C/2024/2860

23.4.2024

Συνοψη της αποφασης της Επιτροπης

της 25ης Μαΐου 2023

με την οποία μια πράξη συγκέντρωσης κηρύσσεται συμβατή με την εσωτερική αγορά και τη λειτουργία της συμφωνίας για τον ΕΟΧ

(Υπόθεση M.10807 – Viasat / Inmarsat)

(κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2023) 3528)

(Το κείμενο στην αγγλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(C/2024/2860)

Στις 25 Μαΐου 2023 η Επιτροπή εξέδωσε απόφαση σε υπόθεση συγκέντρωσης σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου, της 20ής Ιανουαρίου 2004, για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων [1]**, και ιδίως το άρθρο 8 παράγραφος 1 του κανονισμού. Μη εμπιστευτική εκδοχή του πλήρους κειμένου της απόφασης δημοσιεύεται στην αγγλική γλώσσα στον ιστότοπο της Γενικής Διεύθυνσης Ανταγωνισμού, στην ακόλουθη διεύθυνση:** *https://competition-cases.ec.europa.eu/search*.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

(1) Η συνημμένη απόφαση κηρύσσει την εξαγορά της Inmarsat Group Holdings Limited («**Inmarsat**», Ηνωμένο Βασίλειο) από τη Viasat, Inc. («**Viasat**» ή «**κοινοποιούν μέρος**», ΗΠΑ) συμβατή με την εσωτερική αγορά και τη λειτουργία της συμφωνίας για τον ΕΟΧ, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 και το άρθρο 8 παράγραφος 1 του κανονισμού συγκεντρώσεων και το άρθρο 57 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ. Οι Viasat και Inmarsat αναφέρονται στο εξής από κοινού ως «**μέρη**».

2. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(2) Στις 17 Ιουνίου 2022 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (στο εξής: **Επιτροπή**) έλαβε αίτηση παραπομπής από την εθνική αρχή ανταγωνισμού της Ισπανίας, δυνάμει του άρθρου 22 παράγραφος 1 του κανονισμού συγκεντρώσεων, σχετικά με την προτεινόμενη πράξη με την οποία η Viasat θα αποκτήσει τον αποκλειστικό έλεγχο του συνόλου της Inmarsat κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού συγκεντρώσεων (στο εξής: **πράξη**) [2].

(3) Οι εθνικές αρχές ανταγωνισμού του Βελγίου, της Βουλγαρίας, της Γαλλίας, της Δανίας, της Ιρλανδίας, της Ιταλίας, των Κάτω Χωρών, της Κύπρου, της Ρουμανίας, της Σουηδίας, της Φινλανδίας και της Νορβηγίας (από κοινού με την Ισπανία, στο εξής: **παραπέμποντα κράτη**) συντάχθηκαν στη συνέχεια με το αίτημα της εθνικής αρχής ανταγωνισμού της Ισπανίας.

(4) Στις 26 Ιουλίου 2022 η Επιτροπή εξέδωσε αποφάσεις με τις οποίες έκανε δεκτά τα αιτήματα παραπομπής των παραπεμπόντων κρατών και αποφάσισε να εξετάσει την πράξη σύμφωνα με το άρθρο 22 παράγραφος 3 του κανονισμού συγκεντρώσεων (στο εξής: **αποφάσεις του άρθρου 22**).

(5) Στις 9 Ιανουαρίου 2023 η Επιτροπή έλαβε κοινοποίηση της πράξης δυνάμει του άρθρου 4 του κανονισμού συγκεντρώσεων.

(6) Ολοκληρώνοντας την πρώτη φάση της έρευνας, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι υπάρχουν σοβαρές αμφιβολίες ως προς τη συμβατότητα της εν λόγω πράξης με την εσωτερική αγορά και στις 13 Φεβρουαρίου 2023 εξέδωσε απόφαση για την κίνηση διαδικασίας δυνάμει του άρθρου 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του κανονισμού συγκεντρώσεων (στο εξής: **απόφαση του άρθρου 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ)**).

