamentului referitor la portalul TGG.
- 122 În sfârșit, trebuie să se sublinieze că, luând în considerare în mod global aceste angajamente, Comisia a apreciat că permiteau să se mențină deschisă piața sistemelor

de telematică rutieră și să se prevină crearea unei poziții dominante a DaimlerChrysler, prin intermediul societății în comun, pe piața germană a sistemelor de telematică rutieră [considerentul (77) al deciziei atacate].

Cu privire la angajamentul referitor la modulul de încasare a taxei de circulație

— Introducere

¹²³ În ceea ce privește criticile formulate de Qualcomm în legătură cu angajamentul referitor la modulul de încasare a taxei de circulație, din considerentele (70) și (71) ale deciziei atacate, astfel cum au fost preluate la punctele 105 și 106 de mai sus, reiese că acest angajament garantează, la început, terților care propun sisteme de telematică rutieră, printre care se numără și constructorii de vehicule grele de transport, posibilitatea de a crea și de a introduce pe piață o unitate portabilă susceptibilă să fie utilizată, precum cea a Toll Collect, pentru încasarea taxelor de circulație. Acest angajament permite întreprinderilor de transport care intenționează să utilizeze alte servicii de telematică rutieră decât cele oferite prin intermediul unităților portabile ale Toll Collect să nu mai efectueze o a doua instalare.

¹²⁴ Qualcomm consideră totuși că acest angajament nu va permite terților care propun sisteme telematice să intre în concurență cu unitatea portabilă a Toll Collect, deoarece, pe de o parte, nu ar elimina avantajul în materie de preț al unității portabile a Toll Collect care este furnizată gratuit și, pe de altă parte, dacă terții ar realiza propria unitate portabilă care să încaseze taxa de circulație ar efectua cheltuieli suplimentare. În plus, Qualcomm pune la îndoială afirmația Comisiei potrivit căreia fabricanții de camioane vor dezvolta terminale telematice cu funcții privind taxa de circulație.

— Cu privire la avantajul întemeiat pe gratuitatea unității portabile a Toll Collect

- 125 Este cert că unitățile portabile ale Toll Collect sunt furnizate gratuit întreprinderilor de transport în schimbul depunerii unei garanții. Această furnizare gratuită este o cerință impusă de Republica Federală Germania întreprinderii Toll Collect ca urmare a atribuirii de Republica Federală Germania a contractului de achiziții publice în cauză întreprinderilor din concentrare.
- 126 Este de asemenea cert că, potrivit moratoriului calitativ, unitățile portabile ale Toll Collect nu vor putea fi utilizate pentru a oferi servicii de telematică rutieră decât începând din momentul în care Republica Federală Germania va da autorizație în acest sens. Această autorizație nu va fi dată decât atunci când întreprinderile din concentrare vor îndeplini toate angajamentele, printre care și angajamentul referitor la modulul de încasare a taxei de circulație.
- 127 În cadrul procedurii administrative care a precedat adoptarea deciziei atacate, Republica Federală Germania a indicat într-o scrisoare adresată Comisiei că o intervenție financiară din partea sa în favoarea întreprinderilor din concentrare nu ar depăși costurile necesare pentru realizarea încasării taxelor de circulație. Republica Federală Germania a confirmat această poziție în memoriul în intervenție, precum și în cursul ședinței.
- 128 Pe de altă parte, în ceea ce privește costurile unității portabile a Toll Collect, Republica Federală Germania s-a angajat să nu trateze diferit terții care propun dispozitive telematice cu modul de încasare a taxei de circulație și exploatantul sistemului de taxă de circulație pentru vehiculele grele de transport [considerentul (70) al deciziei atacate]. Acest angajament este atestat prin scrisoarea din 2 aprilie 2003 adresată de Republica Federală Germania Comisiei. În plus, acesta a fost confirmat de Republica Federală Germania în cursul ședinței.

- 129 Astfel, furnizarea gratuită a unității portabile a Toll Collect nu implică în niciun mod un avantaj concurențial pentru DaimlerChrysler în raport cu costurile de exploatare ale Toll Collect. Angajamentul Republicii Federale Germania de a compensa fără discriminare producătorul unităților portabile în cauză și terții care propun sisteme de telematică rutieră susceptibile să fie utilizate pentru încasarea taxelor de circulație, pentru cheltuielile pe care le efectuează pentru încasarea taxei de circulație prin intermediul echipamentelor lor, are drept consecință să nu genereze niciun avantaj concurențial pentru Toll Collect sau pentru DaimlerChrysler în raport cu acești terți. Egalitatea de tratament dintre întreprinderile din concentrare care au însărcinat Toll Collect să dezvolte unitatea portabilă în cauză și terții care concep alte unități portabile în urma angajamentului referitor la modulul de încasare a taxei de circulație este astfel garantată în ceea ce privește finanțarea costurilor acestor unități portabile de către Republica Federală Germania.
- 130 Prin urmare, Comisia a considerat în mod rezonabil că acest angajament răspunde dezavantajului concurențial identificat în decizia atacată potrivit căruia întreprinderile de transport nu ar fi de acord să plătească o a doua unitate portabilă. Astfel, în temeiul angajamentului referitor la modulul de încasare a taxei de circulație, constructorii terți vor putea propune sisteme telematice care includ un modul de încasare a taxei de circulație, beneficiind de același suport financiar ca cel de care beneficiază Toll Collect pentru furnizarea gratuită a unităților sale portabile.
- 131 În sfârșit și cu titlu suplimentar, trebuie să se sublinieze că, deși, în decizia atacată, cu ocazia aprecierii angajamentului referitor la modulul de încasare a taxei de circulație, Comisia nu face referire în mod expres la diferența de calitate dintre serviciile de telematică rutieră ce pot fi oferite prin intermediul unității portabile a Toll Collect și cele care pot fi oferite prin intermediul aparatelor terților, din decizia atacată considerată în ansamblu reiese că această diferență de calitate este relevantă pentru a aprecia impactul concurențial al concentrării.
- 132 De altfel, cu ocazia aprecierii din punct de vedere concurențial a concentrării în lipsa unor angajamente, Comisia se referă la această diferență de calitate [considerențele (62)-(65) ale deciziei atacate]. Astfel, Comisia a indicat că serviciile de telematică rutieră accesibile prin intermediul unității portabile a Toll Collect nu acoperă toate

