C/2024/2860

23.4.2024

Rezumat al Deciziei Comisiei

din 25 mai 2023

de declarare a compatibilității unei concentrări cu piața internă și cu funcționarea Acordului privind SEE

(Cazul M.10807 – Viasat / Inmarsat)

[notificat cu numărul C(2023) 3528]

(numai versiunea în limba engleză este autentică)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(C/2024/2860)

La data de* 25 mai 2023*, Comisia a adoptat, în temeiul Regulamentului (CE) nr. 139/2004 al Consiliului din 20 ianuarie 2004 privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi [1]**, în special al articolului 8 alineatul (1) din regulament, o decizie într-un caz privind o concentrare economică. O versiune neconfidențială a textului integral al deciziei este disponibilă în limba engleză pe site-ul Direcției Generale Concurență, la următoarea adresă:** *https://competition-cases.ec.europa.eu/search*.

1. INTRODUCERE

(1) Decizia anexată declară achiziționarea Inmarsat Group Holdings Limited („**Inmarsat**”, Regatul Unit) de către Viasat, Inc. („**Viasat**” sau „**partea care a efectuat notificarea**”, SUA) ca fiind compatibilă cu piața internă și cu funcționarea Acordului privind SEE, în conformitate cu articolul 2 alineatul (2) și cu articolul 8 alineatul (1) din Regulamentul privind concentrările economice, precum și cu articolul 57 din Acordul privind SEE. Viasat și Inmarsat sunt denumite împreună în cele ce urmează „**părțile**”.

2. PROCEDURĂ

(2) La 17 iunie 2022, Comisia Europeană (denumită în continuare „**Comisia**”) a primit o cerere de trimitere din partea autorității naționale de concurență din Spania, în temeiul articolului 22 alineatul (1) din Regulamentul privind concentrările economice, cu privire la tranzacția propusă prin care Viasat va dobândi controlul unic asupra întregii întreprinderi Inmarsat, în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul privind concentrările economice („**tranzacția**”) [2].

(3) Autoritățile naționale de concurență din Belgia, Bulgaria, Cipru, Danemarca, Finlanda, Franța, Irlanda, Italia, Țările de Jos, România, Suedia și Norvegia (împreună cu Spania, „**statele de trimitere**”) s-au alăturat ulterior cererii formulate de autoritatea națională de concurență din Spania.

(4) La 26 iulie 2022, Comisia a emis decizii prin care a acceptat cererile statelor de trimitere și a decis examinarea tranzacției potrivit articolului 22 alineatul (3) din Regulamentul privind concentrările economice („**deciziile în temeiul articolului 22**”).

(5) La 9 ianuarie 2023, Comisia a primit o notificare a tranzacției în temeiul articolului 4 din Regulamentul privind concentrările economice.

(6) În urma primei etape a investigației, Comisia a concluzionat că tranzacția ridica îndoieli serioase cu privire la compatibilitatea acesteia cu piața internă și, la 13 februarie 2023, a adoptat o decizie de inițiere a procedurilor în temeiul articolului 6 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul privind concentrările economice [denumită în continuare „**decizia în temeiul articolului 6 alineatul (1) litera (c)**”].

[1] JO L 24, 29.1.2004, p. 1.
[2] Publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* nr. C 14, 16.1.2023, p. 7.

(7) La 14 februarie 2023 și la 20 februarie 2023, Comisia a furnizat părții care a efectuat notificarea o serie de documente-cheie.

(8) La 27 februarie 2023, partea care a efectuat notificarea a transmis în scris observațiile sale la decizia în temeiul articolului 6 alineatul (1) litera (c) [„**răspunsul în temeiul articolului 6 alineatul (1) litera (c)**"].

(9) La 7 martie și la 20 aprilie 2023, au avut loc reuniuni de bilanț între partea care a efectuat notificarea și Comisie.

(10) La 15 mai 2023, proiectul de decizie a fost analizat împreună cu statele membre în cadrul Comitetului consultativ în materie de concentrări economice, care a emis un aviz favorabil. Consilierul-auditor și-a dat avizul favorabil cu privire la procedură în raportul său care a fost prezentat la data de 3 mai 2023.

3. **PĂRȚILE**

(11) **Viasat** este o societate americană cotată la bursă (cotată pe NASDAQ) cu sediul în Carlsbad California, care furnizează servicii de comunicații bidirecționale prin satelit. Viasat deține și exploatează patru sateliți geostaționari („**sateliți GEO**"). În plus, Viasat închiriază capacități pentru sateliți terți. Viasat are trei ramuri de activitate principale: servicii prin satelit, rețele comerciale și sisteme guvernamentale.