[1] ΕΕ L 24 της 29.1.2004, σ. 1.

[2] Δημοσίευση στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* C 14 της 16.1.2023, σ. 7.

(7) Στις 14 Φεβρουαρίου 2023 και στις 20 Φεβρουαρίου 2023 η Επιτροπή διαβίβασε ορισμένα βασικά έγγραφα στο κοινοποιούν μέρος.

(8) Στις 27 Φεβρουαρίου 2023 το κοινοποιούν μέρος διαβίβασε τις γραπτές παρατηρήσεις του σχετικά με την απόφαση του άρθρου 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ) [στο εξής: **απάντηση στην απόφαση του άρθρου 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ)**].

(9) Στις 7 Μαρτίου και στις 20 Απριλίου 2023 πραγματοποιήθηκαν ενημερωτικές συσκέψεις μεταξύ του κοινοποιούντος μέρους και της Επιτροπής.

(10) Το σχέδιο απόφασης συζητήθηκε με τα κράτη μέλη κατά τη διάρκεια συνεδρίασης της συμβουλευτικής επιτροπής συγκεντρώσεων στις 15 Μαΐου 2023 και διατυπώθηκε θετική γνώμη. Ο σύμβουλος ακροάσεων εξέφρασε θετική γνώμη όσον αφορά τη διαδικασία στην έκθεσή του, η οποία υποβλήθηκε στις 3 Μαΐου 2023.

3. **ΤΑ ΜΕΡΗ**

(11) Η **Viasat** είναι εταιρεία εισηγμένη στο χρηματιστήριο των ΗΠΑ (εισηγμένη στο NASDAQ) με έδρα το Carlsbad της Καλιφόρνιας, η οποία παρέχει αμφίδρομες υπηρεσίες δορυφορικών επικοινωνιών. Η Viasat κατέχει και εκμεταλλεύεται τέσσερις γεωστατικούς δορυφόρους γήινης τροχιάς («**GEO**»). Επιπλέον, η Viasat μισθώνει χωρητικότητα σε δορυφόρους τρίτων. Η Viasat δραστηριοποιείται σε τρεις βασικούς επιχειρηματικούς τομείς: δορυφορικές υπηρεσίες, εμπορικά δίκτυα και κρατικά συστήματα.

(12) Η **Inmarsat** είναι ιδιωτική εταιρεία του Ηνωμένου Βασιλείου, με έδρα το Λονδίνο, η οποία προσφέρει αμφίδρομες υπηρεσίες δορυφορικών επικοινωνιών παγκοσμίως. Η Inmarsat κατέχει και εκμεταλλεύεται τρία ιδιόκτητα δορυφορικά δίκτυα στον στόλο της που αποτελείται από δεκαπέντε GEO. Οι δραστηριότητες της Inmarsat διαρθρώνονται σε τέσσερις κατηγορίες πελατών: αεροπορία, ναυτιλία, επιχειρήσεις και δημόσια διοίκηση.

(13) Η πράξη συνίσταται στην απόκτηση του αποκλειστικού ελέγχου από τη Viasat επί της Connect Topco Limited («**Connect Topco**»), τελικής μητρικής εταιρείας της Inmarsat, βάσει συμφωνίας πώλησης και αγοράς της 8ης Νοεμβρίου 2021. Μετά την ολοκλήρωση της πράξης, η Viasat θα κατέχει το 100 % των μετοχών και των δικαιωμάτων ψήφου της Connect Topco, η οποία θα κατέχει (έμμεσα) το 100 % των μετοχών της Inmarsat. Ως εκ τούτου, η Viasat θα αποκτήσει τον αποκλειστικό έλεγχο της Inmarsat. Συνεπώς, η πράξη συνιστά συγκέντρωση κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού συγκεντρώσεων.