serviciile oferite prin intermediul terminalelor telematice deja prezente pe piață, ci că „reprezintă funcții centrale care fac de asemenea parte din sistemele propuse în acest moment pe piață”. În plus, aceasta a precizat, în ceea ce privește furnizarea gratuită a unităților portabile ale Toll Collect, că „[e]ra de așteptat că întreprinderile de transport ale căror vehicule grele de transport au fost deja echipate cu o unitate portabilă [a Toll Collect] nu vor cumpăra un alt terminal telematic pentru a utiliza servicii de telematică rutieră suplimentare față de cele accesibile prin unitatea portabilă [în cauză] și oferite de furnizori de sisteme concurente”.

133 Or, această diferență de calitate confirmă temeinicia analizei Comisiei în ceea ce privește angajamentul referitor la modulul de încasare a taxei de circulație.

134 Astfel, raportul Frost & Sullivan, invocat de Comisie în susținerea argumentării sale, indică faptul că, la momentul aprecierii concentrării, exista în Europa o cerere de sisteme care permit oferirea de servicii mai avansate de telematică rutieră și confirmă existența unei creșteri a acestei cereri pentru următorii ani.

135 În consecință, Comisia putea considera în mod rezonabil că, la momentul aprecierii concentrării, exista în Europa o cerere de sisteme care permit să fie propuse servicii mai avansate de telematică rutieră și că această cerere urma să crească în următorii ani. Pe de altă parte, este cert că, inițial, unitatea portabilă a Toll Collect nu era susceptibilă să fie utilizată decât pentru servicii telematice mai puțin sofisticate [considerentul (62) al deciziei atacate]. Se poate concluziona, așadar, că furnizorii compleți care oferă prin intermediul sistemelor lor, în afară de serviciile privind taxa de circulație, servicii telematice mai elaborate decât cele care pot fi oferite prin intermediul unității portabile a Toll Collect au un avantaj concurențial în raport cu furnizorii de servicii care își desfășoară activitatea prin intermediul unității portabile în cauză.

136 Acest avantaj calitativ combinat cu nediscriminarea la nivelul costurilor a terților care obțin beneficii din angajamentul referitor la modulul de încasare a taxei de circulație permitea Comisiei să considere, fără a săvârși o eroare vădită de apreciere, că „angajamentul referitor la modulul de încasare a taxei de circulație [ar] împiedica în mare măsură Toll Collect să devină platforma dominantă și gardianul pieței sistemelor telematice pentru întreprinderi de transport și de logistică în Germania”.

— Cu privire la cheltuielile suplimentare

137 Qualcomm consideră că terții care propun sisteme telematice vor suporta cheltuieli suplimentare care includ cheltuielile de adaptare a sistemelor lor în vederea integrării modulului de încasare a taxei de circulație, cheltuielile pentru participarea la dezvoltarea și la furnizarea modulului (a se vedea clauzele de la punctul B.IV.2.4 din angajamente) și cheltuielile pentru certificarea sistemelor lor în care este integrat modulul (a se vedea clauzele de la punctul B.IV.2.4 din angajamente).

138 În această privință, Tribunalul observă că din angajamentele luate de întreprinderile din concentrare reiese că unitățile portabile ale Toll Collect nu pot furniza imediat servicii telematice. Astfel, în conformitate cu punctele A.3 și B. II.16.1 din aceste angajamente, trebuie instalat un program suplimentar pe unitățile portabile în cauză pentru a putea fi propuse astfel de servicii. Punctul A.3 din angajamente prevede la al doilea alineat că „[n]u pot fi furnizate servicii cu valoare adăugată direct prin [intermediul] funcțiilor[or] [unităților portabile în cauză] [decât] [dacă unitățile portabile respective] sunt dotate cu un program de pilotare suplimentară (ceea ce necesită o intervenție la nivel central)”. Rezultă de aici că exploatarea unităților portabile în cauză va genera și anumite cheltuieli de adaptare pentru ca întreprinderile să le poată utiliza ca sistem de telematică rutieră. În ceea ce privește cheltuielile pentru participarea la dezvoltarea și la furnizarea modulului și cele pentru certificarea sistemelor lor în care este integrat modulul, astfel cum sunt menționate în clauzele de la punctul B.IV.2.4 din angajamente, trebuie să se indice că Qualcomm nu demonstrează că aceste cheltuieli ar fi mai mari decât cele pe care Toll Collect a trebuit să le suporte pentru dezvoltarea propriului modul de încasare a taxei de circulație. În sfârșit, în orice caz, se impune

constatarea că Qualcomm nu dă nicio indicație, nici măcar o primă estimare, privind valoarea acestor pretinse cheltuieli suplimentare.

