

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 30. april 2003

om en fusions forenelighed med fællesmarkedet og EØS-aftalen

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

(Kun den tyske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR –

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 57, stk. 2, litra a),

under henvisning til Rådets forordning (EØS) nr. 4064/89 af 21. december 1989 om kontrol med fusioner og virksomhedsovertagelser¹, senest ændret ved forordning (EF) nr. 1310/97², særlig artikel 8, stk. 2,

under henvisning til Kommissionens beslutning af 20. december 2002 om at indlede procedure i denne sag,

efter at have givet de deltagende virksomheder lejlighed til at fremsætte deres bemærkninger til Kommissionens indsigelser,

efter høring af Det Rådgivende Udvalg for Kontrol med Fusioner og Virksomhedsovertagelser³,

under henvisning til endelig rapport fra høringskonsulenten i denne sag⁴, og

ud fra følgende betragtninger:

¹ EFT L 395 af 30.12.1989, s. 1; berigtiget i EFT L 257 af 21.9.1990, s. 13.

² EFT L 180 af 9.7.1997, s. 1.

³ EFT C [...] af [...] 2002, s. [...].

⁴ EFT C [...] af [...] 2002, s. [...].

- (1) Den 11. november 2002 modtog Kommissionen i overensstemmelse med artikel 4 i Rådets forordning (EØS) nr. 4064/89 ("fusionsforordningen") en anmeldelse af en planlagt fusion, hvorved de tyske selskaber DaimlerChrysler Services AG ("DaimlerChrysler Services"), der tilhører DaimlerChrysler-koncernen ("DaimlerChrysler"), og Deutsche Telekom AG ("Telekom") erhverver fælles kontrol, jf. fusionsforordningens artikel 3, stk. 1, litra b), med det nyetablerede joint venture-selskab Toll Collect GmbH ("Toll Collect") ved køb af andele. Foruden de anmeldende parter vil det franske selskab Compagnie Financière et Industrielle des Autoroutes S.A. ("Cofiroute") få en kapitalinteresse på 10%.
- (2) Efter at have gennemgået anmeldelsen konkluderede Kommissionen indledningsvis, at den anmeldte transaktion falder ind under fusionsforordningens anvendelsesområde og rejser alvorlig tvivl med hensyn til sin forenelighed med fællesmarkedet og EØS-aftalen. Den 20. december 2002 besluttede Kommissionen at indlede procedure i denne sag i henhold til fusionsforordningens artikel 6, stk. 1, litra c), og EØS-aftalens artikel 57. Efter en indgående undersøgelse af sagen er Kommissionen nu nået til den konklusion, at den anmeldte fusion ganske vist skaber en dominerende stilling, som bevirker, at den effektive konkurrence vil blive hæmmet betydeligt inden for en væsentlig del af fællesmarkedet. De tilsagn, som parterne har afgivet, gør det imidlertid muligt at fjerne konkurrenceproblemerne i forbindelse med fusionen.

I. PARTERNE OG TRANSAKTIONEN

A. PARTERNE

- (3) DaimlerChrysler Services er et datterselskab af DaimlerChrysler og driver virksomhed inden for finansielle tjenester og mobility management. Selskabets udbud spænder lige fra finansieringskoncepter i forbindelse med alle DaimlerChrysler-køretøjsmærker til flådestyring i forbindelse med alle køretøjsmærker. DaimlerChrysler er aktiv inden for udvikling, produktion og distribution af biler, lastbiler, busser og dieselmotorer. Endvidere er DaimlerChrysler via kapitalinteresser aktiv inden for luft- og rumfart samt forsvarsindustrien.
- (4) Telekom er et teleselskab, som hovedsagelig driver virksomhed i Europa og USA. Selskabet er direkte eller via tilknyttede selskaber bl.a. aktiv inden for fastnet- og mobiltelefoni og på forretningsområderne internet og systemløsninger.
- (5) Cofiroute står for driften af forskellige franske motorveje. Derudover udvikler og opfører selskabet sammen med sine søsterselskaber Société de Construction des Autoroutes du Sud et de l'Ouest veje for offentlige ordregivere. Endvidere rådgiver Cofiroute virksomheder i forskellige lande uden for Frankrig i forbindelse med udviklingen og driften af veje.

B. TRANSAKTIONEN

- (6) Den 12. april 2002 trådte den tyske lov om indførelse af strækningsbaserede vejafgifter for brugen af tyske motorveje med tunge erhvervskøretøjer⁵ i kraft. I henhold hertil vil lastbiler

⁵ Bundesgesetzblatt I, nr. 23, s. 1234.

over 12 tons fremover skulle betale en strækningsbaseret vejafgift ("lastbilafgift") for at benytte de fleste tyske motorveje.

- (7) Lastbilafgiftprojektet, dvs. etableringen og driften af et system til opkrævning af lastbilafgiften på tyske motorveje på vegne af Forbundsrepublikken Tyskland, var omfattet af et offentligt udbud fra Forbundsrepublikken Tysklands side, repræsenteret ved Forbundsministeriet for Transport, Anlægsarbejder og Boligspørgsmål. Konsortiet bestående af DaimlerChrysler Services, Telekom og Cofiroute fik tildelt kontrakten.
- (8) DaimlerChrysler Services, Telekom og Cofiroute påtænker at etablere et joint venture-selskab ved navn Toll Collect. Toll Collect skal etablere og drive systemet til opkrævning af lastbilafgiften på vegne af Forbundsrepublikken Tyskland.

II. FUSION

- (9) DaimlerChrysler Services og Telekom skal hver især eje 45% og Cofiroute 10% af andelene i Toll Collect. [...]*
- (10) [...] I betragtning af denne ordning er de anmeldende parter af den opfattelse, at det ikke kan antages, at Cofiroute får del i kontrollen. Denne opfattelse deles af Kommissionen i betragtning af de særlige økonomiske omstændigheder i forbindelse med den aftalte ordning i den foreliggende fusion.
- (11) Toll Collect vil på et varigt grundlag varetage en selvstændig erhvervsvirksomheds samtlige funktioner. Toll Collect råder over tilstrækkelige finansielle ressourcer, eget personale, eget teknisk udstyr og egen ledelse, således at selskabet kan optræde selvstændigt på markedet og ledes adskilt fra moderselskaberne.
- (12) Den omstændighed, at det af aftalen om opkrævning af vejafgifter for tunge lastbilers brug af motorveje og etableringen og driften af et system til opkrævning af motorvejsafgifter for tunge lastbiler af 25. juni 2002 ("driftsaftale") med Forbundsrepublikken Tyskland fremgår, at denne udløber efter tolv år og kun tre gange kan forlænges med ét år, er ikke til hinder for, at det kan konkluderes, at joint venture-selskabet er oprettet på et varigt grundlag. Først og fremmest er varigheden af Toll Collect ikke tidsmæssigt begrænset i henhold til § 3 i vedtægterne. Derudover er en periode på tolv år en frist, som er tilstrækkelig lang til, at de anmeldende selskabers struktur kan ændres varigt.
- (13) Transaktionen er således en fusion som omhandlet i fusionsforordningens artikel 3, stk. 1, litra b).