4. **ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**

(14) Η πράξη δεν έχει ενωσιακή διάσταση κατά την έννοια του άρθρου 1 του κανονισμού συγκεντρώσεων, εφόσον ο κύκλος εργασιών των μερών δεν πληροί τα όρια του άρθρου 1 παράγραφος 2 ή του άρθρου 1 παράγραφος 3 του κανονισμού συγκεντρώσεων.

(15) Στις 26 Ιουλίου 2022 η Επιτροπή εξέδωσε τις αποφάσεις του άρθρου 22 και απέκτησε αρμοδιότητα ελέγχου των επιπτώσεων της πράξης.

5. **ΟΙ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ**

(16) Για την αξιολόγηση της πράξης, σχετικές είναι οι ακόλουθες επιχειρηματικές δραστηριότητες των μερών: i) η Viasat και η Inmarsat δραστηριοποιούνται αμφότερες στην παροχή δορυφορικής χωρητικότητας· ii) η Viasat και η Inmarsat δραστηριοποιούνται αμφότερες στην παροχή ευρυζωνικών υπηρεσιών συνδεσιμότητας κατά την πτήση («**IFC**») για πελάτες της εμπορικής αεροπορίας (δηλαδή Wi-Fi κατά την πτήση σε επιβάτες στην καμπίνα)· και iii) η Viasat και η Inmarsat δραστηριοποιούνται αμφότερες στην παροχή υπηρεσιών IFC σε πελάτες της επιχειρηματικής αεροπορίας.

(17) Για την αξιολόγηση της πράξης, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι σχετικές αγορές προϊόντων είναι πιθανώς οι αγορές για:

i. την παροχή ευρυζωνικής δορυφορικής χωρητικότητας·

ii. την παροχή ευρυζωνικών υπηρεσιών IFC σε πελάτες της εμπορικής αεροπορίας· και

iii. την παροχή υπηρεσιών IFC σε πελάτες της επιχειρηματικής αεροπορίας.

(18) Η έρευνα αγοράς δεν κατέληξε σε οριστικό συμπέρασμα σχετικά με το κατά πόσον οι σχετικές αγορές προϊόντων θα πρέπει να τμηματοποιηθούν περαιτέρω ([3]) ή ακόμη και να αποτελέσουν μέρος μιας ευρύτερης αγοράς ([4]) από τις αγορές που αναφέρονται ανωτέρω. Ωστόσο, η ακριβής οριοθέτηση των αγορών προϊόντων θα μπορούσε τελικά να μείνει ανοικτή, δεδομένου ότι η πράξη δεν θα παρακωλύσει σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό βάσει οποιουδήποτε ορισμού των ευλογοφανών αγορών.

6. **ΟΙ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ**

(19) Μετά την έρευνά της, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι αγορές για την παροχή δορυφορικής χωρητικότητας (και τυχόν δυνητικά τμήματά τους, συμπεριλαμβανομένης της παροχής ευρυζωνικής δορυφορικής χωρητικότητας) και για την παροχή υπηρεσιών IFC σε πελάτες της επιχειρηματικής αεροπορίας (και το δυνητικό τμήμα για μεγάλα επιχειρηματικά αεροσκάφη) έχουν παγκόσμιο πεδίο εφαρμογής.

(20) Όσον αφορά την αγορά για την παροχή ευρυζωνικών υπηρεσιών IFC σε πελάτες της εμπορικής αεροπορίας, η Επιτροπή έκρινε ότι η σχετική γεωγραφική αγορά είναι πιθανώς παγκόσμια. Ωστόσο, για τους σκοπούς της αξιολόγησης της πράξης, το ζήτημα του κατά πόσον το πεδίο εφαρμογής της αγοράς καλύπτει τουλάχιστον ολόκληρο τον ΕΟΧ ή είναι παγκόσμιο θα μπορούσε να μείνει ανοικτό, δεδομένου ότι η πράξη δεν θα παρακωλύσει σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό βάσει οποιουδήποτε ορισμού των ευλογοφανών αγορών.

