Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe C

C/2024/2860

23.4.2024

Zusammenfassung des Beschlusses der Kommission

vom 25. Mai 2023

zur Feststellung der Vereinbarkeit eines Zusammenschlusses mit dem Binnenmarkt und dem Funktionieren des EWR-Abkommens

(Sache M.10807 – Viasat / Inmarsat)

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2023) 3528)

(Nur der englische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(C/2024/2860)

Am 25. Mai 2023 hat die Kommission nach der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates vom 20. Januar 2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen ([1])*, insbesondere nach Artikel 8 Absatz 1, einen Beschluss über einen Unternehmenszusammenschluss erlassen. Eine nichtvertrauliche Fassung des vollständigen Wortlauts dieses Beschlusses kann in englischer Sprache auf der Website der Generaldirektion Wettbewerb unter folgender Adresse eingesehen werden: https://competition-cases.ec.europa.eu/search*

1. EINFÜHRUNG

(1) Mit dem beigefügten Beschluss wird die Übernahme von Inmarsat Group Holdings Limited (**„Inmarsat“,** Vereinigtes Königreich) durch Viasat, Inc. (**„Viasat“** oder der **„Anmelder“,** USA) nach Artikel 2 Absatz 2 und Artikel 8 Absatz 1 der Fusionskontrollverordnung sowie nach Artikel 57 des EWR-Abkommens für mit dem Binnenmarkt und dem Funktionieren des EWR-Abkommens vereinbar erklärt. Viasat und Inmarsat werden zusammen als die **„Beteiligten“** bezeichnet.

2. VERFAHREN

(2) Am 17. Juni 2022 ging bei der Europäischen Kommission (im Folgenden **„Kommission“**) ein Verweisungsantrag der spanischen Wettbewerbsbehörde nach Artikel 22 Absatz 1 der Fusionskontrollverordnung in Bezug auf den geplanten Zusammenschluss ein, durch den Viasat im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe b der Fusionskontrollverordnung die alleinige Kontrolle über die Gesamtheit von Inmarsat zu übernehmen beabsichtigt (im Folgenden auch das **„Vorhaben“**) ([2]).

(3) Die nationalen Wettbewerbsbehörden Belgiens, Bulgariens, Dänemarks, Finnlands, Frankreichs, Irlands, Italiens, der Niederlande, Rumäniens, Schwedens, Zyperns und Norwegens (zusammen mit Spanien die **„verweisenden Staaten“**) schlossen sich dem Antrag der nationalen Wettbewerbsbehörde Spaniens an.

(4) Am 26. Juli 2022 erließ die Kommission Beschlüsse, mit denen sie die Verweisungsanträge annahm und nach Artikel 22 Absatz 3 der Fusionskontrollverordnung beschloss, die Prüfung des Vorhabens zu übernehmen (im Folgenden **„Beschlüsse nach Artikel 22“**).

(5) Am 9. Januar 2023 ging bei der Kommission die Anmeldung des Vorhabens nach Artikel 4 der Fusionskontrollverordnung ein.

(6) Im Rahmen des Vorprüfverfahrens (Phase I) gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass das Vorhaben Anlass zu ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt gab, und erließ am 13. Februar 2023 einen Beschluss zur Einleitung eines Verfahrens nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c der Fusionskontrollverordnung (im Folgenden **„Beschluss nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c“**).

([1]) ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1.
([2]) Veröffentlicht im *Amtsblatt der Europäischen Union* C 14 vom 16.1.2023, S. 7.

(7) Am 14. und 20. Februar 2023 übermittelte die Kommission dem Anmelder eine Reihe wichtiger Unterlagen.

(8) Am 27. Februar 2023 reichte der Anmelder seine schriftliche Stellungnahme zu dem Beschluss nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c ein (im Folgenden **„Stellungnahme nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c“**).

(9) Am 7. März und 20. April 2023 fanden Sachstandstreffen zwischen dem Anmelder und der Kommission statt.

(10) Der Beschlussentwurf wurde am 15. Mai 2023 auf einer Sitzung des Beratenden Ausschusses für die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen mit den Mitgliedstaaten besprochen; der Ausschuss gab eine befürwortende Stellungnahme ab. Der Anhörungsbeauftragte gab in seinem am 3. Mai 2023 vorgelegten Bericht eine befürwortende Stellungnahme zu dem Verfahren ab.

