

**EL**

**E(1999) 4057 final**

**ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ  
της 1ης Δεκεμβρίου 1999**

**για την κήρυξη συγκέντρωσης ως συμβιβάσιμης με την κοινή αγορά και με την εφαρμογή της συμφωνίας για τον ΕΟΧ**

**(Υπόθεση αριθ. COMP /M.1601 - AlliedSignal/Honeywell)**

**Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89 του Συμβουλίου**

**(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

**(Το κείμενο στην αγγλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)**

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (ΕΟΧ), και ιδίως το άρθρο 57, παράγραφος 2, στοιχείο α),

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89 του Συμβουλίου της 21ης Δεκεμβρίου 1989 για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων<sup>1</sup>, όπως τροποποιήθηκε τελευταία με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1310/97<sup>2</sup>, και ιδίως το άρθρο 8, παράγραφος 2,

τη συμφωνία μεταξύ των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και της κυβέρνησης των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής σχετικά με την εφαρμογή της νομοθεσίας τους περί ανταγωνισμού<sup>3</sup>, και ιδίως τα άρθρα II και VI,

την απόφαση της Επιτροπής της 30ής Αυγούστου 1999 για την κίνηση διαδικασίας σχετικά με την παρούσα υπόθεση,

τη γνώμη της συμβουλευτικής επιτροπής για τις συγκεντρώσεις<sup>4</sup>,

Εκτιμώντας τα εξής:

- (1) Στις 15 Ιουλίου 1999, η Επιτροπή έλαβε κοινοποίηση σχετικά με προτεινόμενη συγκέντρωση κατ' εφαρμογή του άρθρου 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89 (στο εξής: «ο κανονισμός περί συγκεντρώσεων»). Με αυτήν προτείνεται η πλήρης

<sup>1</sup> ΕΕ L 395, 30.12.1989, σ. 1· διορθωμένη έκδοση, ΕΕ L 257, 21.9.1990, σ. 13.

<sup>2</sup> ΕΕ L 180, 9.7.1997, σ. 1.

<sup>3</sup> ΕΕ L 95, 27.4.1995, σ. 47.

<sup>4</sup> ΕΕ C

συγχώνευση των εταιρειών AlliedSignal (US) Inc. (στο εξής: «AlliedSignal») και Honeywell (US) Inc. (στο εξής: «Honeywell»), κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο α) του κανονισμού περί συγκεντρώσεων.

- (2) Στις 30 Αυγούστου 1999 η Επιτροπή αποφάσισε σύμφωνα με το άρθρο 6, παράγραφος 1, στοιχείο γ) του κανονισμού περί συγκεντρώσεων να κινήσει διαδικασία με αντικείμενο την παρούσα υπόθεση.
- (3) Η προτεινόμενη πράξη δεν εμπίπτει στο πεδίο συνεργασίας με την Εποπτεύουσα Αρχή της ΕΖΕΣ βάσει της συμφωνίας για τον ΕΟΧ.

## **I. ΤΑ ΜΕΡΗ**

- (4) Η AlliedSignal (US) είναι βιομηχανική επιχείρηση και δραστηριοποιείται στους κλάδους της αεροδιαστημικής, της αυτοκινητοβιομηχανίας και των τεχνικών υλικών (πολυμερή, χημικά προϊόντα ειδικών χρήσεων και ηλεκτρονικά είδη).
- (5) Η Honeywell (με έδρα τις ΗΠΑ) είναι εταιρεία με διεθνή δραστηριότητα και παράγει συστήματα ελέγχου. Αναπτύσσει και προμηθεύει προηγμένα τεχνολογικά προϊόντα, συστήματα και υπηρεσίες για κατοικίες και κτίρια, καθώς και για επιχειρήσεις του μεταποιητικού, αεροναυπηγικού και αεροδιαστημικού κλάδου.

## **II. Η ΠΡΑΞΗ**

- (6) Βάσει συμφωνίας που υπεγράφη στις 4 Ιουνίου 1999, η Honeywell θα συγχωνευθεί με την AlliedSignal, αλλά αυτή η τελευταία θα μετονομασθεί σε Honeywell International Inc. Κάθε κοινή μετοχή της Honeywell θα ανταλλαγεί έναντι 1,875 κοινών μετοχών της AlliedSignal. Το διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας που θα προκύψει από τη συγχώνευση θα αποτελείται από εννιά μέλη του τρέχοντος διοικητικού συμβουλίου της AlliedSignal και από έξι μέλη του τρέχοντος διοικητικού συμβουλίου της Honeywell.

## **III. Η ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ**

- (7) Η πράξη στο πλαίσιο της οποίας η Honeywell θα απορροφηθεί από την AlliedSignal αποτελεί πλήρη συγχώνευση κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 1, στοιχείο α) του κανονισμού περί συγκεντρώσεων.

## **IV. ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ**

- (8) Οι επιχειρήσεις που μετέχουν στην πράξη πραγματοποιούν συνολικά από κοινού παγκόσμιο κύκλο εργασιών ο οποίος υπερβαίνει τα 5 δισεκατομμύρια ευρώ<sup>5</sup> (14 100 εκατ. ευρώ η AlliedSignal και 7 500 εκατ. ευρώ η Honeywell). Οι AlliedSignal και Honeywell πραγματοποιούν η καθεμιά σε ολόκληρη την

---

<sup>5</sup> Ο υπολογισμός του κύκλου εργασιών έχει γίνει σύμφωνα με το άρθρο 5, παράγραφος 1 του κανονισμού περί συγκεντρώσεων και με την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τον υπολογισμό του κύκλου εργασιών (EE C 66, 2.3.1998, σ. 25). Όπου τα αριθμητικά δεδομένα περιλαμβάνουν τον κύκλο εργασιών πριν από την 1η Ιανουαρίου 1999, έχουν υπολογισθεί με βάση τις μέσες συναλλαγματικές ισοτιμίες έναντι του ECU και έχουν μετατραπεί σε ευρώ στη βάση του ένα προς ένα.

Κοινότητα κύκλο εργασιών άνω των 250 εκατ. ευρώ ([...]\* εκατ. ευρώ η AlliedSignal και [...] εκατ. ευρώ η Honeywell). Ωστόσο, δεν πραγματοποιούν πάνω από τα δύο τρίτα του συνολικού κοινοτικού κύκλου εργασιών τους σε ένα μόνο κράτος μέλος. Επομένως, η υπό εξέταση πράξη έχει κοινοτικό χαρακτήρα.

## **V. ΣΥΜΒΙΒΑΣΙΜΟ ΜΕ ΤΗΝ ΚΟΙΝΗ ΑΓΟΡΑ**

- (9) Από την υπό εξέταση πράξη θα προκύψει μια εταιρεία που θα δραστηριοποιείται στους εξής κλάδους: της αεροδιαστημικής, της αυτοκινητοβιομηχανίας, των τεχνικών υλικών και των οικιακών και βιομηχανικών συστημάτων ελέγχου. Οι δραστηριότητες των μερών αλληλεπικαλύπτονται στον τομέα του αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού. Μολονότι τα μέρη πραγματοποιούν σημαντικές πωλήσεις στις αγορές αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού που προορίζεται για στρατιωτικές ή διαστημικές εφαρμογές, οι τελευταίες αυτές πωλήσεις στον ΕΟΧ είναι περιορισμένου ύψους. Υπάρχουν ενδείξεις ότι η ανάπτυξη ουσιαστικού ανταγωνισμού στον ΕΟΧ δεν πρόκειται να παρεμποδισθεί σημαντικά εξαιτίας της πράξης σε καμία από τις δυνητικές αγορές αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού στρατιωτικών ή διαστημικών εφαρμογών. Για τον λόγο αυτό, οι συνέπειες της πράξης αξιολογούνται μόνο σε συνάρτηση με τον αεροηλεκτρονικό εξοπλισμό που χρησιμοποιείται για εμπορικές εφαρμογές.

### **A. Αγορά προϊόντος**

- (10) Τα αεροηλεκτρονικά προϊόντα περιλαμβάνουν μεγάλο φάσμα εξοπλισμού η λειτουργία του οποίου ελέγχεται με όργανα από τον θάλαμο διακυβέρνησης (πλοτήριο). Τα προϊόντα αυτά χρησιμοποιούνται για τον έλεγχο του αεροσκάφους, την πλοήγηση και τις επικοινωνίες, καθώς επίσης για την παρακολούθηση των συνθηκών πτήσης. Η AlliedSignal κατασκευάζει και ορισμένα άλλα (δηλαδή μη ηλεκτρονικά) αεροδιαστημικά προϊόντα, π.χ. εφεδρικές μονάδες παραγωγής ισχύος (APU), συστήματα περιβαλλοντικού ελέγχου (ECS), συστήματα φωτισμού αεροσκαφών, συστήματα προσγείωσης (τροχούς και φρένα) και μηχανές μικρών επιχειρηματικών αεροσκαφών. (Στο παράρτημα II παρατίθεται πλήρες γλωσσάριο των τεχνικών όρων και συντομογραφιών).

#### **1. Γενικά χαρακτηριστικά της αγοράς**

##### **1.1. Διαφορετικά τμήματα της αγοράς**

- (11) Ο κλάδος του αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού υποδιαιρείται γενικά σε έξι τμήματα με κριτήριο τη ζήτηση, τα οποία προσδιορίζονται ανάλογα με τους τύπους αεροσκαφών: αεροπορικές μεταφορές, περιφερειακές μεταφορές, επιχειρηματικά αεροσκάφη, γενικές αερομεταφορές, ελικόπτερα και στρατιωτικές/διαστημικές εφαρμογές. Η διαίρεση αυτή οφείλεται στην ανομοιογενή διάρθρωση της προσφοράς και της ζήτησης που χαρακτηρίζει τα διάφορα αυτά τμήματα (ενοποιημένο και μη ενοποιημένο πλοτήριο), στις ανομοιότητες που αφορούν τις τιμές των προϊόντων και την υποκαταστασιμότητά τους από τεχνική άποψη, στα χαρακτηριστικά των

---

\* Ορισμένα τμήματα του παρόντος κειμένου διατυπώθηκαν κατά τρόπο που να εξασφαλίζει την τήρηση του επαγγελματικού απορρήτου. Τα τμήματα αυτά περικλείονται μέσα σε αγκύλες και επισημαίνονται με έναν αστερίσκο.

διαφόρων πελατών (αεροπορικές εταιρείες, κατασκευαστές αρχικού εξοπλισμού ή μεμονωμένοι ιδιοκτήτες), καθώς επίσης στη διαφοροποίηση των εφαρμοστέων προδιαγραφών ασφαλείας.

- (12) Η έρευνα αγοράς που διεξήγαγε η Επιτροπή επιβεβαίωσε ότι η αγορά αποτελείται από διαφορετικά τμήματα τα οποία προσδιορίζονται με βάση τους τύπους αεροσκάφους, ότι τα αεροηλεκτρονικά προϊόντα/(ή υπο)συστήματα διαφέρουν ανάλογα με την τιμή, τις διαστάσεις και τις δυνατότητές τους, και ότι οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε κάθε τμήμα είναι διαφορετικές. Ωστόσο, η διάκριση μεταξύ του τμήματος περιφερειακών μεταφορών και του τμήματος επιχειρηματικών αεροσκαφών δεν είναι σαφής όσον αφορά τα προσφερόμενα αεροηλεκτρονικά προϊόντα και (υπο)συστήματα, δεδομένου ότι αυτά είναι τα ίδια από την άποψη της τιμής, των διαστάσεων και των δυνατοτήτων. Για τον λόγο αυτό, στο εξής δεν γίνεται καμία περαιτέρω διάκριση μεταξύ του τμήματος περιφερειακών μεταφορών και του τμήματος επιχειρηματικών αεροσκαφών («τμήμα περιφερειακών/επιχειρηματικών αεροσκαφών»).
- (13) Το τμήμα των αεροπορικών μεταφορών περιλαμβάνει τα μεγάλα εμπορικά αεροσκάφη (χωρητικότητας άνω των 100 επιβατών) των οποίων το κόστος κυμαίνεται από 35 έως 140 εκατομμύρια USD. Το τμήμα των περιφερειακών μεταφορών περιλαμβάνει τα μεσαίου μεγέθους εμπορικά αεροσκάφη που κοστίζουν από 5 μέχρι 25 εκατομμύρια USD, ενώ το τμήμα των επιχειρηματικών αεροσκαφών περιλαμβάνει τα μικρά αεριωθούμενα αεροσκάφη που συνήθως κοστίζουν από 3 μέχρι 35 εκατομμύρια USD. Το τμήμα των γενικών αερομεταφορών περιλαμβάνει τα ελαφρά αεροσκάφη το κόστος των οποίων κυμαίνεται από 150 000 έως 500 000 USD. Το κόστος του αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού που πωλείται για τέτοιου είδους αεροσκάφη είναι ανάλογου ύψους. Η κατηγορία των ελικοπτέρων περιλαμβάνει τα μη στρατιωτικά οχήματα που είναι ικανά να πετούν και διαθέτουν περιστρεφόμενα πτερύγια. Το τμήμα στρατιωτικών και διαστημικών εφαρμογών περιλαμβάνει όλα τα ιπτάμενα συστήματα στρατιωτικών εφαρμογών, αλλά και δορυφόρους, διεθνείς διαστημικούς σταθμούς και διαστημικά λεωφορεία.
- (14) Στο τμήμα των αεροπορικών μεταφορών, οι πελάτες των παραγωγών αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού είναι αφενός δύο κατασκευαστές αρχικού εξοπλισμού (ΚΑΕ), οι εταιρείες Airbus Industrie (στο εξής: «Airbus») και Boeing, και αφετέρου οι αεροπορικές εταιρείες. Στο τμήμα αυτό, τα προϊόντα και (υπο)συστήματα που πωλούνται στους πελάτες είναι κατά κύριο λόγο αυτοτελή προϊόντα και (υπο)συστήματα που ενσωματώνονται στον αεροηλεκτρονικό εξοπλισμό του θαλάμου διακυβέρνησης από τους ΚΑΕ (ως εξαρτήματα καινούργιων αεροσκαφών) ή τοποθετούνται σε υφιστάμενα αεροσκάφη από εταιρείες συντήρησης ή από ΚΑΕ ως «εξοπλισμός αγοραστή» (πρόκειται είτε για ανταλλακτικά είτε για εντελώς νέα προϊόντα). Οι ίδιοι προμηθευτές αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού πωλούν τα ίδια προϊόντα και (υπο)συστήματα τόσο ως εξαρτήματα καινούργιων αεροσκαφών όσο και με σκοπό την τοποθέτησή τους σε υφιστάμενα αεροσκάφη.
- (15) Στο τμήμα των περιφερειακών και επιχειρηματικών αεροσκαφών μπορεί να γίνει μια κάπως ευκρινέστερη διάκριση μεταξύ των συστημάτων που τοποθετούνται σε καινούργια αεροσκάφη ("forward fit", στο εξής: «εξοπλισμός κατασκευαστή») και εκείνων που τοποθετούνται σε υφιστάμενα αεροσκάφη από τον αγοραστή ("retrofit",

στο εξής: «εξοπλισμός αγοραστή»), (αν και η διάκριση αυτή δεν δικαιολογεί τον προσδιορισμό "ξεχωριστών αγορών προϊόντος"). Η δυνατότητα διάκρισης οφείλεται στο γεγονός ότι τα περισσότερα προϊόντα αγοράζονται για να τοποθετηθούν σε ολοκληρωμένο θάλαμο διακυβέρνησης (τον οποίον εξοπλίζει ο κατασκευαστής του αεροσκάφους). Σε ό,τι αφορά τον εξοπλισμό αγοραστή, επισημαίνεται ότι οι κατασκευαστές αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού πωλούν ολοκληρωμένα «πακέτα» αεροηλεκτρονικών συστημάτων στους ΚΑΕ (Aerospatiale Matra ATR, Bombardier, Embraer, Dassault, Raytheon, Gulfstream, British Aerospace, Fairchild Dornier, κλπ.). Αυτοί πάλι δεν εγκαθιστούν οι ίδιοι τα αεροηλεκτρονικά προϊόντα και (υπο)συστήματα, αλλά καταφεύγουν στις καλούμενες «δυνατότητες ολοκλήρωσης συστημάτων» των προμηθευτών αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού, π.χ. της Honeywell, της Rockwell Collins και της Sextant Avionique (στο εξής: «Sextant»). Εάν η εκάστοτε εταιρεία ολοκλήρωσης συστημάτων δεν διαθέτει κάποιο αεροηλεκτρονικό προϊόν, το αγοράζει από έναν προμηθευτή αυτοτελών αεροηλεκτρονικών προϊόντων και (υπο)συστημάτων, π.χ. από την AlliedSignal. (Ορισμένα προϊόντα επιτήρησης, όπως είναι οι επεξεργαστές αερομεταφερόμενων συστημάτων αποτροπής συγκρούσεων (ACAS), τα οποία σήμερα δεν αποτελούν στοιχείο του βασικού «πακέτου» αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού, αγοράζονται από τους ιδιοκτήτες των αεροσκαφών και συνήθως τοποθετούνται σε υφιστάμενα αεροσκάφη). Προκειμένου για τον εξοπλισμό αγοραστή, οι προμηθευτές αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού (π.χ. οι εταιρείες AlliedSignal, Universal Avionics και BF Goodrich) πωλούν στους πελάτες τους, δηλαδή στους ιδιοκτήτες των αεροσκαφών, αυτοτελή αεροηλεκτρονικά προϊόντα και (υπο)συστήματα.

- (16) Στο τμήμα γενικών αερομεταφορών, το πιλοτήριο είναι ολοκληρωμένο και η πελατεία απαρτίζεται από ΚΑΕ και από διανομείς. Τα αεροηλεκτρονικά προϊόντα και (υπο)συστήματα που χρησιμοποιούνται τόσο ως εξοπλισμός κατασκευαστή όσο και ως εξοπλισμός αγοραστή πωλούνται από τους ίδιους προμηθευτές αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού.

*1.2. Εξοπλισμός που τοποθετείται από τον αγοραστή και εξοπλισμός που τοποθετείται από τον προμηθευτή*

- (17) Μια περαιτέρω διάκριση που γίνεται συχνά στον κλάδο είναι μεταξύ του «εξοπλισμού που τοποθετείται από τον αγοραστή» ("Buyer Furnished Equipment" ή "BFE") και του «εξοπλισμού που τοποθετείται από τον κατασκευαστή-προμηθευτή» ("Supplier Furnished Equipment" ή "SFE"). Οι έννοιες αυτές αναφέρονται, αντιστοίχως, στον αγοραστή και τον προμηθευτή της ατράκτου του αεροσκάφους.
- (18) Σε ό,τι αφορά τον εξοπλισμό αγοραστή, ο κατασκευαστής της ατράκτου συνήθως εξασφαλίζει πιστοποίηση για δύο ή τρία εναλλακτικά αεροηλεκτρονικά προϊόντα και (υπο)συστήματα μεταξύ των οποίων καλείται να διαλέξει η εκάστοτε αεροπορική εταιρεία. Οι εμπορικοί όροι συμφωνούνται τότε μεταξύ της αεροπορικής εταιρείας και του προμηθευτή αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού. Το μοναδικό μέλημα του κατασκευαστή της ατράκτου σε σχέση με τον εξοπλισμό αγοραστή έγκειται στην πιστοποίηση του συγκεκριμένου προϊόντος ή (υπο)συστήματος.

