

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 30 avril 2003

**déclarant une opération de concentration compatible avec le marché commun et avec l'accord
EEE**

(Affaire COMP/M.2903 - Entreprise commune DaimlerChrysler / Deutsche Telekom)

(Le texte en langue allemande est le seul faisant foi)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 57, paragraphe 2, point a),

vu le règlement (CEE) n° 4064/89 du Conseil, du 21 décembre 1989, relatif au contrôle des opérations de concentration entre entreprises¹, modifié en dernier lieu par le règlement (CE n° 1310/97², et notamment son article 8, paragraphe 2,

vu la décision de la Commission du 20 décembre 2002 d'engager la procédure dans cette affaire,

après avoir donné aux entreprises concernées l'occasion de faire connaître leur point de vue sur les griefs soulevés par la Commission,

vu l'avis du comité consultatif en matière de concentrations³,

vu le rapport final du conseiller-auditeur dans la présente affaire⁴,

¹ JO L 395 du 30.12.1989, p. 1. Version rectifiée: JO L 257 du 21.9.1990, p. 13.

² JO L 180 du 9.7.1997, p. 1.

³ JO C [...] du [...] 2002, p. [...].

⁴ JO C [...] du [...] 2002, p. [...].

CONSIDÉRANT CE QUI SUIT:

- (1) Le 11 novembre 2002, la Commission a reçu notification, conformément à l'article 4 du règlement (CEE) n° 4064/89 du Conseil (règlement sur les concentrations), d'un projet de concentration par lequel les entreprises allemandes DaimlerChrysler Services AG («DaimlerChrysler Services»), appartenant au groupe DaimlerChrysler («DaimlerChrysler»), et Deutsche Telekom AG («Telekom») acquièrent, au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), du règlement sur les concentrations, le contrôle conjoint, par achat d'actions, de l'entreprise commune nouvellement créée Toll Collect GmbH («Toll Collect GmbH»). Outre les parties notifiantes, l'entreprise française Compagnie Financière et Industrielle des Autoroutes S.A. («Cofiroute») détiendra également une participation de 10 % dans l'entreprise commune.
- (2) Après avoir examiné la notification, la Commission a tout d'abord constaté que le projet notifié entrait dans le champ d'application du règlement sur les concentrations et qu'il soulevait des doutes sérieux quant à sa compatibilité avec le marché commun et avec l'accord EEE. Conformément à l'article 6, paragraphe 1, point c), du règlement sur les concentrations et à l'article 57 de l'accord EEE, la Commission a décidé, le 20 décembre 2002, d'engager la procédure dans la présente affaire. Après avoir examiné en détail le projet de concentration notifié, la Commission est parvenue à la conclusion qu'il entraînerait certes la création d'une position dominante de nature à entraver une concurrence effective dans une partie significative du marché commun, mais que les engagements pris par les parties permettraient d'éliminer les problèmes de concurrence soulevés.

I. LES PARTIES ET L'OPÉRATION

A. LES PARTIES

- (3) DaimlerChrysler Services est une filiale de DaimlerChrysler présente dans le secteur des services financiers et de la gestion de la mobilité. Ses activités s'étendent des montages financiers destinés à toutes les marques de véhicules de DaimlerChrysler à la gestion de flottes composées de véhicules couvrant l'ensemble des marques. DaimlerChrysler développe, construit et commercialise des voitures particulières, des poids lourds, des bus et des moteurs diesel. Cette société possède en outre des participations dans le secteur aéronautique et spatial, ainsi que dans l'industrie de l'armement.
- (4) Telekom est une entreprise de télécommunications principalement active en Europe et aux États-Unis. Elle est présente, directement ou par l'intermédiaire d'entreprises liées, dans les domaines, entre autres, de la téléphonie fixe et mobile, ainsi que de l'internet et des solutions systèmes.
- (5) Cofiroute est un exploitant de diverses autoroutes françaises. De plus, avec sa filiale la Société de Construction des Autoroutes du Sud et de l'Ouest, elle conçoit et construit des routes pour des maîtres d'œuvre publics. Par ailleurs, Cofiroute dispense des conseils en matière de conception et d'exploitation de grands axes routiers à des entreprises dans plusieurs pays étrangers.

B. LE PROJET

- (6) Le 12 avril 2002, la loi allemande relative à l'instauration, pour les poids lourds utilisant les autoroutes allemandes, de droits de péage calculés en fonction du kilométrage parcouru⁵ est entrée en vigueur. Ce texte prévoit que les poids lourds d'un tonnage supérieur à 12 t devront à l'avenir acquitter un péage, déterminé selon la distance effectuée («péages pour poids lourds»), pour pouvoir utiliser la plupart des autoroutes allemandes.
- (7) Le projet de péage pour poids lourds, c'est-à-dire la construction et l'exploitation, pour le compte de la République fédérale d'Allemagne, d'un système de prélèvement des péages dus par les poids lourds empruntant les autoroutes allemandes, a fait l'objet d'un appel d'offres public lancé par la République fédérale d'Allemagne, représentée par le ministère fédéral des transports, de la construction et du logement. Le marché a été attribué au consortium composé de DaimlerChrysler Services, de Telekom et de Cofiroute.
- (8) DaimlerChrysler Services, Telekom et Cofiroute envisagent de créer une entreprise commune dénommée Toll Collect, qui sera chargée de concevoir et d'exploiter le système de perception des péages dus par les poids lourds pour le compte de la République fédérale d'Allemagne.

II. L'OPÉRATION DE CONCENTRATION

- (9) DaimlerChrysler Services et Telekom devraient détenir chacune 45 % des parts de Toll Collect et Cofiroute 10 %. [...]*
- (10) [...] * Compte tenu de cette disposition, les parties notifiantes sont d'avis que la participation de Cofiroute au contrôle de l'entreprise commune ne saurait être considérée comme acquise. Eu égard au contexte économique particulier dans lequel s'inscrit, en l'espèce, cette disposition contractuelle, la Commission partage cet avis.
- (11) Toll Collect accomplira de manière durable toutes les fonctions d'une entité économique autonome. Cette société est dotée de ressources financières suffisantes, de son propre personnel, de son propre équipement technique et de sa propre direction, de sorte qu'elle peut intervenir sur le marché d'une manière indépendante et être dirigée indépendamment de ses sociétés fondatrices.
- (12) Le fait que le contrat conclu le 25 juin 2002 avec la République fédérale d'Allemagne concernant le prélèvement des péages dus pour l'utilisation des autoroutes par les poids lourds, ainsi que la création et l'exploitation d'un système de prélèvement des péages autoroutiers applicable aux poids lourds («contrat d'exploitation»), prévoit qu'il expirera au terme d'une période de douze ans et ne pourra être prolongé que trois fois d'un an, n'est pas contraire à la

⁵ Bundesgesetzblatt I, N° 23, p.1234

* Certaines parties du présent document ont été omises afin d'éviter la divulgation de données confidentielles; elles sont indiquées entre crochets et suivies d'un astérisque.

conclusion selon laquelle l'entreprise commune est conçue pour fonctionner de manière durable. Premièrement, l'article 3 du contrat de société ne limite pas la durée de vie de Toll Collect. En outre, cette période de douze ans est suffisante pour entraîner un changement durable dans la structure des entreprises notifiantes.

- (13) Le projet constitue donc une opération de concentration au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), du règlement sur les concentrations.

