Zusammenfassung des Beschlusses der Kommission

vom 20. Juli 2016

zur Feststellung der Vereinbarkeit eines Zusammenschlusses mit dem Binnenmarkt und dem EWR-Abkommen

(Sache M.7724 — ASL/Arianespace)

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2016) 4621)

(Nur der englische Text ist verbindlich)

(2017/C 438/09)

Am 20. Juli 2016 erließ die Kommission nach der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates vom 20. Januar 2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen ([1]) und insbesondere deren Artikel 8 Absatz 1 einen Beschluss über einen Unternehmenszusammenschluss. Eine nichtvertrauliche Fassung des vollständigen Wortlauts des Beschlusses kann in der verbindlichen Sprachfassung der Wettbewerbssache auf der Website der Generaldirektion Wettbewerb unter folgender Adresse eingesehen werden: http://ec.europa.eu/comm/competition/index_en.html.

I. DIE BETEILIGTEN UNTERNEHMEN UND DAS VORHABEN

(1) Am 8. Januar 2016 ging bei der Kommission die Anmeldung eines Zusammenschlusses nach Artikel 4 der Fusionskontrollverordnung ein. Danach beabsichtigt ASL, ein gemeinsam von Airbus Group S.E. („Airbus", Niederlande) und Safran S.A. („Safran", Frankreich) kontrolliertes Gemeinschaftsunternehmen, im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe b der Fusionskontrollverordnung durch Erwerb der gesamten derzeit vom Centre National d'Etudes Spatiales (CNES) gehaltenen Beteiligung an Arianespace die alleinige Kontrolle über Arianespace Participation S.A. und Arianespace S.A. (zusammen „Arianespace", Frankreich) zu übernehmen. Airbus und Safran zusammen sowie ASL werden im Folgenden als „beteiligte Unternehmen" bezeichnet.

(2) Arianespace wurde 1980 von der französische Raumfahrtbehörde CNES, ihrem Hauptanteilseigner, und mehreren an dem Ariane-Programm beteiligten Unternehmen der Satellitenindustrie gegründet. Zu diesen Unternehmen gehörten Airbus und Safran sowie elf andere europäische Unternehmen in Vertretung der zehn europäischen Länder, die über ihre Beteiligung an der Europäischen Weltraumorganisation (ESA) die Entwicklung der Ariane-Trägerrakete finanzieren. Diese anfängliche Beteiligungsstruktur ist bisher weitgehend unverändert geblieben. Arianespace führt Starts von Satelliten und anderen Raumfahrzeugen für kommerzielle und institutionelle Kunden vom Raumfahrtzentrum Centre Spatial Guyanais (CSG) in Kourou (Französisch-Guayana) aus durch. Zu diesem Zweck hat die ESA Arianespace das ausschließliche Recht zur Vermarktung der von der ESA finanzierten Trägerraketen Ariane und Vega übertragen. Gemäß Vereinbarungen zwischen Russland, der ESA und Frankreich, verfügt Arianespace ferner über das ausschließliche Recht, vom CSG aus Startdienste für kommerzielle Missionen der russischen Sojus-Trägerrakete anzubieten.

(3) ASL, eine Gesellschaft französischen Rechts, die unter der gemeinsamen Kontrolle von Airbus und Safran (50/50) steht, führt die Tätigkeiten ihrer Muttergesellschaften in den Bereichen zivile und militärische Trägerraketen sowie Satelliten-Untersysteme und -ausrüstungen zusammen. Die Gründung der ASL-Gruppe wurde am 8. Oktober 2014 unter der Nummer M.7353 bei der Kommission angemeldet und am 26. November 2014 unter Auflagen genehmigt.