III. FÆLLESSKABSDIMENSION

- (14) De deltagende virksomheders samlede omsætning på verdensplan overstiger 5 mia. EUR. DaimlerChrysler og Telekom har hver især en samlet omsætning i Fællesskabet på over 250

* Dele af denne tekst blev udeladt for at sikre, at ingen fortrolige oplysninger offentliggøres; de pågældende dele er omgivet af skarpe parenteser og angivet med en asterisk.

mio. EUR. Kun Telekom havde over to tredjedele af sin samlede omsætning på fællesskabsplan i én og samme medlemsstat, dvs. i Tyskland. Den anmeldte fusion er derfor af fællesskabsdimension, men udgør ikke en samarbejdssag efter EØS-aftalen.

IV. VURDERING PÅ GRUNDLAG AF FUSIONSFORORDNINGENS ARTIKEL 2

A. Toll Collect-systemet

- (15) Fra sommeren 2003 skal alle lastbiler med en tilladt totalvægt på 12 tons eller derover ved brugen af tyske motorveje betale en strækningsbaseret vejafgift ("lastbilafgift"). Opkrævningen af vejafgiften skal ske uden indgreb i trafikafviklingen og derfor i første række automatisk.
- (16) Ifølge det system, som Toll Collect skal etablere, skal der i lastbiler installeres en såkaldt on-board-unit (OBU), som er forsynet med en GPS-modtager (Global Positioning System) og en GSM-sender. GPS-modtageren registrerer lastbilens aktuelle position og sender disse data til OBU'en. Dataudvekslingen mellem OBU'en og en central for applikationstjenester sker via GSM-senderen, [...]*. Den nævnte central behandler dataene, dvs. på grundlag af lastbilens registrerede position og den valgte strækning beregnes den vejafgift, der skal betales, og faktureres ejeren eller indehaveren af køretøjet.
- (17) I vejafgiftssystemets etableringsfase skal der i henhold til udbudsmaterialet forud for indførelsen af lastbilafgiften indledningsvis stilles [...]* OBU'er til rådighed. Dette antal skal i vejafgiftssystemets første driftsår forhøjes til [...]* og i sidste driftsår til [...]*. OBU'erne stilles gratis til rådighed for transportvirksomhederne mod en sikkerhedsstillelse i form af et vejafgiftstilgodehavende. Dette modregnes i de kørte kilometer. Omkostningerne ved monteringen af OBU'en afholdes af ejeren eller indehaveren af køretøjet.
- (18) Foruden den automatiske opkrævning af vejafgiften skal der også tilbydes et system for manuel booking. I denne forbindelse vil der på internettet eller i automater på tankstationer eller ved motorvejestilkørsler kunne købes bookingkvitteringer. Chaufføren skal på forhånd fastlægge sin rute og også overholde den under kørslen. Under disse omstændigheder er det ikke nødvendigt at have en OBU installeret i køretøjet.

B. Relevant produktmarked

- (19) De anmeldende parter har anført, at joint venture-selskabet i forbindelse med opkrævningen af vejafgiften udøver offentlig myndighed og dermed ikke konkurrerer med private udbydere, hvorfor der ikke er mulighed for konkurrence, og intet marked er berørt.
- (20) Den OBU, der er udviklet inden for Toll Collect-konsortiet, er forsynet med et GPS- og et GSM-modul og kan derfor principielt registrere og stille data til rådighed for telematiktjenester. I den henseende er der mulighed for på grundlag af det udstyr, der er installeret med henblik på opkrævningen af vejafgiften, at tilbyde telematiktjenester som tillægstjenester til transportsektoren. Med hensyn til omfanget af de telematiktjenester, der er mulige via OBU'en

fra Toll Collect, hedder det i en fælles pressemeddelelse fra DaimlerChrysler Services, Telekom og Cofiroute⁶:

"Således kan der eksempelvis tilbydes følgende telematiktjenester i moduler, som kunden kan sammensætte på grundlag af egne behov:

- *præcis positionsbestemmelse af bestemte lastbiler på en skærm i speditionen*
- *fremsendelse af nye ordrer eller af ordreændringer*
- *statusrapporter fra chaufføren til vognmanden*
- *lokalisering af en efterladt eller stjålet lastbil*
- *navigations- og chaufførtjenester."*

(21) De anmeldende parter har allerede meddelt offentligt, at de ønsker at udbyde telematiktjenester via dette system⁷:

"De telematiktjenester, som vi kan tilbyde i forbindelse med Toll Collect, mindsker flaskehalsene i vejnettet og optimerer udnyttelsen af vejene", erklærer Dr. Klaus Mangold.⁸ Dette kan markant bidrage til effektivitet og omkostningsbesparelser for transportsektoren. Derudover yder systemet et betydeligt bidrag til at aflaste miljøet."

(22) På grundlag af det, de anmeldende parter har meddelt offentligt, antager Kommissionen derfor, at det system, som Toll Collect skal etablere og drive, vil have virkninger inden for udviklingen, produktionen og distributionen af trafiktelematiksystemer.

(23) Trafiktelematik tager sigte på gennem dataudveksling mellem en tjenesteudbyder og motorkøretøjer at forbedre informationen og kommunikationen i trafikken, men også styringsprocesserne i trafikken. Som transmissionskanaler anvendes både mobilnet og satellitbaserede kommunikationssystemer.

(24) På grundlag af de undersøgelser, som Kommissionen har foretaget, kan trafiktelematik opdeles yderligere i trafiktelematik til transport- og logistikvirksomheder samt trafiktelematik til privatkunder. Herfor taler bl.a. de forskellige krav, der stilles inden for de førstnævnte grupper. Mens transport- og logistikvirksomheder lægger vægt på tjenester, som giver mulighed for kontrol og optimering af bestillingsprocesser (f.eks. lokalisering af køretøjerne), omkostningsoptimering (navnlig med hensyn til brændstofforbruget) samt transmission af nyhedsinformation, er bilbrugerens efterspørgsel i det væsentlige begrænset til trafik- og

⁶ "Wir sind die Partner der Transportwirtschaft", pressemeddelelse af 20. september 2002, s. 3.

⁷ Se fodnote 6.

⁸ Administrerede direktør for DaimlerChrysler Services AG, forfatterens anmærkning.

sikkerhedsmæssige tjenester (f.eks. ruteplanlægning, alarmering, information om kødannelser osv.) samt underholdning.

