

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 30 april 2003

waarbij een concentratie verenigbaar met de gemeenschappelijke markt en de EER-Overeenkomst wordt verklaard

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

(Slechts de tekst in de Duitse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap,

Gelet op de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, en met name op artikel 57, lid 2, onder a),

Gelet op Verordening (EEG) nr. 4064/89 van de Raad van 21 december 1989 betreffende de controle van concentraties van ondernemingen¹, laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1310/97², inzonderheid op artikel 8, lid 2,

Gezien het besluit van de Commissie van 20 december 2002 om in de onderhavige zaak de procedure in te leiden,

Na de belanghebbenden in de gelegenheid te hebben gesteld hun bezwaren bij de Commissie kenbaar te maken,

Na raadpleging van het Adviescomité voor concentraties³,

Gezien het eindverslag van de raadadviseur-auditeur in deze zaak⁴,

¹ PB L 395 van 30.12.1989, blz. 1; gerectificeerd in PB L 257 van 21.9.1990, blz. 13.

² PB L 180 van 9.7.1997, blz. 1.

³ PB C [...] van [...] 2002, blz. [...].

OVERWEGENDE HETGEEN VOLGT:

- (1) Op 11 november 2002 heeft de Commissie een aanmelding ontvangen van een voorgenomen concentratie in de zin van artikel 4 van Verordening (EEG) nr. 4064/89 van de Raad (“concentratieverordening”), waarin het volgende wordt beoogd: de Duitse onderneming DaimlerChrysler Services AG (“DaimlerChrysler Services”), die tot de DaimlerChrysler-groep (“DaimlerChrysler”) behoort, en Deutsche Telekom AG (“Telekom”) verwerven in de zin van artikel 3, lid 1, onder b), van de concentratieverordening door de aankoop van aandelen de gezamenlijke zeggenschap over de nieuw op te richten gemeenschappelijke onderneming Toll Collect GmbH (“Toll Collect”). Aan de gemeenschappelijke onderneming zal naast de aanmeldende partijen ook de Franse onderneming Compagnie Financière et Industrielle des Autoroutes S.A. (“Cofiroute”) voor 10% deelnemen.
- (2) Na controle van de aanmelding heeft de Commissie allereerst vastgesteld dat het aangemelde voornemen binnen het toepassingsgebied van de concentratieverordening valt en aanleiding geeft tot ernstige twijfel met betrekking tot de verenigbaarheid ervan met de gemeenschappelijke markt en de EER-Overeenkomst. De Commissie heeft op 20 december 2002 volgens artikel 6, lid 1, onder c), van de concentratieverordening en artikel 57 van de EER-Overeenkomst besloten om in deze zaak de procedure in te leiden. Nadat de Commissie de zaak grondig heeft onderzocht, is zij tot de conclusie gekomen dat het aangemelde voornemen tot een concentratie weliswaar een machtspositie bevestigt, waardoor de daadwerkelijke mededinging op een wezenlijk deel van de gemeenschappelijke markt aanzienlijk wordt belemmerd, maar dat de door de partijen aangegane verbintenissen ervoor zorgen dat de mededingingsbezwaren tegen de concentratie worden weggenomen.

I. DE PARTIJEN EN DE TRANSACTIE

A. DE PARTIJEN

- (3) DaimlerChrysler Services is een dochteronderneming van DaimlerChrysler, die op het gebied van de financiële dienstverlening en mobility management werkzaam is. Het aanbod varieert van financieringsconcepten voor alle automerken van DaimlerChrysler tot niet aan een merk gebonden vrachtwagenbeheer. DaimlerChrysler is actief in de ontwikkeling, productie en verkoop van personenauto's, vrachtauto's, bussen en dieselmotoren. Verder is DaimlerChrysler via vormen van samenwerking in de lucht- en ruimtevaart alsmede in de wapenindustrie actief.
- (4) Telekom is als telecommunicatiebedrijf hoofdzakelijk actief in Europa en de USA. Het is direct of via gelieerde ondernemingen onder andere actief in de vaste en mobiele telefonie, alsmede op het gebied van internet en systeemoplossingen.
- (5) Cofiroute is exploitant van verschillende Franse autosnelwegen. Daarnaast ontwikkelt en bouwt de onderneming met haar zustermaatschappijen Société de Construction des Autoroutes du Sud

⁴ PB C [...] van [...] 2002, blz. [...].

et de l'Ouest wegen voor lasthebbers van overheidswege. Bovendien adviseert Cofiroute ondernemingen in verschillende landen buiten Frankrijk bij de ontwikkeling en de exploitatie van autowegen.

B. HET VOORNEMEN

- (6) Op 12 april 2002 is de Duitse wet betreffende de invoering van een afstandsgebonden tol voor zware bedrijfsvoertuigen op de Duitse autosnelwegen⁵ in werking getreden. Op grond daarvan moeten vrachtwagens boven 12 t voortaan een trajectafhankelijk gebruikstarief ("Lkw-Maut") betalen om gebruik te kunnen maken van de meeste autosnelwegen in Duitsland.
- (7) Het tolproject voor vrachtwagens, d.w.z. de opbouw en exploitatie van een systeem voor het heffen van tol voor vrachtwagens op de Duitse autosnelwegen in opdracht van de Bondsrepubliek Duitsland, was het onderwerp van een openbare aanbesteding door het Duitse ministerie van Verkeer, Bouw en Huisvesting in opdracht van de Bondsrepubliek Duitsland. Het contract is gegund aan het consortium bestaande uit DaimlerChrysler Services, Telekom en Cofiroute.
- (8) DaimlerChrysler Services, Telekom en Cofiroute beogen een gemeenschappelijke onderneming onder de naam Toll Collect op te richten. Toll Collect moet in opdracht van de Bondsrepubliek Duitsland een systeem opzetten en exploiteren voor het heffen van tol voor vrachtwagens.

II. CONCENTRATIE

- (9) DaimlerChrysler Services en Telekom zullen ieder 45%, Cofiroute 10% van de bedrijfsaandelen van Toll Collect verwerven. [...]^{*}
- (10) [...]^{*} Wat betreft deze regeling zijn de aanmeldende partijen van mening dat men niet van medezeggenschap door Cofiroute kan uitgaan. Deze mening wordt, gelet op de bijzondere economische omstandigheden inzake de contractuele regeling, door de Commissie in de onderhavige concentratie gedeeld.
- (11) Toll Collect zal op lange termijn kunnen voldoen aan alle functies van een zelfstandige economische eenheid. Toll Collect heeft voldoende financiële middelen, eigen personeel, een eigen technische inrichting en eigen bedrijfsvoering, zodat de onderneming zelfstandig op de markt kan optreden en onafhankelijk van haar moedermaatschappijen kan worden bestuurd.
- (12) Het feit dat het contract inzake de tolheffing voor het gebruik van autosnelwegen door zware vrachtwagens alsmede de oprichting en de exploitatie van een systeem voor de tolheffing op autosnelwegen voor zware vrachtwagens van 25.6.2002 ("exploitantencontract") met de

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

^{*} Gedeelten van deze tekst zijn bewerkt om te voorkomen dat vertrouwelijke informatie wordt bekendgemaakt. Deze gedeelten staan tussen vierkante haken en zijn aangegeven met een asterisk.

Bondsrepubliek Duitsland voorziet in beëindiging na twaalf jaar met een jaarlijkse verlenging van maximaal driemaal, is niet in tegenspraak met de conclusie dat de gemeenschappelijke onderneming voor de lange termijn is opgericht. In de eerste plaats is volgens § 3 van het vennootschapscontract de duur van Toll Collect tijdelijk niet beperkt. In de tweede plaats gaat het bij een periode van twaalf jaar om een termijn die voldoende lang is om een duurzame wijziging in de structuur van de aanmeldende ondernemingen te bewerkstelligen.

- (13) Het voornemen is derhalve een concentratie in de zin van artikel 3, lid 1, onder b), van de concentratieverordening.

