

DE

*Fall Nr. IV/M.962 -
DAIMLER BENZ /
DEUTSCHE
TELEKOM -
TELEMATIK*

Nur der deutsche Text ist verfügbar und verbindlich.

**VERORDNUNG (EWG) Nr. 4064/89
ÜBER FUSIONSVERFAHREN**

Artikel 6, Absatz 1, b KEINE EINWÄNDE
Datum: 31/07/1997

*Auch in der CELEX-Datenbank verfügbar
Dokumentenummer 397M0962*



Brüssel, den 31.07.1997

ÖFFENTLICHE VERSION

FUSIONSVERFAHREN
ARTIKEL 6(1)(b) ENTSCHEIDUNG

An die anmeldenden Parteien

Betrifft : Sache Nr. IV/M.962 - Daimler Benz/Deutsche Telekom - Telematik

Anmeldung vom 27.6.1997 gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates

I. Das Vorhaben

1. Am 27.6.1997 erhielt die Kommission gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates eine Anmeldung eines Zusammenschlußvorhabens, aufgrund dessen die Unternehmen DeTeMobil Deutsche Telekom MobilNet GmbH, eine Tochtergesellschaft der Deutschen Telekom AG (DT), und Daimler Benz InterServices AG (debis), eine Tochtergesellschaft der Daimler Benz AG (DB), im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe b der Ratsverordnung die gemeinsame Kontrolle über die Telematik GmbH, ein neu gegründetes Gemeinschaftsunternehmen, erwerben.
2. Nach Prüfung der Anmeldung hat die Kommission festgestellt, daß das angemeldete Vorhaben in den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates fällt und hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Gemeinsamen Markt und dem Funktionieren des EWR-Abkommens keinen Anlaß zu ernsthaften Bedenken gibt.

II. Die Parteien

3. DB ist die Obergesellschaft eines weltweit tätigen Industriekonzerns mit Aktivitäten im Bereich Kraftfahrzeuge (Personenwagen und Nutzfahrzeuge), Luft- und Raumfahrt sowie Dienstleistungen. Die Tochtergesellschaft debis ist insbesondere in den Geschäftsbereichen Informationstechnologie-Dienstleistungen, Finanzdienstleistungen und Telekommunikations- und Mediendienstleistungen tätig.
4. DT ist im Bereich der Telekommunikation tätig. Das Tochterunternehmen DeTeMobil ist insbesondere in dem Geschäftsbereich mobile Telekommunikation tätig.

III. Der Zusammenschluß

5. Das Gemeinschaftsunternehmen wird gemeinsam von DT und DB kontrolliert, die jeweils 50% der Anteile halten. Im übrigen wird das Gemeinschaftsunternehmen auf Dauer alle Funktionen einer selbständigen Wirtschaftseinheit erfüllen, und seine Gründung wird keinen Anlaß zur Koordinierung des Wettbewerbsverhaltens der Vertragsparteien untereinander oder zwischen ihnen und dem Gemeinschaftsunternehmen geben.

IV. GEMEINSCHAFTSWEITE BEDEUTUNG

6. Die Unternehmen DB und DT haben zusammen einen weltweiten Gesamtumsatz von mehr als 5 Mrd. ECU (DB 55 899 Mio. ECU und DT 33 043 Mio. ECU). Jedes von ihnen hat einen gemeinschaftsweiten Gesamtumsatz von mehr als 250 Mio. ECU (DB 34 251 Mio. ECU und DT 31 480 Mio. ECU). Nur DT erzielt mehr als zwei Drittel ihres gemeinschaftsweiten Gesamtumsatzes in einem und demselben Mitgliedstaat (Deutschland). Das Vorhaben hat folglich gemeinschaftsweite Bedeutung, stellt aber keinen Kooperationsfall aufgrund des EWR-Abkommens dar.

V. VEREINBARKEIT MIT DEM GEMEINSAMEN MARKT

A. Sachlich relevante Märkte

7. In das Gemeinschaftsunternehmen eingebracht werden die Aktivitäten beider Parteien im Bereich der Verkehrstelematik-Dienste. Verkehrstelematik-Dienste zielen darauf ab, durch Datenaustausch zwischen einem Dienstleister und Kraftfahrzeugen die Information und Kommunikation im Verkehr, aber auch die Leitprozesse im Verkehr zu verbessern. Der Markt für diese Dienstleistungen befindet sich weltweit in einer frühen technischen und wirtschaftlichen Entwicklungsphase. Als Übertragungsweg für die verschiedenen Telematikdienste werden die Mobilfunknetze auf der Basis des internationalen GSM-Standards genutzt. Für einige Dienste bedarf es ferner der Inanspruchnahme des satellitengestützten Funknavigationssystems GPS.
8. Mögliche Dienstleistungen sind in den Bereichen Sicherheit (Diebstahlschutz, Notruf und Pannenhilfe), Verkehrsführung (aktuelle Verkehrsinformationen und dynamische Zielführung) sowie Infotainment (Reise- und Routenplanung, Stadt- und

Hotelinformationen, Wetter, Nachrichten) angesiedelt. Diese Dienste stehen erst vor ihrer Einführung. Eine weitere Abgrenzung des sachlich relevanten Märkte ist nicht notwendig, weil in allen untersuchten alternativen Märkten wirksamer Wettbewerb weder im EWR noch in einem wesentlichen Teil dieses Gebiets erheblich behindert würde.

B. Räumlich relevante Märkte

9. Der räumlich relevante Markt ist nach Darstellung der anmeldenden Parteien europaweit. Ob der räumlich relevante Markt enger definiert werden muß, möglicherweise nach Sprachgrenzen, kann offengelassen werden, weil auch bei einer engeren Marktdefinition wirksamer Wettbewerb weder im EWR noch in einem wesentlichen Teil dieses Gebiets erheblich behindert würde.

C. Wettbewerbliche Beurteilung

10. Diese Dienste, stehen erst vor ihrer Markteinführung. Es lassen sich daher noch keine Marktanteile feststellen. Neben der Telematik GmbH gibt es eine Reihe von Wettbewerbern, die diese Dienste gegenwärtig entwickeln, sowohl in Deutschland (Mannesmann Autocom, CormRoad, metronet), als auch in Europa (Trafficmaster, Omnitel). Das GU hat nur die Planung, den Aufbau, den Betrieb und die Vermarktung von Telematikdiensten zum Gegenstand, es stellt aber keine Verkehrstelematikendgeräte her.
11. Ausschlußeffekte durch die Kombination eines Automobilherstellers und eines Mobilfunknetzbetreibers sind nicht ersichtlich. Nach Ansicht der Parteien sind diese nicht möglich, da die Endgerätehersteller (z.B. Bosch, Siemens) unabhängig von den Telematik-Diensteanbietern eine "neutrale" Telematik-Plattform entwickelten. Des weiteren besteht "Funknetzoffenheit" in dem Sinne, daß die Telematikdienste über verschiedenen Mobilfunknetze angeboten werden können. Zwischen dem GU und DT bestehen keine Ausschließlichkeitsbindungen. Das GU selbst wird seine Dienste nicht nur an Kunden von DB und DT absetzen, sondern den gesamten Markt beliefern.

VI. Ergebnis

12. Aufgrund der oben getroffenen Feststellungen ist die Kommission zu dem Ergebnis gelangt, daß das Zusammenschlußvorhaben keinen Anlaß zu ernsthaften Bedenken mit dem Gemeinsamen Markt gibt.
13. Aus diesen Gründen hat die Kommission entschieden, den Zusammenschluß für vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt und mit der Funktionsfähigkeit des EWR-Abkommens zu erklären. Diese Entscheidung beruht auf Art. 6(1)(b) der Fusionsverordnung.

Für die Kommission