- (25) Derudover svarer denne opdeling også til de forskellige krav til udbydere af trafiktelematiksystemer. For bilbrugere er hardware såvel som software konstrueret til, at de kan få de ovenfor nævnte oplysninger direkte fra en central, mens de ønskede tjenester for lastbilbrugeren ikke kun kræver en anden software og hardware, men også flådeoperatørens aktive integration i informationsudvekslingen. Denne er systemudbyderens aftalepartner, den egentlige bruger af systemet og modtager af de informationer, der generes i den enkelte lastbil. I modsætning hertil er aftalepartneren i forbindelse med personbiler ejeren eller indehaveren af bilen, som samtidig også gør brug af de informationstjenester, som systemudbyderen stiller til rådighed.
- (26) Viften af produkter og tjenester inden for trafiktelematik til transport- og logistikvirksomheder omfatter hardware, software og tjenester.
- (27) Hardwaren består af terminaler i køretøjerne (mobile telematikterminaler). Disses væsentligste opgaver er at indsamle positions- eller tilstandsdata for køretøjet via GPS-modtager og sende disse data via mobilnet eller satellit til et kontrolcenter. På kontrolcenteret indsamles, analyseres og bearbejdes dataene for brugeren (flådeoperatøren).
- (28) De mobile telematikterminaler er forsynet med software, som muliggør lokalisering og kommunikation. Derved sættes flådeoperatøren i stand til at følge sine flåder. Samtidig kan der modtages data fra eller sendes data til chaufføren.
- (29) Via de mobile telematikterminaler kan der stilles en række tjenester til rådighed. Mulige tjenester findes inden for flådestyring (analyse af køretøjernes anvendelse, styring af vognparken), trafikstyring (aktuel trafikinformation og dynamisk rutevejledning), sikkerhed (alarmering og vejhjælp) samt "infotainment" (rejse- og ruteplanlægning, vejr, nyhedsinformation).
- (30) De udbydere af trafiktelematik til transport- og logistikvirksomheder, der for øjeblikket findes på markedet, er for en stor dels vedkommende "udbydere med et komplet sortiment", dvs. udbydere af hard- og software og samtidig udbydere af trafiktelematik-tjenester. Der er på den ene side tale om lastbilproducenter, som dels selv tilbyder et "komplet sortiment", dels samarbejder med andre specialiserede udbydere (f.eks. hvor lastbilproducenten stiller hard- og software til rådighed, mens tjenesterne leveres af en specialiseret virksomhed for at kunne tilbyde et overbevisende udbud inden for flere mærker). Foruden DaimlerChrysler Services med produktet Fleetboard er der tale om f.eks. MAN med systemet MAN Telematics (i samarbejde med gedas), Volvo med systemet Dynafleet og Scania med systemet FAS. På den anden side findes der mange mindre virksomheder, som leverer både hard- og software og også tilbyder tjenester, f.eks. Socratec, Minor Planet, protime og datafactory. Ifølge Kommissionens markedsundersøgelse opnår disse virksomheder for øjeblikket ca. 80% af deres omsætning inden for salg af hard- og software, mens leveringen af tjenester udgør ca. 20% af deres omsætning. Foruden disse udbydere med et komplet sortiment findes der allerede i dag rene tjenesteudbydere, f.eks. ADAC, som tilbyder vejhjælp og alarmtjenester, og rene hardwareudbydere, som producerer terminaler (inkl. en standardsoftware). Blandt hardwareudbydere kan foruden en mindre producent som EPSa også henregnes Bosch og Siemens VDO, idet sidstnævnte samtidig tilbyder tjenester.

- (31) Den nødvendige dataoverførsel foregår i forbindelse med hovedparten af telematikløsningerne via et GSM-net, hvorfor disse nødvendigvis er baseret på tjenester fra mobilnetudbydere som T-Mobile eller Vodafone. Desuden findes der telematiksystemer, hvor der tilbydes et komplet sortiment på grundlag af satellitkommunikation, og som ikke behøver et mobilnet, f.eks. systemet fra Qualcomm.
- (32) Ved afgrænsningen af markedet skal det tages i betragtning, at der i forbindelse med trafiktelematik til transport- og logistikvirksomheder er tale om et marked, der er under opbygning, og som vil ændre sig stærkt i de kommende år. Ifølge en undersøgelse vil omsætningen i dette segment udvikle sig fra 160 mio. EUR i 2001 til ca. 4,7 mia. EUR i 2009 (i Europa som helhed)⁹. Denne udvidelse af markedet kan føre til, at de virksomheder, der opererer på markedet, specialiserer sig i at producere hardware eller udbyde tjenester. Da udbydere med et komplet sortiment imidlertid dominerer markedet for øjeblikket, må det antages, at der findes et særskilt relevant marked for trafiktelematiksystemer, herunder hardware, software og tjenester, til transport- og logistikvirksomheder. Dette omfatter set ud fra kundernes (flådeoperatørernes) synspunkt både udbydere med et komplet sortiment, terminaludbydere og tjenesteudbydere.

C. Relevant geografisk marked

- (33) Ved afgrænsningen af det relevante geografiske marked skal det først og fremmest tages i betragtning, at der ikke findes en fælles europæisk telematikstandard. Det telematikudstyr, der installeres i køretøjet, er for størstedelens vedkommende ejendomsretligt beskyttede systemer, hvor brugeren kun kan udnytte tjenester, der udbydes af den pågældende operatør af telematiksystemet eller af virksomheder, som er godkendt af den pågældende operatør - for det meste som "partnere". Markedsundersøgelsen har vist, at telematikterminaler, som er tilgængelige for forskellige operatører, på nuværende tidspunkt kun udgør en lille del af markedet. Kommissionens markedsundersøgelse har også vist, at markedet for telematik til transport- og logistikvirksomheder som følge heraf må betragtes som meget opsplittet, og at mange af de virksomheder, der opererer på dette marked i Tyskland, også kun er aktive i Tyskland. Dette bekræftes i en aktuel undersøgelse, hvori det hedder, at "the number of suppliers in the retrofit market is diverse both across countries and within them, in other words it is highly fragmented"¹⁰. I den henseende antages det i denne undersøgelse, at de eftermonterede telematiksystemer udgør over 90% af alle systemer, der blev solgt i Europa i 2001¹¹.
- (34) Noget anderledes end i forbindelse med de hovedsagelig mellemstore virksomheder, som tilbyder telematiksystemer til eftermontering, er situationen med hensyn til lastbilproducenterne som leverandører af originalt telematikudstyr og en virksomhed som Qualcomm, der på

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

¹⁰ Se fodnote 9, 2002, s. 3-17.

¹¹ Se fodnote 9, s. 3-9 og 3-12, med 105 000 eftermonterede systemer i forhold til ca. 8 000 systemer, som er solgt af lastbilproducenterne.

verdensplan tilbyder et satellitbaseret telematiksystem. Disse virksomheder tilbyder ganske vist i princippet standardiserede telematikplatforme for hele Europa. Dog adskiller deres produkter til de forskellige medlemsstater sig også på væsentlige punkter. Qualcomm har i de forskellige lande indgået forskellige partnerskaber med hard- og softwareproducenter med henblik på at tilpasse sit flådestyringsprodukt til de særlige nationale forhold. Af samme grund har Scania's nationale importselskaber for Tyskland og Nederlandene indgået et partnerskab med tjenesteudbyderen gedas, et datterselskab af Volkswagen, som dog er begrænset til de to nævnte lande. DaimlerChryslers udbud i Det Forenede Kongerige er navnlig baseret på virksomheden VeMIS, som blev erhvervet i 2000, mens Fleetboard hovedsagelig gør sig gældende i Tyskland. Ifølge Kommissionens markedsundersøgelse adskiller de nationale krav sig væsentligt, for så vidt telematiksystemerne skal tilpasses de speditjonsprogrammer, som afvikler fragtekspedition, fragtafregning og transportplanlægning. Da disse programmer leveres af en lang række forskellige softwarehuse og er meget forskellige medlemsstaterne imellem, navnlig også med hensyn til Tyskland, forventer flådeoperatørerne som brugere af telematiksystemerne, at disse tilpasses de særlige forhold, der gør sig gældende i forbindelse med det speditjonsprogram, de anvender.

