

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 30 april 2003

om att förklara en företagskoncentration förenlig med den gemensamma marknaden och EES-avtalet

(Ärende nr COMP/M.2903 – DaimlerChrysler / Deutsche Telekom / JV)

(Endast den tyska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 57.2 a i detta,

med beaktande av rådets förordning (EEG) nr 4064/89 av den 21 december 1989 om kontroll av företagskoncentrationer¹, senast ändrad genom förordning (EG) nr 1310/97², särskilt artikel 8.2 i denna,

med hänsyn till kommissionens beslut av den 20 december 2002 att inleda ett förfarande i detta ärende,

efter att ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig om kommissionens invändningar,

efter samråd med Rådgivande kommittén för koncentrationer³,

med beaktande av förhørsombudets slutrapport i ärendet⁴, och

¹ EGT L 395, 30.12.1989, s. 1. Rättelse i EGT L 257, 21.9.1990, s. 13.

² EGT L 180, 9.7.1997, s. 1.

³ EGT C [...]*, [...] 2002, s. [...]*

⁴ EGT C [...]*, [...] 2002, s. [...]*

av följande skäl:

- (1) Kommissionen mottog den 11 november 2002 en anmälan om en planerad koncentration enligt artikel 4 i rådets förordning (EEG) nr 4064/89 (nedan kallat "koncentrationsförordningen"). Avsikten är följande: De tyska företagen DaimlerChrysler Services AG (nedan kallat "DaimlerChrysler Services"), som ingår i DaimlerChrysler-koncernen (nedan kallat "DaimlerChrysler"), och Deutsche Telekom AG (nedan kallat "Telekom") förvärvar på det sätt som avses i artikel 3.1 b i koncentrationsförordningen gemensam kontroll över det nybildade samägda företaget Toll Collect GmbH (nedan kallat "Toll Collect") genom köp av aktier. Utöver de anmälade parterna ingår även det franska företaget Compagnie Financière et Industrielle des Autoroutes SA (nedan kallat "Cofiroute") som delägare i företaget med en andel av 10 %.
- (2) Efter att ha granskat anmälan konstaterade kommissionen först att den anmälda planen faller inom koncentrationsförordningens tillämpningsområde och ger anledning till allvarligt tvivel på förenligheten med den gemensamma marknaden och EES-avtalet. Kommissionen beslutade den 20 december 2002 enligt artikel 6.1 c i koncentrationsförordningen och artikel 57 i EES-avtalet att inleda förfarandet i ärendet. Efter att grundligt ha undersökt fallet har kommissionen nu dragit slutsatsen att den anmälda koncentrationen förvisso skapar en marknadsdominerande ställning genom att den effektiva konkurrensen i hög grad hindras på en väsentlig del av den gemensamma marknaden. De försäkringar parterna lämnat undanröjer dock de konkurrensrättsliga betänkligheterna mot koncentrationen.

I. PARTERNA OCH TRANSAKTIONEN

A. PARTERNA

- (3) DaimlerChrysler Services är ett dotterföretag till DaimlerChrysler och tillhandahåller finansiella tjänster och Mobility Management. Dess utbud sträcker sig från finansieringsplaner för alla DaimlerChryslers fordonsmärken till märkesövergripande förvaltning av fordonsparker. DaimlerChrysler sysslar med utveckling, tillverkning och försäljning av personbilar, lastbilar, bussar och dieselmotorer. Dessutom har DaimlerChrysler intressen i luft- och rymdfart samt i rustningsindustrin.
- (4) Telekom är ett telekommunikationsföretag med verksamhet huvudsakligen i Europa och USA. Det verkar direkt eller genom anslutna företag bland annat inom fastnäts- och mobiltelefoni samt på affärsområdena Internet och systemlösningar.
- (5) Cofiroute driver olika franska motorvägar. Dessutom projekterar och bygger företaget med sina systerföretag Société de Construction des Autoroutes du Sud et de l'Ouest gator och vägar för statliga uppdragsgivare. Vidare verkar Cofiroute som konsult till företag i olika länder utanför Frankrike vid projektering och drift av motorvägar.

B. PROJEKTET

- (6) Den 12 april 2002 trädde den tyska lagen om införande av distansrelaterade avgifter för tunga nyttofordon som använder förbundsmotorvägar⁵ i kraft. Enligt denna måste lastbilar över 12 ton i framtiden betala en avståndsrelaterad användningsavgift (nedan kallat ”lastbilsavgift”) för att använda flertalet förbundsmotorvägar.
- (7) Projektet för lastbilsavgifter, dvs. uppbyggnad och drift av ett system för att på förbundsmotorvägar uppbära lastbilsavgifterna på förbundsrepublikens uppdrag, lämnades ut på offentlig upphandling av Tyskland, företrätt av landets trafik- och byggnadsministerium (Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen). Konsortiet bestående av DaimlerChrysler Services, Telekom och Cofiroute tilldelades kontraktet.
- (8) DaimlerChrysler Services, Telekom och Cofiroute planerar ett bilda ett samägt företag kallat Toll Collect. Toll Collect skall på uppdrag av Tyskland inrätta och driva uppbördssystemet för lastbilsavgifter.

II. KONCENTRATIONEN

- (9) DaimlerChrysler Services och Telekom skall inneha vardera 45 % och Cofiroute 10 % av andelarna i Toll Collect. [...]*
- (10) [...] De anmälade parterna anser beträffande denna reglering att man inte kan utgå från att Cofiroute har delad kontroll. Kommissionen delar denna uppfattning med hänsyn till de speciella ekonomiska villkoren i den avtalsmässiga regleringen av den aktuella koncentrationen.
- (11) Toll Collect kommer på sikt att fullgöra alla funktioner hos en självständig ekonomisk enhet. Toll Collect har tillräckliga ekonomiska resurser, egen personal, egen teknisk utrustning och egen företagsledning, så att företaget kan uppträda självständigt på marknaden och drivas separat från moderbolagen.
- (12) I avtalet av den 25 juni 2002 (nedan kallat ”driftsavtalet”) med Tyskland, om uppbörd av vägavgifter för tunga lastbilar som använder motorvägar och om inrättande och drift av ett system för uppbörd av motorvägsavgifter för tunga lastbilar, anges att avtalet skall upphöra efter tolv år och endast kan förlängas tre gånger med vardera ett år. Detta förhållande motsäger inte slutsatsen att det samägda företaget har långsiktigt syfte. Först och främst är varaktigheten för Toll Collect enligt § 3 i bolagsavtalet inte tidsbegränsad. Dessutom är en tidrymd på tolv år tillräckligt lång för att genomföra en varaktig förändring av de anmälade företagens struktur.
- (13) Projektet är alltså en koncentration i den mening som avses i artikel 3.1 b i koncentrationsförordningen.

III. GEMENSKAPSDIMENSION

⁵ Bundesgesetzblatt I, nr 23, s. 1234.