139 În consecință, Qualcomm nu a demonstrat în mod suficient, pentru a contesta aprecierea Comisiei, faptul că terții care propun sisteme telematice vor suporta cheltuieli suplimentare utilizând angajamentul referitor la modulul de încasare a taxei de circulație.

— Cu privire la dezvoltarea de către fabricanții de camioane a terminalelor telematice cu funcții privind taxa de circulație

140 Qualcomm pune la îndoială și afirmația Comisiei potrivit căreia fabricanții de camioane își vor asuma probabil posibilitatea de a dezvolta terminale telematice cu funcții privind taxa de circulație.

141 În această privință, Tribunalul observă că, din raportul Frost & Sullivan, reiese că, începând din anul 2000, fabricanții de echipamente de origine din Europa au instalat sisteme telematice în vehiculele grele de transport atunci când le-au construit (a se vedea graficele 3-10 și 3-14 din raportul Frost & Sullivan). În plus, s-a considerat în cuprinsul acestui raport că fabricanții de vehicule intenționează să dezvolte și să conducă piața telematică a vehiculelor ușoare comerciale și că combinația dintre încasarea electronică a taxei de circulație și sistemele telematice reprezintă o oportunitate importantă (a se vedea raportul Frost & Sullivan, p. 2-12). În cuprinsul aceluiași raport, se indică faptul că este de așteptat ca montarea din fabrică a sistemelor de telematică rutieră să fie considerată o prioritate de către constructorii de vehicule (a se vedea raportul Frost & Sullivan, p. 3-11). În sfârșit, autorii acestui raport prevăd că, în anul 2009, fabricanții de echipamente de origine vor atinge, în Europa, un procent de aproximativ 80 % de prezență pe piața telematicii rutiere pentru vehicule comerciale grele (cu o greutate mai mare de 16 tone) și un procent mai mare de 50 % pe piața combinată a vehiculelor comerciale grele și medii (a se vedea graficele care figurează la paginile 3-20, 3-21 și 3-22 din raportul Frost & Sullivan).

142 Prin urmare, Comisia a putut deduce în mod rezonabil din acest raport că fabricanții de vehicule grele de transport și cei care furnizează echipamentul necesar acestora vor dezvolta propriile sisteme de telematică rutieră. În plus, având în vedere oportunitatea importantă pe care o reprezintă combinația dintre sistemele automate de încasare a taxei de circulație și sisteme telematice, nu este vădit greșit să se considere că fabricanții de vehicule grele de transport și cei care furnizează echipamentul necesar acestora vor integra sistemul de încasare automată a taxei de circulație în propriul sistem de telematică rutieră, ținând seama de angajamentul referitor la modulul de încasare a taxei de circulație.

143 Cu toate acestea, Qualcomm consideră că, potrivit experienței sale, gestionarii de flote nu sunt în favoarea montării în serie de terminale telematice pe vehiculele grele de transport, deoarece ar utiliza diferite mărci de vehicule, iar montarea în serie ar crea probleme de interoperabilitate între sistemele montate în serie de diferiți constructori, în special la nivelul unității centrale a gestionarului flotei. În plus, instalarea de terminale diferite ar face ca formarea șoferilor să fie mai complicată.

144 Aceste susțineri trebuie însă înlăturate. De fapt, în raportul Frost & Sullivan se indică faptul că fabricanții de vehicule grele de transport dezvoltă sisteme independente de vehicule pentru a răspunde necesităților operatorilor care au flote de vehicule grele de transport de mărci diferite (a se vedea raportul Frost & Sullivan, p. 3-21). Potrivit aceluiași raport, „standardul FMS” reprezintă un pas către sisteme care pot opera pe toate vehiculele cu un grad mai ridicat de sofisticare. Pe de altă parte, nimic nu ar împiedica proprietarii de flote de vehicule de diferite mărci să instaleze, pe o parte din acestea, echipamente adiționale compatibile cu vehiculele lor. În plus, în orice caz, se impune constatarea că Qualcomm nu prezintă niciun element de probă care să demonstreze că gestionarii de flote nu sunt în favoarea montării în serie de terminale telematice pe vehiculele grele de transport și că cea mai mare parte dintre aceștia utilizează diferite mărci de vehicule.

145 Prin urmare, Comisia putea considera în mod valabil că se poate preconiza că în principal constructorii de vehicule grele de transport și cei care furnizează echipamentul necesar acestora vor dezvolta și vor produce echipamentele telematice vizate prin angajamentul referitor la modulul de încasare a taxei de circulație.

— Concluzie

¹⁴⁶ Având în vedere toate considerațiile de mai sus, Tribunalul concluzionează că se impune respingerea criticii formulate de Qualcomm întemeiate pe o eroare vădită de apreciere în ceea ce privește angajamentul referitor la modulul de încasare a taxei de circulație. De fapt, Qualcomm nu a demonstrat că acest angajament nu permitea să se risipească temerile de natură concurențială ale Comisiei în ceea ce privește echipamentele care permit oferirea de servicii de telematică rutieră pe piața sistemelor de telematică rutieră.