III. DIMENSION COMMUNAUTAIRE

- (14) Les entreprises parties à l'opération réalisent sur le plan mondial un chiffre d'affaires supérieur à 5 milliards d'euros. DaimlerChrysler et Telekom réalisent individuellement dans la Communauté un chiffre d'affaires supérieur à 250 millions d'euros. Seule Telekom a réalisé plus des deux tiers de son chiffre d'affaires total dans la Communauté à l'intérieur d'un seul et même État membre, à savoir en Allemagne. L'opération de concentration notifiée est donc de dimension communautaire, mais ne constitue pas un cas de coopération au sens de l'accord EEE.

IV. APPRÉCIATION EN APPLICATION DE L'ARTICLE 2 DU RÈGLEMENT SUR LES CONCENTRATIONS

A. Le système Toll Collect

- (15) À partir de l'été 2003, l'utilisation des autoroutes allemandes sera payante pour tous les camions dont le poids maximum autorisé est supérieur ou égal à 12 t; le péage sera calculé en fonction du kilométrage parcouru («péages pour poids lourds»). Le prélèvement du péage devrait s'effectuer sans intervenir dans la circulation et donc, en premier lieu, d'une manière automatisée.
- (16) Le système qui devra être mis en place par Toll Collect prévoit l'installation, à bord des poids lourds, d'unités embarquées («Onboard-Units») équipées d'un récepteur GPS (système de positionnement mondial) et d'un émetteur de téléphonie mobile GSM. Le récepteur GPS calcule la position du poids lourd et enregistre les données dans l'unité embarquée. L'échange de données entre l'unité embarquée et un central chargé des services d'application s'effectue par l'intermédiaire de l'émetteur de téléphonie mobile GSM, [...]*. Le central précité traite comme suit les données correspondantes: le péage dû est calculé à partir du lieu ainsi déterminé et de l'itinéraire choisi par le poids lourd et est ensuite facturé au propriétaire ou au détenteur du véhicule.
- (17) Le cahier des charges prévoit que, d'ici l'introduction du péage pour camions, [...]* unités embarquées devraient dans un premier temps être mises à disposition pendant la phase de mise en place du système. Ce nombre devrait être porté à [...]* la première année d'exploitation du système de péage et à [...]* la dernière année. Les unités embarquées sont remises gratuitement aux entreprises de transport, moyennant un dépôt de garantie qui constituera un avoir sur les péages qu'elles devront acquitter. Les péages dus, calculés en fonction des kilomètres parcourus,

seront déduits de cet avoir. Les frais d'installation de l'unité embarquée sont à la charge du détenteur ou du propriétaire du véhicule.

- (18) Outre le prélèvement automatisé des péages, un système d'enregistrement manuel devrait être aussi proposé. Il est prévu dans ce dernier cas que des tickets seront vendus sur l'internet ou par l'intermédiaire de bornes installées dans les stations-service ou aux entrées d'autoroutes. Le conducteur doit préciser au préalable l'itinéraire qu'il a prévu et s'y tenir également pendant son trajet. Dans ce cas, il n'est pas nécessaire d'équiper le véhicule d'une unité embarquée.

B. Marché de produits en cause

- (19) Les parties notifiantes déclarent que l'entreprise commune perçoit les péages pour le compte de l'autorité publique et n'est donc pas en concurrence avec d'autres prestataires privés; elles en concluent que la concurrence n'est pas concevable et qu'aucun marché n'est affecté.
- (20) L'unité embarquée mise au point dans le cadre du consortium Toll Collect est équipée d'un module GPS et GSM et peut donc en principe convenir pour saisir et fournir des données destinées à des services télématiques. L'appareil destiné au prélèvement des péages permet ainsi d'offrir aux transporteurs des services télématiques dits «à valeur ajoutée». DaimlerChrysler Services, Telekom et Cofiroute ont indiqué dans un communiqué de presse commun⁶ quelle serait la palette des services télématiques possibles grâce à l'unité embarquée Toll Collect:

«Les services télématiques suivants peuvent ainsi par exemple être proposés sous forme de modules, que le client est à même de regrouper selon ses propres besoins:

- *Détermination exacte de la position de poids lourds donnés sur un écran dans l'entreprise de transport,*
- *Transmission de nouvelles commandes ou de modifications de commandes,*
- *Communication de données relatives au chauffeur à l'entrepreneur de transports routiers,*
- *Localisation d'un poids lourd en panne ou volé,*
- *Services de navigation et de conduite.»*

- (21) Les parties notifiantes ont déjà annoncé publiquement qu'elles souhaiteraient utiliser ce système pour proposer des services télématiques⁷:

«Les services télématiques, comme ceux que nous sommes en mesure de proposer en liaison avec Toll Collect, diminuent les goulots d'étranglement dans le réseau de communications et

⁶ "Wir sind die Partner der Transportwirtschaft", («Nous sommes les partenaires de l'industrie des transports»), communiqué de presse du 20 septembre 2002, page 3.

⁷ Voir la note de bas de page n° 6.

optimisent les taux d'exploitation des voies de communication», déclare Klaus Mangold⁸. «Ils peuvent contribuer sensiblement à améliorer l'efficacité de l'industrie des transports et entraîner une réduction des coûts dans ce secteur. En outre, ce système concourt d'une manière importante à ménager l'environnement.»

- (22) Compte tenu des déclarations publiques des parties notifiantes, la Commission considère donc comme acquis que le système créé et exploité par l'entreprise commune Toll Collect aura des répercussions dans le domaine du développement, de la fabrication et de la commercialisation des systèmes de télématique routière.
- (23) La télématique routière vise, par un échange de données entre un fournisseur de services et les véhicules, à améliorer l'information et la communication routières, ainsi que les procédures de guidage. Tant les réseaux de téléphonie mobile que les systèmes de communication par satellite sont utilisés comme moyens de transmission.
- (24) L'enquête menée par la Commission donne à penser qu'en matière de télématique routière, une subdivision supplémentaire entre en considération: dans ce secteur, les services pour entreprises de transport et de logistique se distinguent de ceux destinés à la clientèle privée. La diversité des exigences au sein des groupes précités, entre autres, en est la preuve. Alors que les entreprises de transport et de logistique accordent la priorité aux services qui permettent de contrôler et d'optimiser les processus de commande (localisation des véhicules par exemple), d'optimiser les coûts (notamment en ce qui concerne la consommation de carburant) et de transmettre des informations, la demande de l'utilisateur d'une voiture particulière se limite essentiellement aux services liés à la circulation et à la sécurité (planification d'itinéraires, appels de secours, informations sur les embouteillages, par exemple) ainsi qu'aux loisirs.
- (25) En outre, cette subdivision correspond également à la diversité des exigences auxquelles doivent répondre les fournisseurs de systèmes de télématique routière. En ce qui concerne les utilisateurs de voitures particulières, le matériel comme les logiciels sont conçus de manière à ce qu'un central leur transmette directement les informations mentionnées au considérant précédent, tandis que pour l'utilisateur de poids lourds, non seulement les services souhaités exigent d'autres logiciels et matériel, mais également la participation active du transporteur à l'échange d'informations. Celui-ci est à la fois un partenaire contractuel du fournisseur du système et, parallèlement, un utilisateur actif des informations générées dans le poids lourd concerné. À l'inverse, dans le cas d'une voiture particulière, le partenaire contractuel est le propriétaire ou le détenteur de cette voiture particulière, qui utilise parallèlement les services d'informations mis à sa disposition par le fournisseur du système.
- (26) Dans le secteur de la télématique routière pour entreprises de transport et de logistique, la gamme des produits et des services proposés comprend le matériel, les logiciels et les services.
- (27) Le matériel se compose de terminaux installés sur le véhicule (terminaux télématiques mobiles). Il a principalement pour rôle de collecter des données sur la position ou la situation du véhicule au moyen de récepteurs GPS et d'expédier ces données à une station de contrôle en utilisant le réseau

⁸ Président du directoire de DaimlerChrysler Services AG, note de l'auteur.

de téléphonie mobile ou par satellite. Les données y sont rassemblées, analysées et préparées pour l'utilisateur (transporteur).