III. COMMUNAUTAIRE DIMENSIE

- (14) De deelnemende ondernemingen hebben wereldwijd een gezamenlijke omzet van meer dan 5 miljard EUR. DaimlerChrysler en Telekom hebben een totale communautaire omzet van ieder meer dan 250 miljoen EUR. Alleen Telekom behaalde meer dan twee derde van zijn communautaire omzet in één lidstaat, namelijk in Duitsland. De aangemelde concentratie heeft derhalve een communautaire dimensie, maar is geen ‘geval van samenwerking’ op grond van de EER-Overeenkomst.

IV. BEOORDELING VOLGENS ARTIKEL 2 VAN DE CONCENTRATIEVERORDENING

A. Het Toll Collect-systeem

- (15) Vanaf de zomer van 2003 moeten alle vrachtwagens met een toelaatbaar totaalgewicht vanaf 12 t voor het gebruik van de Duitse autosnelwegen trajectafhankelijke wegentol („Lkw-Maut“) gaan betalen. De toepassing van tolheffing dient zonder ingreep in de verkeersstromen en derhalve in eerste instantie automatisch te gebeuren.
- (16) Met het door Toll Collect op te richten systeem is het de bedoeling dat in vrachtwagens zogenaamde onboard-units worden gemonteerd die over een GPS (Global Positioning System)-ontvanger en een GSM-zender beschikken. De GPS-ontvanger bepaalt de actuele locatie van de vrachtwagen en slaat deze gegevens in de onboard-unit op. De gegevensuitwisseling tussen de onboard-unit en een centrale voor toepassingsdiensten gebeurt via de GSM-zender, [...]*. De bovengenoemde centrale verwerkt de desbetreffende gegevens, d.w.z. aan de hand van de vastgestelde locatie en de geselecteerde route van de desbetreffende vrachtwagen wordt de te betalen tol berekend en aan de eigenaar of houder van het voertuig in rekening gebracht.
- (17) Volgens de aanbestedingsdocumenten dienen in de oprichtingsfase van het tolsysteem tot en met de invoering van het tolsysteem voor vrachtwagens [...]* onboard-units beschikbaar te worden gesteld. Dit aantal dient in het eerste jaar van exploitatie van het tolsysteem tot [...]* en in het laatste jaar van exploitatie tot [...]* te worden verhoogd. De onboard-units worden kosteloos als pand in de vorm van een toltegoed ter beschikking gesteld aan de transportondernemingen. Dit tegoed wordt met de gereden kilometers verrekend. De installatiekosten voor de onboard-unit zijn voor rekening van de houder of eigenaar van het voertuig.

- (18) Naast de automatische tolheffing moet er ook een handmatig boekingsstelsel worden aangeboden. Volgens planning zullen via internet of via automaten bij tankstations of bij opritten van autosnelwegen boekingsdocumenten worden verkocht. De bestuurder moet de door hem af te leggen route van tevoren vastleggen en zich ook aan deze route houden. Een onboard-unit in het voertuig is in deze gevallen niet nodig.

B. Zakelijk relevante markt

- (19) De aanmeldende partijen delen mede dat de tolheffing door de gemeenschappelijke onderneming van overheidswege geschiedt en de onderneming zodoende niet concurrerend is voor andere particuliere aanbieders, zodat er geen sprake van mededinging is en er geen markt in het geding is.
- (20) De onboard-unit die uit hoofde van het Toll Collect-consortium is ontwikkeld, is met een GPS-module en een GSM-module uitgerust en daarom in principe geschikt om gegevens voor telematicadiensten te registreren en beschikbaar te stellen. In dit opzicht is het mogelijk om op basis van dit, ten behoeve van de tolheffing geïnstalleerde toestel telematicadiensten als meerwaardediensten voor de transportindustrie aan te bieden. Over de mogelijkheden van telematicadiensten die via de onboard-unit van Toll Collect worden geleverd, wordt in een door DaimlerChrysler Services, Telekom en Cofiroute gezamenlijk gepubliceerd persbericht het volgende medegedeeld⁶:

“Zo kunnen bijvoorbeeld de volgende telematicadiensten in modules worden aangeboden, waarvan het pakket door de klant op basis van zijn wensen kan worden samengesteld:

- *Nauwkeurige positiebepaling van bepaalde vrachtwagens op een beeldscherm in het expeditiebedrijf,*
- *Doorgifte van nieuwe orders of van orderwijzigingen,*
- *Statusrapporten van de bestuurder naar de vervoerder,*
- *Lokalisatie van een achtergebleven of gestolen vrachtwagen,*
- *Navigatie- en chauffeurdiensten.”*

- (21) De aanmeldende partijen hebben ook al in het openbaar aangekondigd dat ze via dit systeem telematicadiensten willen aanbieden⁷:

“Telematicadiensten, zoals wij ze in combinatie met Toll Collect kunnen aanbieden, reduceren knelpunten in het verkeersnetwerk en zorgen ervoor dat verkeerswegen optimaal worden benut”, aldus Dr. Klaus Mangold.⁸ “Dit kan een aanzienlijke bijdrage leveren aan de

⁶ “Wir sind die Partner der Transportwirtschaft”, persbericht van 20 september 2002, blz. 3.

⁷ Zie noot 6.

⁸ Voorzitter van het bestuur van DaimlerChrysler Services AG (red.).

efficiëntie en kostenbesparing in de transportbranche. Bovendien draagt het systeem in aanzienlijke mate bij tot de ontlasting van het milieu.”

- (22) Op basis van de bekendmakingen die de aanmeldende partijen in het openbaar hebben gedaan, gaat de Commissie er daarom vanuit dat het door Toll Collect opgerichte en geëxploiteerde systeem gevolgen zal hebben voor de ontwikkeling, productie en verkoop van telematicasystemen voor het wegvervoer.
- (23) Telematica voor het wegvervoer beoogt door gegevensuitwisseling tussen een aanbieder van diensten en voertuigen de informatie en communicatie in het verkeer, alsmede bestuursprocessen in het verkeer te verbeteren. Hierbij worden mobiele radionetwerken en satellietondersteunde communicatiesystemen als overdrachtsmiddelen gebruikt.
- (24) Het onderzoek van de Commissie heeft uitgewezen dat er bij telematica voor het wegvervoer een verdere onderverdeling kan worden gemaakt in telematica voor het wegvervoer voor transport- en logistieke ondernemingen alsmede telematica voor het wegvervoer voor particulieren. Dit wordt onder meer gestaafd door de verschillende eisenprofielen binnen de voornoemde groepen. Terwijl bij transport- en logistieke ondernemingen diensten op de voorgrond staan die controle en optimalisering van bezorgprocessen (bv. lokalisatie van voertuigen), kostenoptimalisering (met name met betrekking tot het brandstofverbruik) alsmede overdracht van berichten mogelijk maken, blijft de vraag van bestuurders van personenauto's hoofdzakelijk beperkt tot diensten die met verkeer en veiligheid (bv. routeplanning, alarmnummer, fileberichten enz.) alsmede met entertainment te maken hebben.
- (25) Bovendien komt deze onderverdeling ook overeen met de verschillende eisen die aan de aanbieders van telematicasystemen voor het wegvervoer worden gesteld. Voor gebruikers van personenauto's is de hardware en software zodanig geconfigureerd dat zij vanuit een centrale de in de vorige overweging genoemde informatie rechtstreeks kunnen ontvangen, terwijl de gewenste diensten voor de vrachtwagenchauffeur niet alleen andere software en hardware vereisen, maar ook een actieve integratie van de wagenparkexploitant bij de informatie-uitwisseling. Hij is contractpartner van de systeemaanbieder, de eigenlijke gebruiker van het systeem en ontvanger van de informatie die in iedere afzonderlijke vrachtwagen wordt gegenereerd. Daarentegen is in het geval van de personenauto de eigenaar of houder van de personenauto contractpartner, die gelijktijdig ook de door de systeemaanbieder beschikbaar gestelde informatiediensten voor zijn rekening neemt.
- (26) Het product- en dienstverleningsspectrum op het gebied van de telematica voor het wegvervoer voor transport- en logistieke ondernemingen omvat hardware, software en diensten.
- (27) De hardware bestaat uit eindapparatuur voor voertuigen (mobiele eindapparatuur voor telematica). De belangrijkste taken van deze apparatuur zijn het verzamelen van gegevens over de positie of toestand van het voertuig via een GPS-ontvanger en het versturen van deze gegevens via mobiele telefoon of satelliet naar een centrale. In de centrale worden de gegevens verzameld, geëvalueerd en voor de gebruiker (wagenparkexploitant) bewerkt.
- (28) De mobiele eindapparatuur voor telematica beschikt over software voor lokalisatie- en communicatiedoelinden. Hierdoor kan de wagenparkexploitant zijn wagenpark traceren. Tevens kan hij gegevens van de bestuurder ontvangen of ze aan hem versturen.