Cu privire la angajamentul referitor la interfața GPS

¹⁴⁷ Qualcomm consideră că aprecierea Comisiei cu privire la angajamentul referitor la interfața GPS este vădit greșită, deoarece această interfață GPS nu ar determina nicio economie și, în orice caz, acest avantaj nu ar elimina avantajul concurențial al unității portabile a Toll Collect.

¹⁴⁸ Tribunalul apreciază însă că decizia atacată, luată în considerare în ansamblu, lămurește în mod suficient problemele de natură concurențială identificate de Comisie în cuprinsul acesteia și, în special, problema de natură concurențială ridicată de Qualcomm în legătură cu furnizarea gratuită a unităților portabile ale Toll Collect.

¹⁴⁹ În această privință, trebuie amintit că furnizarea gratuită a unității portabile a Toll Collect constituie o obligație ce revine întreprinderilor din concentrare ca urmare a atribuirii de Republica Federală Germania a contractului de achiziții publice respectiv întreprinderilor din concentrare, obligație pe care Comisia nu o putea contesta, ca atare, în cadrul analizei concentrării (a se vedea punctul 117 de mai sus).

- 150 Această împrejurare coroborată cu faptul că, la momentul aprecierii de către Comisie a concentrării, nu era rezonabil din punct de vedere economic pentru întreprinderile de transport să instaleze pe cheltuiala lor o a doua unitate portabilă înseamnă, desigur, că este probabil că unitatea portabilă a Toll Collect va avea o poziție dominantă pe piața germană a sistemelor de telematică rutieră. Cu toate acestea, astfel cum a arătat Comisia în cadrul aprecierii concentrării, nu este vorba aici decât despre o consecință directă a atribuirii contractului de achiziții publice respectiv de către Republica Federală Germania, iar nu despre concentrare.
- 151 Pe de altă parte, garantând unor terți, prin angajamentul referitor la portalul TGG – care nu este contestat de Qualcomm în speță –, posibilitatea de a furniza în condiții nediscriminatorii propriile servicii de telematică rutieră prin intermediul unității portabile a Toll Collect, Comisia s-a asigurat că DaimlerChrysler, prin intermediul Toll Collect, nu poate închide piața și nu poate domina serviciile de telematică rutieră pe piața respectivă.
- 152 În plus, angajamentul referitor la modulul de încasare a taxei de circulație coroborat cu angajamentul de nediscriminare al Republicii Federale Germania în ceea ce privește contribuția sa la costurile modulului de încasare a taxei de circulație garantează terților că vor putea oferi în condiții concurențiale propriile unități portabile de încasare a taxei de circulație. Trebuie amintit că gratuitatea unităților portabile ale Toll Collect nu constituie un avantaj concurențial pentru întreprinderile din concentrare în raport cu Qualcomm, având în vedere acest angajament al Republicii Federale Germania (a se vedea punctul 122 și următoarele de mai sus).
- 153 În sfârșit, angajamentul referitor la moratoriul calitativ garantează că unitatea portabilă a Toll Collect nu poate deveni o platformă dominantă înainte ca terții să fi putut beneficia efectiv de angajamentul referitor la interfața GPS și de angajamentul referitor la modulul de încasare a taxei de circulație.
- 154 Prin urmare, trebuie să se considere că a fost apreciat de Comisie în mod întemeiat că, global, cu alte cuvinte luate în considerare în ansamblu, angajamentele nu permit ca

prin concentrare să se creeze o poziție dominantă a DaimlerChrysler, prin intermediul societății în comun Toll Collect, pe piața sistemelor de telematică rutieră pentru întreprinderi de transport și de logistică din Germania.

155 Pe de altă parte, în măsura în care, în opinia Qualcomm, angajamentul referitor la interfața GPS nu determină nicio economie, trebuie să se observe că în considerentul (72) al deciziei atacate nu se precizează că această economie de 150-200 de euro pe aparat rezultă numai din prețul de cumpărare al aparatelor, astfel cum subînțelege Qualcomm. Or, în apărare, Comisia afirmă, fără a fi contrazisă de Qualcomm, că această economie acoperă și costurile pentru antenă, pentru cablarea și pentru instalarea funcției GPS, care trebuie suportate de terții ce intenționează să furnizeze propriul echipament telematic dotat cu o funcție GPS. În plus, trebuie să se considere că această estimare a economiei de costuri efectuată de Comisie nu este greșită având în vedere pozițiile exprimate în cursul procedurii administrative de operatorii prezenți pe piață. Astfel, un prim operator a apreciat că o interfață GSM și GPS ar permite să fie reduse cu aproximativ 500 de euro costurile sistemului telematic, un al doilea operator a considerat că un aparat telematic fără modul GPS și GSM nu ar costa decât 500 de euro și un al treilea a afirmat că costul modulului GPS și GSM ar reprezenta mai mult de jumătate din costul unității telematice, evaluat la o sumă cuprinsă între 1 000 și 2 500 de euro în cuprinsul deciziei atacate [considerentul (62) al deciziei atacate]. Pe de altă parte, Tribunalul a apreciat că numai împrejurarea că terții care propun sisteme telematice prin intermediul interfeței GPS vor suporta cheltuieli legate de adaptarea propriului material și a unității portabile a Toll Collect pentru a putea beneficia de această interfață nu permite să se stabilească faptul că estimarea Comisiei este vădit greșită. De fapt, în afară de împrejurarea că se consideră de Comisie că suma de 150-200 de euro pe aparat este o estimare prudentă a economiei susceptibile să fie realizată prin angajamentul referitor la interfața GPS, Qualcomm admite că cheltuielile ce trebuie suportate pentru adaptarea materialului terților și a unității portabile a Toll Collect pentru a utiliza interfața GPS nu pot fi cuantificate în acest moment cu un grad suficient de precizie. În sfârșit, se impune constatarea că afirmația Qualcomm potrivit căreia, în orice caz, valoarea totală a costurilor va elimina probabil total economiile realizate pentru o unitate GPS, nu este susținută în niciun mod și, prin urmare, nu este susceptibilă să conteste aprecierea Comisiei. Trebuie, așadar, să se concluzioneze că nu se poate considera că, estimând că angajamentul referitor la interfața GPS poate determina economii cuprinse între 150 și 200 de euro pe aparat pentru terții care propun sisteme telematice, Comisia a săvârșit o eroare vădită de apreciere.