7. **ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ**

(21) Τα ακόλουθα τμήματα του παρόντος σημειώματος συνοψίζουν τα κύρια συμπεράσματα της Επιτροπής.

7.1. **Δεν διαπιστώνεται σημαντική παρακώλυση του αποτελεσματικού ανταγωνισμού λόγω οριζόντιων μη συντονισμένων επιπτώσεων στην αγορά για την παροχή ευρυζωνικής δορυφορικής χωρητικότητας**

(22) Στην απόφαση, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η πράξη είναι απίθανο να οδηγήσει σε σημαντική παρακώλυση του αποτελεσματικού ανταγωνισμού λόγω οριζόντιων μη συντονισμένων επιπτώσεων στην παγκόσμια αγορά για την παροχή ευρυζωνικής δορυφορικής χωρητικότητας (και σε δυνητικά τμήματά της, καθώς και στην ευρύτερη αγορά για την παροχή δορυφορικής χωρητικότητας), ιδίως επειδή:

(23) *Πρώτον*, τα συνδυασμένα μερίδια αγοράς χωρητικότητας των μερών παραμένουν μέτρια και η αύξηση παραμένει περιορισμένη σήμερα (με τη Viasat και την Inmarsat να κατέχουν μερίδιο [10-20] % και [0-5] % αντίστοιχα το 2022). Και τα δύο μέρη εκμισθώνουν μόνο ένα μικρό ποσοστό (λιγότερο από [20-30] %) της δορυφορικής τους χωρητικότητας σε τρίτα μέρη κατάντη, το οποίο είναι σημαντικά μικρότερο από εκείνο των ανταγωνιστών, και, ως εκ τούτου, ο αριθμός αυτός ενδέχεται να υπερτιμά τη θέση των μερών στην εμπορική αγορά.

([3]) Οι πιθανές τμηματοποιήσεις της αγοράς που αξιολογήθηκαν από την Επιτροπή είναι οι εξής: 1) για την παροχή ευρυζωνικής δορυφορικής χωρητικότητας, η πιθανή τμηματοποίηση i) ανά τμήμα του κλάδου παραγωγής της κατάντη τελικής χρήσης της χωρητικότητας, ii) μεταξύ δορυφορικής χωρητικότητας GEO και μη γεωστατικής τροχιάς («**NGSO**») / χαμηλής γήινης τροχιάς («**LEO**»), iii) μεταξύ (ευρυζωνικής) χωρητικότητας δορυφόρων υψηλής διεκπεραιωτικότητας («**HTS**») και μη HTS, και iv) μεταξύ δορυφορικής χωρητικότητας της ζώνης Ka και της ζώνης Ku· 2) για την παροχή ευρυζωνικών υπηρεσιών IFC σε πελάτες της εμπορικής αεροπορίας, η πιθανή τμηματοποίηση i) μεταξύ πτήσεων μικρών αποστάσεων και πτήσεων μεγάλων αποστάσεων, ii) μεταξύ των ζωνών Ku και Ka, iii) μεταξύ λύσεων IFC που βασίζονται σε GEO και σε LEO, και iv) μεταξύ δορυφορικής τεχνολογίας και τεχνολογίας αέρος-εδάφους («**ATG**») ή υβριδικής τεχνολογίας· και 3) για την παροχή υπηρεσιών IFC σε πελάτες της επιχειρηματικής αεροπορίας, η πιθανή τμηματοποίηση i) ανά τύπο αεροσκάφους και ii) ανά μέγεθος αεροσκάφους.

([4]) Όσον αφορά την παροχή ευρυζωνικής δορυφορικής χωρητικότητας, η Επιτροπή αξιολόγησε κατά πόσον η αγορά θα μπορούσε να αποτελέσει μέρος μιας πιθανής ευρύτερης αγοράς για την παροχή δορυφορικής χωρητικότητας (συμπεριλαμβανομένων τόσο της ευρείας όσο και της στενής ζώνης).