(4) Airbus ist eine Gesellschaft niederländischen Rechts, die in der Luft- und Raumfahrt sowie der Rüstungsindustrie tätig ist. Derzeit ist das Unternehmen an den Börsen in Frankfurt, Madrid und Paris notiert. Airbus umfasst im Wesentlichen drei Geschäftsbereiche: i) Airbus, das auf die Herstellung von Zivilflugzeugen spezialisiert ist (68,4 % der Gesamteinnahmen des Konzerns im Jahr 2014), ii) Airbus Helicopters (9,8 % der Gesamteinnahmen des Konzerns) und iii) Airbus Defence & Space („Airbus DS"), das über eine breite Produktpalette in den Bereichen Verteidigung, Sicherheit und sichere weltraumgestützte Anwendungen (20,9 % der Gesamteinnahmen des Konzerns) verfügt. Dazu gehören auch Untersysteme für Trägerraketen (über seine spanische Tochtergesellschaft Airbus Defence and Space SAU, im Folgenden „Airbus DS SAU") und Satelliten. Darüber hinaus ist Airbus DS auch als Betreiber von Telekommunikation- und Erdbeobachtungssatelliten tätig.

(5) Safran ist ein in Frankreich niedergelassenes Unternehmen, das an der Pariser Börse notiert und hauptsächlich in drei Geschäftsbereichen tätig ist: i) Luft- und Raumfahrtantriebe (53 % der Gesamteinnahmen des Unternehmens); ii) Flugzeugausrüstung (29 % der Gesamteinnahmen des Unternehmens) sowie iii) Militärtechnik und Sicherheit (18 % der Gesamteinnahmen des Unternehmens).

([1]) ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1.

II. **ZUSAMMENFASSUNG**

(6) Der Zusammenschluss wurde am 8. Januar 2016 bei der Kommission angemeldet.

(7) Da die EU-Kommission zu dem Ergebnis gelangte, dass der geplante Zusammenschluss ernsthafte Zweifel an seiner Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt aufwarf, erließ sie am 26. Februar 2016 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").

(8) Die eingehende Untersuchung bestätigte die zuvor festgestellten wettbewerbsrechtlichen Bedenken hinsichtlich des Austauschs sensibler Informationen zwischen Arianespace und Airbus.

(9) Am 20. Mai 2016 übermittelte das anmeldende Unternehmen der Kommission seine endgültigen Verpflichtungszusagen (im Folgenden „endgültige Verpflichtungen"), die den Zusammenschluss mit dem Binnenmarkt vereinbar machen.

(10) Aus diesem Grund wird vorgeschlagen, einen Genehmigungsbeschluss nach Artikel 8 Absatz 2 der Fusionskontrollverordnung zu erlassen.

III. **BEGRÜNDUNG**

A. DIE SACHLICH RELEVANTEN MÄRKTE

1. **Von Arianespace genutzter Markt für Trägerraketen**

(11) Arianespace bezieht Trägerraketen von seinen Hauptauftragnehmern (ASL für Ariane, ELV für Vega und TsSKB für Sojus). ASL ist der Hauptauftragnehmer für die Ariane-Trägerraketen.

(12) In diesem Zusammenhang geht die Kommission von einem von Arianespace genutzten Markt für Trägerraketen aus, der sich auf die Europäische Union erstreckt.

2. **Markt für Startdienste**

(13) Arianespace erbringt Startdienste für Satelliten und andere Raumfahrzeuge für institutionelle und kommerzielle Kunden. Das Unternehmen fliegt sowohl geostationäre Transferbahnen (GTO) als auch nicht geostationäre Bahnen (Nicht-GTO) an. ASL ist über sein Gemeinschaftsunternehmen Eurockot, das die Rockot-Trägerrakete vermarktet, ebenfalls in geringem Umfang auf dem Markt für Startdienste tätig. Die Rockot-Trägerrakete wird für Raketenstarts für kommerzielle und institutionelle Kunden in nicht geostationäre Bahnen verwendet.

(14) In diesem Zusammenhang ist die Kommission der Auffassung, dass i) GTO-Missionen und ii) Nicht-GTO-Missionen voneinander getrennte Märkte bilden. Jeder dieser Märkte kann weiter unterteilt werden in i) offene Märkte für Startdienste und ii) gebundene Märkte für Startdienste (für zivile oder militärische Missionen). Dies führt zur Unterscheidung folgender sachlich relevanter Märkte: i) offener Markt für GTO-Startdienste, ii) offener Markt für Nicht-GTO-Startdienste, iii) gebundener Markt für GTO-Startdienste und iv) gebundener Markt für Nicht-GTO-Startdienste. Für die Zwecke dieses Beschlusses kann die Frage, ob die Märkte für Nicht-GTO-Startdienste weiter in Startdienste für erdnahe Umlaufbahnen (LEO) und mittlere Umlaufbahnen (MEO) unterteilt werden können, offenbleiben.