- 156 În măsura în care Qualcomm consideră că, deși angajamentul referitor la interfața GPS determină economii cuprinse între 150 și 200 de euro pe aparat, acest avantaj nu este susceptibil să elimine avantajul concurențial al unităților portabile ale Toll Collect care sunt furnizate gratuit, trebuie să se considere că, pentru motivele menționate la punctul 148 și următoarele de mai sus, celelalte angajamente, luate în considerare în ansamblu, garantează că prin concentrare nu se determină crearea unei poziții dominante a DaimlerChrysler, prin intermediul Toll Collect, pe piața germană a sistemelor de telematică rutieră.
- 157 În sfârșit, în măsura în care Qualcomm contestă admisibilitatea argumentului Republicii Federale Germania, potrivit căruia Toll Collect nu ar fi în măsură să ofere servicii telematice, deoarece nu a obținut încă autorizația în acest sens din partea Republicii Federale Germania, trebuie să se observe că, referindu-se la faptul că trebuie să autorizeze furnizarea de servicii de telematică rutieră prin intermediul unității portabile a Toll Collect și că, până în prezent nu a fost nici acordată, nici solicitată de Toll Collect o astfel de autorizație, Republica Federală Germania nu face decât să enunțe una dintre condițiile care trebuie îndeplinite pentru ca, prin intermediul unității portabile în cauză, să poată fi oferite servicii de telematică rutieră. O asemenea referire nu este inadmisibilă.
- 158 Având în vedere cele de mai sus, primul motiv prezentat de Qualcomm trebuie respins.

C — Cu privire la al doilea motiv întemeiat pe abuzul de putere

1. Argumentele părților

- 159 Qualcomm consideră că, întrucât la aprecierea concentrării a ținut seama de considerații de politică generală, Comisia a săvârșit un abuz de putere. Astfel, aceasta

ar fi greșit luând în considerare faptul că sistemul Toll Collect reprezenta o oportunitate pentru a lansa serviciile de telematică rutieră în Germania și în Europa și că această lansare nu trebuia încetinită.

¹⁶⁰ Comisia neagă că ar fi săvârșit vreun abuz de putere.

2. Aprecierea Tribunalului

¹⁶¹ Potrivit unei jurisprudențe constante, noțiunea de abuz de putere se referă la utilizarea de către o autoritate administrativă a puterilor sale în alt scop decât cel pentru care i-au fost conferite. O decizie este afectată de un abuz de putere numai dacă rezultă din indicii obiective, pertinente și concordante că a fost adoptată în scopul exclusiv, sau cel puțin determinant, de a atinge alte obiective decât cele declarate (Hotărârea Curții din 13 noiembrie 1990, Fedesa și alții, C-331/88, Rec., p. I-4023, punctul 24, și Hotărârea Curții din 25 ianuarie 2007, Dalmine/Comisia, C-407/04 P, Rep., p. I-829, punctul 99, Hotărârea Tribunalului din 6 aprilie 1995, Ferriere Nord/Comisia, T-143/89, Rec., p. II-917, punctul 68). În cazul în care se urmăresc mai multe scopuri, chiar dacă la motivele valabile se adaugă un motiv nejustificat, decizia nu va fi afectată din această cauză de un abuz de putere, cu condiția să nu sacrifice scopul esențial (Hotărârea Curții din 21 decembrie 1954, Italia/Înalta Autoritate, 2/54, Rec., p. 73 și 103, și Hotărârea EDP/Comisia, punctul 89 de mai sus, punctul 87).

¹⁶² În speță, Qualcomm nu contestă că decizia atacată nu conține nicio referire la considerații de politică generală. Qualcomm se limitează la a indica faptul că la baza aprobării de către Comisie a ultimelor angajamente au stat considerații politice și invocă, în această privință, observațiile șefului echipei Comisiei responsabil cu acest caz din cursul ședinței din 20 martie 2003.

- 163 Extrasele din transcrierea ședinței din 20 martie 2003 evidențiază că reprezentantul Comisiei a menționat că unitatea portabilă a Toll Collect va fi probabil o platformă telematică foarte mare și va permite o penetrare mai largă a pieței decât dacă aceasta nu ar exista. Având în vedere aceste observații denumite „mai strategice”, reprezentantul Comisiei a solicitat unor actori de pe piață să își exprime observațiile cu privire la problemele generate de Toll Collect, la implicațiile în cazul în care DaimlerChrysler nu ar avea control asupra acestei platforme și la posibilitățile de a conecta echipamente mai sofisticate la această platformă.
- 164 Cu toate acestea, nu se poate deduce din aceste observații că decizia atacată a fost adoptată și, în special, că angajamentele au fost apreciate în alt scop decât cel de a garanta o concurență efectivă pe piața sistemelor de telematică rutieră. De fapt, analiza impactului concurențial al angajamentelor propuse într-o procedură de concentrare implică în mod necesar aprecieri ale situației actuale și ale evoluției viitoare ale pieței relevante. Din moment ce Comisia a acceptat angajamente care garantează o concurență efectivă pe piața relevantă, faptul că a acceptat angajamente care în mod potențial determină dezvoltarea pieței relevante printr-o penetrare mai largă a sistemelor de telematică rutieră nu demonstrează că aceasta și-a utilizat puterile în alt scop decât cel pentru care i-au fost conferite în temeiul Regulamentului concentrare.
- 165 Pe de altă parte, faptul că și alte angajamente care nu determină o astfel de dezvoltare a pieței ar fi putut fi acceptate nu poate conduce la anularea deciziei atacate în măsura în care Comisia putea concluziona că angajamentele menționate în această decizie îi permiteau să declare concentrarea în cauză ca fiind compatibilă cu piața comună.
- 166 În orice caz, numai faptul că un reprezentant al Comisiei a dresat întrebări unor întreprinderi vizate de concentrare făcând referire la posibile dezvoltări ale pieței în urma deschiderii platformei Toll Collect pentru servicii de telematică rutieră nu demonstrează că obiectivul urmărit de Comisie ar fi fost cel de a nu afecta o penetrare mai largă sau chiar de a nu întârzia lansarea, a sistemelor și a serviciilor telematice în Germania și chiar mai puțin, că decizia atacată ar fi fost adoptată pe baza acestui obiectiv.

167 Qualcomm nu a demonstrat, aşadar, în temeiul unor indicii obiective, pertinente și concordante, că decizia atacată a fost adoptată în scopul de a atinge alte obiective decât cele declarate în Regulamentul concentrare. Prin urmare, se impune respingerea celui de al doilea motiv întemeiat pe abuzul de putere.

D — *Cu privire la al treilea motiv întemeiat pe lipsa motivării*

1. Argumentele părților

168 Qualcomm susține că a fost încălcat de Comisie articolul 253 CE, întrucât aceasta nu a motivat suficient concluzia potrivit căreia angajamentele sunt suficiente pentru a îndepărta obiecțiunile pe care le formulase. Referindu-se la Hotărârea Tribunalului din 22 octombrie 2002, *Schneider Electric/Comisia* (T-310/01, Rec., p. II-4071, punctele 197 și 203), aceasta consideră că trebuie ca o motivare detaliată privind toate aspectele pe care Comisia le califică drept relevante pentru evaluarea impactului concentrării asupra concurenței să susțină concluzia la care ajunge Comisia. În plus, concluziile specifice din interiorul raționamentului general trebuie să prezinte coerență internă. Qualcomm arată că aceste cerințe nu au fost respectate în speță.

169 Qualcomm consideră că, atunci când, în cadrul aprecierii concentrării, Comisia a examinat dacă platforma Toll Collect urma să devină platforma dominantă pe piață și dacă acest fapt va determina dispariția furnizorilor de sisteme telematice alternative pe piață în acel moment, aceasta a analizat mai multe aspecte detaliate [considerentele (38)-(56), (64) și (65) ale deciziei atacate]. Cu toate acestea, atunci când a examinat angajamentul referitor la interfața GPS și angajamentul referitor la modulul de încasare a taxei de circulație, Comisia nu ar fi examinat niciunul dintre aceste aspecte.

