C/2024/2860

2024.4.23.

A Bizottság határozatának összefoglalója

(2023. május 25.)

egy vállalati összefonódásnak a belső piaccal és az EGT-megállapodásban foglaltak érvényesülésével összeegyeztethetőnek nyilvánításáról

(Ügyszám M.10807 – Viasat/Inmarsat)

(az értesítés a C(2023) 3528. számú dokumentummal történt)

(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(C/2024/2860)

A *Bizottság* 2023. május 25-én *a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló, 2004. január 20-i 139/2004/EK tanácsi rendelet* [1] és különösen annak 8. cikke (1) bekezdése értelmében határozatot fogadott el egy összefonódási ügyben. A határozat teljes szövegének betekinthető változata az ügy hiteles nyelvén a Versenypolitikai Főigazgatóság honlapján, az alábbi címen található meg: *https://competition-cases.ec.europa.eu/search*.

1. BEVEZETÉS

(1) A csatolt határozat az összefonódás-ellenőrzési rendelet 2. cikkének (2) bekezdésével és 8. cikkének (1) bekezdésével, valamint az EGT-megállapodás 57. cikkével összhangban a belső piaccal és az EGT-megállapodás működésével összeegyeztethetőnek nyilvánítja az Inmarsat Group Holdings Limited (a továbbiakban: **Inmarsat,** Egyesült Királyság) Viasat, Inc. (a továbbiakban: **Viasat** vagy **bejelentő fél**, Egyesült Államok) általi felvásárlását. A Viasat és az Inmarsat a továbbiakban együttesen: **felek**.

2. AZ ELJÁRÁS

(2) 2022. június 17-én az Európai Bizottsághoz (a továbbiakban: **Bizottság**) az összefonódás-ellenőrzési rendelet 22. cikkének (1) bekezdése alapján áttételi kérelem érkezett Spanyolország nemzeti versenyhatóságától a tervezett ügyletre vonatkozóan, amellyel a Viasat kizárólagos irányítást fog szerezni az összefonódás-ellenőrzési rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében az Inmarsat egésze felett (a továbbiakban: az **ügylet**) [2].

(3) Belgium, Bulgária, Ciprus, Dánia, Finnország, Franciaország, Írország, Olaszország, Hollandia, Románia, Svédország és Norvégia (Spanyolországgal együtt a továbbiakban: a **megkereső államok**) nemzeti versenyhatósága ezt követően csatlakozott a spanyol nemzeti versenyhatóság kérelméhez.

(4) 2022. július 26-án a Bizottság határozatokat hozott, amelyekben elfogadta a megkereső államok áttételi kérelmeit, és úgy döntött, hogy az ügyletet az összefonódás-ellenőrzési rendelet 22. cikkének (3) bekezdésével összhangban megvizsgálja (a továbbiakban: **a 22. cikk szerinti határozatok**).

(5) A Bizottság 2023. január 9-én kapott az összefonódás-ellenőrzési rendelet 4. cikke szerinti bejelentést az ügyletről.

(6) A vizsgálat I. szakaszának lezárultával a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az ügylet komoly kétségeket vet fel a belső piaccal való összeegyeztethetőséget illetően, és 2023. február 13-án határozatot fogadott el az összefonódás-ellenőrzési rendelet 6. cikke (1) bekezdésének c) pontja szerinti eljárás megindításáról (a továbbiakban: **a 6. cikk (1) bekezdésének c) pontja szerinti határozat**).

[1] HL L 24., 2004.1.29., 1. o.
[2] Közzététel az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*: HL C 14., 2023.1.16, 7. o.

(7) A Bizottság 2023. február 14-én és 2023. február 20-án számos kulcsfontosságú dokumentumot nyújtott be a bejelentő félnek.

(8) 2023. február 27-én a bejelentő fél benyújtotta a 6. cikk (1) bekezdésének c) pontja szerinti határozattal kapcsolatos írásos észrevételeit (a továbbiakban: **a 6. cikk (1) bekezdésének c) pontja szerinti válasz**).