- (19) Εξάλλου, ο εξοπλισμός κατασκευαστή μπορεί να αναφέρεται είτε σε κάποιο πρότυπο εξοπλισμού κατασκευαστή (SFE-standard) είτε σε δυνατότητα επιλογής εξοπλισμού κατασκευαστή (SFE-option). Στην τελευταία αυτή περίπτωση, ο κατασκευαστής της ατράκτου εξασφαλίζει πιστοποίηση για περισσότερα του ενός (συνήθως δύο) εναλλακτικά αεροηλεκτρονικά προϊόντα και (υπο)συστήματα που είναι κατάλληλα για τον συγκεκριμένο τύπο αεροσκάφους και παρέχει στον αγοραστή του αεροσκάφους -την αεροπορική εταιρεία- την ευχέρεια να επιλέξει ένα ή άλλο προϊόν ή (υπο)σύστημα που θα χρησιμοποιηθεί. Η διαφορά σε σχέση με τον εξοπλισμό αγοραστή είναι ότι η προμήθεια του εξοπλισμού (είτε αυτός ανταποκρίνεται σε κάποιο πρότυπο είτε παρέχεται δυνατότητα επιλογής του) δεν γίνεται από τις αεροπορικές εταιρείες, αλλά από τον ΚΑΕ. Η δυνατότητα επιλογής εξοπλισμού κατασκευαστή παρέχεται για τα αεροσκάφη της Airbus. Προκειμένου για τα αεροσκάφη της Boeing, δεν παρέχεται δυνατότητα επιλογής εξοπλισμού κατασκευαστή, και ο ανταγωνισμός μεταξύ των διαφόρων προμηθευτών αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού κατασκευαστή αναπτύσσεται μόνο στη φάση σχεδίασης του αεροσκάφους. Αν ένα αεροηλεκτρονικό προϊόν ή (υπο)σύστημα πληροί τις προδιαγραφές που ισχύουν για τον εξοπλισμό κατασκευαστή, δηλαδή όταν ο κατασκευαστής της ατράκτου έχει λάβει πιστοποίηση μόνο για ένα προϊόν ή (υπο)σύστημα, τότε η αεροπορική εταιρεία δεν έχει τη δυνατότητα να επιλέξει κάποιο άλλο, ισοδύναμο αεροηλεκτρονικό προϊόν ή (υπο)σύστημα το οποίο διαθέτει στην αγορά κάποιος άλλος προμηθευτής.
- (20) Η έρευνα της αγοράς κατέδειξε ότι υπάρχει τάση υποκατάστασης του εξοπλισμού αγοραστή από τον εξοπλισμό κατασκευαστή.
- (21) Από την έρευνα της αγοράς προέκυψε ακόμη ότι στην περίπτωση του εξοπλισμού κατασκευαστή που προορίζεται για υφιστάμενα αεροσκάφη, οι αεροπορικές εταιρείες θα διεξάγουν συνήθως απευθείας διαπραγματεύσεις με τον προμηθευτή του αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού, όπως η Honeywell.
- (22) Επειδή ο χαρακτηρισμός ενός προϊόντος ως εξοπλισμός αγοραστή ή κατασκευαστή ενδέχεται να διαφέρει ανάλογα με τον πελάτη αλλά και να μεταβάλλεται με την πάροδο του χρόνου, γίνεται δεκτό ότι δεν υπάρχουν χωριστές αγορές για τους δύο αυτούς τύπους εξοπλισμού.

### *1.3. Πιστοποίηση*

- (23) Κάθε αεροηλεκτρονικό προϊόν ή (υπο)σύστημα το οποίο πρόκειται να τοποθετηθεί σε ένα αεροσκάφος πρέπει να έχει πιστοποιηθεί ξεχωριστά για τον συγκεκριμένο τύπο αεροσκάφους για τον οποίον προορίζεται. Αρμόδια για την πιστοποίηση αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού είναι στις μεν ΗΠΑ η Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Αεροπορίας (Federal Aviation Administration - "FAA"), στη δε Ευρώπη η εκάστοτε εθνική αρχή πολιτικής αεροπορίας μέσω του Συνδέσμου Αρχών Αεροπορίας (Joint Aviation Authorities - "JAA"). Η διαδικασία πιστοποίησης διεξάγεται κατά κανόνα για ολόκληρο το αεροσκάφος, δηλαδή όλα τα κατασκευαστικά μέρη και τμήματα του αεροσκάφους πιστοποιούνται από κοινού (διαδικασία γνωστή ως «πιστοποίηση τύπου» ή «ΠΤ»). Όταν ένα αεροσκάφος που υπάρχει ήδη υφίσταται μετατροπή,

απαιτείται η λήψη συμπληρωματικής πιστοποίησης τύπου» («ΣΠΤ»). Τόσο η ΠΤ όσο και η ΣΠΤ είναι μορφές της έγκρισης της σχεδίασης. Οι κατασκευαστές αρχικού εξοπλισμού (ΚΑΕ) υποβάλλουν αίτηση για ΠΤ και, ενίοτε, οι προμηθευτές υποβάλλουν αίτηση για ΣΠΤ. Πιστοποιήσεις παραγωγής χορηγούνται στον προμηθευτή μόνο μετά την έκδοση ΠΤ ή ΣΠΤ.

- (24) Η διαδικασία πιστοποίησης είναι χρονοβόρα (από ένα έως τρία χρόνια για τον αεροηλεκτρονικό εξοπλισμό και τα άλλα συστήματα που προορίζονται για καινούργια αεροσκάφη και από έναν έως έξι μήνες στην περίπτωση της συμπληρωματικής πιστοποίησης, όταν μετατρέπονται μερικά μόνο από τα κατασκευαστικά μέρη). Συγχρόνως είναι δαπανηρή (κυμαίνεται από το 5% μέχρι το 20% του κόστους ανάπτυξης του αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού ενός νέου τύπου αεροσκάφους, δηλαδή μπορεί να φθάσει τα 10 εκατ. USD και μεταξύ 0,1 και 1 εκατ. USD αν πρόκειται για συμπληρωματική πιστοποίηση που αφορά τη μετατροπή μερικών μόνο κατασκευαστικών μερών).

#### 1.4. *Τυποποίηση*

- (25) Στο τμήμα των αεροπορικών μεταφορών, υπάρχει μεγάλος βαθμός τυποποίησης στα αεροηλεκτρονικά προϊόντα, τουλάχιστον όσον αφορά τον εξοπλισμό αγοραστή που πωλείται στις αεροπορικές εταιρείες. Οι διοικήσεις των αεροπορικών εταιρειών στηρίζονται στα τυποποιημένα αεροηλεκτρονικά προϊόντα προκειμένου να προαγάγουν τον ανταγωνισμό και την ελευθερία επιλογής.
- (26) Η τυποποίηση διενεργείται από την «Επιτροπή των αεροπορικών εταιρειών για τον ηλεκτρονικό εξοπλισμό» (Airlines Electronic Engineering Committee - «AEEC»). Η AEEC θεσπίζει πρότυπα τα οποία επεξεργάζεται η ARINC (Aeronautical Radio Incorporated) κατ' εντολή της AEEC. Στην AEEC συμμετέχουν μεταξύ άλλων εκπρόσωποι των σημαντικότερων αεροπορικών εταιρειών των ΗΠΑ, η «Επιτροπή των ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιρειών για τον ηλεκτρονικό εξοπλισμό (European Airlines Electronics Committee - «EAEC») και η «Ένωση αεροπορικών εταιρειών Άπω Ανατολής» (Oriental Airlines Association). Στις διαβουλεύσεις για την τυποποίηση συμμετέχουν επίσης συνήθως οι σημαντικότεροι κατασκευαστές αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού και κατασκευαστές αρχικού εξοπλισμού.
- (27) Τα πρότυπα της ARINC καθορίζουν τη «μορφή, τη συναρμογή και τη λειτουργία» των αεροηλεκτρονικών προϊόντων που πρόκειται να ενσωματωθούν σε ένα αεροσκάφος. Καλύπτουν πολλά χαρακτηριστικά των κατασκευαστικών μερών, π.χ. τις διεπαφές (αναλογική και ψηφιακή αρχιτεκτονική αγωγού (bus)), την ελάχιστη λειτουργικότητα, τη διαλειτουργικότητα, το μέγεθος, το βάρος, την ηλεκτρική τάση, την ψύξη, ακόμη και το χρώμα.
- (28) Τα πρότυπα της ARINC ισχύουν πρωτίστως για τον εξοπλισμό αγοραστή στο τμήμα αεροπορικών μεταφορών. Η τυποποίηση από την ARINC πραγματοποιείται σε οικειοθελή βάση και δεν είναι υποχρεωτική εκ του νόμου. Μολονότι μπορεί να διευκολύνει την εξασφάλιση της αναγκαίας πιστοποίησης (από την FAA), η τήρηση των προτύπων της ARINC δεν είναι απαραίτητη προϋπόθεση της πιστοποίησης.



Σήμερα ισχύουν πρότυπα της ARINC για τα περισσότερα στοιχεία του αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού (αγοραστή) στον επιμέρους κλάδο των αεροπορικών μεταφορών, με σημαντική εξαίρεση τα συστήματα EGPWS/TAWS («προηγμένο σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους» και «προειδοποιητικό σύστημα γειτνίασης εδάφους») (βλέπε κατωτέρω).

- (29) Συνήθως δεν ισχύουν πρότυπα για τα προϊόντα που πωλούνται σε άλλα τμήματα της αγοράς αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού. Η οργάνωση GAMMA (General Aviation Manufacturers Association) επιτελεί περιορισμένης σημασίας έργο όσον αφορά την τυποποίηση στα τμήματα των περιφερειακών/επιχειρηματικών αεροσκαφών και των γενικών αερομεταφορών. Ωστόσο, τα πρότυπά της καλύπτουν μόνο τέσσερις προδιαγραφές ψηφιακής αρχιτεκτονικής αγωγού.

## **2. *Επηρεαζόμενες αγορές προϊόντος***

- (30) Η έρευνα της αγοράς κατέδειξε ότι τα προϊόντα με τα οποία επιτελούνται οι λειτουργίες που είναι απαραίτητες για την εκμετάλλευση ενός αεροσκάφους εξελίσσονται διαρκώς λόγω των καινοτομιών και της ενοποίησης των προϊόντων αυτών. Ιδιαίτερα στο τμήμα των αεροπορικών μεταφορών, παρατηρείται η τάση ενοποίησης των προϊόντων, υπό την έννοια ότι κάποιες λειτουργίες οι οποίες, επί παραδείγματι, επιτελούνταν άλλοτε από δύο αυτοτελή αεροηλεκτρονικά προϊόντα σήμερα ενσωματώνονται σε ένα και το αυτό υποσύστημα. Ένα παράδειγμα ενοποιημένου προϊόντος αποτελεί ο εξοπλισμός ADIRS/ADIRU (Air Data Inertial Reference System, δηλαδή αδρανειακό σύστημα αναφοράς δεδομένων αέρος, και Air Data Inertial Reference Unit, δηλαδή αδρανειακή μονάδα αναφοράς δεδομένων αέρος). Ο εξοπλισμός αυτός συνδυάζει τις λειτουργίες του αδρανειακού συστήματος αναφοράς (Inertial Reference System - "IRS") με τις λειτουργίες του υπολογιστή δεδομένων αέρος (Air Data Computer). Στο τμήμα των περιφερειακών / επιχειρηματικών αεροσκαφών, η διαδικασία ενοποίησης έχει ήδη οδηγήσει στη δημιουργία απολύτως ολοκληρωμένων πακέτων αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού, όπου όλες οι αεροηλεκτρονικές λειτουργίες είναι ενσωματωμένες στο ίδιο σύστημα. Στο τμήμα των γενικών αερομεταφορών, ο θάλαμος διακυβέρνησης είναι μη ολοκληρωμένος, πράγμα που σημαίνει ότι διάφορα αυτοτελή αεροηλεκτρονικά προϊόντα και (υπο)συστήματα είναι καλωδιωμένα μαζί.
- (31) Τα μέρη έχουν προσδιορίσει πέντε αγορές προϊόντος οι οποίες αναμένεται να επηρεασθούν από την υπό εξέταση συγκέντρωση εξαιτίας της αλληλεπικάλυψης της παραγωγής των AlliedSignal και Honeywell. Στο τμήμα των αεροπορικών μεταφορών, θα υπάρξουν συνέπειες για την αγορά επεξεργαστών αερομεταφερόμενων συστημάτων αποφυγής συγκρούσεων (ACAS Processors) και αναμεταδοτών Mode S (Mode S Transponders), καθώς και για την αγορά μονάδων διαχείρισης επικοινωνιών (Communication Management Units - "CMU") και τηλεπικοινωνιακών συστημάτων καθορισμού της κατεύθυνσης και αναφοράς αεροσκαφών (Aircraft Communication Addressing and Reporting Systems - "ACARS"). Στο τμήμα που περιλαμβάνει τα περιφερειακά και επιχειρηματικά αεροσκάφη, οι επηρεαζόμενες αγορές είναι ομοίως η αγορά επεξεργαστών ACAS και αναμεταδοτών Mode S, καθώς και η αγορά ραντάρ καιρού. Στο τμήμα των ελικοπτέρων πολιτικής αεροπορίας, η υπό εξέταση πράξη θα επηρεάσει την αγορά ραντάρ καιρού.

## 2.1. Επεξεργαστές ACAS και αναμεταδότες Mode S

### Αεροπορικές μεταφορές

- (32) Ο επεξεργαστής ACAS θεωρείται ότι είναι ο εγκέφαλος του συστήματος αποφυγής συγκρούσεων. Παρέχει στους κυβερνήτες πληροφορίες για την εναέρια κυκλοφορία γύρω από το αεροσκάφος και τους προειδοποιεί σε περίπτωση που ένα αεροσκάφος που πετάει κάπου κοντά αποτελεί (ή ενδέχεται να αποτελέσει) κίνδυνο. Η ύπαρξη επεξεργαστή ACAS είναι υποχρεωτική στην Ευρώπη και στις ΗΠΑ για ορισμένους τύπους αεροσκαφών<sup>6</sup>, κυρίως για όλα τα αεροσκάφη που εμπίπτουν στο τμήμα αεροπορικών μεταφορών και στο τμήμα περιφερειακών/επιχειρηματικών αεροσκαφών. Ο επεξεργαστής ACAS αγοράζεται κατά κανόνα από τον αγοραστή του αεροσκάφους.
- (33) Ο αναμεταδότης Mode S στέλνει και λαμβάνει σήματα προς και από άλλα αεροσκάφη, συμπεριλαμβανομένης της μοναδικής αναγνώρισης και πληροφοριών για το υψόμετρο και την ταχύτητα. Οι αναμεταδότες Mode S λειτουργούν σε συνδυασμό με επεξεργαστές ACAS και χρησιμεύουν για την αναγνώριση άλλων αεροσκαφών και της πορείας τους, καθώς και για τον καθορισμό του ενδεδειγμένου τρόπου αντιμετώπισης του κινδύνου σύγκρουσης. Παρόλα αυτά, οι αναμεταδότες αυτοί επιτελούν και ορισμένες άλλες λειτουργίες πλην της χρήσης τους σε συνδυασμό με επεξεργαστή ACAS· παραδείγματος χάρη, χρησιμεύουν για την επικοινωνία με το σύστημα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC) και αποτελούν στοιχείο του νέου «συστήματος διαχείρισης πτήσης» (σύστημα FMS). Το σύστημα αποφυγής συγκρούσεων περιλαμβάνει επίσης κεραίες, κεφαλές ελέγχου και μία οθόνη απεικόνισης.
- (34) Τα μέρη υποστηρίζουν επίσης ότι συνήθως οι επεξεργαστές ACAS και οι αναμεταδότες Mode S αγοράζονται μαζί από τον ίδιο προμηθευτή αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού. Η άποψη αυτή δεν επιβεβαιώθηκε από την έρευνα της αγοράς. Αυτό που προέκυψε είναι ότι οι επεξεργαστές ACAS και οι αναμεταδότες Mode S λειτουργούν μεν μαζί αλλά επιτελούν διαφορετικές λειτουργίες. Πέραν αυτού, οι μόνοι προμηθευτές αναμεταδοτών Mode S στο συγκεκριμένο τμήμα της αγοράς είναι οι προμηθευτές επεξεργαστών ACAS.
- (35) Με βάση τα προεκτεθέντα μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι οι επεξεργαστές ACAS και οι αναμεταδότες Mode S ανήκουν σε διαφορετικές αγορές προϊόντος. Ωστόσο, ακόμη και αν εθεωρείτο ότι οι επεξεργαστές ACAS και οι αναμεταδότες Mode S ανήκουν στην ίδια αγορά, κάτι τέτοιο δεν θα ασκούσε καμία επίδραση στην αξιολόγηση της παρούσας υπόθεσης. Για τον λόγο αυτό περιττεύει ο ορισμός της εξεταστέας αγοράς προϊόντος.

---

<sup>6</sup> Στην Ευρώπη, το σύστημα ACAS είναι υποχρεωτικό από την 1η Ιανουαρίου 2000 για όλα τα αεροσκάφη με περισσότερα από 30 καθίσματα ή με βάρος φορτίου άνω των 15 000 χλγ και από την 1η Ιανουαρίου 2005 για όλα τα αεροσκάφη με περισσότερα από 19 καθίσματα ή με φορτίο άνω των 5 700 χλγ.

Στις ΗΠΑ, το σύστημα ACAS (καλείται TCAS II), που παρέχει καθοδήγηση με ηχητική ανάλυση, κατέστη υποχρεωτικό για όλα τα επιβατηγά αεροσκάφη με περισσότερα από 30 καθίσματα από το 1993. Το σύστημα TCAS I (δηλαδή ένα σύστημα ACAS που όμως δεν παρέχει καθοδήγηση με ηχητική ανάλυση) κατέστη υποχρεωτικό από το 1995 για τα επιβατηγά αεροσκάφη με περισσότερα από 10 καθίσματα.

### Περιφερειακά/επιχειρηματικά αεροσκάφη

- (36) Στο συγκεκριμένο τμήμα της αγοράς, οι επεξεργαστές ACAS και οι αναμεταδότες Mode S όχι μόνο επιτελούν διαφορετικές λειτουργίες, αλλά και πωλούνται κατά κανόνα χωριστά. Ο μεν αναμεταδότης Mode S είναι συνήθως ενσωματωμένος στο πακέτο αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού, ο δε επεξεργαστής ACAS πωλείται ως αυτοτελές όργανο.
- (37) Με βάση τα προεκτεθέντα μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι οι επεξεργαστές ACAS και οι αναμεταδότες Mode S ανήκουν σε διαφορετικές αγορές προϊόντος. Ωστόσο, ακόμη και αν εθεωρείτο ότι οι επεξεργαστές ACAS και οι αναμεταδότες Mode S ανήκουν στην ίδια αγορά, κάτι τέτοιο δεν θα ασκούσε επίδραση στην αξιολόγηση της παρούσας υπόθεσης. Για τον λόγο αυτό περιττεύει ο ορισμός της εξεταστέας αγοράς προϊόντος.

### 2.2. Μονάδες CMU και συστήματα ACARS

- (38) Οι μονάδες CMU παρέχουν έναν αμφίδρομο διάυλο επικοινωνίας μεταξύ του αεροσκάφους και των επίγειων κέντρων ελέγχου, καθιστώντας δυνατή την αποστολή και λήψη μηνυμάτων κειμένου και δεδομένων. Με βάση τα στοιχεία που έχουν προσκομίσει τα μέρη, τα συστήματα ACARS καλύπτουν τις ίδιες ανάγκες τις οποίες καλύπτουν και οι μονάδες CMU, αλλά αυτές οι τελευταίες επιτελούν και ορισμένες επιπλέον λειτουργίες οι οποίες επιτρέπουν τη δρομολόγηση και ιεράρχηση των εισερχόμενων πληροφοριών. Τα μέρη υποστηρίζουν ότι οι τιμές των εν λόγω δύο προϊόντων, τουλάχιστον αυτών που προμηθεύει η AlliedSignal, είναι ίδιες.
- (39) Τα πορίσματα της έρευνας αγοράς οδηγούν στο συμπέρασμα ότι οι μονάδες CMU θεωρούνται εν πολλοίς ως μετεξέλιξη των συστημάτων ACARS, δεδομένου ότι επιτελούν περισσότερες λειτουργίες σε σχέση με τα συστήματα αυτά. Κάποιοι άλλοι αντιτάσσουν ωστόσο ότι τα συστήματα ACARS υπό την τρέχουσα μορφή τους στηρίζονται πλέον στην εφαρμογή των πρωτοκόλλων CMU και ότι το κόστος των δύο συστημάτων είναι παρεμφερές.
- (40) Ένας από τους σημαντικότερους κατασκευαστές ατράκτων αεροσκαφών, η Airbus, τοποθετεί στα νέα αεροσκάφη που παράγει το σύστημα ATSU ("Air Traffic Services Unit", δηλαδή «μονάδα υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας»), το οποίο παράγεται από την Aerospatiale Matra και περιλαμβάνει τις λειτουργίες CMU/ACARS. Τα μέρη ισχυρίζονται ότι το προϊόν αυτό ανταγωνίζεται ευθέως τα προϊόντα CMU/ACARS που παράγουν τα ίδια. Η άποψη αυτή επιβεβαιώθηκε από την έρευνα.
- (41) Με βάση τα προαναφερθέντα μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι η μονάδα CMU και το σύστημα ACARS ανήκουν στην ίδια αγορά προϊόντος.

### 2.3. Ραντάρ καιρού

#### Περιφερειακά/επιχειρηματικά αεροσκάφη

- (42) Το ραντάρ καιρού παρέχει στον κυβερνήτη του αεροσκάφους λεπτομερείς οπτικές πληροφορίες για τις καιρικές συνθήκες που επικρατούν γύρω από το αεροσκάφος καθώς και γι' αυτές που πρόκειται να συναντήσει στην πορεία του. Με τον τρόπο

αυτό, ο κυβερνήτης έχει τη δυνατότητα να αποφύγει τις τυχόν επικίνδυνες καιρικές συνθήκες. Το ραντάρ καιρού ενημερώνει για την βροχόπτωση και τα κενά αέρος, ενώ ορισμένοι τύποι ραντάρ παρέχουν επιπλέον πληροφορίες για τη μεταβολή της ταχύτητας του ανέμου. Στο τμήμα περιφερειακών/επιχειρηματικών αεροσκαφών, τα περισσότερα ραντάρ καιρού πωλούνται ως στοιχείο ενός ολοκληρωμένου θαλάμου διακυβέρνησης.

- (43) Η έρευνα της αγοράς κατέδειξε ότι το ραντάρ καιρού, στα διάφορα τμήματα της αγοράς αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού, αποτελεί σαφώς διαφορετικό προϊόν από την άποψη των διαστάσεων, των λειτουργιών και της τιμής. Στο τμήμα των αεροπορικών μεταφορών, το ραντάρ καιρού πωλείται ως εξοπλισμός αγοραστή και κατά κανόνα περιλαμβάνει σύστημα πρόβλεψης της μεταβολής της ταχύτητας του ανέμου, καθώς και μία πολύ πιο ογκώδη, βαρύτερη και ακριβότερη κεραία σε σύγκριση με ό,τι συμβαίνει στα υπόλοιπα τμήματα της υπόψη αγοράς. Στο τμήμα των γενικών αερομεταφορών, το ραντάρ καιρού παρέχει λιγότερες δυνατότητες και οι επιδόσεις του είναι χαμηλότερες.
- (44) Με βάση τα προεκτεθέντα μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι τα ραντάρ καιρού στο τμήμα των περιφερειακών/επιχειρηματικών αεροσκαφών αποτελούν διαφορετική αγορά προϊόντος σε σχέση με τα ραντάρ καιρού που χρησιμοποιούνται στα άλλα τμήματα της αγοράς αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού.

#### Ελικόπτερα πολιτικής αεροπορίας

- (45) Τα ραντάρ καιρού με τα οποία είναι εξοπλισμένα τα ελικόπτερα πολιτικής αεροπορίας διαθέτουν εξειδικευμένα όργανα αναζήτησης και επιτήρησης (χρησιμοποιούν σε επιχειρήσεις αναζήτησης και διάσωσης, καθώς και για τον εντοπισμό προορισμών, ιδίως θαλάσσιων εξεδρών άντλησης πετρελαίου). Έως τώρα, τα προϊόντα αυτά τοποθετούνται ως επί το πλείστον σε ελικόπτερα. Η δυνατότητα ανίχνευσης των καιρικών συνθηκών την οποία παρέχουν παίζει απλώς δευτερεύοντα ρόλο. Τα ραντάρ καιρού που χρησιμοποιούνται στα άλλα τμήματα της αγοράς αεροσκαφών δεν παρέχουν τις ίδιες λειτουργίες αναζήτησης και διάσωσης.
- (46) Με βάση τα προεκτεθέντα μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι τα ραντάρ καιρού που προορίζονται για ελικόπτερα πολιτικής αεροπορίας αποτελούν ξεχωριστή αγορά προϊόντος.

### **3. Άλλα αεροηλεκτρονικά και μη προϊόντα που χρησιμοποιούνται στις εμπορικές αερομεταφορές**

- (47) Στο πλαίσιο του κλάδου αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού, μπορεί να διακρίνει κανείς αρκετές ακόμη αγορές προϊόντος, οι οποίες, κατά την άποψη των μερών αλλά και όπως απέδειξε η διεξαχθείσα έρευνα αγοράς, φαίνεται να αποτελούν αυτοτελείς αγορές προϊόντος. Ωστόσο, οι δραστηριότητες των μερών στις εν λόγω αγορές δεν αλληλεπικαλύπτονται άμεσα (βλέπε επίσης τον πίνακα πριν από την παράγραφο 62). Μερικά από τα προϊόντα που απαριθμούνται κατωτέρω είναι στην πραγματικότητα (υπο)συστήματα τα οποία θα μπορούσαν να καταταμηθούν περαιτέρω σε μεμονωμένα

προϊόντα. Εντούτοις, δεν είναι απαραίτητο να αποφασισθεί εάν αποτελούν ή όχι ξεχωριστές αγορές προϊόντος, δεδομένου ότι μία τέτοια περαιτέρω διάκριση δεν θα ασκούσε καμία επίδραση στην αξιολόγηση της υπό εξέταση συγκέντρωσης (με εξαίρεση τα συστήματα TAWS).

- (48) Με βάση τη λειτουργικότητά τους, τα εν λόγω αεροηλεκτρονικά προϊόντα/ (υπο)συστήματα μπορούν να ταξινομηθούν σε τέσσερις κατηγορίες: εξοπλισμός επιτήρησης, επικοινωνιών και πλοήγησης, ενώ υπάρχει ακόμη μια κατηγορία η οποία περιλαμβάνει όλα τα άλλα αεροηλεκτρονικά προϊόντα και (υπο)συστήματα.
- (49) Πωλήσεις τέτοιων αεροηλεκτρονικών προϊόντων / (υπο) συστημάτων πραγματοποιούνται στο τμήμα αεροπορικών μεταφορών και στο τμήμα περιφερειακών/επιχειρηματικών αεροσκαφών, ενώ ορισμένα προορίζονται για το τμήμα γενικών αερομεταφορών. Παρόλα αυτά, όπως επισημαίνεται στην ανωτέρω παράγραφο 12, τα προϊόντα και συστήματα που εμπίπτουν σε διαφορετικά τμήματα της αγοράς αεροσκαφών συγκροτούν διαφορετικές αγορές προϊόντος.

### *3.1. Προϊόντα που χρησιμεύουν για επιτήρηση*

- (50) Το σύστημα TAWS (Terrain Avoidance Warning System, δηλαδή προειδοποιητικό σύστημα γειννίας εδάφους) παρέχει στο πλήρωμα του αεροσκάφους μία εικόνα που μοιάζει με χάρτη και στην οποία απεικονίζεται το έδαφος (όπως πεδιάδα ή όρος) που ενδεχομένως βρίσκεται σε μικρή απόσταση. Επίσης αρχίζει να εκπέμπει ηχητικό προειδοποιητικό σήμα ένα λεπτό περίπου ή περισσότερο πριν από τη θεωρητική σύγκρουση με το έδαφος που θα επήρχετο αν το αεροσκάφος συνέχιζε την τρέχουσα πορεία του. Η AlliedSignal είναι η μόνη εταιρεία που προμηθεύει πιστοποιημένα συστήματα TAWS· πρόκειται για το δικής της κατασκευής σύστημα EGPWS ("Enhanced Ground Proximity Warning System", δηλαδή «προηγμένο σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους»). Το σύστημα TAWS αγοράζεται από τον κατασκευαστή του αεροσκάφους. Παρόλα αυτά, επειδή η χρήση τους προβλέπεται να καταστεί υποχρεωτική, πολλές αεροπορικές εταιρείες αγοράζουν τέτοια συστήματα και τα εγκαθιστούν σε αεροσκάφη που εκμεταλλεύονται ήδη. Ο προάγγελος του συστήματος EGPWS της AlliedSignal είναι το σύστημα GPWS (σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους).
- (51) Με βάση τα προεκτεθέντα εξάγεται το συμπέρασμα ότι υπάρχει πράγματι μια αγορά για τα συστήματα TAWS.
- (52) Στα προϊόντα που χρησιμεύουν για επιτήρηση συγκαταλέγονται οι επεξεργαστές ACAS και τα ραντάρ καιρού, για τα οποία έχει ήδη γίνει λόγος στις παραγράφους 32 έως 37 και στις παραγράφους 42 έως 46 αντίστοιχα.

### *3.2. Επικοινωνιακός εξοπλισμός*

- (53) Τα επικοινωνιακά συστήματα αποτελούν συνδυασμό αεροηλεκτρονικών προϊόντων που παρέχουν στο πλήρωμα του αεροσκάφους τη δυνατότητα να επικοινωνούν με επίγεια και εναέρια μέσα και να γνωστοποιούν τη θέση του αεροσκάφους στα συστήματα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας αλλά και στα άλλα αεροσκάφη. Τα συστήματα αυτά περιλαμβάνουν πλήθος προϊόντων, όπως ασύρματους, δορυφορικά συστήματα επικοινωνιών (SatCom), συστήματα CMU/ACARS, πολλαπλό

ασύρματο/δέκτη (MMR, που παρέχει ακριβή καθοδήγηση προσέγγισης σε αεροδρόμια καθώς και μη ακριβή καθοδήγηση προσέγγισης με χρήση ενσωματωμένου παγκόσμιου συστήματος προσδιορισμού θέσης) και άλλα.

### 3.3. *Εξοπλισμός πλοήγησης*

- (54) Ο εξοπλισμός αυτός κατευθύνει το αεροσκάφος στον σωστό προορισμό και περιλαμβάνει πολλά προϊόντα, όπως τα εξής: παγκόσμια συστήματα προσδιορισμού θέσης (Global Positioning Systems - GPS)· υπολογιστή δεδομένων αέρος (Air Data Computer), που υπολογίζει την ταχύτητα του αεροσκάφους στον αέρα, το απόλυτο ύψος και την κατακόρυφη ταχύτητα· αδρανειακά συστήματα αναφοράς (Inertial Reference Systems - IRS), που αποτελούν τους κύριους αισθητήρες κίνησης της ατράκτου και πλοήγησης και χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο πλήθους αεροηλεκτρονικών συστημάτων· σύστημα ADIRS/μονάδα ADIRU (Air Data Inertial Reference System/Air Data Inertial Reference Unit, δηλαδή αδρανειακό σύστημα αναφοράς δεδομένων αέρος/αδρανειακή μονάδα αναφοράς δεδομένων αέρος), που συνδυάζουν τον υπολογιστή δεδομένων αέρος με το σύστημα IRS· ηλεκτρονικό χειρισμό του αεροσκάφους (Fly-by-Wire)· συστήματα ελέγχου της πτήσης (αυτόματος πιλότος) και τα συστήματα διαχείρισης της πτήσης (Flight Management Systems - FMS). Αυτά τα τελευταία απαρτίζονται από έναν κεντρικό επεξεργαστή, οθόνη απεικόνισης και πληκτρολόγιο και είναι συνδεδεμένα με τους αισθητήρες του αεροσκάφους. Με βάση τα δεδομένα που λαμβάνει από τους αισθητήρες αυτούς και από τον κυβερνήτη, το σύστημα FMS υπολογίζει την πλέον συμφέρουσα από πλευράς κατανάλωσης καυσίμων διαδρομή, ελέγχει την ταχύτητα και την ώση κατά τρόπον ώστε να ελαχιστοποιείται η κατανάλωση καυσίμων, φροντίζει για την αυτόματη συμμόρφωση με τους περιορισμούς ταχύτητας και υψομέτρου, συμβουλεύει τον κυβερνήτη για την ενδεδειγμένη ταχύτητα κατά την προσγείωση και πραγματοποιεί διάφορους άλλους υπολογισμούς που καθιστούν την πτήση ασφαλή και αποδοτική.

### 3.4. *Άλλα αεροηλεκτρονικά προϊόντα*

- (55) Στην κατηγορία αυτή εμπίπτουν μεταξύ άλλων οι οθόνες απεικόνισης, οι οθόνες απεικόνισης στο ύψος του οπτικού πεδίου, τα συστήματα καταγραφής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης (Cockpit Voice Recorders - CVR) και τα συστήματα καταγραφής δεδομένων πτήσης (Flight Data Recorders - FDR). Τα συστήματα CVR και FDR είναι τα λεγόμενα «μαύρα κουτιά» που εξετάζονται από τους εμπειρογνώμονες σε θέματα ασφαλείας προκειμένου να εξακριβωθούν τα αίτια ενός αεροπορικού δυστυχήματος. Η ίδια κατηγορία περιλαμβάνει και ορισμένα άλλα προϊόντα, με τα οποία όμως δεν ασχολούνται τα μέρη (κυρίως συστήματα ελέγχου).

### 3.5. *Άλλα μη αεροηλεκτρονικά προϊόντα με αεροδιαστημικές εφαρμογές*

- (56) Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει τα προϊόντα για την ψυχαγωγία των επιβατών κατά τη διάρκεια της πτήσης, τις εφεδρικές μονάδες παραγωγής ισχύος, τους τροχούς και τα συστήματα πέδησης.

#### **4. Νέα ολοκληρωμένα αεροηλεκτρονικά προϊόντα που χρησιμεύουν για επιτήρηση**

##### *IHAS (Ολοκληρωμένο σύστημα προειδοποίησης κινδύνου)*

- (57) Η διεξαχθείσα έρευνα αγοράς κατέδειξε ότι η τάση περαιτέρω ενοποίησης των αεροηλεκτρονικών προϊόντων είναι μεν γενική, αλλά ότι τα όργανα προειδοποίησης κινδύνου προσφέρονται ιδιαίτερα για περαιτέρω ενοποίηση. Η ενοποίηση των προϊόντων μπορεί να περιορίζεται στη διασφάλιση της καλύτερης διαλειτουργικότητας των διαφόρων αυτοτελών οργάνων προειδοποίησης κινδύνου. (Τέτοια παραδείγματα βελτίωσης της διαλειτουργικότητας υπάρχουν ήδη σήμερα εφόσον είναι δυνατή η απεικόνιση στην ίδια οθόνη πληροφοριών που προέρχονται τόσο από το ραντάρ καιρού όσο και από το σύστημα EGPWS· εξάλλου, με τη βοήθεια της Boeing, η AlliedSignal επινόησε ένα σύστημα το οποίο ιεραρχεί τις προειδοποιήσεις κινδύνου στον θάλαμο διακυβέρνησης.) Στην πραγματικότητα, εκτιμάται ότι μελλοντικά ο βαθμός ενοποίησης των οργάνων προειδοποίησης κινδύνου θα αυξηθεί πολύ περισσότερο - μέχρι του σημείου να επινοηθεί ένα νέο ολοκληρωμένο «μαύρο κουτί» το οποίο θα περιλαμβάνει τις λειτουργίες του επεξεργαστή ACAS, του ραντάρ καιρού και του συστήματος TAWS. Η AlliedSignal έχει αναγγείλει την απόφασή της να αναπτύξει ένα εντελώς «Ολοκληρωμένο σύστημα προειδοποίησης κινδύνου» (Integrated Hazard Awareness System - IHAS), για το οποίο ελπίζει ότι θα τοποθετείται παγίως στα νέα αεροσκάφη τύπου 3XX της Airbus. Η AlliedSignal έχει δημιουργήσει μία επιχειρηματική μονάδα που θα ασχοληθεί ειδικά με την ανάπτυξη του συστήματος IHAS.
- (58) Η έρευνα της αγοράς κατέδειξε ότι ένα τέτοιο προϊόν θα είχε μεγάλη ζήτηση στην αγορά διότι αυξάνει την ασφάλεια των πτήσεων. Επομένως, εξάγεται το συμπέρασμα ότι υπάρχει πράγματι μία δυνητική αγορά για ένα ολοκληρωμένο σύστημα προειδοποίησης κινδύνου.

#### **B. Καθορισμός της γεωγραφικής αγοράς**

- (59) Τα μέρη υποστηρίζουν ότι η γεωγραφική αγορά όσον αφορά τα αεροηλεκτρονικά προϊόντα είναι παγκόσμια. Η άποψη αυτή έχει γίνει δεκτή από την Επιτροπή σε παλαιότερες αποφάσεις της που αφορούσαν τον εξοπλισμό αεροσκαφών πολιτικής αεροπορίας<sup>7</sup> και επιβεβαιώθηκε από τη διεξαχθείσα έρευνα.

#### **Γ. Αξιολόγηση από τη σκοπιά του ανταγωνισμού**

##### **1. Γενικές παρατηρήσεις**

- (60) Η παρούσα πράξη θα οδηγήσει στη συνένωση της πρώτης και της τρίτης μεγαλύτερης παγκοσμίως εταιρείας προμήθειας αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού πολιτικής αεροπορίας, δηλαδή της Honeywell και της AlliedSignal. Οι κύριοι ανταγωνιστές των μερών είναι οι εταιρείες Rockwell Collins και Sextant, αλλά υπάρχουν και ορισμένοι μικρότεροι ανταγωνιστές, όπως είναι οι εταιρείες Litton και Smiths Industries, που

---

<sup>7</sup> Π.χ. Υπόθεση IV/M. 697 - Lockheed Martin/Local Corporation. Απόφαση της Επιτροπής της 27ης Μαρτίου 1996: EE C 314, 24.10.1996, σ. 9· υπόθεση IV/M.290 - Sextant/BGT-VDO, απόφαση της Επιτροπής της 21ης Δεκεμβρίου 1992: EE C 9, 14.1.1993, σ. 3.

όμως δεν παράγουν ολόκληρο το φάσμα των αεροηλεκτρονικών προϊόντων. Ο κύκλος εργασιών των μερών στην αγορά αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού πολιτικής αεροπορίας αντιστοιχεί στο 40% - 50% του συνολικού κύκλου εργασιών στην αγορά αυτή, ενώ το μερίδιο των Rockwell Collins και Sextant είναι της τάξεως του 20%-30% και 10%-20% αντιστοίχως.

- (61) Η νέα οντότητα θα είναι παρούσα σε όλα τα τμήματα της αγοράς αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού: αεροπορικές μεταφορές, περιφερειακά/επιχειρηματικά αεροσκάφη και γενικές αερομεταφορές. Το τμήμα των αεροπορικών μεταφορών αντιπροσωπεύει το [μεταξύ 50% και 60%]\* του συνόλου των πωλήσεων αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού πολιτικής αεροπορίας. Το τμήμα περιφερειακών/επιχειρηματικών αεροσκαφών και το τμήμα γενικών αερομεταφορών αντιπροσωπεύουν ποσοστό [μεταξύ 30% και 40%]\* και [λιγότερο από 10%]\* αντιστοίχως.



1.1. Αεροπορικές μεταφορές

**Πίνακας 1 : παρουσία στο τμήμα αεροπορικών μεταφορών**

	Προϊόν	AlliedSignal	Honeywell	Rockwell Collins	Sextant	Λοιποί
<b>ΕΠΙΤΗΡΗΣΗ</b>	Ραντάρ καιρού (Εξοπλισμός αγοραστή)	X	----	X	----	----
	Επεξεργαστές ACAS Αναμεταδότες Mode S (Εξοπλ. αγ.)	X	X	X	----	----
	Συστήματα TAWS (Εξοπλισμός κατασκευαστή)	X	----	----	----	----
<b>ΕΠΙΚΟΙΝΩΝ</b>	Επικ./Πλοήγ. (Εξοπλ. αγ.)	X	----	X	X	----
	SATCOM (Εξοπλ. αγ.)	---- <sup>8</sup>	X	X	----	----
	Πολλαπλοί δέκτες (Εξοπλ. αγ.)	X	----	X	X	----
	CMU/ACARS (Εξοπλ. αγ.)	X	----	X	----	Teledyne Aerosp./Matra
<b>ΠΛΟΗΓΗΣΗ</b>	Σύστημα GPS (αυτοτελές) (Εξοπλ. αγ.)	----	X	----	----	Litton
	IRS και ADIRS / ADIRU (κατ' επιλογή εξ. κατ. σε αεροσκάφη της Airbus)	----	X	----	X <sup>9</sup>	Litton
	Υπολογ. δεδομένων αέρα (Εξοπλ. κατ.)	----	X	----	----	Smiths
	Σύστημα FMS (κατ' επιλογή εξ. κατ. σε αεροσκάφη της Airbus)	----	X	----	X <sup>10</sup>	Smiths
	Συστήματα ελέγχου πτήσης (Εξοπλ. κατ.)	----	X	X	X	GEC
<b>ΆΛΛΑ ΑΕΡΟ-</b>	Οθόνες στο ύψος του οπτικού πεδίου (Εξοπλ. κατ.)	----	----	X	X	----
<b>ΗΛΕΚΤΡΟΝ. ΠΡ.</b>	Οθόνες (Εξοπλ. κατ.)	----	X	X	X	----
	Όργανα καταγραφής (Εξοπλ. αγ.)	X	----	----	----	L3Communications, Universal, SFIM
	Συστήματα ελέγχου, εποπτείας, μέτρησης και προειδοποίησης	----	----	----	X	BECO, Smiths, Eldec
<b>ΜΗ ΑΕΡΟ- ΗΛΕΚΤΡΟΝ. ΠΡ.</b>	Μέσα ψυχαγωγίας κατά την πτήση	----	----	X	X	Sony, Matsushita
	Εφεδρικές μονάδες παραγωγής ισχύος	X	----	----	----	UTC
	Τροχοί και συστήματα πέδησης	X	----	----	----	ABS, BFGoodrich, Dunlop, Snecma/Messier- Bugatti

<sup>8</sup> Παλαιότερα, η AlliedSignal διέθετε στην αγορά έναν τύπο κεραίας (κατασκευής Dassault), αλλά η σχετική συμφωνία έπαψε να ισχύει, και η AlliedSignal δεν δραστηριοποιείται πλέον στον τομέα των επικοινωνιών μέσω δορυφόρου.

<sup>9</sup> Η Sextant αναπτύσσει μία μονάδα ADIRU σε συνεργασία με τη Litton, η οποία προσφέρεται ως κατ' επιλογή εξοπλισμός κατασκευαστή στα αεροσκάφη της Airbus. Οι Sextant και Litton έχουν αποσπάσει τις μισές από τις παραγγελίες για νέα αεροσκάφη της Airbus.

<sup>10</sup> Η Sextant αναπτύσσει ένα σύστημα FMS σε συνεργασία με τη Smiths το οποίο προσφέρεται ως κατ' επιλογή εξοπλισμός κατασκευαστή στα αεροσκάφη της Airbus. Οι Sextant και Smiths έχουν αποσπάσει τα δύο τρίτα των παραγγελιών για νέα αεροσκάφη της Airbus.

(62) Η επιχείρηση που θα προκύψει από τη συγχώνευση θα μπορεί να προμηθεύει μεγαλύτερο φάσμα αεροηλεκτρονικών προϊόντων, τόσο στις αεροπορικές εταιρείες (υπό μορφή εξοπλισμού αγοραστή), όσο και προς τους δύο κατασκευαστές αρχικού εξοπλισμού, δηλαδή την Boeing και την Airbus (υπό μορφή εξοπλισμού κατασκευαστή). Όπως ήδη διαπιστώνει κανείς με βάση τον ανωτέρω πίνακα (και όπως εξηγείται αναλυτικότερα κατωτέρω), τα μέρη θα κατέχουν ιδιαίτερα ισχυρή θέση σε σύγκριση με τους ανταγωνιστές τους στον τομέα των αεροηλεκτρονικών συστημάτων ασφαλείας, δηλαδή των οργάνων επιτήρησης (επεξεργαστής ACAS, σύστημα TAWS, ραντάρ καιρού. κ.ο.κ.). Οι AlliedSignal και Honeywell κατέχουν αμφοτέρως ισχυρή θέση ως προμηθευτές επεξεργαστών ACAS και αναμεταδοτών Mode S. Η AlliedSignal είναι μία από τις δύο εταιρείες που προμηθεύουν ραντάρ καιρού και παράλληλα η μόνη που προμηθεύει το σύστημα TAWS. Σε ό,τι αφορά τα αεροσκάφη της Airbus, το φάσμα προϊόντων που η AlliedSignal προσέφερε μέχρι τώρα στις αεροπορικές εταιρείες εμπλουτίζεται πλέον με δορυφορικό σύστημα επικοινωνίας (ως εξοπλισμός αγοραστή), καθώς και με συστήματα FMS και ADIRS (αμφοτέρως ως κατ' επιλογή εξοπλισμός κατασκευαστή). Στο φάσμα προϊόντων που η Honeywell προσφέρει ως εξοπλισμό κατασκευαστή προστίθεται πλέον το σύστημα TAWS (ως εξοπλισμός κατασκευαστή). Εν πάση περιπτώσει, πάντως, ακόμη και μετά την υπό εξέταση συγχώνευση, καμία εταιρεία δεν θα είναι σε θέση να προμηθεύει αεροσκάφη στις αεροπορικές εταιρείες και στους ΚΑΕ όλα τα αεροηλεκτρονικά προϊόντα που απαιτούνται για την εκμετάλλευση ενός αεροσκάφους που εμπίπτει στην κατηγορία των αεροπορικών μεταφορών.

### *1.2. Περιφερειακά και επιχειρηματικά αεροσκάφη*

(63) Όπως έχει ήδη επισημανθεί, στο συγκεκριμένο τμήμα της αγοράς μπορεί να γίνει μια περαιτέρω διάκριση μεταξύ του εξοπλισμού που ενσωματώνεται στο αεροσκάφος από την κατασκευάστρια εταιρεία (εξοπλισμός κατασκευαστή) και εκείνου που τοποθετείται σε αυτό εκ των υστέρων από τον αγοραστή (εξοπλισμός αγοραστή). Οι παραγωγοί ολοκληρωμένων συστημάτων που προμηθεύουν τα τοποθετούμενα από την κατασκευάστρια εταιρεία στοιχεία του εξοπλισμού δεν πωλούν αυτοτελή προϊόντα, ενώ οι προμηθευτές αυτοτελών προϊόντων δεν πωλούν ολοκληρωμένα πακέτα αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού. Τα μέρη διατείνονται ότι για τον λόγο αυτό δεν υπάρχει αλληλεπικάλυψη μεταξύ τους από τη σκοπιά του ανταγωνισμού. Σε ό,τι αφορά τον εξοπλισμό κατασκευαστή, υπάρχουν μόνο τρία παραγωγοί ολοκληρωμένων συστημάτων: η Honeywell και η Rockwell Collins, που κατέχουν το ίδιο περίπου μερίδιο αγοράς, και η Sextant, η οποία τώρα προσπαθεί να εδραιώσει τη θέση της. Η AlliedSignal είναι ένας αξιόλογος προμηθευτής αυτοτελών προϊόντων που αγοράζονται και τοποθετούνται στα αεροσκάφη από τις αεροπορικές εταιρείες, αλλά παράλληλα τα προμηθεύει σε παραγωγούς ολοκληρωμένων συστημάτων.

### *1.3. Γενικές αερομεταφορές*

(64) Μόνο η AlliedSignal είναι παρούσα στο συγκεκριμένο τμήμα της αγοράς αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού και κατέχει ισχυρή θέση ως προμηθευτής πλήθους προϊόντων.

## 2. *Συνέπειες της πράξης για τις αγορές αναφοράς*

### 2.1. *Γενικές παρατηρήσεις*

(65) Τα αναφερόμενα στην αγορά δεδομένα που παρατίθενται πιο κάτω βασίζονται εν γένει στη διεξαχθείσα έρευνα αγοράς και στις όσο το δυνατόν ακριβέστερες εκτιμήσεις των μερών, οι οποίες είναι προϊόν των δικών τους ερευνών αγοράς. Τα μέρη αναγκάστηκαν να στηριχθούν σε τέτοιες εκτιμήσεις λόγω της ανυπαρξίας δεδομένων έρευνας αγοράς που να είναι προσιτά στο ευρύ κοινό. Τα μέρη στήριξαν τις εκτιμήσεις τους για την αγορά πρωτίστως στις παραδόσεις των οικείων προϊόντων και λιγότερο στις ανατεθείσες παραγγελίες. Τα μέρη που υπέβαλαν την κοινοποίηση υποστηρίζουν ότι τα στοιχεία που βασίζονται στις παραγγελίες δεν οδηγούν σε ασφαλή συμπεράσματα για το πραγματικό ύψος των μελλοντικών πωλήσεων, και τούτο επειδή οι πελάτες συχνά περιορίζουν ή ακυρώνουν ή ενίοτε διευρύνουν την παραγγελία σε χρόνο μεταγενέστερο της ανάθεσής της. Προκειμένου για τα προϊόντα των επηρεαζόμενων αγορών προϊόντος, είναι λίγος ο χρόνος που μεσολαβεί μεταξύ της παραγγελίας αγοράς και της παράδοσης, γεγονός που κάνει τα μέρη να θεωρούν ότι τα στοιχεία που βασίζονται στις παραγγελίες αγοράς κατά πάσα πιθανότητα δεν διαφέρουν σημαντικά από τα στοιχεία που στηρίζονται στις παραδόσεις. Η Επιτροπή φρονεί ότι, για να αξιολογηθεί σωστά η ανταγωνιστική ισχύς των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην υπό εξέταση αγορά, είναι σκόπιμο να ληφθούν υπόψη και οι αναθέσεις παραγγελιών, δεδομένου ότι αυτές αποτυπώνουν ακριβέστερα τις τρέχουσες ανταγωνιστικές δυνατότητες των παραγωγών. Εντούτοις, η έρευνα αγοράς που διεξήχθη δεν επέτρεψε τη διαμόρφωση σαφούς αντίληψης με βάση τις παραγγελίες, κι ένας από τους λόγους είναι οι διαφορές αντιλήψεων που φαίνεται να υπάρχουν γύρω από τι η εκάστοτε επιχείρηση θεωρεί ως «παραγγελία» (δηλαδή για το αν ο όρος καλύπτει μόνο τις οριστικές παραγγελίες ή και τα δικαιώματα προαίρεσης). Για τους προεκτεθέντες λόγους (και κυρίως επειδή είναι λίγος ο χρόνος που μεσολαβεί από την ανάθεση της παραγγελίας μέχρι την παράδοση), τα στοιχεία που χρησιμοποιούνται για την αξιολόγηση βασίζονται στις παραδόσεις. Παρόλα αυτά, η αξιολόγηση (παράγραφος 66 και επομ.) στηρίζεται επίσης στις παραγγελίες, ανάλογα με την περίπτωση.

### 2.2. *Επεξεργαστές ACAS και αναμεταδότες Mode S*

#### *Αεροπορικές μεταφορές*

(66) Η συνολική παγκόσμια αγορά για τους επεξεργαστές ACAS και τους αναμεταδότες Mode S έχει αυξηθεί, από τότε που τα όργανα αυτά έγιναν υποχρεωτικά στην Ευρώπη, από [50-60]\* εκατ. USD το 1996 σε [μεταξύ 130-140]\* εκατ. USD το 1998. Στη συγκεκριμένη αγορά, τα μέρη που υπέβαλαν την κοινοποίηση θα κατείχαν από κοινού μερίδιο [μεταξύ 65-75%]\* (AlliedSignal [μεταξύ 30-40%]\*· [30-40%]\* η Honeywell). Ο μοναδικός τους ανταγωνιστής είναι η Rockwell Collins, το μερίδιο αγοράς της οποίας υπολογίζεται σε [30-40%]\*. Από το 1996 και μετά, το μερίδιο αγοράς της AlliedSignal έχει παραμείνει σταθερό, ενώ εκείνο της Honeywell έχει αυξηθεί από [μεταξύ 15-25%]\* σε [30-40%]\*, προκαλώντας συρρίκνωση του μεριδίου της Rockwell Collins από [μεταξύ 40-50%]\* το 1996 σε [25-35%]\* το 1998.

- (67) Τα μέρη υποστηρίζουν ότι, σύμφωνα με ανακοίνωση της Sextant, η εν λόγω εταιρεία έχει αποκτήσει, σε συνεργασία με την Dassault και την Thomson-CSF, που είναι η μητρική εταιρεία της Sextant, την τεχνολογία που απαιτείται για την παραγωγή συστημάτων ACAS. Τα μέρη υποστηρίζουν ακόμη ότι η BF Goodrich, η οποία ήδη παράγει ένα προϊόν τύπου TCAS I, αλλά και η GEC Marconi θα μπορούσαν ομοίως να επιχειρήσουν να εισέλθουν στη συγκεκριμένη αγορά. Εντούτοις, τρίτοι ενδιαφερόμενοι έχουν αντιτάξει ότι τα σχέδια τα οποία επικαλούνται τα μέρη δεν είναι βέβαιο ότι θα υλοποιηθούν πράγματι, ιδίως αν ολοκληρωθεί η συγκέντρωση που αποτελεί αντικείμενο της παρούσας διαδικασίας.
- (68) Τα μέρη διατείνονται ότι το σημαντικό μερίδιο αγοράς που θα κατέχουν από κοινού δεν πρόκειται να τους δώσει τη δυνατότητα να συμπεριφέρονται σε μεγάλο βαθμό ανεξάρτητα από τους ανταγωνιστές τους και τους πελάτες, και τούτο για τους εξής λόγους: (α) το ποσοστό ζήτησης για συστήματα ACAS που αντιπροσωπεύουν οι διάφορες περιοχές του κόσμου παρουσιάζει έντονες διακυμάνσεις, με αποτέλεσμα να μην είναι ενδεικτικό για την ανταγωνιστική ισχύ· (β) η αξία της αγοράς για τα συστήματα ACAS βαίνει μειούμενη· (γ) οι πελάτες ασκούν μεγάλη αγοραστική δύναμη· (δ) η είσοδος νέων ανταγωνιστών στην αγορά είναι ευχερής· και (ε) η αγορά των συστημάτων ACAS επηρεάζεται από αλματώδεις τεχνολογικές εξελίξεις.
- (69) Σε ό,τι αφορά το πρώτο επιχείρημα των μερών, πρέπει να επισημανθεί ότι η γεωγραφική έκταση της εξεταστέας αγοράς δεν είναι περιφερειακή αλλά παγκόσμια. Πέραν αυτού, μετά την συγκέντρωση, η διάρθρωση της αγοράς στις διάφορες περιοχές του κόσμου θα παρουσιάζει μεγάλες ομοιότητες, υπό την έννοια ότι το μερίδιο αγοράς των μερών θα [υπερβαίνει τα δύο τρίτα]\*.
- (70) Το δεύτερο επιχείρημα των μερών είναι ότι η αξία της αγοράς για τα συστήματα ACAS βαίνει μειούμενη, εφόσον στις ΗΠΑ σχεδόν όλα τα επιβατηγά αεροσκάφη είναι ήδη εξοπλισμένα με σύστημα ACAS, ενώ στην Ευρώπη έχει ήδη ανατεθεί το 90% περίπου των δυνητικών παραγγελιών τέτοιων συστημάτων προς τοποθέτηση ως εξοπλισμός αγοραστή σε αεροσκάφη που εμπίπτουν στην κατηγορία των αεροπορικών μεταφορών. Το σύστημα ACAS έχει εξαιρετικά μακροχρόνια διάρκεια ζωής και για τον λόγο αυτό δεν υπάρχει σχετική αγορά ανταλλακτικών και εξαρτημάτων. Ως εκ τούτου, η μελλοντική αγορά για συστήματα ACAS που προορίζονται για αεροσκάφη της κατηγορίας των αεροπορικών μεταφορών θα αφορά αποκλειστικά και μόνο τα νέας κατασκευής αεροσκάφη αυτής της κατηγορίας, τα οποία υπολογίζονται σε 600 έως 800 παγκοσμίως σε ετήσια βάση. Τα μέρη ισχυρίζονται ότι, καθώς η ζήτηση θα συρρικνώνεται, ο ανταγωνισμός μεταξύ των προμηθευτών που απομένουν αναμένεται να καταστεί ακόμη πιο απηλής.
- (71) Αναφορικά με το επιχείρημα αυτό, πρέπει να επισημανθεί ότι η μείωση του όγκου της αγοράς καθιστά λιγότερο πιθανή την είσοδο νέων προμηθευτών στη συγκεκριμένη αγορά, δεδομένου ότι αυτοί δεν θα έχουν τη δυνατότητα να αποσβέσουν τα έξοδα τεχνολογικής ανάπτυξης με την πώληση ικανοποιητικού αριθμού συστημάτων.
- (72) Σε ό,τι αφορά την δύναμη στην αγορά, τα μέρη υποστηρίζουν ότι στην υπό εξέταση αγορά οι πελάτες διαθέτουν σημαντική αγοραστική δύναμη και ότι αν θελήσουν να ασκήσουν πάνω στους πελάτες τους την ανταγωνιστική ισχύ που διαθέτουν, αυτοί οι τελευταίοι είναι αρκετά ισχυροί ώστε να προβούν σε αντίποινα. Ειδικότερα, τα μέρη

διατείνονται ότι είναι περισσότερο ευάλωτα σε τέτοιου είδους αντίποινα σε σύγκριση με τους μικρότερους προμηθευτές, και τούτο επειδή παράγουν μεγάλο φάσμα προϊόντων. Οι συνέπειες των τυχόν αντιποίνων θα ήταν πολύ πιο εκτεταμένες στην περίπτωση τους, διότι θα επηρέαζαν τις πωλήσεις όλων των προϊόντων που συγκροτούν το φάσμα παραγωγής τους.

- (73) Η Επιτροπή εξέτασε κατά πόσο η αγοραστική δύναμη είναι τέτοια ώστε να μη δικαιολογούνται φόβοι για τον ανταγωνισμό, παρά το υψηλό μερίδιο αγοράς που θα προκύψει από τη συγχώνευση. Είναι γεγονός ότι η ζήτηση αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού για αεροσκάφη που εμπίπτουν στην κατηγορία των αεροπορικών μεταφορών χαρακτηρίζεται από μεγάλη συγκέντρωση όσον αφορά τους κατασκευαστές αρχικού εξοπλισμού (ΚΑΕ), οι οποίοι αναμφίβολα διαθέτουν μεγάλη αγοραστική ισχύ. Ωστόσο, ο βαθμός συγκέντρωσης της ζήτησης είναι πολύ χαμηλότερος στην περίπτωση των αεροπορικών εταιρειών, δεδομένου ότι οι πελάτες συγκροτούν πολύ πιο εκτεταμένη ομάδα η οποία περιλαμβάνει και μεγάλο αριθμό (εθνικών) αεροπορικών εταιρειών μικρότερου μεγέθους. Από την άλλη πλευρά, η διάρθρωση της προσφοράς αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού χαρακτηρίζεται από μεγάλη συγκέντρωση, η οποία θα αυξηθεί ακόμη περισσότερο μετά την υλοποίηση της υπό εξέταση συγκέντρωσης. Συνεπώς, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η αγοραστική ισχύς των πελατών όσον αφορά τα συστήματα ACAS, που αγοράζονται από αεροπορικές εταιρείες, δεν θα ήταν ικανή να υπερκεράσει την ισχύ της νέας οντότητας.
- (74) Αναφορικά με τους παράγοντες που εμποδίζουν την είσοδο στην αγορά αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού, επικρατεί γενικά η αντίληψη ότι οι παράγοντες αυτοί είναι πολύ σοβαροί, λόγω του περίπλοκου τεχνικού χαρακτήρα των προϊόντων. Η έρευνα αγοράς οδήγησε στο συμπέρασμα ότι είναι απίθανη η είσοδος κάποιου νέου ανταγωνιστή στην υπόψη αγορά. Πιο συγκεκριμένα για τους επεξεργαστές ACAS και τους αναμεταδότες Mode S, τα ίδια τα μέρη επισημαίνουν ότι απαιτούνται περίπου δύο χρόνια και γύρω στα 10 εκατομμύρια USD για την ανάπτυξη ενός επεξεργαστή ACAS. Πέραν αυτού, η έρευνα αγοράς κατέδειξε ότι οι επεξεργαστές ACAS και οι αναμεταδότες Mode S είναι πολύπλοκα προϊόντα υψηλής τεχνολογίας τα οποία πρέπει να είναι συμβατά με το περιβάλλον στο οποίο πρόκειται να χρησιμοποιηθούν.
- (75) Εξάλλου, για να μπορέσει να εισέλθει στην αγορά και να καταλάβει μία θέση σε αυτήν, η τυχόν νεοεισερχόμενη επιχείρηση ενδέχεται να προσφέρει τα προϊόντα σε χαμηλότερες τιμές. Ωστόσο, κάτι τέτοιο προϋποθέτει ότι η νεοεισερχόμενη επιχείρηση θα μπορέσει οπωσδήποτε να πουλήσει μεγάλες ποσότητες από τα διάφορα προϊόντα, ούτως ώστε να αποσβέσει τα έξοδα στα οποία θα έχει υποβληθεί για έρευνα και τεχνολογική ανάπτυξη. Πλην όμως, λόγω της παρουσίας της επιχείρησης που θα προκύψει από την παρούσα συγκέντρωση, η όποια νεοεισερχόμενη επιχείρηση ενδέχεται να μην έχει τη δυνατότητα να επιτύχει τις αναγκαίες οικονομίες κλίμακας.
- (76) Όσον αφορά το επιχείρημα των μερών ότι η αγορά των επεξεργαστών ACAS επηρεάζεται από αλματώδεις τεχνολογικές εξελίξεις, είναι σκόπιμο να επισημανθεί ότι με βάση τα πορίσματα της έρευνας αγοράς συνάγεται ότι θα χρειασθούν 10 περίπου χρόνια προκειμένου να επιτευχθούν αφενός η συμπλήρωση του συστήματος ADS-B ("Automatic Dependent Surveillance/Broadcast" - «αυτόματο εξαρτημένο σύστημα επιτήρησης και μετάδοσης») πρόκειται για όργανο προσδιορισμού της θέσης του

αεροσκάφους μέσω δορυφόρου) ούτως ώστε αυτό να περιλαμβάνει και λειτουργίες αποτροπής των συγκρούσεων, και αφετέρου η λήψη της σχετικής πιστοποίησης από τις αρχές πολιτικής αεροπορίας. Κατά συνέπεια, το τελευταίο αυτό επιχείρημα είναι απορριπτέο.

- (77) Ακόμη, πρέπει να σημειωθεί ότι η ισχυρή θέση των μερών στην αγορά των επεξεργαστών ACAS επηρεάζει παράλληλα τη μελλοντική αγορά των συστημάτων IHAS, δεδομένου ότι ο επεξεργαστής ACAS είναι ένα από τα βασικά στοιχεία που απαρτίζουν το εν λόγω σύστημα (βλέπε επίσης την παράγραφο 93 και επομ.).
- (78) Βάσει των προεκτεθέντων υφίστανται σοβαρές επιφυλάξεις για το κατά πόσον η υπό εξέταση συγκέντρωση συμβιβάζεται με την κοινή αγορά και με τη Συμφωνία για τον ΕΟΧ, λόγω του ότι αναμένεται να οδηγήσει στη δημιουργία δεσπόζουσας θέσης στο τμήμα αεροπορικών μεταφορών της αγοράς επεξεργαστών ACAS και αναμεταδοτών Mode S. Παρόλα αυτά, το συγκεκριμένο ζήτημα αντιμετωπίζεται με τα μέτρα αποκατάστασης που περιγράφονται στη συνέχεια (βλέπε επίσης την παράγραφο 125 και επομ.).

#### Περιφερειακά/επιχειρηματικά αεροσκάφη

- (79) Η συνολική παγκόσμια αγορά για τους επεξεργαστές ACAS και τους αναμεταδότες Mode S που χρησιμοποιούνται σε αεροσκάφη της συγκεκριμένης κατηγορίας έχει αυξηθεί από τότε που τα όργανα αυτά έγιναν υποχρεωτικά στην Ευρώπη, από [45-55]\* εκατ. USD το 1996 σε [95-105]\* εκατ. USD το 1998. Στη συγκεκριμένη αγορά, τα μέρη που υπέβαλαν την κοινοποίηση κατέχουν από κοινού μερίδιο [70-80%]\* ([25-35%]\* η AlliedSignal και [40-50%]\* η Honeywell). Ανταγωνιστές τους είναι η Rockwell Collins, με μερίδιο αγοράς [20-30%]\* και η BF Goodrich, με μερίδιο αγοράς [0-5%]\*. Αυτή η τελευταία, πάντως, δεν παράγει συστήματα ACAS που να πληρούν τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές, αλλά μόνο έναν τύπο συστήματος TCAS I (βλέπε επίσης ανωτέρω, καθώς και την παράγραφο 67). Από το 1996 και μετά, το μερίδιο αγοράς της AlliedSignal και της Honeywell έχει αυξηθεί από [10-20%]\* και [10-20%]\* αντίστοιχα, σε [25-35%]\* και [40-50%]\*, προκαλώντας συρρίκνωση του μεριδίου της Rockwell Collins από [60-70%]\* το 1996 σε [20-30%]\* το 1998.
- (80) Τα μέρη υποστηρίζουν ότι μετά την υποχρεωτική εγκατάσταση του συστήματος στην Ευρώπη ο όγκος της αγοράς για το σύστημα ACAS στο τμήμα περιφερειακών και επιχειρηματικών αεροσκαφών θα βαίνει μειούμενος και ότι θα περιορίζεται στα 150 έως 250 νέα αεροσκάφη ετησίως σε παγκόσμια βάση. Τα μέρη ισχυρίζονται ότι, καθώς η ζήτηση θα συρρικνώνεται, ο ανταγωνισμός μεταξύ των κατασκευαστών που απομένουν αναμένεται να καταστεί ακόμη πιο απηνής.
- (81) Αναφορικά με το επιχείρημα αυτό, πρέπει να επισημανθεί ότι η μείωση του όγκου της αγοράς καθιστά λιγότερο πιθανή την είσοδο νέων κατασκευαστών στη συγκεκριμένη αγορά, δεδομένου ότι αυτοί δεν θα έχουν τη δυνατότητα να αποσβέσουν τα έξοδα τεχνολογικής ανάπτυξης με την πώληση ικανοποιητικού αριθμού συστημάτων.

- (82) Εξάλλου, η Επιτροπή παραπέμπει και πάλι σε όσα αναφέρονται πιο πάνω για τους επεξεργαστές ACAS και τους αναμεταδότες Mode S που χρησιμοποιούνται σε αεροσκάφη αεροπορικών μεταφορών, δεδομένου ότι η συλλογιστική που αναπτύσσεται εκεί αναφορικά με τις δυσκολίες εισόδου στην αγορά και την αγοραστική δύναμη ισχύουν ομοίως για την αγορά περιφερειακών και επιχειρηματικών αεροσκαφών.
- (83) Εξαιτίας των προεκτεθέντων υφίστανται σοβαρές επιφυλάξεις για το κατά πόσον η υπό εξέταση συγκέντρωση συμβιβάζεται με την κοινή αγορά και με τη Συμφωνία για τον EOX, λόγω του ότι αναμένεται να οδηγήσει στη δημιουργία δεσπόμενης θέσης στο τμήμα περιφερειακών και επιχειρηματικών αεροσκαφών της αγοράς επεξεργαστών ACAS και αναμεταδοτών Mode S. Παρόλα αυτά, το συγκεκριμένο ζήτημα αντιμετωπίζεται με τα διορθωτικά μέτρα που περιγράφονται στη συνέχεια (στην παράγραφο 125 και επομ.).

### 2.3. CMU/ACARS

- (84) Οι μονάδες CMU αγοράζονται συνήθως από τον αγοραστή του αεροσκάφους. Το 1998, η αξία της αγοράς αυτής ανερχόταν σε [15-25]\* εκατ. USD. Με βάση τα στοιχεία που έχουν υποβάλει τα μέρη, το 1998 η AlliedSignal κατείχε μερίδιο [45-55%]\* των πωλήσεων παγκοσμίως. Η Honeywell δεν έχει αρχίσει να πουλάει την αυτοτελή μονάδα CMU που έχει αναπτύξει, αλλά έχει ήδη καταφέρει να εξασφαλίσει κάποιες παραγγελίες για το προϊόν αυτό. Το μερίδιο αγοράς της Rockwell Collins υπολογίζεται σε [30-40%]\* και της Teledyne σε [5-15%]\*. Τα μεγέθη αυτά έχουν εν πολλοίς επιβεβαιωθεί από τη διεξαχθείσα έρευνα αγοράς, αν και το μερίδιο της νέας οντότητας είναι ακόμη μικρότερο.
- (85) Η Aerospatiale Matra προσφέρει το σύστημα ATSU σε αεροσκάφη της Airbus. Τα μέρη αναμένουν ότι μέχρι τις αρχές του 2000 το 95% και πλέον των αεροσκαφών της Airbus με ζεύξη δεδομένων θα διαθέτουν το σύστημα ATSU, οπότε δεν θα χρειάζονται πλέον τα συστήματα CMU και ACARS.
- (86) Η προτεινόμενη πράξη θα έχει ως αποτέλεσμα την ενίσχυση της θέσης της AlliedSignal, αν ληφθεί υπόψη ότι η Honeywell έχει ήδη καταφέρει να εξασφαλίσει παραγγελίες για την αυτοτελή μονάδα CMU που έχει αναπτύξει. Εντούτοις, επειδή οι Rockwell Collins και Teledyne διαθέτουν ήδη στην αγορά αυτοτελείς μονάδες CMU και επειδή η Aerospatiale Matra έχει λανσάρει το σύστημα ATSU, η υπό εξέταση πράξη δεν πρόκειται να οδηγήσει στη δημιουργία ή την ενίσχυση δεσπόμενης θέσης όσον αφορά τις μονάδες CMU και τα συστήματα ACARS.

### 2.4. Ραντάρ καιρού

#### Περιφερειακά/επιχειρηματικά αεροσκάφη

- (87) Η συνολική παγκόσμια αγορά για τα ραντάρ καιρού που χρησιμοποιούνται σε περιφερειακά/επιχειρηματικά αεροσκάφη έχει αυξηθεί από [25-35]\* εκατ. USD το 1996 σε [35-45]\* εκατ. USD το 1998. Στη συγκεκριμένη αγορά, τα μέρη που υπέβαλαν την κοινοποίηση κατέχουν από κοινού μερίδιο [35-45%]\* ([0-10%]\*

η AlliedSignal και [30-40%]\* η Honeywell). Ο μοναδικός τους ανταγωνιστής είναι η Rockwell Collins, το μερίδιο αγοράς της οποίας για το 1998 υπολογίζεται σε [55-65%]\*.

- (88) Η αύξηση του μεριδίου αγοράς είναι πολύ περιορισμένη. Η AlliedSignal πωλεί κυρίως ραντάρ καιρού ως εξοπλισμό αγοραστή, ενώ τα ραντάρ καιρού που προμηθεύει η Honeywell πωλούνται ως εξοπλισμός κατασκευαστή. Τέλος, το μερίδιο αγοράς του μοναδικού ανταγωνιστή των μερών υπερβαίνει το 50%. Για όλους αυτούς τους λόγους εξάγεται το συμπέρασμα ότι δεν θα προκληθεί ούτε θα ενισχυθεί δεσπόζουσα θέση στην αγορά ραντάρ καιρού που προορίζονται για περιφερειακά και επιχειρηματικά αεροσκάφη.

#### Ελικόπτερα πολιτικής αεροπορίας

- (89) Η συνολική παγκόσμια αγορά για τα ραντάρ καιρού που χρησιμοποιούνται σε ελικόπτερα πολιτικής αεροπορίας ανήλθε το 1998 σε [5-15]\* εκατ. USD. Στη συγκεκριμένη αγορά τα μέρη που υπέβαλαν την κοινοποίηση κατέχουν από κοινού μερίδιο 100% ([75-85%]\* η AlliedSignal και [15-25%]\* η Honeywell). Πιο συγκεκριμένα, η AlliedSignal προμηθεύει αυτοτελή ραντάρ καιρού που χρησιμοποιούνται ως εξοπλισμός αγοραστή ή τοποθετούνται σε μη ολοκληρωμένους θαλάμους διακυβέρνησης, ενώ η Honeywell προμηθεύει ως επί το πλείστον ραντάρ καιρού που πωλούνται ως εξοπλισμός κατασκευαστή και τοποθετούνται σε ολοκληρωμένους θαλάμους διακυβέρνησης.
- (90) Τα μέρη υποστηρίζουν ότι η εταιρεία Fiar τα ανταγωνίζεται στην αγορά νέων προγραμμάτων και ότι η Rockwell Collins παράγει έναν τύπο ραντάρ καιρού που σχεδιάστηκε για την πολεμική αεροπορία, το οποίο όμως θα μπορούσε να πιστοποιηθεί και για ελικόπτερα πολιτικής αεροπορίας.
- (91) Τα μέρη υποστηρίζουν ακόμη ότι η θέση σε λειτουργία του συστήματος GPS (παγκόσμιο σύστημα προσδιορισμού θέσης) θα αντικαταστήσει και εξαλείψει την τεχνολογία ραδιοφάρου, με αποτέλεσμα τα ραντάρ καιρού να μην είναι πλέον απαραίτητο να προσφέρουν και λειτουργίες ραδιοφάρου. Επομένως, τα ραντάρ καιρού των ελικοπτέρων πολιτικής αεροπορίας θα μπορούν να αντικατασταθούν από ραντάρ καιρού που έχουν επινοηθεί για αεροσκάφη γενικών αερομεταφορών ή από πιο εξελιγμένα πακέτα αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού.
- (92) Εντούτοις, επειδή σήμερα δεν υπάρχουν άλλες εταιρείες που να πωλούν ήδη ραντάρ καιρού για ελικόπτερα πολιτικής αεροπορίας, υφίστανται σοβαρές επιφυλάξεις για το κατά πόσον η υπό εξέταση συγκέντρωση συμβιβάζεται με την κοινή αγορά και με τη Συμφωνία για τον ΕΟΧ, λόγω του ότι αναμένεται να οδηγήσει στην ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης στην αγορά ραντάρ καιρού για ελικόπτερα πολιτικής αεροπορίας. Παρόλα αυτά, το συγκεκριμένο ζήτημα αντιμετωπίζεται με τα διορθωτικά μέτρα που περιγράφονται στη συνέχεια (στην παράγραφο 125 και επομ.).



### 3. *Συνέπειες της συγκέντρωσης για άλλες αγορές*

#### TAWS και IHAS

- (93) Η υπό εξέταση συγκέντρωση γεννά σοβαρές επιφυλάξεις για το κατά πόσον συμβιβάζεται με την κοινή αγορά και με τη συμφωνία για τον EOX, λόγω του ότι αναμένεται να προκαλέσει την ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης στην αγορά των συστημάτων TAWS, καθώς και να οδηγήσει στη δημιουργία δεσπόζουσας θέσης στη μελλοντική αγορά των ολοκληρωμένων συστημάτων προειδοποίησης κινδύνου (IHAS). Όπως εξηγείται ανωτέρω στο κεφάλαιο περί του προσδιορισμού της εξεταστέας αγοράς προϊόντος, μπορεί να γίνει διάκριση μεταξύ των διαφόρων συστημάτων TAWS ανάλογα με το τμήμα της αγοράς αεροσκαφών για το οποίο προορίζεται ο εκάστοτε τύπος. Παρόλα αυτά, η ανάλυση που ακολουθεί καλύπτει όλα τα τμήματα της αγοράς αεροσκαφών στα οποία δραστηριοποιείται σήμερα η AlliedSignal.

#### Η νέα οντότητα κατέχει σήμερα δεσπόζουσα θέση στην αγορά των συστημάτων TAWS

- (94) Η AlliedSignal, με το «Προηγμένο σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους» (EGPWS) που διαθέτει στην αγορά, κατέχει σήμερα το 100% της αγοράς.
- (95) Τα μέρη υποστηρίζουν, ωστόσο, ότι πέντε περίπου εταιρείες καταβάλλουν ήδη προσπάθειες για την ανάπτυξη συστημάτων TAWS. Πρόκειται για τις εταιρείες Sextant, Universal Avionics, BF Goodrich, EuroTelematik GmbH (ETG) και British Aerospace.
- (96) Η έρευνα της αγοράς κατέδειξε ότι, μολονότι οι προαναφερθείσες εταιρείες καταβάλλουν ήδη προσπάθειες για την ανάπτυξη ανταγωνιστικών συστημάτων TAWS και σχεδιάζουν να εισέλθουν στη συγκεκριμένη αγορά, προς το παρόν καμία εξ αυτών δεν διαθέτει εδραιωμένη παρουσία στην αγορά με κάποιο προϊόν αυτού του τύπου. Τα συστήματα TAWS που έχουν αναπτύξει η Sextant και η Universal Avionics βρίσκονται ήδη στο στάδιο της πιστοποίησης<sup>11</sup>. Η BF Goodrich επενδύει στην ανάπτυξη ενός τέτοιου συστήματος, το οποίο όμως θα είναι κατάλληλο για μικρότερο αριθμό επιχειρηματικών αεροσκαφών. Η ETG παράγει ήδη έναν τύπο συστήματος TAWS, αλλά αυτός είναι κατάλληλος μόνο για το τμήμα των γενικών αερομεταφορών. Το σύστημα TAWS που κατασκευάζει η British Aerospace μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνο σε στρατιωτικά αεροσκάφη και είναι αμφίβολο κατά πόσον το εν λόγω σύστημα θα ήταν κατάλληλο και για αεροσκάφη της πολιτικής αεροπορίας.
- (97) Από τα προαναφερθέντα προκύπτει ότι, μολονότι σήμερα η AlliedSignal κατέχει δεσπόζουσα θέση στην αγορά συστημάτων TAWS και δεν προβλέπεται άμεση είσοδος κάποιου νέου ανταγωνιστή στην εν λόγω αγορά, αρκετές εταιρείες είναι πιθανό να επιχειρήσουν την είσοδό τους κατά τα προσεχή έτη και να απειλήσουν τη θέση που η νέα οντότητα θα κατέχει ως μοναδικός προμηθευτής τέτοιων συστημάτων.

---

<sup>11</sup> Από στοιχεία που έχουν υποβάλει τα μέρη προκύπτει ότι στην πραγματικότητα η Universal έχει ήδη πουλήσει το σύστημα TAWS που έχει αναπτύξει σε μια (περιφερειακή) αεροπορική εταιρεία της Ινδονησίας, αν και η σχετική πιστοποίηση τύπου δεν έχει εκδοθεί ακόμη.

Η αναμενόμενη αύξηση της ζήτησης για τέτοια συστήματα (βλέπε κατωτέρω) καθιστά ελκυστική την είσοδο νέων ανταγωνιστών στην αγορά. Παρόλα αυτά, όπως εξηγείται παρακάτω, η υπό εξέταση συγκέντρωση θα επιτείνει τις δυσκολίες που υφίστανται για την είσοδο νέων ανταγωνιστών στη συγκεκριμένη αγορά.

Η αναμενόμενη αύξηση της ζήτησης για συστήματα TAWS δημιουργεί σημαντικές ευκαιρίες για την είσοδο νέων ανταγωνιστών στην αγορά

- (98) Η ζήτηση για συστήματα TAWS αναμένεται να αυξηθεί σημαντικά. Στην αύξηση αυτή θα συντελέσει το γεγονός ότι τα εν λόγω συστήματα προβλέπεται να καταστούν υποχρεωτικά σε διάφορες περιοχές κόσμου. Τα παλαιότερης γενιάς συστήματα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους (GPWS) είναι σήμερα υποχρεωτικά στις ΗΠΑ και την Ευρώπη για όλα τα στροβιλοκίνητα αεροσκάφη πολιτικής αεροπορίας και για τα στροβιλοκίνητα αεροσκάφη που μπορούν να μεταφέρουν 10 τουλάχιστον επιβάτες. Το σύστημα TAWS (EGPWS) δεν είναι υποχρεωτικό προς το παρόν, αλλά η FAA έχει εισηγηθεί τη θέσπιση διάταξης που θα καθιστά υποχρεωτική τη χρήση του, για τα μεν νέα αεροσκάφη από το 2002/2003, για τα δε υφιστάμενα αεροσκάφη από το 2005 (πρόκειται για τα αεροσκάφη που μπορούν να μεταφέρουν τουλάχιστον έξι επιβάτες). Ενόψει της θέσης σε εφαρμογή των διατάξεων αυτών που θα καθιστούν υποχρεωτική τη χρήση του συστήματος TAWS αλλά και λόγω της αυξημένης ασφάλειας που το υπόψη σύστημα προσφέρει, αναμένεται σημαντική αύξηση του όγκου παραγγελιών. Σήμερα, η AlliedSignal έχει ήδη αναλάβει παραγγελίες για 8 000 περίπου συστήματα TAWS. Τα μέρη υποστηρίζουν ότι η τρέχουσα αγορά για συστήματα TAWS καλύπτει ενδεχομένως μέχρι [10-20 000]\* αεροσκάφη. Εκτιμάται ότι το μέγεθος της αγοράς είναι ικανό να προσελκύσει νέους ανταγωνιστές. Ένα επιπλέον κίνητρο για την είσοδο στην υπόψη αγορά είναι το γεγονός ότι μέχρι τώρα η AlliedSignal ήταν η μόνη εταιρεία που προμήθευε συστήματα TAWS· οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην αγορά (συμπεριλαμβανομένων των μερών) προσδοκούν ότι η εμφάνιση νέων προμηθευτών συστημάτων TAWS θα πιέσει προς τα κάτω τις τιμές πώλησης του προϊόντος, προς όφελος των καταναλωτών. Ωστόσο, παρά τη (μελλοντική) ζήτηση, οι νεοεισερχόμενοι στην αγορά, οι οποίοι ήδη έχουν να αντιμετωπίσουν κάποια εμπόδια, θα είναι αναγκασμένοι να υπερπηδήσουν και ορισμένες πρόσθετες δυσκολίες που θα προκύψουν από την υπό εξέταση συγκέντρωση.

Η συγκέντρωση θα επιτείνει τις δυσκολίες διείσδυσης ανταγωνιστικών συστημάτων TAWS στην αγορά

- (99) Όπως εξηγείται στις παραγράφους 97 και 98, υπάρχουν αρκετές επιχειρήσεις που θα μπορούσαν να επιχειρήσουν να εισέλθουν στην αγορά συστημάτων TAWS. Ακόμη και χωρίς την υπό εξέταση συγκέντρωση, οι εν λόγω δυνητικοί ανταγωνιστές θα ήταν αντιμέτωποι με μια σειρά εμποδίων στην προσπάθειά τους να εισέλθουν στην αγορά. Επί παραδείγματι, οι νέοι ανταγωνιστές αντιμετωπίζουν το πρόβλημα ότι δεν διαθέτουν στην αγορά φήμη σε σχέση με κάποιο προϊόν TAWS το οποίο να είναι ήδη διαθέσιμο. Πέραν αυτού, μερικοί από τους προαναφερθέντες δυνητικούς προμηθευτές δεν διαθέτουν εδραιωμένη παρουσία τόσο στο τμήμα των αεροπορικών μεταφορών όσο και στο τμήμα των περιφερειακών/επιχειρηματικών αεροσκαφών. Για παράδειγμα, η Universal Avionics κατά παράδοση δεν προμηθεύει αεροηλεκτρονικό εξοπλισμό για το τμήμα των αεροπορικών μεταφορών. Εξάλλου, σε αντίθεση με την AlliedSignal, οι νεοεισερχόμενοι δεν διαθέτουν εγκατεστημένη βάση σε σχέση με

κάποιο προϊόν παλαιότερης τεχνολογίας (π.χ. το GPWS): μια τέτοια βάση, πέρα από τη φήμη που προσφέρει, μπορεί να αποβεί επωφελής και για τις πωλήσεις εξοπλισμού αγοραστή σε υφιστάμενους πελάτες. Τέλος, κάθε νέος προμηθευτής θα αντιμετώπιζε (τουλάχιστον στην αρχή) ανταγωνιστικά μειονεκτήματα σε σχέση με τις οικονομίες κλίμακας.

- (100) Το γεγονός ότι οι προαναφερθέντες προμηθευτές προετοιμάζονται πράγματι για να εισέλθουν στην αγορά αποδεικνύει ότι δεν θεωρούνται ανυπέρβλητα τα εμπόδια που υπάρχουν ήδη πριν από την υλοποίηση της υπό εξέταση συγκέντρωσης. Εντούτοις, η διεξαχθείσα έρευνα κατέδειξε ότι η συγκέντρωση θα ορθώσει πρόσθετα εμπόδια, επιβαρύνοντας με τον τρόπο αυτό τη θέση των επίδοξων νέων ανταγωνιστών.
- (101) Η νέα οντότητα θα μπορεί να συνδέει τεχνικώς το σύστημα EGPWS που θα εμπορεύεται με άλλα αεροηλεκτρονικά όργανα, αποδυναμώνοντας με τον τρόπο αυτό τον (δυναμικό) ανταγωνισμό στην αγορά των συστημάτων TAWS. Πιο συγκεκριμένα, η Honeywell κατέχει σημαντικό μερίδιο στην αγορά των προϊόντων εκείνων που χρησιμοποιούνται οπωσδήποτε σε συνδυασμό με το σύστημα TAWS (τόσο ως προς τα εισερχόμενα, όσο και ως προς τα εξερχόμενα). Τούτο ισχύει στο τμήμα των αεροπορικών μεταφορών, αλλά και στο τμήμα των περιφερειακών/επιχειρηματικών αεροσκαφών. Στα προϊόντα αυτά συγκαταλέγονται μεταξύ άλλων το σύστημα GPS, ο υπολογιστής διαχείρισης πτήσης (Flight Management Computer), τα συστήματα ελέγχου της πτήσης και οι οθόνες απεικόνισης. Στο τμήμα των περιφερειακών / επιχειρηματικών αεροσκαφών, η Honeywell έχει προμηθεύσει το ήμισυ περίπου των ολοκληρωμένων θαλάμων διακυβέρνησης, στους οποίους το σύστημα TAWS τοποθετείται εκ των υστέρων από τον αγοραστή του αεροσκάφους. Σε περίπτωση που ένας νέος προμηθευτής συστημάτων TAWS θελήσει να συνδέσει το προϊόν του με τον εξοπλισμό αυτό που παράγει η Honeywell, χρειάζεται οπωσδήποτε τις τεχνικές πληροφορίες διασύνδεσης που αναφέρονται στον συγκεκριμένο εξοπλισμό, διαφορετικά το σύστημα TAWS που θα παράγει δεν θα είναι συμβατό. Η νέα οντότητα θα μπορεί να εμποδίζει τους τυχόν νέους ανταγωνιστές να αποκτήσουν τούτες τις απολύτως απαραίτητες πληροφορίες (προς όφελος του δικού της συστήματος EGPWS). Κάτι τέτοιο θα περιορίζει σημαντικά τις δυνατότητες εισόδου νέων ανταγωνιστών στην αγορά, τόσο για τα συστήματα TAWS που πωλούνται ως εξοπλισμός αγοραστή, όσο και για εκείνα που πωλούνται ως εξοπλισμός κατασκευαστή.
- (102) Οι αναγκαίες πληροφορίες διασύνδεσης δεν αφορούν μόνο τις προδιαγραφές υλισμικού (π.χ. τις διαστάσεις της μονάδας LRU - Line Replaceable Unit - και τον τύπο των συνδέσεων), αλλά και κάποια δεδομένα που σχετίζονται, επί παραδείγματι, με τα ηλεκτρικά σήματα και τις προδιαγραφές λογισμικού. Μολονότι ορισμένα στοιχεία των πληροφοριών διασύνδεσης μπορεί να είναι προσιτά στο ευρύ κοινό, ένα μεγάλο μέρος των ίδιων πληροφοριών ενδέχεται να καλύπτεται από δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας. Πρέπει να σημειωθεί ότι στο τμήμα των περιφερειακών /

επιχειρηματικών αεροσκαφών δεν ισχύουν πρότυπα της ARINC τα οποία θα διασφάλιζαν τον ανοικτό χαρακτήρα των υποδομών, καθώς και ότι τα δεδομένα που αναφέρονται στη διασύνδεση καλύπτονται στο σύνολό τους από δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας<sup>12</sup>.

- (103) Συνεπώς, μολονότι εν γένει η τεχνική διασύνδεση των αεροηλεκτρονικών προϊόντων δεν αποδυναμώνει τον ανταγωνισμό (λόγω του ρόλου που διαδραματίζουν οι ΚΑΕ και η θέσπιση προτύπων από την ARINC - βλέπε κατωτέρω (στην παράγραφο 112 και επομ.) τα περί τεχνικής διασύνδεσης, στον κλάδο των οργάνων επιτήρησης, και ιδίως των συστημάτων TAWS, δεν αποκλείεται πράγματι να υπάρξουν τέτοιες αρνητικές συνέπειες. Ωστόσο, οι δεσμεύσεις που έχουν προσφερθεί να αναλάβουν τα μέρη θα δίδουν ικανοποιητικές λύσεις στο πρόβλημα αυτό, υπό την έννοια ότι θα εξασφαλίζουν ότι τα πρότυπα των προϊόντων και συστημάτων της Honeywell θα είναι στο μέλλον ανοικτά, ούτως ώστε οι επιχειρήσεις που θα προμηθεύουν μελλοντικώς συστήματα TAWS να μη δυσκολεύονται ακόμη περισσότερο να διεισδύσουν στην αγορά. Οι εν λόγω δεσμεύσεις αναλύονται εκτενέστερα κατωτέρω (στην παράγραφο 125 και επομ.).

*Ελλείψει εναλλακτικών προμηθευτών συστημάτων TAWS, η επιχείρηση που θα προκύψει από τη συγκέντρωση θα μπορεί να αποκλείσει την ανάπτυξη ανταγωνισμού στη μελλοντική αγορά για το σύστημα IHAS («ολοκληρωμένο σύστημα επιτήρησης και προειδοποίησης κινδύνου»)*

- (104) Όπως εξηγείται στις παραγράφους 97 και 98 ανωτέρω, αρκετές εταιρείες αναμένεται να επιδιώξουν να εισέλθουν στην αγορά των συστημάτων TAWS με ανταγωνιστική τεχνολογία. Παρόλα αυτά, δεν είναι βέβαιο ότι θα το κατορθώσουν. Μπορεί, για παράδειγμα, να αποδειχθεί ότι η τεχνολογία τους υστερεί σε σύγκριση με την τεχνολογία EGPWS. Για την ώρα, δεν είναι διαθέσιμο στην αγορά κάποιο εναλλακτικό σύστημα TAWS. Κατά τη διεξαγωγή της έρευνας, κάποιες επιχειρήσεις διατύπωσαν την εκτίμηση ότι μπορεί να χρειασθούν ακόμη αρκετά χρόνια για να πραγματοποιηθεί η είσοδος νέων ανταγωνιστών στην υπόψη αγορά, καθώς και ότι η νέα οντότητα θα μπορεί, χάρη στη συγκέντρωση, να αποτρέψει την ανάπτυξη ανταγωνισμού στην αγορά συστημάτων IHAS σε περίπτωση που η τεχνολογία EGPWS παραμείνει η μόνη τεχνολογία TAWS με εδραιωμένη παρουσία στην αγορά.
- (105) Παρά το γεγονός ότι η AlliedSignal διαθέτει ήδη τα τρία προϊόντα που της ήταν απαραίτητα για να κατασκευάσει η ίδια ένα ολοκληρωμένο σύστημα προειδοποίησης κινδύνου, η τεχνολογική τεχνογνωσία της Honeywell θα δώσει στη νέα οντότητα τη δυνατότητα να αναπτύξει επιτυχώς ένα σύστημα IHAS, και τούτο για τους λόγους που αναπτύσσονται στη συνέχεια. Με βάση όσα έχει δηλώσει η ίδια, η AlliedSignal προμηθεύει πρωτίστως αυτοτελή προϊόντα. Η AlliedSignal έχει ήδη προαναγγείλει

<sup>12</sup> Τα μέρη έχουν αναφέρει ένα παράδειγμα το οποίο είναι αρκετά κατατοπιστικό από αυτή την άποψη. Πιο συγκεκριμένα, τα μέρη έχουν υποβάλει μία παλαιότερη σύμβαση η οποία αφορούσε τη συναρμογή του συστήματος EGPWS με μία οθόνη απεικόνισης (EFIS-display) της Honeywell. Η AlliedSignal είχε τότε αναγκασθεί να καταβάλει μεγάλο χρηματικό ποσό στη Honeywell προκειμένου να αποκτήσει τις τεχνικές προδιαγραφές της οθόνης EFIS, ούτως ώστε το σύστημα EGPWS να είναι συμβατό προς αυτή. Σήμερα, τα έξοδα αυτά θα ήταν περιττά, γεγονός που θα επιβάρυνε τη θέση των επιχειρήσεων που ανταγωνίζονται το σύστημα EGPWS, οι οποίες είτε δεν θα μπορούσαν να αποκτήσουν τις προδιαγραφές είτε θα ήταν αναγκασμένες να καταβάλουν μεγάλα χρηματικά ποσά.

την ανάπτυξη του συστήματος IHAS, αλλά μέχρι σήμερα ήταν αναγκασμένη να εξαρτάται από τρίτους (Boeing και Airbus) για την περαιτέρω ενοποίηση των προϊόντων. Κατά τις διαπραγματεύσεις με τη Rockwell Collins για την προμήθεια του συστήματος EGPWS, η AlliedSignal επέμεινε στην καταβολή κοινής προσπάθειας υπό μορφή συνεταιρισμού για την ανάπτυξή του, καθώς και στην εξασφάλιση άδειας επανεκποίησης της τυχόν νέας τεχνολογίας ολοκλήρωσης που θα αναπτυχθεί. Το γεγονός αυτό υποδηλώνει τις υποδεέστερες τεχνικές δυνατότητες της AlliedSignal. Η Honeywell διαθέτει μακροχρόνια πείρα στον τομέα της ενοποίησης προϊόντων, αλλά και της προμήθειας πλήρως ολοκληρωμένων θαλάμων διακυβέρνησης. Μια τέτοια πείρα θεωρείται πρωταρχικής σημασίας για τη σχεδίαση ενός συστήματος IHAS. [αναφορά σε εσωτερικό έγγραφο]\*.

- (106) Όπως έχει ήδη επισημανθεί, η περαιτέρω ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος προειδοποίησης κινδύνου προϋποθέτει την ικανότητα ολοκλήρωσης συστημάτων (τεχνολογική τεχνογνωσία). Τέτοια ικανότητα ολοκλήρωσης, υπό τη γενική της έννοια, διαθέτουν τουλάχιστον δύο ακόμη παραγωγοί που δραστηριοποιούνται στην υπό εξέταση αγορά, οι εταιρείες Sextant και Rockwell Collins. Σε σημαντικό βαθμό τη διαθέτουν επίσης οι κατασκευαστές αρχικού εξοπλισμού αεροπορικών μεταφορών. Η Rockwell Collins έχει εκδηλώσει ενδιαφέρον για την απόκτηση της λειτουργικότητας του συστήματος EGPWS με σκοπό την περαιτέρω ενοποίηση και ανάπτυξη προϊόντων.
- (107) Σήμερα, το σύστημα EGPWS της AlliedSignal αποτελεί καίριο στοιχείο κάθε συστήματος IHAS. Για τον λόγο αυτό, η νέα οντότητα θα μπορεί να ελέγχει τη μελλοντική αγορά συστημάτων IHAS. Τα μέρη έχουν υποστηρίξει ότι στην αγορά υπάρχουν ήδη αρκετοί εναλλακτικοί προμηθευτές τεχνολογίας TAWS. Ωστόσο, όπως έχει εξηγηθεί ανωτέρω στην παράγραφο 96, προς το παρόν δεν υπάρχει κάποιο παραδεδεγμένο σύστημα που να μπορεί να ανταγωνισθεί το σύστημα EGPWS, και ο οποιοσδήποτε τρίτος ο οποίος ενδιαφέρεται για την ανάπτυξη ενός συστήματος IHAS είναι σήμερα αναγκασμένος να βασίζεται στην τεχνολογία EGPWS της AlliedSignal. Η τεχνολογία αυτή είναι κατοχυρωμένη με αρκετές εκατοντάδες ευρεσιτεχνιών, μερικές από τις οποίες θεωρούνται ως «βασικές ευρεσιτεχνίες», ιδιαίτερα για την περαιτέρω ανάπτυξη του προϊόντος.
- (108) Προ της υπό εξέταση συγκέντρωσης, η AlliedSignal έδειχνε να είναι διατεθειμένη να παράσχει το σύστημα EGPWS σε τρίτες επιχειρήσεις οι οποίες διαθέτουν ικανότητα ολοκλήρωσης συστημάτων (βλέπε παραπάνω τα περί του μνημονίου συμφωνίας που αποτέλεσε αντικείμενο διαπραγμάτευσης με τη Rockwell Collins), ενέργεια που θα τους επιτρέψει να αναπτύξουν το υπόψη προϊόν. Μετά την υλοποίηση της συγκέντρωσης, η νέα επιχείρηση που θα προκύψει δεν θα έχει λόγους να θέλει να διαθέσει στους ανταγωνιστές της ένα τέτοιο σημαντικό στοιχείο της παραγωγικής διαδικασίας. Επομένως, θα αποδυναμωθεί ο ανταγωνισμός στον τομέα της ανάπτυξης του συστήματος IHAS, με αποτέλεσμα η νέα οντότητα να έχει την τεχνική δυνατότητα αλλά και την ευχέρεια να καταλάβει δεσπόζουσα θέση στη μελλοντική αγορά των συστημάτων IHAS.

Συμπέρασμα για την αγορά των συστημάτων TAWS και για τη μελλοντική αγορά των συστημάτων IHAS

- (109) Για τους προεκτεθέντες λόγους, η Επιτροπή θεωρεί ότι υφίστανται σοβαρές επιφυλάξεις για το κατά πόσον η υπό εξέταση συγκέντρωση συμβιβάζεται με την κοινή αγορά και με τη Συμφωνία για τον ΕΟΧ, λόγω του ότι αναμένεται να οδηγήσει στην ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης όσον αφορά το σύστημα TAWS, καθώς και στη δημιουργία δεσπόζουσας θέσης στη μελλοντική αγορά των συστημάτων IHAS. Εντούτοις, οι δεσμεύσεις που έχουν προσφερθεί να αναλάβουν τα μέρη και οι οποίες αναλύονται κατωτέρω (στις παραγράφους 125 και επομ.) αίρουν κατά ικανοποιητικό τρόπο τις επιφυλάξεις αυτές.

**4. Αποτελέσματα που συνδέονται με την επέκταση του φάσματος των προϊόντων**

- (110) Τρίτα μέρη, και ιδίως ανταγωνιζόμενες εταιρείες, διατύπωσαν την ανησυχία ότι η συγκέντρωση θα ήταν επιζήμια για τον ανταγωνισμό λόγω των αποτελεσμάτων αποκλεισμού που θα συνεπαγόταν. Τα αποτελέσματα αυτά θα αποτελούσαν απόρροια του γεγονότος ότι η νέα επιχείρηση θα είναι σε θέση να προσφέρει ένα ευρύτερο φάσμα προϊόντων (τόσο προϊόντων αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού όσο και προϊόντων μη αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού) σε σχέση με οποιαδήποτε άλλη ανταγωνιζόμενη εταιρεία. Αυτό το ευρύτερο φάσμα προϊόντων θα παρέχει στη νέα επιχείρηση μεγαλύτερη ευχέρεια τεχνικής ολοκλήρωσης των προϊόντων της και τη δυνατότητα να προσφέρει πακέτα προϊόντων αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού (προσφορές πολλαπλών προϊόντων). Σύμφωνα με τα εν λόγω τρίτα μέρη, αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα οι εταιρείες που προσφέρουν (ανεξάρτητα) προϊόντα ανταγωνιζόμενες τη νέα επιχείρηση, και οι οποίες δεν είναι σε θέση να επωφεληθούν από ένα αντίστοιχο φάσμα προϊόντων, να τεθούν σε τόσο μειονεκτική θέση από απόψεως ανταγωνισμού ώστε οι πελάτες τους να μην αγοράζουν πλέον τα προϊόντα τους. Εντέλει, αυτό θα οδηγούσε σε εκτοπισμό ανταγωνιζόμενων εταιρειών από την αγορά, γεγονός το οποίο, σε ένα κλάδο που χαρακτηρίζεται ήδη από υψηλό βαθμό συγκέντρωσης, θα απέβαινε εις βάρος των πελατών που αγοράζουν αεροηλεκτρονικό εξοπλισμό.
- (111) Λαμβάνοντας υπόψη τους ισχυρισμούς αυτούς, η Επιτροπή εξέτασε σε ποιο βαθμό η συγκέντρωση θα προσέφερε στη νέα επιχείρηση αυτά τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα και κατά πόσο τα πλεονεκτήματα αυτά θα μπορούσαν να οδηγήσουν στη δημιουργία ή την ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης.

**4.1. Τεχνική ολοκλήρωση**

- (112) Όπως έδειξε η έρευνα της αγοράς, θεωρείται εν γένει πλεονέκτημα για μία εταιρεία να είναι σε θέση να προμηθεύει ένα ευρύτερο φάσμα προϊόντων. Με τον τρόπο αυτό ο προμηθευτής μπορεί να εξασφαλίσει έναν ορισμένο βαθμό ομοιογένειας του φάσματος των προϊόντων που προσφέρει και να εξασφαλίσει μία μεγαλύτερη διαλειτουργικότητα των προϊόντων αυτών, ιδίως όταν αυτά ανήκουν στην ίδια κατηγορία προϊόντων αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού (επικοινωνία, πλοήγηση και επιτήρηση). Όπως προκύπτει από εσωτερικά έγγραφα που χορηγήθηκαν από τα μέρη, φαίνεται ότι και αυτά τα ίδια θεωρούν ότι η βελτιωμένη διεπαφή μεταξύ των αντίστοιχων προϊόντων αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού αποτελεί ένα από τα πλεονεκτήματα που τους παρέχει η συγκέντρωση. Εφόσον αυτή η τεχνική

ολοκλήρωση δεν οδηγεί σε αποτελέσματα αποκλεισμού, η βελτίωση της τεχνικής διαλειτουργικότητας μπορεί εν γένει να θεωρηθεί ότι είναι προς το συμφέρον των πελατών (παρόλο που οι κατασκευαστές αρχικού εξοπλισμού στο τμήμα των αεροπορικών μεταφορών προτιμούν πολλές φορές να πραγματοποιούν οι ίδιοι την τεχνική ολοκλήρωση του εξοπλισμού και, συνεπώς, δεν την θεωρούν κατ' ανάγκη ως πλεονέκτημα).

- (113) Όπως προέκυψε από την έρευνα, η δυνατότητα τεχνικής διασύνδεσης των προϊόντων που θα έχει η νέα επιχείρηση μετά τη συγκέντρωση δεν θεωρείται πιθανό ότι θα παρεμποδίσει αισθητά τον ανταγωνισμό, για τους λόγους που αναλύονται στη συνέχεια. Πρώτον, στο τμήμα των αεροπορικών μεταφορών, οι κατασκευαστές αρχικού εξοπλισμού διαθέτουν οι ίδιοι αξιόλογες δυνατότητες μηχανοτεχνίας και θα επέτρεπαν την τεχνική διασύνδεση του αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού μόνον εφόσον θα έκριναν ότι είναι επωφελής για τους ίδιους. Δεύτερον, τα πρότυπα της ARINC είναι ευρέως διαδεδομένα στις αεροπορικές μεταφορές, και συνεπώς είναι πολύ περιορισμένες οι δυνατότητες διασύνδεσης προϊόντων μέσω τεχνολογίας διεπαφής που προστατεύεται με δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας. Τρίτον, υπάρχουν τρίτοι προμηθευτές για όλα τα προϊόντα που θα προσφέρει η νέα επιχείρηση (με εξαίρεση τα προϊόντα TAWS, βλέπε την παράγραφο που ακολουθεί) και, συνεπώς, οι πελάτες θα έχουν τη δυνατότητα να στραφούν σε άλλους προμηθευτές στην περίπτωση μιας ασύμφορης γι' αυτούς τεχνικής διασύνδεσης των προϊόντων. Τέλος, για τμήμα περιφερειακών/επαγγελματικών αεροσκαφών της αγοράς, το θέμα της τεχνικής διασύνδεσης τίθεται σε διαφορετικό πλαίσιο, δεδομένου ότι ασκείται ήδη ανταγωνισμός για πλήρεις ολοκληρωμένους θαλάμους διακυβέρνησης, και στο τμήμα των γενικών αερομεταφορών οι θάλαμοι διακυβέρνησης προέρχονται από συνένωση στοιχείων (είναι μη ολοκληρωμένοι) και δεν υπάρχουν ενδείξεις ότι η κατάσταση αυτή θα μεταβληθεί μετά τη συγκέντρωση.
- (114) Ωστόσο, μία αξιοσημείωτη εξαίρεση υπάρχει στον τομέα του TAWS και του εξοπλισμού επιτήρησης, όπου η νέα επιχείρηση θα είναι ο μόνος προμηθευτής που θα προσφέρει το σύστημα TAWS. Επίσης, θα κατέχει ισχυρή θέση όσον αφορά τα μετεωρολογικά ραντάρ και τους επεξεργαστές ACAS και τους αναμεταδότες Mode S. Όπως προκύπτει σαφώς από την προηγούμενη περιγραφή του TAWS και του IHAS, εάν δεν αναληφθούν οι δεσμεύσεις που παρατίθενται στη συνέχεια, είναι πιθανό να παρατηρηθούν αποτελέσματα αποκλεισμού λόγω της εφαρμογής πρακτικών τεχνικής διασύνδεσης, τόσο στο τμήμα αεροπορικών μεταφορών όσο και στο τμήμα περιφερειακών/επιχειρηματικών αεροσκαφών. Οι δεσμεύσεις των μερών που περιγράφονται στη συνέχεια (στην παράγραφο 125 και επομ.), σκοπό έχουν να αποτρέψουν τη διαμόρφωση μιας τέτοιας κατάστασης.

#### 4.2. Εμπορικές πτυχές

##### Αποτέλεσμα φάσματος προϊόντων σε σχέση με τους κατασκευαστές αρχικού εξοπλισμού στο τμήμα των αεροπορικών μεταφορών

- (115) Η έρευνα της αγοράς έδειξε ότι δεν είναι πιθανό να παρατηρηθούν αποτελέσματα φάσματος προϊόντων όσον αφορά προσφορές πολλαπλών προϊόντων σε σχέση με τους κατασκευαστές αρχικού εξοπλισμού, που είναι οι πελάτες εξοπλισμού προμηθευτή και εξοπλισμού προμηθευτή με δυνατότητα επιλογής. Κατά την ανάπτυξη ενός νέου

αεροσκάφους, οι κατασκευαστές αρχικού εξοπλισμού ζητούν χωριστές προσφορές για αεροηλεκτρονικά και μη αεροηλεκτρονικά προϊόντα, που λαμβάνουν χώρα σε διάφορα στάδια κατά την φάση ανάπτυξης ενός αεροσκάφους, καθώς και χωριστές προσφορές για τα μεμονωμένα προϊόντα αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού.

Αποτέλεσμα φάσματος προϊόντων σε σχέση με τις αεροπορικές εταιρείες

- (116) Όπως αναφέρθηκε στις παραγράφους 17 έως 21, οι αεροπορικές εταιρείες αγοράζουν αεροηλεκτρονικό εξοπλισμό αγοραστή και επιλέγουν αεροηλεκτρονικού εξοπλισμό προμηθευτή με δυνατότητα επιλογής, ο οποίος στην ουσία αγοράζεται από τους κατασκευαστές αρχικού εξοπλισμού. Μετά τη συγκέντρωση, δεν θα έχει επεκταθεί σε σημαντικό βαθμό το φάσμα προϊόντων που θα προσφέρει η νέα επιχείρηση στις αεροπορικές εταιρείες. Η Honeywell έχει επικεντρώσει τις δραστηριότητές της στους κατασκευαστές αρχικού εξοπλισμού (πωλήσεις εξοπλισμού προμηθευτή), με εξαίρεση τους εξοπλισμούς ACAS/αναμεταδοτών Mode S και τις δορυφορικές επικοινωνίες. Σύμφωνα με τις δεσμεύσεις που περιγράφονται στη συνέχεια, η Honeywell θα εκποιήσει τις δραστηριότητές της στον τομέα ACAS/αναμεταδοτών Mode S, ενώ η αξία των δραστηριοτήτων δορυφορικών επικοινωνιών είναι σχετικά περιορισμένη, δεδομένου ότι η συνολική παγκόσμια αγορά αντιπροσωπεύει αξία περίπου [30-40]\* εκατ. USD.
- (117) Η νέα επιχείρηση θα διαθέτει ένα ευρύτερο φάσμα προϊόντων από ό,τι οι ανταγωνιστές της. Ωστόσο, η Rockwell Collins διαθέτει ένα σχεδόν ισοδύναμο φάσμα προϊόντων που μπορεί να πωληθεί σε αεροπορικές εταιρείες και μάλιστα η αξία όλων των προϊόντων αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού αγοραστή που πωλούνται από την Rockwell Collins είναι υψηλότερη. Η Sextant διαθέτει επίσης ένα φάσμα προϊόντων που πωλείται σε αεροπορικές εταιρείες και βελτιώνει συνεχώς την παρουσία της στον τομέα του αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού προμηθευτή με δυνατότητα επιλογής (FMS και IRS/ADIRS/ADIRU<sup>13</sup>).
- (118) Επιπρόσθετα, οι ανταγωνιστές έχουν το περιθώριο να επεκτείνουν το φάσμα των προϊόντων τους, είτε μέσω εσωτερικής ανάπτυξης προϊόντων είτε μέσω 'συνεργασίας' με άλλες ανταγωνιζόμενες εταιρείες. Παρόλο που οι ανταγωνιστές επεσήμαναν ότι η ανάπτυξη συνεργασίας δεν αποτελεί εναλλακτική λύση λόγω του πρόσθετου κόστους και της οργάνωσης που απαιτείται, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ανάπτυξη διαφόρων μορφών συνεργασίας εξακολουθεί να αποτελεί μία ρεαλιστική εναλλακτική λύση. Παραδείγματος χάρη, αυτό ισχύει για την ανάπτυξη τεχνικής συνεργασίας, όταν ένας κατασκευαστής αρχικού εξοπλισμού ζητά από προμηθευτές αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού να συνεργαστούν προκειμένου να αναπτύξουν ένα νέο προϊόν (π.χ. η Airbus ζήτησε από τη Sextant και τη Smiths να αναπτύξουν ένα FMS και από τη Sextant και τη Litton να σχεδιάσουν ένα ADIRU). Όσον αφορά την εμπορική συνεργασία, είναι γεγονός ότι παρουσιάζει μειονεκτήματα, αλλά υπάρχουν αρκετά παραδείγματα επιτυχούς εμπορικής συνεργασίας.

<sup>13</sup> Το σύστημα ADIRU που έχουν επεξεργαστεί από κοινού η Sextant και η Litton έχει αποσπάσει το ήμισυ των παραγγελιών για νέα αεροσκάφη Airbus. Όσον αφορά το σύστημα διαχείρισης της πτήσης (FMS), η Sextant αναπτύσσει, από κοινού με την Smiths ένα νέο σύστημα διαχείρισης της πτήσης για αεροσκάφη Airbus και έχουν εξασφαλίσει τα δύο τρίτα των παραγγελιών για νέα αεροσκάφη.



- (119) Όσον αφορά τις αεροπορικές εταιρείες, η έρευνα κατέδειξε ότι στην πράξη η πώληση πακέτων αεροηλεκτρονικών προϊόντων είναι σχετικά συνήθης στον κλάδο αυτό, παρά το γεγονός ότι τα στοιχεία που δόθηκαν από τα μέρη δείχνουν ότι τέτοιες προσφορές υποβάλλονται σε ελάχιστες μόνο περιπτώσεις. Στις περιπτώσεις που υποβλήθηκαν προσφορές για πακέτα, αφορούσαν κατά κύριο λόγο την εκ των προτέρων τοποθέτηση κατά την κατασκευή νέων αεροσκαφών.
- (120) Επιπλέον, η έρευνα κατέδειξε ότι οι πελάτες έχουν τη δυνατότητα να διαχωρίσουν τα πακέτα "αναμειγνύοντας και συνδυάζοντας" προϊόντα από διάφορους προμηθευτές. Η ανάμειξη και ο συνδυασμός διευκολύνεται από το γεγονός ότι τα πρότυπα ARINC καθιστούν τα προϊόντα εναλλάξιμα. Τα μέρη χορήγησαν στοιχεία τα οποία δείχνουν ότι μόνο το [20-30%]\* των προσφορών πολλαπλών προϊόντων της AlliedSignal (που αντιπροσωπεύουν ποσοστό [λιγότερο από 10%]\* της συνολικής αξίας των προσφορών) δεν έχουν διαχωριστεί, δηλαδή οι αεροπορικές εταιρείες αποφάσισαν να αγοράσουν ολόκληρο το πακέτο από τον ίδιο προμηθευτή.
- (121) Όσον αφορά τη δυνατότητα που θα έχει η νέα επιχείρηση, όπως ακριβώς επί του παρόντος η AlliedSignal, να προσφέρει πακέτα αεροηλεκτρονικών και μη αεροηλεκτρονικών προϊόντων, πρέπει να σημειωθεί ότι αν και υφίστανται πράγματι πακέτα που περιλαμβάνουν μη αεροηλεκτρονικά και αεροηλεκτρονικά προϊόντα, είναι σπάνια. Από αυτή την άποψη, η συγκέντρωση δεν οδηγεί σε σημαντική μεταβολή της κατάστασης. Επιπλέον, δεν υφίσταται φυσικός δεσμός μεταξύ αεροηλεκτρονικών και μη αεροηλεκτρονικών προϊόντων. Οι αεροπορικές εταιρείες είναι απαιτητικοί αγοραστές που επιζητούν να αγοράσουν τα καλύτερα προϊόντα από διάφορους προμηθευτές. Συνεπώς, τα μη αεροηλεκτρονικά προϊόντα δεν θεωρείται πιθανό να επηρεάζουν τις επιλογές τους στον τομέα των αεροηλεκτρονικών προϊόντων. Επιπλέον, τόσο η Rockwell Collins όσο και η Sextant ασκούν δραστηριότητες στην ταχέως αναπτυσσόμενη αγορά μέσω ψυχαγωγίας επιβατών, τα οποία έχουν υψηλή αξία, ενώ η νέα επιχείρηση δεν ασκεί δραστηριότητες στον τομέα αυτό. Η ετήσια αξία της αγοράς μέσω ψυχαγωγίας επιβατών εκτιμάται σε [1 000-2 000]\* εκατ. USD, ενώ η αντίστοιχη αξία των APU, και των τροχών και συστημάτων πέδησης εκτιμάται σε [150-250]\* εκατ. USD και [800-1 300]\* εκατ. USD, αντίστοιχα. Κατά συνέπεια, σε επίπεδο ικανότητας προσφοράς αεροηλεκτρονικών και μη αεροηλεκτρονικών προϊόντων, οι ανταγωνιστές αυτοί θα είναι σε θέση να ασκούν αξιολογημένη ανταγωνιστική πίεση στην επιχείρηση το έχει ζητήσει. Εν πάση περιπτώσει, πάντως, η Επιτροπή λαμβάνει υπό σημείωση ότι τα μέρη ανέλαβαν τη δέσμευση να μην αναμειξουν αεροηλεκτρονικά και μη αεροηλεκτρονικά προϊόντα σε μία μόνον πρόταση σε οποιοδήποτε πελάτη εκτός εάν (i) το έχει ζητήσει ο πελάτης στον οποίο υποβάλλεται η πρόταση ή (ii) ένας ανταγωνιστής έχει προσφέρει παρεμφερή ομάδα προϊόντων και η προσφορά πληροί τους όρους ανταγωνισμού. Εάν ένας πελάτης ζητήσει εναλλακτικές πηγές για οποιοδήποτε αεροηλεκτρονικό προϊόν που περιλαμβάνεται στην ομάδα των προϊόντων, τα μέρη θα περιλάβουν εναλλακτικές πηγές για το προϊόν αυτό στην προσφορά τους..
- (122) Επιπλέον, η σπουδαιότητα των πακέτων πολλαπλών προϊόντων που πωλούνται σε αεροπορικές εταιρείες είναι πιθανό να μειωθεί, λαμβάνοντας, υπόψη τη συνεχώς εντεινόμενη τάση πραγματοποίησης προμηθειών με "εξοπλισμό προμηθευτή" έναντι των προμηθειών με "εξοπλισμό αγοραστή". Η τάση αυτή, που επιβεβαιώθηκε

ευρύτητα από την έρευνα, θα έχει ως αποτέλεσμα οι κατασκευαστές αρχικού εξοπλισμού, που έχουν ήδη αγοραστική ισχύ, θα είναι σε θέση να εξασφαλίσουν την ύπαρξη δυνατοτήτων επιλογής.

- (123) Συνεπώς, όσον αφορά τις αεροπορικές εταιρείες, μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η προτεινόμενη συγκέντρωση δεν θα παρέχει στη νέα επιχείρηση τη δυνατότητα να δημιουργήσει ή να ενισχύσει δεσπίζουσα θέση.

#### Περιφερειακά/επιχειρηματικά αεροσκάφη

- (124) Η έρευνα αγοράς κατέδειξε επίσης ότι σε αυτό το τμήμα το φάσμα προϊόντων της Honeywell επεκτείνεται με το TAWS, ο μόνος προμηθευτής του οποίου είναι επί του παρόντος η AlliedSignal. Συνεπώς, η Honeywell θα έχει ένα συγκριτικό εμπορικό πλεονέκτημα έναντι της Rockwell Collins και της Sextant, των δύο μόνο ανταγωνιστών που προσφέρουν ολοκληρωμένες σειρές αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού. Πράγματι, οι δύο αυτές εταιρείες εξαρτώνται από τις AlliedSignal/Honeywell προκειμένου να προμηθεύσουν μία σειρά αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού που περιλαμβάνει το TAWS. Ωστόσο, το συγκεκριμένο αυτό πρόβλημα αντιμετωπίζεται με τις δεσμεύσεις που περιγράφονται στη συνέχεια.

## **VI. ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΤΑ ΜΕΡΗ**

- (125) Για να αρθούν οι σοβαρές αντιρρήσεις όσον αφορά τις επιπτώσεις της πράξης, η AlliedSignal και η Honeywell υπέβαλαν στις 15 Οκτωβρίου 1999 μία πρόταση για την τροποποίηση της πράξης σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 8, παράγραφος 2 του κανονισμού για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων. Η πρόταση αυτή περιελάμβανε δεσμεύσεις σε σχέση με τις παγκόσμιες αγορές για επεξεργαστές ACAS και αναμεταδότες Mode S (για τις αεροπορικές μεταφορές και τα περιφερειακά / επιχειρηματικά αεροσκάφη), τα μετεωρολογικά ραντάρ για ελικόπτερα πολιτικής αεροπορίας και τα TAWS (όλα τα τμήματα των αερομεταφορών)<sup>14</sup>.

### **1. Περιγραφή των δεσμεύσεων**

- (126) Όσον αφορά τους επεξεργαστές ACAS και τους αναμεταδότες Mode S, τα μέρη ανέλαβαν τη δέσμευση να εκποιήσουν όλες τις δραστηριότητες TCAS της Honeywell (συμπεριλαμβανομένων των αναμεταδοτών Mode S) υπέρ μιας βιώσιμης και ανεξάρτητης τρίτης επιχείρησης εντός έξι μηνών από την απόφαση της Επιτροπής. Αφ' ής στιγμής εφαρμοστεί η δέσμευση αυτή, θα εξαλειφθεί η αλληλοεπικάλυψη μεταξύ των δραστηριοτήτων των μερών στον τομέα των επεξεργαστών ACAS και των αναμεταδοτών Mode S. Θα διοριστεί ανεξάρτητος διαχειριστής ο οποίος θα υποβάλει έκθεση στην Επιτροπή, μεταξύ άλλων, για την τήρηση της υποχρέωσης διαχωρισμού

<sup>14</sup> Τα μέρη υπέβαλαν επίσης δεσμεύσεις στο Υπουργείο Δικαιοσύνης των Ηνωμένων Πολιτειών (DoJ). Οι δεσμεύσεις αυτές είναι οι ίδιες με αυτές που υποβλήθηκαν στην Επιτροπή με δύο εξαιρέσεις: δεν περιλαμβάνονται οι δεσμεύσεις για τα TAWS, αλλά προβλέπεται εκποίηση των αλληλοεπικαλυπτόμενων δραστηριοτήτων των μερών όσον αφορά τις δραστηριότητες στον στρατιωτικό ή διαστημικό τομέα. Ειδικότερα, τα μέρη ανέλαβαν τη δέσμευση να εκχωρήσουν την επιχειρηματική δραστηριότητα διαστήματος και πλοήγησης της AlliedSignal στο Teterboro (γυροσκόπια και συστήματα πλοήγησης και προσανατολισμού), τις δραστηριότητές της στο Cheshire (IMU και γυροσκόπια) και την τεχνολογία της στον τομέα MicroSCIRAS.

των δραστηριοτήτων, την καταλληλότητα του αγοραστή, τη διεξαγωγή των διαπραγματεύσεων και κατά πόσον οι συμφωνίες με τον αγοραστή προβλέπουν την κατάλληλη μεταβίβαση των αντίστοιχων περιουσιακών στοιχείων και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.