- 170 Astfel, în ceea ce privește angajamentul referitor la modulul de încasare a taxei de circulație, Comisia s-ar fi limitat să declare, în considerentul (71) al deciziei atacate, fără a da vreo explicație în această privință, că această posibilitate tehnică împiedica, în mare măsură, unitatea portabilă a Toll Collect să devină platforma dominantă pe piața relevantă. În opinia Qualcomm, aceeași concluzie este valabilă și pentru afirmația Comisiei din considerentul (72) al deciziei atacate, potrivit căreia angajamentul referitor la interfața GPS permite unor terți să intre în concurență cu servicii telematice propuse prin intermediul unităților portabile ale Toll Collect. Această situație ar fi comparabilă cu cea examinată de Curte în cauza în care s-a pronunțat Hotărârea din 9 ianuarie 2003, Petrotub și Republica (C-76/00 P, Rec., p. I-79, punctul 87). În această din urmă cauză, Curtea ar fi constatat o lipsă de motivare în temeiul unei afirmații pur peremptorii, care excludea orice explicație de natură să clarifice pentru persoanele interesate și pentru instanța comunitară motivele care au condus autorul la considerațiile respective.
- 171 În plus, raționamentul Comisiei nu ar fi coerent. Astfel, în considerentele (62) și (63) ale deciziei atacate, aceasta ar fi estimat că avantajul unității portabile a Toll Collect în materie de preț s-ar situa între 1 000 și 2 500 de euro și ar fi declarat că întreprinderile de transport nu ar plăti pentru sisteme telematice alternative dacă ar putea obține servicii telematice prin intermediul unităților portabile ale Toll Collect. Cu toate acestea, cu ocazia examinării angajamentelor privind interfața GPS, Comisia ar fi declarat că o economie de 150-200 de euro pe aparat ar fi suficientă pentru a permite sistemelor telematice propuse de terți să intre în concurență cu unitățile portabile ale Toll Collect. Potrivit Qualcomm, chiar dacă unitatea portabilă a Toll Collect permite realizarea unei economii de 150-200 de euro pe aparat, avantajul unității portabile a Toll Collect gratuite rămâne totuși „covârșitor”.
- 172 În cuprinsul replicii, Qualcomm indică faptul că, deși interpretarea Comisiei, potrivit căreia angajamentele nu ar urmări decât să limiteze caracterul dominant al unității portabile a Toll Collect, face ca motivarea deciziei atacate să fie mai coerentă, aceasta este întemeiată pe criterii greșite. Acest lucru ar crea o dilemă pentru Qualcomm cu privire la motivarea deciziei atacate: fie este coerentă, caz în care este întemeiată pe un criteriu juridic greșit, fie este întemeiată pe un criteriu juridic corect, însă este vădit contradictorie.

- 173 Comisia consideră, în esență, că decizia atacată este motivată suficient și că nu cuprinde nicio contradicție, în condițiile în care a pretins numai că angajamentul referitor la interfața GPS și angajamentul referitor la modulul de încasare a taxei de circulație ar limita poziția dominantă a DaimlerChrysler.

2. Aprecierea Tribunalului

- 174 Motivarea impusă prin articolul 253 CE trebuie să fie adaptată naturii actului în cauză și trebuie să menționeze în mod clar și neechivoc raționamentul instituției autoare a actului, astfel încât să dea posibilitatea persoanelor interesate să ia cunoștință de temeiurile măsurii luate, iar instanței competente, să exercite controlul (Hotărârea Curții din 2 aprilie 1998, Comisia/Sytraval și Brink's France, C-367/95 P, Rec., p. I-1719, punctul 63, și Hotărârea Tribunalului din 15 martie 2000, Cimenteries CBR și alții/Comisia, T-25/95, T-26/95, T-30/95-T-32/95, T-34/95-T-39/95, T-42/95-T-46/95, T-48/95, T-50/95-T-65/95, T-68/95-T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 și T-104/95, Rec., p. II-491, punctul 4725). Problema dacă motivarea îndeplinește cerințele de la articolul 253 CE trebuie apreciată în funcție de natura actului respectiv și de contextul în care acesta a fost adoptat (Hotărârea Curții din 15 aprilie 1997, Irish Farmers Association și alții, C-22/94, Rec., p. I-1809, punctul 39).
- 175 Rezultă de aici că lipsa sau insuficiența motivării constituie un motiv întemeiat pe încălcarea normelor fundamentale de procedură, distinct, ca atare, de motivul întemeiat pe inexactitatea motivelor din decizie, al căror control ține de examinarea temeiniciei acestei decizii (Hotărârile Tribunalului din 14 mai 1998, Gruber + Weber/Comisia, T-310/94, Rec., p. II-1043, punctul 41, și BPB de Eendracht/Comisia, T-311/94, Rec., p. II-1129, punctul 66).
- 176 În speță, trebuie să se constate că din lectura considerentului (69) și următoarele din decizia atacată rezultă că acestea reflectă în mod clar și neechivoc raționamentul Comisiei.

- 177 Astfel, în aceste diferite considerente, Comisia expune pentru fiecare dintre angajamente atât cuprinsul, cât și impactul acestora asupra Toll Collect și/sau a serviciilor de telematică rutieră oferite prin intermediul Toll Collect. În plus, Comisia a concluzionat, după ce a luat în considerare angajamentele în ansamblu, că acestea erau suficiente pentru a exclude crearea unei poziții dominante a DaimlerChrysler, prin intermediul Toll Collect, pe piața sistemelor de telematică rutieră din Germania.
- 178 Astfel cum reiese din cuprinsul punctului 119 și al următoarelor de mai sus, aceste diferite considerente au permis Tribunalului să își exercite controlul în urma contestării de către Qualcomm a caracterului temeinic al acestora. Prin urmare, nu se poate considera că Comisia s-a limitat la declarații peremptorii sau că contradicțiile indicate de Qualcomm erau de natură să determine o lipsă a motivării. De altfel, chiar Qualcomm admite, în cuprinsul replicii, că motivarea Comisiei nu ar fi incoerentă, în condițiile în care angajamentul referitor la interfața GPS sau cel referitor la modulul de încasare a taxei de circulație urmăresc numai să limiteze poziția dominantă a platformei Toll Collect.
- 179 În sfârșit, în măsura în care Qualcomm invocă punctele 197 și 203 din Hotărârea Schneider Electric/Comisia, punctul 168 de mai sus, precum și neclarități sau contradicții în raționamentul Comisiei din decizia atacată, se impune constatarea că aceste elemente au legătură cu inexactitatea motivelor Comisiei din decizia atacată a acesteia, ceea ce ține de aprecierea temeiniciei deciziei, iar nu de motivarea acesteia (a se vedea, în ceea ce privește temeinicia, punctul 86 și următoarele de mai sus)
- 180 Rezultă de aici că motivul întemeiat pe lipsa motivării trebuie respins ca lipsit de temeii.
- 181 Având în vedere toate considerațiile de mai sus, se impune respingerea acțiunii introduse de Qualcomm.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 182 Potrivit articolului 87 alineatul (2) din Regulamentul de procedură, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată.
- 183 Întrucât Qualcomm a căzut în pretenții, se impune obligarea acesteia la plata cheltuielilor de judecată, conform concluziilor Comisiei.
- 184 Întrucât Deutsche Telekom, Daimler și Daimler Financial Services au subscris numai la solicitările Comisiei, însă nu au solicitat în mod expres ca Qualcomm să suporte cheltuielile de judecată pe care le-au efectuat, vor suporta propriile cheltuieli de judecată.
- 185 Potrivit articolului 87 alineatul (4) primul paragraf din același Regulament de procedură, statele membre care intervin în litigiu suportă propriile cheltuieli de judecată. Prin urmare, Republica Federală Germania va suporta propriile cheltuieli de judecată.