3. **BETEILIGTE**

(11) Viasat ist ein (an der NASDAQ notiertes) US-amerikanisches Unternehmen mit Sitz in Carlsbad, Kalifornien, und bietet satellitengestützte Zweiwegkommunikationsdienste an. Viasat ist Eigentümer und Betreiber von vier geostationären Satelliten („geostationary earth orbit satellites“, im Folgenden „GEOs“). Ferner least Viasat Kapazität auf Satelliten von Dritten. Viasat hat drei Hauptgeschäftsbereiche: Satellitendienste, kommerzielle Netze und Systeme für die Regierung.

(12) **Inmarsat** ist ein britisches privates Unternehmen mit Sitz in London, das weltweit satellitengestützte Zweiwegkommunikationsdienste anbietet. Inmarsat ist über seine 15 GEOs Eigentümer und Betreiber dreier eigener Satellitennetze. Das Geschäft von Inmarsat ist in vier Kundensegmente unterteilt: Luftfahrt, Seefahrt, Unternehmen und Regierung.

(13) Im Rahmen des geplanten Zusammenschlusses beabsichtigt Viasat, mittels eines Anteilsverkaufs- und -kaufvertrags (SPA) vom 8. November 2021 die alleinige Kontrolle über Connect Topco Limited (**„Connect Topco“**), die oberste Muttergesellschaft von Inmarsat, zu erwerben. Nach Durchführung des Vorhabens wird Viasat 100 % der Anteile und Stimmrechte an Connect Topco halten, das seinerseits (mittelbar) 100 % der Anteile an Inmarsat halten wird. Viasat wird somit die alleinige Kontrolle über Inmarsat erwerben. Bei dem Vorhaben handelt es sich um einen Zusammenschluss im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe b der Fusionskontrollverordnung.

4. **ZUSTÄNDIGKEIT DER KOMMISSION**

(14) Das Vorhaben hat keine unionsweite Bedeutung im Sinne des Artikels 1 der Fusionskontrollverordnung, weil der Umsatz der Beteiligten die in Artikel 1 Absatz 2 bzw. Artikel 1 Absatz 3 der Fusionskontrollverordnung festgelegten Schwellenwerte nicht erreicht.

(15) Am 26. Juli 2022 erließ die Kommission die Beschlüsse nach Artikel 22 und übernahm damit die Zuständigkeit für die Prüfung der Auswirkungen des Vorhabens.

5. **SACHLICH RELEVANTE MÄRKTE**

(16) Folgende Geschäftstätigkeiten der Beteiligten sind für die Prüfung des Vorhabens relevant: i) Viasat und Inmarsat sind beide als Anbieter von Satellitenkapazität tätig, ii) Viasat und Inmarsat stellen beide Breitband-Verbindungsdienste für WLAN an Bord für Commercial-Aviation-Kunden bereit, und iii) Viasat und Inmarsat stellen auch beide Verbindungsdienste für WLAN an Bord für Business-Aviation-Kunden bereit.

(17) Für die Zwecke der Prüfung des Vorhabens ist die Kommission der Auffassung, dass folgende Märkte sachlich relevant sein dürften:

i. Bereitstellung von Breitband-Satellitenkapazität,

ii. Bereitstellung von Breitband-Verbindungsdiensten für WLAN an Bord für Commercial-Aviation-Kunden und

iii. Bereitstellung von Verbindungsdiensten für WLAN an Bord für Business-Aviation-Kunden.

(18) Die Marktuntersuchung ergab nicht eindeutig, ob die sachlich relevanten Märkte weiter segmentiert ([3]) oder sogar als Teil eines größeren Marktes ([4]) betrachtet werden sollten als die oben genannten Märkte. Die genaue Abgrenzung des sachlich relevanten Marktes konnte jedoch letztlich offengelassen werden, da der Zusammenschluss den wirksamen Wettbewerb bei keiner plausiblen Marktabgrenzung erheblich behindern würde.

6. **RÄUMLICH RELEVANTE MÄRKTE**

(19) Im Rahmen der Prüfung ist die Kommission zu dem Schluss gelangt, dass es sich bei dem Markt für die Bereitstellung von Satellitenkapazität (einschließlich potenzieller Marktsegmente wie der Bereitstellung von Breitband-Satellitenkapazität) und bei dem Markt für die Bereitstellung von Verbindungsdiensten für WLAN an Bord für Business-Aviation-Kunden (einschließlich des potenziellen Segments für große Geschäftsflugzeuge) um weltweite Märkte handelt.