- (28) Les terminaux télématiques mobiles sont équipés d'un logiciel permettant la localisation et la communication. Le transporteur est ainsi en mesure de suivre les mouvements de sa flotte, et peut simultanément obtenir des données du chauffeur ou lui en envoyer.
- (29) Les terminaux télématiques mobiles permettent de fournir un certain nombre de services dans les domaines suivants: gestion de flotte (analyse de la charge du véhicule, commande de la flotte), gestion du trafic (informations routières actualisées et guidage routier dynamique), sécurité (appels de secours et assistance en cas de panne), ainsi qu'informatique de loisirs (préparation du voyage et de l'itinéraire, météorologie, informations).
- (30) Les opérateurs actuellement présents sur le marché de la télématique routière pour entreprises de transport et de logistique sont en grande partie des «fournisseurs complets», c'est-à-dire des fournisseurs de logiciels et de matériel, ainsi que de services de télématique routière. Ceux-ci sont, d'une part, des constructeurs de poids lourds qui proposent eux-mêmes une «offre complète» ou qui coopèrent avec d'autres fournisseurs spécialisés (par exemple, mise à disposition du matériel et des logiciels par le constructeur de poids lourds et fourniture des services par une entreprise spécialisée, de manière à avoir une offre convaincante et couvrant toutes les marques). Outre DaimlerChrysler Services avec le produit Fleetboard, il s'agit par exemple de MAN avec le système MAN Telematics (en coopération avec gedas), de Volvo avec le système Dynafleet et de Scania avec le système FAS. Il existe, d'autre part, un grand nombre de petites entreprises qui non seulement mettent à disposition du matériel et des logiciels, mais qui offrent aussi des services, comme par exemple Socratec, Minor Planet, protime et datafactory. Selon l'étude du marché réalisée par la Commission, ces entreprises réalisent actuellement environ 80 % de leur chiffre d'affaires grâce à la vente de matériel et de logiciels, tandis que la fourniture de services représente quelque 20 % de leur chiffre d'affaires. Outre ces fournisseurs complets, il existe déjà aujourd'hui des opérateurs qui ne fournissent que des services, tels que ADAC, qui offre des services de central téléphonique et de dépannage, et des opérateurs qui ne fournissent que du matériel et qui produisent des terminaux (y compris un logiciel standard). Parmi les fournisseurs de matériel figurent, outre un petit constructeur comme EPSa, Bosch et Siemens VDO, ce dernier fournissant également des services.
- (31) Le transfert de données que cela implique s'effectue, pour la plupart des offres de services télématiques, sur la base d'un réseau GSM de manière à pouvoir recourir, le cas échéant, aux prestations des opérateurs de téléphonie mobile tels que T-Mobile ou Vodafone. Il existe aussi des systèmes télématiques qui proposent une offre complète au moyen de la communication par satellite et qui n'utilisent aucun réseau de téléphonie mobile, comme par exemple le système de Qualcomm.
- (32) Il convient de tenir compte, lors de la définition du marché, du fait que la télématique routière pour entreprises de transport et de logistique est un marché en pleine éclosion, qui évoluera considérablement au cours des années à venir. D'après une étude, le chiffre d'affaires de ce secteur en Europe passera de 160 millions d'euros en 2001 à environ 4,7 milliards d'euros

en 2009⁹. En raison de cette expansion du marché, il se peut que des entreprises y opérant se spécialisent dans la fabrication de matériel ou dans la prestation de services. Toutefois, comme ce sont pour l'instant les fournisseurs complets qui déterminent le marché, on peut en conclure qu'il existe un marché en cause distinct pour les systèmes de télématique routière, comprenant le matériel, les logiciels et les services, destinés aux entreprises de transport et de logistique. Du point de vue des clients (transporteurs), celui-ci englobe de la même manière les fournisseurs complets, les fournisseurs de terminaux et les fournisseurs de services.

C. Marché géographique en cause

(33) Pour définir le marché géographique en cause, il convient tout d'abord de tenir compte du fait qu'il n'existe pas de norme européenne unique dans le domaine de la télématique. Les différents appareils télématiques installés dans les véhicules sont, pour la plupart, des systèmes protégés par des droits de propriété, avec lesquels l'utilisateur ne peut utiliser que les services fournis par l'exploitant du système télématique en cause ou par des entreprises agréées par cet exploitant, généralement en tant que "partenaires". L'étude du marché a montré que les terminaux télématiques accessibles à plusieurs fournisseurs de services ne constituent, à l'heure actuelle, qu'une petite partie du marché et que, de ce fait, le marché de la télématique pour entreprises de transport et de logistique est très fragmenté; pour de nombreuses entreprises opérant en Allemagne sur ce marché, celui-ci constitue en outre leur seul champ d'activité. Cela est confirmé par une étude récente, qui affirme que "the number of suppliers in the retrofit market is diverse both across countries and within them, in other words it is highly fragmented" (il y a de multiples fournisseurs sur le marché de l'adaptation des systèmes, au niveau tant international que national; en d'autres termes, ce marché est très fragmenté)¹⁰. Cette étude précise que les systèmes télématiques adaptés représentaient plus de 90 % de l'ensemble des systèmes vendus en Europe en 2001¹¹.

(34) La position des constructeurs de poids lourds en tant que fournisseurs d'équipements télématiques d'origine ainsi que celle d'une entreprise comme Qualcomm, qui propose dans le monde entier un système télématique par satellite, est quelque peu différente de la position des entreprises, généralement des PME, qui vendent des systèmes télématiques destinés à être adaptés. Certes, les premières proposent en principe des plates-formes télématiques identiques dans toute l'Europe, mais leurs produits diffèrent sur des points essentiels selon les États membres. Dans les différents États membres, Qualcomm a conclu différents accords de partenariat avec des fabricants de matériels et de logiciels, afin d'adapter son produit "gestion de flotte de véhicules" aux diverses caractéristiques nationales. Pour cette même raison, les importateurs nationaux de Scania pour l'Allemagne et les Pays-Bas ont conclu un accord de partenariat avec le fournisseur de services gedas, une filiale de Volkswagen, qui se limite toutefois aux deux pays précités. L'offre de DaimlerChrysler au Royaume-Uni s'appuie avant

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

¹⁰ Voir la note de bas de page n° 9, 2002, p. 3 – 17.

¹¹ Voir la note en bas de page n° 9, p. 3 – 9 et 3 – 12, avec 105 000 systèmes adaptés contre environ 8 000 systèmes vendus par les constructeurs de poids lourds.

tout sur l'entreprise VeMIS, acquise en 2000, alors qu'en Allemagne, c'est Fleetboard qui est au premier plan. D'après l'étude de la Commission, la principale différence dans les exigences qui se posent d'un pays à l'autre réside dans le fait que les systèmes télématiques doivent être adaptés aux programmes de transport, qui recouvrent la manutention du fret, le décompte du coût du transport et la planification du transport. Comme ces programmes sont proposés par un grand nombre de sociétés de logiciels différentes et qu'ils diffèrent considérablement d'un pays à l'autre, et notamment en Allemagne, les transporteurs, en tant qu'utilisateurs des systèmes télématiques, exigent que ceux-ci soient adaptés aux caractéristiques du programme de transport qu'ils utilisent.

- (35) Les différentes langues parlées dans les États membres, auxquelles les systèmes télématiques doivent être adaptés, constituent un autre obstacle à la commercialisation transnationale des systèmes télématiques. La combinaison des systèmes télématiques et des différents programmes de transport rend cette adaptation linguistique encore plus déterminante. Une étude considère d'ailleurs les différences linguistiques en Europe comme l'un des principaux obstacles à la commercialisations transnationale des systèmes télématiques, notamment en ce qui concerne l'utilisation des techniques de reconnaissance vocale et la fourniture de services de localisation¹².
- (36) En outre, pour les services télématiques utilisant le GSM comme canal de communication, le coût très élevé de l'itinérance constitue une entrave importante à la fourniture de services télématiques uniformisés dans les différents États membres.
- (37) Il convient en ce sens de considérer pour acquis que le marché affecté par l'opération de concentration, à savoir les systèmes de télématique routière pour entreprises de transport et de logistique, comprend le territoire de l'Allemagne.

D. Appréciation au regard du droit de la concurrence

- (38) Le projet de concentration soulève du point de vue de la concurrence de sérieuses réserves concernant l'utilisation prévue de l'infrastructure que Toll Collect devra créer et exploiter; il s'agit en effet d'une utilisation commerciale, qui sort du cadre du prélèvement de péages. Dans cette mesure, il faut s'attendre à ce que l'opération de concentration entraîne la création d'une position dominante de DaimlerChrysler sur le marché des systèmes de télématique routière pour entreprises de transport et de logistique en Allemagne.

1. Création de la plate-forme Toll Collect de télématique routière pour entreprises de transport et de logistique

1.1 L'opération de concentration réunit le numéro un des constructeurs allemands de poids lourds, qui est en outre un fournisseur de tout premier plan de systèmes de télématique routière, et un des principaux fournisseurs allemands de téléphonie mobile, c'est-à-dire deux acteurs du marché très bien placés à la base pour fournir des services de télématique routière.

¹² Voir la note de bas de page n° 9, p. 2 – 32.

(39) DaimlerChrysler est de loin le principal constructeur sur le marché des poids lourds en Allemagne. Sur les plus de 960 000 poids lourds immatriculés en Allemagne, un sur deux est un Mercedes-Benz¹³. DaimlerChrysler propose également un système de télématique routière pour poids lourds («Fleetboard») et, d'après ses propres déclarations, il figure parmi les principaux prestataires de services de mobilité et de télématique¹⁴.

(40) En ce qui concerne Telekom, il s'agit du leader des services de téléphonie mobile en Allemagne. La contribution de Telekom dans le cadre du consortium Toll Collect est décrite comme suit dans un communiqué de presse:

"L'interaction entre les piliers de notre groupe T-Mobile, T-Online, T-Com et T-Systems nous permet de disposer d'un porte-feuille de produits homogène, qui consolide nos expériences dans le domaine de la technologie de la télécommunication et de l'information; ce n'est qu'à cette condition que le succès du système de péage pour les poids lourds est rendu possible."¹⁵

(41) Les parties précitées ont fondé un consortium avec Cofiroute, afin de présenter une offre dans le cadre de la procédure d'adjudication à l'échelon européen portant sur un système de péages applicable aux poids lourds en Allemagne.

(42) Le consortium a développé un système qui, à partir d'une unité embarquée équipée d'un GPS et GSM intégré, permet non seulement de prélever des péages pour le compte de l'autorité publique, mais aussi de proposer diverses applications commerciales¹⁶. Or, l'appel d'offres de la République fédérale d'Allemagne ne prescrivait pas la «solution télématique» proposée par le consortium. Au contraire, la procédure d'appel d'offres s'est déroulée sur la base d'un cahier des charges fonctionnel, qui n'imposait aucune technique précise. La description fonctionnelle du système de péage indiquait qu'il fallait également prévoir, outre le prélèvement manuel des péages, une solution automatisée fonctionnant à l'intérieur des poids lourds. Le choix de la technologie à utiliser était laissée à la libre appréciation des soumissionnaires. La proposition du consortium concurrent AGES, composé de Vodafone et de grandes compagnies pétrolières, parmi lesquelles Shell notamment, prévoyait ainsi une solution «neutre du point de vue télématique» pour prélever manuellement ou de manière automatisée les péages. En proposant le système qu'il a développé, le consortium constitué des parties notifiantes et de Cofiroute a donc clairement dépassé l'objet de l'appel d'offres, qui était le prélèvement de péages pour le compte de l'autorité publique.

¹³ Voir la note de bas de page n° 6, p. 4.

¹⁴ Communiqué de presse au Cebit 2002

¹⁵ Voir la note de bas de page n° 6, p. 1.

¹⁶ Un communiqué de presse commun de DaimlerChrysler Services, Telekom et Cofiroute indique à ce sujet: «Avant tout, nous avons toutefois participé à l'appel d'offres, car notre système est le seul du secteur des transports à disposer du potentiel permettant de travailler de manière nettement plus efficace», a déclaré M. Mangold. «DaimlerChrysler renforce ainsi sa position de partenaire de l'industrie des transports», voir la note de bas de page n° 6, p. 1.

1.2 Il existe déjà des projets concrets visant à utiliser l'unité embarquée, mise gratuitement à disposition aux fins du prélèvement des péages, pour la télématique routière dans le secteur des entreprises de transport et de logistique.

- (43) Sont assujettis au péage tous les véhicules dont le poids total autorisé est supérieur à 12t. Certes, du fait de l'existence d'un double système de prélèvement de péages, il n'est pas obligatoire d'équiper chaque poids lourd d'une unité embarquée. Toutefois, rien que pour des raisons de praticabilité, cette unité sera installée sur la majeure partie des poids lourds qui empruntent régulièrement les autoroutes allemandes. Ceci vaut d'autant plus que cette unité embarquée sera fournie gratuitement.
- (44) Le système que Toll Collect devra créer constituera en ce sens une plate-forme de télématique routière, que DaimlerChrysler Services utilisera pour des systèmes télématiques commerciaux destinés aux secteurs des transports et de la logistique. Dans ce contexte, DaimlerChrysler Services a pris position comme suit dans un communiqué de presse publié à l'occasion de la Internationale Automobil Ausstellung IAA-Nutzfahrzeuge¹⁷ (salon international de l'automobile):

*«DaimlerChrysler Services Mobility Management GmbH développe dans le cadre d'un projet intitulé Truckmatix un large éventail de services télématiques destinés aux transporteurs, aux exploitants de flotte et aux régulateurs. Ces services peuvent être proposés sur la base du matériel mis en place pour Toll Collect - dès que le gouvernement fédéral aura créé les conditions juridiques à cet effet. Ils servent à optimiser les transactions commerciales dans le secteur des transports assujetti au péage, permettent une organisation encore plus efficace des pratiques commerciales et une meilleure utilisation des capacités. Truckmatix dispose du côté des régulateurs - par informatique et par l'internet - d'un accès aisé aux clients. [...]»**

Les services Truckmatix devraient être proposés sous forme de modules de services «Compact et Comfort», que le client pourra combiner en fonction de ses besoins. Le large éventail de services, - à la portée de toutes les entreprises, car ne nécessitant aucun investissement supplémentaire dans le matériel du fait de la simplicité de l'infrastructure du système - s'étend de la détermination de la position de poids lourds donnés jusqu'aux services de navigation et de conduite, en passant par la transmission et la modification de commandes, l'envoi de données relatives au chauffeur à l'entrepreneur de transports routiers et la localisation d'un camion en panne ou volé.»

