YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO
(kolmas jaosto)

19 päivänä kesäkuuta 2009 *

Asiassa T-48/04,

Qualcomm Wireless Business Solutions Europe BV, kotipaikka Waarle (Alankomaat), edustajinaan asianajaja G. Berrisch ja solicitor D. Hull,

kantajana,

vastaan

Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään aluksi K. Mojzesowicz ja A. Whelan, sittemmin K. Mojzesowicz ja X. Lewis,

vastaajana,

* Oikeudenkäyntikieli: englanti.

jota tukevat

Saksan liittotasavalta, asiamiehinään aluksi C.-D. Quassowski ja S. Flockermann, sittemmin M. Lumma, avustajinaan asianajajat U. Karpenstein ja A. Rosenfeld,

sekä

Deutsche Telekom AG, kotipaikka Bonn (Saksa),

Daimler AG, aikaisemmin DaimlerChrysler AG, kotipaikka Stuttgart (Saksa),

ja

Daimler Financial Services AG, aikaisemmin DaimlerChrysler Services AG, kotipaikka Berliini (Saksa),

edustajinaan asianajajat J. Schütze ja A. von Graevenitz,

väliintulijoina,

jossa on kyse yrityskeskittymän julistamisesta yhteismarkkinoille ja ETA-sopimuksen toimintaan soveltuvaksi (asia COMP/M.2903 – yhteisyritys DaimlerChrysler / Deutsche Telekom) 30.4.2003 tehtyä komission päätöstä 2003/792/EY (EUVL L 300, s. 62) koskevasta kumoamiskanteesta,

EUROOPAN YHTEISÖJEN
ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIN (kolmas jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja J. Azizi (esittelevä tuomari) sekä tuomarit E. Cremona ja S. Frimodt Nielsen,

kirjaaja: hallintovirkamies K. Andová,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 1.7.2008 pidetyssä istunnossa esitetyn,

on antanut seuraavan

tuomion

Asiaa koskevat oikeussäännöt

1 Yrityskeskittymien valvonnasta 21.12.1989 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4064/89 (oikaistu versio, EYVL 1990, L 257, s. 13), sellaisena kuin se on muutettuna 30.6.1997 annetulla neuvoston asetuksella (EY) N:o 1310/97 (EYVL L 180, s. 1) (jäljempänä sulautuma-asetus), 2 artiklan 2 kohdan mukaan keskittymä julistetaan yhteismarkkinoille soveltuvaksi, jollei sillä luoda tai vahvisteta sellaista määräävää

asemaa, jonka seurauksena tehokas kilpailu yhteismarkkinoilla tai niiden merkittävällä osalla olennaisesti estyisi.

2 Tämän saman asetuksen 8 artiklan 2 kohdassa säädetään, että kun komissio toteaa, että ilmoitettu keskittymä, tarvittaessa asianomaisten yritysten tekemien muutosten jälkeen, on 2 artiklan 2 kohdassa määritellyn arviointikriteerin mukainen, se julistaa päätöksellään keskittymän yhteismarkkinoille soveltuvaksi. Tähän päätökseen voidaan liittää ehtoja ja velvoitteita, joilla on tarkoitus varmistaa, että osallistuvat yritykset noudattavat antamiaan sitoumuksia keskittymän saattamiseksi yhteismarkkinoille soveltuvaksi. Keskittymän soveltuvuudesta tehtävässä päätöksessä on mainittava myös ne rajoitukset, jotka suoraan koskevat keskittymän toteuttamista ja ovat toteuttamisen kannalta tarpeellisia.

3 Saman asetuksen 20 artiklan 1 kohdassa säädetään, että komissio julkaisee 8 artiklan 2–5 kohdan nojalla tekemänsä päätökset Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä.

Tosiseikat

4 Kantaja, Qualcomm Wireless Business Solutions Europe BV (jäljempänä Qualcomm) tarjoaa Euroopassa satelliitin käyttöön perustuvaa kuorma-autokannan seurantajärjestelmää nimeltä EutelTRACS. Se kerää satelliittiverkon kautta kuorma-autoista lähetettyjä tietoja, kuten sellaisia, jotka koskevat niiden paikannusta, moottoritietoja ja kuljettajien viestejä, ja välittää ne näiden kuorma-autojen yhteystoimistoon, joka on Qualcommin asiakas. Lisäksi se välittää yhteystoimistojen viestejä kuorma-autojen kuljettajille. Se tarjoaa tähän tarvittavien palvelujen edellyttämän laitteiston ja palveluinfrastruktuurin. Se myös valmistaa näitä laitteistoja ja kehittää mainitun järjestelmän toiminnan edellyttämää ohjelmistoa.

5 Saksan liittovaltion liikenne-, rakentamis- ja asumisasioista vastaava ministeriö järjesti vuonna 2002 Saksan hallituksen lukuun yleisen tarjouskilpailumenettelyn, joka koski tienkäyttömaksujen automaattiseen ja manuaaliseen keräämiseen Saksan moottoriteitä käyttäviltä vähintään 12 tonnin painoisilta raskaan liikenteen ajoneuvoilta (jäljempänä raskaat ajoneuvot) liittyvän järjestelmän perustamista ja hallintaa. Tässä tarjouspyynnössä ei edellytetty tietyn teknologian käyttämistä.

6 Hankintasopimus tehtiin DaimlerChrysler Services AG:n, Deutsche Telekom AG:n ja Compagnie financière et industrielle des autoroutes SA:n (Cofiroute) (jäljempänä, yhdessä mainittuna, yrityskeskittymään osallistuvat yritykset) muodostaman yhteenliittymän kanssa.

7 Daimler Financial Services AG, aikaisemmin DaimlerChrysler Services, on Daimler AG:n, aikaisemmin DaimlerChrysler AG, tytäryhtiö, joka toimii rahoituspalvelujen ja liikkumisen ohjauksen toimialoilla. Sen toimintoihin kuuluu sellaisten ajoneuvokantojen hallinta, jotka koostuvat kaikki Daimlerin ajoneuvomerkit kattavista ajoneuvoista. Daimler kehittää, valmistaa ja myy henkilöautoja, kuorma-autoja, busseja ja dieselmoottoreita.

8 Deutsche Telekom on televiestintäoperaattori, joka tarjoaa muun muassa matkapuhelinpalveluja Euroopassa.

9 Cofiroute on moottoriteiden käyttömaksujen keräämisen toimialalla toimiva yritys.

10 Näiden yritysten muodostama yhteenliittymä perusti sittemmin Toll Collect GmbH:n kehittämään ja hallinnoimaan Saksan moottoriteitä käyttäviltä raskailta ajoneuvoilta kerättävien tienkäyttömaksujen perintäjärjestelmää.

11 Toll Collect kehitti näin telemaattisen ratkaisun tienkäyttömaksujen automaattista keräämistä varten. Tässä ratkaisussa niihin raskaisiin ajoneuvoihin, jotka haluavat osallistua tienkäyttömaksujen automaattiseen perimiseen, asennetaan Onboard-yksiköt. Nämä Onboard-yksiköt toimivat yhdessä GPS-vastaanottimen (Global Positioning System, yleismaailmallinen paikannusjärjestelmä) ja GSM-lähettimen (Global System for Mobile Communications, maailmanlaajuinen matkaviestintäjärjestelmä) kanssa. GPS-vastaanotin määrittää raskaan ajoneuvon kulloisenkin sijainnin, joka syötetään Onboard-yksikköön. Näitä tietoja vaihdetaan sitten GSM-lähettimen välityksellä Onboard-yksikön ja käyttäjäpalveluista vastaavan keskuksen välillä. Palvelukeskus käsittelee tietoja eli laskee maksettavan tienkäyttömaksun määritetyn sijainnin ja käytetyn moottoritieosuuden perusteella ja laskuttaa sen raskaan ajoneuvon omistajalta tai käyttäjältä. Toll Collect tarjoaa Onboard-yksikön kuljetusyrityksille maksutta tienkäyttömaksutalletuksen muodossa suoritettavaa panttia vastaan. Raskaan ajoneuvon omistaja tai käyttäjä vastaa sen sijaan Onboard-yksikön asentamiskustannuksista. Tienkäyttömaksun automaattisen keräämistoiminnon lisäksi Toll Collectin Onboard-yksikköjä voidaan käyttää muihin telemaattisiin palveluihin ja muun muassa niihin, joilla ajoneuvokantaa voidaan etähallinnoida. Se, että toinen palveluntarjoaja käyttää Toll Collectin Onboard-yksiköitä telemaattisten palvelujen tarjoamiseen, on kuitenkin mahdollista vasta sen jälkeen, kun Saksan liittotasavalta hankintaviranomaisena on antanut suostumuksensa tällaiselle käytölle.

12 DaimlerChrysler Services ja Deutsche Telekom ilmoittivat 11.11.2002 komissiolle sulautuma-asetuksen 4 artiklan mukaisesti yrityskeskittymähankkeesta, jossa ne osakkeita ostamalla hankkisivat yhteisen määräysvallan Toll Collectissa.

13 Tämän ilmoituksen jälkeen komissio aloitti yrityskeskittymää koskevan valvontamenettelyn ensimmäisen vaiheen. Tämän ensimmäisen vaiheen aikana keskittymään osallistuvat yritykset toimittivat sille ensimmäisen ehdotuksen sitoumuksista. Markkinoiden toimijoille, joihin Qualcomm kuuluu, annettiin mahdollisuus esittää lausuntonsa tästä ehdotuksesta.

14 Komissio katsoi 20.12.2002 tekemällään päätöksellä, että yrityskeskittymän soveltuvuudesta yhteismarkkinoille ja Euroopan talousalueesta (ETA) tehdyn sopimuksen

toimintaan on vakavia epäilyjä, ja aloitti sulautuma-asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisesti menettelyn toisen vaiheen.

15 Komissio osoitti 28.2.2003 päivätyllä kirjeellä ilmoituksen tehneille yrityksille väitetiedoksiannon, jossa se ilmoitti, että ensimmäinen ehdotus sitoumuksista oli riittämätön ilmoitetusta keskittymästä aiheutuvien kilpailuoikeudellisten ongelmien ratkaisemiseksi.

16 Keskittymään osallistuvat yritykset esittivät 11.3.2003 komissiolle toisen ehdotuksen sitoumuksista.

17 Komissio järjesti 19.3.2003 ja 20.3.2003 kuulemisen, johon Qualcomm osallistui. Tämän kuulemisen aikana se esitti muun muassa, että toinen ehdotus sitoumuksista oli riittämätön ilmoitetusta keskittymästä aiheutuvien kilpailuoikeudellisten ongelmien ratkaisemiseksi.

18 Keskittymään osallistuvat yritykset esittivät 3.4.2003 komissiolle kolmannen ja viimeisen ehdotuksen sitoumuksista.

19 Komissio julisti 30.4.2003 tekemällään päätöksellä 2003/792/EY yrityskeskittymän yhteismarkkinoille ja ETA-sopimuksen toimintaan soveltuvaksi (asia COMP/M.2903 – yhteisyritys DaimlerChrysler / Deutsche Telekom) (EUVL L 300, s. 62; jäljempänä riidanalainen päätös) sillä edellytyksellä, että keskittymään osallistuvat yritykset noudattavat täysimääräisesti sitoumuksiaan.

20 Riidanalaisessa päätöksessä komissio katsoi, että keskittymän kannalta merkityksellisillä markkinoilla, eli kuljetus- ja logistiikkayrityksille tarkoitettujen, laitteiston, ohjelmistot ja palvelut käsittävien tieliikenteen telemaattisten järjestelmien Saksan markkinoilla, yrityskeskittymään liittyy kilpailuoikeudellisia ongelmia siltä osin kuin yrityskeskittymään osallistuvat yritykset voivat käyttää tienkäyttömaksujen perimiseen tarkoitettua infrastruktuuria, joka Toll Collectin piti luoda, muiden telemaattisten palvelujen tarjoamiseen. Tämä Toll Collectin infrastruktuurin käyttö muiden tieliikenteen telemaattisten palvelujen tarjoamiseen mahdollistaa sen, että DaimlerChrysler hankkii Toll Collectin välityksellä sellaisen määräävän aseman Saksan tieliikenteen telemaattisten järjestelmien markkinoilla, jonka seurauksena tehokas kilpailu yhteismarkkinoilla olennaisesti estyisi.

21 Tarkemmin sanottuna Toll Collectin Onboard-yksiköiden maksuttomasta tarjoamisesta ja pienistä marginaaleista, joilla kuljetusyritykset toimivat, on yhdessä seurauksena määräävässä asemassa olevan järjestelmäalustan syntyminen Saksan kuljetus- ja logistiikkayrityksille tarjottavien tieliikenteen telemaattisten järjestelmien markkinoilla. Koska DaimlerChrysler oli suurin kuorma-autojen valmistaja Saksassa ja merkittävä telemaattisten järjestelmien tarjoaja ja koska se voi valvoa Toll Collectin Onboard-yksiköistä peräisin olevien tietojen, joita voidaan käyttää tieliikenteen telemaattisissa palveluissa, saantia, sillä on mahdollisuus estää pääsy Saksan tieliikenteen telemaattisten järjestelmien markkinoille ja hankkia sellainen määräävä asema näillä markkinoilla, joka olennaisesti estäisi tehokasta kilpailua yhteismarkkinoilla.

22 Komissio katsoi kuitenkin, että yrityskeskittymään osallistuvien yritysten jättämä kolmas ja viimeinen ehdotus sitoumuksista oli riittävä tällaisen DaimlerChryslerin määräävän aseman syntymisen estämiseksi.

23 Tässä kolmannessa ehdotuksessa keskittymään osallistuvat yritykset sitoutuivat ensinnäkin perustamaan keskitetyn telematiikkapalvelun, josta vastaa itsenäinen yhtiö Telematics Gateway GmbH (jäljempänä TGG) ja jonka avulla telemaattisten

palvelujen tarjoajat saavat erotuksettomasti käyttää Toll Collectin Onboard-yksiköiden toimintoja ja perustietoja (jäljempänä TGG-palvelua koskeva sitoumus), toiseksi kehittämään Toll Collectin Onboard-yksiköihin GPS-liitännän, jonka avulla telemaattisia palveluja tarjoavat ulkopuoliset voivat käyttää Onboard-yksiköiden GPS-toimintoa (jäljempänä GPS-liitäntää koskeva sitoumus), ja kolmanneksi kehittämään moduulin, joka voidaan liittää ulkopuolisten laitteisiin, jotta ne voivat kehittää omia tienkäyttömaksujen perimiseen käytettäviä laitteita (jäljempänä tienkäyttömaksujen perintämoduulia koskeva sitoumus).

24 Yrityskeskittymään osallistuvat yritykset sitoutuivat vielä siihen, että ne eivät Saksan liittotasavallan hyväksyttyä tieliikenteen telemaattisten palvelujen tarjoamisen Toll Collectin Onboard-yksiköiden välityksellä tarjoa näitä palveluja ennen kuin komissio antaa sille hyväksyntänsä. Komissio antaa tämän hyväksynnän vasta sitten, kun yrityskeskittymään osallistuvat yritykset ovat asentaneet kyseessä olevien Onboard-yksiköiden GPS-toimintoon toiminnallisen liitännän ja antaneet ulkopuolisille, joita asia koskee, mahdollisuuden kehittää omia laitteitaan, joita voidaan käyttää tienkäyttömaksujen perimiseen sitten, kun ne on yhdistetty yrityskeskittymään osallistuvien yritysten kehittämiin tienkäyttömaksumoduuleihin (jäljempänä hyväksyttämisestä johtuva viivästys).

25 Qualcomm sai 23.5.2003 faksilähetyksenä ei-luottamuksellisen version komission tekemästä, saksankielisestä, riidanalaisesta päätöksestä. Ei-luottamuksellinen versio julkaistiin 18.11.2003 Euroopan unionin virallisessa lehdessä (EUVL L 300, s. 62) sulautuma-asetuksen 20 artiklan 1 kohdan mukaisesti englanniksi ja muilla virallisilla kielillä.

Asian käsittelyn vaiheet

26 Qualcomm nosti nyt käsiteltävänä olevan kanteen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kirjaamoon 10.2.2004 toimittamallaan kannekirjelmällä.

27 Saksan liittotasavalta pyysi ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kirjaamoon 28.5.2004 toimittamallaan asiakirjalla saada osallistua asian käsittelyyn väliintulijana tukeakseen komission vaatimuksia. Tämä pyyntö hyväksyttiin kolmannen jaoston puheenjohtajan 16.7.2004 antamalla määräyksellä.

28 Daimler AG, Daimler Financial Services AG ja Deutsche Telekom pyysivät ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kirjaamoon 8.11.2004 toimittamallaan asiakirjalla saada osallistua asian käsittelyyn väliintulijoina tukeakseen komission vaatimuksia. Tämä pyyntö hyväksyttiin kolmannen jaoston puheenjohtajan 21.1.2005 antamalla määräyksellä. Koska näiden yritysten väliintulohakemus oli jätetty ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen työjärjestyksen 116 artiklan 6 kohdassa tarkoitetun määräajan umpeutumisen jälkeen, näiden yritysten sallittiin vain esittää huomautuksensa heille toimitetun suullista käsittelyä varten laaditun kertomuksen perusteella suullisessa menettelyssä.

29 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin (kolmas jaosto) päätti esittelevän tuomarin kertomuksen perusteella aloittaa suullisen menettelyn ja kehotti pääasian asianosaisia työjärjestyksensä 64 artiklan nojalla vastaamaan tiettyihin kirjallisiin kysymyksiin. Asianosaiset vastasivat näihin kehotuksiin asetetuissa määräajoissa.

30 Asianosaiset esittivät suulliset lausumansa ja vastauksensa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kysymyksiin 1.7.2008 pidetyssä istunnossa.