Pentru aceste motive,

TRIBUNALUL (Camera a treia)

declară și hotărăște:

1) Respinge acțiunea.

- 2) **Obligă Qualcomm Wireless Business Solutions Europe BV să suporte propriile cheltuieli de judecată, precum și pe cele ale Comisiei.**

- 3) **Republica Federală Germania suportă propriile cheltuieli de judecată.**

- 4) **Deutsche Telekom AG, Daimler AG și Daimler Financial Services AG suportă propriile cheltuieli de judecată.**

Azizi

Cremona

Frimodt Nielsen

Pronunțată astfel în ședință publică la Luxemburg, la 19 iunie 2009.

Semnături

Cuprins

Cadrul juridic	II - 2035
Situația de fapt	II - 2036
Procedura	II - 2042
Concluziile părților	II - 2043
În drept	II - 2044
I — Cu privire la admisibilitate	II - 2044
A — Argumentele părților	II - 2044
1. Argumentele Comisiei și ale Republicii Federale Germania	II - 2044
a) Cu privire la notificarea deciziei atacate	II - 2044
b) Cu privire la luarea la cunoștință	II - 2046
2. Argumentele prezentate de Qualcomm	II - 2047
B — Aprecierea Tribunalului	II - 2048
1. Observații introductive	II - 2048
2. Cu privire la publicarea sau la notificarea deciziei atacate	II - 2048
3. Cu privire la cunoașterea deciziei atacate	II - 2051
4. Concluzie	II - 2052
II - 2094	

II — Cu privire la fond	II - 2053
A — Introducere	II - 2053
B — Cu privire la primul motiv întemeiat pe o eroare vădită de apreciere, pe constatarea greșită a situației de fapt și pe raționamentul contradictoriu în ceea ce privește caracterul adecvat al angajamentelor luate în vederea rezolvării problemelor de natură concurențială pe piața relevantă	II - 2053
1. Argumentele părților	II - 2053
a) Argumentele prezentate de Qualcomm	II - 2053
— Introducere	II - 2053
— Cu privire la angajamentul referitor la interfața GPS	II - 2055
— Cu privire la angajamentul referitor la modulul de încasare a taxei de circulație	II - 2057
— Cu privire la caracterul neîntemeiat al argumentelor prezentate de Comisie în cursul procedurii judiciare	II - 2059
b) Argumentele prezentate de Comisie și de Republica Federală Germania	II - 2062
2. Aprecierea Tribunalului	II - 2064
a) Introducere	II - 2064
b) Considerații de principiu	II - 2064
c) Analizarea de către Comisie a concentrării și a angajamentelor	II - 2067
d) Cu privire la criteriul de apreciere a angajamentelor	II - 2071
	II - 2095

e)	Cu privire la angajamentul referitor la modulul de încasare a taxei de circulație și la angajamentul referitor la interfața GPS	II - 2074
	Introducere	II - 2074
	Cu privire la angajamentul referitor la modulul de încasare a taxei de circulație	II - 2075
	— Introducere	II - 2075
	— Cu privire la avantajul întemeiat pe gratuitatea unității portabile a Toll Collect	II - 2076
	— Cu privire la cheltuielile suplimentare	II - 2079
	— Cu privire la dezvoltarea de către fabricanții de camioane a terminalelor telematice cu funcții privind taxa de circulație	II - 2080
	— Concluzie	II - 2082
	Cu privire la angajamentul referitor la interfața GPS	II - 2082
C	— Cu privire la al doilea motiv întemeiat pe abuzul de putere	II - 2085
	1. Argumentele părților	II - 2085
	2. Aprecierea Tribunalului	II - 2086
D	— Cu privire la al treilea motiv întemeiat pe lipsa motivării	II - 2088
	1. Argumentele părților	II - 2088
	2. Aprecierea Tribunalului	II - 2090
	Cu privire la cheltuielile de judecată	II - 2092