

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : D4/M.Y.-00/2 (Birleşme)

Karar Sayısı : 00-14/135-67

Karar Tarihi : 18.04.2000

A- TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Prof. Dr. M. Tamer MÜFTÜOĞLU

Üyeler : Dr. Kemal EROL, Mehmet Zeki UZUN, Sadık KUTLU, İsmet CANTÜRK, Nejdet KARACEHENNEM, Mustafa PARLAK, A. Ersan GÖKMEN, R. Müfit SONBAY, Kubilay ATASAYAR, Murat GENCER

B- RAPORTÖRLER: Mehmet YANIK, Şebnem KULAKSIZOĞLU

C- BAŞVURUDA BULUNAN: - Lagardere SCA

Temsilcileri: Av. Gülperi YÖRÜKER ve
Av. Yael ALBUKREK
Güllü Sk. No:1, 3. Levent/İstanbul

D- TARAFLAR: - Lagardere SCA

4 rue de Presbourg
75 216 Paris/FRANSA

- DaimlerChrysler Luft-und Raumfahrt
Holding Aktiengesellschaft

Epplestrasse 225 70546 Stuttgart/ALMANYA

- Sociedad Estatal De Participaciones Industriales
C.Velazquez, 134, 28006 Madrid/İSPANYA

- Aerospatiale Matra S.A.
37, Boulevard de Montmorency
75781 Paris/FRANSA

- DaimlerChrysler Aerospace AG
Postfach 801109 D-81663 Münih/ALMANYA

- Construcciones Aeronauticas S.A.
Avenida di Aragon 404 28022 Madrid/İSPANYA

- Societe De Gestion De Participations Aeronautiques
56 rue de Lille, 75007, Paris/FRANSA

E- DOSYA KONUSU: DaimlerChrysler Luft-und Raumfahrt Holding Aktiengesellschaft (DaimlerChrysler), Lagardere SCA (Lagardere), Fransız Hükümeti'ne ait Societe De Gestion De Participations Aeronautiques (SOGEPA) ve Sociedad Estatal De Participaciones Industriales (SEPI)'nin aralarında yaptıkları bir anlaşma ile Aerospatiale Matra S.A. (Aerospatiale Matra), DaimlerChrysler Aerospace AG (DASA) ve Construcciones Aeronauticas S.A. (CASA)'nin faaliyetlerinin ortaklaşa kurulan yeni bir şirket olan, European

Aeronautic, Defence and Space Company (EADS) çatısı altında birleştirilmesi işlemine izin verilmesi talebi.

F- DOSYA EVRELERİ: Kurum kayıtlarına en son 29.3.2000 tarih, 1078 sayı ile giren bildirim üzerine, 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 7. maddesi ile 1997/1 sayılı Rekabet Kurulu'ndan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ'in ilgili hükümleri uyarınca yapılan inceleme sonucunda düzenlenen 10.4.2000 tarih, D4/1/M.Y.-00/2 sayılı Birleşme Ön İnceleme Raporu 13.4.2000 tarih, REK.0.08.00.00/11 sayılı Başkanlık önergesi ile 00-14 sayılı Kurul toplantısında görüşülerek karara bağlanmıştır.

G- RAPORTÖRLERİN GÖRÜŞÜ: Söz konusu işlemin 1997/1 sayılı Tebliğ'in 4. maddesi kapsamında izne tabi bir birleşme olduğu; ancak bu işlem sonucunda aynı Kanun'un 7. maddesinde belirtilen, bir hakim durumun yaratılması veya mevcut hakim durumun güçlendirilmesi ve böylece rekabetin olumsuz yönde etkilenmesinin söz konusu olmadığı; bu nedenle bildirim konusu birleşme işlemine izin verilmesi gerektiği düşünülmektedir.

H- İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

1. İlgili Pazar

Ürün Pazarı: Yapılan bildirim çerçevesinde ilgili ürün pazarları, "sivil helikopterler, askeri helikopterler, geniş ticari uçaklar, iş jetleri, sivil uçakların bakımı ve geliştirilmesi, güdümlü silah ve güdümlü silah sistemleri ile askeri nakliye uçakları (CN-235)" pazarları olarak belirlenmiştir.