(15) In Bezug auf den räumlich relevanten Markt ist die Kommission der Auffassung, dass i) die offenen Märkte für Startdienste (sowohl für GTO- als auch für Nicht-GTO-Startdienste) weltweite Ausdehnung haben; und ii) die gebundenen Märkte für Startdienste (sowohl für GTO- als auch für Nicht-GTO-Startdienste) nationale oder regionale Ausdehnung haben.

3. **Markt für Satelliten**

(16) Airbus stellt kommerzielle, institutionelle und militärische Satelliten sowie Satellitenkonstellationen her.

(17) In diesem Zusammenhang geht die Kommission von folgenden sachlich relevanten Märkten aus: i) Markt für europäische institutionelle Satelliten; ii) Märkte für nationale institutionelle Satelliten innerhalb der EU; iii) Markt für den Export institutioneller Satelliten; iv) Markt für kommerzielle Satelliten und v) Markt für militärische Satelliten. Für die Zwecke dieses Beschlusses kann die Frage, ob der Markt für Satelliten weiter nach der Art der Umlaufbahn (GTO/Nicht-GTO) unterteilt werden sollte, und die Frage, ob für Konstellationen genutzte Satelliten einen gesonderten Markt bilden, offengelassen werden.

(18) Die Kommission vertritt die Auffassung, dass i) der Markt für kommerzielle Satelliten weltweiter Ausdehnung ist; ii) sich der Markt für europäische institutionelle Satelliten je nach öffentlichem Auftraggeber entweder auf Europa oder das jeweilige nationale Territorium erstreckt; iii) der Markt für den Export institutioneller Satelliten weltweiter Ausdehnung ist; und iv) der Markt für militärische Satelliten nationale Ausdehnung hat.

4. **Markt für Nutzlast-Adapter und -Dispenser**

(19) ASL liefert die Nutzlast-Dispenser für die Ariane 5-Rakete (für die Galileo-Konstellation) und die Sojus-Rakete (für die Globalstar-Konstellation). Airbus DS SAU liefert die Nutzlast-Adapter für die Ariane 5-Rakete.

(20) In diesem Zusammenhang vertritt die Kommission die Auffassung, dass i) der Markt für Nutzlast-Adapter und ii) der Markt für Nutzlast-Dispenser getrennte sachlich relevante Märkte bilden. Die genaue räumliche Ausdehnung dieser Märkte wird jedoch offengelassen und wird als EWR-weit oder weltweit angenommen.

5. **Markt für Raumfahrt-Versicherungsdienstleistungen**

(21) Arianespace bietet seinen Kunden über seine hundertprozentige Tochtergesellschaft „S3R" auch Versicherungsdienstleistungen an.

(22) Die Kommission ist der Auffassung, dass die genaue Abgrenzung des sachlich relevanten Marktes für Raumfahrt-Versicherungsdienstleistungen offenbleiben kann. Ebenso wird auch die genaue räumliche Ausdehnung dieses Marktes offengelassen.

6. **Markt für den Betrieb von Satelliten**

(23) Airbus betreibt i) Erdbeobachtungssatelliten (im eigenen Namen und für die europäischen Weltraumorganisationen) über seinen Geschäftsbereich Airbus DS Geo-Information Services (ehemals Spot Image und Infoterra) und ii) militärische Telekommunikationssatelliten (vorwiegend für das britische Verteidigungsministerium) über seinen britische Tochtergesellschaft Paradigm.

(24) Die Kommission ist der Auffassung, dass die genaue Abgrenzung des sachlich relevanten Marktes für den Satellitenbetrieb offenbleiben kann. In Bezug auf die räumliche Ausdehnung ist die Kommission der Auffassung, dass es sich um weltweite Märkte handelt.

