

## **DECISIÓN DE LA COMISIÓN**

**de 30 de abril de 2003**

**por la que se declara la compatibilidad de una concentración con el mercado común y el Acuerdo EEE**

**(Asunto nº COMP/M.2903 – DaimlerChrysler / Deutsche Telekom / JV)**

(El texto en lengua alemana es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en particular, la letra a) del apartado 2 de su artículo 57,

Visto el Reglamento (CEE) nº 4064/89 del Consejo, de 21 de diciembre de 1989, sobre el control de las operaciones de concentración entre empresas<sup>1</sup>, modificado en última instancia por el Reglamento (CE) nº 1310/97<sup>2</sup>, y, en particular, el apartado 2 de su artículo 8,

Vista la decisión de la Comisión de 20 de diciembre de 2002 de incoar un procedimiento en este asunto,

Después de haber emplazado a los interesados para que presentaran sus observaciones sobre las objeciones de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité consultivo de concentraciones<sup>3</sup>,

Visto el informe final del consejero auditor en el presente asunto<sup>4</sup>,

---

<sup>1</sup> DO L 395 de 30.12.1989, p. 1; rectificación en el DO L 257 de 21.9.1990, p. 13.

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

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

CONSIDERANDO LO SIGUIENTE:

- (1) El 11 de noviembre de 2002, la Comisión recibió, con arreglo al apartado 4 del Reglamento (CEE) nº 4064/89 del Consejo («Reglamento de concentraciones»), la notificación de un proyecto de concentración por el que las empresas alemanas DaimlerChrysler Services AG («DaimlerChrysler Services»), perteneciente al grupo DaimlerChrysler («DaimlerChrysler»), y Deutsche Telekom AG («Telekom») se proponen adquirir el control conjunto, a tenor de la letra b) del apartado 1 del artículo 3 del Reglamento de concentraciones, de la empresa en participación de nueva creación Toll Collect GmbH («Toll Collect») mediante la adquisición de acciones. La nueva empresa también estará participada, además de por las partes notificantes, por la empresa francesa Compagnie Financière et Industrielle des Autoroutes S.A. («Cofiroute»), que será propietaria del 10%.
- (2) Tras examinar la notificación, la Comisión constató, en un primer momento, que el proyecto notificado entraba en el ámbito de aplicación del Reglamento de concentraciones y planteaba serias dudas sobre su compatibilidad con el mercado común y el Acuerdo EEE. El 20 de diciembre de 2002, la Comisión decidió, en virtud de la letra c) del apartado 1 del artículo 6 del Reglamento de concentraciones y del artículo 57 del Tratado CEE, incoar el procedimiento en este asunto. Tras examinar el asunto de forma pormenorizada, la Comisión ha llegado ahora a la conclusión de que, si bien el proyecto de concentración notificado da lugar a la creación de una posición dominante que obstaculiza de manera significativa la competencia efectiva en una parte sustancial del mercado común, los compromisos contraídos por las partes permiten despejar las dudas que suscita la concentración desde el punto de vista del Derecho de competencia.

## I. LAS PARTES Y LA OPERACIÓN

### A. LAS PARTES

- (3) DaimlerChrysler Services es una filial de DaimlerChrysler que ejerce actividades en el ámbito de los servicios financieros y de la gestión de la movilidad. Su oferta abarca desde las estrategias de financiación para todas las marcas de vehículos de DaimlerChrysler hasta la gestión de flotas de distintas marcas. DaimlerChrysler desarrolla, fabrica y comercializa turismos, camiones, autobuses y motores diésel. Además, tiene participaciones en el sector aeronáutico y espacial, así como en la industria del armamento.
- (4) Telekom es una empresa de telecomunicaciones que opera fundamentalmente en Europa y en los EE.UU. Ejerce actividades, de forma directa o a través de empresas asociadas, en ámbitos como la telefonía fija y móvil, internet y las soluciones de sistemas.
- (5) Cofiroute explota diversas autopistas francesas. Además, junto con su empresa asociada Société de Construction des Autoroutes du Sud et de l'Ouest, proyecta y construye carreteras por

---

<sup>4</sup> DO C [...] de [...] 2002, p. [...].\*

encargo de entes públicos. Asimismo, presta asesoramiento a empresas de distintos países sobre el desarrollo y la explotación de autopistas.

## B. EL PROYECTO

- (6) El 12 de abril de 2002 entró en vigor la Ley alemana de instauración de derechos de peaje calculados en función del kilometraje recorrido aplicables a los vehículos comerciales pesados que utilicen las autopistas alemanas<sup>5</sup>. Con arreglo a dicha Ley, los camiones de más de 12 t deberán pagar en el futuro un peaje en función del kilometraje recorrido (*Lkw-Maut*, «peaje para camiones») por la utilización de la mayoría de las autopistas alemanas.
- (7) El proyecto de peaje para camiones, es decir, la creación y explotación de un sistema de recaudación de dicho peaje en las autopistas alemanas por encargo de la República Federal de Alemania, fue objeto de una licitación pública realizada por el Ministerio de Transporte, Construcción y Vivienda en representación del Gobierno alemán. El consorcio compuesto por DaimlerChrysler Services, Telekom y Cofiroute obtuvo la adjudicación del proyecto.
- (8) DaimlerChrysler Services, Telekom y Cofiroute tienen intención de crear una empresa en participación llamada Toll Collect, cuyo cometido será crear y explotar el sistema de recaudación del peaje para camiones por encargo de la República Federal de Alemania.

## II. CONCENTRACIÓN

- (9) DaimlerChrysler Services y Telekom tendrán sendas participaciones del 45 % en Toll Collect, y Cofiroute poseerá el 10 % restante de las acciones. [...]\*
- (10) [...] \* Habida cuenta de este reparto, las partes notificantes consideran que no cabe hablar de un control compartido por Cofiroute. Dadas las circunstancias económicas especiales del acuerdo contractual subyacente en la presente concentración, la Comisión coincide con este punto de vista.
- (11) Toll Collect ejercerá a largo plazo todas las funciones de una unidad económica independiente. La empresa dispone de recursos financieros suficientes, de su propio personal, equipamiento técnico y dirección empresarial, de modo que puede actuar en el mercado de forma autónoma y con independencia de sus matrices.
- (12) El hecho de que el contrato relativo a la recaudación de un peaje en concepto de utilización de las autopistas por camiones pesados y a la creación y explotación de un sistema de recaudación de dicho peaje («contrato de explotación»), concluido el 25.6.2002 con la República Federal de Alemania, establezca que éste expirará al cabo de doce años y sólo podrá ser prorrogado tres veces por espacio de un año no contradice la conclusión de que la empresa

---

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

\* Ciertas partes de este texto se han eliminado con objeto de garantizar que no se divulgue información confidencial; estas partes han sido sustituidas por corchetes seguidos de un asterisco.

en participación se ha concebido sobre una base duradera. En primer lugar, con arreglo al artículo 3 del contrato de la empresa, la existencia de Toll Collect no está limitada en el tiempo. Además, la vigencia de doce años es un plazo suficientemente largo para que se produzcan cambios duraderos en la estructura de las empresas notificantes.

- (13) En consecuencia, el proyecto constituye una concentración en el sentido de lo dispuesto en la letra b) del apartado 1 del artículo 3 del Reglamento de concentraciones.