Coğrafi Pazar: İlgili ürünler itibarıyla Türkiye coğrafi pazarının herhangi ayırdedici başka pazara ayrılmaması nedeni ile ilgili coğrafi pazar "Türkiye Cumhuriyeti sınırları" olarak tespit edilmiştir.

2. Yapılan Tespitler ve Hukuki Değerlendirme

Dosya mevcudu bilgi ve belgeler çerçevesinde, birleşmenin, Daimler-Chrysler, Lagardere, SOGEPa ve SEPI'nin aralarında yaptıkları bir anlaşma kapsamında, Aerospatiale Matra, DASA ve CASA'nın faaliyetlerinin ortaklaşa kurulan yeni bir şirket olan EADS'ın çatısı altında birleştirilmesi şeklinde olacağı anlaşılmıştır.

Bildirim formunda tarafların faaliyetlerini birleştirmedeki amacı, Avrupa savunma sanayiinin yakın bir geçmişte Helsinki'de toplanan Avrupa Konseyi'nde kabul edilen yeniden yapılanma ihtiyacına cevap vermek ve havacılık, uzay ve savunma alanlarında diğer dünya şirketleri ile rekabet edebilecek tek bir Avrupa şirketi oluşturmak, şeklinde ifade edilmiştir.

DASA ve DaimlerChrysler (her ikisi de aynı ekonomik bütünlük içindedir) ile Lagardere ve SOGEPa arasında 14.10.1999 tarihinde bir sözleşme imzalanmış (Aerospatiale Matra-DASA İş Birleştirme Sözleşmesi) ve bu sözleşme ile taraflar DASA grubu'nun ve Aerospatiale Matra'nın ilgili faaliyetlerini, EADS isimli yeni bir kamu limited şirketinin çatısı altında birleştirme niyetlerini ifade etmişlerdir. Aerospatiale Matra-DASA İş Birleştirme Sözleşmesi'ne göre taraflar EADS isimli şirketi ve bunu kontrol edecek birbirinden ayrı şirketleri kuracaklardır.

Bu çerçevede, Fransız ortakların EADS'daki iştirakleri, Topco SAS (Topco) çatısı altında birleştirilecektir. Topco'nun sermayesini teşkil eden hisseler SOGEPA (%50) ve Lagardere (%37) arasında bölüşülecek, geriye kalan kısım ise (%13) Fransa tabiiyetli bir finansman ortağına ait olacaktır.

Ayrıca, 2.12.1999 tarihinde, Aerospatiale Matra-DASA İş Birleştirme Sözleşmesi'nin tarafları ile SEPI, CASA'nın (CASA, SEPI tarafından kontrol edilmektedir.) faaliyetlerini EADS'ye dahil etmek amacıyla, EADS faaliyetlerinin ve CASA faaliyetlerinin birleştirilmesini öngören ayrı bir sözleşme (üçlü sözleşme) akdetmişlerdir.

Birleşme prosedürüne göre, Lagardere ve SOGEPA ellerinde bulunan EADS hisselerini, Topco hissedarlar sözleşmesinde belirtilen miktarda Topco hissesi karşılığında Topco'ya devredeceklerdir. SEPI, elindeki tüm CASA hisselerini EADS'ye devredecek ve karşılığında yeni EADS hisseleri alacaktır.

DaimlerChrysler ve Topco, EADS'nin başlangıçtaki çıkarılmış sermayesinin üzerinde anlaşılacak bir oranına eşit miktarda yeni EADS hisselerinin halka arz amacıyla ihraç edilmesini sağlayacaklardır. Çıkarılacak yeni EADS hisselerinin miktarı, DaimlerChrysler Grubunun EADS'daki hissesinin EADS'in çıkarılmış sermayesinin %30'unun altına düşmemesi oranıyla sınırlıdır. İlgili grupların herhangi bir tarafı veya üyesi (SEPI dahil) arz edilen hisselerle talip olamaz.