Asianosaisten vaatimukset

31 Qualcomm vaatii, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

– kumoaa riidanalaisen päätöksen

– velvoittaa komission korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

32 Komissio vaatii Saksan liittotasavallan, Deutsche Telekomin, Daimlerin ja Daimler Financial Servicesin tukemana, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

– hylkää kanteen

– velvoittaa Qualcommin korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Oikeudellinen arviointi

I *Tutkittavaksi ottaminen*

A *Asianosaisten ja väliintulijoiden lausumat*

1. Komission ja Saksan liittotasavallan lausumat

a) Riidanalaisen päätöksen tiedoksiantaminen

33 Pääasiallisesti komissio katsoo Saksan liittotasavallan tukemana, että Qualcommin kanne on nostettu myöhässä, sillä riidanalainen päätös on annettu sille tiedoksi 23.5.2003 ja se on nostanut kumoamiskanteensa vasta 10.2.2004 eli reilusti työjärjestyksessä kanteen nostamiselle säädetyn kahden kuukauden ja 10 päivän määräajan umpeutumisen jälkeen.

34 Komissio katsoo, että vaikka riidanalaista päätöstä ei ole osoitettu Qualcommille, 23.5.2003 tapahtunut riidanalaisen päätöksen toimittaminen Qualcommille merkitsee EY 230 artiklan viidennessä kohdassa tarkoitettua tiedoksiantoa. Komission mukaan oikeuskäytännöstä ilmenee, että päätös voidaan antaa tiedoksi asianosaiselle, jolle sitä ei ole osoitettu mutta jota se suoraan ja erikseen koskee (asia T-11/95, BP Chemicals v. komissio, tuomio 15.9.1998, Kok., s. II-3235, 52 kohta ja a contrario asia T-296/97, Alitalia v. komissio, tuomio 12.12.2000, Kok., s. II-3871 ja T-190/00, Regione Siciliana v. komissio, tuomio 27.11.2003, Kok., s. II-5015, 31 kohta), ja että päätöksen asianmukaiseen tiedoksiantamiseen riittää, että tämä päätös on annettu tiedoksi asianosaiselle, jota päätös suoraan ja erikseen koskee, niin, että tämä on voinut tutustua siihen (asia 6/72, Europemballage ja Continental Can v. komissio, tuomio 21.2.1973, Kok., s. 215, Kok.

Ep. II, s. 89, 10 kohta; asia T-12/90, Bayer v. komissio, tuomio 29.5.1991, Kok., s. II-219 ja asia T-43/92, Dunlop Slazenger v. komissio, tuomio 7.7.1994, Kok., s. II-441, 25 kohta). Siten 23.5.2003 tapahtuneella toimittamisella oli kaikki tiedoksiantamisen ominaispiirteet, ja riidanalainen päätös koskee Qualcommia ilmoituksen tehneiden yritysten kilpailijana suoraan ja erikseen.

35 EY 254 artiklan 3 kohdassa ei suljeta pois sitä, että tiedoksianto tehdään muille henkilöille kuin sille, jolle päätös on osoitettu. Päinvastoin tällainen tiedoksianto on sen perustamissopimuksella luodun oikeussuojajärjestelmän mukainen, jonka perusteella sellaiset henkilöt, joille päätöstä ei ole osoitettu, voivat kuitenkin vaatia sen kumoamista, jos tämä päätös koskee niitä suoraan ja erikseen. Lisäksi komission ei sulautuma-asetuksen 20 artiklan 2 kohdan perusteella tarvitse julkaista mainitun asetuksen 8 artiklan 2 kohdan nojalla tehtyjen päätösten koko tekstiä vaan ainoastaan asianosaisten nimet ja mainittujen päätösten pääasiallinen sisältö. Komissio täsmentää lisäksi, että näiden päätösten ei-luottamuksellista versiota ei enää 1.5.2004 jälkeen julkaista kokonaisuudessaan ja kaikilla yhteisön kielillä ja että se rajoittaa sulautuma-asetuksen 8 artiklan 2 kohdan nojalla tehtyjen päätösten julkaisemisen mainitun asetuksen 20 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuun pääasialliseen sisältöön. EY 230 artiklan viidennessä kohdassa mainitaan tiedoksianto kantajalle eikä sille, jolle päätös on osoitettu. Lisäksi Qualcomm ei voi jättää tätä riidanalaisen päätöksen julkaisemista edeltävää tiedoksiantoa ottamatta huomioon kumoamiskanteen nostamisen määräajan alkamisen lykkäämistarkoituksessa ja päästä näin tosiasiallisesti muita edellytykset täyttäviä ulkopuolisia ja niitä, joille päätös on osoitettu, edullisempaan asemaan. Komissio huomauttaa, että määräajat kanteen nostamiselle on asetettu oikeudellisten tilanteiden selkeyden ja varmuuden takaamiseksi ja että niillä vastataan tarpeeseen kaikenlaisen syrjinnän ja mielivaltaisen kohtelun välttämisestä oikeudenkäytössä.

36 Kun ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin tiedusteli sen asiassa T-17/02, Olsen vastaan komissio, 15.6.2005 antaman tuomion (Kok., s. II-2031) merkityksellisyyttä, komissio arvioi, että mainitun tuomion taustalla oleva asia eroaa nyt käsiteltävänä olevasta asiasta yhtäältä siltä osin, että se liittyi valtiontukiin, joita koskevissa säännöissä täsmennetään nimenomaisesti, että päätökset annetaan tiedoksi niille jäsenvaltioille, joita tuki koskee, ja toisaalta siltä osin kuin kyseessä olevan päätöksen tiedoksiannossa täsmennettiin nimenomaisesti, että siitä, että lähetetty päätös vastaa sille, jolle päätös on osoitettu, tiedoksiannettua päätöstä, ei ole mitään takeita. Komissio esittää kuitenkin, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen suorittama, em. asiassa Olsen vastaan komissio annettuun tuomioon johtaneessa tilanteessa tehtyä ilmoitusta

koskeva tarkastelu sen ratkaisemiseksi, oliko sitä pidettävä tiedoksiantona, osoittaa, että päätös voidaan antaa tiedoksi asianosaiselle, jolle sitä ei ole osoitettu. Lisäksi erotuksena tilanteeseen tässä toisessa asiassa yrityskeskittymien valvonnasta 20.1.2004 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 139/2004 (EUVL L 24, s. 1) 6 artiklan 5 kohdassa ja 8 artiklan 8 kohdassa säädetään pakollisesta tiedoksiannosta jäsenvaltioille ja ”keskittymään osallistuville yrityksille”, vaikka kyseisiä päätöksiä ei ole osoitettu niille; ja tämä siitä huolimatta, että tässä asetuksessa säädetään päätösten julkaisemisesta Euroopan unionin virallisessa lehdessä.

37 Komissio korostaa, että missään perustamissopimuksen tai sulautuma-asetuksen säännöksessä ei kielletä päätöksen tiedoksiantamista niille ulkopuolisille, joita se koskee. Tällainen tiedoksianto on lisäksi suoritettu keskittymässä mukana olevien osapuolten oikeusvarmuutta ja yhteisön suorittaman yrityskeskittymien valvontatoiminnan jatkuvuutta koskevien etujen mukaisesti.

b) Tiedonsaanti

38 Toissijaisesti komissio Saksan liittotasavallan tukemana katsoo, että siinäkin tapauksessa, että riidanalaista päätöstä ei olisi annettu tiedoksi Qualcommille, se on ainakin saanut tiedon tämän päätöksen olemassaolosta ja sen täsmällisestä sisällöstä 23.5.2003, joten kumoamiskanteen nostamisen määräaika on alkanut kulua tuosta päivästä ja että nyt käsiteltävänä oleva kanne on nostettu myöhässä.

39 Oikeuskäytäntö, jonka mukaan päivä, jona riidanalaisesta säädöksestä saadaan tieto, on kanteen nostamista koskevan määräajan alkamispäivän perusteena toissijainen julkaisemispäivään tai tiedoksiantamispäivään nähden, viittaa vain siihen tilanteeseen, jossa kantajaosapuolet eivät ole voineet tutustua riidanalaisen päätöksen täsmälliseen tekstiin ennen sen tiedoksiantamista tai julkaisemista (edellä 34 kohdassa mainittu asia BP Chemicals v. komissio, tuomion 47 kohta; asia Alitalia v. komissio, tuomion 61 kohta ja asia Regione Siciliana v. komissio, tuomion 30 kohta). Lisäksi yhteisöjen tuomioistuin on vain siinä tilanteessa, että päätös oli julkaistu kahdessa kuukaudessa sen tekemisestä,

katsonut, että kanteen nostoa koskeva määräaika on alkanut kulua julkaisemispäivästä (asia C-122/95, Saksa v. neuvosto, tuomio 10.3.1998, Kok., s. I-973, 38 kohta). Yhteisöjen tuomioistuin on asiassa C-188/92, TWD Textilwerke Deggendorf, 9.3.1994 antamassaan tuomiossa (Kok., s. I-833, 15–18 kohta) katsonut, että sellaisilla asianosaisilla, jotka ovat selvästi oikeutettuja vaatimaan päätöksen kumoamista, ei voi olla oikeutta kyseenalaistaa sitä yhä uudestaan vetoamalla eri menettelysääntöihin. Tämä arviointi, joka perustuu EY 230 artiklan viidennessä kohdassa säädetyn määräajan tarkoitukseen, soveltuu komission mukaan analogisesti tilanteeseen, jossa ulkopuoliselle, jolla on selvästi asiavaltuus, on erikseen tiedotettu päätöksen täsmällisestä sisällöstä.

2. Qualcommin lausumat

40 Qualcomm katsoo, että kanne on nostettu EY 230 artiklan viidennessä kohdassa säädetyssä määräajassa, koska riidanalainen päätös on sulautuma-asetuksen 20 artiklan 1 kohdan mukaisesti julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä 18.11.2003. Yrityskeskittymiä koskevien päätösten julkaiseminen säädetyssä määräajassa mahdollistaa Qualcommin mukaan oikeusvarmuuden takaamisen.

41 Qualcomm katsoo lisäksi, että 23.5.2003 tapahtunut riidanalaisen päätöksen toimittaminen ei ollut tiedoksianto, sillä päätös voidaan antaa tiedoksi vain niille, joille se on osoitettu. Tämä tulkinta vahvistetaan edellä 34 kohdassa mainituissa asioissa Europemballage Continental Can vastaan komissio ja Dunlop Slazenger vastaan komissio annetuissa tuomioissa. Qualcomm katsoo vielä, että sen 23.5.2003 tapahtunut tiedonsaanti päätöksestä ei voi viedä siltä päätöksen julkaisemisesta Euroopan unionin virallisessa lehdessä laskettavaa kanteen nostamisen määräaikaa.

42 Qualcomm katsoo vielä, että edellä 36 kohdassa mainitussa asiassa Olsen vastaan komissio annetussa tuomiossa vahvistetaan se, että sen kanne voidaan ottaa tutkittavaksi, koska siinä mainitaan, että päätös voidaan antaa tiedoksi vain niille, joille se on osoitettu.

B *Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta*

1. Alustavat toteamukset

43 EY 230 artiklan viidennen kohdan mukaan kumoamiskanne on pantava vireille kahden kuukauden kuluessa tapauskohtaisesti joko toimenpiteen julkaisemisesta tai siitä, kun se on annettu kantajalle tiedoksi, taikka, jos näitä ei ole tehty, siitä, kun tämä on saanut toimenpiteestä tiedon.

44 Työjärjestyksen 102 artiklan 1 kohdan mukaan silloin, jos määräaika, jota sovelletaan toimielinten toimenpiteistä nostettaviin kanteisiin, alkaa kulua toimenpiteen julkaisemisesta, määräajan lasketaan alkavan kulua toimenpiteen julkaisemista Euroopan unionin virallisessa lehdessä seuraavan neljännentoista päivän päätyttyä. Saman työjärjestyksen 102 artiklan 2 kohdan säännösten mukaan tätä määräaikaa pidennetään lisäksi pitkien etäisyyksien vuoksi kymmenellä päivällä.

45 Käsiteltävänä olevassa asiassa riidanalainen päätös on julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä 18.11.2003 (EUVL L 300, s. 62). Komissio on kuitenkin lähettänyt ei-luottamuksellisen version riidanalaisesta päätöksestä Qualcommille 23.5.2003. Qualcommin riidanalaisesta päätöksestä nostama kanne on jätetty ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kirjaamoon 10.2.2004 eli asetetussa määräajassa, joka lasketaan siitä päivästä, kun riidanalainen päätös on julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä.

2. Riidanalaisen päätöksen julkaiseminen tai tiedoksiantaminen

46 On huomattava, että edellä 36 kohdassa mainitussa asiassa Olsen vastaan komissio annetussa tuomiossa on todettu, että EY 230 artiklan viidennessä kohdassa tarkoitetaan tiedoksi antamisella toimea, jolla yksittäistapausta koskevan toimen toteuttaja toimittaa kyseisen toimen niille, joille se on osoitettu, ja antaa niille siten

mahdollisuuden tutustua siihen. Tämä tulkinta ilmenee myös EY 254 artiklan 3 kohdasta, jonka mukaan päätökset annetaan tiedoksi niille, joille ne on osoitettu, ja ne tulevat voimaan, kun ne on annettu tiedoksi (edellä 36 kohdassa mainittu asia Olsen v. komissio, tuomion 74 kohta).

47 Käsiteltävänä olevassa asiassa vain DaimlerChrysler ja Deutsche Telekom on mainittu riidanalaisessa päätöksessä tahoina, joille se on osoitettu (ks. riidanalaisen päätöksen 4 artikla). Koska Qualcomm ei ole yksi niistä, joille riidanalainen päätös on osoitettu, päätöksen tiedoksiantamista koskevaa kriteeriä ei voida soveltaa siihen. Siten komissio ei voi väittää, että Qualcommin kannetta ei voida ottaa tutkittavaksi sillä perusteella, että tämä kanne on nostettu sellaisen kanteen nostamisen määräajan umpeuduttua, joka olisi alkanut kulua siitä päivästä, jolloin se olisi antanut riidanalaisen päätöksen Qualcommille tiedoksi, vaikka kyse ei ole yhdestä tässä päätöksessä muodollisesti yksilöidyistä tahoista, joille päätös on osoitettu.

48 Komission esittämät näkemykset siitä, että päätös voidaan EY 230 artiklan viidennen kohdan perusteella antaa tiedoksi paitsi EY 254 artiklan 3 kohdan mukaisesti niille tässä päätöksessä yksilöidyille tahoille, joille se on osoitettu, myös muille henkilöille kuin näille tahoille, eivät saata tätä arviointia kyseenalaiseksi. Tältä osin on huomattava, että sulautuma-asetuksen 20 artiklan 1 kohdassa edellytetään, että tämän asetuksen nojalla tehdyt päätökset julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä siten, että niiden henkilöiden osalta, joita ei riidanalaisessa päätöksessä ole yksilöity henkilöiksi, joille päätös on osoitettu, kanteen nostamisen määräajan laskeminen on tehtävä EY 230 artiklan viidennessä kohdassa tarkoitetun ensimmäisen tilanteen perusteella eli tästä julkaisemisesta lukien.

49 Komission esittämän laajentavan tulkinnan, jonka mukaan henkilön, jolle päätös on osoitettu, käsite kattaa sekä yhden tai useamman päätöksessä yksilöidyn henkilön, jolle se on osoitettu, että kaikki muut komission sellaisiksi nimeämät henkilöt, jotka eivät olleet sellaisia tässä päätöksessä, hyväksyminen saattaisi kyseenalaiseksi sulautuma-asetuksen 20 artiklan 1 kohdassa säädetyn velvollisuuden vaikutukset ja antaisi komissiolle vallan yksilöidä vapaan harkintansa mukaan sellaisten henkilöiden, joita ei ole päätöksessä mainittu nimeltä sellaisina, joille se on osoitettu, joukosta ne, jotka voivat nostaa kanteen tämän päätöksen tiedoksiantamisesta eikä sen julkaisemisesta lukien. Tällaisen harkintavallan myöntämisestä uhkaa kuitenkin seurata yhdenvertaisen kohtelun periaatteen luokkaaminen, koska niistä henkilöistä, joita ei ole

päätöksessä nimeltä mainittu sellaisina, joille päätös on osoitettu, ne, joille päätös on ”annettu tiedoksi”, voivat riitauttaa sen ”tiedoksi antamisesta” lukien, kun taas muut henkilöt, joille tätä päätöstä ei ole ”annettu tiedoksi”, voivat riitauttaa tämän päätöksen sen julkaisemisesta lukien. Kaikki henkilöt, joita komission tekemä päätös suoraan ja erikseen koskee, voivat kuitenkin lähtökohtaisesti riitauttaa tämän päätöksen. Lisäksi komission ei ole aina mahdollista yksilöidä etukäteen niitä henkilöitä, jotka voivat nostaa kanteen päätöksen tiedoksiantamisesta lukien. Niinpä on esimerkiksi vaikeaa yksilöidä kaikkia nykyisiä ja mahdollisia kilpailijoita, joita riidanalaisessa päätöksessä tarkoitettu yrityskeskittymä voi koskea.

50 Tällaista loukkaamista ei voida perustella tavoitteella, joka koskee oikeusvarmuuden turvaamista mahdollisimman nopeasti rajoittamalla mahdollisuutta riitauttaa riidanalainen päätös käyttämällä siihen kohdistuvaa oikeussuojakeinoa. Tämän tavoitteen saavuttamista ei voida varmistaa komission esittämällä laajentavalla tulkinnalla, koska sen ei ole mahdollista etukäteen ja systemaattisesti yksilöidä niitä henkilöitä, joita riidanalainen päätös suoraan ja erikseen koskee. Lisäksi tämän tavoitteen saavuttaminen turvataan kaikissa tilanteissa täydellisesti komission sulautuma-asetuksen 20 artiklan 1 kohtaan perustuvalla velvollisuudella julkaista päätös Euroopan unionin virallisessa lehdessä.

51 Lisäksi vailla merkitystä on komission väite syrjivästä kohtelusta yhtäältä niiden yrityskeskittymästä ilmoituksen tehneiden asianosaisten, jotka voivat nostaa kumoamiskanteen heille tiedoksiannetusta päätöksestä vasta tästä tiedoksiantamisesta lukien, ja toisaalta sellaisten ulkopuolisten, jotka ovat osallistuneet tähän päätökseen johtaneeseen hallinnolliseen menettelyyn ja joille tämä päätös on ”annettu tiedoksi” mutta joiden osalta kanteen nostamisen määräaika alkaisi kulua vasta päätöksen julkaisemisesta, välillä. Se perustuu oletukselle siitä, että komissio voi antaa päätöksensä asianmukaisesti tiedoksi niille henkilöille, jotka eivät ole ilmoituksen tekijöitä. Edellä 49 ja 50 kohdassa mainituista syistä tilanne ei ole kuitenkaan tällainen.