- (29) Via de mobiele eindapparatuur voor telematica kan een reeks diensten worden geleverd. Deze diensten hebben betrekking op het gebied van wagenparkbeheer (analyse van het voertuiggebruik, besturing van het wagenpark), verkeersleiding (actuele verkeersinformatie en dynamische doelbepaling), veiligheid (alarmnummer en wegwacht) alsmede „infotainment“ (reis- en routeplanning, weer, nieuws).
- (30) De marktaanbieders van telematica voor het wegvervoer voor transport- en logistieke ondernemingen zijn op dit moment vooral “totaalaanbieders”, d.w.z. aanbieders van hard- en software en tevens aanbieders van telematicadiensten voor het wegvervoer. Dit zijn enerzijds vrachtwagenfabrikanten die ten dele zelf een “totaalaanbod” leveren en gedeeltelijk met andere, gespecialiseerde aanbieders samenwerken (bv. vrachtwagenfabrikanten die hard- en software beschikbaar stellen, terwijl gespecialiseerde ondernemingen diensten leveren ten behoeve van een overtuigend, niet aan een merk gebonden aanbod). Naast DaimlerChrysler Services met het product Fleetboard zijn dit bijvoorbeeld MAN met het systeem MAN Telematics (in samenwerking met Gedas), Volvo met het systeem Dynafleet en Scania met het systeem FAS. Anderzijds is er een groot aantal kleinere ondernemingen die zowel hard- en software beschikbaar stellen als diensten aanbieden, zoals Socratec, Minor Planet, protime en datafactory. Volgens het marktonderzoek van de Commissie behalen deze ondernemingen momenteel ca. 80% van hun omzet met de verkoop van hard- en software, terwijl het leveren van diensten ca. 20% van hun omzet bedraagt. Naast dergelijke totaalaanbieders zijn er tegenwoordig ook al aanbieders van diensten, zoals ADAC, die bijvoorbeeld wegwacht- en alarmnummerdiensten aanbiedt, en alleen maar hardwareaanbieders die eindapparatuur (inclusief standaardsoftware) produceren. Tot de hardwareaanbieders kunnen naast een kleinere fabrikant als EPSa ook Bosch en Siemens VDO worden gerekend, waarbij de laatste tevens diensten aanbiedt.
- (31) De noodzakelijke gegevensoverdracht vindt bij de meerderheid van de telematica-aanbiedingen via een GSM-netwerk plaats, zodat voor deze aanbiedingen noodzakelijkerwijs wordt teruggegrepen op diensten van exploitanten van mobiele telefonie, zoals T-Mobile of Vodafone. Daarnaast zijn er telematicasystemen die een totaalpakket op basis van satellietcommunicatie aanbieden en geen mobiele-telefonienetwerk nodig hebben, zoals het systeem van Qualcomm.
- (32) Bij de afbakening van de markt moet met het feit rekening worden gehouden dat het bij de telematica voor het wegvervoer voor transport- en logistieke ondernemingen om een markt gaat die in de opbouwfase is en in de komende jaren aanzienlijk zal veranderen. Volgens een studie zal (wat Europa betreft) de omzet in dit segment van 160 miljoen EUR in 2001 tot ongeveer 4,7 miljard EUR in 2009 stijgen⁹. Deze uitbreiding van de markt kan ertoe leiden dat de ondernemingen op deze markt zich gaan specialiseren in de productie van hardware of het aanbieden van diensten. Aangezien echter momenteel totaalaanbieders de markt bepalen, moet ervan uit worden gegaan dat er een eigen relevante markt is voor telematicasystemen voor het wegvervoer, waaronder hardware, software en diensten, voor transport- en logistieke

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

ondernemingen. Deze omvat voor de klant (wagenparkexploitant) ook totaalaanbieders, aanbieders van eindapparatuur en dienstverleners.

C. Relevante geografische markt

- (33) Om de relevante geografische markt te kunnen vaststellen, moet allereerst rekening worden gehouden met het feit dat er geen uniforme Europese telematicanorm bestaat. Bij de desbetreffende telematica-apparatuur die in het voertuig wordt ingebouwd, gaat het voornamelijk om bedrijfseigen systemen, waarbij de gebruiker alleen op de diensten van de desbetreffende exploitanten van het telematicasysteem of van ondernemingen aanspraak kan maken die door de desbetreffende exploitanten – meestal als “partner” – zijn geaccepteerd. Het marktonderzoek heeft uitgewezen dat eindapparatuur voor telematica die voor verschillende exploitanten van diensten toegankelijk is, momenteel slechts een klein deel van de markt vormt. Uit het marktonderzoek van de Commissie is ook gebleken dat als consequentie van het feit dat de telematicamarkt voor transport- en logistieke ondernemingen als erg versnipperd moet worden beschouwd, veel van de op de Duitse markt actieve ondernemingen ook alleen daar werkzaam zijn. Dit wordt door een recente studie aangetoond, waarin staat dat “the number of suppliers in the retrofit market is diverse both across countries and within them, in other words it is highly fragmented”¹⁰. Deze studie gaat ervan uit dat de aangepaste telematicasystemen meer dan 90% van alle in Europa verkochte systemen in 2001 uitmaken¹¹.
- (34) Enigszins anders dan de situatie voor het merendeel van de middenstandsbedrijven die telematicasystemen voor verdere aanpassing aanbieden, is de positie van de vrachtwagenfabrikanten als oorspronkelijke telematicafabrikanten en van een onderneming als Qualcomm, die wereldwijd een satellietondersteund telematicasysteem aanbiedt. Deze ondernemingen bieden weliswaar in principe uniforme telematicaplatforms voor heel Europa aan, maar toch is er op een aantal punten sprake van een wezenlijk verschil tussen hun producten voor de afzonderlijke lidstaten. Qualcomm is in de afzonderlijke staten verschillende partnerschappen met hard- en softwarefabrikanten aangegaan om zijn product voor het wagenparkbeheer aan te passen aan de nationale specificaties. Om dezelfde reden zijn de nationale importondernemingen van Scania voor Duitsland en Nederland een partnerschap met de dienstaanbieder Gedas, een dochtermaatschappij van Volkswagen, aangegaan, die zich echter beperkt tot beide genoemde landen. Het aanbod van DaimlerChrysler in het Verenigd Koninkrijk is vooral gebaseerd op de in 2000 overgenomen onderneming VeMIS, terwijl in Duitsland vooral Fleetboard actief is. Volgens het marktonderzoek van de Commissie is er sprake van een wezenlijk verschil in de nationale eisen, die voorschrijven dat de telematicasystemen moeten worden aangepast aan de expeditieprogramma’s die bedoeld zijn voor de vrachtafhandeling, vrachtafrekening en transportplanning. Aangezien deze programma’s door talrijke verschillende softwarehuizen worden aangeboden en voor de lidstaten, met name ook voor Duitsland, zeer uiteenlopen, verwachten de

¹⁰ Zie noot 9, 2002, blz. 3 – 17.

¹¹ Zie noot 9, blz. 3 – 9 en 3 – 12, met een aantal van 105 000 aangepaste systemen tegenover ca. 8 000 door vrachtwagenfabrikanten verkochte systemen.

wagenparkexploitanten als gebruiker van telematicasystemen dat deze worden aangepast aan de specificaties van het door hen gebruikte expeditieprogramma.

- (35) Een andere belemmering voor de transnationale marketing van telematicasystemen is het verschillend taalgebruik in de lidstaten, waaraan de telematicasystemen moeten worden aangepast. Een dergelijke taalaanpassing wordt nog belangrijker wanneer de telematicasystemen met het desbetreffende expeditieprogramma worden gecombineerd. De taalverschillen in Europa worden ook door een studie als belangrijke belemmering voor de transnationale marketing van telematicasystemen beschouwd, met name met betrekking tot de toepassing van spraakherkenningstechnologieën en het leveren van lokalisatiediensten¹².
- (36) Daarnaast vormen voor telematicadiensten die GSM als communicatiekanaal gebruiken, de aanzienlijke roamingtarieven een belangrijke grens voor het leveren van uniforme telematicadiensten in de afzonderlijke lidstaten.
- (37) Op basis van deze gegevens moet ervan worden uitgegaan dat de markt van telematicasystemen voor het wegvervoer voor transport- en logistieke ondernemingen, waarop de concentratie van invloed is, het gebied van de Bondsrepubliek Duitsland omvat.

D. Beoordeling uit mededingingsoogpunt

- (38) De beoogde concentratie leidt uit mededingingsoogpunt tot ernstige twijfel over het beoogde, commerciële gebruik van de infrastructuur die door Toll Collect zal worden opgezet en geëxploiteerd en niet beperkt zal blijven tot tolheffing. In dit opzicht mag men ervan uitgaan dat de concentratie tot het ontstaan van een machtspositie van DaimlerChrysler zal leiden op de markt van telematicasystemen voor het wegvervoer voor transport- en logistieke ondernemingen in Duitsland.

1. Oprichting van het Toll Collect-platform voor telematica voor het wegvervoer ten behoeve van transport- en logistieke ondernemingen

1.1 De concentratie verenigt twee marktdeelnemers die over een buitengewone uitgangspositie beschikken voor het leveren van diensten op het gebied van de telematica voor het wegvervoer, namelijk de leidende vrachtwagenfabrikant in Duitsland, die bovendien ook een leidende aanbieder is van telematicasystemen voor het wegvervoer, en één van de leiders op het gebied van mobiele telefonie in Duitsland.

- (39) DaimlerChrysler is als fabrikant met afstand de leider op de markt voor vrachtwagens in Duitsland. Iedere tweede van meer dan 960 000 in Duitsland toegelaten vrachtwagens is een Mercedes-Benz¹³. DaimlerChrysler biedt ook een telematicasysteem voor het wegvervoer voor

¹² Zie noot 9, blz. 2-32.

¹³ Zie noot 6, blz. 4.

vrachtwagens aan onder de naam “Fleetboard” en is volgens eigen gegevens één van de leidende dienstverleners voor mobiliteits- en telematicadiensten¹⁴.

- (40) Bij Telekom gaat het om één van de leidende aanbieders van mobiele telefonie in Duitsland. In een verklaring tegenover de pers wordt de bijdrage van Telekom uit hoofde van het Toll Collect-consortium als volgt omschreven:

*“Door het samenspel van onze pijlers van het concern T-Mobile, T-Online, T-Com en T-Systems kunnen wij een gesloten productfolio aanbieden, dat onze ervaringen op het gebied van de telecommunicatie en informatietechnologie bundelt en alleen zo het succes van de tolheffing voor vrachtwagens mogelijk maakt.”*¹⁵

- (41) De voornoemde partijen hebben gezamenlijk met Cofiroute een consortium gevormd om in het kader van de aanbestedingsprocedure op Europees niveau voor de tolheffing voor vrachtwagens in Duitsland een offerte voor een tolheffingssysteem uit te brengen.

- (42) Het consortium heeft een systeem ontwikkeld dat op basis van een onboard-unit met geïntegreerde GPS en GSM niet alleen de tolheffing van overheidswege, maar ook diverse commerciële toepassingen mogelijk maakt¹⁶. De door het consortium voorgedragen “telematicaoplossing” was echter niet in de aanbestedingsprocedure van de Bondsrepubliek Duitsland verplicht. De aanbestedingsprocedure vond veeleer plaats op grond van een functioneel, technisch open bestek. De functionele beschrijving van het tolsysteem had als doel om naast een handmatige tolheffing ook een automatische tolheffing in bedrijfsvoertuigen aan te bieden. Hierdoor mochten bieders zelf de te gebruiken techniek kiezen. Zo werd door het niet geselecteerde AGES-consortium, bestaande uit Vodafone en oliemaatschappijen, waaronder Shell, voorgesteld om een “neutrale telematica”-oplossing te bieden voor de handmatige en automatische tolheffing. Het uit de aanmeldende partijen en Cofiroute bestaande consortium is daarom met zijn ontwikkelde systeem duidelijk verdergegaan dan wat het onderwerp van de aanbesteding was met betrekking tot de tolheffing van overheidswege.

1.2 Er bestaan al concrete plannen om voor de tolheffing een kosteloos ter beschikking gestelde onboard-unit voor de telematica voor het wegvervoer te gebruiken waar het gaat om transport- en logistieke ondernemingen.

- (43) De toeplicht is er voor alle vrachtwagens vanaf een toelaatbaar maximumgewicht van 12 t. Hoewel het vanwege het duale tolheffingssysteem niet verplicht is om een onboard-unit in iedere vrachtwagen te laten inbouwen, zal toch in de meeste vrachtwagens die regelmatig op de

¹⁴ Persbericht over Cebit 2002.

¹⁵ Zie noot 6, blz. 1.

¹⁶ In dit verband stellen DaimlerChrysler Services, Telekom en Cofiroute in een gezamenlijke persverklaring: “We hebben vooral aan de aanbesteding deelgenomen omdat ons systeem als enige in de expeditiebranche de mogelijkheid heeft om duidelijk effectiever te werken“, aldus Dr. Mangold. “DaimlerChrysler versterkt hiermee zijn positie als partner in de transportbranche”, zie noot 6, blz. 1.

Duitse autosnelwegen rijden een dergelijke installatie alleen al uit praktische overwegingen worden ingebouwd. Bovendien wordt de onboard-unit gratis ter beschikking gesteld.

- (44) Het door Toll Collect op te zetten systeem creëert een platform dat DaimlerChrysler Services voor commerciële telematicasystemen voor transport en logistiek wil gebruiken. In dit verband heeft DaimlerChrysler Services in een persbericht naar aanleiding van de Internationale Automobil Ausstellung („IAA“) voor bedrijfsvoertuigen¹⁷ als volgt gereageerd:

*“DaimlerChrysler Services Mobility Management GmbH ontwikkelt onder de projectnaam Truckmatix een groot scala aan telematicadiensten voor expediteuren, wagenparkexploitanten en afdelingschefs. Deze diensten kunnen op basis van de voor Toll Collect gebruikte hardware worden aangeboden – zodra de Bondsregering de wettelijke voorwaarden hiervoor heeft gecreëerd. Ze zijn bedoeld om bedrijfsprocedures in de tolplichtige transportbranche te optimaliseren, om de bedrijfsprocessen nog efficiënter te kunnen structureren en om de capaciteiten beter te benutten. Truckmatix beschikt voor de afdelingschefs – via computer en internet – over een eenvoudige klantentoeegang. [...]”**

*Truckmatix-diensten moeten in modules als compacte en comfortdiensten worden aangeboden die de klant naar eigen behoefte kan samenstellen. Tot de grote variëteit aan diensten **die op basis van een eenvoudige systeeminfrastructuur zonder extra hardware-investeringen voor alle bedrijven financierbaar zijn**, behoren onder meer de positiebepaling van bepaalde vrachtwagens, de overdracht van orders of orderwijzigingen, de “status reporting” van de chauffeur en de expediteur, de lokalisatie van een achtergebleven of gestolen truck en navigatie- en chauffeurdiensten.”*

- (45) In een reclamebrochure van DaimlerChrysler Services Mobility Management GmbH – Telematica voor iedereen: Truckmatix – wordt uiteengezet dat het wereldwijd operationele elektronische tolheffingsstelsel van Toll Collect nu ook met betrekking tot de telematica voor het midden- en kleinbedrijf toegankelijk is tegen een gunstige prijs. In dit verband wordt er verder gezegd:

“Via het voertuigapparaat voor de elektronische tolregistratie (“Lkw-Maut”) ontstaat er een eenvoudig, uniform telematicaplatform. [...]” Truckmatix vult het Toll Collect-systeem perfect aan: met het voertuigapparaat voor de tariefregistratie kunnen reeds de dienstpakketten “Basic” en “Disposition” worden gebruikt. Hiermee hebben de ondernemingen de beschikking over een uniform systeem voor hun hele wagenpark, dat met de specifieke toepassingen van andere expediteurs compatibel is. Een nieuwe standaard, waar de transportondernemingen en hun klanten direct van profiteren.”¹⁸*

- (46) DaimlerChrysler Services zal het Toll Collect-systeem als volgt gebruiken [...]”*

¹⁷ “DaimlerChrysler Services stellt auf der IAA Nutzfahrzeuge innovative Mobilitäts- und Telematikdienste vor”, persbericht van 10 september 2002, blz. 2 en 3.

¹⁸ DaimlerChrysler Services Mobility Management, Telematica voor iedereen: Truckmatix.

1.3 Men kan ervan uitgaan dat de partijen na het sluiten van het exploitantencontract de vereiste vergunning van de Bondsrepubliek Duitsland verwerven in de vorm van zogenaamde meerwaardediensten voor het leveren van diensten op het gebied van de telematica voor het wegverkeer.

- (47) Meerwaardediensten vormden geen onderdeel van de aanbesteding voor het tolheffingssysteem. Het is echter wel de bedoeling dat er na goedkeuring door de Bondsregering met het exploitantencontract extra diensten kunnen worden geleverd. De Bondsrepubliek heeft echter al in de informatiebrochure van 17 december 1999 voor de aanbesteding voor vrachtwagentol aangegeven dat er mogelijk interesse is voor het gebruik van een tolheffingssysteem voor meerwaardediensten en heeft medegedeeld: “De opdrachtgever overweegt om de integratie van telematicadiensten en overige diensten voor derden (“meerwaardediensten”) in het tariefsysteem goed te keuren. Of dergelijke diensten worden toegelaten, wordt door de opdrachtgever in een later stadium beslist.”
- (48) Op basis van de in overwegingen (44) en (45) genoemde openbare aankondigingen van DaimlerChrysler Services moet men ervan uitgaan dat de partijen er zeker rekening mee houden dat het Toll Collect-platform behalve voor de tolheffing ook voor het leveren van meerwaardediensten kan worden gebruikt. In een interview met Michael Rummel, hoofd van DaimlerChrysler Services Mobility Management, antwoordt hij op de vraag of en onder welke voorwaarden meerwaardediensten mogen worden aangeboden: *“In de aanbesteding voor de tolheffing zijn de meerwaardediensten niet geregeld. Dat betekent echter niet dat het verboden is om diensten op basis van een onboard-unit te ontwikkelen. We werken met zijn allen eraan om op tijd met de invoering van de tolheffing een regeling met de staat te treffen [...]”*¹⁹
- (49) Het is algemeen bekend dat telematicadiensten meehelpen knelpunten in het verkeersnetwerk terug te dringen, zodat verkeerswegen optimaal kunnen worden benut. Hier heeft niet alleen de transportsector voordeel bij, maar ook het milieu, dat op deze manier kan worden ontlast. De oprichting van een breed platform voor het leveren van extra telematicadiensten voor het wegvervoer is het daarom voor de verkeersinfrastructuur en voor het milieu alsmede voor het algemeen belang waard om na te streven. In dit opzicht kan men ervan uitgaan dat de Bondsregering in ieder geval met als argument dat de vlotte afhandeling van de tolregistratie zich in de praktijk heeft bewezen, in principe geen bezwaren zal opperen tegen een algemeen gewenste toelating van meerwaardediensten via de infrastructuur van Toll Collect.
- (50) Men mag er daarom van uitgaan dat de partijen na het sluiten van het exploitantencontract de vereiste vergunning verwerven voor het leveren van diensten op het gebied van de telematica voor het wegvervoer in de vorm van zogenaamde meerwaardediensten.

1.4 De kosteloze verstrekking van de onboard-unit door Toll Collect zal ertoe leiden dat er een machtsplatform voor telematica voor het wegvervoer ten behoeve van transport- en logistieke ondernemingen in Duitsland wordt gecreëerd.

¹⁹ *VerkehrsRundschau* 46/2002, blz. 17.

- (51) De kosteloze verstrekking van geschikte onboard-units voor de telematica aan tolbetalers zal ertoe leiden dat het merendeel van de vrachtwagens die met een onboard-unit van Toll Collect worden uitgerust, deze ook voor telematicadiensten voor het wegvervoer zal gebruiken. De met kosten gepaard gaande inbouw van een tweede onboard-unit voor het gebruik van telematica-aanbiedingen voor het wegvervoer van concurrerende aanbieders lijkt daarentegen voor de expeditiebranche in financieel opzicht niet zinvol.
- (52) Volgens schattingen van DaimlerChrysler ligt het aantal tolplichtige vrachtwagens tussen [...] miljoen voertuigen, waarbij het aandeel van buitenlandse voertuigen [...] tot [...] vrachtwagens bedraagt. Het aantal tolplichtige voertuigkilometers bedraagt [...] miljard per jaar; [...]% daarvan worden door buitenlandse voertuigen afgelegd²⁰.
- (53) Ook al bestaat er, zoals in overweging (43) wordt beschreven, geen verplichting voor de inbouw van de onboard-unit, toch is om praktische redenen te verwachten dat zowel Duitse als buitenlandse wagenparkexploitanten op grote schaal de gratis onboard-unit zullen inbouwen. De aanmeldende partijen zelf gaan ervan uit dat in 70 tot 80% van de vrachtwagens in Duitsland onboard-units voor de registratie van tolgegevens worden ingebouwd²¹. Bovendien is te verwachten dat buitenlandse vrachtwagens die vaak in Duitsland onderweg zijn, de onboard-unit zullen gebruiken. Volgens de aanbestedingsdocumenten moeten, zoals in overweging (17) wordt uiteengezet, in het eerste jaar van exploitatie van het tolsysteem [...] onboard-units worden ingebouwd en moet het aantal geïnstalleerde onboard-units tot aan het laatste jaar van exploitatie tot [...] worden verhoogd.
- (54) Tegelijkertijd valt te verwachten dat het overgrote deel van de vrachtwagens dat met een geschikte onboard-unit voor de telematica is uitgerust, geen tweede eindapparaat voor de telematica in het voertuig zal inbouwen. Het marktonderzoek van de Commissie heeft uitgewezen dat alleen al door de mededeling van DaimlerChrysler dat telematicadiensten op basis van het Toll Collect-systeem in de toekomst zonder verdere hardwarekosten kunnen worden gebruikt, de vraag naar telematicaoplossingen op de markt zeer sterk is teruggelopen. De geringe bereidheid van wagenparkexploitanten om meer kosten te maken voor hardware, is met name te verklaren door de geringe marges waarmee de transportondernemers in Duitsland en Europa werken. Volgens een studie vormen de kosten voor telematicasystemen, gelet op de geringe marges, voor veel wagenparkexploitanten tegenwoordig een belemmering, met name voor kleinere, regionale exploitanten²². Wanneer wagenparkexploitanten telematicadiensten op basis van het Toll Collect-systeem zonder verdere apparaatkosten kunnen gebruiken, valt te verwachten dat hun bereidheid om voor eindapparatuur voor telematica te betalen, nog meer zal afnemen.
- (55) Vergeleken met het aantal te installeren onboard-units van Toll Collect is het aantal eindapparaten voor telematica dat tegenwoordig in vrachtwagens wordt geïnstalleerd, relatief

²⁰ *DaimlerChrysler*: registratiesystemen voor de tolheffing voor vrachtwagens, 2 december 2002, blz. 6.

²¹ Zie noot 6, blz. 1.

²² Zie noot 9, blz. 2 – 25.

gering. Volgens marktschattingen zijn momenteel ca. 23 000 - 25 000 eindapparaten voor telematica in Duitse vrachtwagens gemonteerd die met een tweewegsysteem tussen vrachtwagen en centrale zijn uitgerust voor het leveren van telematicadiensten, zoals ook bij het Toll Collect-systeem het geval is.