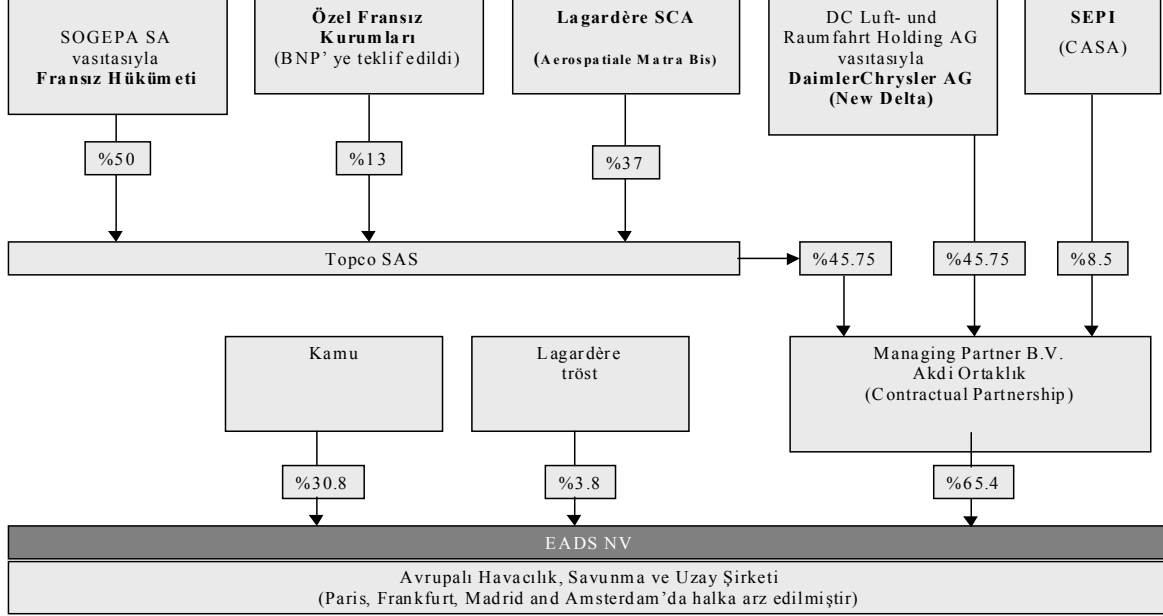
Üçlü Sözleşme uyarınca, DASA ve Topco, ellerinde bulunan ve EADS'ın toplam çıkarılmış sermayesinin %30'arlık bölümlerini temsil eden EADS hisselerinin kanuni mülkiyetini Yönetici Ortak BV'ye devredeceklerdir. SEPI ise elinde bulunan EADS hisselerinin tamamının kanuni mülkiyetini Yönetici Ortak B.V. ye devredecektir. Ancak, DaimlerChrysler, Topco ve SEPI arasında imzalanacak akdi ortaklık sözleşmesine göre, DASA, Topco ve SEPI söz konusu hisselerle (dolaylı EADS hisseleri) ilişkin ekonomik hakları ellerinde bulundurmaya devam edeceklerdir. Bir diğer ifadeyle, Yönetici Ortak B.V. söz konusu EADS hisselerinin oy haklarını Akdi Ortaklık adına elinde bulunduracak ve bu hakları Akdi Ortaklık Sözleşmesi çerçevesinde kullanacaktır.

Son olarak, Lagardere, Topco/Yönetici Ortak çerçevesi dışında elinde bulunan tüm EADS hisselerinin %3.75'lik bir kısmı dışında tamamını satacaktır. Aynı şekilde, SOGEPA, piyasada bulunan konvertibl SOGEPA tahvillerinden kaynaklanan yükümlülüklerini yerine getirmesi için gerekli olanlar dışındaki fazla EADS hisselerinin tamamını satacaktır.

Sonuç olarak, Fransız ortakların kurduğu Topco, Daimler Chrysler'in yan kuruluşu New Delta ve SEPI'nin yan kuruluşu CASA şirketleri kendi aralarında EADS üzerindeki kontrollerini sağlayacak akdi bir ortaklık sözleşmesi yapmıştır. Bu ortaklık sadece yönetim amaçlı olarak faaliyet gösterecek ve EADS üzerinde %65.4 oranında hisseye sahip olacaktır.