### III. DIMENSIÓN COMUNITARIA

- (14) Las empresas implicadas realizan un volumen de negocios mundial superior a 5 000 millones de euros. DaimlerChrysler y Telekom realizan cada una un volumen de negocios comunitario superior a 250 millones de euros. Sólo Telekom realizó más de dos tercios de su volumen de negocios comunitario en un mismo Estado miembro, concretamente en Alemania. Por consiguiente, la concentración notificada es de dimensión comunitaria, pero no constituye un caso de cooperación en virtud del Acuerdo EEE.

### IV. EVALUACIÓN CON ARREGLO AL ARTÍCULO 2 DEL REGLAMENTO DE CONCENTRACIONES

#### A. El sistema Toll Collect

- (15) A partir del verano de 2003, todos los camiones con un peso máximo autorizado igual o superior a 12 t tendrán que pagar por la utilización de las autopistas alemanas un peaje calculado en función del kilometraje recorrido. La recaudación del peaje se pretende realizar sin incidir en el tráfico y, por tanto, se efectuará esencialmente de forma automática.
- (16) El sistema creado por Toll Collect prevé la instalación en los camiones de una «unidad a bordo» (*onboard unit*) dotada de un receptor GPS (*Global Positioning System*) y de un emisor de telefonía móvil GSM. El receptor GPS determina la posición del camión y registra estos datos en la unidad a bordo. El intercambio de datos entre la unidad a bordo y una estación central de servicios de aplicación se realiza por medio del emisor de telefonía móvil GSM, [...]\*. Dicha central procesa los datos pertinentes, es decir, calcula el peaje pagadero a partir de la posición determinada y del trayecto elegido por el camión y lo factura al propietario o titular del vehículo.
- (17) En el pliego de cargos de la licitación se establece que inicialmente, durante la fase de creación del sistema de peaje para camiones y hasta la introducción del peaje, se pondrán a disposición [...]\* unidades a bordo. Este número se aumentará en el primer año de funcionamiento del sistema de peaje a [...]\* y, en el último año de su funcionamiento, a [...]\*. Las unidades a bordo se entregarán a las empresas transportistas sin coste alguno a cambio de un depósito de garantía en forma de crédito de peajes, que después se utilizará para pagar los peajes adeudados en función del kilometraje recorrido. Los costes de instalación de la unidad a bordo corren a cargo del propietario o titular del vehículo.

(18) Junto a la recaudación automática se ha previsto, asimismo, un sistema de pago manual. A tal fin se han previsto unos tickets que se podrán adquirir por internet o en terminales situados en gasolineras o en los accesos a las autopistas. El conductor tendrá que determinar por adelantado el trayecto que tenga previsto recorrer y deberá atenerse a ese itinerario. En este caso no es necesario dotar el vehículo de una unidad a bordo.

### **B. Mercado de productos de referencia**

(19) Las partes notificantes alegan que la empresa en participación recaudará el peaje por encargo del Estado alemán y, por tanto, no competirá con otros operadores privados; por ello no cabe hablar de competencia ni de mercado afectado.

(20) La unidad a bordo desarrollada en el marco del consorcio Toll Collect está equipada de un módulo GPS y un módulo GSM, por lo que en principio puede ser utilizada para recoger y proporcionar datos para servicios de telemática. Existe, por tanto, la posibilidad de que sobre la base de este aparato utilizado para la recaudación del peaje se ofrezcan servicios telemáticos de valor añadido destinados al sector del transporte. En un comunicado de prensa emitido conjuntamente por DaimlerChrysler Services, Telekom y Cofiroute<sup>6</sup> se afirma lo siguiente respecto del alcance de los servicios telemáticos que se podrían prestar a través de la unidad a bordo de Toll Collect:

*«Pueden ofrecerse, por ejemplo, los siguientes servicios telemáticos en módulos cuyo alcance puede determinar el propio cliente en función de sus necesidades:*

- *determinación exacta de la posición de determinados camiones en una pantalla de la empresa transportista,*
- *transmisión de nuevos pedidos o de modificaciones de los pedidos,*
- *comunicación del conductor de su situación al empresario transportista,*
- *localización de un camión averiado o robado,*
- *servicios de navegación y conducción.»*

(21) Las partes notificantes también han hecho pública ya su intención de ofrecer servicios telemáticos a través de este sistema<sup>7</sup>:

*«Los servicios telemáticos que podemos ofrecer en colaboración con Toll Collect reducen los estrangulamientos en la red viaria y optimizan la explotación de capacidades en las carreteras», señala Klaus Mangold<sup>8</sup>. «Esto puede suponer una contribución considerable a la*

---

<sup>6</sup> «Wir sind die Partner der Transportwirtschaft» ('Somos los socios del sector del transporte'), comunicado de prensa del 20 de septiembre de 2002, p. 3.

<sup>7</sup> Véase la nota a pie de página 6.

<sup>8</sup> Miembro de la junta directiva de DaimlerChrysler Services AG (N.d.R.).

*eficiencia y al ahorro de costes para el sector transportista. Además, el sistema contribuye de forma significativa a la protección del medio ambiente.»*

- (22) Habida cuenta de las declaraciones realizadas públicamente por las empresas notificantes, la Comisión parte de que el sistema creado y explotado por Toll Collect tendrá repercusiones en el ámbito del desarrollo, la fabricación y la comercialización de sistemas telemáticos para el transporte.
- (23) La telemática del transporte está destinada a mejorar, mediante el intercambio de datos entre el proveedor de servicios y los vehículos, tanto la información y comunicación en las carreteras como los procedimientos de gestión del tráfico. Como vías de transmisión se utilizan tanto redes de telefonía móvil como sistemas de comunicación por satélite.
- (24) De la investigación realizada por la Comisión se desprende que hay indicios para subdividir la telemática del transporte en telemática para empresas de transporte y logística y telemática para clientes particulares. Uno de los argumentos que cabe aducir en favor de ello son las distintas exigencias de los grupos mencionados. Mientras que las empresas de transporte y logística dan prioridad a los servicios que permiten controlar y optimizar el proceso de pedidos (p. ej., la localización de vehículos), optimizar los costes (sobre todo en lo relativo al consumo de combustibles) y transmitir información, la demanda de los usuarios de turismos se limita, en general, a servicios relativos al tráfico y a la seguridad (p. ej., la planificación de itinerarios, llamadas de emergencia, información sobre embotellamientos, etc.), así como al ocio.
- (25) Además, esta subdivisión también se corresponde con las distintas exigencias que deben cumplir los proveedores de sistemas de telemática del transporte. En el caso de los usuarios de turismos, el *hardware* y el *software* están diseñados para que puedan recibir directamente de una central la información mencionada en el apartado anterior, mientras que los usuarios de camiones necesitan un *software* y un *hardware* distinto, no sólo para que se atiendan los servicios que requieren, sino también para que el propietario de la flota pueda integrarse de forma activa en el intercambio de información. Dicho empresario es socio contractual del proveedor del sistema, el usuario propiamente dicho del sistema y receptor de la información generada en los camiones. En cambio, en el caso de los turismos, el propietario o titular del vehículo es el socio contractual y, al mismo tiempo, el usuario de los servicios de información prestados por el proveedor del sistema.
- (26) El espectro de productos y servicios en el ámbito de la telemática del transporte para empresas transportistas y de logística abarca el *hardware*, el *software* y los servicios.
- (27) El *hardware* consta de terminales instalados en los vehículos (terminales telemáticos móviles), cuya principal función es determinar los datos de posición y situación del vehículo a través de receptores GPS y su envío por la red de telefonía móvil o vía satélite a una estación de control. Allí, los datos se recopilan y analizan para su puesta a disposición del usuario (el empresario transportista).
- (28) Los terminales telemáticos móviles disponen de un *software* que permite la localización y la comunicación. De este modo, el empresario está en condiciones de hacer un seguimiento de su flota. Al mismo tiempo, puede recibir o enviar datos al conductor.