- (45) Une brochure publicitaire de DaimlerChrysler Services Mobility Management GmbH, intitulée - Telematik für alle: Truckmatix - (la télématique pour tous: Truckmatix) -- explique que le système de péages électronique Toll Collect, qui peut être installé dans le monde entier, offre à présent la possibilité aux petites et moyennes entreprises de s'ouvrir à la télématique à moindres coûts. On peut par ailleurs lire dans cette brochure:

¹⁷ «DaimlerChrysler Services stellt auf der IAA Nutzfahrzeuge innovative Mobilitäts- und Telematikdienste vor» («DaimlerChrysler Services présente des services de mobilité et de télématique innovants au salon IAA Nutzfahrzeuge»), communiqué de presse du 10 septembre 2002, pages 2 et 3.

«L'appareil de prélèvement électronique de péages (péages pour poids lourds) dont sont équipés les véhicules entraîne la création d'une plate-forme télématique simple et uniforme. [...]» Truckmatix complète parfaitement le système Toll Collect: rien que l'appareil qui équipe le véhicule pour le prélèvement de péages permet d'utiliser les ensembles de services «de base» et «d'options». Les entreprises disposent ainsi pour tous les véhicules de leur flotte d'un système uniforme, compatible avec d'autres applications propres au transport. Une nouvelle norme est ainsi créée, dont les entreprises et leurs clients profitent directement.»¹⁸*

(46) DaimlerChrysler Services a l'utilisation du système Toll Collect [...]*.

1.3 On peut considérer comme acquis que les parties obtiendront l'autorisation de la République fédérale d'Allemagne, obligatoire en vertu du contrat d'exploitation, pour fournir de la télématique routière, sous forme de services dits à valeur ajoutée.

(47) Les services à valeur ajoutée ne faisaient pas l'objet de la procédure d'adjudication du système de prélèvement de péages. Toutefois, le contrat d'exploitation prévoit que l'entreprise commune pourra proposer des services supplémentaires après avoir obtenu du gouvernement fédéral l'autorisation correspondante. Or, l'Allemagne avait déjà signalé dans la brochure d'information du 17 décembre 1999, relative à la procédure d'appel d'offres pour le système de péage pour poids lourds, que l'utilisation du système de prélèvement des péages pour des services à valeur ajoutée pouvait susciter de l'intérêt. Elle y déclarait ceci: "L'adjudicateur envisage d'autoriser l'intégration de services télématiques et d'autres services destinés à des tiers ("services à valeur ajoutée") dans le système de péage. L'autorisation éventuelle de l'intégration de ces services reste subordonnée à une décision ultérieure de l'adjudicateur".

(48) En s'appuyant sur les déclarations publiques de DaimlerChrysler Services mentionnées ci-dessus aux considérants (43) et 0, il convient de considérer comme acquis que les parties comptent fermement pouvoir utiliser la plate-forme Toll Collect pour fournir, en plus du système de prélèvement de péages, des services à valeur ajoutée. Dans un entretien avec Michael Rummel, directeur de DaimlerChrysler Services Mobility Management, celui-ci déclare en ce qui concerne la possibilité éventuelle de proposer des services à valeur ajoutée et à quelles conditions: *«L'adjudication relative au péage ne portait pas sur les services à valeur ajoutée, ce qui ne signifie cependant pas qu'il est interdit de développer des services à partir de l'unité embarquée. Nous travaillons très activement pour que, lorsque le péage sera instauré, nous ayons trouvé un arrangement avec l'État [...]*.»¹⁹*

(49) Il est en général admis que les services télématiques diminuent les goulots d'étranglement dans le réseau de communications et optimisent en ce sens les taux d'exploitation des voies de communication. Ceci est non seulement bénéfique pour le secteur des transports, mais peut en outre contribuer aussi à ménager l'environnement. Il faut par conséquent considérer que la création d'une large plate-forme destinée à fournir des services de télématique routière

¹⁸ DaimlerChrysler Services Mobility Management, Telematik für alle: Truckmatix. (La télématique pour tous: Truckmatix)

¹⁹ VerkehrsRundschau 46/2002, p. 17.

supplémentaires va dans le sens de l'intérêt général du point de vue tant de l'infrastructure des transports que de l'environnement, et qu'elle est donc souhaitable. En ce sens, on peut tenir pour acquis que le gouvernement fédéral ne s'opposera pas, en principe, à la fourniture, dans l'ensemble souhaitable, de services à valeur ajoutée au moyen de l'infrastructure de Toll Collect, pour autant, en tout état de cause, que le prélèvement de péages ait en pratique fait ses preuves et se soit déroulé sans encombre.

- (50) Il faut par conséquent s'attendre à ce que les parties obtiennent l'autorisation, obligatoire en vertu du contrat d'exploitation, de fournir de la télématique routière, sous forme de services dits à valeur ajoutée.

1.4 La fourniture gratuite de l'unité embarquée par Toll Collect entraînera la création d'une plate-forme dominante sur le marché de la télématique routière pour entreprises de transport et de logistique en Allemagne.

- (51) Le fait que les unités embarquées capables de fournir des services télématiques seront remises gratuitement aux assujettis au péage aura pour conséquence que la grande majorité des poids lourds, qui seront équipés d'une unité embarquée de Toll Collect, l'utiliseront également pour des services de télématique routière. En revanche, il ne semble pas économiquement rationnel, du point de vue des transporteurs, d'installer à leurs frais une seconde unité embarquée pour utiliser des offres de télématique routière proposées par des fournisseurs concurrents.
- (52) D'après les estimations de DaimlerChrysler, le nombre de poids lourds assujettis au péage se situe entre [...] millions de véhicules, dont la part de camions étrangers représente entre [...] et [...] véhicules. Le kilométrage parcouru soumis au péage s'élève à [...] milliards par an, dont [...] % sont imputables à des véhicules étrangers²⁰.
- (53) Même si, comme indiqué au considérant 0, il n'est pas obligatoire d'installer une unité embarquée, il est probable, pour des raisons de praticabilité, que les transporteurs, tant allemands qu'étrangers, feront largement usage de la possibilité de faire installer l'unité embarquée fournie gratuitement. Les parties notifiantes elles-mêmes considèrent comme acquis que 70 à 80 % des poids lourds en Allemagne seront équipés d'unités embarquées destinées à la collecte de données relatives au péage²¹. Il faut par ailleurs s'attendre également à ce que les poids lourds étrangers qui circulent souvent en Allemagne utilisent l'unité embarquée. Comme indiqué au considérant (16), le cahier des charges prévoit qu'au cours de la première année, [...] unités embarquées seront installées, et que ce chiffre sera porté à [...] la dernière année.
- (54) Dans le même temps, on peut s'attendre à ce que la très grande majorité des poids lourds dotés d'une unité embarquée capable d'accueillir des services télématiques ne seront pas équipés d'un deuxième terminal télématique. L'étude réalisée par la Commission a montré que la simple annonce, par DaimlerChrysler, de la possibilité future d'utiliser des services télématiques avec

²⁰ DaimlerChrysler: systèmes de prélèvement de péages pour poids lourds, 2 décembre 2002, page 6.

²¹ Voir la note de bas de page n° 6, p. 1.

le système Toll Collect, sans avoir à supporter d'autres coûts de matériel, a suffi à faire très fortement reculer la demande de solutions télématiques sur le marché. Le fait que les transporteurs ne soient guère disposés à engager des frais pour du matériel supplémentaire s'explique par les faibles marges avec lesquelles les entreprises de transport travaillent en Allemagne et en Europe. Une étude estime que, compte tenu de ces faibles marges, les coûts des systèmes télématiques sont actuellement prohibitifs pour les transporteurs, notamment pour les petites entreprises régionales²². Si les transporteurs peuvent utiliser des services télématiques avec le système Toll Collect, sans avoir à supporter d'autres coûts de matériel, on peut s'attendre à ce qu'ils soient encore moins disposés à acheter des terminaux télématiques.

(55) Le nombre des terminaux télématiques installés aujourd'hui est relativement faible si on le compare à celui des unités embarquées Toll Collect qui seront installées. D'après les estimations du marché, le nombre des terminaux télématiques actuellement installés dans les poids lourds allemands et équipés pour la fourniture de services télématiques, grâce à une communication à double sens entre le véhicule et le central, similaire à celle du système Toll Collect, est d'environ 23 000 - 25 000.

(56) Sur ce point, on peut tenir pour acquis que le système Toll Collect englobera la quasi-totalité du parc de poids lourds en Allemagne. Comme on peut penser que les entreprises de transport seront très peu disposées à un installer dans un véhicule un deuxième terminal télématique, en plus du système Toll Collect, on peut s'attendre à ce que celui-ci devienne la plate-forme dominante dans le secteur de la télématique routière pour entreprises de transport et de logistique en Allemagne.

2. Verrouillage du futur marché des systèmes de télématique routière pour entreprises de transport et de logistique

(57) La création d'une plate-forme dominante de télématique routière pour entreprises de transport et de logistique affecte les opérateurs présents sur le marché de manière différente selon qu'il s'agit de fournisseurs complets ou de simples fournisseurs de services.

2.1 Les autres fournisseurs de services de télématique routière seront dépendants de l'accès à la plate-forme Toll Collect.

(58) Les fournisseurs de services de télématique routière pour entreprises de transport et de logistique deviendront à l'avenir, en Allemagne, très largement dépendants de l'utilisation de l'unité embarquée Toll Collect, du fait de la création d'une plate-forme dominante pour les services de télématique routière. Le système Toll Collect est un système protégé et fermé qui ne prévoit aucune utilisation par des tiers et dont les droits de propriété intellectuelle sont détenus par l'entreprise commune et les parties notifiantes. Ce système peut être considéré comme adapté à la fonction de prélèvement des péages, étant donné que les tiers n'ont pas besoin d'avoir accès et que cette fonction doit être sécurisée.

²² Voir la note de bas de page n° 9, p. 2 – 25.

(59) En revanche, tel n'est pas le cas pour la fourniture des services de télématique routière. Comme cela a déjà été indiqué plus haut, il faut considérer comme acquis que le système Toll Collect deviendra la plate-forme dominante des systèmes de télématique routière pour entreprises de logistique et de transport en Allemagne. Les fournisseurs de services de télématique routière pour ce type d'entreprises deviendront donc à l'avenir, en Allemagne, très largement dépendants de l'utilisation de la plate-forme Toll Collect. Parce qu'il est conçu comme un système protégé et fermé, Toll Collect permet à DaimlerChrysler, par l'intermédiaire de l'entreprise commune, de contrôler l'accès du futur marché des systèmes de télématique routière pour entreprises de logistique et de transport. DaimlerChrysler peut ainsi offrir ses propres services de télématique routière au moyen de cette plate-forme tout en décidant à quels concurrents directs - et à quelles conditions - elle donnera accès au marché des systèmes de télématique routière pour entreprises de logistique et de transport. Cette stratégie semble d'autant plus vraisemblable qu'on s'attend à ce que le marché des systèmes de télématique routière pour ce type d'entreprises connaisse une très forte croissance dans les années à venir²³. Parallèlement, la création de l'entreprise commune [permettrait]* à DaimlerChrysler de prendre le contrôle des informations routières générées par le système Toll Collect et d'en faire la base de ses propres services de télématique routière.

2.2 La plate-forme Toll Collect entraînera l'éviction des fournisseurs de systèmes télématiques actuellement présents sur le marché.

(60) Le marché des systèmes de télématique routière pour entreprises de transport et de logistique est un marché très jeune qui ne se trouve qu'au tout premier stade de son développement. En conséquence, comme cela a été indiqué aux considérants (29) et (30), ce marché compte actuellement un grand nombre de fournisseurs différents avec les systèmes de télématique routière, le matériel, les logiciels et les services les plus divers. Jusqu'à présent, aucun de ces fournisseurs n'est parvenu, avec ses terminaux télématiques, à réaliser une percée sur le marché de nature à créer une solution matérielle standard.

(61) En revanche, comme DaimlerChrysler Services le fait valoir (cf. considérant (43)), l'unité embarquée de Toll Collect sera en mesure d'intégrer toutes les spécifications du secteur télématique, qu'elles concernent les logiciels ou le matériel, sans nécessiter d'adaptations techniques supplémentaires. Les parties avancent que grâce à l'unité embarquée Toll Collect, il est techniquement possible d'offrir les services à valeur ajoutée suivants: (1) des services de localisation, qui peuvent selon le cas servir au suivi de flottes, à l'établissement de cartes ou à la surveillance d'une zone et (2) des services textuels permettant l'échange d'informations écrites prédéfinies entre le fournisseur de services à valeur ajoutée et l'unité embarquée.

(62) Certes, les services de télématique routière accessibles avec l'unité embarquée Toll Collect ne couvrent pas l'ensemble des services offerts par les terminaux télématiques déjà présents sur le marché, mais ils représentent des fonctions centrales qui font également partie des systèmes

²³ L'étude présentée par les parties et intitulée «European Telematics Industry», Commerzbank, 8 mai 2001, p. 3, chiffre en effet à 2 milliards d'euros le potentiel de croissance du marché d'ici à 2005 en Europe. L'étude de Frost & Sullivan mentionnée à la note de bas de page n° 9 chiffre le marché potentiel européen à 4,7 milliards d'euros en 2009, p. 2-27 – 2-29.

actuellement proposés sur le marché. Le prix des systèmes existants varie. D'après l'enquête réalisée par la Commission, les systèmes de télématique routière (matériel et logiciels) coûtent, selon l'installation, entre 1 000 et 2 500 euros par véhicule. À cela s'ajoutent les coûts mensuels correspondant aux services utilisés et aux frais de communication.

- (63) Comme cela a été précisé au considérant 0 , l'unité embarquée Toll Collect sera fournie gratuitement. Il faut donc s'attendre à ce que les transporteurs dont les poids lourds ont déjà été équipés d'une unité embarquée Toll Collect n'achètent pas un autre terminal télématique pour utiliser des services de télématique routière supplémentaires, allant plus loin que l'unité embarquée et offerts par des fournisseurs de systèmes concurrents.
- (64) À cet égard, il est ressorti de l'enquête de la Commission qu'en ce qui concerne l'acquisition éventuelle de systèmes de télématique routière et des investissements qui y sont liés, des transporteurs préfèrent déjà aujourd'hui attendre la solution Toll Collect gratuite. Cela a déjà pour conséquence, au seuil de l'introduction de l'unité embarquée Toll Collect, que les fournisseurs de systèmes de télématique routière présents sur le marché rencontrent de grandes difficultés pour capter de nouveaux clients, et leur pérennité économique s'en trouve ainsi menacée. Il faut donc considérer que cette tendance se renforcera dès que des services de télématique routière pourront effectivement être utilisés au moyen de l'unité embarquée Toll Collect.
- (65) L'éviction des autres fournisseurs de services et de systèmes s'intensifiera avec la deuxième génération d'unités embarquées Toll Collect et leurs nouvelles fonctions. Un article de la *VerkehrsRundschau* indique au sujet de la perspective d'une deuxième génération que: «Rummel (Michael Rummel, directeur de DaimlerChrysler Services Mobility Management, note de l'auteur) *annonce déjà la prochaine génération de cet appareil intégré pour 2004: l'unité embarquée II intègre un grand nombre de services à valeur ajoutée dans un seul appareil, et la facturation des péages n'est qu'une fonction parmi beaucoup d'autres*»²⁴. Une fois que l'unité embarquée Toll Collect sera dotée de ces nouvelles fonctions, il sera encore plus difficile pour les autres fournisseurs de systèmes de télématique routière d'inciter les clients à acheter un autre système.