(24) *Δεύτερον*, τα μέρη δεν είναι πιθανό να έχουν σημαντική ισχύ στην αγορά στο εγγύς μέλλον, παρά τα υψηλότερα μερίδια αγοράς χωρητικότητας στο εγγύς μέλλον (με τη Viasat και την Inmarsat να κατέχουν μερίδιο [50-60] % και [5-10] % αντίστοιχα το 2025). Η αγορά χαρακτηρίζεται από σημαντικό ποσοστό πλεονάζουσας χωρητικότητας, με αποτέλεσμα η πλεονάζουσα χωρητικότητα μεταξύ ανταγωνιστών να μπορεί να καλύπτει το σύνολο της μισθωμένης χωρητικότητας των μερών στους πελάτες της τουλάχιστον κατά [...] φορές (τόσο σήμερα όσο και στο εγγύς μέλλον). Ως εκ τούτου, η χωρητικότητα των μερών δεν είναι καίριας σημασίας και, επομένως, φαίνεται απίθανο η οντότητα που θα προκύψει από τη συγκέντρωση να έχει αξιόλογη ισχύ στην αγορά έναντι των σημερινών πελατών της ή οποιωνδήποτε δυνητικών πελατών.

(25) *Τρίτον*, μετά την πράξη εξακολουθεί να υπάρχει επαρκής αριθμός αξιόπιστων ανταγωνιστών οι οποίοι αποτελούν αξιόπιστη εναλλακτική λύση έναντι της οντότητας που θα προκύψει από τη συγκέντρωση. Στους εν λόγω ανταγωνιστές περιλαμβάνονται οι υφιστάμενοι φορείς εκμετάλλευσης δορυφορικών δικτύων GEO και LEO, οι οποίοι φαίνεται να ανταγωνίζονται στενά τα μέρη, όπως οι Echostar Corporation, Eutelsat, SES, Intelsat, Iridium, SpaceX, Telesat (Lightspeed) και OneWeb.

7.2. **Δεν διαπιστώνεται σημαντική παρακώλυση του αποτελεσματικού ανταγωνισμού λόγω οριζόντιων μη συντονισμένων επιπτώσεων στην αγορά για την παροχή ευρυζωνικών υπηρεσιών IFC σε πελάτες της εμπορικής αεροπορίας**

(26) Με βάση τη διεξοδική έρευνά της, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η πράξη δεν θα παρακωλύσει σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό λόγω οριζόντιων μη συντονισμένων επιπτώσεων στην παγκόσμια αγορά ή στην αγορά του ΕΟΧ για την παροχή ευρυζωνικών υπηρεσιών IFC σε πελάτες της εμπορικής αεροπορίας (και δυνητικά τμήματά της), ιδίως επειδή:

(27) *Πρώτον*, το συνδυασμένο μερίδιο αγοράς της οντότητας που θα προκύψει από τη συγκέντρωση ([30-40] %, όσον αφορά τα δεσμευμένα αεροσκάφη) δεν θα επιτρέψει στην οντότητα που θα προκύψει από τη συγκέντρωση να παρακωλύσει σημαντικά τον ανταγωνισμό στην αγορά αυτή, παρά το γεγονός ότι είναι το υψηλότερο, καθώς μετά την πράξη θα εξακολουθήσουν να υπάρχουν ορισμένοι ανταγωνιστές με σημαντικό μερίδιο στην αγορά, με υψηλότερο αυτό της Intelsat με μερίδιο αγοράς [20-30] % και της Panasonic με μερίδιο αγοράς [20-30] %.

(28) Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα μερίδια αγοράς φαίνεται να έχουν περιορισμένη αποδεικτική αξία σε μια αναδυόμενη αγορά, όπως η αγορά για την παροχή ευρυζωνικών υπηρεσιών IFC σε πελάτες της εμπορικής αεροπορίας, και ιδίως στον ΕΟΧ, όπου το ποσοστό διείσδυσης των υπηρεσιών IFC είναι σχετικά χαμηλό, καθώς οι εξελισσόμενες ανάγκες των επιβατών και οι συνεχώς βελτιούμενες ανταγωνιστικές προσφορές μεταβάλλουν συνεχώς τις βασικές παραμέτρους του ανταγωνισμού. Η Επιτροπή θεωρεί ότι, με βάση τα αποτελέσματα της έρευνας αγοράς, φαίνεται ότι η ζήτηση από τις αεροπορικές εταιρείες διαφοροποιείται σημαντικά και ότι τα μέρη δεν έχουν ιδιαίτερα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα για ένα δεδομένο σύνολο βασικών παραμέτρων του ανταγωνισμού που θα τις διαφοροποιούσαν από τους ανταγωνιστές.

(29) Όσον αφορά τα δυνητικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα των μερών από την κάθετη ολοκλήρωση, την προσφορά της ζώνης Ka και ευρύ φάσμα πιστοποιήσεων, η δεύτερη φάση της έρευνας αγοράς διευκρίνισε ότι:

i. Η κάθετη ολοκλήρωση δεν είναι απαραίτητη για τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό στην αγορά, ιδίως λόγω της πλεονάζουσας παροχής δορυφορικής χωρητικότητας τόσο σήμερα όσο και κατά τα επόμενα έτη, η οποία είναι ανταλλάξιμη σε διαφορετικές περιπτώσεις χρήσης / τμήματα του κλάδου παραγωγής. Επιπλέον, οι πάροχοι IFC μπορούν να συμμετάσχουν επιτυχώς στον ανταγωνισμό και να κερδίσουν διαγωνισμούς με μισθωμένη χωρητικότητα και αρκετοί πάροχοι IFC, μεταξύ των οποίων η Viasat και η Intelsat (που είναι καθετοποιημένες), έχουν οικοδομήσει επιτυχώς τις δραστηριότητές τους βάσει μισθωμένης χωρητικότητας.

ii. Η παροχή υπηρεσιών IFC με χρήση της ζώνης Ka δεν είναι απαραίτητη για τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό στην αγορά. Δεν υπάρχει σαφές τεχνικό πλεονέκτημα ή πλεονέκτημα ως προς τις επιδόσεις της ζώνης Ka έναντι της ζώνης Ku. Και οι δύο συχνότητες έχουν διαφορετικά οφέλη και μειονεκτήματα από τη σκοπιά των αεροπορικών εταιρειών, αλλά προσφέρουν παρόμοιες επιδόσεις από τη σκοπιά των επιβατών.

iii. Η κατοχή ευρέος φάσματος πιστοποιήσεων δεν είναι απαραίτητη για τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό στην αγορά. Παρόλο που πολλές αεροπορικές εταιρείες εκτιμούν την αξία της ύπαρξης πιστοποίησης κατά τον χρόνο του διαγωνισμού, οι πιστοποιήσεις εκ κατασκευής και μετασκευής δεν αποτελούν προϋπόθεση για την υποβολή προσφορών ή την ανάθεση συμβάσεων IFC, εφόσον ο προσφέρων δεσμεύεται ή υποβάλλει αυστηρό χρονοδιάγραμμα για την απόκτησή τους.