- (29) A través de los terminales telemáticos móviles se puede prestar toda una serie de servicios en ámbitos como el de la gestión de flotas (análisis de la utilización de vehículos, control del parque móvil), la gestión del tráfico (información actualizada sobre el estado de las carreteras y orientación vial dinámica), la seguridad (llamadas de emergencia y asistencia en carretera) y la informática del ocio (planificación de viajes e itinerarios, meteorología, noticias).
- (30) Los operadores actualmente presentes en el mercado de la telemática del transporte para empresas transportistas y de logística son en su mayoría «proveedores integrales», es decir, proveedores de *hardware* y *software* y, al mismo tiempo, proveedores de servicios de telemática del transporte. Por una parte, se trata de fabricantes de camiones que o bien tienen su propia «oferta completa», o bien trabajan en cooperación con otros proveedores especializados (p. ej., la puesta a disposición del *hardware* y *software* corre a cargo del fabricante, mientras que los servicios los presta una empresa especializada con objeto de disponer de una oferta convincente y que abarque todas las marcas). Entre estas empresas figuran, por ejemplo —además de DaimlerChrysler Services con el producto Fleetboard—, MAN con el sistema MAN Telematics (en cooperación con gedas), Volvo con el sistema Dynafleet y Scania con el sistema FAS. Por otra parte, hay un gran número de empresas pequeñas que proporcionan tanto el *hardware* y el *software* como los servicios correspondientes (p. ej., Socratec, Minor Planet, protime o datafactory). Según la investigación de mercado llevada a cabo por la Comisión, estas empresas realizan actualmente en torno al 80% de su volumen de negocios con la venta de *hardware* y *software*, mientras que la prestación de servicios supone aproximadamente el 20%. Junto a estos proveedores integrales, en la actualidad ya hay operadores que sólo prestan servicios, como ADAC, que proporciona asistencia en carretera y servicios de llamadas de emergencia, y meros proveedores de *hardware* que fabrican terminales (incluido el correspondiente *software* estándar). Entre los fabricantes de *hardware* cabe incluir, junto a un fabricante más pequeño como EPSa, a Bosch y Siemens VDO, que también prestan servicios.
- (31) En la mayoría de las ofertas telemáticas, la transmisión de datos se produce a través de una red GSM, por lo que estas ofertas necesariamente tienen que recurrir a servicios de operadores de redes de telefonía móvil como T-Mobile o Vodafone. Además, hay sistemas telemáticos que proponen ofertas completas basadas en la comunicación vía satélite y que no necesitan una red de telefonía móvil, como por ejemplo el sistema de Qualcomm.
- (32) A la hora de delimitar el mercado se ha de tener en cuenta que el de la telemática del transporte para empresas transportistas y de logística es un mercado que aún se encuentra en fase de desarrollo y que experimentará grandes cambios en los próximos años. Según un estudio, el volumen de negocios en este segmento pasará de 160 millones de euros en 2001 a unos 4.700 millones de euros en el año 2009 (cifras referidas a Europa)<sup>9</sup>. Esta expansión del mercado puede dar lugar a que las empresas que operan en él se especialicen en la fabricación de *hardware* o en la prestación de servicios. Sin embargo, como en la actualidad el mercado está dominado por los proveedores integrales, se ha de partir de que existe un mercado de referencia diferenciado para los sistemas de telemática del transporte —que incluye el *hardware*, el *software* y los servicios— destinados a empresas transportistas y de logística.

---

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

Desde la óptica de los clientes (los empresarios transportistas), dicho mercado abarca tanto a los proveedores integrales como a los fabricantes de terminales y a los prestatarios de servicios.

### C. Mercado geográfico de referencia

- (33) A la hora de determinar el mercado geográfico de referencia se ha de tener en cuenta, en primer lugar, que no existe una norma europea uniforme en el ámbito de la telemática. Los distintos dispositivos telemáticos instalados en los vehículos son, en su mayoría, sistemas protegidos por un derecho de propiedad con los que el usuario sólo puede acceder a los servicios prestados por el correspondiente operador del sistema telemático o por empresas autorizadas por éste en calidad de «socios». La investigación de mercado de la Comisión ha demostrado que los terminales telemáticos abiertos a diferentes prestatarios de servicios sólo representan en la actualidad una pequeña parte del mercado. Dicha investigación también ha puesto de manifiesto que, como consecuencia de ello, el mercado de la telemática para empresas transportistas y de logística puede considerarse muy fragmentado y que muchas de las empresas presentes en el mercado alemán sólo operan en este país. Este hecho lo corrobora un estudio actual en el que se señala que «*the number of suppliers in the retrofit market is diverse both across countries and within them, in other words it is highly fragmented*»<sup>10</sup>. Este estudio parte de que los sistemas telemáticos adaptados a los vehículos representan más del 90% de los sistemas vendidos en 2001 en Europa<sup>11</sup>.
- (34) La situación de los fabricantes de camiones que también actúan como proveedores de equipos telemáticos o de una empresa como Qualcomm, que ofrece un sistema telemático vía satélite a escala mundial, se presenta de forma algo distinta a la de las empresas —pequeñas y medianas en su mayoría— que ofrecen sistemas telemáticos para su adaptación a los vehículos. Si bien los primeros ofrecen, en general, plataformas telemáticas uniformes para toda Europa, sus productos también difieren en puntos esenciales de unos Estados miembros a otros. Qualcomm ha concluido en los distintos Estados acuerdos de cooperación con fabricantes de *hardware* y *software* para adaptar su producto de gestión de flotas a las particularidades nacionales. Por la misma razón, las empresas importadoras de Scania en Alemania y los Países Bajos han concluido un acuerdo con el proveedor de servicios gedas, filial de Volkswagen, que, sin embargo, se limita a los dos países citados. La oferta de DaimlerChrysler en el Reino Unido se basa, sobre todo, en la empresa VeMIS, adquirida en el año 2000, mientras que en Alemania predomina el producto Fleetboard. Según la investigación de mercado de la Comisión, una diferencia considerable entre las distintas exigencias nacionales radica en que los sistemas telemáticos se han de adaptar a los programas de transporte por los que se gestionan la tramitación del flete, su facturación y la planificación del transporte. Como estos programas los ofrecen muchos fabricantes de *software* distintos y además presentan grandes diferencias entre los Estados miembros, e incluso en la propia Alemania, los usuarios de los sistemas telemáticos, es decir, los propietarios de flotas, esperan que éstos estén adaptados a las particularidades de los programas de transporte que utilizan.

---

<sup>10</sup> Véase la nota a pie de página 9, 2002, pp. 3 a 17.

<sup>11</sup> Véase la nota a pie de página 9, pp. 3 a 9 y 3 a 12; se parte de una cifra de 105 000 sistemas adaptados a los vehículos frente a unos 8 000 sistemas vendidos por los propios fabricantes de camiones.