(9) 2023. március 7-én és április 20-án a bejelentő fél és a Bizottság egy-egy találkozó keretében megvitatta a helyzet állását.

(10) Az összefonódásokkal foglalkozó tanácsadó bizottság 2023. május 15-i ülésén a tagállamok megvitatták a határozattervezetet, és arról a bizottság pozitív véleményt adott ki. A meghallgatási tisztviselő 2023. május 3-án benyújtott jelentésében kedvező véleményt adott az eljárásról.

3. **A FELEK**

(11) A **Viasat** egy egyesült államokbeli, Carlsbad Californiában székhellyel rendelkező, (a NASDAQ-on jegyzett) nyilvánosan működő részvénytársaság, amely kétirányú műholdas kommunikációs szolgáltatásokat nyújt. A Viasat négy geostacionárius hold (a továbbiakban: **GEO-k**) tulajdonosa és üzemeltetője. Ezenkívül a Viasat harmadik felek műhold-kapacitásait adja bérbe. A Viasat három fő üzleti szegmenssel rendelkezik: műholdas szolgáltatások, kereskedelmi hálózatok és kormányzati rendszerek.

(12) Az **Inmarsat** egy londoni székhelyű, magántulajdonban lévő egyesült királyságbeli vállalat, amely világszerte kétirányú műholdas kommunikációs szolgáltatásokat kínál. Az Inmarsat három védett műholdas hálózat tulajdonosa, amelyet tizenöt GEO-ból álló flottájában üzemeltet. Az Inmarsat üzleti tevékenysége négy fogyasztói szegmensre tagolódik: légi közlekedés, tengerészet, vállalkozások és kormányzati rendszerek.

(13) Az ügylet abból áll, hogy a Viasat egy 2021. november 8-i adásvételi megállapodás alapján kizárólagos irányítást szerez a Connect Topco Limited (a továbbiakban: **Connect Topco**) felett, amely az Inmarsat legfelső szintű anyavállalata. Az ügylet befejezését követően a Viasat a Connect Topco részvényeinek és szavazati jogainak 100 %-át fogja birtokolni, amelynek révén (közvetve) az Inmarsat részvényeinek 100 %-os tulajdonosa lesz. Ennek eredményeként a Viasat kizárólagos irányítást fog szerezni az Inmarsat felett. Ezért az ügylet az összefonódás-ellenőrzési rendelet 3. cikke (1) bekezdésének b) pontja értelmében vett összefonódásnak minősül.

4. **A BIZOTTSÁG JOGHATÓSÁGA**

(14) Az ügylet az összefonódás-ellenőrzési rendelet 1. cikke értelmében nem rendelkezik uniós léptékkel, mivel a felek forgalma nem felel meg az összefonódás-ellenőrzési rendelet 1. cikkének (2) bekezdésében vagy 1. cikkének (3) bekezdésében meghatározott küszöbértékeknek.

(15) A Bizottság 2022. július 26-án kibocsátotta a 22. cikk szerinti határozatokat, és joghatóságot szerzett az ügylet hatásainak vizsgálatára.

5. **AZ ÉRINTETT TERMÉKPIACOK**

(16) Az ügylet értékeléséhez a felek alábbi üzleti tevékenységei relevánsak: i.a Viasat és az Inmarsat egyaránt műholdas kapacitás szolgáltatásával foglalkozik; ii. a Viasat és az Inmarsat egyaránt széles sávú, fedélzeti konnektivitással (a továbbiakban: **IFC**) kapcsolatos szolgáltatásokat nyújt kereskedelmi légi közlekedési ügyfelek számára (azaz az utastérben tartózkodó utasok számára fedélzeti Wi-Fi); valamint iii. a Viasat és az Inmarsat egyaránt IFC-szolgáltatásokat nyújt üzleti légi közlekedési ügyfelek számára.

(17) Az ügylet értékelése céljából a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az érintett termékpiacok valószínűleg a következők piacai:

i. széles sávú műholdas kapacitás biztosítása;

ii. széles sávú IFC-szolgáltatások nyújtása kereskedelmi légi közlekedési ügyfelek számára; valamint

iii. IFC-szolgáltatások nyújtása üzleti légi közlekedési ügyfelek számára.

(18) A piacvizsgálat nem tette lehetővé annak meggyőző megállapítását, hogy az érintett termékpiacokat tovább kell-e szegmentálni ([3]), vagy akár a fent felsorolt piacoknál szélesebb piac ([4]) részét kell-e képezniük. A termékpiac pontos körülhatárolása azonban végső soron nyitva maradhatna, mivel az ügylet nem akadályozná jelentős mértékben a tényleges versenyt egyetlen lehetséges piacmeghatározás alapján sem.

6. **AZ ÉRINTETT FÖLDRAJZI PIACOK**

(19) A Bizottság vizsgálatát követően arra a következtetésre jutott, hogy a műholdas kapacitás (és annak bármely lehetséges szegmense, beleértve a széles sávú műholdas kapacitás biztosítását is) és az üzleti légi közlekedési ügyfeleknek nyújtott IFC-szolgáltatások (és a nagyüzemi sugárhajtóművek potenciális szegmense) piacai az egész világra kiterjednek.

(20) Ami a kereskedelmi légi közlekedési ügyfeleknek történő széles sávú IFC-szolgáltatásnyújtás piacát illeti, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az érintett földrajzi piac valószínűleg az egész világra kiterjed. Az ügylet értékelése céljából azonban nyitva hagyható az a kérdés, hogy a piac kiterjedése legalább az EGT-t vagy a világ egészét érinti-e, mivel az ügylet nem akadályozná jelentősen a tényleges versenyt egyetlen lehetséges piacmeghatározás alapján sem.

7. **ÉRTÉKELÉS**

(21) Ezen összefoglaló következő szakaszai a Bizottság főbb megállapításait foglalják össze.

7.1. **A tényleges verseny jelentős akadályozásának hiánya a horizontális, nem koordinatív hatások következtében a széles sávú műholdas kapacitások piacán**

(22) A határozatban a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy az ügylet valószínűleg nem vezet a tényleges verseny jelentős akadályozásához a széles sávú műholdas kapacitás globális piacára (és annak lehetséges szegmenseire, valamint a műholdas kapacitás szolgáltatásának szélesebb piacára) gyakorolt horizontális, nem koordinatív hatások következtében, különösen az alábbiak miatt:

(23) *Először is*, a felek összesített kapacitáspiaci részesedése továbbra is mérsékelt, a növekedés pedig jelenleg korlátozott (a Viasat és az Inmarsat részesedése 2022-ben [10–20] %, illetve [0–5] % volt). Mindkét fél műholdas kapacitásának csak kis részét (kevesebb mint [20–30] %-át) adja bérbe harmadik feleknek, ami jelentősen kisebb arány, mint a versenytársak esetében, és így ez a szám valószínűleg túlbecsült a felek kereskedelmi piacon elfoglalt helyzetét illetően.

([3]) A Bizottság által értékelt lehetséges piaci szegmentációk a következők: 1. a széles sávú műholdas kapacitás szolgáltatása esetében a lehetséges szegmentáció: i. ágazati szegmensenként a kapacitás ágazati végfelhasználása szerint, ii. a GEO és a nem geostacionárius keringési pályán (**NGSO**)/alacsony Föld körüli pályán (**LEO**) lévő műholdkapacitás között, iii. a nagy áteresztőképességű műholdak (**HTS**) és a nem HTS (széles sávú) kapacitás között, valamint iv. a Ka-sávú és Ku-sávú műholdas kapacitás között; 2. a kereskedelmi légi közlekedési ügyfeleknek nyújtott széles sávú IFC-szolgáltatások esetében a lehetséges szegmentáció: i. a rövid és a hosszú távú repülőutak között, ii. a Ku- és Ka-sáv között, iii. a GEO és a LEO-alapú IFC-megoldások között, valamint iv. a műholdas technológia és a levegő-föld (**ATG**) vagy hibrid technológia között; és 3. az üzleti légi közlekedési ügyfeleknek nyújtott IFC-szolgáltatások esetében a lehetséges szegmentáció i. a repülőgép típusa és ii. a repülőgép mérete szerint történik.

([4]) A széles sávú műholdas kapacitás biztosítása tekintetében a Bizottság megvizsgálta, hogy a piac részét képezheti-e a műholdas kapacitás (a széles sávú és a keskeny sávú szolgáltatásokat is magában foglaló) lehetséges szélesebb piacának.

(24) *Másodszor*, a felek a közeljövőben valószínűleg nem fognak rendelkezni érzékelhető piaci erővel annak ellenére, hogy a közeljövőben nagyobb kapacitáspiaci részesedést (2025-ben a Viasat [50–60] %-os, az Inmarsat pedig [5–10] %-os részesedést) fognak elérni. A piacot a szabad kapacitás számottevő hányada jellemzi, így a versenytársak közötti szabad kapacitás a felek teljes bérelt kapacitását legalább [...]-szor fedezni tudja ügyfeleinek (mind jelenleg, mind a közeljövőben). Vagyis a felek kapacitása nem döntő fontosságú, ezért valószínűtlennek tűnik, hogy az összefonódással létrejött jogalany jelentős piaci erővel rendelkezne jelenlegi ügyfeleivel vagy bármely potenciális vevőjével szemben.

(25) *Harmadszor*, az ügyletet követően is elegendő számú hiteles versenytárs marad, amelyek az összefonódással létrejött vállalkozás hiteles alternatívái lesznek. Ez magában foglalja a meglévő GEO- és LEO műholdashálózat-üzemeltetőket, amelyek a jelek szerint szoros versenyben állnak a felekkel, mint például az Echostar Corporation, az Eutelsat, a SES, az Intelsat, az Iridium, a SpaceX, a Telesat (Lightspeed) és a OneWeb.

7.2. **A kereskedelmi légi közlekedési ügyfeleknek nyújtott széles sávú IFC-szolgáltatások piacán a horizontális, nem koordinatív hatások következtében a tényleges verseny jelentős akadályozásának hiánya**

(26) Részletes vizsgálata alapján a Bizottság megállapította, hogy az ügylet nem akadályozná jelentős mértékben a tényleges versenyt a kereskedelmi légi közlekedési ügyfeleknek nyújtott széles sávú IFC-szolgáltatások globális vagy EGT-szintű piacára (és annak lehetséges szegmenseire) gyakorolt horizontális, nem koordinatív hatások következtében, ami különösen a következőknek tudható be:

(27) *Először is*, az összefonódással létrejött jogalany együttes piaci részesedése ([30–40] % a vállalásokban foglalt légi járművek tekintetében) nem tenné lehetővé az összefonódással létrejött vállalkozás számára, hogy jelentősen korlátozza a versenyt ezen a piacon, annak ellenére, hogy ez a piaci részedés a legmagasabb, mivel az ügyletet követően számos versenytárs fog maradni számottevő piaci részesedéssel, a legmagasabb a [20–30] %-os piaci részesedéssel rendelkező Intelsat és a [20–30] %-os piaci részesedéssel rendelkező Panasonic.

(28) Ezenkívül a Bizottság megjegyzi, hogy a piaci részesedések látszólag korlátozott bizonyító erővel bírnak egy olyan kialakulóban lévő piacon, mint a kereskedelmi légi közlekedési ügyfeleknek történő széles sávú IFC-szolgáltatásnyújtás piaca, és különösen az EGT-ben, ahol az IFC-szolgáltatások elterjedtsége viszonylag alacsony, és ahol az utasok változó igényei és a rivális kínálat folyamatosan módosítja a verseny kulcsfontosságú paramétereit. A Bizottság úgy véli, hogy a piaci vizsgálat eredményei alapján úgy tűnik, hogy a légitársaságoktól érkező kereslet jelentősen differenciált, és a felek nem rendelkeznek különleges versenyelőnyökkel a verseny olyan kulcsfontosságú paraméterei tekintetében, amelyek megkülönböztetnék őket a versenytársaktól.

(29) A felek potenciális versenyelőnyeit illetően a vertikális integráció, a Ka-sáv kínálata és a tanúsítványok széles köre tekintetében a piacvizsgálat II. szakasza tisztázta a következőket:

i. A vertikális integráció nem szükséges a tényleges piaci versenyhez, különös tekintettel a műholdas kapacitás mind jelenleg, mind az elkövetkező években jelentkező túlkínálatára, amely különböző felhasználási esetekben/ipari szegmensekben felcserélhető. Emellett az IFC-szolgáltatók sikeresen versenyezhetnek és nyerhetnek tendereket bérelt kapacitással, és több IFC-szolgáltató – köztük a vertikálisan integrált Viasat és Intelsat – sikeresen építette vállalkozását a bérelt kapacitás alapján.

ii. A Ka-sávot használó IFC-szolgáltatások nyújtása nem szükséges a tényleges piaci versenyhez. A Ka-sávnak nincs egyértelmű műszaki vagy teljesítménybeli előnye a Ku-sávhoz képest. Mindkét frekvencia eltérő előnyökkel és hátrányokkal jár a légitársaságok szempontjából, de az utasok szempontjából hasonló teljesítményt nyújtanak.

iii. A tényleges piaci verseny nem követeli meg, hogy a feleknek a tanúsítványok széles skálájával kell rendelkezniük. Míg a pályázat időpontjában számos légitársaság értékeli a meglévő tanúsítást, a szériagyártásra és az utólagos átalakításra vonatkozó tanúsítványok nem előfeltételei az IFC-szerződésekre való ajánlattételnek vagy a szerződések elnyerésének, amennyiben az ajánlattevő kötelezettséget vállal arra, vagy szigorú ütemtervet nyújt be azok megszerzésére.

(30) *Másodszor*, az ügyletet követően is elegendő számú hiteles versenytárs marad. A Bizottság megjegyzi, hogy a felek fő ügyfelei az EGT-ben a nagy kereskedelmi légitársaságok, amelyek többsége több forrást felhasználó megközelítést alkalmaz. A piaci vizsgálat eredményei alapján a Bizottság az ügylet értékelése céljából arra a következtetésre jutott, hogy az ügyletet követően az Intelsat, a Panasonic és az Anuvu egyaránt hiteles alternatívát jelent az összefonódással létrejött vállalkozáshoz képest. Emellett a SpaceX megkezdte az IFC-szerződésekre vonatkozó ajánlattételt, és 2022. évi piacra lépése óta már hat légitársasággal kötött kereskedelmi IFC-szerződéseket. Jóllehet ma még nem lehet tudni, hogy a SpaceX mikor fogja teljes mértékben teljesíteni ezeket a szerződéseket, hogy a SpaceX tovább terjeszkedik-e a kereskedelmi IFC-térben, és ha igen, milyen mértékben, a SpaceX legalábbis korlátozni fogja az összefonódással létrejött jogalanyt az ügyletet követően meghirdetett IFC-pályázatokban, vagy a következő három évben hiteles alternatívát jelent az összefonódással létrejött vállalkozáshoz képest.

(31) *Harmadszor* pedig, a piac – számos potenciális új belépővel – kialakulóban van. Különösen Európa kínál jelentős lehetőségeket a jelenlegi versenytársak és az új belépők számára az IFC további elterjedésére az Európában székhellyel rendelkező légitársaságok számára, elsősorban a rövid távú (európai) járatok esetében. Európában ugyanis a rövid távú légi járművek penetrációs aránya 24,4 %, szemben az Egyesült Államokban mért 72,9 %-kal, és a Bizottság piaci vizsgálatára válaszoló szinte valamennyi légitársaság arra számít, hogy az IFC-szolgáltatások iránti kereslet az elkövetkező három évben növekedni fog. A LEO- és a GEO-üzemeltetők egyaránt sokféle beruházást eszközölnek képességeik bővítésébe, például új műholdak felbocsátása vagy az IFC-szolgáltatások (többek között hibrid GEO/LEO IFC-megoldások) nyújtása terén tevékenykedő SSP-kkel létrejött partnerségek révén. Számos potenciális új belépő nyilvánosan bejelentést tett a piacra lépésről. A Bizottság ezért valószínűnek tartja, hogy a következő három évben, ha nem is piacra lépés, de legalábbis partnerségek jönnek létre a potenciális új belépőkkel.

7.3. **Az üzleti légi közlekedési ügyfeleknek nyújtott IFC-szolgáltatások piacán a horizontális, nem koordinatív hatások következtében a tényleges verseny jelentős akadályozásának hiánya**

(32) A határozatban a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy az ügylet valószínűleg nem vezet a tényleges verseny jelentős akadályozásához az üzleti légi közlekedési ügyfeleknek nyújtott széles sávú IFC-szolgáltatások globális piacára (és a nagy üzleti repülőgépek potenciális szegmensére) gyakorolt horizontális, nem koordinatív hatások következtében, ami különösen az alábbiaknak tudható be:

(33) *Először is*, az összefonódással létrejött vállalkozás összesített részesedése mérsékelt. Számos versenytárs továbbra is magasabb piaci részesedéssel rendelkezik, a legmagasabb a [40–50] %-os piaci részesedéssel rendelkező Iridium Communications és a [30–40] %-os piaci részesedéssel rendelkező Gogo Business Aviation. Ezenkívül a széles sávú IFC-szolgáltatások nagy üzleti repülőgépek számára történő nyújtásának globális szintű piacán az összefonódással létrejött vállalkozás részesedése is mérsékelt maradna, hiszen együttes piaci részesedése [30–40] %-os. Az összefonódással létrejött vállalkozás még mindig kisebb lenne, mint a Gogo, és piaci részesedése [60–70] %-ot érne el.

(34) *Másodszor*, az ügyletet követően is elegendő számú hiteles versenytárs marad, amelyek az összefonódással létrejött vállalkozás hiteles alternatívái. A piaci vizsgálat eredménye megerősítette, hogy az olyan versenytársak, mint az Iridium Communications, a Gogo, a SES (Luxstream), az IDAIR, az Intelsat (FlexExec), a Smart Sky és a SpaceX szoros versenyben állnak a felekkel.

(35) *Harmadszor*, a kereskedelmi légi közlekedésben alkalmazott IFC-re vonatkozóan meghatározott, diszruptív jelenlegi piaci feltételek ugyanúgy vonatkoznak az üzleti légi közlekedési IFC-szolgáltatásokra, többek között az újonnan belépő NGSO-k/LEO-k versenyelőnyeire, például az alacsonyabb késleltetésre, a nagyobb hálózatsűrűségre és ellenálló képességre, a kvázi globális lefedettségre és az alacsonyabb költségekre. Ezenkívül a piac nagyon dinamikus, és a jövőben jelentős változások várhatók. Emellett az összekapcsolt nagy üzleti légi járművek teljes száma a 2021. év végi kevesebb mint 4 500-ról 2031-ben várhatóan eléri a több mint 12 000-et. A Bizottság ezért valószínűnek tartja, hogy a következő három évben, ha nem is piacra lépés, de legalábbis partnerségek jönnek létre a potenciális új belépőkkel.

7.4. **Következtetés**

(36) A határozat ezért megállapítja, hogy a bejelentett összefonódás nem vet fel komoly kétségeket a belső piaccal való összeegyeztethetőségét illetően.

8. **KÖVETKEZTETÉS**

(37) A mellékelt határozat következtetése az, hogy a javasolt összefonódás nem akadályozza jelentős mértékben a tényleges versenyt a belső piacon vagy annak jelentős részén.

(38) Következésképpen a határozat javasolja, hogy – az összefonódás-ellenőrzési rendelet 2. cikkének (2) bekezdésével, valamint 8. cikkének (1) bekezdésével, illetve az EGT-megállapodás 57. cikkével összhangban – az ügyletet a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánítsák.