C/2024/2860

2024 4 23

Komisijos sprendimo santrauka

2023 m. gegužės 25 d.

Sprendimo dėl koncentracijos paskelbimo suderinama su vidaus rinka ir EEE susitarimo veikimu santrauka

(Byla M.10807 – Viasat / Inmarsat)

(pranešta dokumentu Nr. C(2023) 3528)

(Tekstas autentiškas tik anglų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

(C/2024/2860)

2023 m. gegužės 25 d. *Komisija, vadovaudamasi 2004 m. sausio 20 d. Tarybos reglamentu (EB) Nr. 139/2004 dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės* [1]**, ypač to reglamento 8 straipsnio 1 dalimi, priėmė sprendimą susijungimo byloje. Nekonfidencialus visas sprendimo tekstas anglų kalba skelbiamas Konkurencijos generalinio direktorato svetainėje šiuo adresu:** *https://competition-cases.ec.europa.eu/search*.

1. ĮVADAS

(1) Pridedamame sprendime pripažįstama, kad įmonės „Viasat, Inc.“ (toliau – **„Viasat“** arba **pranešančioji šalis**, JAV) vykdomas įmonės „Inmarsat Group Holdings Limited“ (toliau – **įmonė „Inmarsat“**, Jungtinė Karalystė) įsigijimas yra suderinamas su vidaus rinka ir EEE susitarimo veikimu pagal Susijungimų reglamento 2 straipsnio 2 dalį ir 8 straipsnio 1 dalį bei EEE susitarimo 57 straipsnį. Įmonės „Viasat“ ir „Inmarsat“ toliau kartu vadinamos **šalimis**.

2. PROCEDŪRA

(2) 2022 m. birželio 17 d. Europos Komisija (toliau – **Komisija**) gavo Ispanijos nacionalinės konkurencijos institucijos pagal Susijungimų reglamento 22 straipsnio 1 dalį pateiktą prašymą perduoti klausimo dėl siūlomo sandorio, kuriuo įmonė „Viasat“ įgis, kaip apibrėžta Susijungimų reglamento 3 straipsnio 1 dalies b punkte, išskirtinę visos įmonės „Inmarsat“ kontrolę (toliau – **sandoris**) [2], svarstymą.

(3) Prie Ispanijos nacionalinės konkurencijos institucijos pateikto prašymo vėliau prisijungė Airijos, Belgijos, Bulgarijos, Danijos, Italijos, Kipro, Nyderlandų, Prancūzijos, Rumunijos, Suomijos, Švedijos ir Norvegijos nacionalinės konkurencijos institucijos (kartu su Ispanija toliau – **perduodančiosios valstybės**) .

(4) 2022 m. liepos 26 d. Komisija priėmė sprendimus, kuriais patenkino perduodančiųjų valstybių prašymus perduoti klausimo svarstymą ir nusprendė patikrinti sandorį pagal Susijungimų reglamento 22 straipsnio 3 dalį (toliau – **pagal 22 straipsnį priimti sprendimai**).

(5) 2023 m. sausio 9 d. Komisija gavo pagal Susijungimų reglamento 4 straipsnį pateiktą pranešimą apie sandorį.

(6) Po pirmojo tyrimo etapo Komisija padarė išvadą, kad kyla didelių abejonių dėl sandorio suderinamumo su vidaus rinka, ir 2023 m. vasario 13 d. priėmė sprendimą pradėti procedūrą pagal Susijungimų reglamento 6 straipsnio 1 dalies c punktą (toliau – **pagal 6 straipsnio 1 dalies c punktą priimtas sprendimas**).

[1] OL L 24, 2004 1 29, p. 1–22.
[2] Paskelbta *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* Nr. C 14, 2023 1 16, p. 7.

(7) 2023 m. vasario 14 d. ir 2023 m. vasario 20 d. Komisija pranešančiajai šaliai pateikė svarbių dokumentų.

(8) 2023 m. vasario 27 d. pranešančioji šalis raštu pateikė pastabas dėl sprendimo, priimto pagal 6 straipsnio 1 dalies c punktą (toliau – **atsakymas į sprendimą, priimtą pagal 6 straipsnio 1 dalies c punktą**).

(9) 2023 m. kovo 7 d. ir balandžio 20 d. įvyko pranešančiosios šalies ir Komisijos susitikimai dėl padėties.

(10) Sprendimo projektas su valstybėmis narėmis aptartas per 2023 m. gegužės 15 d. Koncentracijų patariamojo komiteto posėdį ir sulaukė palankios nuomonės. Bylą nagrinėjančio pareigūno nuomonė apie procedūrą, pateikta 2023 m. gegužės 3 d. ataskaitoje, buvo palanki.

3. **ŠALYS**

(11) **Įmonė „Viasat“** – Karlsbade (Kalifornijos valstija, JAV) įsikūrusi biržinė bendrovė (įtraukta į NASDAQ biržos sąrašus), teikianti dvikrypčio palydovinio ryšio paslaugas. Įmonė „Viasat“ turi ir eksploatuoja keturis geostacionariosios orbitos palydovus (**GEO**). Be to, įmonė „Viasat“ iš trečiųjų šalių nuomojasi palydovų pajėgumus. Įmonė „Viasat“ turi tris pagrindinius verslo segmentus: palydovines paslaugas, komercinius tinklus ir valdžios sektoriaus sistemas.

(12) **Įmonė „Inmarsat“** – privati Jungtinės Karalystės bendrovė, kurios būstinė yra Londone ir kuri visame pasaulyje teikia dvikrypčio palydovinio ryšio paslaugas. Įmonė „Inmarsat“ turi ir eksploatuoja tris patentuotus palydovinio ryšio tinklus, kuriuos sudaro penkiolika GEO. Įmonės „Inmarsat“ veikla suskirstyta į keturis klientų segmentus: aviacijos, jūrų, įmonių ir valdžios sektoriaus.

(13) Sudarius sandorį įmonė „Viasat“ pagal 2021 m. lapkričio 8 d. pirkimo-pardavimo sutartį įgis išskirtinę visos įmonės „Connect Topco Limited“ (toliau – įmonė **„Connect Topco“**), kuri yra įmonės „Inmarsat“ pagrindinė patronuojančioji įmonė, kontrolę . Įvykdžius sandorį įmonė „Viasat“ valdys 100 proc. įmonės „Connect Topco“, kuri (netiesiogiai) valdys 100 proc. įmonės „Inmarsat“ akcijų, akcijų ir balsavimo teisių. Taigi įmonė „Viasat“ įgis išskirtinę visos įmonės „Inmarsat“ kontrolę. Todėl sandoris yra koncentracija, kaip apibrėžta Susijungimų reglamento 3 straipsnio 1 dalies b punkte.

4. **KOMISIJOS KOMPETENCIJA**

(14) Sandoris nėra Sąjungos masto, kaip apibrėžta Susijungimų reglamento 1 straipsnyje, nes šalių apyvarta nesiekia Susijungimų reglamento 1 straipsnio 2 dalyje ar 1 straipsnio 3 dalyje nustatytų ribų.

(15) 2022 m. liepos 26 d. Komisija priėmė sprendimus pagal 22 straipsnį ir įgijo kompetenciją įvertinti sandorio poveikį.

5. **ATITINKAMOS PRODUKTO RINKOS**

(16) Siekiant atlikti sandorio vertinimą atsižvelgiama į šią šalių verslo veiklą: i) įmonės „Viasat“ ir „Inmarsat“ teikia palydovinio ryšio pajėgumus, ii) įmonės „Viasat“ ir „Inmarsat“ komercinės aviacijos klientams teikia plačiajuosčio ryšio skrydžio metu (**IFC**) paslaugas (t. y. skrydžio metu keleiviams salone teikiamas belaidis internetas) ir iii) įmonės „Viasat“ ir „Inmarsat“ teikia IFC paslaugas verslo aviacijos klientams.

(17) Vertindama sandorį Komisija mano, kad atitinkamos produkto rinkos tikriausiai yra šios rinkos:

i. plačiajuosčio palydovinio ryšio pajėgumų teikimas,

ii. plačiajuosčio ryšio IFC paslaugų teikimas komercinės aviacijos klientams ir

iii. IFC paslaugų teikimas verslo aviacijos klientams.

(18) Atlikus rinkos tyrimą nepavyko padaryti galutinės išvados, ar atitinkamos produkto rinkos turėtų būti suskirstytos į smulkesnius segmentus ([3]), ar turi būti priskirtos rinkai ([4]), kuri yra net platesnė nei minėtos rinkos. Tačiau tiksliai apibrėžti produkto rinkas galiausiai nebūtina, nes sandoriu nebūtų labai apribota veiksminga konkurencija pagal bet kokį tikėtinos rinkos apibrėžimą.

6. **ATITINKAMOS GEOGRAFINĖS RINKOS**

(19) Atlikusi tyrimą Komisija padarė išvadą, kad palydovinio ryšio pajėgumų teikimo rinka (ir visi galimi jos segmentų, įskaitant plačiajuosčio palydovinio ryšio pajėgumų teikimą) ir IFC paslaugų teikimo verslo aviacijos klientams rinka (ir galimas didelių verslo lėktuvų segmentas) yra pasaulinės.

(20) Komisija manė, kad atitinkama plačiajuosčio ryšio IFC paslaugų teikimo komercinės aviacijos klientams geografinė rinka tikriausiai yra pasaulinė. Tačiau vertinant sandorį nebūtina atsakyti į klausimą, ar rinka yra bent EEE ar pasaulinė, nes sandoriu nebūtų labai apribota veiksminga konkurencija pagal bet kokį tikėtinos rinkos apibrėžimą.

7. **VERTINIMAS**

(21) Tolesniuose šio pranešimo skirsniuose apibendrinamos pagrindinės Komisijos išvados.

7.1. **Nenustatyta, kad dėl horizontaliojo nekoordinuojamo poveikio plačiajuosčio palydovinio ryšio pajėgumų teikimo rinkoje būtų labai ribojama veiksminga konkurencija**

(22) Sprendime Komisija daro išvadą, kad šiuo sandoriu veiksminga konkurencija tikriausiai nebūtų labai apribojama dėl horizontaliojo nekoordinuojamo poveikio pasaulinei plačiajuosčio palydovinio ryšio pajėgumų teikimo rinkai (ir galimiems jos segmentams, taip pat platesnei palydovinio ryšio pajėgumų teikimo rinkai), visų pirma dėl toliau nurodytų priežasčių.

(23) *Pirma*, bendra šalių pajėgumų rinkos dalis išlieka nedidelė, o padidėjimas šiuo metu yra ribotas (2022 m. įmonės „Viasat“ ir „Inmarsat“ atitinkamai užėmė [10–20] proc. ir [0–5] proc. rinkos). Abi šalys tik nedidelę dalį (mažiau nei [20–30] proc.) savo palydovinio ryšio pajėgumų nuomoja galutinės grandies trečiosioms šalims, o tai yra gerokai mažiau nei konkurentai, todėl šis rodiklis tikriausiai atspindi pervertintą šalių padėtį pardavėjų rinkoje.

([3]) Komisija vertino šiuos galimus rinkos segmentus: 1) plačiajuosčio palydovinio ryšio pajėgumų teikimo atveju segmentavimas galimas i) pagal pajėgumų galutinės grandies galutinio naudojimo pramonės segmentą, ii) į GEO ir negeostacionariosios orbitos (**NGSO**) / žemosios orbitos (**LEO**) palydovinio ryšio pajėgumų segmentus, iii) didelio našumo palydovų (**HTS**) ir ne HTS (plačiajuosčio ryšio) pajėgumų segmentus ir iv) Ka ir Ku dažnių juostų palydovinio ryšio pajėgumų segmentus; 2) plačiajuosčio ryšio IFC paslaugų teikimo komercinės aviacijos klientams atveju segmentavimas galimas i) į trumpojo nuotolio ir tolimųjų skrydžių segmentus, ii) Ku ir Ka dažnių juostų ryšio segmentus, iii) GEO ir LEO pagrįstų IFC sprendimų segmentus ir iv) palydovinio ryšio technologijų ir oras-žemė (**ATG**) arba mišraus ryšio technologijų segmentus ir 3) IFC paslaugų teikimo verslo aviacijos klientams atveju segmentavimas galimas i) pagal orlaivio tipą ir ii) orlaivio dydį.

([4]) Plačiajuosčio palydovinio ryšio pajėgumų teikimo atveju Komisija vertino, ar rinka galėtų būti galimos platesnės palydovinio ryšio (įskaitant plačiajuostį ir siaurajuostį ryšį) pajėgumų teikimo rinkos dalis.

(24) *Antra*, nors artimiausiu metu šalims teks didesnės pajėgumų rinkos dalys (2025 m. įmonės „Viasat“ ir „Inmarsat“ atitinkamai užims [50–60] proc. ir [5–10] proc. rinkos), tikėtina, kad artimiausiu metu jos neturės reikšmingos įtakos rinkoje. Rinkai būdinga tai, kad didelė pajėgumų dalis nėra panaudojama, todėl konkurentų turimi nepanaudoti pajėgumai galėtų bent [...] kartų (tiek šiandien, tiek artimiausiu metu) padengti visus šalių klientams nuomojamus pajėgumus. Todėl šalių pajėgumai nėra esminiai ir mažai tikėtina, kad susijungusio subjekto įtaka rinkoje reikšmingai veiktų dabartinius ar galimus klientus.

(25) *Trečia*, po sandorio išlieka pakankamai tikėtinų konkurentų, kurie yra tikėtina susijungusio subjekto alternatyva. Tai yra esami GEO ir LEO palydovinio tinklo operatoriai, kurie, atrodo, smarkiai konkuruoja su šalimis, pavyzdžiui, įmonės „Echostar Corporation“, „Eutelsat“, SES, „Intelsat“, „Iridium“, „SpaceX“, „Telesat“ („Lightspeed“) ir „OneWeb“.

7.2. **Nenustatyta, kad dėl horizontaliojo nekoordinuojamo poveikio plačiajuosčio ryšio IFC paslaugų teikimo komercinės aviacijos klientams rinkoje būtų labai ribojama veiksminga konkurencija**

(26) Remdamasi išsamaus tyrimo rezultatais, Komisija nustatė, kad šiuo sandoriu veiksminga konkurencija nebūtų labai ribojama dėl horizontaliojo nekoordinuojamo poveikio pasaulinei arba EEE plačiajuosčio ryšio IFC paslaugų teikimo komercinės aviacijos klientams rinkai (ir galimiems jos segmentams), visų pirma dėl toliau nurodytų priežasčių.

(27) *Pirma*, nepaisant to, kad susijungusio subjekto bendra rinkos dalis ([30–40] proc. vertinant pagal orlaivius, kuriuose teikiamos šios paslaugos) būtų didžiausia, tai nesudarytų jam sąlygų labai riboti konkurenciją šioje rinkoje, nes po sandorio tebebus keli didelę rinkos dalį užimantys konkurentai – didžiausios rinkos dalys priklauso įmonei „Intelsat“ ([20–30] proc. rinkos) ir įmonei „Panasonic“ ([20–30] proc.).

(28) Be to, Komisija pažymi, kad rinkos dalys, atrodo, turi ribotą įrodomąją vertę besiformuojančioje rinkoje (t. y. ypač EEE plačiajuosčio ryšio IFC paslaugų teikimo komercinės aviacijos klientams rinkoje), kurioje IFC paslaugų skverbties lygis yra palyginti žemas, o besikeičiantys keleivių poreikiai ir nuolat tobulinami konkurentų pasiūlymai nuolat keičia pagrindinius konkurencijos parametrus. Remdamasi rinkos tyrimo rezultatais Komisija mano, kad oro transporto bendrovių paklausa yra labai diferencijuota, o pagal tam tikrus pagrindinius konkurencijos parametrus šalys neturi ypatingų konkurencinių pranašumų, kurie leistų joms išsiskirti iš konkurentų.

(29) Kalbant apie galimus šalių konkurencinius pranašumus, susijusius su vertikaliąja integracija, Ka dažnių juostos pasiūla ir įvairiomis sertifikavimo galimybėmis, pažymėtina, kad po antrojo rinkos tyrimo etapo paaiškėjo, kad:

i. vertikalioji integracija nėra būtina norint veiksmingai konkuruoti rinkoje, visų pirma atsižvelgiant į esamą ir būsimą perteklinę palydovinio ryšio pajėgumų pasiūlą, kuri gali būti pakeičiama įvairiais naudojimo atvejais arba įvairiuose pramonės segmentuose. Be to, IFC paslaugų teikėjai gali sėkmingai konkuruoti ir laimėti konkursus naudodami nuomojamus pajėgumus, o keli IFC paslaugų teikėjai, įskaitant (vertikaliai integruotas) įmones „Viasat“ ir „Intelsat“ , sėkmingai sukūrė verslą naudodami nuomojamus pajėgumus;

ii. norint veiksmingai konkuruoti rinkoje, nebūtina teikti IFC paslaugas naudojant Ka dažnių juostą. Ši juosta neturi vienareikšmiško techninio ar eksploatacinio pranašumo prieš Ku dažnių juostą. Abu dažniai turi skirtingus pranašumus ir trūkumus oro transporto bendrovių požiūriu, tačiau keleivių požiūriu jie yra panašūs;

iii. norint veiksmingai konkuruoti rinkoje, nebūtina turėti įvairių sertifikatų. Nors daugelis oro transporto bendrovių konkurso metu palankiai vertina, kad turima sertifikatų, gamintojo įrangos ir pirkėjo įrangos sertifikatai nėra būtina sąlyga dalyvauti IFC paslaugų teikimo konkursuose ir juos laimėti, jei konkurso dalyvis įsipareigoja tuos sertifikatus gauti arba pateikia tikslų jų gavimo grafiką.

(30) *Antra*, po sandorio išlieka pakankamai tikėtinų konkurentų. Komisija pažymi, kad EEE pagrindiniai šalių klientai yra didelės komercinės oro transporto bendrovės, kurių dauguma taiko pirkimo iš kelių šaltinių metodą. Remdamasi rinkos tyrimo rezultatais, Komisija vertindama sandorį padarė išvadą, kad po sandorio įmonės „Intelsat“, „Panasonic“ ir „Anuvu“ yra tikėtina susijungusio subjekto alternatyva. Be to, įmonė „SpaceX“ pradėjo dalyvauti konkursuose dėl IFC sutarčių ir nuo įėjimo į rinką 2022 m. jau sudarė komercines IFC sutartis su šešiomis oro transporto bendrovėmis. Nors šiandien nėra aišku, kada įmonė „SpaceX“ visiškai įvykdys šias sutartis ir ar ji galėtų ir kokiu mastu galėtų toliau plėstis komercinių IFC paslaugų rinkoje, po sandorio įmonė „SpaceX“ bent jau ribos susijungusio subjekto galimybes IFC konkursuose, o gal per ateinančius trejus metus net taps tikėtina susijungusio subjekto alternatyva.

(31) *Trečia*, rinka tebesiformuoja ir yra keli galimi nauji rinkos dalyviai. Esami konkurentai ir nauji rinkos dalyviai visų pirma Europoje turi daug galimybių papildomai teikti IFC paslaugas Europoje būstines turinčioms oro transporto bendrovėms, ypač trumpojo nuotolio (Europos vidaus) skrydžių atveju. Iš tiesų trumpojo nuotolio skrydžių orlaiviuose teikiamų tokių paslaugų skverbties lygis Europoje yra 24,4 proc., palyginti su 72,9 proc. JAV, ir beveik visos į Komisijos rinkos tyrimo klausimus atsakiusios oro transporto bendrovės numato, kad per artimiausius trejus metus IFC paslaugų paklausa didės. Tiek LEO, tiek GEO tinklo operatoriai investuoja į savo pajėgumų didinimą įvairiais būdais, pavyzdžiui, paleidžia naujus palydovus arba užmezga partnerystės ryšius su palydovinio ryšio paslaugų teikėjais, teikiančiais IFC paslaugas (įskaitant mišrius GEO ir LEO IFC sprendimus). Keli galimi nauji rinkos dalyviai viešai paskelbė apie ketinimus įeiti į rinką. Todėl Komisija mano, kad per artimiausius trejus metus tikriausiai atsiras jei ne naujų rinkos dalyvių, tai bent partneryščių su galimais naujais dalyviais.

7.3. **Nenustatyta, kad dėl horizontaliojo nekoordinuojamo poveikio IFC paslaugų teikimo verslo aviacijos klientams rinkoje būtų labai ribojama veiksminga konkurencija**

(32) Sprendime Komisija daro išvadą, kad šiuo sandoriu veiksminga konkurencija tikriausiai nebūtų labai apribojama dėl horizontaliojo nekoordinuojamo poveikio pasaulinei plačiajuosčio ryšio IFC paslaugų teikimo verslo aviacijos klientams rinkai (ir galimam jos didelių verslo lėktuvų segmentui), visų pirma dėl toliau nurodytų priežasčių.

(33) *Pirma*, susijungusio subjekto bendra rinkos dalis yra nedidelė. Keli konkurentai tebeturi didesnes rinkos dalis, iš kurių didžiausios priklauso įmonei „Iridium Communications“ ([40–50] proc. rinkos) ir įmonei „Gogo Business Aviation“ ([30–40] proc. rinkos). Be to, pasauliniu mastu plačiajuosčio ryšio IFC paslaugų teikimo dideliems verslo lėktuvams rinkoje susijungusio subjekto rinkos dalis taip pat išliktų nedidelė (bendra rinkos dalis sudarytų [30–40] proc.). Susijungusio subjekto rinkos dalis vis tiek būtų mažesnė nei įmonės „Gogo“ užimama rinkos dalis ([60–70] proc.).

(34) *Antra*, po sandorio išlieka pakankamai tikėtinų konkurentų, kurie yra tikėtina susijungusio subjekto alternatyva. Rinkos tyrimo rezultatai patvirtino, kad su šalimis smarkiai konkuruoja, pavyzdžiui, įmonės „Iridium Communications“, „Gogo“, SES („Luxstream“), IDAIR, „Intelsat“ („FlexExec“), „Smart Sky“ ir „SpaceX“.

(35) *Trečia*, dabartinės trikdančios rinkos sąlygos, kuriomis komercinės aviacijos sektoriuje teikiamos IFC paslaugos, nesiskiria nuo sąlygų, kuriomis IFC paslaugos teikiamos verslo aviacijos sektoriuje, įskaitant naujai į rinką įeinančių NGSO / LEO sistemų konkurencinius pranašumus, pavyzdžiui, mažesnę delsą, didesnį tinklo tankumą ir atsparumą, beveik pasaulinę aprėptį ir mažesnes sąnaudas. Be to, rinka yra labai dinamiška ir joje vyks dideli pokyčiai. Taip pat numatoma, kad nuo 2021 m. pabaigos iki 2031 m. bendras prijungtų didelių verslo orlaivių skaičius išaugs nuo mažiau nei 4 500 iki daugiau nei 12 000. Todėl Komisija mano, kad per artimiausius trejus metus tikriausiai atsiras jei ne naujų rinkos dalyvių, tai bent partneryščių su galimais naujais dalyviais.

7.4. **Išvada**

(36) Todėl sprendime daroma išvada, kad nekyla didelių abejonių dėl koncentracijos, apie kurią pranešta, suderinamumo su vidaus rinka.

8. **IŠVADA**

(37) Pridedamame sprendime daroma išvada, kad siūloma koncentracija labai neapribos veiksmingos konkurencijos vidaus rinkoje arba didelėje jos dalyje.

(38) Todėl sprendime siūloma pripažinti, kad sandoris yra suderinamas su vidaus rinka pagal Susijungimų reglamento 2 straipsnio 2 dalį bei 8 straipsnio 1 dalį ir EEE susitarimo 57 straipsnį.