(12) **Inmarsat** este o societate privată din Regatul Unit, cu sediul la Londra, care oferă servicii de comunicații bidirecționale prin satelit la nivel mondial. Inmarsat deține și exploatează trei rețele de sateliți exclusive pentru întreaga sa flotă de cincisprezece sateliți GEO. Activitatea Inmarsat este organizată în patru segmente de clientelă: aviație, sectorul maritim, întreprinderi și guverne.

(13) Tranzacția constă în dobândirea controlului exclusiv de către Viasat asupra Connect Topco Limited (denumită în continuare „**Connect Topco**"), societatea-mamă de cel mai înalt rang a Inmarsat, în temeiul unui contract de vânzare-cumpărare din data de 8 noiembrie 2021. La finalizarea tranzacției, Viasat va deține 100 % din acțiunile și drepturile de vot ale Connect Topco, care va deține (indirect) 100 % din acțiunile Inmarsat. Prin urmare, Viasat va dobândi controlul exclusiv asupra Inmarsat. Prin urmare, tranzacția constituie o concentrare în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul privind concentrările economice.

4. **JURISDICȚIA COMISIEI**

(14) Tranzacția nu are o dimensiune comunitară în sensul articolului 1 din Regulamentul privind concentrările economice, deoarece cifra de afaceri a părților nu atinge pragurile prevăzute la articolul 1 alineatul (2) sau la articolul 1 alineatul (3) din Regulamentul privind concentrările economice.

(15) La 26 iulie 2022, Comisia a pronunțat deciziile în temeiul articolului 22 și a dobândit jurisdicția de a examina efectele tranzacției.

5. **PIEȚELE RELEVANTE ALE PRODUSELOR**

(16) Pentru evaluarea tranzacției, sunt relevante următoarele activități comerciale ale părților: (i) atât Viasat, cât și Inmarsat, își desfășoară activitatea în domeniul furnizării de capacități satelitare; (ii) atât Viasat, cât și Inmarsat, își desfășoară activitatea în domeniul furnizării de servicii de conectivitate la bord („**IFC**") în bandă largă pentru clienții din sectorul aviației comerciale (și anume, Wi-Fi la bord pentru pasagerii din cabină); și (iii) atât Viasat, cât și Inmarsat, își desfășoară activitatea în domeniul furnizării de servicii IFC pentru clienții din sectorul aviației de afaceri.

(17) În scopul evaluării tranzacției, Comisia consideră că piețele relevante ale produsului sunt susceptibile să fie următoarele piețe:

i. furnizarea de capacități satelitare în bandă largă;

ii. furnizarea de servicii IFC în bandă largă pentru clienții din sectorul aviației comerciale și

iii. furnizarea de servicii IFC pentru clienții din sectorul aviației de afaceri.

(18) Investigația de piață nu a stabilit în mod concludent dacă pieţele relevante ale produselor ar trebui să fie segmentate mai mult ([3]) sau chiar să facă parte dintr-o piață mai largă ([4]) decât pieţele enumerate mai sus. Cu toate acestea, delimitarea exactă a pieţelor produsului ar putea rămâne, în cele din urmă, deschisă, deoarece tranzacția nu ar împiedica în mod semnificativ concurența efectivă în cadrul niciunei definiții plauzibile a pieței.

6. **PIEȚELE GEOGRAFICE RELEVANTE**

(19) În urma investigației sale, Comisia a ajuns la concluzia că pieţele pentru furnizarea de capacități satelitare (și orice segmente potențiale ale acestora, inclusiv furnizarea de capacități satelitare în bandă largă) și pentru furnizarea de servicii IFC clienților din sectorul aviației de afaceri (și segmentul potențial pentru aeronavele de afaceri de mari dimensiuni) au o dimensiune mondială.

(20) În ceea ce privește piața furnizării de servicii IFC în bandă largă clienților din sectorul aviației comerciale, Comisia a considerat că piața geografică relevantă este probabil la nivel mondial. Cu toate acestea, în scopul evaluării tranzacției, ar putea rămâne deschisă întrebarea dacă piața este cel puțin la nivelul SEE sau la nivel mondial, deoarece tranzacția nu ar împiedica în mod semnificativ concurența efectivă în cadrul niciunei definiții plauzibile a pieței.

7. **EVALUARE**

(21) Următoarele secțiuni ale prezentei note sintetizează principalele constatări ale Comisiei.

7.1. **Nu s-a constatat existența niciunui obstacol semnificativ în calea concurenței efective ca urmare a efectelor orizontale necoordonate pe piața furnizării de capacități satelitare în bandă largă.**

(22) În decizie, Comisia concluzionează că este puțin probabil ca tranzacția să conducă la un obstacol semnificativ în calea concurenței efective ca urmare a efectelor orizontale necoordonate asupra pieței mondiale a furnizării de capacități satelitare în bandă largă (și a segmentelor potențiale ale acesteia, precum și a pieței mai largi a furnizării de capacități satelitare), în special deoarece:

(23) *În primul rând*, cotele de piață ale capacităților cumulate ale părților rămân moderate, iar creșterea este limitată în prezent (Viasat și Inmarsat deținând o cotă de [10-20]% și, respectiv, de [0-5]% în 2022). Ambele părți închiriază doar o mică parte (mai puțin de [20-30]%) din capacitatea lor satelitară unor terți din aval, ceea ce este o proporție net inferioară față de cea a concurenților, astfel încât această cifră supraestimează probabil poziția părților pe piața liberă.

([3]) Posibilele segmentări ale pieței evaluate de Comisie sunt: (1) pentru furnizarea de capacități satelitare în bandă largă, segmentarea posibilă este următoarea: (i) în funcție de sectorul de activitate al utilizării finale în aval a capacităților, (ii) în funcție de capacitățile sateliților GEO și ale sateliților în orbită non-geostaționară („**NGSO**”)/orbită terestră joasă („**LEO**”), (iii)în funcție de capacitățile sateliților cu randament ridicat („**HTS**”) și ale sateliților non-HTS (în bandă largă) și (iv) în funcție de capacitățile satelitare în banda Ka și în banda Ku; (2) pentru furnizarea de servicii IFC în bandă largă clienților din sectorul aviației comerciale, segmentarea posibilă este următoarea: (i) în funcție de zborurile pe distanțe scurte și zborurile pe distanțe lungi, (ii) în funcție de banda Ku și banda Ka, (iii) în funcție de soluțiile IFC bazate pe sateliții GEO și cele bazate pe sateliții LEO și (iv) în funcție de tehnologiile satelitare și cele aer-sol („**ATG**”) sau hibride; și (3) pentru furnizarea de servicii IFC clienților din sectorul aviației de afaceri, segmentarea posibilă este următoarea: (i) în funcție de tipul de aeronavă și (ii) în funcție de dimensiunea aeronavei.

([4]) În ceea ce privește furnizarea de capacități satelitare în bandă largă, Comisia a evaluat dacă piața ar putea face parte dintr-o posibilă piață mai largă pentru furnizarea de capacități satelitare (care include atât banda largă, cât și banda îngustă).

(24) *În al doilea rând*, este puțin probabil ca părțile să dețină o putere semnificativă pe piață în viitorul apropiat, în pofida cotelor de piață mai mari de capacitate în viitorul apropiat (Viasat și Inmarsat deținând o cotă de [50-60]% și, respectiv, de [5-10]% în 2025). Piața este caracterizată de o proporție semnificativă a capacității neutilizate, astfel încât capacitatea neutilizată a concurenților ar putea acoperi întreaga capacitate închiriată a părților către clienții săi de cel puțin [...] ori (atât în prezent, cât și în viitorul apropiat). Prin urmare, capacitatea părților nu este esențială și, prin urmare, pare puțin probabil ca entitatea rezultată în urma concentrării să aibă o putere de piață semnificativă asupra clienților săi actuali sau asupra oricăror clienți potențiali.

(25) *În al treilea rând*, un număr suficient de concurenți credibili rămân pe piață în urma tranzacției și reprezintă o alternativă credibilă la entitatea rezultată în urma concentrării. Aceasta include atât operatorii de rețele de sateliți GEO, cât și LEO, care par să concureze îndeaproape cu părțile, cum ar fi Echostar Corporation, Eutelsat, SES, Intelsat, Iridium, SpaceX, Telesat (Lightspeed) și OneWeb.

7.2. **Nu s-a constatat existența niciunui obstacol semnificativ în calea concurenței efective ca urmare a efectelor orizontale necoordonate pe piața furnizării de servicii IFC în bandă largă pentru clienții din sectorul aviației comerciale.**

(26) Pe baza investigației sale aprofundate, Comisia a constatat că tranzacția nu ar împiedica în mod semnificativ concurența efectivă ca urmare a efectelor orizontale necoordonate pe piața mondială sau SEE a furnizării de servicii IFC în bandă largă pentru clienții din sectorul aviației comerciale (și segmentele potențiale ale acesteia), în special deoarece:

(27) *În primul rând*, cota de piață combinată a entității rezultate în urma concentrării ([30-40]%, în ceea ce privește aeronavele care fac obiectul unui contract) nu ar permite entității rezultate în urma concentrării să împiedice în mod semnificativ concurența pe această piață, în pofida faptului că aceasta este cea mai mare, deoarece, după tranzacție, vor exista în continuare o serie de concurenți cu o cotă semnificativă pe piață, cotele cele mai mari fiind deținute de Intelsat, cu o cotă de piață de [20-30]%, și Panasonic, cu o cotă de piață de [20-30]%.

(28) În plus, Comisia observă că cotele de piață par să aibă o valoare probatorie limitată pe o piață emergentă, cum ar fi piața furnizării de servicii IFC în bandă largă clienților din sectorul aviației comerciale, în special în SEE, unde rata de penetrare a serviciilor IFC este relativ scăzută, unde nevoile în continuă evoluție ale pasagerilor și ofertele concurente îmbunătățite continuu schimbă în mod constant parametrii-cheie ai concurenței. Comisia consideră că, pe baza rezultatelor investigației de piață, se pare că cererea din partea companiilor aeriene este diferențiată în mod semnificativ, iar părțile nu au avantaje concurențiale specifice pentru un anumit set de parametri-cheie ai concurenței care le-ar diferenția de concurenții lor.

(29) În ceea ce privește avantajele concurențiale potențiale ale părților referitoare la integrarea verticală, oferta de bandă Ka- și gama largă de certificări, investigația de piață din faza II a clarificat faptul că:

i. integrarea verticală nu este necesară pentru a concura efectiv pe piață, în special având în vedere oferta excedentară de capacitate satelitară atât în prezent, cât și în anii următori, care este fungibilă în diferite cazuri de utilizare/sectoare de activitate. În plus, furnizorii de servicii IFC pot concura și câștiga cu succes licitații cu capacitate închiriată, iar mai mulți furnizori de servicii IFC, inclusiv Viasat și Intelsat (care sunt integrați vertical), și-au construit cu succes activitățile pe baza capacității închiriate;

ii. oferirea de servicii IFC utilizând banda Ka nu este necesară pentru a concura efectiv pe piață. Nu există niciun avantaj univoc pe plan tehnic și nici pe planul performanței al benzii Ka în raport cu banda Ku. Ambele frecvențe au beneficii și dezavantaje diferite din perspectiva companiilor aeriene, dar oferă performanțe similare din perspectiva pasagerilor.

iii. Deținerea unei game largi de certificări nu este necesară pentru a concura efectiv pe piață. Deși multe companii aeriene evaluează certificarea existentă la momentul licitației, certificările privind echipamentele de origine (*linefit*) și modernizarea (*retrofit*) nu sunt o condiție prealabilă pentru depunerea de oferte pentru contractele de servicii IFC sau pentru câștigarea acestora, atât timp cât ofertantul se angajează să le obțină sau prezintă un calendar strict pentru obținerea acestora.

(30) *În al doilea rând*, un număr suficient de concurenți credibili rămân după tranzacție. Comisia observă că principalii clienți ai părților în SEE sunt mari companii aeriene comerciale, majoritatea acestora urmărind o abordare bazată pe surse multiple. Pe baza rezultatelor investigației de piață, Comisia a concluzionat, în scopul evaluării tranzacției, că Intelsat, Panasonic și Anuvu constituie fiecare o alternativă credibilă la entitatea rezultată în urma concentrării după tranzacție. În plus, SpaceX a început să liciteze pentru contractele de servicii IFC și, de la intrarea sa pe piață în 2022, a câștigat deja contracte de servicii IFC destinate aviației comerciale cu șase companii aeriene. Deși nu este sigur în prezent când SpaceX va executa pe deplin aceste contracte și dacă și în ce măsură SpaceX se poate extinde și mai mult în sectorul serviciilor IFC destinate aviației comerciale, SpaceX va exercita cel puțin o presiune asupra entității rezultate în urma concentrării în cadrul licitațiilor pentru servicii IFC ulterioare tranzacției, dacă nu va constitui o alternativă credibilă la entitatea rezultată în urma concentrării în următorii trei ani.

(31) *În al treilea rând*, piața este în fază incipientă și există o serie de noi operatori potențiali. În special, Europa oferă oportunități semnificative concurenților actuali și noilor operatori în ceea ce privește recurgerea suplimentară la serviciile IFC pentru companiile aeriene cu sediul în Europa, în special pentru zborurile pe distanțe scurte (intraeuropene). Într-adevăr, rata de penetrare a aeronavelor pe distanțe scurte în Europa este de 24,4 %, comparativ cu 72,9 % în SUA, iar aproape toate companiile aeriene care au răspuns la investigația de piață a Comisiei se așteaptă ca cererea de servicii IFC să crească în următorii trei ani. Atât operatorii LEO, cât și operatorii GEO investesc pentru a-și extinde capacitățile în mai multe moduri, cum ar fi prin lansarea de noi sateliți sau prin parteneriate cu furnizorii de servicii satelitare care își desfășoară activitatea în domeniul furnizării de servicii IFC (inclusiv pentru furnizarea de soluții IFC GEO/LEO hibride). O serie de noi operatori potențiali și-au anunțat public intenția de a intra pe piață. Prin urmare, Comisia consideră că este probabil ca, în următorii trei ani, dacă nu vor avea loc intrări, vor exista cel puțin parteneriate cu potențiali noi operatori.

7.3. **Nu s-a constatat existența niciunui obstacol semnificativ în calea concurenței efective ca urmare a efectelor orizontale necoordonate pe piața furnizării de servicii IFC pentru clienții din sectorul aviației de afaceri.**

(32) În decizie, Comisia concluzionează că este puțin probabil ca tranzacția să conducă la un obstacol semnificativ în calea concurenței efective ca urmare a efectelor orizontale necoordonate asupra pieței mondiale a furnizării de servicii IFC în bandă largă pentru clienții din sectorul aviației de afaceri (și segmentul potențial pentru aeronavele de afaceri de mari dimensiuni), în special deoarece:

(33) *În primul rând*, cota combinată a entității rezultate în urma concentrării este moderată. O serie de concurenți păstrează cote de piață mai mari, cele mai mari fiind deținute de Iridium Communications, cu o cotă de piață de [40-50]%, și Gogo Business Aviation, cu o cotă de piață de [30-40]%. În plus, la nivel mondial, pe piața furnizării de servicii IFC în bandă largă pentru aeronavele de afaceri de mari dimensiuni, cota entității rezultate în urma concentrării ar rămâne, de asemenea, moderată, cu o cotă de piață cumulată de [30-40]%. Entitatea rezultată în urma concentrării ar fi în continuare mai mică decât Gogo, cu o cotă de piață de [60-70]%.

(34) *În al doilea rând*, un număr suficient de concurenți credibili rămân pe piață în urma tranzacției și reprezintă o alternativă credibilă la entitatea rezultată în urma concentrării. Rezultatul investigației de piață a confirmat faptul că concurenți precum Iridium Communications, Gogo, SES (Luxstream), IDAIR, Intelsat (FlexExec), Smart Sky și SpaceX concurează îndeaproape cu părțile.

(35) *În al treilea rând*, condițiile perturbatoare ale pieței actuale a serviciilor IFC destinate aviației comerciale se aplică în egală măsură serviciilor IFC pentru aviația de afaceri, inclusiv în ceea ce privește avantajele concurențiale ale sateliților NGSO/LEO care au intrat recent pe piață, cum ar fi o latență mai mică, o mai mare densitate și reziliență a rețelei, o acoperire cvasi-globală și costuri mai mici. În plus, piața este foarte dinamică și va suferi schimbări semnificative în viitor. De asemenea, se preconizează că numărul total de aeronave de afaceri de mari dimensiuni conectate va crește de la mai puțin de 4 500 la sfârșitul anului 2021 la peste 12 000 până în 2031. Prin urmare, Comisia consideră că este probabil ca, în următorii trei ani, dacă nu vor avea loc intrări, vor exista cel puțin parteneriate cu potențiali noi operatori.

7.4. **Concluzie**

(36) Prin urmare, decizia concluzionează că concentrarea notificată nu ridică îndoieli serioase cu privire la compatibilitatea sa cu piața internă.

8. **CONCLUZIE**

(37) Decizia anexată concluzionează că concentrarea propusă nu ar obstrucționa semnificativ concurența efectivă pe piața internă sau pe o parte considerabilă a acesteia.

(38) În consecință, decizia propune ca tranzacția să fie declarată compatibilă cu piața internă în conformitate cu articolul 2 alineatul (2) și cu articolul 8 alineatul (1) din Regulamentul privind concentrările economice și cu articolul 57 din Acordul privind SEE.