- (35) Otro obstáculo para la comercialización transnacional de los sistemas telemáticos lo constituyen las distintas lenguas de los Estados miembros, a los que se han de adaptar los sistemas telemáticos. Tal adaptación lingüística aún se ve agudizada por la combinación de los sistemas telemáticos con los distintos programas de transporte. En el estudio citado también se señalan las diferencias lingüísticas en Europa como un obstáculo importante para la comercialización transnacional de sistemas telemáticos, sobre todo en lo relativo a la aplicación de tecnologías de reconocimiento vocal y a la prestación de servicios de localización<sup>12</sup>.
- (36) Además, en el caso de los servicios telemáticos que utilizan el GSM como canal de comunicación, las elevadas tarifas del *roaming* constituyen una barrera importante para la prestación de servicios uniformes de telemática en varios Estados miembros.
- (37) Habida cuenta de estos elementos, se ha de partir de que el mercado afectado por el proyecto de concentración, es decir, el mercado de los sistemas de telemática del transporte para empresas transportistas y de logística, abarca todo el territorio alemán.

#### **D. Evaluación desde el punto de vista del Derecho de competencia**

- (38) La concentración proyectada suscita reservas importantes desde la óptica del Derecho de competencia por lo que se refiere a la utilización comercial prevista de la infraestructura que va a crear y explotar Toll Collect, concretamente la utilización que trasciende de la recaudación del peaje. En este sentido, cabe esperar que la concentración dará lugar a una posición dominante de DaimlerChrysler en el mercado alemán de los sistemas de telemática del transporte para empresas transportistas y de logística.

#### **1. Creación de la plataforma Toll Collect de telemática del transporte para empresas transportistas y de logística**

**1.1 (1) La concentración reunirá al principal fabricante alemán de camiones, que además es uno de los primeros proveedores de sistemas de telemática del transporte para empresas transportistas y de logística, y a uno de los principales proveedores alemanes de telefonía móvil, dos operadores que se encuentran en una posición de salida destacada para la prestación de servicios de telemática del transporte.**

- (39) DaimlerChrysler es, con diferencia, el primer fabricante del mercado alemán de camiones. La mitad de los 960 000 camiones matriculados en Alemania son de la marca Mercedes-Benz<sup>13</sup>. DaimlerChrysler comercializa, asimismo, un sistema de telemática del transporte para camiones denominado «Fleetboard» y, según su propia información, es uno de los principales proveedores de servicios de movilidad y telemática<sup>14</sup>.

---

<sup>12</sup> Véase la nota a pie de página 9, pp. 2 a 32.

<sup>13</sup> Véase la nota a pie de página 6, p. 4.

<sup>14</sup> Comunicado de prensa con motivo de la Cebit 2002.

- (40) Telekom es uno de los principales proveedores alemanes de telefonía móvil. En un comunicado de prensa, la contribución de Telekom en el marco del consorcio Toll Collect se describe de la siguiente manera:

*«La interacción de los pilares de nuestro grupo, T-Mobile, T-Online, T-Com y T-Systems, nos permite ofrecer una cartera de productos completa que reúne toda nuestra experiencia en el ámbito de la telecomunicaciones y las tecnologías de la información; ésta es la única manera de que el peaje para camiones resulte un éxito.»<sup>15</sup>*

- (41) Las partes citadas han creado, conjuntamente con Cofiroute, un consorcio a fin de presentar una oferta de un sistema de recaudación de peajes en el marco del procedimiento de licitación europea del peaje para camiones en Alemania.

- (42) El consorcio ha desarrollado un sistema basado en una unidad a bordo dotada de GPS y GSM que permite no sólo la recaudación del peaje por cuenta del Estado, sino que además posibilita diversas aplicaciones comerciales<sup>16</sup>. Ahora bien, la «solución telemática» propuesta por el consorcio no se prescribía en la licitación llevada a cabo por la República Federal de Alemania, sino que el procedimiento de adjudicación se basaba más bien en una descripción de los servicios funcional y técnicamente abierta. La descripción funcional del sistema de peajes preveía que, junto con la recaudación manual, también debía ofrecerse una recaudación automática dentro de los propios vehículos comerciales. Los oferentes tenían, por tanto, libertad en lo relativo a la técnica que desearan utilizar. Así, por ejemplo, la oferta del consorcio perdedor AGES, integrado por Vodafone y diversas compañías petroleras, entre ellas Shell, se basaba en una solución «técnicamente neutra» de recaudación manual y automática. Por lo tanto, el sistema desarrollado por el consorcio compuesto por las partes notificantes y Cofiroute va mucho más allá del objeto de la licitación consistente en la recaudación del peaje por encargo del Estado.

## **1.2 Ya hay planes concretos para utilizar con fines de telemática del transporte para empresas transportistas y de logística las unidades a bordo puestas gratuitamente a disposición para la recaudación del peaje.**

- (43) La obligación de pagar el peaje afecta a todos los camiones con un peso máximo autorizado superior a 12 t. Si bien el sistema dual de recaudación del peaje no obliga a la instalación de una unidad a bordo en todos los camiones, ésta se realizará, por meras razones prácticas, en la mayoría de los vehículos que circulan regularmente por las autopistas alemanas. Esto es tanto más cierto si se tiene en cuenta que la unidad a bordo se pone a disposición de forma gratuita.

---

<sup>15</sup> Véase la nota a pie de página 6, p. 1.

<sup>16</sup> En un comunicado de prensa publicado conjuntamente por DaimlerChrysler Services, Telekom y Cofiroute se afirma lo siguiente a este respecto: «Pero la razón fundamental por la que hemos participado en la licitación es que nuestro sistema es el único del sector de los transportes que tiene el potencial para funcionar de forma más eficaz», según palabras de Mangold. «DaimlerChrysler fortalece de este modo su posición como socio en el sector del transporte». Véase la nota a pie de página 6, p. 1.

- (44) El sistema que va a crear Toll Collect constituirá, en este sentido, una plataforma que DaimlerChrysler Services se propone utilizar para desarrollar sistemas telemáticos comerciales para el transporte y la logística. En este contexto, DaimlerChrysler Services se pronunció de la siguiente manera en un comunicado de prensa con motivo de la Feria Internacional del Automóvil (IAA) dedicada a los vehículos comerciales<sup>17</sup>:

*«DaimlerChrysler Services Mobility Management GmbH desarrolla, bajo el nombre de proyecto Truckmatix, una amplia gama de servicios telemáticos para transportistas, operadores de flotas y expedidores. Estos servicios podrán ofrecerse sobre la base del hardware utilizado por Toll Collect en cuanto el Gobierno federal haya creado las condiciones jurídicas a tal fin. Están destinados a optimizar las transacciones comerciales en el terreno del transporte sujeto al peaje y permiten una configuración aún más eficiente de los procesos comerciales, así como una mejor utilización de capacidades. Truckmatix facilita a los expedidores el acceso a la clientela a través del ordenador y de internet. [...]»\**

*Los servicios Truckmatix se ofrecerán en módulos de servicios «Compact» y «Comfort» que el cliente podrá combinar según sus necesidades. La amplia gama de servicios, **que debido a la sencillez de la infraestructura del sistema está al alcance de todas las empresas sin necesidad de inversiones adicionales en hardware**, abarca desde la determinación de la posición de los camiones hasta la transmisión de pedidos o de modificaciones de los pedidos, pasando por la comunicación del conductor de su situación al empresario, la localización de un camión averiado o robado y los servicios de navegación y conducción.»*

- (45) En un folleto publicitario de DaimlerChrysler Services Mobility Management GmbH titulado «Telemática para todos: Truckmatix» se explica que el sistema de peajes electrónico de Toll Collect utilizable a escala mundial ahora también permite a las pequeñas y medianas empresas un acceso económico a la telemática. En este contexto, el folleto añade lo siguiente:

*«A partir del aparato instalado en el vehículo para la determinación electrónica del peaje (peaje para camiones) se crea una plataforma telemática sencilla y uniforme. [...]»\* Truckmatix complementa el sistema Toll Collect a la perfección: el aparato instalado en el vehículo para la determinación del peaje ya permite utilizar los paquetes de servicios «Basic» y «Disposition». De este modo, las empresas disponen de un sistema uniforme para todos los vehículos de su flota compatible con otras aplicaciones propias de la empresa. Se crea así un nuevo estándar del que se benefician directamente las empresas transportistas y sus clientes.»<sup>18</sup>*

- (46) DaimlerChrysler Services ha [...]»\* la utilización del sistema Toll Collect.

### **1.3 Cabe presumir que las partes obtendrán de la República Federal de Alemania la autorización necesaria, conforme al contrato de explotación, para prestar servicios de**

---

<sup>17</sup> «DaimlerChrysler Services stellt auf der IAA Nutzfahrzeuge innovative Mobilitäts- und Telematikdienste vor» ('DaimlerChrysler Services presenta unos servicios de movilidad y telemática innovadores en la IAA de vehículos comerciales'), comunicado de prensa de 10 de septiembre de 2002, pp. 2 y 3.

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

**telemática del transporte en forma de servicios llamados «de valor añadido» (Mehrwertdienste).**

- (47) Los servicios de valor añadido no eran objeto de la licitación del sistema de recaudación del peaje. No obstante, el contrato de explotación contempla la posibilidad de prestar servicios adicionales con la correspondiente autorización del Gobierno alemán. En un folleto informativo de 17 de diciembre de 1999 sobre la licitación del peaje para camiones, Alemania ya señaló que podría haber un interés en utilizar los sistemas de recaudación del peaje para la prestación de servicios de valor añadido y continuaba afirmando lo siguiente a este respecto: «El licitador se plantea autorizar la integración, en el sistema de peajes, de servicios telemáticos y de otro tipo destinados a terceros («servicios de valor añadido»). La posible autorización de tales servicios se supeditará a una decisión ulterior del licitador.»
- (48) Vistas las declaraciones públicas de DaimlerChrysler Services reproducidas en los considerandos (44) y (45), cabe presumir que las partes cuentan firmemente con que podrán utilizar la plataforma Toll Collect no sólo para recaudar peajes, sino también para prestar servicios de valor añadido. Michael Rummel, directivo de DaimlerChrysler Services Mobility Management, responde en una entrevista de la siguiente manera a la pregunta de cuáles son las condiciones en las que podrán ofrecerse servicios de valor añadido: *«Los servicios de valor añadido no se regularon en la licitación del peaje. Pero esto no significa que esté prohibido desarrollar servicios sobre la base de la unidad a bordo. Estamos trabajando intensamente para llegar a un acuerdo con el Estado antes de la introducción del peaje [...]»*<sup>19</sup>
- (49) Hay un reconocimiento general de que los servicios telemáticos ayudan a reducir los estrangulamientos en las redes de transporte y, por tanto, optimizan la utilización de la infraestructura viaria. Esto no sólo beneficia al sector del transporte, sino que además puede contribuir a la protección del medio ambiente. Por consiguiente, la creación de una amplia plataforma para la prestación de servicios adicionales de telemática del transporte debe considerarse de interés general, tanto desde el punto de vista de las infraestructuras del transporte como desde la óptica medioambiental, y representa por ello un hecho deseable. En este sentido, puede partirse de que el Gobierno alemán no planteará en principio objeciones a la autorización, generalmente deseable, de unos servicios de valor añadido a través de la infraestructura Toll Collect, al menos siempre y cuando se confirme en la práctica una recaudación sin contratiempos del peaje.
- (50) Por lo tanto, es previsible que las partes obtendrán la autorización necesaria, conforme al contrato de explotación, para prestar servicios de telemática del transporte en forma de servicios llamados «de valor añadido».

**1.4 La entrega gratuita por parte de Toll Collect de la unidad a bordo dará lugar a la creación de una plataforma de telemática del transporte para empresas transportistas y de logística que dominará el mercado alemán.**

---

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

- (51) La entrega gratuita a los transportistas sujetos al pago del peaje de unidades a bordo aptas para la telemática dará lugar a que la mayoría de los camiones dotados de una de estas unidades de Toll Collect también las utilizará para los servicios de telemática del transporte. En cambio, no parece económicamente rentable desde la óptica de los transportistas la asunción de los costes de instalación de una segunda unidad a bordo para utilizar la telemática del transporte ofrecida por otros competidores.
- (52) Según estimaciones de DaimlerChrysler, el número de camiones sujetos al pago del peaje se sitúa entre [...] millones de vehículos, de los cuales entre [...] y [...] son camiones extranjeros. El kilometraje sujeto al peaje se sitúa en [...] miles de millones al año, de los que el [...] % corresponde a vehículos extranjeros<sup>20</sup>.
- (53) A pesar de que, según lo expuesto en el considerando (43), no existe obligación alguna para instalar la unidad a bordo, cabe esperar que, por razones prácticas, serán muchos los transportistas alemanes y extranjeros que hagan uso de su instalación gratuita en los vehículos. Las propias partes notificantes calculan que entre el 70 y el 80% de los camiones alemanes serán provistos de unidades a bordo para la recaudación del peaje<sup>21</sup>. Además, es previsible que los camiones extranjeros que circulan a menudo por Alemania también recurrirán a las unidades a bordo. Según se ha expuesto en el considerando (17), el pliego de cargos de la licitación prevé que en el primer año de funcionamiento del sistema de peajes se instalarán [...] unidades a bordo y que esta cifra se irá aumentando paulatinamente hasta [...] en el último año de funcionamiento.
- (54) Al mismo tiempo, cabe esperar que la gran mayoría de los camiones dotados de una unidad a bordo apta para la telemática no instalarán en el vehículo un segundo terminal telemático. La investigación de mercado de la Comisión ha demostrado que el mero anuncio por parte de DaimlerChrysler de que los servicios telemáticos basados en el sistema Toll Collect podrán utilizarse en el futuro sin coste adicional en concepto de *hardware* ha hecho retroceder de forma muy considerable la demanda de soluciones telemáticas en el mercado. La renuencia de los transportistas a invertir en *hardware* adicional se explica, en particular, por los reducidos márgenes con los que trabajan las empresas transportistas en Alemania y Europa. En un estudio se califica de prohibitivo el coste actual de los sistemas telemáticos teniendo en cuenta los reducidos márgenes con que trabajan muchos transportistas, sobre todo las pequeñas empresas de ámbito regional<sup>22</sup>. Si los operadores de flotas pueden recurrir a los servicios telemáticos basados en el sistema Toll Collect sin tener que incurrir en gastos para los equipos, es previsible que su disposición a pagar por terminales telemáticos disminuirá aún más.
- (55) En comparación con las unidades a bordo de Toll Collect que se van a instalar, el número de terminales telemáticos actualmente instalados en camiones es relativamente reducido. Según cálculos del sector, actualmente hay unos 23 000 - 25 000 camiones alemanes dotados de

---

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

<sup>21</sup> Véase la nota a pie de página 6, p. 1.

<sup>22</sup> Véase la nota a pie de página 9, p. 2-25.

terminales telemáticos aptos, al igual que los del sistema Toll Collect, para la prestación de servicios telemáticos gracias a una comunicación bidireccional entre el camión y la central.

- (56) En este sentido, puede partirse de que el sistema Toll Collect cubrirá la práctica totalidad de los vehículos pesados de Alemania. Como debe considerarse muy reducida la disposición a instalar en los camiones un terminal telemático adicional al del sistema Toll Collect, es previsible que dicho sistema se convierta en la plataforma dominante en Alemania de la telemática del transporte para empresas transportistas y de logística.

## **2. Cierre del futuro mercado de sistemas de telemática del transporte para empresas transportistas y de logística**

- (57) La creación de una plataforma dominante de telemática del transporte para empresas transportistas y de logística tiene repercusiones distintas, según se examine desde la óptica de los servicios o de los aparatos.

### **2.1 Los proveedores terceros de servicios de telemática del transporte dependerán del acceso a la plataforma Toll Collect.**

- (58) Debido a la creación de una plataforma dominante para servicios de telemática del transporte, los proveedores de tales servicios a empresas transportistas y de logística en Alemania dependerán en el futuro en gran medida de la utilización de las unidades a bordo de Toll Collect. El sistema Toll Collect es un sistema cerrado y protegido por derechos de propiedad que no contempla su utilización por terceros y cuyos derechos de propiedad intelectual están en manos de la empresa en participación y de las partes notificantes. Esta circunstancia puede considerarse apropiada por lo que se refiere a la función de recaudación del peaje, puesto que no es necesario dar acceso al sistema a terceros y porque la mencionada función debe protegerse frente a manipulaciones.
- (59) En cambio, la situación es distinta desde la óptica de la prestación de servicios de telemática del transporte. Como ya se ha señalado, es previsible que Toll Collect se convierta en la plataforma dominante de la telemática del transporte para empresas transportistas y de logística en Alemania. Por esta razón, los proveedores alemanes de servicios de telemática del transporte para empresas transportistas y de logística dependerán en el futuro en gran medida de la utilización de la plataforma Toll Collect. Al concebir Toll Collect como un sistema cerrado y protegido por derechos de propiedad, DaimlerChrysler adquiere, por medio de la empresa en participación, el control sobre el acceso al futuro mercado de la telemática del transporte para empresas transportistas y de logística. De este modo, DaimlerChrysler puede ofrecer a través de la plataforma sus propios servicios de telemática del transporte y decidir, al mismo tiempo, cuáles serán sus competidores directos en el mercado de los sistemas de telemática del transporte para empresas transportistas y de logística y en qué condiciones operarán. Esta estrategia resulta tanto más probable por cuanto se espera para los próximos años un enorme crecimiento del mercado de los sistemas de telemática del transporte para empresas transportistas y de logística<sup>23</sup>. Por medio de la empresa en participación, DaimlerChrysler

---

<sup>23</sup> Así se desprende de un estudio presentado por las partes titulado «European Telematics Industry», Commerzbank, 8 de mayo de 2001, p. 3, en el que el potencial del mercado europeo de aquí a 2005 se cifra en 2 000 millones de

/podría/\* adquirir al mismo tiempo el control sobre la información del tráfico generada a través del sistema Toll Collect y convertir dicha información en la base de sus propios servicios de telemática del transporte.

## **2.2 La plataforma Toll Collect dará lugar a la expulsión de los proveedores de sistemas telemáticos que actualmente operan en el mercado.**

- (60) El mercado de los sistemas de telemática del transporte para empresas transportistas y de logística es un mercado muy joven que aún se encuentra en la fase inicial de su desarrollo. Por esta razón, este ámbito se caracteriza en la actualidad, según se ha expuesto en los considerandos (30) y (31), por la presencia de un gran número de proveedores de los más diversos sistemas de telemática del transporte, de *hardware*, *software* y servicios. Ninguno de estos proveedores ha logrado hasta el momento ocupar con sus terminales telemáticos una posición en el mercado que le permitiese imponer su *hardware* como norma del sector.
- (61) Por el contrario, la unidad a bordo de Toll Collect estará en condiciones, según declaraciones públicas de DaimlerChrysler Services (véase el considerando (44)), de lograr la integración de todas las especificaciones del ámbito de la telemática del transporte, tanto en lo relativo al *software* como al *hardware*, sin necesidad de mayores adaptaciones técnicas. Según las partes, gracias a la unidad a bordo Toll Collect son técnicamente viables los siguientes servicios de valor añadido: (1) servicios de localización que pueden configurarse para el seguimiento de la flota, la creación de itinerarios o la vigilancia territorial, y (2) servicios de texto que permiten el intercambio de información escrita y predeterminada entre el proveedor de servicios de valor añadido y la unidad a bordo.
- (62) Aunque los servicios de telemática del transporte que pueden prestarse a través de la unidad a bordo Toll Collect no abarcan todos los servicios actualmente ofrecidos a través de los terminales telemáticos ya presentes en el mercado, sí cubren parte de las funciones esenciales de los sistemas disponibles. El precio de los sistemas presentes en el mercado es variable. Según las pesquisas realizadas por la Comisión, los sistemas de telemática del transporte (*hardware* y *software*) tienen un coste por vehículo que oscila entre los 1 000 y los 2 500 euros, según el equipamiento. A ello hay que añadir el coste mensual de los servicios utilizados, así como los costes de comunicación.
- (63) Como ya se ha señalado en el considerando (51), la unidad a bordo Toll Collect se pondrá a disposición de forma gratuita. Por lo tanto, es de suponer que los empresarios transportistas cuyos camiones ya hayan sido equipados de una unidad Toll Collect no adquirirán un terminal telemático adicional para hacer uso de los servicios telemáticos de proveedores de sistemas de la competencia que vayan más allá de los ofrecidos por Toll Collect.
- (64) En este contexto, las investigaciones realizadas por la Comisión han demostrado que, en relación con la posible adquisición de un sistema de telemática del transporte y las inversiones correspondientes, los transportistas ya prefieren en la actualidad esperar la llegada de la oferta

---

euros; el estudio de Frost & Sullivan citado en la nota 9 cifra el potencial del mercado europeo en el año 2009 en unos 4 700 millones de euros, pp. 2-27 a 2-29.

gratuita de Toll Collect. Esto ya ha tenido como consecuencia, antes incluso de la introducción de la unidad a bordo Toll Collect, que los proveedores de sistemas de telemática del transporte se encuentren con grandes dificultades para captar nuevos clientes para sus productos, lo cual pone en peligro su supervivencia económica. Es previsible que esta tendencia se agudizará aún más cuando la prestación de servicios de telemática del transporte a través de las unidades a bordo Toll Collect sea una realidad.

- (65) La expulsión de otros proveedores de servicios y sistemas también irá en aumento cuando las funciones de la unidad a bordo Toll Collect se amplíen en una segunda generación. En un artículo publicado en *VerkehrsRundschau*, se hace la siguiente afirmación en lo relativo a un proyecto de segunda generación: «*Rummel* (Michael Rummel, directivo de DaimlerChrysler Services Mobility Management, N.d.R.) *anunció ya para el año 2004 la siguiente generación de equipos: la unidad a bordo II integrará numerosos servicios de valor añadido en un solo aparato, y la recaudación del peaje no será más que una entre muchas funciones. Incluso se ha encontrado ya el correspondiente eslogan: «Maut und Mehr» ('El peaje y más')*<sup>24</sup>. Tras esta ampliación de las funciones de las unidades a bordo Toll Collect, los demás proveedores de sistemas de telemática del transporte lo tendrán más difícil todavía para convencer a los clientes de que compren un sistema alternativo.

#### **E. Conclusión de la evaluación desde el punto de vista del Derecho de competencia**

- (66) En consecuencia, la Comisión concluye que la concentración dará lugar a la creación de una posición dominante de DaimlerChrysler, a través de la empresa en participación Toll Collect, en el mercado alemán de los sistemas de telemática del transporte para empresas transportistas y de logística y que dicha posición dominante obstaculizará de manera significativa la competencia efectiva en el mercado común o en una parte sustancial de éste.

#### **V. COMPROMISOS PROPUESTOS POR DAIMLERCHRYSLER, DEUTSCHE TELEKOM Y COFIROUTE**

- (67) Con objeto de disipar las reservas de la Comisión en lo relativo al mercado alemán de sistemas y servicios telemáticos para empresas transportistas y de logística, DaimlerChrysler Services, Deutsche Telekom y Cofiroute propusieron el 3 de abril de 2003 los compromisos que se describen a continuación y cuya transcripción íntegra figura en el Anexo de la presente Decisión.

- (68) DaimlerChrysler Services, Deutsche Telekom y Cofiroute asumen los siguientes compromisos:

- Crearán un portal telemático centralizado a través del cual los proveedores de servicios de valor añadido tendrán acceso a las funciones y datos básicos de las unidades a bordo Toll Collect. Dicho portal será gestionado por una sociedad independiente que sólo pondrá en marcha la prestación de servicios de valor añadido cuando DaimlerChrysler Services, Deutsche Telekom y

---

<sup>24</sup> Véase la nota a pie de página 18, p. 18.

Cofiroute dispongan juntos de menos del 50% de los derechos de voto en la junta de accionistas de la sociedad a cargo del portal telemático o cuando se garantice por otro medio que estas tres empresas juntas no puedan ejercer una influencia dominante sobre dicha sociedad.

- Crearán una interfaz GPS para las unidades a bordo a través de la cual terceros proveedores de servicios de valor añadido puedan acceder a las funciones GPS de dichas unidades (incluidos los aparatos de las primera generación).
- Desarrollarán un módulo que contenga parte del *hardware* y *software* necesario para la recaudación del peaje con objeto de permitir el desarrollo y la producción por parte de terceros de aparatos que, mediante su conexión a un módulo, sean aptos para la recaudación del peaje; de acompañar la adaptación de los aparatos por terceros; y de otorgar las autorizaciones pertinentes para la explotación de los aparatos por terceros.
- Sólo posibilitarán la utilización de las unidades a bordo del sistema Toll Collect cuando dispongan de una autorización de la Comisión, la cual sólo se concederá cuando las partes hayan creado una interfaz operativa para las funciones GPS de la unidad a bordo y permitido que los terceros interesados desarrollen sus propios aparatos que, mediante su conexión al módulo de peajes desarrollado por las partes, sean aptos para la recaudación del peaje.

## **VI. EVALUACIÓN DE LA CONCENTRACIÓN NOTIFICADA DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA COMPETENCIA TENIENDO EN CUENTA LOS COMPROMISOS**

- (69) Los compromisos descritos son suficientes, a juicio de la Comisión, para despejar adecuadamente las citadas reservas desde el punto de vista de la competencia.
- (70) El compromiso de las partes de desarrollar un módulo de peaje para los aparatos de terceros, de acompañar el desarrollo y la adaptación de estos aparatos al módulo de peaje y de conceder las autorizaciones pertinentes para la utilización de los aparatos permitirá que los terceros fabriquen sus propios equipos telemáticos y los provean de una función para recaudar el peaje. El punto de partida del desarrollo es la comunicación de una interfaz por las partes. Una vez definida la interfaz, el desarrollo del módulo de peaje por las partes o la empresa en participación y el desarrollo de los aparatos de terceros tendrá lugar de forma paralela. El desarrollo de los aparatos por terceros y su adaptación al módulo de peaje desarrollado en paralelo por las partes está garantizado gracias a la obligación de informar sobre las distintas fases de desarrollo que han seguir todos los implicados y a su seguimiento por un grupo de expertos independientes. En lo relativo a los costes, el Ministerio alemán de Transportes, Construcción y Vivienda se ha comprometido ante la Comisión a que los terceros proveedores de aparatos telemáticos dotados de un módulo de peajes no recibirán un trato distinto, en materia de costes, al de los operadores del sistema de peajes para camiones.
- (71) Es de suponer que serán, en particular, los fabricantes de camiones y los fabricantes de equipos por encargo de aquéllos quienes desarrollarán y fabricarán aparatos que, mediante su conexión a un módulo de peajes, sean aptos para la recaudación de peajes. Partiendo de esta base y teniendo en cuenta los resultados de la consulta de los operadores del mercado por parte de la Comisión, cabe presumir que esta posibilidad de los terceros de integrar un módulo de peajes en sus propios equipos impedirá en buena medida que Toll Collect se convierta en plataforma dominante y en

guardián del mercado alemán de los sistemas de telemática del transporte para empresas transportistas y de logística.

- (72) Las partes se han comprometido, asimismo, a abrir las unidades a bordo Toll Collect de tal manera que terceros proveedores de servicios de valor añadido puedan hacer uso de la función GPS de tales unidades. El uso compartido de la función GPS permite a los terceros fabricar sus propios aparatos telemáticos no dotados de tal función y ahorrar los costes en que, de otro modo, habrían incurrido. El ahorro de costes puede cifrarse, según la investigación de mercado de la Comisión, en unos 150 - 200 euros por aparato. Esto permite a los terceros, a pesar de la necesidad de instalar un segundo terminal en el vehículo, competir con los servicios telemáticos ofrecidos por el sistema Toll Collect. Por ello, la interfaz limitará aún más el dominio previsible de la plataforma telemática Toll Collect.
- (73) Además, los servicios telemáticos se podrán ofrecer a través de la propia unidad a bordo Toll Collect. Las partes se comprometen a conceder a terceros proveedores de servicios de valor añadido acceso, a través de un portal telemático central, a las funciones y datos básicos de las unidades a bordo. Este portal será gestionado por una sociedad abierta a otros accionistas y sólo entrará en funcionamiento cuando DaimlerChrysler, Deutsche Telekom y Cofiroute ya no dispongan del control conjunto de dicha sociedad. En su acceso al portal, los proveedores de servicios telemáticos no recibirán un trato discriminatorio, ni técnica ni comercialmente ni de ningún otro modo, frente a otros accionistas. Al mismo tiempo, las partes se comprometen a que su utilización del sistema Toll Collect para la prestación de servicios de valor añadido se producirá únicamente a través del portal telemático. La sociedad encargada del portal telemático no sólo contará con una junta de accionistas y una dirección, sino también con un consejo consultivo concebido como órgano plural integrado por representantes de las asociaciones de las empresas del sector telemático. Además de decidir sobre las quejas de los proveedores de servicios de valor añadido, el consejo consultivo tendrá la función de controlar las decisiones de la dirección relativas a las condiciones de acceso, a las normas técnicas y a la gestión comercial de la sociedad.
- (74) Por tanto, cuando se presten servicios telemáticos a través de las unidades a bordo Toll Collect, el nudo central por el que dichos servicios se prestan estará neutralizado en lo relativo a las partes. Por un lado, los proveedores de servicios de valor añadido obtienen un acceso no discriminatorio al portal telemático, independientemente de que sean o no accionistas de la sociedad encargada del portal. Por otro, dicha sociedad no estará controlada por las partes. La neutralidad de la sociedad se verá acentuada por la creación de un consejo consultivo plural, responsable de la decisión de asuntos fundamentales para la prestación y el futuro desarrollo de los servicios telemáticos.
- (75) Las actividades del portal telemático están sometidas a restricciones en el sentido de que se da prioridad a la función de recaudación del peaje en el marco del sistema Toll Collect, y las partes han adoptado disposiciones para garantizar la seguridad de la recaudación. Como estas restricciones afectan por igual a todos los implicados, es decir, a las partes, a los accionistas terceros y a los meros proveedores de servicios telemáticos, y se derivan en cierta medida de la utilización compartida de las unidades a bordo Toll Collect para la prestación de servicios de valor añadido, pueden ser aceptadas por la Comisión.
- (76) Un elemento esencial de los compromisos de las partes es que los servicios telemáticos se podrán prestar a través de la propia unidad a bordo si así lo autoriza la Comisión. La Comisión sólo