(20) In Bezug auf den Markt für die Bereitstellung von Breitband-Verbindungsdiensten für WLAN an Bord für Commercial-Aviation-Kunden vertrat die Kommission die Auffassung, dass er weltweite Ausdehnung haben dürfte. Bei der Prüfung des Zusammenschlusses konnte die Frage, ob es sich bei dem Markt zumindest um einen EWR-weiten oder einen weltweiten Markt handelt, jedoch offengelassen werden, da der Zusammenschluss den wirksamen Wettbewerb bei keiner plausiblen Marktdefinition erheblich behindern würde.

7. **WETTBEWERBSRECHTLICHE BEURTEILUNG**

(21) In den nachstehenden Abschnitten dieser Zusammenfassung werden die wichtigsten Schlussfolgerungen der Kommission zusammengefasst.

7.1. **Keine erhebliche Behinderung des wirksamen Wettbewerbs durch horizontale nichtkoordinierte Effekte auf dem Markt für die Bereitstellung von Breitband-Satellitenkapazität**

(22) Die Kommission gelangt in dem Beschluss zu dem Ergebnis, dass es unwahrscheinlich ist, dass das Vorhaben den wirksamen Wettbewerb auf dem weltweiten Markt für die Bereitstellung von Breitband-Satellitenkapazität (einschließlich potenzieller Segmente dieses Marktes, sowie auf dem weiter gefassten Markt für die Bereitstellung von Satellitenkapazität) durch horizontale nichtkoordinierte Effekte erheblich behindern wird. Sie sieht dafür insbesondere folgende Gründe:

(23) Erstens bleibt der gemeinsame Anteil der Beteiligten am Kapazitätsmarkt gering und erhöht sich durch den Zusammenschluss fürs Erste nur begrenzt (Viasat und Inmarsat hielten im Jahr 2022 einen Anteil von [10-20] % bzw. [0-5] %). Beide Unternehmen leasen nur einen geringen Teil (weniger als [20-30] %) ihrer Satellitenkapazität an nachgelagerte Dritte und damit deutlich weniger als die Wettbewerber, sodass diese Zahl die Stellung der Beteiligten auf dem Handelsmarkt wahrscheinlich als zu bedeutend erscheinen lässt.

([3]) Die Kommission hat folgende mögliche Marktsegmente geprüft: 1) Für die Bereitstellung von Breitband-Satellitenkapazität eine Segmentierung i) nach der Branche, in der die Kapazität letztlich genutzt wird, ii) nach geostationärer oder nicht geostationärer Umlaufbahn („non-geostationary orbit", **„NGSO"**)/Satelliten mit niedriger Erdumlaufbahn („low earth orbit", **„LEO"**), iii) nach Satelliten mit hohem Durchsatz („high-throughput satellites", **„HTS"**) und Nicht-HTS-Kapazität (Breitband) sowie iv) nach Ka- und Ku-Band-Satellitenkapazität; 2) für die Bereitstellung von Breitband-Verbindungsdiensten für WLAN an Bord für Commercial-Aviation-Kunden eine Segmentierung i) nach Kurzstrecken- und Langstreckenflügen, ii) nach Ku- und Ka-Band, iii) nach GEO- und LEO-basierten Verbindungsdiensten für WLAN an Bord sowie iv) nach Satellitentechnologie und Bord-Boden-Technologie („air-to-ground", **„ATG"**) oder Hybridtechnologie; 3) für die Bereitstellung von Verbindungsdiensten für WLAN an Bord für Business-Aviation-Kunden eine Segmentierung i) nach Flugzeugtyp und ii) nach Flugzeuggröße.

([4]) In Bezug auf die Bereitstellung von Breitband-Satellitenkapazität hat die Kommission geprüft, ob der Markt Teil eines möglichen weiter gefassten Marktes für die Bereitstellung von Satellitenkapazität (sowohl Breitband als auch Schmalband) sein könnte.

(24) Zweitens dürften die Beteiligten in naher Zukunft trotz der dann höheren Anteile am Kapazitätsmarkt (Viasat und Inmarsat dürften im Jahr 2025 [50-60] % bzw. [5-10] % halten) über keine nennenswerte Marktmacht verfügen. Da es auf dem Markt erhebliche ungenutzte Kapazitäten gibt, könnten Reserven von Wettbewerbern die gesamte von den Beteiligten an ihre Kunden geleaste Kapazität (sowohl heute als auch in naher Zukunft) [...]-fach abdecken. Daher ist die Kapazität der beteiligten Unternehmen nicht von entscheidender Bedeutung und erscheint es unwahrscheinlich, dass das aus dem Zusammenschluss hervorgehende Unternehmen über eine beträchtliche Marktmacht gegenüber seinen derzeitigen oder potenziellen Kunden verfügen würde.

(25) Drittens gäbe es auch nach dem Zusammenschluss noch eine ausreichende Zahl ernstzunehmender Wettbewerber, die eine glaubwürdige Alternative zu dem aus dem Zusammenschluss hervorgehenden Unternehmen darstellen würden. Dazu gehören sowohl bestehende Betreiber von GEO- als auch bestehende Betreiber von LEO-Satellitennetzen, die offenbar in engem Wettbewerb mit den Beteiligten stehen, wie z. B. Echostar Corporation, Eutelsat, SES, Intelsat, Iridium, SpaceX, Telesat (Lightspeed) und OneWeb.

7.2. **Keine erhebliche Behinderung des wirksamen Wettbewerbs durch horizontale nichtkoordinierte Effekte auf dem Markt für die Bereitstellung von Breitband-Verbindungsdiensten für WLAN an Bord für Commercial-Aviation-Kunden**

(26) Auf der Grundlage ihrer eingehenden Prüfung hat die Kommission festgestellt, dass das Vorhaben nicht zu einer Behinderung des wirksamen Wettbewerbs auf dem weltweiten oder dem EWR-weiten Markt für die Bereitstellung von Breitband-Verbindungsdiensten für WLAN an Bord für Commercial-Aviation-Kunden (einschließlich potenzieller Segmente dieses Marktes) durch horizontale nichtkoordinierte Effekte führen würde. Sie sieht dafür insbesondere folgende Gründe:

(27) Erstens würde der gemeinsame Marktanteil des aus dem Zusammenschluss hervorgehenden Unternehmens ([30-40] % bei bereits mit WLAN ausgestatteten Flugzeugen und solchen, bei denen dies vertraglich vorgesehen ist) es ihm nicht ermöglichen, den Wettbewerb auf diesem Markt erheblich zu beeinträchtigen, denn obwohl sein Marktanteil höher wäre als bei den Wettbewerbern, würden doch einige Wettbewerber mit erheblichem Marktanteil verbleiben, so z. B. Intelsat mit [20-30] %, gefolgt von Panasonic mit [20-30] %.

(28) Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass Marktanteile bei einem neu entstehenden Markt wie dem für die Bereitstellung von Breitband-Verbindungsdiensten für WLAN an Bord für Commercial-Aviation-Kunden offenbar nur begrenzt aussagekräftig sind; dies gelte besonders im EWR, in dem die Durchdringungsrate von Verbindungsdiensten für WLAN an Bord relativ gering ist. Grund hierfür ist, dass sich die wichtigsten Wettbewerbsparameter durch die sich wandelnden Bedürfnisse der Fluggäste und immer bessere Konkurrenzangebote ständig verändern. Die Marktuntersuchung hat nach Auffassung der Kommission gezeigt, dass die Nachfrage der Fluggesellschaften stark differenziert ist, und die beteiligten Unternehmen verfügen für bestimmte wichtige Wettbewerbsparameter über keine besonderen Wettbewerbsvorteile, durch die sie sich von den Wettbewerbern absetzen würden.

(29) In Bezug auf die potenziellen Wettbewerbsvorteile vertikaler Integration, des Ka-Band-Angebots und einer breiten Palette von Zertifizierungen der Beteiligten ergab die Marktuntersuchung während des Hauptprüfverfahrens (Phase II) Folgendes:

i. Vertikale Integration ist nicht erforderlich, um wirksam am Wettbewerb auf dem Markt teilnehmen zu können, vor allem angesichts des Überangebots an Satellitenkapazität, das sowohl jetzt als auch in den kommenden Jahren besteht und auf verschiedene Anwendungsfälle/Branchensegmente zugeschnitten werden kann. Anbieter von Verbindungsdiensten für WLAN an Bord können ferner durch geleaste Kapazität erfolgreich am Wettbewerb teilnehmen und bei Ausschreibungen den Zuschlag erhalten, und mehrere Anbieter, so auch (die vertikal integrierten Unternehmen) Viasat und Intelsat, haben ihre Geschäftstätigkeit erfolgreich auf geleaster Kapazität aufgebaut.

ii. Es ist nicht notwendig, Verbindungsdienste für WLAN an Bord über das Ka-Band anzubieten, um wirksam am Wettbewerb auf dem Markt teilnehmen zu können. Das Ka-Band bietet keinen eindeutigen technischen oder leistungsbezogenen Vorteil gegenüber dem Ku-Band. Die beiden Frequenzen haben aus Sicht der Fluggesellschaften unterschiedliche Vor- und Nachteile, bieten für die Fluggäste jedoch eine vergleichbare Leistung.

iii. Eine breite Palette von Zertifizierungen ist für die wirksame Teilnahme am Wettbewerb auf dem Markt nicht erforderlich. Zwar schätzen viele Fluggesellschaften eine zum Zeitpunkt der Ausschreibung bereits vorhandene Zertifizierung, doch sind Zertifizierungen für serienmäßige Ausrüstung und Nachrüstung keine Voraussetzung für die Abgabe eines Gebots oder den Erhalt des Zuschlags für Verbindungsdienste für WLAN an Bord, sofern der Bieter sich dazu verpflichtet, die Zertifizierungen zu erlangen, oder einen verbindlichen Zeitplan für den Erhalt der Zertifizierungen vorlegt.

(30) Zweitens gibt es auch nach dem Zusammenschluss eine ausreichende Zahl glaubwürdiger Wettbewerber. Die Kommission stellt fest, dass die wichtigsten Kunden der Beteiligten im EWR große gewerbliche Fluggesellschaften sind, die mehrheitlich einen Multi-Sourcing-Ansatz verfolgen. Aus der Marktuntersuchung schloss die Kommission für die Zwecke der Beurteilung des Zusammenschlusses, dass Intelsat, Panasonic und Anuvu auch nach dem Zusammenschluss eine glaubwürdige Alternative zu dem aus dem Zusammenschluss hervorgehenden Unternehmen darstellen werden. Darüber hinaus hat SpaceX damit begonnen, Gebote für Verträge für Verbindungsdienste für WLAN an Bord abzugeben: Das Unternehmen hat seit seinem Markteintritt im Jahr 2022 bereits von sechs gewerblichen Fluggesellschaften Verträge für Verbindungsdienste für WLAN an Bord erhalten. Auch wenn noch nicht sicher ist, wann SpaceX diese Verträge vollständig erfüllt und in welchem Umfang das Unternehmen bei diesen Leistungen weiter expandiert, wird SpaceX bei Ausschreibungen für Verbindungsdienste für WLAN an Bord zumindest Wettbewerbsdruck auf das aus dem Zusammenschluss hervorgehende Unternehmen ausüben oder sich gar in den kommenden drei Jahren zu einer glaubwürdigen Alternative zu dem Unternehmen entwickeln.

(31) Drittens ist der Markt im Entstehen begriffen und gibt es eine Reihe potenzieller neuer Marktteilnehmer. Vor allem in Europa bestehen für derzeitige Wettbewerber und neue Marktteilnehmer erhebliche Möglichkeiten für die Bereitstellung weiterer Verbindungsdienste für WLAN an Bord für Fluggesellschaften mit Sitz in Europa, insbesondere für Kurzstreckenflüge (innereuropäische Flüge). Die Durchdringungsrate liegt bei Kurzstreckenflugzeugen in Europa bei 24,4 % gegenüber 72,9 % in den USA. Fast alle Fluggesellschaften, die auf die Marktuntersuchung der Kommission geantwortet haben, erwarten, dass die Nachfrage nach Verbindungsdiensten für WLAN an Bord in den kommenden drei Jahren steigen wird. Sowohl LEO- als auch GEO-Betreiber investieren, um ihre Kapazität auf verschiedene Weise auszubauen, z. B. durch die Inbetriebnahme neuer Satelliten oder durch Partnerschaften mit Satellitendienstanbietern, die Verbindungsdienste für WLAN an Bord anbieten (einschließlich der Bereitstellung hybrider GEO-/LEO-Lösungen). Eine Reihe potenzieller neuer Marktteilnehmer hat öffentlich die Absicht bekundet, in den Markt einzutreten. Die Kommission hält es entsprechend für wahrscheinlich, dass es in den nächsten drei Jahren zu neuen Markteintritten oder zumindest zu Partnerschaften mit potenziellen neuen Marktteilnehmern kommen wird.