- (35) En anden hindring for en tværnational markedsføring af telematiksystemer udgør de forskellige sprog i medlemsstaterne, som telematiksystemerne skal tilpasses. En sådan sproglig tilpasning bliver endnu mere afgørende i forbindelse med en kombination af telematiksystemerne med det pågældende speditjonsprogram. De sproglige forskelle i Europa betragtes også i en undersøgelse som en væsentlig barriere for en tværnational markedsføring af telematiksystemer, navnlig med hensyn til anvendelsen af talegenkendelsesteknologier og leveringen af lokaliseringstjenester¹².
- (36) For telematik tjenester, der anvender GSM som kommunikationskanal, udgør de betydelige roamingafgifter desuden en væsentlig grænse for leveringen af standardiserede telematik tjenester i de forskellige medlemsstater.
- (37) På grundlag af ovenstående må det antages, at det marked for trafiktelematiksystemer til transport- og logistikvirksomheder, der berøres af den anmeldte fusion, omfatter Tysklands område.

D. Konkurrencevurdering

- (38) Den påtænkte fusion giver anledning til betydelige konkurrenceproblemer med hensyn til planerne om, at den infrastruktur, som Toll Collect skal etablere og drive, foruden til opkrævningen af vejafgiften også skal anvendes i kommercielt øjemed. I den henseende kan det forventes, at fusionen vil skabe en dominerende stilling for DaimlerChrysler på markedet for trafiktelematiksystemer til transport- og logistikvirksomheder i Tyskland.

1. Etablering af Toll Collect-platformen for trafiktelematik til transport- og logistikvirksomheder

¹² Se fodnote 9, s. 2-32.

1.1 Med den største lastbilproducent i Tyskland, som desuden også er en førende udbyder af trafiktelematiksystemer, og en af de største tyske udbydere af mobil kommunikation forener fusionen to markedsaktører, som har en fremtrædende udgangsposition for leveringen af trafiktelematik tjenester.

(39) DaimlerChrysler er langt den største producent på lastbilmarkedet i Tyskland. Hver anden af de over 960 000 indregistrerede lastbiler i Tyskland er en Mercedes-Benz¹³. DaimlerChrysler udbyder også et trafiktelematiksystem til lastbiler under navnet "Fleetboard" og er ifølge egne oplysninger en af de førende tjenesteudbydere inden for mobilitets- og telematik tjenester¹⁴.

(40) Telekom er en af de største tyske udbydere af mobil kommunikation. I en pressemeddelelse beskrives Telekoms bidrag inden for Toll Collect-konsortiet på følgende måde:

*"Gennem samspillet mellem vore forretningsområder T-Mobile, T-Online, T-Com og T-Systems kan vi tilbyde en samlet produktportefølje, som samler vore erfaringer inden for telekommunikation og informationsteknologi og kun på den måde muliggør lastbilafgiftens succes."*¹⁵

(41) De nævnte parter har sammen med Cofiroute dannet et konsortium for at afgive et tilbud på et system til opkrævning af vejafgiften i forbindelse med den udbudsprocedure, der blev indledt med EU-udbuddet vedrørende lastbilafgiften i Tyskland.

(42) Konsortiet har udviklet et system, hvor det på grundlag af en OBU med integreret GPS og GSM ikke kun er muligt at opkræve vejafgifter på vegne af det offentlige, men som derudover også er forbundet med diverse kommercielle anvendelsesmuligheder¹⁶. Den "telematikløsning", som konsortiet havde foreslået, var imidlertid ikke foreskrevet i Forbundsrepublikken Tysklands udbudsmateriale. Udbudsproceduren fandt derimod sted på grundlag af funktionelle udbudsbetingelser uden krav om specifik teknik. Ifølge den funktionelle beskrivelse af systemet til opkrævning af vejafgifter skulle der foruden en manuel opkrævning også tilbydes en automatisk opkrævning af vejafgiften i forbindelse med erhvervskøretøjerne. Derved var tilbudsgiverne frit stillet med hensyn til, hvilken teknik der skulle anvendes. Således indeholdt forslaget fra det tabende AGES-konsortium, bestående af Vodafone og olieselskaber, bl.a. Shell, en "telematikneutral" løsning i forbindelse med den manuelle og automatiske opkrævning af vejafgiften. Konsortiet bestående af de anmeldende parter og Cofiroute er derfor med det system, som det har udviklet, gået langt videre end det, der var genstand for udbuddet vedrørende opkrævningen af vejafgiften på vegne af det offentlige.

¹³ Se fodnote 6, s. 4.

¹⁴ Pressemeddelelse i forbindelse med Cebit 2002.

¹⁵ Se fodnote 6, s. 1.

¹⁶ I denne forbindelse hedder det i en fælles pressemeddelelse fra DaimlerChrysler Services, Telekom og Cofiroute: "Vi har imidlertid frem for alt deltaget i udbuddet, fordi vort system som det eneste giver speditiønssektoren mulighed for at kunne arbejde markant mere effektivt", sagde Dr. Mangold. "DaimlerChrysler styrker dermed sin stilling som transportsektorens partner.", se fodnote 6, s. 1.

1.2 Der er allerede konkrete planer om at anvende den OBU, som stilles gratis til rådighed med henblik på opkrævningen af vejafgiften, til trafiktelematik i forbindelse med transport- og logistikvirksomheder.

- (43) Afgiftspligten omfatter alle lastbiler med en tilladt totalvægt på over 12 tons. På grundlag af det dobbelte system til opkrævning af vejafgiften er der ganske vist ingen forpligtelse til at montere en OBU. Alene af praktiske grunde vil en sådan imidlertid blive monteret i hovedparten af de lastbiler, der regelmæssigt benytter tyske motorveje. Dette er navnlig tilfældet, da OBU'en stilles gratis til rådighed.
- (44) På grundlag af det system, som Toll Collect skal etablere, tilvejebringes for så vidt en platform, som DaimlerChrysler Services ønsker at anvende til kommercielle telematiksystemer til transport og logistik. I denne forbindelse har DaimlerChrysler Services udtalt følgende i en pressemeddelelse i forbindelse med den internationale messe ("IAA") for erhvervskøretøjer¹⁷:

*"DaimlerChrysler Services Mobility Management GmbH udvikler under projektnavnet Truckmatix en bred vifte af telematik tjenester til speditører, flådeoperatører og disponenter. Disse tjenester kan tilbydes på grundlag af den hardware, der anvendes i forbindelse med Toll Collect – så snart forbundsregeringen har tilvejebragt det juridiske grundlag herfor. De har til formål at optimere transaktionerne på det afgiftspligtige transportområde, giver mulighed for en endnu mere effektiv udformning af forretningsprocesserne og en bedre kapacitetsudnyttelse. Truckmatix råder på disponentside – via computer og internet – over en simpel kunde adgang. [...]"**

*Truckmatix-tjenester skal udbydes i moduler som Compact- og Comfort-tjenester, som kunden kan sammensætte alt efter behov. Den brede vifte af tjenester, **der på grund af en enkel systeminfrastruktur uden yderligere investeringer i hardware er økonomisk overkommelig for alle virksomheder**, spænder lige fra positionsbestemmelse af bestemte lastbiler, fremsendelse af ordrer eller ordreændringer, statusrapporter fra chaufføren til vognmanden, lokalisering af en efterladt eller stjålet lastbil til navigations- og chaufførtjenester"*

- (45) I en reklamebrochure fra DaimlerChrysler Services Mobility Management GmbH – Telematik für alle: Truckmatix – forklares det, at det elektroniske vejafgiftssystem fra Toll Collect, der kan anvendes på verdensplan, nu også giver små og mellemstore virksomheder mulighed for at få billig adgang til telematikken. I denne forbindelse hedder det videre:

"På grundlag af udstyret i køretøjet til elektronisk vejafgiftsregistrering (lastbilafgift) opstår en enkel, standardiseret telematikplatform. [...]" Truckmatix er et perfekt supplement til Toll Collect-systemet: Allerede med udstyret til registreringen af vejafgiften kan tjenestepakkerne "Basic" og "Disposition" anvendes. Dermed råder virksomhederne over et standardiseret system til alle køretøjer i deres flåde, som er kompatibelt med andre applikationer på*

¹⁷ "DaimlerChrysler Services stellt auf der IAA Nutzfahrzeuge innovative Mobilitäts- und Telematikdienste vor", pressemeddelelse af 10. september 2002, s. 2 og 3.

*speditionsområdet. En ny standard, som transportvirksomheder og deres kunder drager direkte fordel af."*¹⁸

(46) DaimlerChrysler Services har [...] * at anvende Toll Collect-systemet.

1.3 Det kan antages, at parterne vil opnå den ifølge driftsaftalen nødvendige godkendelse fra Forbundsrepublikken Tyskland til at udbyde trafiktelematik i form af såkaldte tillægstjenester.

(47) Tillægstjenester var ikke omfattet af udbudsbetingelserne i forbindelse med systemet til registrering af vejafgiften. Ifølge driftsaftalen er yderligere tjenester dog mulige efter godkendelse fra forbundsregeringen. Forbundsrepublikken Tyskland antydede imidlertid allerede i informationsbrochuren af 17. december 1999 vedrørende prækvalifikationen i forbindelse med lastbilafgiften, at der kunne være interesse i at anvende systemet til opkrævning af vejafgiften til tillægstjenester, og anførte: "Den ordregivende myndighed overvejer at tillade integration af telematiktjenester og øvrige tjenester for tredjeparter ("tillægstjenester") i vejafgiftssystemet. Hvorvidt sådanne tjenester tillades, forbeholder den ordregivende myndighed sig ret til at træffe beslutning om senere."

(48) På grundlag af de i betragtning (44) og (45) anførte offentlige meddelelser fra DaimlerChrysler Services kan det antages, at parterne helt og holdent regner med, at Toll Collect-plattformen foruden til registreringen af vejafgiften også kan anvendes til at udbyde tillægstjenester. I et interview med Michael Rummel, direktør for DaimlerChrysler Services Mobility Management, hedder det på spørgsmålet om, hvorvidt og på hvilke betingelser der må udbydes tillægstjenester: "*I udbudsbetingelserne i forbindelse med vejafgiften blev tillægstjenesterne ikke reguleret. Dette betyder imidlertid ikke, at det er forbudt at udvikle tjenester på grundlag af OBU'en. Vi arbejder energisk på at finde en ordning med staten rettidigt inden indførelsen af vejafgiften [...] **"¹⁹

(49) Det er almindeligt anerkendt, at telematiktjenester bidrager til at mindske flaskehalse i vejnettet og i den henseende optimerer udnyttelsen af vejene. Dette kommer ikke kun transportsektoren til gode, men kan derudover også bidrage til at aflaste miljøet. Af hensyn til såvel trafikinfrastrukturen som miljøet er etableringen af en bred platform til levering af yderligere trafiktelematiktjenester derfor i den almene interesse og skal derfor betragtes som ønskelig. I den henseende kan det antages, at forbundsregeringen under alle omstændigheder på betingelse af, at registreringen af vejafgiften har vist sig at fungere efter hensigten i praksis, principielt ikke vil gøre indsigelse mod en generelt ønskelig godkendelse af tillægstjenester via Toll Collect-infrastrukturen.

(50) Det kan derfor forventes, at parterne vil opnå den ifølge driftsaftalen nødvendige godkendelse til at udbyde trafiktelematik i form af såkaldte tillægstjenester.

¹⁸ DaimlerChrysler Services Mobility Management, "Telematik für alle: Truckmatix".

¹⁹ VerkehrsRundschau 46/2002, s. 17.

1.4 Det forhold, at OBU'en stilles gratis til rådighed af Toll Collect, vil medføre, at der skabes en dominerende platform for trafiktelematik til transport- og logistikvirksomheder i Tyskland.

- (51) Det forhold, at OBU'er, der kan anvendes i forbindelse med telematik, stilles gratis rådighed for de afgiftspligtige, vil medføre, at hovedparten af de lastbiler, som forsynes med en OBU fra Toll Collect, også vil anvende denne til trafiktelematiktjenester. Det synes derimod ikke at være økonomisk hensigtsmæssigt set ud fra speditionserhvervets synspunkt at montere endnu en OBU - hvilket vil være forbundet med omkostninger - for at kunne anvende konkurrerende udbyderes trafiktelematiktjenester.
- (52) Ifølge DaimlerChryslers skøn ligger antallet af afgiftspligtige lastbiler mellem [...] mio. køretøjer, idet antallet af udenlandske køretøjer udgør fra [...] til [...] lastbiler. Antallet af afgiftspligtige kilometer udgør [...] mia. pr. år, [...] % heraf tilbagelægges af udenlandske køretøjer²⁰.
- (53) Selv om der, som anført i betragtning (43), ikke er nogen forpligtelse til at få monteret en OBU, kan det af praktiske grunde forventes, at både tyske og udenlandske flådeoperatører i vidt omfang vil benytte sig af at få monteret den gratis OBU. De anmeldende parter antager selv, at der i 70-80% af lastbilerne i Tyskland vil blive monteret OBU'er til registrering af vejafgiftsdataene²¹. Derudover kan det også forventes, at udenlandske lastbiler, som ofte kører i Tyskland, vil benytte OBU'en. Ifølge udbudsmaterialet skal der, som anført i betragtning (17), monteres [...] OBU'er i vejafgiftssystemets første driftsår, og antallet af installerede OBU'er skal forøges til [...] i sidste driftsår.
- (54) Samtidig kan det forventes, at langt hovedparten af de lastbiler, der er forsynet med en OBU, der kan anvendes i forbindelse med telematik, ikke vil montere endnu en telematikterminal i køretøjet. Kommissionens markedsundersøgelse har vist, at alene DaimlerChryslers meddelelse om, at der fremover på grundlag af Toll Collect-systemet vil kunne gøres brug af telematiktjenester uden yderligere hardwareomkostninger, har medført, at efterspørgslen efter telematikløsninger er faldet markant på markedet. Det forhold, at flådeoperatører kun i ringe udstrækning vil være rede til at afholde omkostninger til yderligere hardware, kan navnlig forklares med den lave fortjenstmargen blandt transportvirksomhederne i Tyskland og Europa. I en undersøgelse anses omkostningerne til telematiksystemer for at være prohibitive for mange flådeoperatører, navnlig for mindre, regionale operatører, i betragtning af den lave fortjenstmargen²². Når flådeoperatører på grundlag af Toll Collect-systemet kan gøre brug af telematiktjenester uden yderligere omkostninger til udstyr, kan det forventes, at de vil blive endnu mere tilbageholdne med at betale for telematikterminaler.

²⁰ DaimlerChrysler: "Erfassungssysteme für die Lkw-Maut", 2. december 2002, s. 6.

²¹ Se fodnote 6, s. 1.

²² Se fodnote 9, s. 2-25.

- (55) I forhold til det antal OBU'er fra Toll Collect, der skal installeres, er antallet af telematikterminaler, der på nuværende tidspunkt er monteret i lastbiler, forholdsvis lavt. Ifølge skøn over markedet er der for øjeblikket installeret ca. 23 000-25 000 telematikterminaler i tyske lastbiler, som gennem en tovejskommunikation mellem lastbil og central, som Toll Collect-systemet også har, er udstyret til at levere telematik tjenester.
- (56) I den henseende kan det antages, at Toll Collect-systemet vil omfatte næsten hele bestanden af tunge lastbiler i Tyskland. Da det må antages, at transportvirksomhederne kun i meget ringe udstrækning vil være rede til at montere en anden telematikterminal foruden Toll Collect-systemet, kan det forventes, at Toll Collect-systemet vil udvikle sig til at blive den dominerende platform for trafiktelematik til transport- og logistikvirksomheder i Tyskland.

2. Afskærmning af det fremtidige marked for trafiktelematiksystemer til transport- og logistikvirksomheder

- (57) Etableringen af en dominerende platform for trafiktelematik til transport- og logistikvirksomheder har forskellige virkninger, alt efter, om der tages udgangspunkt i tjenesterne eller udstyret.

2.1 Andre udbydere af trafiktelematik tjenester vil være afhængige af at få adgang til Toll Collect-platformen.

- (58) Udbydere af trafiktelematik tjenester til transport- og logistikvirksomheder vil gennem etableringen af en dominerende platform for trafiktelematik tjenester i fremtiden i Tyskland i meget vidt omfang blive afhængige af at kunne anvende OBU'en fra Toll Collect. Toll Collect-systemet er et samlet, ejendomsretligt beskyttet system, hvor der ikke er fastsat adgang for tredjeparters anvendelse, og de intellektuelle ejendomsrettigheder hertil ligger hos joint venture-selskabet og de anmeldende parter. Med hensyn til opkrævningen af vejafgiften kan dette anses for at være passende, da tredjeparter ikke behøver adgang til systemet, og opkrævningen af vejafgiften bør beskyttes mod manipuleringer.
- (59) Anderledes forholder det sig med hensyn til leveringen af trafiktelematik tjenester. Som allerede nævnt må det antages, at Toll Collect bliver den dominerende platform for trafiktelematiksystemer til logistik- og speditivirksomheder i Tyskland. Udbydere af trafiktelematik tjenester til transport- og logistikvirksomheder vil derfor i fremtiden i Tyskland i meget stor udstrækning være afhængige af at kunne anvende Toll Collect-platformen. Med Toll Collects udformning som et samlet, ejendomsretligt beskyttet system opnår DaimlerChrysler via joint venture-selskabet kontrol med adgangen til det fremtidige marked for trafiktelematiksystemer til logistik- og speditivirksomheder. DaimlerChrysler kan dermed tilbyde sine egne trafiktelematik tjenester via platformen og samtidig bestemme, hvilke direkte konkurrenter der på hvilke betingelser vil være aktive på markedet for trafiktelematiksystemer til logistik- og speditivirksomheder. En sådan strategi forekommer så meget desto mere sandsynlig, da der i de kommende år forventes en kolossal vækst på markedet for

trafiktelematiksystemer til logistik- og speditjonsvirksomheder²³. DaimlerChrysler /kunne/* via joint venture-selskabet samtidig opnå kontrol med de trafikinformationer, der genereres af Toll Collect-systemet, og anvende disse som grundlag for sine egne trafiktelematik tjenester.

2.2 Toll Collect-plattformen vil medføre, at de udbydere af telematiksystemer, der på nuværende tidspunkt findes på markedet, vil blive presset ud af markedet.

- (60) Markedet for trafiktelematiksystemer til transport- og logistikvirksomheder er et meget nyt marked, som kun er i begyndelsen af sin udvikling. Som anført i betragtning (30) og (31) er en lang række forskellige udbydere for øjeblikket aktive på dette område med meget forskellige trafiktelematiksystemer, hardware, software og tjenester. Ingen af disse udbydere har hidtil med deres telematikterminaler opnået en markedsindtrængning, som ville kunne udgøre en standardløsning med hensyn til hardwaren.
- (61) Derimod vil OBU'en fra Toll Collect, som meddelt af DaimlerChrysler Services (se betragtning (44)), være i stand til både med hensyn til softwaren og hardwaren at integrere alle betingelser inden for forretningsområdet telematik, uden at der er behov for yderligere tekniske foranstaltninger. Ved hjælp af OBU'en fra Toll Collect kan følgende tillægstjenester ifølge parterne gennemføres i teknisk henseende: (1) lokaliseringstjenester, der kan udformes som flådeovervågning, kortlægning eller områdeovervågning, og (2) teksttjenester, hvor der kan udveksles skriftlige, foruddefinerede informationer mellem udbyderen af tillægstjenester og OBU'en.
- (62) De trafiktelematik tjenester, der er mulige via OBU'en fra Toll Collect, dækker ganske vist ikke alle de tjenester, som på nuværende tidspunkt udbydes via de telematikterminaler, der allerede findes på markedet. Disse tjenester udgør imidlertid kernefunktioner, som også er en del af de systemer, der for øjeblikket udbydes på markedet. Prisen for disse systemer varierer. Ifølge de undersøgelser, som Kommissionen har foretaget, koster trafiktelematiksystemer - hardware og software - pr. køretøj mellem 1 000 og 2 500 EUR alt efter udstyr. Hertil kommer de månedlige udgifter for de benyttede tjenester samt kommunikationsafgifter.
- (63) Som anført i betragtning (51) stilles OBU'en fra Toll Collect gratis til rådighed. Det kan derfor forventes, at flådeoperatører, hvis lastbiler af Toll Collect allerede er blevet forsynet med en OBU, ikke vil købe endnu en telematikterminal for at kunne gøre brug af konkurrerende systemudbyderes trafiktelematikudbud.
- (64) Det fremgår af de undersøgelser, som Kommissionen har foretaget i denne forbindelse, at flådeoperatører allerede nu med hensyn til en eventuel anskaffelse af trafiktelematiksystemer og de dermed forbundne investeringer foretrækker at afvente den gratis løsning fra Toll Collect. Dette resulterer allerede inden indførelsen af Toll Collects OBU i, at de udbydere af trafiktelematiksystemer, der findes på markedet, har store vanskeligheder ved at finde nye kunder til deres løsninger, og at deres økonomiske overlevelse derved trues. Det kan antages, at

²³ Ifølge den af parterne fremlagte undersøgelse "European Telematics Industry", Commerzbank, 8. maj 2001, s. 3, som anslår markedspotentialet i Europa i tiden frem til 2005 til 2 mia. EUR; i den i fodnote 9 nævnte undersøgelse fra Frost & Sullivan anslås markedspotentialet til ca. 4,7 mia. EUR i Europa i 2009, s. 2-27 – 2-29.

denne tendens vil blive forstærket, så snart der rent faktisk kan gøres brug af trafiktelematik tjenester via OBU'en fra Toll Collect.

- (65) Andre tjeneste- og systemudbydere vil blive presset yderligere ud af markedet, når funktionerne i forbindelse med Toll Collects OBU udvides i en anden generation. I en artikel i VerkehrsRundschau hedder det vedrørende en planlagt anden generation: "*Rummel* (Michael Rummel, direktør for DaimlerChrysler Services Mobility Management, forfatterens anmærkning) *bebuder allerede den næste generation af udstyret i 2004: OBU II integrerer talrige tillægstjenester i ét apparat, og registreringen af vejafgiften er så kun én blandt mange funktioner. Mottoet herfor har man også allerede fundet: "Vejafgift med videre".*²⁴ Efter en sådan udvidelsen af funktionerne i forbindelse med Toll Collects OBU bliver det endnu vanskeligheder for de alternative udbydere at få kunderne til at købe et alternativt system.

E. Konklusion i forbindelse med konkurrencevurderingen

- (66) Kommissionen når derfor frem til, at fusionen vil føre til skabelse af en dominerende stilling for DaimlerChrysler via joint venture-selskabet Toll Collect på markedet for trafiktelematiksystemer til transport- og logistikvirksomheder i Tyskland, som bevirker, at den effektive konkurrence hæmmes betydeligt inden for en væsentlig del af fællesmarkedet.

V. TILSAGN FRA DAIMLERCHRYSLER, DEUTSCHE TELEKOM og COFIROUTE

- (67) Med henblik på at løse de af Kommissionen påviste problemer med hensyn til markedet for telematiksystemer og -tjenester til transport- og logistikvirksomheder i Tyskland har DaimlerChrysler Services, Deutsche Telekom og Cofiroute fremlagt de nedenfor beskrevne tilsagn af 3. april 2003, hvis fulde ordlyd findes i bilaget til denne beslutning.

- (68) DaimlerChrysler Services, Deutsche Telekom og Cofiroute forpligter sig således til følgende:

- De etablerer en central Telematics Gateway, via hvilken udbydere af tillægstjenester får adgang til grundfunktionaliteterne og basisdataene i forbindelse med OBU'en fra Toll Collect. Telematics Gateway drives af et uafhængigt selskab, som først vil begynde at udbyde tillægstjenester, når DaimlerChrysler Services, Deutsche Telekom og Cofiroute tilsammen har under 50% af stemmerettighederne på Telematics Gateway-selskabets generalforsamling, eller det på anden vis er sikret, at disse tre selskaber tilsammen ikke kan udøve bestemmende indflydelse på Telematics Gateway-selskabet.

- De udvikler et GPS-interface for OBU'erne, via hvilket andre udbydere af tillægstjenester kan udnytte OBU'ernes GPS-funktionalitet (herunder udstyret af første generation).

- De udvikler et modul, som indeholder dele af den hard- og software, der er nødvendig for driften af vejafgiftssystemet, for at gøre det muligt for tredjeparter at udvikle og

²⁴ Se fodnote 18, s. 18.

producere udstyr, der via et modul til opkrævningen af vejafgiften er i stand til registrere vejafgiften, samt for at følge tilpasningen af tredjeparters udstyr og give de nødvendige godkendelser til at anvende tredjeparters udstyr.

- De gør det først muligt at anvende OBU'erne i forbindelse med Toll Collect-systemet, når Kommissionens godkendelse foreligger, som kun gives, når parterne har udviklet et funktionsdygtigt interface til OBU'ens GPS-funktionalitet og gjort det muligt for interesserede tredjeparter selv at udvikle udstyr, der via det vejafgiftsmodul, som parterne har udviklet, er i stand til at registrere vejafgiften.

VI. KONKURRENCEMÆSSIG VURDERING AF DEN ANMELDTE FUSION UNDER HENSYNTAGEN TIL TILSAGNENE

- (69) De ovenfor beskrevne tilsagn er efter Kommissionens opfattelse tilstrækkelige til på passende vis at fjerne de nævnte konkurrenceproblemer.
- (70) Parternes forpligtelse til at udvikle et vejafgiftsmodul til tredjeparters udstyr, følge tilpasningen og udviklingen af tredjeparters udstyr i forbindelse med vejafgiftsmodulet og give de nødvendige godkendelser til at anvende udstyret vil gøre det muligt for tredjeparter selv at producere telematikudstyr og forsyne dette med en vejafgiftsfunktion. Udgangspunktet for udviklingen er, at partnerne stiller oplysninger til rådighed om et interface. Med hensyn til det definerede interface udvikler parterne eller joint venture-selskabet parallelt hermed vejafgiftsmodulet og tredjeparter deres eget udstyr. Tredjeparters udvikling af udstyr og tilpasningen heraf til parternes parallelt udviklede vejafgiftsmodul er sikret ved, at de forskellige udviklingskridt skal gennemføres af alle implicerede og følges af et uafhængigt ekspertorgan. Med hensyn til omkostningerne har Forbundsministeriet for Transport, Anlægsarbejder og Boligspørgsmål givet Kommissionen tilsagn om, at andre udbydere af telematikudstyr med et vejafgiftsmodul med hensyn til omkostningerne ikke stilles anderledes end operatøren af systemet til opkrævning af lastbilafgifter.
- (71) Det kan forventes, at udviklingen og produktionen af sådant udstyr fra tredjeparter, der via et vejafgiftsmodul er i stand til at registrere vejafgiften, navnlig vil blive anvendt af lastbilproducenter og deres udstyrsproducenter. På grundlag heraf og resultaterne af Kommissionens markedsundersøgelse kan det antages, at tredjeparters mulighed for således at integrere et vejafgiftsmodul i deres eget udstyr i vidt omfang begrænser udviklingen af Toll Collect til den dominerende platform og "gatekeeper"-funktionen på markedet for telematiksystemer til transport- og logistikvirksomheder i Tyskland.
- (72) Endvidere har parterne forpligtet sig til at give adgang til Toll Collects OBU, således at andre udbydere af tillægstjenester kan udnytte OBU'ens GPS-funktionalitet. Det forhold, at tredjeparter også kan udnytte GPS-funktionaliteten, gør, at de derved ikke behøver at udstyre deres eget telematikudstyr med en sådan funktion og kan spare de omkostninger, der ellers ville være forbundet hermed. Omkostningsbesparelsen kan ifølge Kommissionens markedsundersøgelse anslås til ca. 150-200 EUR pr. apparat. Dette gør det muligt for tredjeparter - trods nødvendigheden af at montere endnu en terminal i køretøjet - at konkurrere inden for telematik tjenester, som udbydes på grundlag af Toll Collect-systemet. Gennem et sådant interface begrænses den forventede dominans fra Toll Collect som telematikplatform derfor yderligere.

- (73) Desuden kan telematiktjenester tilbydes via selve OBU'en fra Toll Collect. Parterne forpligter sig til at give udbydere af tillægstjenester adgang til grundfunktionaliteterne og rådataene i forbindelse med OBU'erne via en central Telematics Gateway. Denne gateway vil blive drevet af et Telematics Gateway-selskab, som er åbent for andre selskabsdeltagere og først vil optage driften, når DaimlerChrysler, Deutsche Telekom og Cofiroute (tilsammen) ikke har kontrol med dette selskab. Udbydere af telematiktjenester vil hverken teknisk eller kommercielt eller på anden måde blive diskrimineret i forhold til selskabsdeltagerne ved adgangen til gateway'en. Samtidig forpligter parterne sig til kun at anvende Toll Collect-systemet til levering af tillægstjenester via Telematics Gateway. Telematics Gateway-selskaber vil foruden generalforsamlingen og den daglige ledelse få et rådgivende organ, der er udformet som et pluralistisk organ med repræsentanter for foreninger af virksomheder, der opererer i telematiksektoren. Foruden at tage stilling til klager fra udbydere af tillægstjenester har det rådgivende organ til opgave at kontrollere ledelsen, når den træffer beslutning om adgangsbetingelser, tekniske standarder og selskabets forretningsbetingelser.
- (74) For så vidt der derfor tilbydes telematiktjenester via Toll Collects OBU'er, er det centrale serviceknudepunkt, via hvilket disse tjenester leveres, neutraliseret med hensyn til parterne. På den ene side får udbydere af tillægstjenester en ikke-diskriminerende adgang til Telematics Gateway, uanset om de er deltagere i gatewayselskabet eller ej. På den anden side kontrolleres gatewayselskabet ikke af parterne. Selskabets neutrale udformning forstærkes af, at der oprettes et pluralistisk rådgivende organ, som skal tage stilling til spørgsmål, der er af betydning for leveringen og den fremtidige udvikling af telematiktjenester.
- (75) Telematics Gateways aktiviteter er underlagt begrænsninger, for så vidt opkrævningen af vejafgiften som led i Toll Collect-systemet har forrang, og parterne har truffet foranstaltninger til at garantere sikkerheden i forbindelse med opkrævningen af vejafgiften. Da dette gælder på samme måde for alle implicerede, dvs. for parterne, for andre selskabsdeltagere og for rene udbydere af telematiktjenester, og i et vist omfang følger af den fælles anvendelse af Toll Collect OBU'er til leveringen af tillægstjenester, kan disse begrænsninger godtages af Kommissionen.
- (76) Et væsentligt element af parternes tilsagn består i, at telematiktjenester først må leveres via OBU'en, når Kommissionen har godkendt det. Kommissionen vil først godkende leveringen af telematiktjenester via Telematics Gateway, når der tilbydes et funktionsdygtigt interface til OBU'ernes GPS-funktionalitet, og parterne har gjort det muligt for interesserede tredjeparter selv at udvikle udstyr, der via et vejafgiftsmodul er i stand til at registrere vejafgiften. Denne systematik i forbindelse med tilsagnene medfører, at der indtil indførelsen af udstyrsinterfacet og vejafgiftsmodulet vil være lige konkurrencevilkår for de virksomheder, der er aktive på markedet, og at Telematics Gateway i denne mellemliggende periode ikke kan etablere sig som dominerende platform på markedet.
- (77) Tilsagnene sørger derfor for, at markedet for telematiksystemer til transport- og logistikvirksomheder i Tyskland fortsat holdes åbent, og at der fortsat vil være lige konkurrencevilkår for parterne og tredjeparter. Kommissionen er derfor nået frem til, at den anmeldte fusion under hensyntagen til de af parterne afgivne tilsagn ikke skaber en dominerende stilling for DaimlerChrysler via joint venture-selskabet på markedet for telematiksystemer til transport- og logistikvirksomheder i Tyskland.

VII. BETINGELSER OG PÅBUD

- (78) I henhold til fusionsforordningens artikel 8, stk. 2, andet afsnit, første punktum, kan Kommissionen til sin beslutning knytte betingelser og påbud med henblik på at sikre, at de pågældende virksomheder opfylder de tilsagn, de har afgivet over for Kommissionen med henblik på at gøre fusionen forenelig med fællesmarkedet.
- (79) Foranstaltninger, der resulterer i den strukturelle ændring af markedet, skal omfattes af betingelser, mens de gennemførelsesskridt, der er nødvendige for at nå dette resultat, skal omfattes af påbud for parterne. Opfyldes en betingelse ikke, gælder Kommissionens forenelighedsbeslutning ikke længere. Overtræder parterne et påbud, kan Kommissionen tilbagekalde sin godkendelsesbeslutning i medfør af fusionsforordningens artikel 8, stk. 5, litra b); parterne kan også pålægges bøder og tvangsbøder som omhandlet i fusionsforordningens artikel 14, stk. 2, litra a), og artikel 15, stk. 2, litra a)²⁵.
- (80) I overensstemmelse med denne grundlæggende sondring skal Kommissionens beslutning være betinget af en fuldstændig opfyldelse af de af DaimlerChryslers og Deutsche Telekom's tilsagn, der vedrører forpligtelserne til ikke at levere tillægstjenester via Toll Collect-systemet uden Kommissionens godkendelse og kun anvende Toll Collect-systemet til levering af tillægstjenester via Telematics Gateway-selskabet. I den forbindelse gives Kommissionens godkendelse til levering af tillægstjenester via Toll Collect-systemet først, når der er udviklet et GPS-interface til OBU'en og et vejafgiftsmodul til integration i udstyr fra tredjeparter. Disse tilsagn har til formål at forhindre, at DaimlerChrysler får en dominerende stilling på det tyske marked for trafiktelematiksystemer til transport- og logistikvirksomheder, og at der opstår en dominerende platform. Alle øvrige dele af tilsagnene, navnlig enkelthederne i forbindelse med oprettelsen af Telematics Gateway-selskabet og udviklingen af GPS-interfacet og vejafgiftsmodulet, skal derimod omfattes af påbud, da de kun skal sikre gennemførelsen af de førnævnte betingelser.

VIII. KONKLUSION

- (81) På betingelse af, at DaimlerChrysler Services og Deutsche Telekom fuldt ud opfylder de afgivne tilsagn, kan det derfor antages, at fusionen ikke skaber eller styrker en dominerende stilling, som bevirker, at den effektive konkurrence hæmmes betydeligt inden for fællesmarkedet eller en væsentlig del heraf. Fusionen skal derfor erklæres forenelig med fællesmarkedet og EØS-aftalen i henhold til artikel 2, stk. 2, og artikel 8, stk. 2, i fusionsforordningen samt artikel 57 i EØS-aftalen på betingelse af, at de tilsagn, der er anført i bilaget, opfyldes fuldt ud.
- (82) Den foreliggende beslutning foregriber ikke den beslutning, som Kommissionen skal træffe med hensyn til, om den tyske ordning for opkrævning af en vejafgift på de tyske motorveje er forenelig med fællesskabsretten -

²⁵ Se punkt 12 i Kommissionens meddelelse om løsninger, der er acceptable i henhold til Rådets forordning (EØS) nr. 4064/89 og Kommissionens forordning (EF) nr. 447/98, (EFT C 68 af 2.3.2001, s. 3).

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Den anmeldte fusion, hvorved DaimlerChrysler Services AG og Deutsche Telekom AG i overensstemmelse med artikel 3, stk. 1, litra b), i Rådets forordning (EØS) nr. 4064/89 erhverver fælles kontrol med selskabet Toll Collect GmbH, erklæres forenelig med fællesmarkedet og EØS-aftalen.

Artikel 2

Artikel 1 er betinget af, at de af DaimlerChrysler Services AG og Deutsche Telekom AG afgivne tilsagn i punkt B I og B II 15 i bilaget opfyldes fuldt ud.

Artikel 3

Det påbydes DaimlerChrysler Services AG og Deutsche Telekom AG at opfylde de øvrige tilsagn, der er afgivet i henhold til bilaget.

Artikel 4

Denne beslutning er rettet til:

DaimlerChrysler AG

Epplestraße 225
D-70546 Stuttgart

Deutsche Telekom AG

Friedrich-Ebert-Allee 140
D-53113 Bonn

Udfærdiget i Bruxelles, den 30. april 2003

På Kommissionens vegne
Mario MONTI
Medlem af Kommissionen