- (127) Όσον αφορά τα μετεωρολογικά ραντάρ, τα μέρη αναλαμβάνουν την υποχρέωση να εκχωρήσουν τις δραστηριότητες μετεωρολογικών ραντάρ της AlliedSignal που περιλαμβάνει τα ανιχνευτικά και μετεωρολογικά ραντάρ των σειρών RDR-1400 και RDR-1500, υπέρ μιας βιώσιμης και ανεξάρτητης τρίτης επιχείρησης εντός έξι μηνών από την απόφαση. Αφ' ής στιγμής η δέσμευση αυτή εφαρμοστεί, θα αρθεί η αλληλοεπικάλυψη μεταξύ των δραστηριοτήτων των μερών όσον αφορά το μετεωρολογικά ραντάρ για ελικόπτερα της πολιτικής αεροπορίας. Όσον αφορά τους επεξεργαστές ACAS και τους αναμεταδότες Mode S, θα διοριστεί ανεξάρτητος διαχειριστής ο οποίος θα υποβάλει έκθεση στην Επιτροπή για τα θέματα που προαναφέρθηκαν.
- (128) Όσον αφορά τα TAWS, τα μέρη αναλαμβάνουν τη δέσμευση να παρέχουν σε κάθε προμηθευτή που επιθυμεί να δημιουργήσει διεπαφή μεταξύ των προϊόντων TAWS που προσφέρει και οποιωνδήποτε άλλων αεροηλεκτρονικών προϊόντων των μερών, όλες τις άδειες εκμετάλλευσης και τα στοιχεία για τις προδιαγραφές διεπαφής που απαιτούνται για να καταστεί δυνατή η διεπαφή των προϊόντων TAWS του εν λόγω προμηθευτή με τα αεροηλεκτρονικά προϊόντα των μερών. Οι δεσμεύσεις αυτές θα έχουν απεριόριστη διάρκεια. Τα μέρη αναλαμβάνουν επίσης τη δέσμευση να προμηθεύουν κουτιά EGPWS, δομοστοιχεία EGPWS (δηλαδή ένα δομοστοιχείο συναρμολόγησης της κάρτας του κυκλώματος με συνήθη διεπαφή ή κατά παραγγελία ανάλογα με τις ανάγκες του πελάτη) και μελλοντικά προϊόντα με λειτουργία TAWS, χωρίς να εισάγουν διακρίσεις, σε άλλους (δυνητικούς) προμηθευτές αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού και κατασκευαστές αεροσκαφών. Τα μέρη θα τους χορηγούν επίσης όλες τις άδειες εκμετάλλευσης και τα στοιχεία για τις προδιαγραφές διεπαφής που απαιτούνται για να καταστεί δυνατή η διεπαφή μεταξύ των προϊόντων τους με τα κουτιά EGPWS, τα δομοστοιχεία EGPWS και τα μελλοντικά προϊόντα με λειτουργία TAWS που προμηθεύουν τα μέρη. Η δέσμευση αυτή θα ισχύει για μία περίοδο οκτώ ετών από την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης της Επιτροπής. Ωστόσο, η υποχρέωση πώλησης κουτιών EGPWS, δομοστοιχείων EGPWS ή άλλων εφαρμογών της λειτουργίας TAWS, σύμφωνα με τις δεσμεύσεις, καθώς και η υποχρέωση παροχής των στοιχείων για τις προδιαγραφές διεπαφής, θα εξακολουθεί να ισχύει εφόσον συνεχίζεται η παραγωγή ενός αεροσκάφους ή/και πλατφόρμας όπου τοποθετείται ή σχεδιάζεται να τοποθετηθεί το προϊόν αυτό. Για να εξασφαλιστεί η τήρηση της δέσμευσης σχετικά με το TAWS, θα διοριστεί ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας και θα θεσπιστεί διαδικασία διαιτησίας.
- (129) Η Επιτροπή πραγματοποίησε έρευνα στην αγορά προκειμένου να εξακριβώσει αν οι προτεινόμενες δεσμεύσεις ήταν επαρκείς για την εξάλειψη των προβλημάτων που δημιουργούσε η πράξη σε επίπεδο ανταγωνισμού. Λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματα της εν λόγω έρευνας, στις 27 Οκτωβρίου 1999 υποβλήθηκαν ορισμένες τροποποιήσεις των δεσμεύσεων που είχαν προταθεί. Η τελική πρόταση εκπόνησης παρατίθεται λεπτομερέστερα στο κείμενο της τροποποίησης, όπως έγινε δεκτό, το οποίο προσαρτάται στο παρόν κείμενο και αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της παρούσας απόφασης.

## 2. *Εκτίμηση των δεσμεύσεων*

- (130) Αποτέλεσμα των δεσμεύσεων είναι η εξάλειψη της αλληλοεπικάλυψης που προκαλεί η συγκέντρωση για τους επεξεργαστές ACAS και τους αναμεταδότες Mode S στα τμήματα των αεροπορικών μεταφορών και των περιφερειακών/επιχειρηματικών αεροσκαφών και εκείνου των μετεωρολογικών ραντάρ για ελικόπτερα της πολιτικής αεροπορίας. Όσον αφορά το TAWS, οι αναληφθείσες δεσμεύσεις έχουν ως αποτέλεσμα την άρση των φραγμών εισόδου που προκαλεί η συγκέντρωση, ενώ συγχρόνως εξασφαλίζεται η δυνατότητα περαιτέρω ολοκλήρωσης των προϊόντων και μελλοντικής ανάπτυξης προϊόντων εκ μέρους τρίτων επιχειρήσεων.
- (131) Αρχικά, τα μέρη υπέβαλαν επίσης δεσμεύσεις όσον αφορά τους επεξεργαστές ACAS και τους αναμεταδότες Mode S και τα μετεωρολογικά ραντάρ για ελικόπτερα της πολιτικής αεροπορίας. Ωστόσο, οι δεσμεύσεις αυτές δεν θεωρήθηκαν επαρκείς για την άρση των σοβαρών αντιρρήσεων που είχαν διατυπωθεί, για τους ακόλουθους λόγους. Πρώτον, όσον αφορά τους επεξεργαστές ACAS και τους αναμεταδότες Mode S, τα μέρη ανέλαβαν τη δέσμευση να εκχωρήσουν τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της AlliedSignal. Σύμφωνα με την έρευνα της αγοράς, τα προϊόντα της AlliedSignal ήταν τα λιγότερο προηγμένα προϊόντα των μερών όσον αφορά τους επεξεργαστές ACAS και τους αναμεταδότες Mode S. Δεύτερον, όσον αφορά τα μετεωρολογικά ραντάρ για ελικόπτερα της πολιτικής αεροπορίας, τα μέρη ανέλαβαν τη δέσμευση να εκποιήσουν μόνο μία γραμμή προϊόντων, η οποία, σύμφωνα με την έρευνα της αγοράς, δεν αποτελούσε βιώσιμη επιχειρηματική δραστηριότητα.
- (132) Η κατά τη δεύτερη φάση προταθείσα εκποίηση της επιχειρηματικής δραστηριότητας της TCAS της Honeywell, συμπεριλαμβανομένων των επεξεργαστών ACAS και των αναμεταδοτών Mode S, τα οποία, σύμφωνα με έρευνα της αγοράς, αποτελούν προϊόντα εξελιγμένης τεχνολογίας, αντιπροσωπεύει μερίδιο αγοράς [30-40%]\* στο τμήμα των αεροπορικών μεταφορών και [40-50%]\* στο τμήμα των περιφερειακών/επιχειρηματικών αεροσκαφών, και εξαλείφει κάθε αλληλοεπικάλυψη μεταξύ των δραστηριοτήτων των μερών στις αγορές αυτές. Επιπλέον, η εκποίηση των δραστηριοτήτων TCAS, σε συνδυασμό με τις δεσμεύσεις για το TAWS, θα επηρεάσει τη θέση των μερών στον τομέα του αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού επιτήρησης. Εξάλλου, ο αγοραστής αυτής της επιχειρηματικής δραστηριότητας θα είναι σε θέση να επεκτείνει το φάσμα των προϊόντων του για την προσφορά πακέτων αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού.
- (133) Όσον αφορά την προταθείσα εκποίηση της δραστηριότητας μετεωρολογικών ραντάρ της AlliedSignal για ελικόπτερα της πολιτικής αεροπορίας, πρέπει να σημειωθεί ότι η εκποίηση αυτή αντιπροσωπεύει μερίδιο αγοράς [75-85%]\* και εξαλείφει κάθε αλληλοεπικάλυψη μεταξύ των δραστηριοτήτων των μερών στην αγορά αυτή.
- (134) Όσον αφορά το TAWS, η δέσμευση των μερών να παρέχουν σε οποιονδήποτε προμηθευτή TAWS όλες τις άδειες εκμετάλλευσης και τα στοιχεία των προδιαγραφών διεπαφής που απαιτούνται έτσι ώστε να είναι δυνατή η εξασφάλιση της διεπαφής του προϊόντος TAWS του προμηθευτή αυτού με τα προϊόντα αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού των μερών, θα έχει ως αποτέλεσμα την εξάλειψη των φραγμών εισόδου που δημιουργεί η συγκέντρωση. Κάθε νεοεισερχόμενη επιχείρηση θα μπορεί να έχει στη διάθεσή της, δωρεάν και για απεριόριστο χρονικό διάστημα, όλες τις πληροφορίες

που είναι αναγκαίες έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του προϊόντος TAWS της εν λόγω επιχείρησης με τα προϊόντα της επιχείρησης που θα προκύψει από τη συγκέντρωση.

- (135) Όσον αφορά τη δέσμευση των μερών να προμηθεύουν κουτιά EGPWS, δομοστοιχεία EGPWS και μελλοντικά προϊόντα με λειτουργία TAWS σε άλλους (δυνητικούς) προμηθευτές αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού και κατασκευαστές αεροσκαφών (συμπεριλαμβανομένων όλων των αδειών εκμετάλλευσης και των απαραίτητων στοιχείων για τις προδιαγραφές διεπαφής), η εν λόγω δέσμευση θα έχει ως αποτέλεσμα οι (δυνητικοί) προμηθευτές αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού και οι κατασκευαστές αεροσκαφών που επιθυμούν να ενσωματώσουν τα προϊόντα TAWS της επιχείρησης που θα προκύψει από τη συγκέντρωση σε δική τους σειρά ολοκληρωμένου αεροηλεκτρονικού εξοπλισμού ή σε δικό τους νέο ολοκληρωμένο σύστημα επιτήρησης, θα έχουν τη δυνατότητα αυτή με ισότιμους όρους. Κατά συνέπεια, θα εξακολουθεί να είναι δυνατή, τόσο από τεχνική όσο και από εμπορική άποψη, η περαιτέρω ανάπτυξη προϊόντων πιο ολοκληρωμένων συστημάτων, συμπεριλαμβανομένου του IHAS.

## VII. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

- (136) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή συνάγει το συμπέρασμα ότι, εφόσον τηρηθούν πλήρως από την AlliedSignal and την Honeywell, τις θυγατρικές, τους διάδοχους και τους εκπροσώπους τους, συμπεριλαμβανομένης της νέας εταιρείας που θα δημιουργηθεί από τη συγκέντρωση, της Honeywell International Inc., οι όροι και οι υποχρεώσεις που παρατίθενται στο Παράρτημα 1 της παρούσας απόφασης, η προτεινόμενη συγκέντρωση δεν θα οδηγήσει στη δημιουργία ή την ενίσχυση δεσπόζουσας θέσης που θα είχε ως αποτέλεσμα να παρακωλύεται σε σημαντικό βαθμό αποτελεσματικός ανταγωνισμός στην κοινή αγορά ή σε σημαντικό τμήμα της, ή στον EOX,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

### *Άρθρο 1*

Εφόσον τηρηθούν πλήρως από την AlliedSignal και την Honeywell, τις θυγατρικές, τους διαδόχους και τους εκπροσώπους τους, συμπεριλαμβανομένης της νέας εταιρείας που θα δημιουργηθεί από την συγκέντρωση, της Honeywell International Inc., οι όροι και οι υποχρεώσεις που περιλαμβάνουν οι δεσμεύσεις οι οποίες παρατίθενται στο Παράρτημα I της παρούσας απόφασης, η συγκέντρωση με την οποία προτείνεται να συγχωνευθούν πλήρως η AlliedSignal και η Honeywell, κηρύσσεται συμβιβάσιμη με την κοινή αγορά και τη λειτουργία της συμφωνίας EOX.

*Άρθρο 2*

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην:

AlliedSignal Inc.  
101 Columbia Road  
PO Box 1087  
Morristown  
New Jersey 07962-1087  
USA

και στην

Honeywell Inc.  
Honeywell Plaza  
PO Box 524  
Minneapolis  
Minnesota 55440-0524  
USA

Βρυξέλλες, 1 Δεκεμβρίου 1999

*Για την Επιτροπή  
Mario MONTI  
Μέλος της Επιτροπής*

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι**

Το πλήρες κείμενο, στην αγγλική γλώσσα, των δεσμεύσεων που αναφέρονται στο άρθρο 1 βρίσκεται στην ακόλουθη διεύθυνση της Επιτροπής στο διαδίκτυο:

[http://europa.eu.int/comm/competition/index\\_en.html](http://europa.eu.int/comm/competition/index_en.html)

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

### Γλωσσάριο

<i>Προϊόν</i>	<i>Περιγραφή</i>
<i>ACARS</i>	<i>Aircraft Communication Addressing and Reporting system</i>
<i>Επεξεργαστής ACAS</i>	<i>Airborne Collision Avoidance System</i> (Σύστημα αεροσκάφους για αποφυγή σύγκρουσης): βοηθά την αποφυγή συγκρούσεων με τον εντοπισμό και την απεικόνιση της θέσης των αεροσκαφών στη γύρω περιοχή μέσω ηχητικής προειδοποίησης και, σε πιο προηγμένα συστήματα, οδηγιών για ελιγμούς
<i>ADIRS/ADIRU</i>	<i>Air Data Inertial Reference System/Uni</i> (Αδρανειακό σύστημα/ μονάδα αναφοράς δεδομένων αέρος ): σύστημα που συνδυάζει τις λειτουργίες του υπολογιστή δεδομένων αέρος και του αδρανειακού συστήματος αναφοράς
<i>AEEC</i>	<i>Airlines Electronic Engineering Committee</i> <i>Επιτροπή Αεροπορικών Εταιριών επί των Ηλεκτρονικών</i>
<i>Air Data Computer</i>	Υπολογιστής δεδομένων αέρος : υπολογίζει την "πραγματική" ταχύτητα του αεροσκάφους στον αέρα , το απόλυτο ύψος και την κατακόρυφη ταχύτητα.
<i>APU</i>	<i>Auxiliary Power Unit</i> (Εφεδρική μονάδα παραγωγής ισχύος): παράγει την ηλεκτρική ισχύ στο αεροσκάφος
<i>ARINC</i>	<i>Aeronautical Radio Incorporated</i> <i>Εταιρεία Αεροναυτικών Ραδιοεπικοινωνιών</i>
<i>ATC</i>	<i>Air Traffic Control</i> Έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας
<i>BFE</i>	<i>Buyer Furnished Equipment</i> (εξοπλισμός αγοραστή): αναφέρεται στον αγοραστή του αεροσκάφους
<i>CMU</i>	<i>Communication Management Unit:</i> (Μονάδα διαχείρισης των επικοινωνιών): διαχειρίζεται τον αμφίδρομο σύνδεσμο επικοινωνίας για τη μεταβίβαση κειμένων και δεδομένων μεταξύ του αεροσκάφους και των επίγειων κέντρων ελέγχου
<i>Com/Nav</i>	<i>Communication/Navigation</i> (Εξοπλισμός επικοινωνίας/πλοήγησης): μεταβιβάζει και παραλαμβάνει τη φωνή του κυβερνήτη και άλλες επικοινωνίες μεταξύ των επίγειων κέντρων και των κέντρων ελέγχου του αεροσκάφους
<i>CVR</i>	<i>Cockpit Voice Recorder</i> Σύστημα καταγραφής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης
<i>Displays</i>	<i>Απεικόνιση</i> Συστήματα ηλεκτρονικών οργάνων που απεικονίζουν σε οθόνη πληροφορίες από αεροηλεκτρονικά υποσυστήματα



<i>EAEC</i>	<i>European Airlines Electronics Committee</i> <i>Ευρωπαϊκή Επιτροπή Αεροπορικών Εταιριών επί των Ηλεκτρονικών</i>
<i>ECS</i>	<i>Environmental Control Systems</i> (Συστήματα περιβαλλοντικού ελέγχου): συστήματα κλιματισμού αέρα, συστήματα ελέγχου ανάμιξης αέρα, συστήματα πίεσης θαλάμου και συστήματα ανίχνευσης καπνών
<i>EGPWS/GPWS</i>	<i>(Enhanced) Ground Proximity Warning System</i> (Προηγμένο) (Σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης στο έδαφος): Απεικονίζει την προσέγγιση σε έδαφος και προειδοποιεί σχετικά με ενδεχόμενη σύγκρουση
<i>FAA</i>	<i>Federal Aviation Administration (HΠΑ)</i>
<i>FDR</i>	<i>Flight Data Recorder</i> Καταγραφέας παραμέτρων της πτήσης
<i>Flight Controls</i>	autopilot systems Αυτόματα συστήματα ελέγχου της πτήσης (συστήματα αυτόματου πιλότου)
<i>FMC</i>	<i>Flight Management Computer</i> Ηλεκτρονικός υπολογιστής διαχείρισης της πτήσης
<i>FMS</i>	<i>Flight Management System</i> (Σύστημα διαχείρισης της πτήσης) : βοηθά τα πληρώματα να επεξεργαστούν το βέλτιστο σχέδιο πτήσης και πλοηγεί αυτόματα το αεροσκάφος
<i>GPS</i>	<i>Global Positioning System (satellite based)</i> Παγκόσμιο δορυφορικό σύστημα προσδιορισμού θέσης
<i>IHAS</i>	<i>Integrated Hazard Awareness (or: Avoidance) System</i> Ολοκληρωμένο σύστημα προειδοποίησης (ή αποφυγής) κινδύνου
<i>IRS</i>	<i>Inertial Reference System</i> (Αδρανειακό σύστημα αναφοράς): πρόκειται για αισθητήρες κίνησης και πλοήγησης που χρησιμοποιούνται από άλλα συστήματα πλοήγησης (αυτόματος πιλότος/διεύθυνση πτήσης, σύστημα απεικόνισης θέσης/πορείας, σύστημα διαχείρισης πτήσης, σύστημα σταθεροποίησης κεραίας μετεωρολογικού ραντάρ και προσανατολισμού κεραίας δορυφορικής λήψης)
<i>JAA</i>	<i>Joint Aviation Authorities (Europe)</i> Σύνδεσμος Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας
<i>LRU</i>	<i>Line Replaceable Unit</i> : τυποποιημένος εξοπλισμός μαύρου κουτιού
<i>MMR</i>	<i>(Multi-Mode/Radio Receiver)</i> Παρέχει ακριβή καθοδήγηση προσέγγισης σε αεροδρόμια που διαθέτουν συνήθη επίγεια συστήματα οργάνων ελέγχου προσγείωσης (ILS) και μη ακριβή καθοδήγηση προσέγγισης μέσω δορυφόρου με χρήση ενσωματωμένου παγκόσμιου συστήματος προσδιορισμού θέσης (GPS)
<i>Αναμεταδότης Mode S</i>	λειτουργεί σε συνδυασμό με επεξεργαστές ACAS για τον εντοπισμό άλλων αεροσκαφών και της θέσης τους, καθώς και τον καθορισμό της κατάλληλης αντίδρασης όταν υπάρχει κίνδυνος σύγκρουσης
<i>OEM</i>	<i>Original Equipment Manufacturer (Κατασκευαστής αρχικού εξοπλισμού)</i> : ο κατασκευαστής αεροσκαφών σε αυτόν το

	βιομηχανικό κλάδο
<i>Recorders</i>	Όργανα καταγραφής Καταγράφουν τις πληροφορίες πτήσης και τις ομιλίες του θαλάμου διακυβέρνησης
<i>SatCom</i>	( <i>Satellite Communications</i> ) (Δορυφορικές επικοινωνίες): επιτρέπουν τη διαβίβαση πληροφοριών και την επικοινωνία φωνητικής τηλεφωνίας μεταξύ του αεροσκάφους και του εδάφους μέσω δορυφόρου
<i>SFE</i>	<i>Supplier Furnished Equipment</i> (Εξοπλισμός προμηθευτή): αναφέρεται στον πωλητή του αεροσκάφους
<i>STC</i>	<i>Supplementary Type Certification</i> Συμπληρωματική πιστοποίηση τύπου
<i>TAWS</i>	<i>Terrain Avoidance Warning System</i> Προειδοποιητικό σύστημα γειτνίασης εδάφους
<i>TC</i>	<i>Type Certification</i> Πιστοποίηση τύπου
<i>TCAS</i>	<i>Traffic Alert and Collision Avoidance System: όρος των ΗΠΑ για το ACAS</i> Σύστημα συνέγερσης της κυκλοφορίας και αποφυγής συγκρούσεων
<i>Weather Radar</i>	Μετεωρολογικό ραντάρ Απεικονίζει βροχοπτώσεις, αναταράξεις και, σε ορισμένα μοντέλα, τις μεταβολές του ανέμου