* Delar av denna text har utelämnats för att säkerställa att inga konfidentiella uppgifter lämnas ut. Dessa delar markeras med hakparentes och asterisk.

- (14) Delägarna har en samlad global omsättning på över 5 miljarder euro. DaimlerChrysler och Telekom har en total omsättning i gemenskapen på mer än 250 miljarder euro vardera. Enbart Telekom uppnådde i gemenskapen mer än två tredjedelar av sin omsättning i en medlemsstat, nämligen Tyskland. Den anmälda koncentrationen har därför en gemenskapsdimension, men utgör inget samarbetsärende enligt EES-avtalet.

IV. BEDÖMNING ENLIGT ARTIKEL 2 I KONCENTRATIONSFÖRORDNINGEN

A. Toll Collect-systemet

- (15) Från och med sommaren 2003 skall alla lastbilar med en tillåten totalvikt på 12 ton eller mer betala en distansrelaterad avgift (lastbilsavgift) när de utnyttjar de tyska förbundsmotorvägarna. Den skall tas upp utan ingrepp i trafikflödet och därför i första hand automatiskt.
- (16) Det system Toll Collect avser att inrätta innebär att lastbilarna skall ha inbyggda så kallade onboard-enheter, som har en mottagare för GPS (Global Positioning System) och en GSM-mobilradiosändare. GPS-mottagaren fastställer lastbilens aktuella position och matar in uppgifterna i onboard-enheten. Datautbytet mellan onboard-enheten och en central för användarservice sker via GSM-mobilradiosändaren, [...]*. Nämnda central bearbetar relevanta data, dvs. utifrån lastbilens meddelade position och valda sträcka räknar den ut avgiftsbeloppet och för in det på en faktura till fordonets ägare eller innehavare.
- (17) I avgiftssystemets inledningsskede skall enligt anbudshandlingarna [...]* onboard-enheter ställas till förfogande tills avgifterna införs. Detta antal skall under avgiftssystemets första verksamhetsår höjas till [...]* och under det sista verksamhetsåret till [...]*. Onboard-enheter skall lämnas ut kostnadsfritt till transportföretagen mot pant i form av ett avgiftstillgodohavande. Denna räknas av mot körda kilometer. Fordonets innehavare eller ägare svarar för kostnaderna för att installera onboard-enheten.
- (18) Utöver den automatiska avgiftsuppbörden skall också ett manuellt bokningssystem erbjudas. För detta planerar man att sälja bokningsvouchere över Internet eller i automater på bensinstationer eller motorvägspåfarter. Föraren måste bestämma den planerade rutten i förväg och hålla sig till den under färden. På dessa villkor behövs ingen onboard-enhet i fordonet.

B. Relevant marknad

- (19) De anmälade parterna anger att det samägda företaget tar upp avgiften för statens räkning och därför inte konkurrerar med andra privata leverantörer, vilket gör att ingen konkurrens är aktuell och ingen marknad berörs.
- (20) Den onboard-enhet som utformats inom Toll Collect-konsortiet har en GPS-modul och en GSM-modul och lämpar sig därför i princip för att registrera och tillhandahålla data för telematiktjänster. Då kan också telematiktjänster erbjudas transportnäringen som mervärdetjänster med hjälp av denna utrustning som används för avgiftsuppbörd. Beträffande omfattningen av de telematiktjänster som kan erbjudas via Toll Collect-onboard-enheten sägs

följande i ett gemensamt pressmeddelande från DaimlerChrysler Services, Telekom och Cofiroute⁶:

”Exempelvis kan följande telematiktjänster erbjudas i moduler, vars omfattning kunden kan bestämma utifrån sina egna krav:

- *Exakt bestämning av en viss lastbils position på speditorsföretagets bildskärm.*
- *Förmedling av nya uppdrag eller ändringar av uppdrag.*
- *Lägesrapporter från föraren till åkeriet.*
- *Lokalisering av en lastbil som råkat ut för driftsstörning eller stulits.*
- *Navigations- och förartjänster.”*

(21) De anmälade parterna har även offentligt meddelat att de kommer att erbjuda telematiktjänster via systemet⁷:

”De telematiktjänster vi kan erbjuda genom Toll Collect minskar flaskhalsarna i trafiknätet och optimerar belastningen på trafiklederna”, förklarar dr Klaus Mangold.⁸ ”Detta kan påtagligt bidra till effektivitet och kostnadsbesparing inom transportnäringen. Dessutom bidrar systemet i hög grad till att minska belastningen på miljön.”

(22) På grundval av de anmälade parternas offentliga tillkännagivanden utgår kommissionen därför från att det system som skall inrättas och drivas av Toll Collect kommer att inverka gynnsamt på utveckling, tillverkning och drift av system för trafiktelematik.

(23) Trafiktelematik syftar till att genom datautbyte mellan en tjänsteleverantör och motorfordon förbättra information och kommunikation i trafiken och även trafikledningen. Som överföringsmedier fungerar såväl mobilradionät som satellitstödda kommunikationssystem.

(24) De undersökningar kommissionen gjort har gett belägg för att man bör skilja mellan trafiktelematik för transport- och logistikföretag och trafiktelematik för privatkunder. För detta talar bland annat de nämnda gruppernas olika kravprofiler. Transport- och logistikföretag är mest intresserade av tjänster för uppdragskontroll och uppdragsoptimering (exempelvis lokalisering av fordon), kostnadsminimering (särskilt av drivmedelsförbrukningen) och informationsförmedling. Däremot är personbilssektorns efterfrågan i huvudsak begränsad till trafik- och säkerhetsrelaterade tjänster (exempelvis planering av resrutter, larmsamtal, information om köbildning osv.) samt underhållning.

⁶ ”Wir sind die Partner der Transportwirtschaft”, pressmeddelande av den 20 september 2002, s. 3.

⁷ Se fotnot 6.

⁸ Styrelseordförande i DaimlerChrysler Services AG (förf. anm.).