- (56) In dit opzicht kan men ervan uitgaan dat bijna het hele bestand van zware vrachtwagens in Duitsland met het Toll Collect-systeem zal worden uitgerust. Aangezien de bereidheid van transportondernemingen om naast het Toll Collect-systeem een tweede eindapparaat voor telematica in een vrachtwagen te installeren, als uiterst gering moet worden ingeschat, valt te verwachten dat het Toll Collect-systeem zich zal ontwikkelen tot het dominerende platform voor de telematica voor het wegvervoer ten behoeve van transport- en logistieke ondernemingen in Duitsland.

2. Het sluiten van de toekomstige markt van telematicasystemen voor het wegvervoer voor transport- en logistieke ondernemingen

- (57) Het creëren van een platform met een marktpositie voor de telematica voor het wegvervoer ten behoeve van transport- en logistieke ondernemingen heeft verschillende gevolgen naargelang het gaat om diensten of apparaten.

2.1 Derde partijen die telematicadiensten voor het wegvervoer aanbieden, zullen afhankelijk zijn van de toegang tot het Toll Collect-platform.

- (58) Aanbieders van telematicadiensten voor het wegvervoer voor transport- en logistieke ondernemingen zullen door het creëren van een dominant platform voor toekomstige telematicadiensten voor het wegvervoer in Duitsland in aanzienlijke mate afhankelijk worden van het gebruik van de onboard-unit van Toll Collect. Het Toll Collect-systeem is een gesloten, bedrijfseigen systeem dat geen gebruik door derden beoogt en waarvan de intellectuele eigendomsrechten bij de gemeenschappelijke onderneming en de aanmeldende partijen liggen. Voor het functioneren van de tolheffing kan dit als adequaat worden beschouwd, omdat derden geen toegang tot het systeem nodig hebben, en het functioneren van de tolheffing tegen manipulaties moet worden beschermd.

- (59) Anders is de situatie bij het leveren van telematicadiensten voor het wegvervoer. Zoals reeds is gesteld, moet men ervan uitgaan dat Toll Collect het dominerende platform wordt voor telematicasystemen voor het wegvervoer ten behoeve van logistieke en expeditieondernemingen in Duitsland. De aanbieders van telematicadiensten voor het wegvervoer voor transport- en logistieke ondernemingen zullen daarom in de toekomst in Duitsland in aanzienlijke mate afhankelijk zijn van het gebruik van het Toll Collect-platform. Met het concept van Toll Collect als gesloten, bedrijfseigen systeem krijgt DaimlerChrysler via de gemeenschappelijke onderneming de controle over de toegang tot de toekomstige markt voor telematicasystemen voor het wegvervoer ten behoeve van logistieke en expeditieondernemingen. DaimlerChrysler kan zodoende zijn eigen telematicadiensten voor het wegvervoer via het platform aanbieden en tevens bepalen welke directe concurrenten tegen welke voorwaarden op de markt voor telematicasystemen voor het wegvervoer ten behoeve van logistieke en expeditieondernemingen actief zullen zijn. Een dergelijke strategie lijkt des te waarschijnlijker omdat op de markt voor telematicasystemen voor het wegvervoer voor logistieke en expeditieondernemingen in de

komende jaren een enorme groei wordt verwacht²³. DaimlerChrysler [kan eventueel]* via de gemeenschappelijke onderneming tevens de controle over de door het Toll Collect-systeem gegenereerde verkeersinformatie verwerven en deze als basis laten dienen voor de eigen telematicadiensten voor het wegvervoer.

2.2 Het Toll Collect-platform zal tot verdringing van de huidige marktaanbieders van telematicasystemen leiden.

- (60) De markt voor telematicasystemen voor het wegvervoer ten behoeve van transport- en logistieke ondernemingen is een zeer jonge markt, die zich pas in het beginstadium van zijn ontwikkeling bevindt. Dienovereenkomstig is er op dit gebied, zoals in overwegingen (30) en (31) wordt beschreven, momenteel een groot aantal verschillende aanbieders actief met de meest uiteenlopende telematicasystemen voor het wegvervoer, hardware, software en dienstverlenende activiteiten. Geen van deze aanbieders is er tot dusver in geslaagd om met zijn eindapparatuur tot de markt door te dringen om zodoende voor een standaardoplossing voor de hardware te kunnen zorgen.
- (61) Zoals door DaimlerChrysler Services is medegedeeld (vgl. overweging (44)), zal de onboard-unit van Toll Collect echter aan alle software- en hardwarevoorwaarden voor de telematica kunnen voldoen, ook zonder dat verdere technische maatregelen moeten worden geïntegreerd. Met behulp van de onboard-unit van Toll Collect kunnen volgens de partijen de volgende meerwaardediensten in technisch opzicht worden gerealiseerd: (1) lokalisatiediensten, met de mogelijkheid van verdere ontwikkeling tot wagenparkmonitoring, mapping of gebiedsbewaking, en (2) tekstdiensten, waarbij schriftelijke, vooraf gedefinieerde informatie tussen de aanbieder van meerwaardediensten en de onboard-unit kan worden uitgewisseld.
- (62) De telematicadiensten voor het wegvervoer die via de onboard-unit van Toll Collect mogelijk zijn, dekken weliswaar niet alle diensten die momenteel worden aangeboden door middel van de reeds op de markt beschikbare eindapparatuur voor telematica, maar zijn kernfuncties die ook onderdeel vormen van de momenteel op de markt aangeboden systemen. De marktprijs van de beschikbare systemen varieert. Volgens het onderzoek van de Commissie kosten telematicasystemen voor het wegvervoer - hardware en software - per voertuig tussen de 1 000 en 2 500 EUR, afhankelijk van het soort installatie. Daarbij komen ook nog de maandelijkse kosten voor het gebruik van diensten alsmede de communicatietarieven.
- (63) Zoals reeds in overweging (51) is beschreven, wordt de onboard-unit van Toll Collect kosteloos beschikbaar gesteld. Daarom is het te verwachten dat wagenparkexploitanten, van wie de vrachtwagens reeds met een onboard-unit van Toll Collect zijn uitgerust, geen extra telematica-apparaat zullen aanschaffen voor het gebruik van de door systeemconcurrenten beschikbaar gestelde extra telematica-aanbiedingen voor het wegvervoer die de onboard-unit van Toll Collect overtreffen.

²³ Aldus de door de partijen voorgelegde studie "European Telematics Industry", Commerzbank, 8 mei 2001, blz. 3, die het marktpotentieel in Europa tot 2005 op 2 miljard EUR taxeert; de in noot 9 genoemde studie van Frost & Sullivan taxeert het marktpotentieel op 4,7 miljard EUR voor 2009 in Europa, blz. 2-27 – 2-29.

- (64) Het onderzoek van de Commissie heeft in dit verband uitgewezen dat wagenparkexploitanten er nu al de voorkeur aan geven om met betrekking tot een mogelijke aanschaffing van telematicasystemen voor het wegvervoer en de daarmee gepaard gaande investeringen, de kosteloze Toll Collect-oplossing af te wachten. Nog voordat de onboard-unit van Toll Collect is ingevoerd, heeft deze situatie tot gevolg dat de op de markt beschikbare systeemaanbieders van verkeerstelematica grote problemen hebben om voor hun oplossingen nieuwe klanten te winnen en daardoor economisch gezien gevaar lopen. Men kan ervan uitgaan dat deze trend verder zal doorzetten zodra telematicadiensten voor het wegvervoer inderdaad via de onboard-unit van Toll Collect kunnen worden gebruikt.
- (65) Het verdringen van andere dienst- en systeemaanbieders van de markt zal zich verder toespitsen wanneer de functies van de onboard-unit van Toll Collect in een tweede generatie worden uitgebreid. In een artikel in de VerkehrsRundschau wordt over de geplande tweede generatie gezegd: “*Rummel* (Michael Rummel, hoofd van DaimlerChrysler Services Mobility Management, red.) kondigt al voor 2004 de volgende generatie inbouwapparatuur aan: de onboard-unit II integreert talrijke meerwaardediensten in één apparaat, en de tolafrekening is dan slechts één van de vele functies. Het motto daarvoor is reeds gevonden: ‘Meer dan tol alleen’”.²⁴ Na een dergelijke uitbreiding van de functies van de onboard-unit van Toll Collect wordt het voor de alternatieve aanbieder van telematicasystemen voor het wegvervoer nog moeilijker om de klant tot koop van een alternatief systeem te bewegen.

E. Conclusie met betrekking tot de beoordeling uit mededingingsoogpunt

- (66) De Commissie komt derhalve tot de slotsom dat de concentratie het ontstaan van een machtspositie van DaimlerChrysler via de gemeenschappelijke onderneming Toll Collect op de markt voor telematicasystemen voor het wegvervoer voor transport- en logistieke ondernemingen in Duitsland tot gevolg heeft, op grond waarvan de daadwerkelijke mededinging op een wezenlijk deel van de gemeenschappelijke markt aanzienlijk wordt belemmerd.

V. VERBINTENISSEN VAN DAIMLER CHRYSLER, DEUTSCHE TELEKOM EN COFIROUTE

- (67) Om de twijfels van de Commissie met betrekking tot de markt voor telematicasystemen en -diensten voor transport- en logistieke ondernemingen in Duitsland weg te nemen, hebben DaimlerChrysler Services, Deutsche Telekom en Cofiroute de onderstaande verbintenissen van 3 april 2003 voorgelegd, waarvan de volledige tekst in de bijlage van deze beschikking is bijgevoegd.
- (68) Daimler Chrysler Services, Deutsche Telekom en Cofiroute verplichten zich derhalve tot het volgende:
- Zij richten een centrale Telematics Gateway op, door middel waarvan aanbieders van meerwaardediensten toegang krijgen tot de basisfunctionaliteiten en basisgegevens van de

²⁴ Zie noot 18, blz. 18.

onboard-units van Toll Collect. De Telematics Gateway wordt door een onafhankelijke maatschappij geëxploiteerd, die pas met het leveren van meerwaardediensten zal beginnen wanneer DaimlerChrysler Services, Deutsche Telekom en Cofiroute samen over minder dan 50% van de stemrechten in de aandeelhoudersvergadering van Telematics Gateway beschikken of wanneer op een andere manier is veiliggesteld dat deze drie maatschappijen samen geen dominante invloed kunnen uitoefenen op Telematics Gateway.

- Zij ontwikkelen een GPS-interface voor de onboard-units, door middel waarvan andere aanbieders van meerwaardediensten gebruik kunnen maken van de GPS-functionaliteit van de onboard-units (inclusief de apparatuur van de eerste generatie).
- Zij ontwikkelen een module met hard- en softwareonderdelen die voor de tolexploitatie noodzakelijk zijn om zowel de ontwikkeling en productie van apparaten van derden mogelijk te maken, zodat deze via een verbinding met een module tol kunnen heffen, als de aanpassingen van de apparaten van derden te begeleiden en de noodzakelijke vergunningen voor het gebruik van de apparaten van derden te verlenen.
- Zij maken het gebruik van onboard-units van het Toll Collect-systeem pas mogelijk wanneer de Commissie een vergunning heeft verleend. Deze wordt pas verleend wanneer de partijen een operationele interface voor de GPS-functionaliteit van de onboard-unit hebben geïnstalleerd en zij het geïnteresseerde derde partijen mogelijk hebben gemaakt om eigen apparaten te ontwikkelen die via een verbinding met de door de partijen ontwikkelde module geschikt zijn voor tolheffing.

VI. BEOORDELING UIT MEDEDINGINGSOOGPUNT VAN DE AANGEMELDE CONCENTRATIE MET INACHTNEMING VAN DE VERBINTENISSEN

- (69) De bovengenoemde verbintenissen zijn volgens de Commissie voldoende om de genoemde mededingingsbezwaren op een adequate manier weg te nemen.
- (70) Door de verplichting van de partijen om een tolmodule voor apparaten van derden te ontwikkelen, de aanpassing en de ontwikkeling van apparaten van derden aan de tolmodule te begeleiden en de vereiste vergunningen voor het gebruik van de apparaten te verlenen, zal het voor derden mogelijk zijn om eigen telematica-apparatuur te produceren en deze met een tolfunctie uit te rusten. De ontwikkeling begint met de door de partijen gedefinieerde interface. Met betrekking tot deze interface vindt tegelijkertijd de ontwikkeling van de tolmodule door de partijen resp. de gemeenschappelijke onderneming en de ontwikkeling van de apparaten van derden plaats. De ontwikkeling van de apparaten door derden en de afstemming ervan op de tegelijkertijd ontwikkelde tolmodule van de partijen is door het aangeven van de verschillende ontwikkelingsfasen die alle partijen moeten doorlopen en door de begeleiding door een onafhankelijk comité van deskundigen gewaarborgd. Wat de kosten betreft, heeft het Duitse ministerie voor Verkeer, Bouw en Huisvesting de Commissie beloofd om met betrekking tot de kosten derde partijen die telematica-apparatuur met een tolmodule aanbieden op dezelfde wijze te behandelen als de exploitant van een tolheffingssysteem voor vrachtwagens.
- (71) Het is te verwachten dat vooral vrachtwagenfabrikanten en hun apparatuurproducenten gebruik zullen maken van de ontwikkeling en productie van deze apparaten van derden, die gekoppeld aan

een tolmodule geschikt zijn voor tolheffing. Op basis hiervan en op grond van de resultaten van de markttest van de Commissie kan men ervan uitgaan dat een dergelijke mogelijkheid voor derden om een tolmodule in hun eigen apparaten te integreren, de ontwikkeling van Toll Collect tot dominant platform en de gatekeeper-functie op de markt voor telematicasystemen voor transport- en logistieke ondernemingen in Duitsland aanzienlijk beperkt.

- (72) Verder hebben de partijen zich ertoe verbonden om de onboard-unit van Toll Collect in zoverre toegankelijk te maken dat andere aanbieders van meerwaardediensten gebruik kunnen maken van de GPS-functionaliteit van de onboard-units. Doordat derden ook gebruik kunnen maken van deze GPS-functionaliteit, kunnen ze hun eigen telematica-apparatuur zonder een dergelijke functie uitrusten en de anders ontstane kosten uitsparen. De kostenbesparing moet volgens het marktonderzoek van de Commissie op ca. 150 - 200 EUR per apparaat worden geraamd. Hierdoor kunnen derden, hoewel een extra eindapparaat in het voertuig moet worden ingebouwd, met telematicadiensten concurreren die op basis van het Toll Collect-systeem worden aangeboden. Daarom zal een dergelijke interface de te verwachten machtspositie van Toll Collect als telematicaplatform verder beperken.
- (73) Verder kunnen telematicadiensten op de onboard-unit van Toll Collect zelf worden aangeboden. De partijen verbinden zich ertoe om aanbieders van meerwaardediensten via een centrale Telematics Gateway toegang te verlenen tot de basisfunctionaliteiten en tot de onbewerkte gegevens van de onboard-units. Deze gateway wordt door een Telematics Gateway-maatschappij geëxploiteerd die voor andere maatschappijen toegankelijk is en pas mag worden gebruikt wanneer DaimlerChrysler, Deutsche Telekom en Cofiroute (samen) geen zeggenschap over deze maatschappij hebben. Aanbieders van telematicadiensten worden bij de toegang tot de gateway noch in technisch noch in commercieel opzicht noch anderszins gediscrimineerd ten opzichte van de vennoten. Tegelijkertijd zijn de partijen verplicht om voor het leveren van meerwaardediensten het Toll Collect-systeem alleen via de Telematics Gateway te gebruiken. De Telematics Gateway-maatschappij zal behalve over de aandeelhoudersvergadering en de bedrijfsleiding ook over een adviescommissie beschikken, die als pluralistisch orgaan zal bestaan uit vertegenwoordigers van verenigingen van in de telematica-industrie actieve ondernemingen. De adviescommissie kan niet alleen besluiten of de twijfels van de aanbieders van meerwaardediensten gerechtvaardigd zijn, maar heeft ook de taak om de bedrijfsleiding te controleren wanneer deze een besluit neemt over toegangsvoorwaarden, technische normen en handelsvoorwaarden.
- (74) Voorzover telematicadiensten daarom via de onboard-units van Toll Collect worden aangeboden, is het centrale serviceknooppunt, dat deze diensten levert, ten aanzien van de partijen geneutraliseerd. Enerzijds krijgen aanbieders van meerwaardediensten een niet-discriminerende toegang tot de Telematics Gateway, los van de vraag of ze wel of niet aandeelhouders van de gateway-maatschappij zijn. Anderzijds wordt de gateway-maatschappij niet door de partijen gecontroleerd. De neutrale opbouw van de maatschappij wordt door de oprichting van een pluralistische adviescommissie versterkt. Deze commissie zal besluiten nemen over belangrijke kwesties met betrekking tot het leveren van diensten en de toekomstige ontwikkeling van telematicadiensten.
- (75) De activiteit van Telematics Gateway is wel aan beperkingen gebonden doordat tolheffing in het kader van het Toll Collect-systeem prioriteit heeft en doordat de partijen regelingen hebben getroffen om de veiligheid van de tolheffing te garanderen. Aangezien dit voor alle

belanghebbenden, d. w. z. voor de partijen, voor aandeelhouders van derde partijen en voor uitsluitend aanbieders van telematicadiensten, op dezelfde wijze geldt en tot op zekere hoogte voortvloeit uit het medegebruik van de onboard-units van Toll Collect voor het leveren van meerwaardediensten, kunnen deze beperkingen door de Commissie worden geaccepteerd.

- (76) Een belangrijk element bij de verbintenissen van de partijen is dat telematicadiensten via de onboard-unit zelf pas mogen worden geleverd wanneer de Commissie hiermee heeft ingestemd. De Commissie zal pas met het leveren van telematicadiensten via Telematics Gateway instemmen wanneer voor de GPS-functionaliteit van de onboard-units een operationele interface wordt aangeboden en wanneer de partijen het geïnteresseerde derde partijen mogelijk maken om eigen apparaten te ontwikkelen die via een verbinding met een tolmodule geschikt zijn voor het heffen van tol. Deze methodiek van verbintenissen zorgt ervoor dat, totdat de apparaatinterface en de tolmodule zijn gerealiseerd, dezelfde mededingingsvoorwaarden voor de op de markt actieve ondernemingen gelden en dat in de tussentijd Telematics Gateway niet tot dominant platform op de markt kan uitgroeien.
- (77) In totaal zorgen de verbintenissen ervoor dat de markt voor telematicasystemen voor transport- en logistieke ondernemingen in Duitsland toegankelijk blijft en dat dezelfde mededingingsvoorwaarden voor partijen en derde partijen blijven gelden. De Commissie is derhalve tot de slotsom gekomen dat de aangemelde concentratie, met inachtneming van de door de partijen voorgelegde verbintenissen, geen machtspositie van DaimlerChrysler via de gemeenschappelijke onderneming op de markt voor telematicasystemen voor transport- en logistieke ondernemingen in Duitsland rechtvaardigt.

VII. VOORWAARDEN EN VERPLICHTINGEN

- (78) Overeenkomstig artikel 8, lid 2, tweede alinea, eerste zin, van de concentratieverordening kan de Commissie aan haar beschikking voorwaarden en verplichtingen verbinden die moeten waarborgen dat de betrokken ondernemingen de door hen ten opzichte van de Commissie aangegane verplichtingen om een met de gemeenschappelijke markt verenigbare concentratie tot stand te brengen, nakomen.
- (79) Maatregelen die de markt structureel wijzigen, moeten het onderwerp worden van voorwaarden, terwijl de hiervoor vereiste uitvoeringsmaatregelen onderwerp van verplichtingen zijn voor de partijen. Als aan een voorwaarde niet wordt voldaan, is de beschikking waarmee de Commissie de concentratie verenigbaar heeft verklaard met de gemeenschappelijke markt nietig. Indien de partijen in strijd met een verplichting handelen, kan de Commissie op grond van artikel 8, lid 5, onder b), van de concentratieverordening de beschikking intrekken; bovendien kunnen aan de partijen geldboetes en dwangsommen worden opgelegd op grond van artikel 14, lid 2, onder a), en artikel 15, lid 2, onder a), van de concentratieverordening.²⁵

²⁵ Vgl. punt 12 van de mededeling van de Commissie betreffende op grond van Verordening (EEG) nr. 4064/89 van de Raad en Verordening (EG) nr. 447/98 van de Commissie aanvaardbare corrigerende maatregelen, PB C 68 van 2.3.2001, blz. 3.

(80) Overeenkomstig dit wezenlijk verschil geeft de Commissie haar beschikking, op voorwaarde dat de verbintenissen geheel worden nagekomen door Daimler Chrysler en Deutsche Telekom met betrekking tot de verplichtingen om geen meerwaardediensten via het Toll Collect-systeem te leveren zonder toestemming van de Commissie en het Toll Collect-systeem voor de levering van meerwaardediensten alleen via de Telematics Gateway-maatschappij te gebruiken. Voor het leveren van deze diensten via het Toll Collect-systeem zal de Commissie pas toestemming geven wanneer een GPS-interface voor de onboard-unit en een tolmodule voor de integratie in apparatuur van derden zijn ontwikkeld. Deze verbintenissen zijn bedoeld om te voorkomen dat DaimlerChrysler een machtspositie op de Duitse markt verwerft voor telematicasystemen voor het wegvervoer ten behoeve van transport- en logistieke ondernemingen en dat er een dominerend platform ontstaat. Alle andere aspecten van de verbintenissen, met name de bijzonderheden inzake de oprichting van de Telematics Gateway-maatschappij en de ontwikkeling van de GPS-interface en de tolmodule, moeten daarentegen het onderwerp van verplichtingen worden, aangezien ze uitsluitend de omzetting van de bovengenoemde voorwaarden moeten garanderen.

VIII. CONCLUSIE

(81) Daarom kan, mits de door Daimler Chrysler Services en Deutsche Telekom aangegane verplichtingen, ervan worden uitgaan dat de concentratie geen machtspositie in het leven roept of versterkt, op grond waarvan de daadwerkelijke mededinging op de gemeenschappelijke markt of op een wezenlijk deel hiervan aanzienlijk zou worden belemmerd. De concentratie wordt derhalve mits de in de bijlage genoemde verbintenissen volledig worden nagekomen, overeenkomstig artikel 2, lid 2, en artikel 8, lid 2, van de concentratieverordening alsmede artikel 57 van de EER-Overeenkomst verenigbaar verklaard met de gemeenschappelijke markt en met de EER-Overeenkomst.

(82) De onderhavige beschikking loopt niet vooruit op de beschikking die de Commissie moet geven met betrekking tot de verenigbaarheid van de Duitse regeling met het Gemeenschapsrecht voor het heffen van tolgeld voor het wegvervoer op Duitse autosnelwegen,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

De aangemelde concentratie, op grond waarvan Daimler Chrysler Services AG en Deutsche Telekom AG in de zin van artikel 3, lid 1 onder b), van Verordening (EEG) nr. 4064/89 van de Raad de gezamenlijke zeggenschap over de onderneming Toll Collect GmbH verwerven, wordt verenigbaar verklaard met de gemeenschappelijke markt en met de EER-Overeenkomst.

Artikel 2

Artikel 1 geldt op voorwaarde dat de verbintenissen van Daimler Chrysler Services AG en Deutsche Telekom AG die in B I en B II van de bijlage worden genoemd, volledig worden nagekomen.

Artikel 3

Deze beschikking wordt gegeven op voorwaarde dat de overige door Daimler Chrysler Services AG en Deutsche Telekom AG aangegane verbintenissen volledig worden nagekomen zoals die de bijlage worden genoemd.

Artikel 4

Deze beschikking is gericht tot:

Daimler Chrysler AG
Epplestraße 225
D-70546 Stuttgart

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

Brussel, 30 april 2003

Voor de Commissie
Mario MONTI
Lid van de Commissie