7.3. **Keine erhebliche Behinderung des wirksamen Wettbewerbs durch horizontale nichtkoordinierte Effekte auf dem Markt für die Bereitstellung von Verbindungsdiensten für WLAN an Bord für Business-Aviation-Kunden**

(32) Die Kommission gelangt in dem Beschluss zu dem Ergebnis, dass es unwahrscheinlich ist, dass das Vorhaben den wirksamen Wettbewerb auf dem weltweiten Markt für die Bereitstellung von Breitband-Verbindungsdiensten für WLAN an Bord für Business-Aviation-Kunden (einschließlich des potenziellen Segments für große Geschäftsflugzeuge) durch horizontale nichtkoordinierte Effekte erheblich behindern wird. Sie sieht dafür insbesondere folgende Gründe:

(33) Erstens ist der gemeinsame Marktanteil des aus dem Zusammenschluss hervorgehenden Unternehmens gering. Es verbleiben eine Reihe von Wettbewerbern mit höheren Marktanteilen. Den größten Marktanteil würde Iridium Communications halten mit [40-50] %, gefolgt von Gogo Business Aviation mit [30-40] %. Auf dem weltweiten Markt für die Bereitstellung von Breitband-Verbindungsdiensten für WLAN an Bord für große Geschäftsflugzeuge würde der Marktanteil des aus dem Zusammenschluss hervorgehenden Unternehmens mit [30-40] % ebenfalls niedrig bleiben. Das aus dem Zusammenschluss hervorgehende Unternehmen wäre weiterhin kleiner als Gogo, dessen Marktanteil bei [60-70] % liegt.

(34) Zweitens gäbe es auch nach dem Zusammenschluss noch eine ausreichende Zahl ernstzunehmender Wettbewerber, die eine glaubwürdige Alternative zu dem aus dem Zusammenschluss hervorgehenden Unternehmen darstellen. Die Marktuntersuchung bestätigte, dass Wettbewerber wie Iridium Communications, Gogo, SES (Luxstream), IDAIR, Intelsat (FlexExec), Smart Sky und SpaceX in engem Wettbewerb mit den Beteiligten stehen.

(35) Drittens gelten die derzeit für Verbindungsdienste für WLAN an Bord für Commercial-Aviation-Kunden disruptiven Marktbedingungen auch für Verbindungsdienste für WLAN an Bord für Business-Aviation-Kunden, u. a. in Bezug auf die Wettbewerbsvorteile der neu in den Markt eintretenden NGSOs/LEOs, z. B. die geringere Latenzzeit, die größere Netzdichte und -resilienz, die fast weltweite Reichweite und die geringeren Kosten. Darüber hinaus ist der Markt sehr dynamisch und wird sich in Zukunft noch erheblich verändern. Ferner dürfte die Gesamtzahl der vernetzten großen Geschäftsflugzeuge von weniger als 4 500 zum Jahresende 2021 auf über 12 000 im Jahr 2031 zunehmen. Die Kommission hält es entsprechend für wahrscheinlich, dass es in den nächsten drei Jahren zu neuen Markteintritten oder zumindest zu Partnerschaften mit potenziellen neuen Marktteilnehmern kommen wird.

7.4. **Schlussfolgerung**

(36) In dem Beschluss wird daher der Schluss gezogen, dass der angemeldete Zusammenschluss keine ernsthaften Bedenken hinsichtlich seiner Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt aufwirft.

8. **SCHLUSSFOLGERUNG**

(37) In dem beigefügten Beschluss wird der Schluss gezogen, dass das Vorhaben den wirksamen Wettbewerb weder im gesamten Binnenmarkt noch in einem wesentlichen Teil desselben erheblich behindern würde.

(38) Folglich wird vorgeschlagen, den Zusammenschluss nach Artikel 2 Absatz 2 und Artikel 8 Absatz 1 der Fusionskontrollverordnung sowie nach Artikel 57 des EWR-Abkommens für mit dem Binnenmarkt vereinbar zu erklären.