- (25) Denna indelning motsvarar också de skilda kraven på leverantörer av trafiktelematiksystem. För personbilssektorn är maskinvara liksom program utformade för att via en central ge direkt tillgång till ovannämnda information. De tjänster lastbilsanvändarna efterfrågar kräver däremot inte enbart annan program- och maskinvara, utan också att åkeriet aktivt medverkar i informationsutbytet. Detta är systemleverantörens avtalspartner, den egentliga systemanvändaren och mottagaren av de data som genereras i den enskilda lastbilen. Inom personbilssektorn däremot är avtalspartnern personbilens ägare eller innehavare, som samtidigt också utnyttjar den informationstjänster systemleverantören tillhandahåller.
- (26) Produkt- och tjänsteleveranserna på området trafiktelematik för transport- och logistikföretag omfattar maskinvara, program och tjänster.
- (27) Maskinvaran består av fordonsterminaler (mobila telematikterminaler). Deras huvuduppgift är att samla in data om fordonets position eller tillstånd via GPS-mottagare och att skicka dessa data via mobilradionät eller satellit till en ledningscentral. I ledningscentralen samlas data in, utvärderas och bearbetas för användaren (åkeriet).
- (28) De mobila telematikterminalerna har programvara som möjliggör positionsbestämning och kommunikation. Därigenom kan åkeriet följa sina fordon. Det kan också utbyta data med föraren.
- (29) De mobila telematikterminalerna kan erbjuda olika tjänster. Möjliga tjänster finns på områdena fordonförvaltning (analys av fordonens insatser och styrning av fordonsparken), trafikledning (aktuell trafikinformation och dynamisk målstyrning), säkerhet (larmsamtal och hjälp vid driftstörningar) samt ”infotainment” (rese- och ruttplanering, väder och nyheter).
- (30) De leverantörer av trafiktelematik för transport- och logistikföretag som för närvarande finns på marknaden är i huvudsak ”totalleverantörer”, dvs. leverantörer av såväl maskinvara och program som trafiktelematik-tjänster. En del är lastbilstillverkare, som dels själva tillhandahåller ett komplett utbud, dels samarbetar med andra, specialiserade leverantörer (exempelvis levereras maskinvara och program av lastbilstillverkaren, medan tjänster levereras av ett specialiserat företag, för att få ett övertygande, märkesövergripande utbud). Utöver DaimlerChrysler Services med produkten Fleetboard kan exempelvis MAN nämnas med systemet MAN Telematics (i samarbete med gedas), Volvo med systemet Dynafleet och Scania med systemet FAS. Dessutom finns det många mindre företag som tillhandahåller såväl maskinvara och programvara som tjänster, exempelvis Socratec, Minor Planet, protime och datafactory. Enligt kommissionens marknadsundersökning svarar för närvarande försäljning av maskinvara och programvara för cirka 80 % av dessa företags omsättning, medan tillhandahållandet av tjänster står för cirka 20 %. Förutom sådana totalleverantörer finns rena tjänsteleverantörer, exempelvis ADAC som erbjuder reparations- och bärgningstjänst samt larmsamtalstjänster, och rena maskinvaruleverantörer som tillverkar terminaler (inklusive standardprogramvara). Till maskinvaruleverantörerna hör förutom en mindre tillverkare som EPSa också Bosch och Siemens VDO. Det sistnämnda företaget erbjuder även tjänster.
- (31) Flertalet telematikleverantörer använder ett GSM-nät för dataöverföring, varför dessa totalleverantörer måste utnyttja mobilradionätoperatörer som T-Mobile eller Vodafone. Dessutom finns det telematiksystem med ett komplett utbud baserat på satellitkommunikation som inte kräver något mobilradionät, exempelvis Qualcomms system.

- (32) När man avgränsar marknaden måste man ta hänsyn till att trafiktelematik för transport- och logistikföretag är en marknad i utveckling, som kommer att förändras starkt de närmaste åren. Enligt en studie kommer omsättningen inom detta segment att stiga från 160 miljoner euro 2001 till cirka 4,7 miljarder euro 2009 (i Europa)⁹. Denna marknadsexpansion kan leda till att de företag som verkar på marknaden specialiserar sig på tillverkning av maskinvara eller leverans av tjänster. För närvarande domineras marknaden dock av totalleverantörer, varför man måste utgå från att transport- och logistikföretag har en separat relevant marknad för trafiktelematiksystem, maskinvara, program och tjänster. Den omfattar ur kundernas (åkeriernas) synvinkel i lika hög grad totalleverantörer som leverantörer av terminaler och tjänster.

C. Geografiskt relevant marknad

- (33) När man fastställer den geografiskt relevanta marknaden måste man först beakta att det inte finns någon enhetlig telematikstandard i Europa. Den telematikutrustning som i dag är installerad i fordonen är till största delen immaterialrättsligt skyddade system, där användaren endast kan utnyttja de tjänster från respektive telematiksystemoperatör eller från företag som respektive operatör tillåter - i regel som "partner". Marknadsundersökningen har visat att marknadsandelen för telematikterminaler som är tillgängliga för olika operatörer för närvarande är liten. Kommissionens marknadsundersökning har också visat att telematikmarknaden för transport- och logistikföretag därför måste anses vara mycket splittrad, och många av de företag som arbetar på denna marknad i Tyskland verkar också endast där. Detta stöds av en aktuell studie, där det sägs att "the number of suppliers in the retrofit market is diverse both across countries and within them, in other words it is highly fragmented"¹⁰. Studien utgår från att mer än 90 % av alla telematiksystem som såldes i Europa år 2001 var eftermonterade¹¹.
- (34) Läget för lastbilstillverkare som fabriksmonterar telematik och företag som Qualcomm, som erbjuder ett globalt satellitstött telematiksystem, skiljer sig från läget för de i huvudsak medelstora företag som erbjuder telematiksystem för eftermontering. De förstnämnda erbjuder i princip enhetliga telematikplattformar för hela Europa. Även deras produkter är dock på väsentliga punkter olika i de olika medlemsstaterna. Qualcomm har ingått olika partnerskap med tillverkare av maskinvara och program i olika länder för att anpassa sin produkt för bilparksförvaltning till kraven i respektive land. Av samma skäl har Scania nationella importbolag för Tyskland och Nederländerna ingått ett till nämnda länder begränsat partnerskap med tjänsteleverantören gedas, ett dotterbolag till Volkswagen. DaimlerChryslers utbud i Storbritannien bygger framförallt på det år 2000 förvärvade företaget VeMIS, medan Fleetboard står i förgrunden i Tyskland. Enligt kommissionens marknadsundersökning innebär de olika nationella kraven att telematiksystemen måste anpassas till de speditorsprogram som används för att genomföra och redovisa frakterna och planera transporter. Då dessa program erbjuds

⁹ Frost & Sullivan, European Commercial Vehicle Telematics Markets, 2002, s. 2-27 - 2-29.

¹⁰ Se fotnot 9, 2002, s. 3-17.

¹¹ Se fotnot 9, s. 3-9 och 3-12, med 105 000 eftermonterade system mot cirka 8 000 system sålda av lastbilstillverkarna.

av många olika programtillverkare och varierar starkt mellan medlemsstaterna, inte minst Tyskland, förväntar sig åkerierna som användare av telematiksystemen att dessa anpassas till de speciella egenskaperna hos just de speditorsprogram de använder.

- (35) Ytterligare ett hinder för gränsöverskridande marknadsföring av telematiksystem är att de måste anpassas till de olika språken i medlemsstaterna. En sådan språklig anpassning blir ännu mera avgörande när telematiksystemen kombineras med befintliga speditorsprogram. De språkliga olikheterna i Europa betraktas också i en studie som betydande hinder för marknadsföring av telematiksystem över nationsgränserna, särskilt vid användning av taligenkänningsteknik och tillhandahållande av lokaliseringstjänster¹².
- (36) Dessutom sätter de höga roamingavgifterna för telematiktjänster som använder GSM som kommunikationskanal en viktig gräns för tillhandahållande av enhetliga telematiktjänster i de olika medlemsstaterna.
- (37) Med hänsyn till dessa fakta måste man utgå från att Tyskland är marknaden för det trafiktelematiksystem för transport- och logistikföretag som berörs av koncentrationsprojektet.

D. Konkurrensrättslig bedömning

- (38) Den planerade koncentrationen ger upphov till betydande konkurrensrättsliga betänkligheter när det gäller det planerade kommersiella utnyttjandet av den infrastruktur Toll Collect skall inrätta och driva utöver avgiftsuppbörden. I det avseendet kan koncentrationen förväntas ge DaimlerChrysler en marknadsdominerande ställning på marknaden för trafiktelematiksystem för transport- och logistikföretag i Tyskland.

1. Inrättande av Toll Collect-plattformen för trafiktelematik för transport- och logistikföretag

1.1 Koncentrationen förenar den ledande lastbilstillverkaren i Tyskland, som också är en ledande leverantör av trafiktelematiksystem, med en av de ledande tyska mobilradiooperatörerna, två marknadsaktörer som har ett dominerande utgångsläge för tillhandahållande av trafiktelematiktjänster.

- (39) DaimlerChrysler är den i särklass ledande tillverkaren på den tyska lastbilsmarknaden. Varannan av de över 960 000 lastbilar som finns registrerade i Tyskland är en Mercedes-Benz¹³. DaimlerChrysler erbjuder också ett trafiktelematiksystem för lastbilar kallat "Fleetboard" och är enligt egen uppgift en av de ledande leverantörerna av mobilitets- och telematiktjänster¹⁴.
- (40) Telekom är en av de ledande tyska mobilradiooperatörerna. I ett pressmeddelande beskrivs Telekoms medverkan i Toll Collect-konsortiet på följande sätt:

¹² Se fotnot 9, s. 2–32.

¹³ Se fotnot 6, s. 4.

¹⁴ Pressmeddelande för CeBIT 2002.

”Genom samspelet mellan våra koncernpelare T-Mobile, T-Online, T-Com och T-systems skapar vi förutsättningar för en samlad produktportfölj som knyter ihop våra erfarenheter på området telekommunikation och informationsteknik, så att systemet med lastbilsavgifter kan bli framgångsrikt.”¹⁵

- (41) Nämnda parter har tillsammans med Cofiroute bildat ett konsortium för att lämna anbud på ett system för avgiftsuppbörd, inom ramen för det tilldelningsförfarande som inleddes med det europeiska anbuds förfarandet för lastbilsavgifter i Tyskland.
- (42) Konsortiet har utvecklat ett system som bygger på en onboard-enhet där GPS och GSM integreras och möjliggör inte endast avgiftsuppbörd för statens räkning, utan även olika kommersiella tillämpningar¹⁶. Den ”telematiklösning” konsortiet föreslog var dock inte föreskriven i Tysklands anbudsinfördran. Snarare grundades tilldelningen på en funktionell prestationsbeskrivning som bygger på en öppen teknik. Den funktionella beskrivningen av avgiftssystemet gick ut på att förutom en manuell avgiftsuppbörd skulle också en automatisk avgiftsuppbörd inuti nyttofordonen erbjudas. Därigenom stod det anbudsgivarna fritt att föreslå vilken teknik som skulle användas. Sålunda innebar det förslag som lades fram av AGES-konsortiet, bestående av Vodafone och mineraloljebolag, däribland Shell, en ”telematikneutral” lösning för manuell och automatisk avgiftsuppbörd. Det konsortium som består av de anmälade parterna och Cofiroute har därför med det system de utvecklat klart överskridit vad som var föremål för infördran av anbud på avgiftsuppbörd för statens räkning.

1.2 Det finns konkreta planer på att utnyttja den för avgiftsuppbörd kostnadsfritt tillhandahållna onboard-enheten även till trafiktelematik för transport- och logistikföretag.

- (43) Avgiften avser alla lastbilar över 12 tons tillåten totalvikt. Visserligen finns det på grund av det dubbla systemet för avgiftsuppbörd ingen skyldighet att installera någon onboard-enhet i alla lastbilar. Av praktiska skäl kommer dock en sådan installation att ske i flertalet lastbilar som regelbundet använder de tyska förbundsmotorvägarna. Detta gäller särskilt då onboard-enheten tillhandahålls kostnadsfritt.
- (44) Genom det system Toll Collect skall inrätta skapas en plattform som DaimlerChrysler Services kommer att använda för kommersiella telematiksystem för transport och logistik. På denna punkt har DaimlerChrysler Services i ett pressmeddelande med anledning av den internationella bilutställningen (”IAA”) Nyttfordon¹⁷ följande ståndpunkt:

¹⁵ Se fotnot 6, s. 1.

¹⁶ I detta sammanhang säger man i ett gemensamt pressmeddelande från DaimlerChrysler Services, Telekom och Cofiroute *”Framförallt har vi emellertid deltagit i anbuds förfarandet eftersom vårt system som det enda i speditionsnäringsen har en potential för klart effektivare arbete”, sade dr Mangold. ”DaimlerChrysler stärker därmed sin ställning som partner inom transportnäringsen”, se fotnot 6, s. 1.*

¹⁷ ”DaimlerChrysler Services visar upp innovativa mobilitets- och telematik tjänster på IAA Nyttfordon”, pressmeddelande av den 10 september 2002, s. 2 och 3.

*”DaimlerChrysler Services Mobility Management GmbH utvecklar under projektnamnet Truckmatix ett stort urval telematiktjänster för speditörer, åkerier och användare. Dessa tjänster kan erbjudas med stöd av maskinvaran för Toll Collect - så snart förbundsregeringen har skapat de rättsliga förutsättningarna. De syftar till att optimera affärstransaktioner på det avgiftspliktiga transportområdet och skapa förutsättningar för en ännu effektivare utformning av affärsprocesserna och ett bättre kapacitetsutnyttjande. Truckmatix har på användarsidan - via dator och Internet - en enkel kundportal. [...]”**

Truckmatix-tjänster skall erbjudas i moduler som Compact- och Comfort-tjänster, som kunderna kan utforma efter behov. Det breda urvalet av tjänster, som på grund av en enkel systeminfrastruktur utan ytterligare investeringar i maskinvara kan finansieras för alla företag, sträcker sig från navigations- och förartjänster till positionsbestämning av enskilda lastbilar, förmedling eller ändring av uppdrag, lägesrapportering från förare och åkare, lokalisering av lastbilar som råkat ut för driftsstörning eller stulits”.

- (45) I en reklamskrift från DaimlerChrysler Services Mobility Management GmbH - *Telematik för alle: Truckmatix* - förklaras att Toll Collects globalt användbara elektroniska avgiftssystem nu till rimlig kostnad också öppnar en inkörsport till telematik för små och medelstora företag. I detta sammanhang sägs också följande:

”Fordonsutrustningen för elektronisk avgiftsuppbörd (lastbilsavgifter) skapar en enkel, enhetlig telematikplattform. [...]” Truckmatix är en perfekt komplettering av Toll Collect-systemet: Med fordonsapparaten för avgiftsregistrering kan man använda tjänsterna ”Basic” och ”Disposition”. Därmed har företagen i alla sina fordon tillgång till ett enhetligt system som är kompatibelt med andra speditionstillämpningar. En ny standard, som transportföretaget och dess kunder direkt kan dra nytta av.”¹⁸*

- (46) DaimlerChrysler Services har [...]”* användning av Toll Collect-systemet.

1.3 Man kan utgå från att Tyskland kommer att ge parterna det tillstånd som krävs enligt driftsavtalet för att tillhandahålla trafiktelematik i form av så kallade mervärdetjänster.

- (47) Mervärdetjänster ingick inte i anbudet på systemet för avgiftsuppbörd. Enligt driftsavtalet kan dock ytterligare tjänster erbjudas efter vederbörligt tillstånd från förbundsregeringen. Tyskland antydde dock i informationsbroschyren av den 17 december 1999 om anbudsomgången för lastbilsavgifterna att det kunde finnas intresse för att utnyttja systemet för avgiftsuppbörd till mervärdetjänster och förtydligade: ”Uppdragsgivaren överväger att medge att telematiktjänster och andra tjänster till tredje part (”mervärdetjänster”) integreras i avgiftssystemet. Uppdragsgivaren förbehåller sig rätt att senare avgöra om sådana tjänster skall tillåtas.”
- (48) På grundval av de offentliga meddelanden från DaimlerChrysler Services som anförts i skälen (44) och (45) måste man utgå från att parterna bestämt räknar med att förutom för

¹⁸ DaimlerChrysler Services Mobility Management, *Telematik för alle: Truckmatix*.

avgiftsregistrering även kunna använda Toll Collect-plattformen för att tillhandahålla mervärdetjänster. I en intervju med Michael Rummel, verkställande direktör i DaimlerChrysler Services Mobility Management, sägs följande om huruvida och på vilka villkor mervärdetjänster får erbjudas: *”Mervärdetjänsterna reglerades inte i anbudet på avgiftsuppbörd. Det innebär dock inte att det är förbjudet att utveckla tjänster som bygger på onboard-enheten. Vi arbetar hårt på att i god tid innan avgiften införs nå en uppgörelse med staten [...]”*¹⁹

- (49) Det är allmänt känt att telematiktjänster medverkar till att lindra flaskhalsar i trafiknätet och därmed optimerar belastningen på trafiklederna. Detta gynnar inte endast transportnäringen, utan kan också bidra till att avlasta miljön. Inrättandet av en bred plattform för att ta fram ytterligare trafiktelematiktjänster måste därför från såväl trafikinfrastruktur- som miljösynskäl anses vara av allmänt intresse och bör därmed eftersträvas. Man kan utgå från att förbundsregeringen inte har några principiella invändningar mot ett utifrån allmänintresset angeläget tillstånd till mervärdetjänster via Toll Collect-infrastrukturen, i varje fall om avgiftsregistreringen visar sig fungera smidigt i praktiken.
- (50) Man kan därför vänta sig att parterna får det tillstånd som krävs enligt driftsavtalet för att erbjuda trafiktelematik i form av så kallade mervärdetjänster.

1.4 Kostnadsfritt tillhandahållande av onboard-enheten genom Toll Collect kommer att leda till att det skapas en marknadsdominerande plattform för trafiktelematik för transport- och logistikföretag i Tyskland.

- (51) Att telematikkompatibla onboard-enheter kostnadsfritt erbjuds de avgiftsskyldiga leder till att det övervägande antalet lastbilar som förses med en onboard-enhet från Toll Collect även kommer att använda den för trafiktelematiktjänster. Installation av en andra onboard-enhet för användning av trafiktelematiktjänster från konkurrerande leverantörer är förenat med kostnader och verkar i detta läge inte ekonomiskt meningsfullt från speditorsnäringens synpunkt.
- (52) Enligt DaimlerChryslers bedömning ligger antalet avgiftspliktiga lastbilar mellan [...] miljoner, varav utländska mellan [...]*. Antalet avgiftspliktiga fordonskilometer är [...] miljarder per år, varav utländska fordon svarar för [...] %²⁰.
- (53) Som nämns i skäl (43) finns det inget tvång att installera en onboard-enhet, men det kan av praktiska skäl förväntas att såväl tyska som utländska åkerier i stor omfattning kommer att skaffa den kostnadsfria onboard-enheten. De anmälade parterna utgår själva från att onboard-enheter för registrering av avgiftsdata kommer att installeras i 70–80 % av lastbilarna i Tyskland²¹. Dessutom kan det förväntas att onboard-enheten kommer att användas av utländska lastbilar som ofta kör i Tyskland. Enligt anbudsunderlaget kommer som anges i skäl (17) under

¹⁹ VerkehrsRundschau 46/2002, s. 17.

²⁰ DaimlerChrysler: Registreringssystem för lastbilsavgift, 2 december 2002, s. 6.

²¹ Se fotnot 6, s. 1.

avgiftssystemets första verksamhetsår [...] onboard-enheter att installeras, och antalet installerade onboard-enheter skall fram till det sista verksamhetsåret öka till [...]*

- (54) Samtidigt kan man förvänta att en helt övervägande andel av de lastbilar som är försedda med en onboard-enhet för telematik inte kommer att installera ytterligare en telematikterminal i fordonet. Kommissionens marknadsundersökning har visat att enbart genom DaimlerChryslers tillkännagivande att telematiktjänster baserade på Toll Collect-systemet i framtiden kommer att kunna utnyttjas utan ytterligare maskinvarukostnader så har marknads efterfrågan på telematiklösningar minskat starkt. Åkeriernas ringa intresse för att lägga ner ytterligare kostnader på maskinvara förklaras av de små marginaler transportföretag i Tyskland och Europa arbetar med. I en studie bedöms kostnaderna för telematiksystem som oöverkomliga med hänsyn till de små marginaler många åkerier har, särskilt små, regionala företag²². Om åkerier med Toll Collect-systemet som bas kan utnyttja telematiktjänster utan ytterligare utrustningskostnader, kan deras vilja att betala för telematikterminaler väntas minska ytterligare.
- (55) Jämfört med det antal Toll Collect onboard-enheter som skall installeras är det antal telematikterminaler som i nuläget monteras i lastbilar relativt litet. Enligt marknads beräkningar finns det i tyska lastbilar för närvarande cirka 23 000-25 000 telematikterminaler installerade som genom tvåvägskommunikation mellan lastbilen och centralen, som också Toll Collect-systemet har, är utrustade för tillhandahållande av telematiktjänster.
- (56) Man kan alltså utgå från att Toll Collect-systemet kommer att omfatta nästan samtliga tunga lastbilar i Tyskland. Då transportföretagens intresse av att utöver Toll Collect-systemet installera ytterligare en telematikterminal i en lastbil kan bedömas bli mycket svagt, kan det förväntas att Toll Collect-systemet kommer att utvecklas till den dominerande plattformen för trafiktelematik för transport- och logistikföretag i Tyskland.