E. Conclusion de l'appréciation au regard du droit de la concurrence

- (66) La Commission est donc parvenue à la conclusion que l'opération de concentration entraînera la création d'une position dominante de DaimlerChrysler, par l'intermédiaire de l'entreprise commune Toll Collect, sur le marché des systèmes de télématique routière pour entreprises de transport et de logistique en Allemagne, ayant comme conséquence qu'une concurrence effective sera entravée de manière significative dans le marché commun.

²⁴ Voir la note de bas de page n° 18, p. 18.

V. ENGAGEMENTS PROPOSÉS PAR DAIMLER CHRYSLER, DEUTSCHE TELEKOM ET COFIROUTE

(67) Afin d'écarter les doutes exprimés par la Commission à propos du marché des systèmes et services télématiques destinés aux entreprises de transport et de logistique en Allemagne, DaimlerChrysler Services, Deutsche Telekom et Cofiroute, ont proposé, le 3 avril 2003, les engagements décrits ci-dessous, dont le texte complet figure en annexe à la présente décision.

(68) Daimler Chrysler Services, Deutsche Telekom et Cofiroute prennent les engagements suivants:

- développer un portail télématique central qui permettra aux fournisseurs de services à valeur ajoutée d'accéder aux fonctions et aux données de base des unités embarquées de Toll Collect. Ce portail télématique sera exploité par une société indépendante, qui ne commencera à fournir des services à valeur ajoutée que si Daimler Chrysler Services, Deutsche Telekom et Cofiroute détiennent ensemble moins de 50 % des voix à l'assemblée générale de la société d'exploitation du portail télématique ou s'il peut être garanti d'une autre manière que ces trois sociétés ne pourront exercer ensemble aucune influence déterminante sur la société d'exploitation du portail télématique;
- développer une interface GPS pour les unités embarquées, qui permettra à des prestataires de services à valeur ajoutée tiers d'avoir recours à la fonction GPS des unités embarquées (y compris pour les appareils de première génération);
- développer un module qui contiendra une partie du matériel et du logiciel nécessaires à la perception des péages, afin de permettre le développement et la production d'appareils de tiers qui, reliés à un module, pourront être utilisés pour la perception des péages, accompagner l'adaptation des appareils de tiers et donner les autorisations nécessaires à l'utilisation de ces appareils;
- ne permettre une utilisation des unités embarquées du système Toll Collect que lorsque la Commission aura donné son autorisation, ce que celle-ci ne fera que lorsque les parties auront installé une interface opérationnelle vers la fonction GPS de l'unité embarquée et auront donné la possibilité aux tiers intéressés de développer leurs propres appareils qui pourront être utilisés pour le prélèvement des péages une fois reliés aux modules de péage développés par les parties.

VI. APPRÉCIATION DE L'OPÉRATION DE CONCENTRATION NOTIFIÉE AU REGARD DU DROIT DE LA CONCURRENCE COMPTE TENU DES ENGAGEMENTS PROPOSÉS

(69) La Commission estime que les engagements décrits ci-dessus suffisent pour écarter, dans une mesure suffisante, les objections qu'elle avait soulevées.

(70) L'engagement pris par les parties de développer un module de péage pour les appareils de tiers, d'accompagner l'adaptation de ces appareils aux modules de péage et de donner les autorisations nécessaires à l'utilisation des appareils, permettra à des tiers de fabriquer leurs propres équipements télématiques et de les doter d'une fonction "péage". Le point de départ du développement sera la communication d'une interface par les parties. Sur la base de cette interface, le développement du

module de péage par les parties ou par l'entreprise commune ainsi que le développement des appareils de tiers se feront parallèlement. Le développement d'appareils par des tiers et leur adaptation au module de péage développé parallèlement par les parties est garanti par la définition des différentes étapes de développement, que l'ensemble des parties en cause devront suivre et par l'accompagnement par un comité d'experts indépendants. En ce qui concerne les coûts, le ministère allemand des transports, de la construction et du logement a assuré la Commission que les tiers proposant des équipements télématiques avec module de péage ne seront pas traités différemment, de ce point de vue, de l'exploitant du système de péage pour poids lourds.

- (71) On peut s'attendre à ce que ce soient essentiellement les constructeurs de poids lourds et leurs équipementiers qui développeront et produiront de tels appareils susceptibles d'être utilisés pour le prélèvement des péages lorsqu'ils sont associés à un module de péage. Compte tenu de ce fait, et aussi des résultats de la consultation des acteurs du marché réalisée par la Commission, on peut s'attendre à ce que cette possibilité donnée à des tiers d'intégrer un module de péage dans leurs propres équipements empêchera, dans une large mesure, Toll Collect de devenir la plate-forme dominante et le gardien du marché des systèmes télématiques pour entreprises de transport et de logistique en Allemagne.
- (72) Les parties se sont également engagées à ouvrir les unités embarquées de Toll Collect de telle façon que des fournisseurs tiers de services à valeur ajoutée puissent utiliser la fonction GPS de ces unités. La possibilité d'utiliser la fonction GPS permet aux tiers de ne pas équiper leurs propres appareils télématiques de cette fonction, et d'économiser ainsi les coûts y afférents. Cette économie s'élève, selon l'étude de marché de la Commission, à environ 150 - 200 euros par appareil. Cela permet à des tiers de concourir, malgré la nécessité d'installer un nouveau terminal dans le véhicule, avec des services télématiques proposés sur la base du système Toll Collect. Cette interface limite encore plus la position dominante que Toll Collect devrait occuper en tant que plate-forme télématique.
- (73) En outre, des services télématiques peuvent être proposés sur la propre unité embarquée de Toll Collect. Les parties s'engagent à permettre à des fournisseurs de services à valeur ajoutée d'accéder aux fonctions de base et aux données brutes des unités embarquées, par l'intermédiaire d'un portail télématique central. Ce portail sera exploité par une société qui pourra accueillir d'autres associés et qui ne commencera à être exploitée que si Daimler Chrysler, Deutsche Telekom et Cofiroute ne sont pas en mesure de la contrôler (ensemble). En ce qui concerne l'accès au portail, il n'y aura pas de discriminations entre les fournisseurs de services télématiques et les associés, ni sur le plan technique, ni sur le plan commercial, ni sur aucun autre plan. Dans le même temps, les parties s'engagent à n'utiliser le système Toll Collect pour la fourniture de services à valeur ajoutée que par l'intermédiaire du portail télématique. En dehors de l'assemblée générale et de la gérance, la société d'exploitation du portail télématique sera dotée d'un comité consultatif, qui sera conçu comme un organe pluraliste composé de représentants d'associations d'entreprises télématiques. Outre le traitement des plaintes des fournisseurs de services à valeur ajoutée, le comité consultatif aura pour tâche de contrôler les décisions de la gérance relatives aux conditions d'accès, aux normes techniques et à la gestion commerciale.
- (74) En ce qui concerne les services télématiques proposés par l'intermédiaire des unités embarquées Toll Collect, le nœud central par l'intermédiaire duquel ces services seront fournis sera neutralisé en ce qui concerne les parties. D'une part, les fournisseurs de services à valeur ajoutée bénéficieront

d'un accès sans discriminations au portail télématique, qu'ils soient ou non associés de la société d'exploitation du portail et, d'autre part, cette société d'exploitation du portail ne sera pas contrôlée par les parties. Cette neutralité sera renforcée par la mise en place d'un comité consultatif pluraliste, qui s'occupera des décisions liées aux questions les plus importantes pour la prestation et le développement des services télématiques.