B. WETTBEWERBSRECHTLICHE WÜRDIGUNG

(25) Airbus und ASL sind auf Märkten tätig, die vertikal oder anderweitig mit den Tätigkeiten von Arianespace verbunden sind. Insbesondere bestehen Verbindungen zwischen den Tätigkeiten von Arianespace als Anbieter von Startdiensten und denen von: i) ASL als Lieferant der Ariane-Trägerrakete an Arianespace; ii) Airbus DS SAU als Lieferant von Nutzlast-Adaptern; iii) Airbus DS SAU und ASL als Lieferanten von Nutzlast-Dispensern; iv) Airbus als Satellitenhersteller; und v) Airbus als Satellitenbetreiber. Darüber hinaus stellt der Zusammenschluss eine weitere Beziehung her, und zwar zwischen den Tätigkeiten von Arianespace als Versicherungsdienstleister und den Tätigkeiten von Airbus als i) Satellitenhersteller und ii) Satellitenbetreiber.

1. **Beihilferechtliche Würdigung: Beziehung zwischen i) Arianespace als Anbieter von Startdiensten und ii) Airbus als Satellitenhersteller**

Austausch sensibler Informationen

(26) In ihrem Beschluss nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c äußerte die Kommission ernste Bedenken dahingehend, dass der Austausch sensibler Informationen zwischen Arianespace und Airbus andere Satellitenhersteller und andere Anbieter von Startdiensten beeinträchtigen könnte.

(27) Im eingehenden Prüfverfahren ist die Kommission zu dem Schluss gelangt, dass der Zusammenschluss im Hinblick auf die Weitergabe sensibler Informationen von i) Arianespace an Airbus über andere Satellitenhersteller und ii) von Airbus an Arianespace über andere Anbieter von Startdiensten zu einer erheblichen Beeinträchtigung des wirksamen Wettbewerbs führt.

(28) Laut den Ergebnissen der Kommissionsuntersuchung hat Arianespace Zugang zu sensiblen Informationen über Satellitenhersteller, so z. B. zu technischen Informationen über Masse, Zeitplan, Art der Mission, Schwerpunkt, Anforderungen in Bezug auf die Umlaufbahn und über die Satellitenarchitektur sowie zu geschäftlichen Informationen. Die derzeitigen Vertraulichkeitsklauseln (z. B. Geheimhaltungsbestimmungen) in Verträgen zwischen Satellitenherstellern und Arianespace reichen nicht aus, um die Weitergabe sensibler Geschäftsinformationen von Arianespace an Airbus zu verhindern. Daher ist die Kommission zu dem Schluss gelangt, dass Arianespace wahrscheinlich in der Lage wäre, sensible Informationen über andere Satellitenhersteller mit Airbus zu teilen.

(29) Darüber hinaus könnte die Art der Informationen, die Satellitenhersteller an Arianespace übermitteln, zu einem Vorteil von Airbus gegenüber seinen Wettbewerbern führen, wenn Airbus Zugang zu diesen Informationen erhält. Daher hätte Arianespace wahrscheinlich den Anreiz, sensible Informationen über andere Satellitenhersteller mit Airbus zu teilen.

(30) Darüber hinaus würde die Weitergabe sensibler Informationen über andere Satellitenhersteller von Arianespace an Airbus voraussichtlich erhebliche negative Auswirkungen auf den Wettbewerb auf den Satellitenmärkten haben. Denn dies würde i) zu einer Verringerung der Wettbewerbsintensität von Ausschreibungen führen, da Airbus seine Strategie auf der Grundlage der erhaltenen Informationen über seine Wettbewerber anpassen würde, und ii) zu weniger Innovation auf dem Markt führen, da die Wettbewerber weniger Innovationsanreize hätten, wenn Airbus ihre Innovationen und die durch die Innovationen erzielen Gewinne leichter duplizieren könnte.