52 Komission edellä 34 kohdassa vetoaman oikeuskäytännön osalta on myös huomattava, että siinä ei nimenomaisesti oteta kantaa siihen, voidaanko päätös katsoa annetun

tiedoksi sellaiselle henkilölle, jolle sitä ei ole osoitettu, vaikka tämän päätöksen julkaisemisesta onkin säädetty sovellettavassa säännöstössä.

53 Komission sitä seikkaa, että sulautuma-asetuksen 20 artiklan 2 kohdassa säädetään vain velvollisuudesta julkaista osapuolten nimet ja päätöksen pääasiallinen sisältö ja että näiden päätösten ei-luottamuksellista versiota ei enää 1.5.2004 jälkeen julkaista kokonaisuudessaan ja kaikilla yhteisön virallisilla kielillä, koskeva väite on myös hylättävä. Tältä osin on todettava, että käsiteltävänä olevassa asiassa riidanalaisen päätöksen ei-luottamuksellinen versio on julkaistu kokonaisuudessaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä ja että se oli julkaisemispäivänä saatavissa kaikilla virallisilla kielillä, mukaan lukien Qualcommin käyttämä kieli, kun taas riidanalaisen päätöksen ei-luottamuksellisen version toimittaminen Qualcommille koski ainoastaan mainitun päätöksen saksankielistä versiota eli toimittaminen tapahtui Qualcommin säännöissä mainitusta poikkeavalla kielellä. Julkaiseminen Euroopan unionin virallisessa lehdessä on siten taannut Qualcommille mahdollisuuden saada kaikki keskeiset, riidanalaista päätöstä koskevan kumoamiskanteen nostamiseksi tarpeelliset tiedot.

54 Asetuksen N:o 139/2004 osalta on huomattava, että sillä ei ole merkitystä käsiteltävänä olevan asian kannalta, sillä sitä sovelletaan 1.5.2004 lukien eli riidanalaisen päätöksen tekemisen jälkeen.

3. Tiedonsaanti riidanalaisesta päätöksestä

55 EY 230 artiklan viidennen kohdan sanamuodosta ilmenee, että päivä, jona riidanalaisesta toimenpiteestä saadaan tieto, on kanteen nostamista koskevan määräajan alkamispäivän perusteena toissijainen toimenpiteen julkaisemispäivään tai sen tiedoksiantamispäivään nähden (ks. edellä 34 kohdassa mainittu asia Regione Siciliana v. komissio, tuomion 30 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

56 Siten Qualcommin 23.5.2003 tapahtunutta tiedonsaantia riidanalaisesta päätöksestä ei voida EY 230 artiklan viidennen kohdan nojalla pitää kanteen nostamista koskevan määräajan alkamispäivänä, koska tämä päätös on 18.11.2003 julkaistu sulautuma-asetuksen 20 artiklan 1 kohdan mukaisesti Euroopan unionin virallisessa lehdessä. Kanteen nostamisen määräaika, joka Qualcommilla on EY 230 artiklan nojalla käytettävissään riidanalaisen päätöksen kumoamisen vaatimiseksi, on käynnistynyt vasta tästä viimeksi mainitusta päivästä.

57 Oikeuskäytäntö, johon komissio on edellä 39 kohdassa vedonnut, ei saata tätä näkemystä kyseenalaiseksi. Komission tästä oikeuskäytännöstä tekemän tulkinnan vastaisesti siitä ei voida päätellä, että silloin, kun riidanalaisesta päätöksestä on saatu tieto ennen julkaisemista, kanteen nostamisen määräaika alkaa kulua tästä tiedoksi saamisesta.

4. Johtopäätös

58 Kaikkien edellä esitettyjen seikkojen perusteella on todettava, että käsiteltävänä olevassa asiassa EY 230 artiklan viidennessä kohdassa tarkoitettu kanteen nostamisen määräaika on alkanut kulua siitä päivästä, kun riidanalainen päätös on julkaistu Euroopan unionin virallisessa lehdessä eli 18.11.2003, eikä komissio voi tämän kanteen nostamisen määräajan alkamispäivän kyseenalaistamiseksi vedota pätevästi siihen, että se on 23.5.2003 toimittanut ei-luottamuksellisen version riidanalaisesta päätöksestä henkilölle, jolle sitä ei ollut osoitettu, ja tehdä näin eroa niiden eri henkilöiden välille, joille päätöstä ei ole osoitettu, sen mukaan, päättääkö komissio suorittaa heille tiedoksiannon vai ei. Siten käsiteltävänä olevaa kannetta ei ole nostettu myöhässä, ja komission käsiteltävänä olevan kanteen tutkittavaksi ottamista vastaan esittämä väite on hylättävä.

II *Asiakysymys*

A *Johdanto*

59 Kantajan esittämistä erilaisista väitteistä voidaan erotella kolme kanneperustetta. Ensimmäinen kanneperuste koskee ilmeistä arviointivirhettä, tosiseikkojen virheellistä toteamista ja ristiriitaista päättelyä, joka koskee annettujen sitoumusten soveltuvuutta kyseisten markkinoiden kilpailuoikeudellisten ongelmien ratkaisemiseksi. Toinen kanneperuste koskee harkintavallan väärinkäyttöä. Kolmas kanneperuste koskee perustelujen puuttumista.

B *Ensimmäinen kanneperuste, joka koskee ilmeistä arviointivirhettä, tosiseikkojen virheellistä toteamista ja ristiriitaista päättelyä annettujen sitoumusten soveltuvuudesta kyseisten markkinoiden kilpailuoikeudellisten ongelmien ratkaisemiseksi*

1. Asianosaisten lausumat

a) Qualcommin lausumat

– Johdanto

60 Qualcomm katsoo, että riidanalaisessa päätöksessä mainitut sitoumukset eivät poista epäilyksiä kilpailuoikeudellisten sääntöjen noudattamisesta. Erityisesti GPS-liitäntää koskevalla sitoumuksella ja tienkäyttömaksujen perintämoduulia koskevalla sitou-

muksella ei luoda tasavertaisia mahdollisuuksia yhtäältä niille yrityksille, jotka tarjoavat telemaattisia järjestelmiä käyttämättä TGG:n palvelua, ja toisaalta niille yrityksille, jotka tarjoavat TGG:n palvelun ja Toll Collectin Onboard-yksikön välityksellä toimivia telemaattisia palveluja.

61 Qualcomm väittää, että kuljetusyritykset eivät käytä muuta järjestelmäalustaa kuin Toll Collectin Onboard-yksikköä, koska ne voivat saada kaikki tärkeimmät telemaattiset palvelut tätä Onboard-yksikköä käyttämällä. Sen mukaan se, että TGG-palvelua koskevassa sitoumuksessa määrätään, että kyseisen Onboard-yksikön käyttämiseksi telemaattisten palvelujen tarjoamiseen yrityskeskittymään osallistuvat yritykset ja kaikki muut telemaattisten palvelujen tarjoajat toimivat TGG:n palvelun välityksellä, ei muuta tätä johtopäätöstä, koska nämä tarjoajat voivat tarjota samanlaisia palveluja kuin yrityskeskittymään osallistuvat yritykset, erityisesti DaimlerChrysler, olisivat voineet tarjota, jos ne olisivat saaneet oikeuden tarjota telemaattisia palveluja suoraan käyttämällä Toll Collectin Onboard-yksikköä. Niinpä GPS-liitäntää koskeva sitoumus ja tienkäyttömaksujen perintämoduulia koskeva sitoumus eivät poista Toll Collectin Onboard-yksiköiden hintaetua.

62 Qualcomm katsoo, että Saksan liittotasavallan huomautusta, jonka mukaan Saksan liittotasavallan ja Toll Collectin tekemän käyttöoikeussopimuksen mukaisesti tienkäyttömaksujen keräämiseen Saksan moottoriteitä käyttäviltä raskaan liikenteen ajoneuvoilta tarkoitetun järjestelmän käyttämistä varten tarjottuja Toll Collectin Onboard-yksiköitä ei voida välittömästi käyttää telemaattisten palvelujen tarjoamiseen, ei voida ottaa tutkittavaksi ja että se on virheellinen. Tätä huomautusta ei voida ottaa tutkittavaksi, koska se perustuu riidanalaisen päätöksen tekemisen jälkeisiin tapahtumiin. Se on lisäksi virheellinen, sillä Toll Collect voi kyseisten Onboard-yksiköiden välityksellä tarjota telemaattisia peruspalveluja ilman lisäpäivityksiä, lisämuistia tai lisäohjelmia. Qualcommin mukaan Saksan liittotasavallan väitettä, jonka mukaan Toll Collect ei voi tarjota telemaattisia palveluja, koska se ei ole vielä saanut Saksan liittotasavallan suostumusta, ei voida myöskään ottaa tutkittavaksi, koska sillä saatetaan uudelleen kyseenalaiseksi asianmukaisesti perusteltu ja riidanalaista päätöstä tehtäessä riitauttamaton oletus, jonka mukaan Saksan liittotasavalta antaa Toll Collectille oikeuden tarjota telemaattisia palveluja. Lisäksi Qualcomm korostaa, että Saksan liittotasavalta ei väitä, että riidanalaisen päätöksen tekemisaikana oli perusteetonta

katsoa, että tarvittava lupa myönnetään, vaan ainoastaan, että sitä ei ollut vielä myönnetty. Saksan liittotasavallan väite ei ole vilpitön siltä osin kuin se ei väitä, että lupaa ei olisi myönnetty, vaan ainoastaan, että sitä ei ollut vielä myönnetty.

63 Qualcomm katsoo lisäksi, että komissio on rikkonut sulautuma-asetusta, koska se on riidanalaisessa päätöksessä pitänyt riittävänä, että sitoumuksilla ”rajoitetaan” tai estetään ”suuressa määrin” se, että Toll Collectin Onboard-yksiköstä tulee määräävä järjestelmäalusta (ks. riidanalaisen päätöksen 71 ja 72 perustelukappale).

– GPS-liitäntää koskeva sitoumus

64 Qualcomm katsoo, että komissio ei selitä, mistä syistä GPS-liitäntää koskevan sitoumuksen ansiosta toteutettavat säästöt, joiden määrän on arvioitu olevan 150 ja 200 euron välillä laitetta kohti, mahdollistaisivat sen, että ulkopuoliset kilpailevat Toll Collectin Onboard-yksikön kanssa, ja sen, että määräävää asemaa, joka Toll Collectin Onboard-yksiköiden muodostamalla järjestelmäalustalla olisi, rajoitetaan ”vielä – – edelleen”. Komission arviointi GPS-liitäntää koskevasta sitoumuksesta perustuu virheellisiin tosiseikkoihin ja merkitsee ilmeistä arviointivirhettä.

65 Ensimmäiseksi Qualcomm katsoo, että GPS-liitäntää koskevasta sitoumuksesta ei seuraa 150–200 euron säästöä laitetta kohti. Se esittää tältä osin, että se voisi ostaa sen telemaattisissa laitteissa käytettäväksi tarkoitettuja GPS-yksiköitä 30–55 euron hinnalla. Lisäksi se huomauttaa, että komissio olettaa, että säästöt, jotka tämän sitoumuksen ansiosta voidaan toteuttaa, vastaavat yhden GPS-yksikön kustannuksia. Toll Collectin Onboard-yksikön GPS-liitäntää käyttävät ulkopuoliset joutuvat kuitenkin vastaamaan lisäkustannuksista, joista ne eivät vastaisi, jos ne kehittäisivät oman järjestelmän.

66 Nämä lisäkustannukset ovat Qualcommin mukaan seuraavat: kehittämiskulut niiden laitteiden ja ohjelmistojen sopeuttamiseksi siihen, että niiden järjestelmä kytketään GPS-liitäntään, liitännän kehittämiseen liittyvien kulujen korvaaminen ja sitoumusten B.III.3 kohdan mukaisen lisenssimaksun maksaminen sekä kulut, jotka liittyvät tarpeeseen kehittää kaksi rinnakkaista tuotelinjaa, eli ”kytkettävä” järjestelmä Saksassa käytettäväksi ja GPS-toiminnon sisältävä toiminnallinen järjestelmä tämän alueen ulkopuolella käytettäväksi.

67 Qualcomm katsoo, että vaikka näiden kustannusten määrää ei tällä hetkellä voida riittävällä tarkkuudella arvioida, koska GPS-liitännän tekniset yksityiskohdat eivät ole vielä tiedossa, näiden kustannusten kokonaismäärä kumoaa luultavasti kokonaan GPS-liitäntää koskevan sitoumuksen ansiosta toteutettavat säästöt. Qualcomm esittää myös, että taloudellisesti on kiinnostavampaa valmistaa ja myydä GPS-yksikön sisältäviä telemaattisia laitteita.

68 Toiseksi Qualcomm katsoo, että GPS-liitäntää koskevalla sitoumuksella ei poisteta Toll Collectin Onboard-yksikön kilpailuetua, vaikka siitä seuraisi 150–200 euron säästöt laitetta kohti. Se huomauttaa, että komissio on riidanalaisen päätöksen 62 perustelukappaleessa todennut, että kyseisillä markkinoilla tällä hetkellä olevien telemaattisten laitteiden hinta vaihtelee 1 000 euron ja 2 500 euron välillä. Siten vaikka GPS-liitäntää koskevasta sitoumuksesta seuraisi 150–200 euron säästöt laitetta kohti ja vaikka se mahdollistaisi komission vastineessaan ilmoittamien määrien säästämisen, telemaattisia laitteistoja tarjoavat ulkopuoliset olisivat edelleen hinnan osalta huomattavan epäedullisessa asemassa verrattuna Toll Collectin Onboard-yksikköön, joka on tarjolla maksutta. Vaihtoehtoisten telemaattisten laitteistojen ostohinnan lisäksi kuljetusyritysten olisi maksettava myös asennuskulut ja niiden kuorma-autojen seisottamisesta aiheutuvat kulut, minkä komissio riidanalaisen päätöksen 72 perustelukappaleessa tunnustaa. Nämä viimeksi mainitut kustannukset ovat 100–120 euroa kuorma-autoa kohti. Lisäksi Qualcomm katsoo, että komissio ei esitä mitään selitystä tai todistetta siitä, miten ulkopuoliset tarjoajat voivat näin kilpailla Toll Collectin Onboard-yksikön kanssa.

69 Kolmanneksi Qualcomm antaa ymmärtää, että ulkopuolisten, jotka tarjoavat Toll Collectin Onboard-yksiköihin sen GPS-liitännän kautta kytkettäviä telemaattisia laitteita, täytyy toimittaa toinen laite, joka vie tilaa kuorma-auton ohjaamossa.

– Tienkäyttömaksujen perintämoduulia koskeva sitoumus

70 Ensimmäiseksi Qualcomm vastustaa riidanalaisen päätöksen 71 perustelukappaleessa esitettyä väitettä, jonka mukaan kuorma-autonvalmistajat ja niiden laitevalmistajat ottavat luultavasti vastatakseen tienkäyttömaksujen perimiseen ja telemaattisten palvelujen tarjoamiseen käytettävien laitteiden kehittämisestä ja valmistamisesta. Qualcomm katsoo, että komissio ei markkinatestaukseen tehtyä epätäsmällistä viittausta lukuun ottamatta ole esittänyt mitään selitystä siitä arvioinnista ja niistä todisteista, joihin sen väite perustuu.

71 Toiseksi Qualcomm katsoo, että tienkäyttömaksujen perintämoduulia koskeva sitoumuskaan ei poista sitä ongelmaa, että ulkopuolisten järjestelmä on aina maksullinen, kun taas Toll Collectin Onboard-yksikkö on maksuton, mistä syystä yksikään kuljetusyritys ei siten osta ulkopuolisten järjestelmää. Tienkäyttömaksujen perintämoduulia koskeva sitoumus ei siten mahdollista mitään säästöä tämän moduulin sisältäviä telemaattisia laitteita tarjoaville ulkopuolisille, koska niiden on maksettava vähintään 1 000–2 500 euroa, vaikka ne voivat saada Toll Collectin Onboard-yksikön maksutta. Lisäksi telemaattisia laitteita tarjoavat ulkopuoliset eivät saa käyttöönsä Toll Collectin Onboard-yksiköstä peräisin olevia tietoja, joten niiden on itse tuotettava kaikki telemaattisiin palveluihin käytettävät tiedot ja valmistettava tarpeelliset laitteet (GPS, näyttö, viestintäyksikkö, matkaviestinjärjestelmä jne.) ja ohjelmistot.

72 Qualcomm väittää vielä, että niille yrityksille, jotka tienkäyttömaksujen perintämoduulia koskevan sitoumuksen jälkeen kehittävät oman tienkäyttömaksujen perintämoduulin, koituu lisäkuluja. Qualcomm viittaa erityisesti sitoumusten B.IV.2.4 kohtaan

ja selittää, että kyse ei ole vähämerkityksellisistä kustannuksista, koska telemaattisia laitteita tarjoavat ulkopuoliset joutuvat vastaamaan muun muassa seuraavista kustannuksista:

– kehittämiskulut niiden järjestelmän sopeuttamiseksi tienkäyttömaksujen perintämoduulin liittämistä varten

– kehittämiskulut, jotka liittyvät yhteisyrityksen yhteistyökumppaneiden suorittamaan tienkäyttömaksujen perintämoduulin kehittämiseen ja/tai ulkopuolisilta tarjoajilta laskutettua lisenssiä koskeva maksuvelvollisuus

– tienkäyttömaksujen perintämoduulien maksulliseen toimittamiseen liittyvät kulut

– niiden järjestelmien sertifiointikulut.

73 Koska tienkäyttömaksujen perintämoduulin tekniset yksityiskohdat eivät ole vielä tiedossa, tällä hetkellä on mahdotonta antaa täsmällisiä arvioita näistä lisäkustannuksista.

74 Kolmanneksi Qualcomm katsoo, että Saksan liittotasavallan antama vakuutus siitä, että tienkäyttömaksujen perintämoduulin sisältäviä telemaattisia laitteita tarjoavia ulkopuolisia ei kohdella tienkäyttömaksujärjestelmän käyttämisen kustannusten osalta eri tavalla (riidanalaisen päätöksen 70 perustelukappale), ei poista Toll Collectin Onboard-yksikön hintaetua, koska Saksan liittotasavallan olisi tämän edun poistamiseksi pitänyt

sitoutua vastaamaan kaikista kustannuksista, jotka aiheutuvat ulkopuoliselle tienkäyttömaksujen perintämoduulin sisältävien telemaattisten laitteiden tarjoamisesta maksutta.

75 Neljänneksi ja viimeiseksi Qualcomm vastustaa komission ensimmäistä kertaa vastineessaan esittämää väitettä siitä, että raskaiden ajoneuvojen valmistajat voivat sisällyttää tienkäyttömaksujen perintämoduulin telemaattisiin laitteisiinsa, joita ne asentavat sarjassa ajoneuvoihinsa, eivätkä ne siten osta Toll Collectin Onboard-yksiköitä. Tältä osin Qualcomm väittää ensinnäkin, että kaikki tällä hetkellä liikenteessä olevat ja seuraavien 2–5 vuoden aikana valmistettavat raskaat ajoneuvot varustetaan jälkiasennuksessa ”telemaattisella päätelaitteella”, mikä tarkoittaa sitä, että asiakkaat voivat valita maksuttoman Toll Collectin Onboard-yksikön ja maksullisen, lisäpalveluja tarjoavan telemaattisen laitteen välillä. Qualcomm esittää seuraavaksi, että sen kokemuksen mukaan ajoneuvokannasta vastaavat eivät suhtaudu myönteisesti telemaattisten pääteasemien asentamiseen sarjassa raskaisiin ajoneuvoihin, koska ne käyttävät lähtökohtaisesti eri ajoneuvomerkkejä. Se väittää myös, että jos jokaiseen ajoneuvomerkkiin asennetaan sarjassa erilaiset telemaattiset päätelaitteet, nämä laitteet eivät voi kommunikoida keskenään. Lisäksi ajoneuvokannan hallintakeskus ei voi kommunikoida erilaisten telemaattisten päätelaitteiden kanssa ja kuljettajien koulutus vaikeutuu. Se katsoo lisäksi, että komissio ei selitä, mistä syistä tienkäyttömaksujen perintämoduulin sisältävien telemaattisten päätelaitteiden asentaminen sarjassa välttämättä estäisi Toll Collectin Onboard-yksikköä saamasta määräävän järjestelmäalustan asemaa. Vaikka asiakkaat suosisivat sarjassa asennettuja telemaattisia päätelaitteita, komissio ei ole osoittanut, että tämä suuntaus estää Toll Collectin Onboard-yksikköä saamasta määräävän järjestelmäalustan asemaa.

– Komission oikeudenkäyntimenettelyn aikana esittämien väitteiden perusteettomuus

76 Qualcomm kiistaa komission väitteen, jonka mukaan muiden sitoumusten vaikutuksilla kyseessä oleviin markkinoihin on vähän merkitystä, koska TGG-palvelua koskeva sitoumus riittää tehokkaan kilpailun säilyttämiseen näillä markkinoilla kokonaisuudessaan. Tältä osin se täsmentää, että vaikka komissio on riidanalaisessa asetuksessa tosiasiallisesti yksilöinyt kyseessä olevat markkinat tieliikenteen telemaattisten järjestelmien Saksan markkinoiksi, se on kuitenkin arvioinut Toll Collectin vaikutusta näihin markkinoihin sen kahdella eri osalla (ks. riidanalaisen päätöksen IV.D.2.1 ja IV.

D.2.2 jakso). Komissio on näin ollen ilmaissut, että kyseisillä markkinoilla on erilaisia kilpailuoikeudellisia ongelmia, jotka on ratkaistava soveltuvilla sitoumuksilla. Qualcomm on siten keskittynyt GPS-liitäntää koskevaan sitoumukseen ja tienkäyttömaksujen perintämoduulia koskevaan sitoumukseen, sillä niillä pyritään avaamaan kilpailulle kyseinen markkinoiden osa, jolla on merkitystä sille telemaattisten järjestelmien tarjoajana. Qualcomm lisää, että vaikka oletettaisiin, että TGG-palvelua koskeva sitoumus riittää takaamaan telemaattisten palvelujen tehokkaan kilpailun, se ei riitä säilyttämään kilpailua kyseisillä markkinoilla kokonaisuudessaan, koska kuten riidanalaisen päätöksen 30 perustelukappaleessa on ilmaistu, suurin osa kyseessä olevien markkinoiden toimijoista tarjoaa ”kokonaisratkaisuja”, kuten sekin.

77 Lisäksi Qualcomm kiistää komission väitteen, jonka mukaan telemaattisia palveluja tai integroituja ratkaisuja tarjoavat ulkopuoliset voivat kilpailla Toll Collectin maksuttoman Onboard-yksikön kanssa tarjoamalla telemaattisia lisäpalveluja, paikkansapitävyyden. Riidanalaisen päätöksen 71–73 perustelukappaleessa esitetystä ei ilmene, että kyseessä olisi seikka, jonka perusteella komissio voisi todeta, että GPS-liitäntää koskevalla sitoumuksella ja tienkäyttömaksujen perintämoduulia koskevalla sitoumuksella voidaan estää Toll Collectin Onboard-yksikköä saamasta määräävän telemaattisen järjestelmäalustan asemaa. Qualcommin mukaan komissio on riidanalaisen päätöksen 62 ja 63 perustelukappaleessa todennut lisäksi, että telemaattiset palvelut, jotka voidaan tarjota Toll Collectin Onboard-yksiköiden tämänhetkisen version välityksellä, ovat telemaattisia perustoimintoja ja että kuljetusyritykset eivät osta telemaattisia lisäpalveluja, jos tämä aiheuttaa lisäkustannuksia. Komissio on näin itse katsonut, että mahdollisuudella tarjota telemaattisia lisäpalveluja ei voida kompensoida hinnan osalta epäedullista asemaa.

78 Lisäksi on väärin katsoa, kuten komissio tekee, että on olemassa hinta, jonka asiakkaat ovat valmiita maksamaan toisesta telemaattisesta päätelaitteesta sellaisten lisäpalvelujen saamiseksi, joita ne eivät tarvitse. Sen lisäksi, että komissio ei esitä mitään sen väitettä tukevaa näyttöä eikä erityisesti mitään tätä hintaa koskevaa tietoa, Qualcomm katsoo, että komissio ei ole pyrkinyt selittämään ristiriitaa yhtäältä riidanalaisen päätöksen 54 ja 63 perustelukappaleessa esitetyn johtopäätöksen, jonka mukaan kuljetusyritykset eivät ole valmiita maksamaan mitään telemaattisesta laitteesta, jos Toll Collectin Onboard-yksikkö on tarjolla maksutta, ja toisaalta riidanalaisen päätöksen 72 perustelukappaleessa esitetyn väitteen, jonka mukaan 150–200 euron

säästö laitetta kohti mahdollistaa sen, että ulkopuoliset telemaattisten palvelujen tarjoajat voivat kilpailla Toll Collectin Onboard-yksiköiden välityksellä tarjottujen palvelujen kanssa, välillä. Vaikka komission oletukset kustannussäästöistä olisivat paikkansapitäviä, Toll Collectin Onboard-yksikön ja GPS-liitäntää käyttävän telemaattisen laitteen hintaero on yhä 800–2 300 euroa.

79 Qualcomm katsoo vielä, että selvityksessä Frost & Sullivan, European Commercial Vehicle Telematics Markets, 2002 (jäljempänä Frost & Sullivanin selvitys) esitetystä markkinatutkimuksesta, jota komissio käyttää perusteena, ilmenee, että tällä hetkellä harvat asiakkaat ovat kiinnostuneita Toll Collectin Onboard-yksikön kautta tarjottavia palveluja laajemmista palveluista ja että tämä tilanne ei todennäköisesti muutu lähitulevaisuudessa. Tässä markkinatutkimuksessa erotellaan ”perustason” telemaattiset järjestelmät, ”keskitason” telemaattiset järjestelmät ja ”edistyneet” telemaattiset järjestelmät. Tämän tutkimuksen mukaan kyseessä oleva Onboard-yksikkö on luokiteltava ”keskitason” telemaattiseksi järjestelmäksi erityisesti sen viestinvälityskapasiteetin perusteella. Tässä samassa tutkimuksessa esitettiin myös, että vuonna 2001 markkinaosuudet olivat seuraavat: perustason telemaattiset järjestelmät 90 prosenttia, keskitason telemaattiset järjestelmät 9 prosenttia ja edistyneet telemaattiset järjestelmät 1 prosentti. Mainitussa tutkimuksessa esitettiin lisäksi, että vuonna 2009 markkinaosuudet olisivat seuraavat: perustason telemaattiset järjestelmät 78 prosenttia, keskitason telemaattiset järjestelmät 12 prosenttia ja edistyneet telemaattiset järjestelmät 10 prosenttia. Qualcomm korostaa, että tämän ennusteen oletuksena on vilpitön ja vääristymätön hintakilpailu erilaisten järjestelmätyyppien välillä eikä käsiteltävänä olevan asian kaltainen tilanne, jossa kuljetusyritykset voivat saada maksutta Toll Collectin Onboard-yksiköitä, joka on perustason tai keskitason telemaattinen järjestelmä, kun taas niiden on maksettava, jos ne haluavat edistyneen telemaattisen järjestelmän. Joka tapauksessa komission esittämästä näytöstä ilmenee, että Saksan tieliikenteen telemaattisten järjestelmien markkinat olivat edistyneiden telemaattisten järjestelmien osalta hyvin kapeat. Qualcomm kiistää lisäksi komission mainitusta markkinatutkimuksesta tekemän tulkinnan. Se katsoo, että vaikka mainittua tutkimusta tulkitaan komission suosimalla tavalla, ei ole osoitettu, että Toll Collectin Onboard-yksiköllä ei olisi määräävän järjestelmäalustan asemaa, koska perustason telemaattisten järjestelmien markkinaosuus on 78 prosenttia myynnin määrällä ja 45 prosenttia myynnin arvolla mitattuna. Se katsoo lisäksi, että Toll Collectin Onboard-yksikkö on keskitason telemaattinen järjestelmä ja että vuonna 2009 perustason ja keskitason telemaattisten järjestelmien yhteenlasketut markkinaosuudet ovat Frost & Sullivanin selvityksessä mainitun tutkimuksen ennusteiden mukaan myynnin määrän osalta 90 prosenttia ja myynnin arvon osalta 68 prosenttia. Lisäksi nämä luvut ovat vain vuotta 2009 koskevia ennusteita. Frost & Sullivanin selvityksen mukaan vuonna 2004 eli riidanalaisen päätöksen kannalta ratkaisevana

vuonna perustason telemaattisten järjestelmien markkinaosuus oli myynnin määrän osalta 94 prosenttia ja myynnin arvon osalta 82 prosenttia.

b) Komission ja Saksan liittotasavallan lausumat

80 Ensisijaisesti komissio Saksan liittotasavallan tukemana katsoo, että ensimmäinen Qualcommin esittämistä kanneperusteista perustuu riidanalaista päätöstä koskevaan perustavanlaatuiseen väärinymmärrykseen siltä osin kuin siinä ei yksilöidä telemaattisten laitteiden markkinoita ja telemaattisten palvelujen markkinoita vaan ainoastaan laitteet, ohjelmistot ja palvelut käsittävien tieliikenteen telemaattisten järjestelmien markkinat.

81 Komissio katsoo, että Qualcommin väitteet ovat selvästi riittämättömiä saattamaan kyseenalaiseksi sen suorittaman kokonaisarvioinnin kaikkien sitoumusten vaikutuksista tieliikenteen telemaattisten järjestelmien Saksan markkinoihin. Silläkin oletuksella, että GPS-liitäntää koskeva sitoumus ja tienkäyttömaksujen perintämoduulia koskeva sitoumus eivät riitä riidanalaisessa päätöksessä yksilöidyn kilpailuoikeudellisen ongelman ratkaisemiseen, Qualcomm ei ole osoittanut, että tieliikenteen telemaattisten laitteiden välinen kilpailu lakkaisi kokonaan, eikä lausunut mitään siitä, että telemaattista palvelua koskeva sitoumus yhdessä hyväksyttämisestä johtuvan viivästyksen kanssa estäisi DaimlerChrysleria hallitsemasta tieliikenteen telemaattisten järjestelmien Saksan markkinoita kokonaisuudessaan, kun se takaa tätä järjestelmäalustaa koskevan syrjimättömän käyttöoikeuden.

82 Tässä yhteydessä komissio vahvistaa, että sen tehtävänä on sulautuma-asetuksen mukaisesti estää määräävän aseman syntyminen eikä rajoittaa sitä. Komission mukaan, vaikka GPS-liitäntää koskevalla sitoumuksella ja tienkäyttömaksujen perintämoduulia koskevalla sitoumuksella rajoitetaan käsiteltävässä asiassa Toll Collectin järjestelmäalustan määräävää asemaa, sitoumuksilla kokonaisuutena tarkasteluna estetään se, että

DaimlerChryslerille syntyy Toll Collect -järjestelmäalustan kautta määräävä asema tieliikenteen telemaattisten järjestelmien Saksan markkinoilla.

83 Toissijaisesti komissio Saksan liittotasavallan tukemana kiistää Qualcommin GPS-liitäntää koskevaan sitoumukseen ja tienkäyttömaksujen perintämoduulia koskevaan sitoumukseen liittyvät väitteet.

84 GPS-liitäntää koskevan sitoumuksen osalta komissio katsoo, että se saattoi päätellä Qualcommin ja muiden keskittymään osallistuvien yritysten kilpailijoiden tällaiselle liitännälle hallinnollisen menettelyn aikana antamasta suosiollisesta vastaanotosta, että nämä yritykset voivat sen ansiosta toteuttaa merkittäviä kustannussäästöjä. Lisäksi hallinnollisen menettelyn aikana kerätyt tiedot osoittavat, että säästö, jonka nämä yritykset voivat tämän sitoumuksen ansiosta toteuttaa ja jota ei voida laskea ainoastaan GSM-yksikön ostohinnan perusteella vaan käsittää muita kuluja, oli varovaisen arvion mukaan 150–200 euroa laitetta kohti. Komissio katsoo vielä, että telemaattisia järjestelmiä tarjoavat ulkopuoliset voivat GPS-liitäntää koskevan sitoumuksen antaman edun ansiosta eri laitteen asentamisesta huolimatta kilpailla paremmin niiden telemaattisten palvelujen kanssa, jotka tarjotaan Toll Collectin Onboard-yksiköiden välityksellä, koska ne voivat tarjota edistyneempiä ja monipuolisempia palveluja. Frost & Sullivanin selvityksessä vahvistetaan, että edistyneempien ja monipuolisempien palvelujen tarjoamiselle on tulevaisuudessa markkinat riippumatta siitä, luokitellaanko Toll Collectin Onboard-yksiköt keskitason telemaattisiksi palveluiksi vai edistyneiksi telemaattisiksi palveluiksi.

85 Tienkäyttömaksujen perintämoduulia koskevan sitoumuksen osalta komissio vakuuttaa Saksan liittotasavallan tukemana uudelleen, että sillä voidaan estää maksutta tarjolla olevaa Toll Collectin Onboard-yksikköä saamasta määräävän järjestelmäalustan asemaa. Komission mukaan Frost & Sullivanin selvityksessä vahvistetaan, että jatkossa laitteita, joita voidaan käyttää tienkäyttömaksujen perimiseen, kehittävät ja valmistavat pääasiallisesti kuorma-autonvalmistajat ja niiden laitevalmistajat. Tienkäyttömaksujen perintämoduulin sisältävät telemaattiset laitteet antavat kuorma-autonvalmistajille ja niiden laitevalmistajille sen edun, että ne voivat tarjota selvästi laajemman toimintojen ja palvelujen valikoiman kuin Toll Collectin jälkiasennuksessa

asentamat järjestelmät. Lisäksi ne antavat kuorma-autonvalmistajille ja niiden laitevalmistajille sen edun, että ne voivat liittää telemaattisen laitteen ajoneuvon sähkölaitteiden kokonaisuuteen.

2. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

a) Johdanto

86 Qualcommin ensimmäisessä kanneperusteessaan esittämien erilaisten perusteiden arvioimiseksi on aluksi huomattava yhtäältä komission valvonnan ulottuvuus sellaisten päätösten osalta, joissa otetaan kantaa yrityskeskittymään, erityisesti sitoumusten jälkeen tehtävien päätösten yhteydessä, ja toisaalta komission riidanalaisessa päätöksessä suorittama yrityskeskittymää ja sitoumuksia koskeva arviointi. Sitten arvioidaan ne perusteet, jotka liittyvät sitoumusten arviointiperusteeseen. Lopuksi arvioidaan perusteet, jotka liittyvät GPS-liitäntää ja tienkäyttömaksujen perintämoduulia koskevien sitoumusten väitettyyn riittämättömyyteen.

b) Periaatteelliset näkökohdat

87 Sulautuma-asetuksen 8 artiklan 2 kohdan mukaan komissio julistaa päätöksellään keskittymän yhteismarkkinoille soveltuvaksi, kun se toteaa, että ilmoitettu keskittymä, tarvittaessa asianomaisten yritysten tekemien muutosten jälkeen, on mainitun asetuksen 2 artiklan 2 kohdan edellytysten mukainen eli että tällä keskittymällä ei luoda tai vahvisteta sellaista määräävää asemaa, jonka seurauksena tehokas kilpailu yhteismarkkinoilla tai niiden merkittävällä osalla olennaisesti estyisi.

88 Tällainen yrityskeskittymien valvonta edellyttää siten ennustetta, johon kuuluu sen tutkiminen, miltä osin tällainen keskittymä voisi muuttaa niitä tekijöitä, joiden perusteella kilpailun tila tietyillä markkinoilla määräytyy, jotta voitaisiin tutkia, onko tästä seurauksena olennainen este tehokkaalle kilpailulle. Tällainen ennuste edellyttää erilaisten syy-seuraus-ketjujen hahmottamista, jotta voidaan hyväksyä ne, joiden todennäköisyys on suurin (ks. vastaavasti asia C-12/03 P, komissio v. Tetra Laval, tuomio 15.2.2005, Kok., s. I-987, 43 kohta).

89 Niinpä oikeuskäytännössä on katsottu, että sulautuma-asetuksen 8 artiklan 2 kohdan mukaan komissiolle on annettu toimivalta julistaa yhteismarkkinoille soveltuvaksi sitoumuksia käsittävä yrityskeskittymä ainoastaan, jos se voi näiden sitoumusten vuoksi katsoa, että keskittymä ei luo eikä vahvista määräävää asemaa, jonka seurauksena tehokas kilpailu yhteismarkkinoilla olennaisesti estyisi (asia T-102/96, Gencor v. komissio, tuomio 25.3.1999, Kok., s. II-753, 318 kohta ja asia T-282/02, Cementbouw Handel & Industrie v. komissio, tuomio 23.2.2006, Kok., s. II-319, 294 kohta; ks. myös vastaavasti asia T-87/05, EDP v. komissio, tuomio 21.9.2005, Kok., s. II-3745, 63 kohta). Komission on siten osoitettava riittävän todennäköisesti päätöksessään, jolla se julistaa yrityskeskittymän yhteismarkkinoille soveltuvaksi, että tällä keskittymän osapuolten ehdottamilla sitoumuksilla muutetulla keskittymällä ei luoda tai vahvisteta sellaista määräävää asemaa, jonka seurauksena tehokas kilpailu yhteismarkkinoilla tai niiden merkittävällä osalla olennaisesti estyisi. Komissiolle näin lankeava todistustaakka ei kuitenkaan vaikuta sen harkintavaltaan monitahoisten taloudellisten arviointien osalta (ks. vastaavasti em. asia EDP v. komissio, tuomion 63 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

90 Ulkopuolisen, jota asia koskee ja joka vaatii kanteellaan sellaisen päätöksen kumoamista, jolla yrityskeskittymä, johon on liitetty sitoumuksia, on julistettu yhteismarkkinoille soveltuvaksi, on siten osoitettava, että komissio on arvioinut nämä sitoumukset virheellisesti siten, että yrityskeskittymän soveltuvuus yhteismarkkinoille kyseenalaistuu.

91 On huomattava, että yhteisöjen tuomioistuimilla on lähtökohtaisesti täysi valta valvoa sitä, miten komissio soveltaa yrityskeskittymiä koskevia sääntöjä. Oikeuskäytännössä on kuitenkin katsottu, että sulautuma-asetuksen aineellisissa säännöksissä ja erityisesti sen 2 artiklassa komissiolle annetaan tietty harkintavalta erityisesti taloudellisten seikkojen arvioinnissa. Siten tällaisen vallan käyttöä koskevassa yhteisöjen tuomioistuinten suorittamassa valvonnassa, jolla on olennainen merkitys keskittymiä koskevien säännösten täsmentämisessä, on otettava huomioon keskittymiä koskevissa taloudellisluonteisissa oikeussäännöissä annettava harkintavalta (yhdistetyt asiat C-68/94 ja C-30/95, Ranska ym. v. komissio, ns. Kali & Salz -tapaus, tuomio 31.3.1998, Kok., s. I-1375, 223 ja 224 kohta; edellä 88 kohdassa mainittu asia komissio v. Tetra Laval, tuomion 88 kohta ja asia T-210/01, General Electric v. komissio, tuomio 14.12.2005, Kok., s. II-5575, 60 kohta).

92 Vaikka yhteisöjen tuomioistuimet tunnustavat komissiolla olevan harkintavaltaa erityisesti taloudellisissa asioissa, se ei tarkoita sitä, että yhteisöjen tuomioistuinten on pidättäydyttävä valvomasta sitä, miten komissio on tulkinnut taloudellisluonteisia seikkoja. Sen lisäksi, että yhteisöjen tuomioistuinten on erityisesti tutkittava esitettyjen todisteiden aineellinen paikkansapitävyys, niiden luotettavuus ja johdonmukaisuus, sen on myös tarkastettava, muodostavatko nämä todisteet merkityksellisten seikkojen kokonaisuuden, joka on otettava huomioon monitahoisen tilanteen arvioinnissa, ja voivatko kyseiset todisteet tukea päätelmiä, jotka niistä on tehty (edellä 88 kohdassa mainittu asia komissio v. Tetra Laval, tuomion 39 kohta).

93 Asianosaisten käsiteltävänä olevassa asiassa esittämiä väitteitä on arvioitava näiden todisteluedellytyksiä ja todistustaakkaa yrityskeskittymien alalla koskevien periaatteiden sekä yhteisöjen tuomioistuimilta tällä alalla vaadittavan valvonnan tason mukaisesti.

c) Komission arviointi yrityskeskittymästä ja sitoumuksista

94 Riidanalaisen päätöksen 19 perustelukappaleessa ja sitä seuraavissa perustelukappaleissa on täsmennetty, että yrityskeskittymään osallistuvat yritykset ovat perustaneet Toll Collectin tarjouskilpailun ratkaisemisen jälkeen tienkäyttömaksujen perimiseksi Saksan liittotasavallan lukuun Saksan moottoriteitä käyttäviltä raskailta ajoneuvoilta. Tässä ominaisuudessa Toll Collect ei ole kilpailuasemassa muiden yksityisten tarjoajien kanssa.

95 Tienkäyttömaksujen perimiseen tarkoitetussa Toll Collectin Onboard-yksikössä on kuitenkin kapasiteettia telemaattisiin palveluihin tarkoitettujen tietojen tallentamiseen ja tuottamiseen. Toll Collectin Onboard-yksiköiden tällaista käyttöä ei käsitelty Saksan moottoriteitä käyttäviltä raskailta ajoneuvoilta perittäviin tienkäyttömaksuihin liittyvää järjestelmää koskevassa sopimuksentekomenettelyssä, mutta Toll Collectin kanssa tämän menettelyn jälkeen tehdyssä toiminnan harjoittamista koskevassa sopimuksessa määrätään, että Toll Collect voi tarjota muita telemaattisia palveluja sen jälkeen, kun se on saanut Saksan liittotasavallalta vastaavan luvan. Yrityskeskittymään osallistuvat yritykset ovat ilmoittaneet haluavansa käyttää tätä mahdollisuutta telemaattisten palvelujen tarjoamiseen Toll Collectin Onboard-yksikön välityksellä. Komissio on siten katsonut, että koska telemaattisten palvelujen tarjoaminen Toll Collectin Onboard-yksikön välityksellä palvelee yleisen edun mukaista tavoitetta vähentää tietoliikenneverkon kapeikkoja, Saksan liittotasavalta ei vastusta tällaisten palvelujen tarjoamista Toll Collectin Onboard-yksikön välityksellä, ja että yrityskeskittymällä on siten vaikutuksia tieliikenteen telemaattisten järjestelmien kehittämiseen, valmistamiseen ja myyntiin (riidanalaisen päätöksen 20–22 ja 47–49 perustelukappale).

96 Nämä tieliikenteen telemaattiset järjestelmät, jotka komissio on yksilöinyt kyseessä oleviksi tuotemarkkinoiksi, käsittävät kuljetus- ja logistiikkayrityksille tarkoitetut laitteet, ohjelmistot ja palvelut. Asiakkaiden, jotka ovat kuljetusyrityksiä, näkökulmasta nämä markkinat kattavat niin ”kokonaisratkaisujen tarjoajat” eli telemaattisten ohjelmistojen, laitteiden ja palvelujen tarjoajat, ”laitteiden tarjoajat” eli tarjoajat, jotka valmistavat vain päätelaitteita, ohjelmistoja ja niihin liittyviä laitteita, ja ”palveluntarjoajat” eli tarjoajat, jotka tarjoavat vain tieliikenteen telemaattisia palveluja (riidanalaisen päätöksen 23–32 perustelukappale).

97 Sen jälkeen, kun komissio on määrittänyt kyseessä olevien markkinoiden maantieteelliseksi alueeksi Saksan alueen, se on arvioinut yrityskeskittymää kilpailuoikeudelliselta kannalta ilman yrityskeskittymään osallistuvien yritysten sitoumuksia (riidanalaisen päätöksen 33–36 perustelukappale).

98 Komissio on ensinnäkin todennut, että yrityskeskittymä saattaa yhteen yhtäältä Saksan suurimman raskaiden ajoneuvojen valmistajan DaimlerChryslerin, joka omien ilmoitustensa mukaan on lisäksi yksi tärkeimmistä liikkumisen ohjauspalvelujen ja telemaattisten palvelujen tarjoajista, ja toisaalta Deutsche Telekomin, joka on yksi tärkeimmistä matkapuhelinpalvelujen tarjoajista Saksassa. Komissio on arvioinut, että nämä kaksi yritystä ovat siten erittäin sopivia tarjoamaan tieliikenteen telemaattisia palveluja (riidanalaisen päätöksen 39 ja 40 perustelukappale).

99 Sitten komissio on yhtäältä huomauttanut, että DaimlerChrysler on vahvistanut aikomuksensa tarjota tieliikenteen telemaattisia palveluja Toll Collectin Onboard-yksikön välityksellä ja että toisaalta voidaan pitää selvänä, että Saksan liittotasavalta antaa tarvittavan luvan toiminnan harjoittamista koskevan sopimuksen nojalla, jotta tällaisia tieliikenteen telemaattisia palveluja voidaan tarjota (riidanalaisen päätöksen 43–50 perustelukappale).

100 Koska Toll Collectin Onboard-yksikkö on tarjolla maksutta ja koska siitä on kuljetusyrityksille käytännön hyötyä, komissio arvioi, että tämä Onboard-yksikkö asennetaan suureen osaan Saksan moottoriteitä säännöllisesti käyttävistä raskaista ajoneuvoista. Siitä seikasta, että näitä Onboard-yksiköitä, joilla voidaan tarjota telemaattisia palveluja, annetaan maksutta niille, jotka ovat velvollisia maksamaan tienkäyttömaksun, on seurauksena, että suurin osa raskaista ajoneuvoista, joissa on Toll Collectin Onboard-yksikkö, käyttävät sitä myös tieliikenteen telemaattisiin palveluihin. Sitä vastoin komissio ei pidä kuljetusyritysten näkökulmasta katsoen taloudellisesti järkevänä asentaa niiden omalla kustannuksella toista Onboard-yksikköä kilpailevien tarjoajien tarjoamien tieliikenteen telemaattisten palvelujen käyttämiseksi. Tämä selittyy komission mukaan pienillä marginaaleilla, joilla kuljetusyritykset Saksassa ja Euroopassa toimivat (riidanalaisen päätöksen 51–54 perustelukappale).

101 Siten komissio arvioi, että Toll Collectin Onboard-yksiköt kattavat tulevaisuudessa Saksan raskaan ajoneuvokannan lähes kokonaan ja synnyttävät näin määräävän järjestelmäalustan aseman Saksan tieliikenteen telemaattisten järjestelmien markkinoilla (riidanalaisen päätöksen 56 perustelukappale).

102 Tämän määräävän järjestelmäalustan aseman syntymisestä seuraa komission mukaan kuljetus- ja logistiikkayrityksille tarkoitettujen tieliikenteen järjestelmien Saksan markkinoiden sulkeutuminen. Erityisesti tieliikenteen telemaattisten palvelujen tarjoajat tulevat riippuvaisiksi Toll Collectin Onboard-yksikön käytöstä tieliikenteen telemaattisten palvelujen määräävän järjestelmäalustan aseman syntymisen vuoksi. Toll Collectin Onboard-yksiköt suojeltuna ja suljettuna järjestelmänä mahdollistavat sen, että DaimlerChrysler valvoo Toll Collectin kautta pääsyä tulevaisuudessa tieliikenteen telemaattisten järjestelmien Saksan markkinoille (riidanalaisen päätöksen 57–59 perustelukappale). Lisäksi Toll Collectin järjestelmäalustasta seuraa telemaattisten järjestelmien markkinoilla nykyisin olevien tarjoajien syrjäyttäminen. Koska nämä Onboard-yksiköt sisältävät olennaiset toiminnot, jotka ovat käytettävissä myös nykyisin markkinoilla tarjottavissa tieliikenteen telemaattisissa järjestelmissä, ja koska nämä Onboard-yksiköt ovat tarjolla maksutta, komissio arvioi, että ne kuljetusyritykset, joiden raskaat ajoneuvot on jo varustettu Toll Collectin Onboard-yksiköllä, eivät hanki ”toista telemaattista päätelaitetta käyttääkseen kilpailevien järjestelmien tarjoajien toimittamia muita kuin [kyseisen] Onboard-yksikön [tieliikenteen telemaattisia] palveluja”. Niinpä tieto Toll Collectin kehittämän telemaattisen ratkaisun maksuttomuudesta on tehnyt uusien asiakkaiden hankinnan nykyisin markkinoilla oleville tieliikenteen telemaattisten järjestelmien tarjoajille vaikeaksi ja uhkaa niiden taloudellista kestävyyttä. Onboard-yksiköiden toinen sukupolvi, jonka Toll Collect kehittää, voimistaa tätä syrjäyttämistä näiden Onboard-yksiköiden uusien toimintojen vuoksi (riidanalaisen päätöksen 60–65 perustelukappale).

103 Näin ollen komissio arvioi, että ilman sitoumuksia ilmoitetusta yrityskeskittymästä seuraa se, että DaimlerChryslerille syntyy Toll Collect -yhteisyrityksen kautta määräävä asema kuljetus- ja logistiikkayrityksille tarkoitettujen tieliikenteen telemaattisten järjestelmien Saksan markkinoilla, minkä seurauksena tehokas kilpailu yhteismarkkinoilla olennaisesti estyy (riidanalaisen päätöksen 66 perustelukappale).

104 Komissio on kuitenkin katsonut, että yrityskeskittymään osallistuvien yritysten antamat sitoumukset riittävät poistamaan sen mainitsemat esteet (riidanalaisen päätöksen 69 perustelukappale).

105 Erityisesti tienkäyttömaksujen perintämoduulia koskevan sitoumuksen osalta komissio esittää riidanalaisen päätöksen 70 perustelukappaleessa, että osapuolten antama sitoumus, jonka mukaan ne kehittävät tiemaksujen perintämoduulin ulkopuolisten laitteita varten, tukevat näiden laitteiden sopeuttamista tienkäyttömaksumoduuliin ja antavat tarpeelliset luvat laitteiden käyttämiselle, mahdollistaa sen, että ulkopuoliset voivat valmistaa omia tienkäyttömaksutoiminnon sisältäviä laitteita. Komissio täsmentää, että Saksan liittovaltion liikenne-, rakentamis- ja asumisasioista vastaava ministeriö on vakuuttanut sille, että tienkäyttömaksujen perintämoduulin sisältäviä telemaattisia laitteistoja tarjoavia ulkopuolisia ei kohdella kustannusten osalta eri tavalla kuin raskaiden ajoneuvojen tienkäyttömaksujärjestelmän hoitajaa.

106 Komissio arvioi riidanalaisen päätöksen 71 perustelukappaleessa, että jatkossa ulkopuolisten tienkäyttömaksumoduulin sisältäviä telemaattisia laitteita kehittävät ja valmistavat pääasiallisesti kuorma-autonvalmistajat ja niiden laitevalmistajat. Kun otetaan huomioon tämä seikka ja markkinatestauksen tulokset, komissio arvioi, että voidaan odottaa, ”että tällainen kolmansille tarjottava mahdollisuus liittää tienkäyttömaksumoduuli omiin laitteisiinsa rajoittaa tehokkaasti Toll Collect -järjestelmäalustan kehitystä määräävässä asemassa olevaksi alustaksi ja Toll Collect -yrityksen muuttumista kuljetus- ja logistiikkayrityksille tarkoitettujen telemaattisten järjestelmien markkinoille pääsyä valvovaksi yritykseksi Saksassa”.

107 GPS-liitäntää koskevan sitoumuksen osalta komissio on arvioinut, että mahdollisuus käyttää Toll Collectin Onboard-yksikön GPS-toimintoa mahdollistaa sen tekemän markkinatutkimuksen mukaan telemaattisia laitteita tarjoaville ulkopuolisille noin 150–200 euron säästön laitetta kohti ja sen, että ne voivat kilpailla Toll Collectin Onboard-yksikön välityksellä tarjottavien telemaattisten palvelujen kanssa huolimatta siitä, että ajoneuvoon on tarpeen asentaa uusi päätelaite (riidanalaisen päätöksen 72 perustelukappale).

108 TGG-palvelua koskevan sitoumuksen osalta komissio on arvioinut, että telemaattisia palveluja tarjoavat ulkopuoliset saavat sen ansiosta erotuksettomasti käyttää Toll Collectin Onboard-yksiköiden perustoimintoja ja perustietoja sellaisen telemaattisen palvelukeskuksen kautta, jonka toimintaa harjoitetaan neutraalisti ja itsenäisesti suhteessa yrityskeskittymän osapuoliin (riidanalaisen päätöksen 73 ja 74 perustelukappale).

109 Komissio korostaa vielä hyväksyttämisestä johtuvan viivästyksen merkitystä sen estämisessä, että Toll Collectin järjestelmäalusta saa määräävän aseman tieliikenteen telemaattisten järjestelmien Saksan markkinoilla, jos GPS-liitäntää ja tienkäyttömaksujen perintämoduulia koskevia sitoumuksia ei ole täytetty (riidanalaisen päätöksen 76 perustelukappale).

110 Komissio on näiden seikkojen perusteella katsonut, että sitoumuksilla voidaan kokonaisuutena taata tieliikenteen telemaattisten järjestelmien Saksan markkinoiden säilyminen avoimina sekä osapuolten ja ulkopuolisten yritysten kilpailuolosuhteiden pysyminen yhtäläisinä. Niinpä komissio on arvioinut, että jos osapuolet noudattavat sitoumuksia, ilmoitetusta keskittymästä ei seuraa määräävän aseman muodostumista DaimlerChryslerille Toll Collectin kautta tieliikenteen telemaattisten järjestelmien Saksan markkinoilla (riidanalaisen päätöksen 77 perustelukappale).

d) Sitoumusten arviointiperuste

111 Qualcomm moittii komissiota pääasiallisesti siitä, että se on arvioinut sitoumuksia virheellisen perusteen mukaan, kun se esittää, että GPS-liitäntää koskeva sitoumus ja tienkäyttömaksujen perintämoduulia koskeva sitoumus vain rajoittavat Toll Collectin järjestelmäalustan määräävää asemaa.

112 Tältä osin ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin huomauttaa, että sulautuma-asetuksen mukaan komission tehtävänä ei ole arvioida sitä, voidaanko sitoumuksilla rajoittaa yrityskeskittymän kilpailuoikeudellisia vaikutuksia, vaan arvioida sitä, voidaanko sitoumuksilla estää sellaisen määräävän aseman syntyminen tai vahvistuminen, jonka seurauksena tehokas kilpailu yhteismarkkinoilla tai niiden merkittävällä osalla olennaisesti estyy (ks. edellä 89 kohta).

113 Käsiteltävänä olevassa asiassa on kuitenkin katsottava, että sen perusteella, että komissio on katsonut, että GPS-liitäntää koskeva sitoumus ”rajoittaa näin ollen edelleen Toll Collect -järjestelmän odotettavissa olevaa valta-asemaa telemaattisena alustana” ja että tienkäyttömaksujen perintämoduulia koskeva sitoumus ”rajoittaa tehokkaasti Toll Collect -järjestelmäalustan kehitystä määräävässä asemassa olevaksi alustaksi ja Toll Collect -yrityksen muuttumista kuljetus- ja logistiikkayrityksille tarkoitettujen telemaattisten järjestelmien markkinoille pääsyä valvovaksi yritykseksi Saksassa” (riidanalaisen päätöksen 72 ja 71 perustelukappale), ei voida katsoa, että komissio on tehnyt yrityskeskittymää koskevan arvioinnin virheellistä perustetta käyttäen.

114 Toisin kuin Qualcomm näyttää esittävän, komission kilpailuoikeudellisesta näkökulmasta yrityskeskittymää kohtaan tekemillä varauksilla ei pyritä julistamaan yhteismarkkinoille soveltumattomaksi Toll Collectin Onboard-yksiköistä muodostuvan järjestelmäalustan (jäljempänä Toll Collectin järjestelmäalusta) mahdollista määräävää asemaa sellaisenaan, vaan niillä viitataan siihen seikkaan, että DaimlerChrysler voi Toll Collectin Onboard-yksiköiden kautta hankkia määräävän aseman tieliikenteen telemaattisten järjestelmien Saksan markkinoilla (riidanalaisen päätöksen 38 ja 66 perustelukappale).

115 Yrityskeskittymän osapuolten sitoumuksilla, joita komissio on pitänyt riittävinä sen mainitsemien esteiden poistamiseksi, pyritään sulkemaan pois DaimlerChryslerin määräävä asema kyseisillä markkinoilla ensinnäkin rajoittamalla Toll Collectin järjestelmäalustan määräävää asemaa GPS-liitäntää koskevalla sitoumuksella ja tienkäyttömaksujen perintämoduulia koskevalla sitoumuksella, toiseksi takaamalla

TGG-palvelua koskevan sitoumuksen avulla vapaus käyttää Toll Collectin järjestelmäalustaa tieliikenteen telemaattisten palvelujen tarjoamiseen ja kolmanneksi asettamalla tieliikenteen telemaattisten palvelujen tarjoamiselle Toll Collectin Onboard-yksiköiden välityksellä hyväksyttämisestä johtuvan viivästyksen noudattamista koskeva ehto (riidanalaisen päätöksen 70–76 perustelukappale).

116 Näitä sitoumuksia kokonaisuutena arvioimalla komissio on päätellyt, että sen ansiosta, että yrityskeskittymään osallistuvat yritykset noudattavat niitä, DaimlerChrysler ei saa määräävää asemaa Toll Collectin kautta tieliikenteen telemaattisten järjestelmien Saksan markkinoilla (riidanalaisen päätöksen 77 perustelukappale).

117 Tässä yhteydessä on huomattava, että Toll Collectin tehtävänä on ainoastaan perustaa Saksan liittotasavallan lukuun järjestelmä tienkäyttömaksujen perimiseksi Saksan moottoriteitä käyttäviltä raskailta ajoneuvoilta ja hoitaa järjestelmää, eikä se siten toimi kyseisillä markkinoilla (riidanalaisen päätöksen 7 ja 19 perustelukappale) ja että Toll Collectin Onboard-yksiköiden maksuton jakelu (riidanalaisen päätöksen 17 perustelukappale) oli Saksan liittotasavallan asettama edellytys sille, että Toll Collect hoitaa moottoritiemaksuja koskevaa järjestelmää. Tästä seuraa, että Toll Collectin perustaminen ja kyseisten Onboard-yksiköiden maksuton jakelu eivät sellaisenaan voineet olla komission arvioinnin kohteena sulautuma-asetuksella säännellyn menettelyn yhteydessä.

118 Edellä esitetyn perusteella on hylättävä Qualcommin väite, jonka mukaan komissio on arvioinut sitoumuksia virheellisen perusteen mukaan.

e) Tienkäyttömaksujen perintämoduulia koskeva sitoumus ja GPS-liitäntää koskeva sitoumus

Johdanto

119 Aluksi on huomattava, että komission yrityskeskittymää koskevan ilmoituksen jälkeen yksilöimä kilpailuoikeudellinen ongelma koskee DaimlerChryslerille Toll Collectin kautta muodostuvaa määräävää asemaa tieliikenteen telemaattisten järjestelmien Saksan markkinoilla, jotka käsittävät niin tieliikenteen telemaattisten palvelujen kuin tällaisten palvelujen tarjoamiseen tarvittavien laitteiden tarjoamisen.

120 Yrityskeskittymään osallistuvien yritysten sitoumukset koskevat niin tieliikenteen telemaattisten palvelujen kuin laitteiden, joiden avulla tieliikenteen telemaattisia palveluja voidaan tarjota, tarjoamista. Niinpä TGG-palvelua koskeva sitoumus, jolla taataan kaikkien telemaattisten palvelujen tarjoajien erotukseton pääsy Toll Collectin Onboard-yksiköiden perustoimintoihin ja raakatietoihin, liittyy vain tieliikenteen telemaattisten palvelujen tarjoamiseen. GPS-liitäntää koskeva sitoumus ja tienkäyttömaksujen perintämoduulia koskeva sitoumus puolestaan liittyvät sellaisten laitteiden, joiden avulla tällaisia palveluja voidaan tarjota, tarjoamiseen.

121 Qualcommin väitteet koskevat ainoastaan sitoumuksia, jotka liittyvät tieliikenteen telemaattisten palvelujen tarjoamiseen tarvittavien laitteiden tarjoamiseen. Qualcomm ei nimittäin riitauta TGG-palvelua koskevasta sitoumuksesta tehtyä arviointia.

122 On vielä korostettava, että komissio on ottanut huomioon nämä sitoumukset kokonaisuutena, kun se on katsonut, että niiden avulla voidaan säilyttää tieliikenteen telemaattisten järjestelmien markkinat avoimina ja estää määräävän aseman muodos-

tuminen DaimlerChryslerille yhteisyrityksen kautta tieliikenteen telemaattisten järjestelmien Saksan markkinoilla (riidanalaisen päätöksen 77 perustelukappale).

Tienkäyttömaksujen perintämoduulia koskeva sitoumus

– Johdanto

123 Qualcommin esittämien tienkäyttömaksujen perintämoduulia koskevaan sitoumukseen liittyvien väitteiden osalta riidanalaisen päätöksen 70 ja 71 perustelukappaleesta ilmenee edellä 105 ja 106 kohdassa mainitulla tavalla, että tällä sitoumuksella taataan ensikatsomalta telemaattisia järjestelmiä tarjoaville ulkopuolisille, joihin kuuluvat raskaiden ajoneuvojen valmistajat, mahdollisuus kehittää ja saattaa myyntiin Onboard-yksikkö, jota voidaan Toll Collectin laitteiden tapaan käyttää tienkäyttömaksujen perimiseen. Tämän sitoumuksen ansiosta ne kuljetusyritykset, jotka haluavat käyttää muita kuin Toll Collectin Onboard-yksikön välityksellä tarjottavia tieliikenteen telemaattisia palveluja, välttyvät toiselta asennukselta.

124 Qualcomm katsoo kuitenkin, ettei tämä sitoumus mahdollista sitä, että telemaattisia palveluja tarjoavat ulkopuoliset voivat kilpailla Toll Collectin Onboard-yksikön kanssa, sillä se ei yhtäältä poista maksutta tarjolla olevan Toll Collectin Onboard-yksikön hintaetua ja toisaalta se, että ulkopuoliset toteuttavat tienkäyttömaksujen keräystoiminnon sisältävän oman Onboard-yksikön, aiheuttaa niille lisäkuluja. Lisäksi Qualcomm kyseenalaistaa komission väitteen, jonka mukaan kuorma-autonvalmistajat kehittävät tulevaisuudessa telemaattisia päätelaitteita, joihin on sisällytetty tienkäyttömaksutoiminnot.

– Toll Collectin Onboard-yksikön maksuttomuuteen perustuva etu

125 On riidatonta, että Toll Collectin Onboard-yksiköt annetaan kuljetusyrityksille maksutta tienkäyttömaksutalletuksen muodossa suoritettavaa panttia vastaan (riidanalaisen päätöksen 17 perustelukappale). Tämä maksuton tarjolla oleminen on edellytys, jonka Saksan liittotasavalta asetti Toll Collectille sen jälkeen, kun Saksan liittotasavalta valitsi tarjouskilpailussa sopimuskumppanikseen yrityskeskittymään osallistuvat yritykset.

126 Riidatonta on myös, että hyväksyttämisestä johtuvan viivästyksen vuoksi Toll Collectin Onboard-yksiköitä voidaan käyttää tieliikenteen telemaattisten palvelujen tarjoamiseen vasta siitä alkaen, kun Saksan liittotasavalta on antanut sille suostumuksen. Tämä suostumus annetaan vasta sitten, kun yrityskeskittymään osallistuvat yritykset täyttävät kaikki sitoumukset, joihin tienkäyttömaksujen perintämoduulia koskeva sitoumus kuuluu.

127 Riidanalaisen päätöksen tekemistä edeltäneen hallinnollisen menettelyn yhteydessä Saksan liittotasavalta on komissiolle osoittamassaan kirjeessä esittänyt, että sen rahoitustuki yrityskeskittymään osallistuville yrityksille ei ylitä välttämättömiä kustannuksia tienkäyttömaksujen perimisen käynnistämiseksi. Saksan liittotasavalta on vahvistanut tämän kannan väliintulokirjelmässään sekä suullisessa käsittelyssä.

128 Lisäksi Toll Collectin Onboard-yksikön kustannusten osalta Saksan liittotasavalta on sitoutunut olemaan kohtelematta tienkäyttömaksujen perintämoduulin sisältäviä telemaattisia laitteita tarjoavia ulkopuolisia eri tavalla kuin tienkäyttömaksujärjestelmän hoitajaa (riidanalaisen päätöksen 70 perustelukappale). Tämä sitoumus on vahvistettu Saksan liittotasavallan 2.4.2003 päivätyssä kirjeessä komissiolle. Lisäksi Saksan liittotasavalta on vahvistanut sen suullisessa käsittelyssä.

129 Niinpä Toll Collectin Onboard-yksikön tarjoaminen maksutta ei merkitse minkäänlaista kilpailuetua DaimlerChryslerille Toll Collectin käyttökustannusten osalta. Saksan liittotasavallan sitoumuksesta korvata syrjimättömällä tavalla kyseisten Onboard-yksiköiden valmistajalle ja omia tieliikenteen telemaattisia järjestelmiä, joita voidaan käyttää tienkäyttömaksujen perimiseen, tarjoaville ulkopuolisille tienkäyttömaksujen perimisestä niiden laitteilla aiheutuvat kulut, on seurauksena, että Toll Collectille tai DaimlerChryslerille ei synny mitään kilpailuetua suhteessa näihin ulkopuolisiin. Saksan liittotasavalta takaa siten yhdenvertaisen kohtelun yrityskeskittymään osallistuvien yritysten, jotka ovat antaneet Toll Collectin tehtäväksi kehittää kyseisen Onboard-yksikön, ja ulkopuolisten, jotka valmistavat muita Onboard-yksiköitä tienkäyttömaksujen perintämoduulia koskevan sitoumuksen antamisen jälkeen, välillä näiden Onboard-yksiköiden kustannusten rahoituksen osalta.

130 Komissio on siten voinut perustellusti katsoa, että tällä sitoumuksella vastattiin riidanalaisessa päätöksessä yksilöityyn kilpailuoikeudelliseen haittaan, jonka mukaan kuljetusyritykset eivät olisi valmiita maksamaan toisesta Onboard-yksiköstä. Tienkäyttömaksujen perintämoduulia koskevan sitoumuksen perusteella ulkopuoliset valmistajat voivat tarjota tienkäyttömaksujen perintämoduulin sisältäviä telemaattisia järjestelmiä ja saada saman rahoituksellisen tuen, jonka Toll Collect saa sen Onboard-yksiköiden tarjoamiseen maksutta.

131 Vielä ja ylimääräisesti on korostettava, että vaikka komissio ei riidanalaisessa päätöksessä tienkäyttömaksujen perintämoduulia koskevan sitoumuksen arvioinnin yhteydessä nimenomaisesti viittaa laadulliseen eroon niiden tieliikenteen telemaattisten palvelujen, joita voidaan tarjota Toll Collectin Onboard-yksikön välityksellä, ja niiden palvelujen, joita voidaan tarjota ulkopuolisten laitteiden välityksellä, välillä, riidanalaisesta päätöksestä sitä kokonaisuutena tarkasteltaessa ilmenee, että tämä laadullinen ero on merkityksellinen yrityskeskittymän kilpailuoikeudellisen vaikutuksen arvioinnissa.

132 Komissio on viitannut tähän laadulliseen eroon, kun se arvioi yrityskeskittymää kilpailuoikeudellisesti ilman sitoumuksia (riidanalaisen päätöksen 62–65 perustelukappale). Niinpä komissio on esittänyt, että ne tieliikenteen telemaattiset palvelut, joita

voidaan käyttää Toll Collectin Onboard-yksikön välityksellä, eivät kata kaikkia jo markkinoilla olevia telemaattisten päätelaitteiden välityksellä tarjottavia palveluja, vaan ne ”käsittävät ydintoiminnot, jotka muodostavat myös osan nykyisin markkinoilla tarjottavista järjestelmistä”. Lisäksi se täsmentää Toll Collectin Onboard-yksiköiden maksuttoman tarjoamisen osalta, että ”on odotettavissa, että ajoneuvokantojen ylläpitäjät, joiden kuorma-autoihin on jo asennettu [Toll Collectin] Onboard-yksikkö, eivät hanki enää uutta telemaattista laitetta käyttääkseen kilpailevien järjestelmäntarjoajien toimittamia muita kuin [kyseisen] Onboard-yksikön [tieliikenteen telemaattisia] palveluja”.

133 Tämä laadullinen ero vahvistaa komission arvioinnin paikkansapitävyyden tienkäyttömaksujen perintämoduulia koskevan sitoumuksen osalta.

134 Frost & Sullivanin selvityksessä, johon komissio on vedonnut väitteidensä tueksi, esitetään, että Euroopassa oli yrityskeskittymää koskevan arvioinnin tekemisaikaan kysyntää järjestelmille, jotka mahdollistavat edistyneempien tieliikenteen telemaattisten palvelujen tarjoamisen, ja vahvistetaan tämän kysynnän kasvu tulevina vuosina.

135 Siten komissio saattoi perustellusti katsoa, että Euroopassa oli yrityskeskittymää koskevan arvioinnin tekemisaikaan kysyntää järjestelmille, jotka mahdollistavat edistyneempien tieliikenteen telemaattisten palvelujen tarjoamisen, ja että tämän kysynnän odotettiin kasvavan tulevina vuosina. Lisäksi on riidatonta, että Toll Collectin Onboard-yksikköä voitiin aluksi käyttää vain vähän kehitettyihin telemaattisiin palveluihin (riidanalaisen päätöksen 62 perustelukappale). Voidaan siis katsoa, että niillä kokonaisratkaisujen tarjoajilla, jotka tarjoavat järjestelmiensä välityksellä tienkäyttömaksupalvelujen lisäksi edistyneempiä telemaattisia palveluja kuin ne, joita Toll Collectin Onboard-yksikön välityksellä voidaan tarjota, on kilpailuetu suhteessa kyseisen Onboard-yksikön välityksellä toimiviin palveluntarjoajiin.

136 Komissio voi tämän laadullisen edun ja tienkäyttömaksujen perintämoduulia koskevasta sitoumuksesta hyötyvien ulkopuolisten kustannuksia koskevan yhdenvertaisuuden perusteella katsoa ilmeistä arviointivirhettä tekemättä, että ”[tienkäyttömaksujen perintämoduulia koskeva sitoumus] rajoittaa tehokkaasti Toll Collect -järjestelmäalustan kehitystä määräävässä asemassa olevaksi alustaksi ja Toll Collect -yrityksen muuttumista kuljetus- ja logistiikkayrityksille tarkoitettujen telemaattisten järjestelmien markkinoille pääsyä valvovaksi yritykseksi Saksassa”.

– Lisäkulut

137 Qualcomm katsoo, että telemaattisia järjestelmiä tarjoavat ulkopuoliset joutuvat vastaamaan lisäkuluista, jotka käsittävät kulut niiden järjestelmän sopeuttamisesta tienkäyttömaksujen perintämoduulin liittämistä varten, kulut osallistumisesta moduulin kehittämiseen ja jakeluun (ks. sitoumusten B.IV.2.4 kohdan ehdot) ja kulut niiden moduulin sisältämän järjestelmän sertifioinnista (ks. sitoumusten B.IV.2.4 kohdan ehdot).

138 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo tältä osin, että yrityskeskittymään osallistuvien yritysten antamista sitoumuksista seuraa, että Toll Collectin Onboard-yksiköt eivät voi suoraan tarjota telemaattisia palveluja. Näiden sitoumusten A.3 ja B.II.16.1 kohdan perusteella kyseisiin Onboard-yksiköihin on asennettava ylimääräinen ohjelma, jotta tällaisia palveluja voidaan tarjota. Sitoumusten A.3 kohdan toisessa alakohdassa säädetään, että ”lisäarvopalvelujen tarjoaminen suoraan kyseisten Onboard-yksiköiden toimintojen välityksellä on mahdollista vain, jos mainitut Onboard-yksiköt varustetaan ylimääräisellä ohjainohjelmalla (mikä on tehtävä keskitetysti)”. Tästä seuraa, että kyseisten Onboard-yksiköiden käyttämisestä aiheutuu myös tiettyjä sopeuttamiskuluja, jotta yritykset voivat käyttää niitä tieliikenteen telemaattisena järjestelmänä. Niiden kulujen osalta, jotka aiheutuvat osallistumisesta moduulin kehittämiseen ja jakeluun ja niiden moduulin sisältävän järjestelmän sertifioinnista, kuten sitoumusten B.IV.2.4 kohdan ehdoissa on esitetty, on mainittava, että Qualcomm ei osoita, että nämä kulut olisivat suuremmat kuin ne kulut, jotka Toll Collectille ovat aiheutuneet sen oman tienkäyttömaksujen perintämoduulin kehittä-

misestä. Joka tapauksessa on vielä todettava, että Qualcomm ei esitä näistä väitetyistä lisäkuluista mitään lukuja tai alustavaa arviota.

139 Siten Qualcomm ei ole riittävällä tavalla osoittanut, että telemaattisia järjestelmiä tarjoavat ulkopuoliset joutuvat tienkäyttömaksujen perintämoduulia koskevaa sitoumusta hyödyntäessään vastaamaan sellaisista lisäkuluista, jotka saattavat komission arvioinnin kyseenalaiseksi.

– Kuorma-autonvalmistajien suorittama tienkäyttömaksutoiminnon sisältävien telemaattisten päätelaitteiden valmistus

140 Qualcomm myös kyseenalaistaa komission väitteen, jonka mukaan kuorma-autonvalmistajat tarttuvat luultavasti mahdollisuuteen kehittää tienkäyttömaksutoiminnon sisältäviä telemaattisia päätelaitteita.

141 Tältä osin ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo, että Frost & Sullivanin selvityksestä ilmenee, että alkuperäislaitevalmistajat ovat Euroopassa vuodesta 2000 lähtien asennuttaneet telemaattisia järjestelmiä raskaisiin ajoneuvoihinsa niiden valmistusvaiheessa (ks. Frost & Sullivanin selvityksen taulukot 3-10 ja 3-14). Lisäksi tässä selvityksessä on katsottu, että ajoneuvojen valmistajilla on aikomus kehittää hyötyajoneuvojen telematiikkamarkkinoita ja saada niillä johtava asema ja että tienkäyttömaksujen sähköisen perimisen ja telemaattisten järjestelmien yhdistäminen on tärkeä mahdollisuus (ks. Frost & Sullivanin selvitys, s. 2-12). Tässä samassa selvityksessä esitetään, että on odotettavissa, että ajoneuvojen valmistajat asettavat valmistusvaiheessa tapahtuvan tieliikenteen telemaattisten järjestelmien asennuksen etusijalle (ks. Frost & Sullivanin selvitys, s. 3-11). Tämän selvityksen laatijat ennakoivat vielä, että vuonna 2009 alkuperäislaitevalmistajat ovat saavuttaneet Euroopassa lähes 80 prosentin osuuden raskaiden hyötyajoneuvojen (painoltaan vähintään 16 tonnia) tieliikenteen telemaattisten järjestelmien markkinoilla ja yli 50 prosentin osuuden raskaiden ja keskiraskaiden hyötyajoneuvojen yhdistetyillä markkinoilla (ks. Frost & Sullivanin selvityksen sivuilla 3-20, 3-21 ja 3-22 olevat taulukot).

142 Komissio on siis voinut perustellusti päätellä tästä selvityksestä, että raskaiden ajoneuvojen valmistajat ja niiden laitevalmistajat kehittävät omat tieliikenteen telemaattiset järjestelmänsä. Kun otetaan lisäksi huomioon tienkäyttömaksujen automaattisten perimisjärjestelmien ja telemaattisten järjestelmien yhdistämisen huomattava mahdollisuus, ei ole ilmeisen virheellistä katsoa, että raskaiden ajoneuvojen valmistajat ja niiden laitevalmistajat tienkäyttömaksujen perintämoduulia koskeva sitoumus huomioon ottaen liittävät tienkäyttömaksujen automaattisen perimisjärjestelmän tieliikenteen telemaattisiin järjestelmiinsä.

143 Qualcomm katsoo kuitenkin, että sen kokemuksen mukaan ajoneuvokannasta vastaavat eivät suhtaudu myönteisesti telemaattisten pääteasemien asentamiseen sarjassa raskaisiin ajoneuvoihin, sillä ne käyttävät eri ajoneuvomerkkejä ja sarjassa asennus aiheuttaa yhteensopivuusongelmia eri valmistajien sarjassa asentamien järjestelmien välillä erityisesti ajoneuvokannasta vastaavan keskuksen osalta. Lisäksi erilaisten päätelaitteiden asentaminen vaikeuttaa kuljettajien koulutusta.

144 Näitä väitteitä ei voida kuitenkaan hyväksyä. Frost & Sullivanin selvityksessä on esitetty, että raskaiden ajoneuvojen valmistajat kehittävät ajoneuvoista itsenäisiä järjestelmiä vastatakseen toimintaa eri merkeistä koostuvalla raskaalla ajoneuvokannalla harjoittavien tarpeisiin (ks. Frost & Sullivanin selvityksen s. 3-21). Tämän saman selvityksen mukaan ”FMS-standardi” on askel kohti pidemmälle kehitettyjä järjestelmiä, joita voidaan käyttää kaikissa ajoneuvoissa. Lisäksi mikään ei estä eri merkeistä koostuvien ajoneuvokantojen omistajia asentamasta osaan niistä lisälaitteita, jotka ovat yhteensopivia niiden ajoneuvojen kanssa. Lisäksi ja joka tapauksessa on todettava, että Qualcomm ei esitä mitään näyttöä, joka osoittaisi, että ajoneuvokannasta vastaavat eivät suhtaudu myönteisesti telemaattisten pääteasemien asentamiseen sarjassa raskaisiin ajoneuvoihin ja että suurin osa käyttää eri ajoneuvomerkkejä.

145 Siten komissio saattoi oikeutetusti katsoa, että on odotettavissa, että pääasiallisesti juuri raskaiden ajoneuvojen valmistajat ja niiden laitevalmistajat kehittävät ja valmistavat telemaattisia laitteita, joita tienkäyttömaksujen perintämoduulia koskevassa sitoumuksessa on tarkoitettu.

– Johtopäätös

146 Kaiken edellä esitetyn perusteella ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo, että Qualcommin väite tienkäyttömaksujen perintämoduulia koskevaan sitoumukseen liittyvästä ilmeisestä arviointivirheestä on hylättävä. Qualcomm ei ole osoittanut, että tällä sitoumuksella ei voida vastata komission esittämiin kilpailuoikeudellisiin huolenaiheisiin sellaisten laitteiden osalta, jotka mahdollistavat tieliikenteen telemaattisten palvelujen tarjoamisen tieliikenteen telemaattisten järjestelmien markkinoilla.

GPS-liitäntää koskeva sitoumus

147 Qualcomm katsoo, että komission arviointi GPS-liitäntää koskevasta sitoumuksesta on ilmeisen virheellinen, sillä tästä GPS-liitännästä ei seuraa mitään säästöjä ja joka tapauksessa tämä etu ei poista Toll Collectin Onboard-yksikön kilpailuetua.

148 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo kuitenkin, että kokonaisuutena riidanalaisessa päätöksessä vastataan riittävällä tavalla komission siinä yksilöimiin kilpailuoikeudellisiin huolenaiheisiin ja erityisesti Qualcommin kilpailuoikeudelliseen huolenaiheeseen Toll Collectin Onboard-yksiköiden maksuttomasta jakelusta.

149 Tältä osin on huomattava, että Toll Collectin Onboard-yksikön tarjoaminen maksutta on yrityskeskittymään osallistuville yrityksille sen jälkeen, kun Saksan liittotasavalta valitsi tarjouskilpailussa sopimuskumppanikseen yrityskeskittymään osallistuvat yritykset, asetettu velvollisuus, jota komissio ei itsessään voinut kyseenalaistaa yrityskeskittymää koskevassa arvioinnissaan (ks. edellä 117 kohta).

150 Tämä seikka yhdistettynä siihen, että komission yrityskeskittymää koskevan arvioinnin tekemisajankohtana kuljetusyritysten ei ollut taloudellisesti järkevää asentaa kustannuksellaan toista Onboard-yksikköä, aiheuttaa toki sen, että Toll Collectin Onboard-yksiköllä on hallitseva asema tieliikenteen telemaattisten järjestelmien Saksan markkinoilla. Kuten komissio on yrityskeskittymää koskevassa arvioinnissaan esittänyt, kyse on kuitenkin vain kyseistä julkista hankintaa koskevan Saksan liittotasavallan päätöksen eikä yrityskeskittymän välittömästä seurauksesta.

151 Takaamalla ulkopuolisille TGG-palvelua koskevalla sitoumuksella – jota Qualcomm ei ole riitauttanut käsiteltävänä olevassa asiassa – mahdollisuuden tarjota syrjimättömillä ehdoilla omia tieliikenteen telemaattisia palvelujaan Toll Collectin Onboard-yksikön välityksellä, komissio on varmistunut siitä, että DaimlerChrysler ei voi Toll Collectin kautta sulkea ja hallita tieliikenteen telemaattisia palveluja kyseisillä markkinoilla.

152 Lisäksi tienkäyttömaksujen perintämoduulia koskevalla sitoumuksella yhdistettynä Saksan liittotasavallan antaman, sen osallistumista tienkäyttömaksujen perintämoduulin kustannuksiin koskevan syrjimättömyyssitoumuksen kanssa taataan se, että ulkopuoliset voivat tarjota omia Onboard-yksiköitä, joissa on tienkäyttömaksujen perintäominaisuus, kilpailuolosuhteissa. On huomattava, että Toll Collectin Onboard-yksiköiden maksuttomuus ei ole tämä Saksan liittotasavallan antama sitoumus huomioon ottaen kilpailuetu yrityskeskittymään osallistuville yrityksille suhteessa Qualcommiin (ks. edellä 122 kohta ja seuraavat kohdat).

153 Hyväksyttämisestä johtuvaa viivästystä koskevalla sitoumuksella taataan vielä, että Toll Collectin Onboard-yksiköstä ei voi tulla määräävässä asemassa olevaa järjestelmäalustaa ennen kuin ulkopuoliset ovat voineet tosiasiallisesti hyötyä GPS-liitäntää koskevasta sitoumuksesta ja tienkäyttömaksujen perintämoduulia koskevasta sitoumuksesta.

154 Siten on katsottava, että komissio on aivan oikein katsonut, että kokonaisuutena eli niitä yhdessä tarkasteltuna ”sitoumuksilla estetään se, että yrityskeskittymän seurauk-

sena DaimlerChryslerille syntyy Toll Collect -yhteisyrityksen kautta määräävä asema kuljetus- ja logistiikkayrityksille tarkoitettujen tieliikenteen telemaattisten järjestelmien markkinoilla Saksassa”.

155 Siltä osin kuin Qualcomm katsoo, että GPS-liitäntää koskevasta sitoumuksesta ei seuraa mitään säästöjä, on huomattava, että riidanalaisen päätöksen 72 perustelukappaleessa ei täsmennetä, että tämä 150–200 euron säästö laitetta kohti johtuisi yksinomaan laitteiden hankintahinnasta, kuten Qualcomm antaa ymmärtää. Komissio on vastineessaan väittänyt Qualcommin tätä vastustamatta, että tämä säästö kattaa myös antennista, kaapeloinnista ja GPS-toiminnon asentamisesta ulkopuolisille, jotka haluavat tarjota omia GPS-toiminnolla varustettuja telemaattisia laitteita, aiheutuvat kustannukset. Lisäksi on katsottava, että tämä komission tekemä arvio kustannussäästöistä ei ole virheellinen, kun otetaan huomioon markkinoilla olevien toimijoiden hallinnollisen menettelyn aikana esittämät kannanotot. Niinpä ensimmäinen toimija on arvioinut, että GSM- ja GPS-liitännällä voidaan pienentää telemaattisen järjestelmän kustannuksia noin 500 eurolla, toinen toimija on katsonut, että telemaattinen laite, jossa ei ole GPS- tai GSM-moduulia, maksaa vain 500 euroa ja kolmas on väittänyt, että GPS- ja GSM-moduulin kustannus on yli puolet telemaattisen yksikön kustannuksista, joiden määräksi on riidanalaisessa asetuksessa arvioitu 1 000–2 500 euroa (riidanalaisen päätöksen 62 perustelukappale). Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo lisäksi, että yksinomaan sen seikan perusteella, että GPS-liitännän välityksellä telemaattisia järjestelmiä tarjoaville ulkopuolisille aiheutuu kustannuksia niiden omien laitteiden ja Toll Collectin Onboard-yksikön sopeuttamisesta tämän liitännän käyttämiseksi, ei voida katsoa, että komission arvio on ilmeisen virheellinen. Sen lisäksi, että komissio pitää 150–200 euron määrää laitetta kohti varovaisena arviona säästöstä, joka GPS-liitäntää koskevalla sitoumuksella voidaan toteuttaa, Qualcomm myöntää, että kustannuksia, jotka aiheutuvat ulkopuolisten laitteiden ja Toll Collectin Onboard-yksikön sopeuttamisesta GPS-liitännän käyttämiseksi, ei voida tällä hetkellä riittävällä tarkkuudella määrittää. On vielä todettava, että Qualcommin väitettä, jonka mukaan kustannusten kokonaismäärä kumoaa joka tapauksessa luultavasti kokonaan GPS-yksikön avulla toteutetut säästöt, ei tue mikään eikä sillä voida siten kyseenalaistaa komission arviointia. Näin ollen komission ei voida katsoa tehneen ilmeistä arviointivirhettä, kun se on arvioinut, että GPS-liitäntää koskevasta sitoumuksesta voi seurata 150–250 euron säästöt laitetta kohti telemaattisia järjestelmiä tarjoaville ulkopuolisille.

156 Siltä osin kuin Qualcomm katsoo, että vaikka GPS-liitäntää koskevasta sitoumuksesta seuraisi 150–200 euron säästöt laitetta kohti, tällä edulla ei voida kumota maksutta tarjolla olevien Toll Collectin Onboard-yksiköiden kilpailuetua, on todettava, että edellä 148 kohdassa ja sitä seuraavissa kohdissa esitetyistä syistä muilla sitoumuksilla kokonaisuutena tarkasteltuna taataan se, että yrityskeskittymästä ei seuraa määräävän aseman syntymistä DaimlerChryslerille Toll Collect -yhteisyrityksen kautta tieliikenteen telemaattisten järjestelmien Saksan markkinoilla.

157 Siltä osin kuin Qualcomm riitauttaa sellaisen Saksan liittotasavallan väitteen tutkittavaksi ottamisen, jonka mukaan Toll Collect ei voi tarjota telemaattisia palveluja, koska se ei ole vielä saanut Saksan liittotasavallan hyväksymistä näin toimimiselle, on huomattava, että kun Saksan liittotasavalta huomauttaa, että sen on annettava hyväksyntänsä tieliikenteen telemaattisten palvelujen tarjoamiselle Toll Collectin Onboard-yksikön välityksellä ja että tällaista hyväksyntää ei ole tähän mennessä annettu eikä Toll Collect ole sitä pyytänyt, se vain ilmoittaa yhden niistä edellytyksistä, joiden on oltava täytetty, jotta tieliikenteen telemaattisia palveluja voidaan tarjota kyseisen Onboard-yksikön välityksellä. Tällainen huomautus voidaan ottaa tutkittavaksi.

158 Edellä esitetyn perusteella Qualcommin esittämä ensimmäinen kanneperuste on hylättävä.

C *Harkintavallan väärinkäyttöä koskeva toinen kanneperuste*

1. Asianosaisten lausumat

159 Qualcomm katsoo, että komissio on syyllistynyt harkintavallan väärinkäyttöön, kun se on yrityskeskittymää koskevassa arvioinnissaan ottanut huomioon yleisiä poliittisia perusteita. Komissio on näin ottanut virheellisesti huomioon sen seikan, että Toll

Collectin järjestelmä tarjoaa mahdollisuuden telemaattisten palvelujen markkinoille saattamiseen Saksassa ja Euroopassa ja että tätä markkinoille saattamista ei pidä hidastaa.

160 Komissio kiistää syyllistyneensä vähäiseenkään harkintavallan väärinkäyttöön.

2. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

161 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan harkintavallan väärinkäytön käsite viittaa siihen, että hallintoviranomainen on käyttänyt toimivaltaansa saavuttaakseen muun päämäärän kuin sen, jota varten sille on tämä toimivalta annettu. Päätöstä tehtäessä harkintavaltaa on käytetty väärin, jos objektiivisten, asiaankuuluvien ja yhtäpitävien seikkojen perusteella on selvää, että se on tehty yksinomaan tai ainakin olennaisilta osin muiden kuin esitettyjen päämäärien saavuttamiseksi (asia C-331/88, Fedesa ym., tuomio 13.11.1990, Kok., s. I-4023, 24 kohta; asia C-407/04 P, Dalmine v. komissio, tuomio 25.1.2007, Kok., s. I-829, 99 kohta ja asia T-143/89, Ferriere Nord v. komissio, tuomio 6.4.1995, Kok., s. II-917, 68 kohta). Jos päämääriä on useita, päätöstä ei rasita harkintavallan väärinkäyttö, vaikka pätevien tavoitteiden lisäksi esitetään tavoite, joka ei ole perusteltu, jos päätöksessä ei unohdeta olennaista päämäärää (asia 2/54, Italia v. korkea viranomainen, tuomio 21.12.1954, Kok., s. 73, s. 103 ja edellä 89 kohdassa mainittu asia EDP v. komissio, tuomion 87 kohta).

162 Käsiteltävänä olevassa asiassa Qualcommkaan ei ole väittänyt, että riidanalaiseen päätökseen sisältyy viittauksia yleisiin poliittisiin perusteisiin. Qualcomm esittää vain, että yleiset poliittiset perusteet ovat komission viimeisille sitoumuksille antaman hyväksynnän taustalla, ja vetoaa tältä osin komission asiasta vastaavan ryhmän johtajan 20.3.2003 pidetyssä suullisessa käsittelyssä esittämiin lausumiin.

163 Siitä, mitä 20.3.2003 pidetystä suullisesta kuulemisesta on kirjattu muistiin, ilmenee, että komission edustaja on viitannut siihen, että Toll Collectin Onboard-yksiköstä tulee luultavasti erittäin merkittävä telemaattinen järjestelmäalusta ja se mahdollistaa suuremman markkinaosuuden saavuttamisen kuin jos tätä järjestelmäalustaa ei olisi. Komission edustaja on näitä ”strategisempia” toteamuksia silmällä pitäen pyytänyt markkinoiden toimijoilta niiden kannanottoja Toll Collectin synnyttämistä ongelmista, vaikutuksista siinä tilanteessa, että DaimlerChrysler ei hallitsisi tätä järjestelmäalustaa, ja mahdollisuuksista liittää pidemmälle kehitettyjä laitteita tähän järjestelmäalustaan.

164 Näistä lausumista ei voida kuitenkaan päätellä, että riidanalainen päätös on tehty, ja erityisesti että sitoumuksia on arvioitu, muussa tarkoituksessa kuin tehokkaan kilpailun takaamiseksi tieliikenteen telemaattisten järjestelmien markkinoilla. Yrityskeskittymää koskevassa menettelyssä ehdotettujen sitoumusten kilpailuoikeudellisten vaikutusten arviointi edellyttää välttämättä kyseisten markkinoiden nykytilanteen ja tulevan kehityksen arviointia. Jos komissio on hyväksynyt sitoumukset, joilla taataan tehokas kilpailu kyseisillä markkinoilla, se seikka, että komissio on hyväksynyt sitoumukset, joista seuraa mahdollisesti kyseisten markkinoiden kehittyminen tieliikenteen telemaattisten järjestelmien laajemman yleistymisen kautta, ei osoita, että komissio on käyttänyt toimivaltaansa pyrkiäkseen muuhun päämäärään kuin siihen, jota varten sille on sulautuma-asetuksella annettu toimivalta.

165 Lisäksi se seikka, että muita sitoumuksia, joista ei seuraa tällaista markkinoiden kehittymistä, olisi myös voitu hyväksyä, ei voi johtaa riidanalaisen päätöksen kumoamiseen, jos komissio saattoi päätellä, että se voi tässä päätöksessä esitettyjen sitoumusten ansiosta julistaa keskittymän yhteismarkkinoille soveltuvaksi.

166 Joka tapauksessa yksin se seikka, että komission edustaja on kuullut niitä yrityksiä, joita yrityskeskittymä koskee, esittäen mahdollisia markkinoiden kehityskulkuja sen jälkeen, kun Toll Collectin järjestelmäalusta avataan tieliikenteen telemaattisille palveluille, ei osoita sitä, että komission tavoitteena olisi ollut olla vaikuttamatta telemaattisten järjestelmien ja palvelujen suurempaan yleistymiseen Saksassa tai olla hidastamatta niiden markkinoille saattamista siellä, ja vielä vähemmän sitä, että riidanalainen päätös olisi tehty tämän tavoitteen perusteella.

167 Qualcomm ei ole siten osoittanut objektiivisten, asiaankuuluvien ja yhtäpitävien seikkojen perusteella, että riidanalainen päätös on tehty muiden kuin riidanalaisessa päätöksessä esitettyjen päämäärien saavuttamiseksi. Siten harkintavallan väärinkäyttöä koskeva toinen kanneperuste on hylättävä.

D *Perustelujen puuttumista koskeva kolmas kanneperuste*

1. Asianosaisten lausumat

168 Qualcomm väittää, että komissio on rikkonut EY 253 artiklaa, koska se ei ole esittänyt riittäviä perusteluja tukeakseen väitettään, jonka mukaan sitoumukset riittävät poistamaan sen mainitsemat esteet. Se viittaa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen asiassa T-310/01, Schneider Electric vastaan komissio, 22.10.2002 antamaan tuomioon (Kok., s. II-4071, 197 ja 203 kohta) ja arvioi, että komission päätelmän tueksi on esitettävä yksityiskohtaiset perustelut, jotka koskevat kaikkia niitä seikkoja, joita se pitää merkityksellisinä sen yrityskeskittymän kilpailuoikeudellisten vaikutusten arvioinnin kannalta. Lisäksi yleiseen arviointiin sisältyvien erityisten johtopäätösten on oltava sisäisesti johdonmukaisia. Qualcomm esittää, että käsiteltävänä olevassa asiassa näitä edellytyksiä ei ole noudatettu.

169 Qualcomm katsoo, että kun komissio on yrityskeskittymää koskevan arviointinsa yhteydessä ratkaissut sen, oliko Toll Collectin järjestelmäalustasta tulossa markkinoilla määräävässä asemassa oleva järjestelmäalusta ja olisiko tästä seurauksena nykyisin markkinoilla olevien vaihtoehtoisten telemaattisten palvelujen tarjoajien katoaminen, se on tutkinut useita yksityiskohtaisia kysymyksiä (riidanalaisen päätöksen 38–56 sekä 64 ja 65 perustelukappale). Kuitenkaan silloin, kun komissio on tutkinut GPS-liitäntää koskevan sitoumuksen ja tienkäyttömaksujen perintämoduulia koskevan sitoumuksen, se ei ollut tutkinut mitään näistä kysymyksistä.

170 Niinpä komissio on tyytynyt tienkäyttömaksujen perintämoduulia koskevan sitoumuksen osalta riidanalaisen päätöksen 71 perustelukappaleessa toteamaan tätä mitenkään selittämättä, että tällä teknisellä mahdollisuudella estetään tehokkaasti Toll Collectin Onboard-yksikköä saamasta määräävässä asemassa olevan järjestelmäalustan asemaa kyseisillä markkinoilla. Sama johtopäätös pätee Qualcommin mukaan riidanalaisen päätöksen 72 perustelukappaleessa olevaan komission väitteeseen, jonka mukaan ulkopuoliset voivat GPS-liitäntää koskevan sitoumuksen ansiosta kilpailla Toll Collectin Onboard-yksiköiden välityksellä tarjottujen telemaattisten palvelujen kanssa. Tämä tilanne on verrattavissa yhteisöjen tuomioistuimen tutkimaan tilanteeseen, joka johti asiassa C-76/00 P, Petrotub ja Republica, 9.1.2003 annettuun tuomioon (Kok., s. I-79, 87 kohta). Tässä viimeksi mainitussa asiassa yhteisöjen tuomioistuin on todennut perustelujen olleen puutteelliset sillä perusteella, että ehdottomaan väitteeseen ei sisälly mitään sellaista selitystä, jonka perusteella niille, joita toimenpide koskee, ja yhteisön tuomioistuimelle selviäisivät ne syyt, joiden perusteella toimenpiteen suorittanut on päätynyt kyseiseen arviointiin.

171 Lisäksi komission perustelut eivät ole johdonmukaiset. Riidanalaisen päätöksen 62 ja 63 perustelukappaleessa se on katsonut, että Toll Collectin Onboard-yksikön hintaetu on 1 000–2 500 euroa, ja se on todennut, että kuljetusyritykset eivät maksa vaihtoehtoisista telemaattisista palveluista, jos ne voivat saada telemaattiset palvelut Toll Collectin Onboard-yksiköiden välityksellä. Komissio on kuitenkin GPS-liitäntää koskevan sitoumuksen arvioinnin yhteydessä todennut, että 150–200 euron säästö laitetta kohti riittää siihen, että ulkopuolisten tarjoamat telemaattiset järjestelmät voivat kilpailla Toll Collectin Onboard-yksiköiden kanssa. Qualcomm katsoo, että vaikka Toll Collectin Onboard-yksikkö mahdollistaa 150–200 euron säästön toteuttamisen laitetta kohti, Toll Collectin maksuttoman Onboard-yksikön etu on silti ”musertava”.

172 Kantajan vastauskirjelmässä Qualcomm esittää, että vaikka komission tulkinta, jonka mukaan sitoumuksilla pyrittiin vain rajoittamaan Toll Collectin Onboard-yksikön määräävää asemaa, parantaa riidanalaisen päätöksen perustelujen johdonmukaisuutta, se perustuu virheellisille kriteereille. Se aiheuttaa Qualcommille riidanalaisen päätöksen perusteluja koskevan dilemman: joko ne ovat johdonmukaiset, jolloin niiden perustana on virheellinen oikeudellinen kriteeri, tai niiden perustana on oikea oikeudellinen kriteeri mutta ne ovat ilmeisen ristiriitaiset.

173 Komissio katsoo pääasiallisesti, että riidanalainen päätös on riittävästi perusteltu ja että siinä ei ole ristiriitaisuuksia, koska siinä vain oletetaan, että GPS-liitäntää koskevalla sitoumuksella ja tienkäyttömaksujen perintämoduulia koskevalla sitoumuksella rajoitetaan DaimlerChryslerin määräävää asemaa.

2. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

174 EY 253 artiklassa edellytettyjen perustelujen on oltava kyseessä olevan toimenpiteen luonteen mukaisia, ja niistä on selkeästi ja yksiselitteisesti ilmettävä riidanalaisen toimenpiteen tehneen yhteisön toimielimen päättely siten, että niille, joita toimenpide koskee, selviävät sen syyt ja että toimivaltainen tuomioistuin voi tutkia toimenpiteen laillisuuden (asia C-367/95 P, komissio v. Sytraval ja Brink's France, tuomio 2.4.1998, Kok., s. I-1719, 63 kohta ja yhdistetyt asiat T-25/95, T-26/95, T-30/95–T-32/95, T-34/95–T-39/95, T-42/95–T-46/95, T-48/95, T-50/95–T-65/95, T-68/95–T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 ja T-104/95, Cimenteries CBR ym. v. komissio, tuomio 15.3.2000, Kok., s. II-491, 4725 kohta). Tutkittaessa sitä, ovatko esitetyt perustelut EY 253 artiklan mukaisia, on otettava huomioon kyseessä olevan toimenpiteen luonne ja asiayhteys, jossa se on tehty (asia C-22/94, Irish Farmers Association ym., tuomio 15.4.1997, Kok., s. I-1809, 39 kohta).

175 Tästä seuraa, että perustelujen puuttumista tai riittämättömyyttä on pidettävä olennaisten menettelymääräysten rikkomista koskevana kanneperusteena, joka on sellaisena pidettävä erillään riidanalaisen päätöksen perustelujen virheellisyyttä koskevasta kanneperusteesta, joka on sitä vastoin käsiteltävä tutkittaessa päätöksen aineellista oikeellisuutta (asia T-310/94, Gruber + Weber v. komissio, tuomio 14.5.1998, Kok., s. II-1043, 41 kohta ja asia T-311/94, BPB de Eendracht v. komissio, tuomio 14.5.1998, Kok., s. II-1129, 66 kohta).

176 Käsiteltävänä olevassa asiassa on riidanalaisen päätöksen 69 kohdan ja sitä seuraavien kohtien tekstin perusteella todettava, että komission toimenpiteen perustelut ilmenevät niistä selkeästi ja yksiselitteisesti.

177 Näissä eri perustelukappaleissa komissio esittelee jokaisen sitoumuksen osalta niiden sisällön sekä niiden vaikutuksen Toll Collectiin ja/tai Toll Collectin välityksellä tarjottuihin tieliikenteen telemaattisiin palveluihin. Lisäksi komissio on sen jälkeen, kun se on tarkastellut sitoumuksia kokonaisuutena, päätellyt, että ne riittävät sulkemaan pois määräävän aseman syntymisen DaimlerChryslerille Toll Collectin kautta telemaattisten järjestelmien markkinoilla Saksassa.

178 Kuten tämän tuomion 119 kohdasta ja sitä seuraavista kohdista ilmenee, ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on voinut näiden eri perustelukappaleiden perusteella suorittaa valvontaa sen jälkeen, kun Qualcomm on riitauttanut niiden oikeellisuuden. Niinpä ei voida katsoa, että komissio olisi vain julistanut lopputuloksen tai että Qualcommin mainitsemat ristiriidat olisivat sellaisia, joista seuraa perustelujen puutteellisuus. Qualcomm myöntää sitä paitsi itse kantajan vastauskirjelmässään, että komission perustelut eivät ole ristiriitaisia, jos GPS-liitäntää ja tienkäyttömaksujen perintämoduulia koskevilla sitoumuksilla pyritään vain rajoittamaan Toll Collectin järjestelmäalustan määräävää asemaa.

179 Siltä osin kuin Qualcomm vetoaa edellä 168 kohdassa mainitun asiassa Schneider Electric vastaan komissio annetun tuomion 197 ja 203 kohtaan sekä komission riidanalaisessa päätöksessä esittämien perustelujen ymmärrettävyyden puuttumiseen tai ristiriitoihin, on todettava, että nämä seikat liittyvät komission riidanalaisessa päätöksessä esittämien perustelujen virheellisyyteen, joka kuuluu tämän päätöksen aineelliseen oikeellisuuden eikä sen perustelujen tutkimiseen (ks. aineellisen oikeellisuuden osalta tämän tuomion 86 kohta ja sitä seuraavat kohdat).

180 Tästä seuraa, että perustelujen puuttumista koskeva kanneperuste on hylättävä perusteettomana.

181 Kaiken edellä esitetyn perusteella Qualcommin nostama kanne on hylättävä.

Oikeudenkäyntikulut

182 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen työjärjestyksen 87 artiklan 2 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut.

183 Koska Qualcomm on hävinnyt asian, se on komission vaatimuksen mukaisesti velvoitettava korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

184 Deutsche Telekom, Daimler ja Daimler Financial Services, jotka ovat ainoastaan yhtyneet komission vaatimuksiin mutta eivät ole vaatineet nimenomaisesti, että Qualcomm on velvoitettava korvaamaan heidän oikeudenkäyntikulunsa, velvoitetaan vastaamaan omista oikeudenkäyntikuluistaan.

185 Saman työjärjestyksen 87 artiklan 4 kohdan ensimmäisen alakohdan mukaan jäsenvaltiot, jotka ovat asiassa väliintulijoina, vastaavat omista oikeudenkäyntikuluistaan. Saksan liittotasavalta vastaa näin ollen omista oikeudenkäyntikuluistaan.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIN (kolmas jaosto)

on ratkaissut asian seuraavasti:

1) Kanne hylätään.

2) Qualcomm Wireless Business Solutions Europe BV vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan, ja se velvoitetaan korvaamaan komission oikeudenkäyntikulut.

3) Saksan liittotasavalta vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan.

4) Deutsche Telekom AG, Daimler AG ja Daimler Financial Services AG vastaavat omista oikeudenkäyntikuluistaan.

Azizi Cremona Frimodt Nielsen

Julistettiin Luxemburgissa 19 päivänä kesäkuuta 2009.

Allekirjoitukset

Sisällys

Asiaa koskevat oikeussäännöt . . . . . II - 2035

Tosiseikat . . . . . II - 2036

Asian käsittelyn vaiheet . . . . . II - 2042

Asianosaisten vaatimukset . . . . . II - 2043

Oikeudellinen arviointi . . . . . II - 2044

I Tutkittavaksi ottaminen . . . . . II - 2044

A Asianosaisten ja väliintulijoiden lausumat . . . . . II - 2044

1. Komission ja Saksan liittotasavallan lausumat . . . . . II - 2044

a) Riidanalaisen päätöksen tiedoksiantaminen . . . . . II - 2044

b) Tiedonsaanti . . . . . II - 2046

2. Qualcommin lausumat . . . . . II - 2047

B Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta . . . . . II - 2048

1. Alustavat toteamukset . . . . . II - 2048

2. Riidanalaisen päätöksen julkaiseminen tai tiedoksiantaminen . . . . . II - 2048

3. Tiedonsaanti riidanalaisesta päätöksestä . . . . . II - 2051

4. Johtopäätös . . . . . II - 2052

II Asiakysymys . . . . . II - 2053

A Johdanto . . . . . II - 2053

B Ensimmäinen kanneperuste, joka koskee ilmeistä arviointivirhettä, tosiseikkojen virheellistä toteamista ja ristiriitaista päättelyä annettujen sitoumusten soveltuvuudesta kyseisten markkinoiden kilpailuoikeudellisten ongelmien ratkaisemiseksi . . . . . II - 2053

1. Asianosaisten lausumat . . . . . II - 2053

a) Qualcommin lausumat . . . . . II - 2053

– Johdanto . . . . . II - 2053

– GPS-liitäntää koskeva sitoumus . . . . . II - 2055

– Tienkäyttömaksujen perintämoduulia koskeva sitoumus . . . . . II - 2057

– Komission oikeudenkäyntimenettelyn aikana esittämien väitteiden perusteettomuus . . . . . II - 2059

b) Komission ja Saksan liittotasavallan lausumat . . . . . II - 2062

2. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta . . . . . II - 2064

a) Johdanto . . . . . II - 2064

b) Periaatteelliset näkökohdat . . . . . II - 2064

c) Komission arviointi yrityskeskittymästä ja sitoumuksista . . . . . II - 2067

d) Sitoumusten arviointiperuste . . . . . II - 2071

e) Tienkäyttömaksujen perintämoduulia koskeva sitoumus ja GPS-liitäntää koskeva sitoumus . . . II - 2074

Johdanto . . . II - 2074

Tienkäyttömaksujen perintämoduulia koskeva sitoumus . . . II - 2075

– Johdanto . . . II - 2075

– Toll Collectin Onboard-yksikön maksuttomuuteen perustuva etu . . II - 2076

– Lisäkulut . . . II - 2079

– Kuorma-autonvalmistajien suorittama tienkäyttömaksutoiminnon sisältävien telemaattisten päätelaitteiden valmistus . . . II - 2080

– Johtopäätös . . . II - 2082

GPS-liitäntää koskeva sitoumus . . . II - 2082

C Harkintavallan väärinkäyttöä koskeva toinen kanneperuste . . . II - 2085

1. Asianosaisten lausumat . . . II - 2085

2. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta . . . II - 2086

D Perustelujen puuttumista koskeva kolmas kanneperuste . . . II - 2088

1. Asianosaisten lausumat . . . II - 2088

2. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta . . . II - 2090

Oikeudenkäyntikulut . . . II - 2092