(30) *Δεύτερον*, μετά την πράξη εξακολουθεί να υπάρχει επαρκής αριθμός αξιόπιστων ανταγωνιστών. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι κύριοι πελάτες των μερών στον ΕΟΧ είναι μεγάλες εμπορικές αεροπορικές εταιρείες, οι περισσότερες από τις οποίες ακολουθούν προσέγγιση προμήθειας από πολλαπλές πηγές. Με βάση τα αποτελέσματα της έρευνας αγοράς, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα, για τους σκοπούς της αξιολόγησης της πράξης, ότι η Intelsat, η Panasonic και η Anuvu αποτελούν όλες αξιόπιστη εναλλακτική λύση έναντι της οντότητας που θα προκύψει μετά την πράξη συγχώνευσης. Επιπλέον, η SpaceX έχει αρχίσει να υποβάλλει προσφορές για συμβάσεις IFC και, από την είσοδό της στην αγορά το 2022, έχει ήδη κερδίσει εμπορικές συμβάσεις IFC με έξι αεροπορικές εταιρείες. Μολονότι σήμερα δεν είναι βέβαιο πότε η SpaceX θα εκτελέσει πλήρως τις εν λόγω συμβάσεις και αν και σε ποιο βαθμό η SpaceX μπορεί να επεκταθεί περαιτέρω στον εμπορικό χώρο της IFC, η SpaceX, ακόμα και εάν δεν αποτελέσει αξιόπιστη εναλλακτική λύση κατά τα επόμενα τρία έτη έναντι της οντότητας που προκύψει από τη συγκέντρωση, θα περιορίσει τουλάχιστον την οντότητα που θα προκύψει από τη συγκέντρωση στους διαγωνισμούς IFC μετά την πράξη.

(31) *Τρίτον*, η αγορά είναι αναδυόμενη, με ορισμένους δυνητικούς νεοεισερχόμενους φορείς εκμετάλλευσης. Ειδικότερα, η Ευρώπη παρέχει σημαντικές ευκαιρίες για τους σημερινούς ανταγωνιστές και τους νεοεισερχόμενους φορείς εκμετάλλευσης για πρόσθετη χρήση της IFC από τις αεροπορικές εταιρείες που έχουν την έδρα τους στην Ευρώπη, ιδίως για τις (ενδοευρωπαϊκές) πτήσεις μικρών αποστάσεων. Πράγματι, το ποσοστό διείσδυσης των αεροσκαφών μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη είναι 24,4 %, σε σύγκριση με 72,9 % στις ΗΠΑ, και σχεδόν όλες οι αεροπορικές εταιρείες που απάντησαν στην έρευνα αγοράς της Επιτροπής αναμένουν αύξηση της ζήτησης για υπηρεσίες IFC κατά την επόμενη τριετία. Τόσο οι φορείς εκμετάλλευσης LEO όσο και οι φορείς εκμετάλλευσης GEO επενδύουν στην επέκταση των ικανοτήτων τους με διάφορους τρόπους, όπως μέσω εκτόξευσης νέων δορυφόρων ή μέσω συμπράξεων με SSP που δραστηριοποιούνται στην παροχή υπηρεσιών IFC (συμπεριλαμβανομένης της παροχής υβριδικών λύσεων IFC GEO/LEO). Ορισμένοι δυνητικοί νεοεισερχόμενοι φορείς εκμετάλλευσης έχουν ανακοινώσει δημοσίως την πρόθεσή τους να εισέλθουν στην αγορά. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί πιθανό ότι τα επόμενα τρία έτη, ακόμα και αν δεν εισέλθουν στην αγορά νέοι φορείς εκμετάλλευσης, θα πραγματοποιηθούν τουλάχιστον συμπράξεις με δυνητικούς νεοεισερχόμενους φορείς εκμετάλλευσης.

7.3. **Δεν διαπιστώνεται σημαντική παρακώλυση του αποτελεσματικού ανταγωνισμού λόγω οριζόντιων μη συντονισμένων επιπτώσεων στην αγορά για την παροχή υπηρεσιών IFC σε πελάτες της επιχειρηματικής αεροπορίας**

(32) Στην απόφαση, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η πράξη είναι απίθανο να οδηγήσει σε σημαντική παρακώλυση του αποτελεσματικού ανταγωνισμού λόγω οριζόντιων μη συντονισμένων επιπτώσεων στην παγκόσμια αγορά για την παροχή ευρυζωνικών υπηρεσιών IFC σε πελάτες της επιχειρηματικής αεροπορίας (και στο δυνητικό τμήμα για μεγάλα επιχειρηματικά αεροσκάφη), ιδίως επειδή:

(33) *Πρώτον*, το συνδυασμένο μερίδιο της οντότητας που θα προκύψει από τη συγκέντρωση είναι μέτριο. Ορισμένοι ανταγωνιστές εξακολουθούν να κατέχουν υψηλότερα μερίδια αγοράς, εκ των οποίων τα υψηλότερα είναι εκείνο της Iridium Communications με μερίδιο αγοράς [40-50] % και της Gogo Business Aviation με μερίδιο αγοράς [30-40] %. Επιπλέον, στο παγκόσμιο επίπεδο της αγοράς για την παροχή ευρυζωνικών υπηρεσιών IFC σε μεγάλα επιχειρηματικά αεροσκάφη, το μερίδιο της οντότητας που θα προκύψει από τη συγκέντρωση θα παραμείνει επίσης μέτριο με συνδυασμένο μερίδιο αγοράς [30-40] %. Η οντότητα που θα προκύψει από τη συγκέντρωση θα εξακολουθήσει να είναι μικρότερη από την Gogo, με μερίδιο αγοράς [60-70] %.

(34) *Δεύτερον*, μετά την πράξη εξακολουθεί να υπάρχει επαρκής αριθμός αξιόπιστων ανταγωνιστών οι οποίοι αποτελούν αξιόπιστη εναλλακτική λύση έναντι της οντότητας που θα προκύψει από τη συγκέντρωση. Το αποτέλεσμα της έρευνας αγοράς επιβεβαίωσε ότι ανταγωνιστές όπως οι Iridium Communications, Gogo, SES (Luxstream), IDAIR, Intelsat (FlexExec), Smart Sky και SpaceX ανταγωνίζονται στενά τα μέρη.

(35) *Τρίτον*, οι ανατρεπτικές τρέχουσες συνθήκες της αγοράς που προβλέπονται για την IFC στην εμπορική αεροπορία ισχύουν εξίσου για τις υπηρεσίες IFC στην επιχειρηματική αεροπορία, μεταξύ άλλων για τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα των νεοεισερχόμενων NGSO/LEO, όπως ο χαμηλότερος χρόνος αναμονής, η μεγαλύτερη πυκνότητα και ανθεκτικότητα του δικτύου, η σχεδόν παγκόσμια κάλυψη και το χαμηλότερο κόστος. Επιπλέον, η αγορά είναι πολύ δυναμική και θα υποστεί σημαντικές αλλαγές στο μέλλον. Επίσης, ο συνολικός αριθμός των συνδεδεμένων μεγάλων επιχειρηματικών αεροσκαφών αναμένεται να αυξηθεί από λιγότερο από 4 500 στο τέλος του 2021 σε περισσότερα από 12 000 έως το 2031. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί πιθανό ότι τα επόμενα τρία έτη, ακόμα και αν δεν εισέλθουν στην αγορά νέοι φορείς εκμετάλλευσης, θα πραγματοποιηθούν τουλάχιστον εταιρικές σχέσεις με δυνητικούς νεοεισερχόμενους φορείς εκμετάλλευσης.

7.4. **Συμπέρασμα**

(36) Ως εκ τούτου, η απόφαση καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η κοινοποιηθείσα συγκέντρωση δεν εγείρει σοβαρές αμφιβολίες ως προς τη συμβατότητά της με την εσωτερική αγορά.

8. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

(37) Η συνημμένη απόφαση καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η προτεινόμενη συγκέντρωση δεν θα παρακωλύσει σημαντικά τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό στην εσωτερική αγορά ή σε σημαντικό τμήμα της.

(38) Συνεπώς, η απόφαση προτείνει να κηρυχθεί η πράξη συμβατή με την εσωτερική αγορά, σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 και το άρθρο 8 παράγραφος 1 του κανονισμού συγκεντρώσεων και το άρθρο 57 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ.