C/2024/2860

23.4.2024

**Resumé af Kommissionens afgørelse**

**af 25. maj 2023**

**om en fusions forenelighed med det indre marked og EØS-aftalens funktion**

**(Sag M.10807 – Viasat / Inmarsat)**

*(meddelt under nummer C(2023) 3528)*

**(Kun den engelske udgave er autentisk)**

**(EØS-relevant tekst)**

(C/2024/2860)

***Den 25. maj 2023 vedtog Kommissionen en afgørelse i en fusionssag efter Rådets forordning (EF) nr. 139/2004 af 20. januar 2004 om kontrol med fusioner og virksomhedsovertagelser*** [1]**, særlig artikel 8, stk. 1 i nævnte forordning. En ikkefortrolig udgave af hele afgørelsen findes på engelsk på webstedet for Generaldirektoratet for Konkurrence på følgende adresse:** *https://competition-cases.ec.europa.eu/search*.

## 1. INDLEDNING

(1) I vedlagte afgørelse erklæres Viasat, Inc. (»**Viasat**« eller »**den anmeldende part**«, USA) erhvervelse af Inmarsat Group Holdings Limiteds (»**Inmarsat**«, Det Forenede Kongerige) forenelig med det indre marked og EØS-aftalens funktion, jf. fusionsforordningens artikel 2, stk. 2, og artikel 8, stk. 1, og EØS-aftalens artikel 57. Viasat og Inmarsat benævnes under ét »parterne«.

## 2. PROCEDURE

(2) Den 17. juni 2022 modtog Europa-Kommissionen (»**Kommissionen**«) en anmodning om henvisning fra Spaniens nationale konkurrencemyndighed i henhold til fusionsforordningens artikel 22, stk. 1, vedrørende den planlagte transaktion, hvorved Viasat erhverver enekontrol over hele Inmarsat, jf. fusionsforordningens artikel 3, stk. 1, litra b) (»**transaktionen**«) [2].

(3) De nationale konkurrencemyndigheder i Belgien, Bulgarien, Cypern, Danmark, Finland, Frankrig, Irland, Italien, Nederlandene, Rumænien, Sverige og Norge (sammen med Spanien, de »**henvisende stater**«) tilsluttede sig efterfølgende anmodningen fra Spaniens nationale konkurrencemyndighed.

(4) Den 26. juli 2022 offentliggjorde Kommissionen afgørelser, hvori den accepterede de henvisende staters anmodninger om henvisning og besluttede at undersøge transaktionen i henhold til fusionsforordningens artikel 22, stk. 3, (»**afgørelserne i henhold til artikel 22**«).

(5) Den 9. januar 2023 modtog Kommissionen anmeldelsen af transaktionen i henhold til fusionsforordningens artikel 4.

(6) Efter fase I-undersøgelsen konkluderede Kommissionen, at transaktionen rejste alvorlig tvivl om, hvorvidt den er forenelig med det indre marked, og vedtog den 13. februar 2023 en afgørelse om at indlede proceduren i medfør af fusionsforordningens artikel 6, stk. 1, litra c) (»**afgørelsen i henhold til artikel 6, stk. 1, litra c)**«).

[1] EUT L 24 af 29.1.2004, s. 1.
[2] Offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende*, C 14 af 16.1.2023, s. 7.

(7) Den 14. februar 2023 og den 20. februar 2023 fremsendte Kommissionen en række vigtige dokumenter til den anmeldende part.

(8) Den 27. februar 2023 fremsendte den anmeldende part sine skriftlige bemærkninger til afgørelsen i henhold til artikel 6, stk. 1, litra c), (»**svaret på afgørelsen i henhold til artikel 6, stk. 1, litra c)**«).

(9) Den 7. marts og den 20. april 2023 blev der afholdt statusmøder mellem den anmeldende part og Kommissionen.

(10) Udkastet til afgørelse blev den 15. maj 2023 drøftet med medlemsstaterne i Det Rådgivende Udvalg for Kontrol med Fusioner og Virksomhedsovertagelser, som afgav en positiv udtalelse. Høringskonsulenten afgav en positiv udtalelse om proceduren i sin rapport, der blev indgivet den 3. maj 2023.

## 3. **PARTERNE**

(11) **Viasat** er et børsnoteret amerikansk selskab (noteret på NASDAQ) med hjemsted i Carlsbad, Californien, der leverer tovejs satellitbaserede kommunikationstjenester. Viasat ejer og driver fire geostationære satellitter (herefter »**GEO-satellitter**«). Viasat lejer desuden kapacitet på tredjeparters satellitter. Viasat har tre vigtige forretningssegmenter: satellittjenester, kommercielle net og offentlige systemer.

(12) **Inmarsat** er et privatejet britisk selskab med hovedsæde i London, der udbyder tovejs satellitbaserede kommunikationstjenester på verdensplan. Inmarsat ejer og driver med sine 15 GEO-satellitter tre egne satellitnet. Inmarsats aktiviteter er opdelt i fire kundesegmenter: luftfart, søfart, virksomheder og offentlig forvaltning.

(13) Transaktionen består i Viasats erhvervelse af enekontrol over Connect Topco Limited (»**Connect Topco**«), Inmarsats øverste moderselskab, i henhold til en salgs- og købsaftale af 8. november 2021. Når transaktionen er afsluttet, vil Viasat besidde 100 % af aktierne og stemmeretterne i Connect Topco, hvilket (indirekte) indebærer, at Viasat vil besidde 100 % af aktierne i Inmarsat. Som følge heraf erhverver Viasat enekontrol over Inmarsat. Transaktionen udgør derfor en fusion som omhandlet i fusionsforordningens artikel 3, stk. 1, litra b).

## 4. **KOMMISSIONENS KOMPETENCE**

(14) Transaktionen har ikke en EU-dimension som omhandlet i fusionsforordningens artikel 1, da parternes omsætning ikke når op over tærsklerne i fusionsforordningens artikel 1, stk. 2, eller artikel 1, stk. 3.

(15) Den 26. juli 2022 offentliggjorde Kommissionen afgørelserne i henhold til artikel 22 og opnåede kompetence til at undersøge virkningerne af transaktionen.

## 5. **DE RELEVANTE PRODUKTMARKEDER**

(16) Følgende af parternes forretningsaktiviteter er relevante for vurderingen af transaktionen: i) Viasat og Inmarsat er begge aktive inden for levering af satellitkapacitet, ii) Viasat og Inmarsat er begge aktive inden for levering af bredbåndstjenester i form af forbindelsesmuligheder om bord på luftfartøjer (in-flight connectivity – »**IFC**«) til commercial-aviation-kunder (dvs. wi-fi under flyvning til passagerer i kabinen) og iii) Viasat og Inmarsat er begge aktive inden for levering af IFC-tjenester til business-aviation-kunder.

(17) Med henblik på vurderingen af transaktionen er Kommissionen af den opfattelse, at de relevante produktmarkeder sandsynligvis er markederne for:

i. Levering af bredbåndssatellitkapacitet

ii. Levering af IFC-bredbåndstjenester til commercial-aviation-kunder og

iii. Levering af IFC-tjenester til business-aviation-kunder

(18) I markedsundersøgelsen blev det ikke klart fastslået, om de relevante produktmarkeder skal segmenteres yderligere ([3]) eller endda anses for at være en del af et bredere marked ([4]) end de ovennævnte markeder. Den præcise afgrænsning af produktmarkedet kan dog i sidste ende stå åben, da transaktionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt uanset hvilken plausibel markedsafgrænsning, der anvendes.

## 6. **DE RELEVANTE GEOGRAFISKE MARKEDER**

(19) Efter undersøgelsen er Kommissionen nået til den konklusion, at markederne for levering af satellitkapacitet (og eventuelle segmenter heraf, herunder levering af bredbåndssatellitkapacitet) og markederne for levering af IFC-tjenester til business-aviation-kunder (herunder det potentielle segment for store forretningsfly) er verdensomspændende.

(20) Med hensyn til markedet for levering af IFC-bredbåndstjenester til commercial-aviation-kunder var Kommissionen af den opfattelse, at det relevante geografiske marked sandsynligvis er verdensomspændende. Med henblik på vurderingen af transaktionen kan spørgsmålet om, hvorvidt markedet som minimum omfatter hele EØS eller er verdensomspændende, imidlertid stå åbent, da transaktionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt uanset hvilken plausibel markedsafgrænsning, der anvendes.

## 7. **VURDERING**

(21) I de følgende afsnit af dette resumé sammenfattes Kommissionens vigtigste konklusioner.

### 7.1. **Ingen konstatering af en væsentlig hindring for den effektive konkurrence som følge af horisontale ikkesamordnede virkninger på markedet for levering af bredbåndssatellitkapacitet**

(22) I afgørelsen konkluderer Kommissionen, at transaktionen sandsynligvis ikke vil føre til en betydelig hindring af den effektive konkurrence som følge af horisontale ikkesamordnede virkninger på det globale marked for levering af bredbåndssatellitkapacitet (og potentielle segmenter heraf samt det bredere marked for levering af satellitkapacitet), navnlig af følgende årsager:

(23) *For det første* forbliver parternes samlede markedsandel, hvad angår kapaciteten, i øjeblikket lav, og vil kun stige i begrænset omfang (Viasat og Inmarsat havde i 2022 en andel på henholdsvis [10-20] % og [0-5] %). Begge parter lejer kun en mindre del (mindre end [20-30] %) af deres satellitkapacitet til tredjeparter i efterfølgende led, hvilket er betydeligt mindre end konkurrenterne, hvorfor dette tal sandsynligvis er en overvurdering af parternes stilling på det kommercielle marked.

([3]) Kommissionen har i sin vurdering anvendt følgende mulige markedssegmenteringer: 1) for så vidt angår levering af bredbåndssatellitkapacitet: den mulige segmentering i) efter industrisegment baseret på kapacitetens slutanvendelse i efterfølgende led, ii) i GEO- og ikke-geostationært kredsløb (»**NGSO**«)/jordnær bane (low earth orbit – »**LEO**«) -satellitkapacitet, iii) i satellitter med høj kapacitet (high-throughput satellites – »**HTS**«) og ikke-HTS (bredbånd) -kapacitet og iv) i Ka-bånd- og Ku-båndsatellitkapacitet, 2) for så vidt angår levering af IFC-bredbåndstjenester til commercial-aviation-kunder: den mulige segmentering i) i kortdistanceflyvninger og langdistanceflyvninger, ii) i Ku- og Ka-bånd, iii) i GEO -og LEO-baserede IFC-løsninger og iv) i satellitteknologi og luft-til-jord-teknologi (»**ATG**«) eller hybridteknologi og 3) for så vidt angår levering af IFC-tjenester til business-aviation-kunder: den mulige segmentering i) efter luftfartøjstype og ii) efter luftfartøjets størrelse.

([4]) Med hensyn til levering af bredbåndssatellitkapacitet har Kommissionen vurderet, om markedet kan være en del af et muligt bredere marked for levering af satellitkapacitet (herunder både bredbånd og smalbånd).

(24) *For det andet* vil parterne i den nærmeste fremtid sandsynligvis ikke have nogen mærkbar markedsstyrke på trods af deres større markedsandel, hvad angår kapaciteten (Viasat og Inmarsat forventes i 2025 at have en markedsandel på henholdsvis [50-60] % og [5-10] %). Da der er en betydelig andel af uudnyttet kapacitet på markedet, vil den uudnyttede kapacitet hos konkurrenterne som minimum kunne dække parternes samlede lejede kapacitet til kunderne [...] gange (både i øjeblikket og i den nærmeste fremtid). Parternes kapacitet er derfor ikke afgørende, og det forekommer usandsynligt, at den fusionerede enhed vil have en betydelig markedsstyrke í forhold til sine nuværende kunder eller potentielle kunder.

(25) *For det tredje* vil der efter transaktionen fortsat være et tilstrækkeligt antal troværdige konkurrenter, som vil udgøre et troværdigt alternativ til den fusionerede enhed. Dette omfatter både eksisterende GEO- og LEO-satellitnetoperatører, der synes at konkurrere tæt med parterne, f.eks. Echostar Corporation, Eutelsat, SES, Intelsat, Iridium, SpaceX, Telesat (Lightspeed) og OneWeb.

### 7.2. **Ingen konstatering af en væsentlig hindring for den effektive konkurrence som følge af horisontale ikkesamordnede virkninger på markedet for levering af IFC-bredbåndstjenester til commercial-aviation-kunder**

(26) På grundlag af sin tilbundsgående undersøgelse har Kommissionen konstateret, at transaktionen ikke vil hæmme den effektive konkurrence betydeligt som følge af horisontale ikkesamordnede virkninger på det globale marked eller EØS-markedet for levering af IFC-bredbåndstjenester til commercial-aviation-kunder (og potentielle segmenter heraf), navnlig af følgende årsager:

(27) *For det første* vil den fusionerede enheds samlede markedsandel ([30-40] % med hensyn til luftfartøjer med IFC, eller for hvilke der er planer om at installere IFC) ikke gøre det muligt for den fusionerede enhed at hæmme konkurrencen betydeligt på dette marked, selv om dens markedsandel er den største, da der efter transaktionen fortsat vil være en række konkurrenter med en betydelig markedsandel, hvoraf den største er Intelsat med en markedsandel på [20-30] % og Panasonic med en markedsandel på [20-30] %.

(28) Desuden konstaterer Kommissionen, at markedsandele kun har en begrænset bevisværdi på et spirende marked som markedet for levering af IFC-bredbåndstjenester til commercial-aviation-kunder, og navnlig i EØS hvor indtrængningsgraden for IFC-tjenester er forholdsvis lav; årsagen hertil er, at de vigtigste konkurrenceparametre konstant ændrer sig som følge af passagerernes skiftende behov og den løbende forbedring af konkurrenternes udbud. Ifølge Kommissionen viser markedsundersøgelsen, at luftfartsselskabernes efterspørgsel er klart differentieret, og at parterne ikke har særlige konkurrencefordele hvad angår vigtige konkurrenceparametre, som ville adskille dem fra konkurrenterne.

(29) Med hensyn til parternes potentielle konkurrencefordele ved vertikal integration, udbud af Ka-bånd og en bred vifte af certificeringer fremgik følgende af fase II-markedsundersøgelsen:

i. Vertikal integration er ikke nødvendig for at konkurrere effektivt på markedet, navnlig i lyset af overudbuddet af satellitkapacitet, både i øjeblikket og i de kommende år, der kan tilpasses forskellige anvendelsestilfælde/branchesegmenter. IFC-udbydere kan desuden deltage i konkurrencen om og vinde udbud med lejet kapacitet, og flere IFC-udbydere, herunder Viasat og Intelsat (som er vertikalt integrerede), har med positivt resultat opbygget deres aktiviteter på grundlag af lejet kapacitet.

ii. Det er ikke nødvendigt at udbyde IFC-tjenester over Ka-båndet for at kunne konkurrere effektivt på markedet. Ka-båndet giver ingen utvetydig teknisk eller præstationsmæssig fordel i forhold til Ku-båndet. Begge frekvenser har set ud fra luftfartsselskabernes synsvinkel forskellige fordele og ulemper, men giver den samme ydelse set ud fra passagerernes synsvinkel.

iii. Det er ikke nødvendigt at have en bred vifte af certificeringer for at kunne konkurrere effektivt på markedet. Selv om mange luftfartsselskaber værdsætter, at der på udbudstidspunktet forefindes en certificering, er standard- og eftermonteringscertificering ikke en forudsætning for at kunne afgive bud på eller vinde IFC-kontrakter, så længe tilbudsgiveren forpligter sig til at opnå certificeringer eller kan fremlægge en bindende tidsplan for opnåelse af certificeringer.

(30) *For det andet* er der efter transaktionen stadig et tilstrækkeligt antal troværdige konkurrenter. Kommissionen konstaterer, at parternes vigtigste kunder i EØS er store kommercielle luftfartsselskaber, hvoraf de fleste anvender en tilgang med flere leverandører. På grundlag af resultaterne af markedsundersøgelsen konkluderede Kommissionen med henblik på vurderingen af transaktionen, at Intelsat, Panasonic og Anuvu hver især udgør et troværdigt alternativ til den fusionerede enhed, der fremkommer efter transaktionen. Desuden er SpaceX begyndt at afgive bud på IFC-kontrakter og har siden sin indtræden på markedet i 2022 allerede vundet kommercielle IFC-kontrakter hos seks luftfartsselskaber. Selv om det i øjeblikket ikke er sikkert, hvornår SpaceX vil opfylde disse kontrakter fuldt ud, og om og i hvilket omfang SpaceX kan ekspandere yderligere i den kommercielle IFC-sektor, vil SpaceX efter transaktionen i det mindste give den fusionerede enhed modspil ved IFC-udbud, eller SpaceX kan udgøre et troværdigt alternativ til den fusionerede enhed i de næste tre år.

(31) *For det tredje* spirer en række potentielle nye deltagere frem på markedet. Navnlig giver Europa nuværende konkurrenter og nye markedsdeltagere betydelige muligheder for yderligere udbredelse af IFC hos luftfartsselskaber med hovedkvarter i Europa, særlig for kortdistanceflyvninger (inden for Europa). Indtrængningsgraden for luftfartøjer til kortdistanceflyvninger udgør i Europa 24,4 % sammenlignet med 72,9 % i USA, og næsten alle luftfartsselskaber, der besvarede Kommissionens markedsundersøgelse, forventer, at efterspørgslen efter IFC-tjenester vil stige i de kommende tre år. Både LEO- og GEO-operatører investerer med henblik på at udvide deres kapacitet på en række måder, f.eks. gennem opsendelse af nye satellitter eller gennem partnerskaber med udbydere af satellittjenester, der er aktive inden for levering af IFC-tjenester (herunder levering af hybride GEO-/LEO-løsninger). En række potentielle nye markedsdeltagere har offentligt meddelt, at de har til hensigt at komme ind på markedet. Kommissionen finder det derfor sandsynligt, at der i de næste tre år vil komme nye deltagere på markedet eller i det mindste vil blive indgået partnerskaber med potentielle nye markedsdeltagere.

### 7.3. **Ingen konstatering af en væsentlig hindring for den effektive konkurrence som følge af horisontale ikkesamordnede virkninger på markedet for levering af IFC-tjenester til business-aviation-kunder**

(32) I afgørelsen konkluderer Kommissionen, at transaktionen sandsynligvis ikke vil føre til en betydelig hindring af den effektive konkurrence som følge af horisontale ikkesamordnede virkninger på det globale marked for levering af IFC-bredbåndstjenester til business-aviation-kunder (og det potentielle segment for store forretningsfly), navnlig af følgende årsager:

(33) *For det første* er den fusionerede enheds samlede andel lav. En række konkurrenter har fortsat større markedsandele, hvoraf de største er Iridium Communications med en markedsandel på [40-50] % og Gogo Business Aviation med en markedsandel på [30-40] %. Desuden vil den fusionerede enheds andel på det globale marked for levering af IFC-bredbåndstjenester til store forretningsfly forblive lav med en samlet markedsandel på [30-40] %. Den fusionerede enhed vil stadig være mindre end Gogo, som har en markedsandel på [60-70] %.

(34) *For det andet* er der stadig et tilstrækkeligt antal troværdige konkurrenter efter transaktionen, og de udgør et troværdigt alternativ til den fusionerede enhed. Markedsundersøgelsen bekræftede, at konkurrenter som Iridium Communications, Gogo, SES (Luxstream), Idair, Intelsat (FlexExec), Smart Sky og SpaceX konkurrerer tæt med parterne.

(35) *For det tredje* gælder de vanskelige markedsbetingelser for IFC-tjenester til commercial-aviation-kunder også for IFC-tjenester til business-aviation-kunder, herunder for så vidt angår konkurrencefordelene for de nye NGSO'er/LEO'er såsom lavere latenstid, større nettæthed og -modstandsdygtighed, næsten global dækning og lavere omkostninger. Markedet er desuden meget dynamisk og vil undergå betydelige ændringer i fremtiden. Derudover forventes det samlede antal netforbundne store forretningsfly at stige fra mindre end 4 500 ved udgangen af 2021 til over 12 000 i 2031. Kommissionen finder det derfor sandsynligt, at der i de næste tre år vil komme nye deltagere på markedet eller i det mindste vil blive indgået partnerskaber med potentielle nye markedsdeltagere.

### 7.4. **Konklusion**

(36) Det konkluderes derfor i afgørelsen, at den anmeldte fusion ikke rejser alvorlig tvivl om, hvorvidt den er forenelig med det indre marked.

## 8. **KONKLUSION**

(37) I den vedhæftede afgørelse konkluderes det, at den planlagte fusion ikke vil hæmme den effektive konkurrence på det indre marked eller en væsentlig del heraf betydeligt.

(38) Det foreslås derfor i afgørelsen at erklære transaktionen forenelig med det indre marked, jf. fusionsforordningens artikel 2, stk. 2, og artikel 8, stk. 1, og EØS-aftalens artikel 57.