(31) Die Kommission hat darüber hinaus festgestellt, dass Airbus Zugang zu sensiblen Informationen über Anbieter von Startdiensten hat, so z. B. zu Informationen über die Verfügbarkeit von Zeitnischen für die Starts und über die Preisgestaltung sowie zu Informationen über neue Entwicklungen. Wie bei der Weitergabe von Informationen von Arianespace an Airbus verhindern auch in diesem Fall die Vertraulichkeitsklauseln nicht, dass Informationen mit einer Muttergesellschaft oder einem verbundenen Unternehmen geteilt werden. Daher ist die Kommission zu dem Schluss gelangt, dass Airbus voraussichtlich in der Lage wäre, sensible Informationen über andere Anbieter von Startdiensten mit Arianespace zu teilen.

(32) Die Kommission stellte ferner fest, dass Airbus zwar bereits eine Beteiligung an Arianespace hält, es nach dem Zusammenschluss aber einen noch stärkeren Anreiz hätte, Informationen über andere Anbieter von Startdiensten an Arianespace weiterzugeben.

(33) Letztlich ist die Kommission zu dem Ergebnis gelangt, dass die Weitergabe sensibler Informationen über andere Anbieter von Startdiensten von Airbus an Arianespace voraussichtlich erhebliche negative Auswirkungen auf den Wettbewerb auf den Märkten für Startdienste haben würde. Dies ist darauf zurückzuführen, dass der Zugang von Arianespace zu technischen und geschäftlichen Informationen über andere Anbieter von Startdiensten zu einer Aufhebung etwaiger technischer Vorteile und somit zur Verringerung der Innovations- und Wettbewerbsanreize der Wettbewerber führen würde.

Ausschluss der Airbus-Wettbewerber von den Satellitenmärkten

(34) In dem Beschluss nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c wurden auch ernsthafte Bedenken in Bezug auf die Möglichkeit geäußert, dass Arianespace nach dem Zusammenschluss seine Stellung auf den Märkten für Startdienste nutzen könnte, um den Verkauf von Airbus-Satelliten zu begünstigen; dies würde zu einem Ausschluss der Wettbewerber von Airbus aus den Satellitenmärkten führen.

(35) Die beteiligten Unternehmen könnten zum Beispiel Kunden, die sowohl Satelliten von Airbus kaufen als auch die Startdienste von Arianespace in Anspruch nehmen, Rabatte gewähren, aber die Preise für diese beiden Komponenten bei separatem Kauf erhöhen. Darüber hinaus könnte Arianespace Airbus-Satelliten theoretisch eine Vorzugsbehandlung bei der Zuweisung von Zeitnischen gewähren (d. h. wenn die Kunden zusagen, ihre Satelliten von Airbus zu kaufen) und den nicht von Airbus stammenden Satelliten weniger vorteilhafte Zeitnischen anbieten.

(36) Nach der eingehenden Untersuchung kam die Kommission in Bezug auf Abschottungsstrategien zu dem Schluss, dass die Beziehungen zwischen den Tätigkeiten der beteiligten Unternehmen auf dem weltweiten offenen Markt für GTO-Startdienste und dem weltweiten Markt für kommerzielle Satelliten nicht dazu führen, dass der Zusammenschluss eine erhebliche Beeinträchtigung des wirksamen Wettbewerbs bewirkt.

(37) Erstens gelangte die Kommission zu dem Ergebnis, dass die beteiligten Unternehmen nach dem Zusammenschluss wahrscheinlich nicht in der Lage wären, Wettbewerber von Airbus tatsächlich von dem Satellitenmarkt auszuschließen. Das ist darauf zurückzuführen, dass es i) trotz der derzeitigen Marktführerschaft von Arianespace glaubwürdige Alternativen wie SpaceX und ILS gibt; es ii) auf dem dynamischen und von Wettbewerb geprägten Markt für Startdienste regelmäßig zu neuen Markteintritten kommt und sich die Marktstellung der Unternehmen schnell ändert; iii) die Satellitenbetreiber in der Lage sein können, der Fähigkeit der beteiligten Unternehmen entgegenzuwirken, konkurrierende Satellitenhersteller vom Markt auszuschließen; iv) die Merkmale der Satellitenmärkte den Marktausschluss der mit Airbus konkurrierenden Hersteller kommerzieller Satelliten zumindest auf kurze Sicht verhindern dürften; und v) dass ein wirksamer Ausschluss von Herstellern kommerzieller Satelliten auf lange Sicht hoch spekulativ wäre.

(38) Zweitens hat die von der Kommission durchgeführte Prüfung im Hinblick auf den Anreiz zum Marktausschluss konkurrierender Satellitenhersteller gezeigt, dass trotz bestimmter Elemente, die auf das Vorhandensein gewisser Anreize hindeuten, auch gegenläufige Faktoren zum Tragen kommen, die diesen möglichen Anreizen entgegenwirken. Da die Fähigkeit zur Marktabschottung mit großer Wahrscheinlichkeit nicht gegeben ist, ist die Kommission zu dem Ergebnis gelangt, dass die Frage, ob die beteiligten Unternehmen den Anreiz hätten, Wettbewerber von Airbus vom weltweiten Markt für kommerzielle Satelliten auszuschließen, offenbleiben kann.

(39) Drittens prüfte die Kommission die Auswirkungen einer auf Marktabschottung abzielen Strategie auf den Wettbewerb anhand eines Worst-Case-Szenarios, d. h. dem hypothetischen Ausschluss eines Airbus-Wettbewerbers. Bei diesem Szenario, das nicht das wahrscheinlichste ist, kam die Kommission ebenfalls zu dem Schluss, dass eine derartige Abschottungsstrategie voraussichtlich keine erheblichen negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb hätte. Die Gründe dafür sind, dass i) auch verschiedene andere Akteure im Segment der kommerziellen Satelliten tätig sind, ii) Satellitenhersteller angesichts der vorhandenen freien Kapazitäten leicht expandieren können und iii) Satellitenbetreiber zu einem gewissen Grad eine ausgleichende Nachfragemacht haben.

(40) Darüber hinaus hat die Kommission in Bezug auf die Marktabschottung festgestellt, dass die Beziehungen zwischen den Tätigkeiten der beteiligten Unternehmen auf i) dem weltweiten offenen Markt für Nicht-GTO-Startdienste und ii) dem Markt für den Export institutioneller Satelliten sowie dem hypothetischen weltweiten Markt für Konstellationssatelliten nicht dazu führen, dass der Zusammenschluss eine erhebliche Beeinträchtigung des wirksamen Wettbewerbs bewirkt. Ferner zog die Kommission in Bezug auf die Marktabschottung den Schluss, dass die Beziehungen zwischen den Tätigkeiten der beteiligten Unternehmen auf i) dem europäischen und den (EU-internen) nationalen gebundenen Märkten für GTO- und Nicht-GTO-Startdienste und ii) dem europäischen Markt für institutionelle Satelliten und den nationalen Märkten für militärische/institutionelle Satelliten nicht dazu führen, dass der Zusammenschluss eine erhebliche Beeinträchtigung des wirksamen Wettbewerbs bewirkt.

2. Wettbewerbsrechtliche Würdigung: vertikale Beziehung zwischen i) Arianespace als Anbieter von Startdiensten und ii) ASL als Lieferant der Ariane-Trägerraketen

(41) In ihrem Beschluss nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c äußerte die Kommission ernste Bedenken im Hinblick auf eine mögliche Strategie der Kundenabschottung, in deren Rahmen die beteiligten Unternehmen Raketenstarts mit Ariane-Trägerraketen Vorrang gegenüber Starts mit den von ELV hergestellten und von Arianespace vermarkteten Vega-Trägerraketen einräumen würden.

(42) Nach der eingehenden Untersuchung gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die beteiligten Unternehmen nicht in der Lage wären und keinen Anreiz hätten, eine Strategie der Kundenabschottung zum Nachteil von ELV zu verfolgen, und dass selbst wenn sie eine solche Strategie verfolgen würden, keine erheblichen negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb zu erwarten wären. Insbesondere deuteten die Feststellungen der Kommission darauf hin, dass die Ariane-Plattform nur selten für die gleiche Art von Missionen verwendet werden wird wie die Vega-Plattform und dass selbst die etwaige Verfolgung einer Strategie der Kundenabschottung zulasten von ELV auf den Märkten für Startdienste keine Auswirkungen auf Wettbewerber von Arianespace hätte. Dies ist darauf zurückzuführen, dass ELV dazu verpflichtet ist, seine Trägerraketen ausschließlich an Arianespace zu verkaufen, und alle Wettbewerber von Arianespace ihre eigenen Trägerraketen nutzen.

3. Beihilferechtliche Würdigung: vertikale Beziehung zwischen i) Arianespace als Anbieter von Startdiensten und ii) Airbus DS SAU und ASL als Lieferanten von Dispensern und Nutzlast-Adaptern

(43) In ihrem Beschluss nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c äußerte die Kommission ernste Bedenken hinsichtlich einer möglichen Strategie der Kundenabschottung, in deren Rahmen die beteiligten Unternehmen entscheiden würden, Nutzlast-Dispenser und Nutzlast-Adapter zum Nachteil der bestehenden Nutzlast-Dispenser- und Nutzlast-Adapter-Lieferanten von Arianespace nur von ASL oder von Airbus DS SAU zu beziehen, auch wenn dies nicht die optimale Lösung wäre.

(44) Nach der eingehenden Untersuchung ist die Kommission zu dem Schluss gelangt, dass die beteiligten Unternehmen wahrscheinlich nicht in der Lage wären, Wettbewerbern den Zugang zu den nachgelagerten Märkten für Nutzlast-Dispenser zu verwehren. Die beteiligten Unternehmen wären nur in der Lage, eine Strategie der Kundenabschottung in Bezug auf nicht von der ESA finanzierte Dispenser zu verfolgen, und es wäre ihnen nur in begrenztem Maße möglich, ihre Wettbewerber vom Markt für Nutzlast-Dispenser auszuschließen. Selbst wenn sie eine Strategie der Kundenabschottung im Hinblick auf Nutzlast-Dispenser verfolgen würden, hätte dies wahrscheinlich keine erheblichen negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb auf den Märkten für Startdienste, da der Preis der Nutzlast-Dispenser nur einen kleinen Anteil an den Gesamtkosten der Startdienste ausmacht.

(45) Ebenso zog die Kommission den Schluss, dass die beteiligten Unternehmen wahrscheinlich nicht in der Lage wären, Wettbewerbern den Zugang zu den nachgelagerten Märkten für Nutzlast-Adapter zu verwehren. Grund dafür sind die durch die ESA-Vergabevorschriften bedingten Beschränkungen und die relativ hohen Kosten für die Entwicklung neuer Nutzlast-Adapter. Selbst wenn sie eine Strategie der Kundenabschottung im Hinblick auf Nutzlast-Adapter verfolgen würden, hätte dies wahrscheinlich keine erheblichen negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb auf den Märkten für Startdienste, da der Preis der Nutzlast-Adapter nur einen kleinen Anteil an den Gesamtkosten der Startdienste ausmacht.

4. Beihilferechtliche Würdigung: Beziehung zwischen i) Arianespace als Versicherungsdienstleister und ii-a) Airbus als Satellitenbetreiber sowie ii-b) Airbus als Satellitenhersteller

(46) Die Kommission hat festgestellt, dass die vertikalen Beziehungen zwischen den Tätigkeiten der beteiligten Unternehmen auf den Märkten für Raumfahrt-Versicherungsdienstleistungen und i) den Märkten für den Satellitenbetrieb und ii) den Märkten für Satelliten nicht dazu führen, dass der Zusammenschluss eine erhebliche Beeinträchtigung des wirksamen Wettbewerbs bewirkt, also dass weder die Abschottung von Kunden noch die Abschottung von Einsatzfaktoren zu erwarten ist.

5. **Wettbewerbsrechtliche Würdigung: vertikale Beziehung zwischen i) Arianespace als Anbieter von Startdiensten und ii) Airbus als Satellitenbetreiber**

(47) Die Kommission hat festgestellt, dass die vertikalen Beziehungen zwischen den Tätigkeiten der beteiligten Unternehmen auf den Märkten für Startdienste und den Märkten für den Betrieb von Satelliten nicht dazu führen, dass der Zusammenschluss eine erhebliche Beeinträchtigung des wirksamen Wettbewerbs bewirkt, also dass weder die Abschottung von Kunden noch die Abschottung von Einsatzfaktoren zu erwarten ist.

6. **Schlussfolgerung**

(48) Daher gelangt die Kommission in diesem Beschluss zu dem Ergebnis, dass der Zusammenschluss im Hinblick auf den Austausch sensibler Informationen zwischen Airbus und Arianespace zu einer erheblichen Behinderung des wirksamen Wettbewerbs auf den Märkten für Satelliten und Startdienste führt.

C. VERPFLICHTUNGEN

(49) Um die wettbewerbsrechtlichen Bedenken im Zusammenhang mit dem möglichen Austausch sensibler Informationen zwischen Arianespace und Airbus auszuräumen, haben die beteiligten Unternehmen am 20. Mai 2016 die nachstehend darlegten endgültigen Verpflichtungen unterbreitet.

(50) Die endgültigen Verpflichtungen umfassen Bestimmungen über i) Firewalls und ii) Beschäftigungsbeschränkungen auf Ebene von Airbus, ASL und Arianespace sowie Arbitrage in allen Geheimhaltungsvereinbarungen hinsichtlich der Umsetzung der Verpflichtungen.

(51) Die Firewall-Maßnahmen zwischen ASL/Arianespace einerseits und Airbus andererseits dienen der Vermeidung des Austauschs a) sensibler wettbewerbsrelevanter Informationen über Satellitenhersteller, die mit der Airbus Group im Wettbewerb stehen, b) sensibler wettbewerbsrelevanter Informationen über die Kompatibilität von Trägerraketen und Satelliten, und c) sensibler wettbewerbsrelevanter Informationen über Startdienste anderer Anbieter als Arianespace.

(52) Um die oben genannten Firewall-Bestimmungen noch weiter zu verschärfen, haben die beteiligten Unternehmen als Abhilfemaßnahme vorgeschlagen, zu untersagen, dass Mitarbeiter von Airbus zum Geschäftsführer oder zu Mitgliedern des Vorstands/Aufsichtsrats von Arianespace ernannt werden können. Darüber hinaus unterliegen i) Mitarbeiter von ASL/Arianespace, die Zugang zu sensiblen Informationen über mit der Airbus Group konkurrierende Satelliten-Hersteller sowie zu sensiblen wettbewerbsrelevanten Informationen über die Kompatibilität von Trägerraketen und Satelliten haben, einer Wartezeit von [1-5] Jahren, bis sie zu Airbus DS Satellites wechseln dürfen; und ii) Mitarbeiter von Airbus DS Satellites, die Zugang zu sensiblen Geschäftsinformationen über Startdienste anderer Anbieter als Arianespace verfügen, einer Wartezeit von [1-5] Jahren, bis sie zu ASL/Arianespace wechseln dürfen.

(53) In ihrem Beschluss gelangt die Kommission zu dem Ergebnis, dass die endgültigen Verpflichtungen geeignet sind und ausreichen, um die von der Kommission festgestellte erhebliche Beeinträchtigung des wirksamen Wettbewerbs auf den Märkten für Satelliten und Startdienste im Zusammenhang mit dem Austausch von Informationen zwischen Airbus und Arianespace auszuräumen.

IV. **SCHLUSSFOLGERUNG**

(54) Aus den vorstehend genannten Gründen kommt die Kommission in ihrem Beschluss zu dem Ergebnis, dass der geplante Zusammenschluss in der durch die am 20. Mai 2016 angebotenen Verpflichtungen geänderten Form den wirksamen Wettbewerb weder im Binnenmarkt noch in einem wesentlichen Teil desselben erheblich beeinträchtigen wird.

(55) Folglich sollte der Zusammenschluss nach Artikel 2 Absatz 2 und nach Artikel 8 Absatz 2 der Fusionskontrollverordnung sowie nach Artikel 57 des EWR-Abkommens für mit dem Binnenmarkt und dem EWR-Abkommen vereinbar erklärt werden.