- (75) L'exploitation du portail télématique sera soumise à des restrictions, dans la mesure où la fonction de prélèvement des péages est prioritaire dans le cadre du système Toll Collect et où les parties ont pris des dispositions pour garantir la sécurité du prélèvement des péages. Comme ces restrictions s'appliquent de la même façon à tous les intéressés, c'est-à-dire aux parties, aux associés tiers, ainsi qu'aux simples prestataires de services télématiques, et qu'elles résultent, d'une certaine manière, de l'utilisation partagée des unités embarquées de Toll Collect pour la fourniture de services à valeur ajoutée, la Commission peut les accepter.
- (76) L'un des éléments les plus importants des engagements des parties est le fait que les services télématiques ne pourront être fournis par l'intermédiaire de l'unité embarquée elle-même que lorsque la Commission aura donné son autorisation. La Commission n'autorisera la fourniture de services télématiques par l'intermédiaire du portail télématique que si les parties proposent une interface opérationnelle vers la fonction GPS des unités embarquées et si elles permettent aux tiers intéressés de développer leurs propres appareils, qui pourront être utilisés pour le prélèvement des péages une fois reliés à un module de péage. Ce caractère systématique des engagements implique que, jusqu'à ce que l'interface et le module de péage soient réalisés, toutes les entreprises opérant sur le marché seront soumises à des conditions de concurrence semblables et qu'entre-temps, le portail télématique ne pourra pas devenir la plate-forme dominante sur le marché.
- (77) Globalement, les engagements permettront de garantir le maintien de l'ouverture du marché des systèmes télématiques pour entreprises de transport et de logistique en Allemagne ainsi que le maintien de conditions de concurrence similaires pour les parties et les entreprises tierces. C'est pourquoi, la Commission est parvenue à la conclusion que, pour autant que les engagements pris par les parties soient respectés, l'opération de concentration notifiée n'entraînera pas la création d'une position dominante de Daimler Chrysler, par l'intermédiaire de l'entreprise commune, sur le marché des systèmes télématiques pour entreprises de transport et de logistique en Allemagne.

VII. CONDITIONS ET CHARGES

- (78) Conformément à l'article 8, paragraphe 2, alinéa 2, première phrase, du règlement sur les concentrations, la Commission peut assortir sa décision de conditions et charges destinées à assurer que les entreprises concernées respectent les engagements qu'elles ont pris à l'égard de la Commission en vue de rendre la concentration compatible avec le marché commun.
- (79) Les mesures entraînant un changement structurel du marché constituent des conditions, alors que les mesures d'application nécessaires à cet effet constituent, en revanche, des charges pour les parties. Si une condition n'est pas remplie, la décision par laquelle la Commission a déclaré l'opération de concentration compatible avec le marché commun devient caduque. Lorsque les parties contreviennent à une charge, la Commission peut annuler une décision d'autorisation conformément à l'article 8, paragraphe 5, point b), du règlement sur les concentrations. En

outre, des amendes et des astreintes peuvent être infligées aux parties conformément à l'article 14, paragraphe 2, point a) et à l'article 15, paragraphe 2, point a), du règlement sur les concentrations²⁵.

- (80) Sur la base de cette distinction fondamentale, la Commission pose comme condition à sa décision le respect intégral des engagements de Daimler Chrysler et de Deutsche Telekom relatifs à l'obligation de ne pas fournir de services à valeur ajoutée par l'intermédiaire du système Toll Collect sans l'autorisation de la Commission et de n'utiliser le système Toll Collect pour la fourniture de services à valeur ajoutée que par l'intermédiaire de la société d'exploitation du portail télématique. La Commission ne donnera son autorisation à la fourniture de services à valeur ajoutée par l'intermédiaire du système Toll Collect qu'à condition qu'une interface GPS pour l'unité embarquée et un module de péage pouvant être intégré dans les appareils de tiers aient été développés. Ces engagements ont pour but d'empêcher la création d'une position dominante de Daimler Chrysler sur le marché allemand des systèmes de télématique routière destinés aux entreprises de transport et de logistique ainsi que la création d'une plate-forme dominante. Les autres éléments des engagements, notamment les détails relatifs à la mise en place de la société d'exploitation du portail télématique et au développement de l'interface GPS et du module de péage, seront en revanche considérés comme des charges, dans la mesure où ils ne serviront qu'à garantir la mise en œuvre des conditions mentionnées précédemment.

VIII. CONCLUSION

- (81) Pour tous ces motifs et sous réserve du respect intégral des engagements pris par Daimler Chrysler Services et Deutsche Telekom, la Commission estime que l'opération de concentration ne créera ou ne renforcera pas une position dominante ayant comme conséquence qu'une concurrence effective serait entravée de manière significative dans le marché commun ou une partie substantielle de celui-ci. Sous réserve du respect intégral des engagements figurant en annexe, l'opération de concentration peut donc être déclarée compatible avec le marché commun et avec l'accord EEE, conformément à l'article 2, paragraphe 2, et à l'article 8, paragraphe 8, du règlement sur les concentrations ainsi qu'à l'article 57 de l'accord EEE.
- (82) La présente décision ne préjuge en rien de la décision que la Commission devra arrêter concernant la compatibilité avec le droit communautaire de la réglementation allemande visant à percevoir un péage pour l'utilisation des autoroutes allemandes.

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

²⁵ Voir le paragraphe 12 de la communication de la Commission concernant les mesures correctives recevables conformément au règlement (CEE) n° 4064/89 du Conseil et au règlement (CE) n° 447/98 de la Commission, JO C 68 du 2.3.2001, p. 3.

Article premier

L'opération de concentration notifiée, par laquelle les sociétés Daimler Chrysler Services AG et Deutsche Telekom AG prennent le contrôle conjoint, au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), du règlement (CEE) n° 4064/89 du Conseil, de l'entreprise Toll Collect GmbH, est déclarée compatible avec le marché commun et avec l'accord EEE.

Article 2

L'article 1er est applicable sous réserve du respect intégral des engagements pris par Daimler Chrysler Services AG et par Deutsche Telekom AG qui figurent aux points B I et B II 15 de l'annexe.

Article 3

La présente décision est subordonnée au respect intégral des autres engagements pris par Daimler Chrysler Services AG et Deutsche Telekom AG, qui figurent en annexe.

Article 4

Les entreprises:

Daimler Chrysler AG

Epplestraße 225
D-70546 Stuttgart

Deutsche Telekom AG

Friedrich-Ebert-Allee 140
D-53113 Bonn

sont destinataires de la présente décision.

Bruxelles, le 30 avril 2003

Par la Commission

Mario MONTI
Membre de la Commission