autorizará la prestación de servicios telemáticos a través del portal telemático cuando se ponga a disposición una interfaz operativa para las funciones GPS de las unidades a bordo y las partes hayan permitido a los terceros interesados desarrollar sus propios aparatos que, conectados a un módulo, sean aptos para la recaudación del peaje. Esta concatenación de los compromisos implica que, hasta la realización de la interfaz para los equipos y del módulo de peajes, haya una igualdad de condiciones competitivas para las empresas presentes en el mercado y que, en ese ínterin, el portal telemático no pueda consolidarse como plataforma dominante en el mercado.

- (77) Los compromisos garantizan, en su conjunto, que el mercado alemán de la telemática del transporte para empresas transportistas y de logística siga estando abierto y se preserve la igualdad de condiciones competitivas entre las partes y los terceros. En consecuencia, la Comisión ha llegado a la conclusión de que, habida cuenta de los compromisos presentados por las partes, la concentración notificada no dará lugar a una posición dominante de DaimlerChrysler en el mercado alemán de la telemática del transporte para empresas transportistas y de logística.

## VII. CONDICIONES Y OBLIGACIONES

- (78) Con arreglo a lo dispuesto en la primera frase del segundo párrafo del apartado 2 del artículo 8 del Reglamento de concentraciones, la Comisión podrá acompañar su decisión de condiciones y obligaciones destinadas a garantizar que las empresas interesadas cumplan los compromisos que hayan contraído con la Comisión con miras a compatibilizar la concentración con el mercado común.
- (79) Las medidas que lleven a un cambio estructural del mercado han de ser objeto de condiciones, mientras que las medidas de aplicación necesarias a tal fin constituyen obligaciones impuestas a las partes. Si no se cumple una condición, queda sin validez la Decisión por la cual la Comisión haya declarado compatible la concentración. En caso de que las partes infrinjan una obligación, la Comisión puede revocar la Decisión de autorización con arreglo a la letra b) del apartado 5 del artículo 8 del Reglamento de concentraciones; además, se podrán imponer a las partes multas y multas coercitivas con arreglo a la letra a) del apartado 2 del artículo 14 y a la letra a) del apartado 2 del artículo 15 del Reglamento de concentraciones<sup>25</sup>.
- (80) Con arreglo a esta distinción fundamental, la Comisión supedita su Decisión a la condición de que se cumplan plenamente los compromisos de DaimlerChrysler y Deutsche Telekom relativos a la obligación de no prestar servicios de valor añadido a través del sistema Toll Collect sin la autorización previa de la Comisión y de utilizar dicho sistema para la prestación de tales servicios únicamente a través de la sociedad encargada del portal telemático. La autorización de la Comisión para prestar servicios de valor añadido a través del sistema Toll Collect sólo se concederá cuando se haya desarrollado una interfaz GPS para las unidades a bordo, así como un módulo de peajes destinado a su integración en aparatos de terceros. Estos compromisos tienen el objetivo de impedir la creación de una posición dominante de DaimlerChrysler en el mercado alemán de los sistemas de telemática del transporte para

---

<sup>25</sup> Véase el punto 12 de la Comunicación de la Comisión sobre las soluciones aceptables con arreglo al Reglamento (CEE) n° 4064/89 del Consejo y al Reglamento (CE) n° 447/98 de la Comisión (DO C 68 de 2.3.2001, p. 3).

empresas transportistas y de logística, al igual que la creación de una plataforma dominante. En cambio, todas las demás partes del compromiso, en particular los pormenores relativos a la creación de una sociedad encargada del portal telemático y el desarrollo de la interfaz GPS y del módulo de peajes, han de ser objeto de obligaciones, ya que su único objetivo es garantizar la aplicación de las condiciones citadas anteriormente.

## VIII. CONCLUSIÓN

- (81) Por estos motivos, y a condición de que se cumplan íntegramente los compromisos presentados por DaimlerChrysler Services y Deutsche Telekom, cabe presumir que la concentración no creará ni fortalecerá una posición dominante que pueda obstaculizar de manera significativa la competencia efectiva en el mercado común o en una parte sustancial de éste. En consecuencia, y a condición de que se cumplan en su integridad los compromisos que figuran en el Anexo, la concentración ha de ser declarada compatible con el mercado común y con el Acuerdo EEE con arreglo al apartado 2 del artículo 2 y al apartado 2 del artículo 8 del Reglamento de concentraciones y al artículo 57 del Acuerdo EEE.
- (82) La presente Decisión no prejuzga la decisión que habrá de adoptar la Comisión en lo relativo a la compatibilidad con el Derecho comunitario del régimen alemán de recaudación de un peaje por la utilización de las autopistas alemanas.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

La operación de concentración notificada, mediante la cual DaimlerChrysler Services AG y Deutsche Telekom AG adquieren el control conjunto, en el sentido de la letra b) del apartado 1 del artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 4064/89 del Consejo, de Toll Collect GmbH, se declara compatible con el mercado común y el Acuerdo EEE.

*Artículo 2*

Lo dispuesto en el artículo 1 es aplicable a condición de que se cumplan en su integridad los compromisos presentados por DaimlerChrysler Services AG y Deutsche Telekom AG, que figuran en los apartados B I y B II 15 del Anexo.

*Artículo 3*

La presente Decisión se supedita a la obligación de que se cumplan en su integridad los demás compromisos presentados por DaimlerChrysler Services AG y Deutsche Telekom AG con arreglo al Anexo.

*Artículo 4*

Los destinatarios de la presente Decisión son:

**DaimlerChrysler AG**

Epplestraße 225  
D-70546 Stuttgart

**Deutsche Telekom AG**

Friedrich-Ebert-Allee 140  
D-53113 Bonn

Bruselas, a 30.4.2003

Por la Comisión  
Mario MONTI  
Miembro de la Comisión