2. Begränsning av den framtida marknaden för trafiktelematiksystem för transport- och logistikföretag

- (57) Skapandet av en marknadsdominerande plattform för trafiktelematik för transport- och logistikföretag har olika effekter på tjänste- och utrustningssidan.

2.1 Tredje part som levererar trafiktelematiktjänster blir beroende av tillgång till Toll Collect-plattformen.

- (58) Leverantörer av trafiktelematiktjänster för transport- och logistikföretag blir i hög grad beroende av att utnyttja Toll Collects onboard-enhet genom att en dominerande plattform skapas för framtida trafiktelematiktjänster i Tyskland. Toll Collect-systemet är ett slutet, immaterialrättsligt skyddat system som inte medger användning genom tredje part, och till vilket det samägda företaget och de anmälade parterna har upphovsrätt. Detta kan anses vara rimligt när det gäller avgiftsuppbörden, då tredje part inte behöver ha tillgång till systemet, och avgiftsuppbörden måste skyddas mot manipulationer.

²² Se fotnot 9, s. 2–25.

(59) För tillhandahållandet av trafiktelematiktjänster är situationen en annan. Som förklarats ovan måste man utgå från att Toll Collect kommer att bli den dominerande plattformen för trafiktelematiksystem för logistik- och speditiönsföretag i Tyskland. Leverantörer av trafiktelematiktjänster för transport- och logistikföretag i Tyskland kommer därför i framtiden att i hög grad bli beroende av Toll Collect-plattformen. Med utformningen av Toll Collect som ett slutet, immaterialrättsligt skyddat system kan DaimlerChrysler via det samägda företaget kontrollera tillgången till den framtida marknaden för trafiktelematiksystem för logistik- och speditiönsföretag. DaimlerChrysler kan därmed erbjuda sina egna trafiktelematiktjänster via plattformen och samtidigt bestämma vilka direkta konkurrenter som kommer att agera på marknaden för trafiktelematiksystem för logistik- och speditiönsföretag och villkoren för detta. En sådan strategi verkar så mycket mera sannolik som en enorm tillväxt väntas under de närmaste åren på marknaden för trafiktelematiksystem för logistik- och speditiönsföretag²³. DaimlerChrysler [kan]* via det samägda företaget också få kontroll över den trafikinformation Toll Collect-systemet genererar och bygga sina egna trafiktelematiktjänster på den.

2.2 Toll Collect-plattformen kommer att leda till utslagning av befintliga leverantörer av telematiksystem på marknaden.

(60) Marknaden för trafiktelematiksystem för transport- och logistikföretag är mycket ung och befinner sig ännu i början av sin utveckling. Som beskrivs i skälen (30) och (31) finns det på området därför ett flertal olika leverantörer med mycket olika trafiktelematiksystem, maskinvaror, program och tjänster. Ingen av dessa leverantörer har hittills lyckats att med sina telematikterminaler nå en marknadsställning som skulle kunna lämpa sig för att bli en standardlösning på maskinvarusidan.

(61) Toll Collects onboard-enhet däremot kommer, som DaimlerChrysler Services anger (se skäl (44)), att ifråga om såväl program som maskinvara kunna motsvara alla krav på affärsområdet telematik utan att några ytterligare tekniska åtgärder behövs. Med hjälp av Toll Collects onboard-enhet är enligt parterna följande mervärdetjänster tekniskt genomförbara: 1) positionsbestämningstjänster, som kan utformas som övervakning av fordonsparken, kartläggning eller områdesövervakning, 2) texttjänster, varvid skriftlig, fördefinierad information kan utbytas mellan leverantören av mervärdetjänster och onboard-enheten.

(62) De trafiktelematiktjänster som kan tillhandahållas via Toll Collects onboard-enhet täcker dock inte alla tjänster som marknads befintliga telematikterminaler kan erbjuda. Tjänsterna utgör dock basfunktioner som också ingår i de system som för närvarande erbjuds på marknaden. Priset på de system som finns på marknaden varierar. Enligt de undersökningar kommissionen genomfört kostar trafiktelematiksystem - maskinvara och program - mellan 1 000 och 2 500 euro per fordon, beroende på utrustning. Därtill kommer månadskostnaderna för utnyttjade tjänster samt kommunikationsavgifter.

²³ Enligt den studie parterna lagt fram om "European Telematics Industry", Commerzbank, 8 maj 2001, s. 3, där marknadspotentialen i Europa fram till 2005 uppskattas till 2 miljarder euro. I den i fotnot 9 nämnda studien av Frost & Sullivan uppskattas marknadspotentialen i Europa år 2009 till cirka 4,7 miljarder euro, s. 2-27 - 2-29.

- (63) Som nämnts i skäl (51) kommer Toll Collects onboard-enhet att tillhandahållas kostnadsfritt. Därför kan åkerier, vars lastbilar Toll Collect redan försett med en onboard-enhet, inte förväntas skaffa någon ytterligare telematikterminal för att utnyttja ytterligare utbud av trafiktelematik från konkurrerande systemleverantörer utöver Toll Collects onboard-enhet.
- (64) Beträffande anskaffning av trafiktelematiksystem och motsvarande investeringar har kommissionens undersökningar visat att åkerierna föredrar att avvakta den kostnadsfria Toll Collect-lösningen. Detta har redan före införandet av Toll Collects onboard-enhet lett till att de leverantörer av trafiktelematiksystem som finns på marknaden har stora svårigheter att skaffa nya kunder till sina lösningar, varigenom deras ekonomiska existens står på spel. Man kan utgå från att denna trend kommer att förstärkas ytterligare när tjänster för trafiktelematik faktiskt kommer att kunna utnyttjas via Toll Collects onboard-enhet.
- (65) Utestängningen av andra tjänste- och systemleverantörer kommer att skärpas ytterligare om Toll Collects onboard-enhet får fler funktioner i en andra generation. I en artikel i *VerkehrsRundschau* sägs om en planerad andra generation: "*Rummel* (Michael Rummel, verkställande direktör i DaimlerChrysler Services Mobility Management, förf. anm.) *meddelar att nästa generations inbyggnadsutrustning kommer redan 2004: I onboard-enhet II förenas många mervärdetjänster i en apparat, och avgiftsredovisning är då endast en av många funktioner. Mottot för detta har redan skapats: 'Mer än avgift'*".²⁴ Efter en sådan utvidgning av Toll Collects onboard-enhets funktioner blir det ännu svårare för alternativa leverantörer av trafiktelematiksystem att förmå kunderna att köpa ett annat system.

E. Slutsatser av den konkurrensrättsliga bedömningen

- (66) Kommissionen drar därför slutsatsen att koncentrationen genom det samägda företaget Toll Collect kommer att ge DaimlerChrysler en dominerande ställning på marknaden för trafiktelematiksystem för transport- och logistikföretag i Tyskland, vilket i hög grad hindrar en effektiv konkurrens på en viktig del av den gemensamma marknaden.

V. FÖRSÄKRINGAR FRÅN DAIMLER CHRYSLER, DEUTSCHE TELEKOM OCH COFIROUTE

- (67) För att undanröja kommissionens tvivel när det gäller marknaden för telematiksystem och telematik tjänster för transport- och logistikföretag i Tyskland har DaimlerChrysler Services, Deutsche Telekom och Cofiroute lagt fram följande försäkringar av den 3 april 2003, vars fullständiga lydelse finns i bilagan till detta beslut.
- (68) Daimler Chrysler Services, Deutsche Telekom och Cofiroute åtar sig följande:

- De skall inrätta en central Telematics Gateway, via vilken leverantörer av mervärdetjänster får tillgång till Toll Collect onboard-enheternas basfunktioner och basdata. Telematics Gateway skall drivas av ett oberoende bolag, som kommer att börja tillhandahålla mervärdetjänster först då DaimlerChrysler Services, Deutsche Telekom och Cofiroute

²⁴ Se fotnot 18, s. 18.

tillsammans har mindre än 50 % av röstetalet vid Telematics Gateway Gesellschafts bolagsstämma, eller det på annat sätt kan garanteras att de tre bolagen tillsammans inte kan utöva något dominerande inflytande över Telematics Gateway Gesellschaft.

- De skall utveckla ett GPS-gränssnitt för onboard-enheterna, via vilket utomstående leverantörer av mervärdetjänster kan utnyttja onboard-enheternas GPS-funktioner (inklusive första generationens utrustning).
- De skall utveckla en modul som innehåller delar av maskinvara och program för avgiftsuppbörden, så att tredje part kan utveckla och producera utrustning som tillsammans med modul för avgiftsuppbörd kan få avgiftsfunktionalitet, följa anpassningar av tredje parts utrustning och ge nödvändiga tillstånd till användning av tredje parts utrustning.
- De skall möjliggöra användning av Toll Collect-systemets onboard-enheter först när kommissionen gett tillstånd till detta, som meddelas först sedan parterna har infört ett fungerande gränssnitt för onboard-enhetens GPS-funktion, så att berörd tredje part kan utveckla egen utrustning som får avgiftsfunktionalitet tillsammans med den avgiftsmodul parterna utvecklat.

VI. KONKURRENSRÄTTSLIG BEDÖMNING AV DEN ANMÄLDA KONCENTRATIONEN MED HÄNSYN TILL FÖRSÄKRINGARNA

- (69) Ovan angivna försäkringar är enligt kommissionens uppfattning tillräckliga för att i rimlig mån undanröja anförda tvivel rörande konkurrensen.
- (70) Genom parternas åtagande att utveckla en avgiftsmodul för tredje parts utrustning, att följa anpassning och utveckling av tredje parts utrustning till avgiftsmodulen och att ge nödvändiga tillstånd att använda utrustningen kan tredje part framställa egen telematikutrustning och förse denna med en avgiftsfunktion. Startpunkt för utvecklingen är parternas besked att ett gränssnitt utvecklats. I förhållande till det definierade gränssnittet driver parterna respektive det samägda företaget utvecklingen av avgiftsmodulen parallellt med att tredje part tar fram utrustning. Tredje parts utveckling av utrustning och dennas anpassning till den avgiftsmodul parterna utvecklar parallellt säkerställs genom att utvecklingsstegen de olika intressenterna skall följa specificeras och genom en opartisk expertkommittés övervakning. Beträffande kostnaderna har byggnads- och trafikministeriet försäkrat kommissionen att tredje part som levererar telematikutrustning med en avgiftsmodul inte skall behandlas på annat sätt när det gäller kostnaderna än den som ansvarar för lastbilsavgiftssystemet.
- (71) Det kan förväntas att utveckling och tillverkning av sådan tredje parts utrustning som kan få avgiftsfunktionalitet tillsammans med en avgiftsmodul särskilt kommer att utnyttjas av lastbilstillverkare och deras utrustningsproducenter. På denna grund och utifrån resultaten av kommissionens marknadsundersökning kan man utgå från att en sådan möjlighet för tredje part att integrera en avgiftsmodul i sin egen utrustning i hög grad inskränker utvecklingen av Toll Collect som dominerande plattform och Gatekeeper-funktionen på marknaden för telematiksystem för transport- och logistikföretag i Tyskland.
- (72) Dessutom har parterna åtagit sig att öppna Toll Collects onboard-enhet så att tredje part som levererar mervärdetjänster kan utnyttja onboard-enheternas GPS-funktion. Genom att samutnyttja

GPS-funktionen kan tredje part utforma sin egen telematikutrustning utan en sådan funktion och de kostnader detta skulle ha medfört. Kostnadsbesparingen kan enligt kommissionens marknadsundersökning antas vara cirka 150-200 euro per apparat. Trots kravet på att installera ytterligare en terminal i fordonet ger detta tredje part möjlighet att konkurrera med de telematik tjänster som bygger på Toll Collect-systemet. Därför begränsar ett sådant gränssnitt ytterligare Toll Collects förväntade dominans som telematikplattform.

- (73) Dessutom kan telematik tjänster erbjudas på Toll Collects onboard-enhet själv. Parterna åtar sig att via en central Telematics Gateway ge leverantörer av mervärdetjänster tillgång till onboard-enheternas basfunktioner och rådata. Denna förmedlingsnod (gateway) drivs av Telematics Gateway Gesellschaft, som är öppet för andra delägare och tas i drift först när DaimlerChrysler, Deutsche Telekom och Cofiroute (tillsammans) inte längre kontrollerar detta bolag. Leverantörer av telematik tjänster diskrimineras varken tekniskt, kommersiellt eller på annat sätt gentemot delägarna när det gäller tillgången till denna förmedlingsnod. Samtidigt åtar sig parterna att endast via Telematics Gateway använda Toll Collect-systemet för tillhandahållandet av mervärdetjänster. Telematics Gateway Gesellschaft kommer utöver bolagsstämma och bolagsledning att ha en rådgivande kommitté som skall vara ett pluralistiskt organ med företrädare för företagsföreningar inom telematikindustrin. Den rådgivande kommitténs uppgift är förutom att fatta beslut över besvär från leverantörer av mervärdetjänster även att kontrollera bolagsledningens beslut om tillgångsvillkor, tekniska standarder och bolagets affärsvillkor.
- (74) I den mån telematik tjänster erbjuds via Toll Collects onboard-enheter är därför den centrala tjänstenoden, via vilken dessa tjänster tillhandahålls, partsneutral. Dels får mervärdetjänstleverantörer icke-diskriminerande tillgång till Telematics Gateway, oberoende av om de är delägare i Gateway Gesellschaft eller ej. Dels kontrolleras Gateway Gesellschaft inte av parterna. Bolagets neutrala utformning förstärks genom inrättandet av en pluralistisk rådgivande kommitté som hanterar beslut i frågor som är väsentliga för tillhandahållandet och den framtida utvecklingen av telematik tjänster.
- (75) Verksamheten i Telematics Gateway inskränks av att funktionen avgiftsuppbörd har företräde i Toll Collect-systemet och att parterna har slutit avtal om att garantera avgiftsuppbördens säkerhet. Då detta gäller i lika hög grad för alla berörda, dvs. för parterna, andra delägare och rena leverantörer av telematik tjänster och i viss mån följer av samutnyttjandet av Toll Collects onboard-enheter för tillhandahållande av mervärdetjänster, kan kommissionen godta dessa inskränkningar.
- (76) Ett väsentligt element i parternas försäkringar är att telematik tjänster via onboard-enheten får tillhandahållas först när kommissionen har medgett detta. Kommissionen kommer att medge att telematik tjänster tillhandahålls via Telematics Gateway först när ett fungerande gränssnitt till onboard-enheternas GPS-funktion erbjuds och parterna har gjort det möjligt för berörd tredje part att utveckla egen utrustning som har avgiftsfunktionalitet tillsammans med avgiftsmodul. Denna systematik i försäkringarna gör att det fram till dess utrustningsgränssnittet och avgiftsmodulen blivit verklighet råder lika konkurrensvillkor för de företag som verkar på marknaden, och att under mellantiden Telematics Gateway inte kan etablera sig som dominerande plattform på marknaden.
- (77) Sammantaget sörjer försäkringarna för att marknaden för telematiksystem för transport- och logistikföretag i Tyskland hålls öppen och att lika konkurrensvillkor erbjuds parterna och tredje parter. Kommissionen har därför dragit slutsatsen att den anmälda koncentrationen med hänsyn till

de försäkringar parterna lämnat inte ger DaimlerChrysler någon dominerande ställning genom det samägda företaget på marknaden för telematiksystem för transport- och logistikföretag i Tyskland.

VII. VILLKOR OCH ÅLÄGGANDEN

- (78) Enligt artikel 8.2 stycke två första satsen i koncentrationsförordningen kan kommissionen förena sitt beslut med villkor och ålägganden för att säkerställa att de berörda företagen fullgör de åtaganden som de har gjort gentemot kommissionen för att göra koncentrationen förenlig med den gemensamma marknaden.
- (79) Åtgärder som förändrar marknadsstrukturen skall underkastas villkor, medan åtgärder som krävs för genomförandet utformas som ålägganden för parterna. Om ett villkor inte uppfylls, är det beslut ogiltigt varigenom kommissionen har förklarat koncentrationen förenlig med den gemensamma marknaden. Bryter parterna mot ett åläggande, kan kommissionen återkalla tillståndsbeslutet i enlighet med artikel 8.5 b i förordningen, och parterna kan också åläggas böter och viten enligt artikel 14.2 a och 15.2 a i denna.²⁵
- (80) I enlighet med denna grundläggande skillnad ställer kommissionen som villkor för sitt beslut att Daimler Chrysler och Deutsche Telekom till alla delar skall fullgöra sina försäkringar att inte tilhandahålla några mervärdetjänster via Toll Collect-systemet utan tillstånd från kommissionen, och att utnyttja Toll Collect-systemet för att tilhandahålla mervärdetjänster endast via Telematics Gateway Gesellschaft. Kommissionen kommer att lämna tillstånd att utnyttja Toll Collect-systemet för tilhandahållande av mervärdetjänster först sedan ett GPS-gränssnitt för onboard-enheten och en avgiftsmodul för integration i tredje parts utrustning utvecklats. Försäkringarna skall förhindra att DaimlerChrysler får en marknadsdominerande ställning på den tyska marknaden för trafiktelematiksystem för transport- och logistikföretag och att en dominerande plattform skapas. Alla övriga delar av försäkringarna, särskilt de som rör bildandet av Telematics Gateway Gesellschaft och utvecklingen av GPS-gränssnittet och avgiftsmodulen, skall däremot bli föremål för ålägganden, då de enbart skall säkerställa att de villkor som nämns ovan fullgörs.

VIII. SLUTSATSER

- (81) Av dessa skäl kan koncentrationen inte anses skapa eller förstärka en dominerande ställning som medför att den effektiva konkurrensen på den gemensamma marknaden eller inom en väsentlig del av denna påtagligt hämmas, förutsatt att Daimler Chrysler Services och Deutsche Telekom helt fullgör sina åtaganden. Med förbehåll för bilagans åtaganden enligt artikel 2.2 och artikel 8.2 i koncentrationsförordningen samt artikel 57 i EES-avtalet till alla delar fullgörs, är koncentrationen därför förenlig med den gemensamma marknaden och EES-avtalet.

²⁵ Se punkt 12 i Tillkännagivande från kommissionen om korrigerande åtgärder som kan godtas enligt rådets förordning (EEG) nr 4064/89 och kommissionens förordning (EG) nr 447/98 (EGT C 68, 2.3.2001, s. 3).

(82) Det här beslutet skall inte påverka det beslut kommissionen skall fatta med avseende på förenligheten med gemenskapsrätten av de tyska bestämmelserna om uppbörd av en avgift för utnyttjande av tyska motorvägar.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den anmälda koncentration, genom vilken Daimler Chrysler Services AG och Deutsche Telekom AG i den mening som avses i artikel 3.1 b i rådets förordning (EEG) nr 4064/89 får gemensam kontroll över företaget Toll Collect GmbH, är förenlig med den gemensamma marknaden och EES-avtalet.

Artikel 2

Artikel 1 gäller på villkor att DaimlerChrysler Services AG och Deutsche Telekom AG till alla delar fullgör försäkringarna enligt punkterna B I och B II 15 i bilagan.

Artikel 3

Detta beslut utfärdas med förpliktelse för Daimler Chrysler Services AG och Deutsche Telekom AG att till alla delar fullgöra övriga försäkringar enligt bilagan.

Artikel 4

Detta beslut riktar sig till

Daimler Chrysler AG
Epplestraße 225
D-70546 Stuttgart

Deutsche Telekom AG
Friedrich-Ebert-Allee 140
D-53113 Bonn

Utfärdat i Bryssel den 30 april 2003

På kommissionens vägnar
Mario MONTI
Ledamot av kommissionen