Buna göre, kurulacak EADS şirketinin hissedarlık yapısı aşağıdaki gibidir:

Tablo-1
EADS Hissedarlık Yapısı



1997/1 Sayılı Tebliğ'in 2. maddesinde, bu Tebliğ kapsamında birleşme ve devralma kabul edilen haller sıralanmaktadır. Aynı maddenin (a) bendinde "Bağımsız iki veya daha fazla teşebbüsün birleşmesi" Tebliğ'in 4. maddesindeki koşullara bağlı olarak Rekabet Kurulu'ndan izin alınması gereken birleşme olarak ifade edilmektedir.

Aynı Tebliğ'in izne tabi birleşme veya devralmaların düzenlendiği 1998/2 sayılı Tebliğ ile değişik 4. maddesinde de "Bu Tebliğ'in 2'nci maddesinde belirtilen bir birleşme veya devralma sonucunda birleşmeyi veya devralmayı gerçekleştiren teşebbüslerin, ülkenin tamamında veya bir bölümünde ilgili ürün piyasasında, toplam pazar paylarının, piyasanın % 25'ini aşması halinde veya bu oranı aşmasa bile toplam cirolarının yirmibeş trilyon Türk Lirası'nı aşması halinde Rekabet Kurulu'ndan izin almaları zorunludur." denilmektedir.

Birleşen teşebbüsler, Türkiye coğrafi pazarında yer almamakla birlikte, ya doğrudan satışlarla ya da DaimlerChrysler'in bazı iştiraklerinin bu pazarda faaliyet göstermeleri dolayısı ile yurtiçi piyasaları etkileyebilmektedir. 4054 sayılı Kanun'un 2. maddesi uyarınca Türkiye pazarını etkileyebilecek işlemlerin de Kanun'a tabi tutulması nedeniyle söz konusu birleşme Kurul'a bildirilmiştir.

Tarafların Türkiye'de faaliyet gösteren teşebbüslerinin, gerçekleştirecek birleşme işleminden doğrudan etkilenmeyeceği, ayrı tüzel kişiliklerini devam ettirecekleri bildirim formunda ifade edilmektedir. Birleşme neticesinde ortaya çıkacak EADS şirketinin, Avrupa merkezli bir şirket olması öngörülmektedir. Ancak Türkiye'de yer alan teşebbüslerin kontrolünün mevcut durumdan farklı olacağı, her ne kadar ayrı tüzel kişilikleri devam etse de kontrolünün EADS'e geçeceği anlaşılmaktadır. Ancak bunun rekabeti kısıtlayıcı etkisinin olmayacağı belirtilebilir.

Birleşme işlemine ilişkin pazar payının veya cironun hesaplanmasında dikkate alınan ilgili ürün pazarları, sivil helikopterler, askeri helikopterler, geniş ticari uçaklar, iş jetleri, sivil uçakların bakımı ve geliştirilmesi, güdümlü silah ve güdümlü silah sistemleri ile askeri nakliye uçakları (CN-235) pazarından oluşmaktadır. Tarafların toplam ciroları ve Türkiye'deki pazar paylarınının 1997/1 sayılı Tebliğ'de belirtilen eşikleri aştığı pazarlar, iş jetleri pazarı, güdümlü silahlar ve güdümlü silah sistemleri ile askeri uçaklar pazarından oluşmaktadır. Ayrıca, dosya mevcudu bilgi ve belgelere göre, askeri helikopter pazarının da son dört yıllık pazar payı itibarıyla Tebliğ'de yer alan eşiği aştığı anlaşılmaktadır.

Özel jet uçakları üretim ve satış faaliyetleri, birleşme taraflarından Aerospatiale Matra tarafından yapılmaktadır. İlgili şirketin Türkiye'deki özel jet uçağı satışlarındaki payı 1998 yılında %37,5 olmuştur. Güdümlü silahlar ve güdümlü silah sistemleri pazarında yine birleşme taraflarından sadece Aerospatiale Matra'nın faaliyetleri bulunmaktadır. Pazar payı, askeri surlara ilişkin olması sebebiyle belirtilememektedir; ancak ciro itibarıyla 25.000.000.000 TL eşiği aşılmaktadır (1998 yılı cirosu 431.107.000 Amerikan Doları). Tebliğ eşiklerini geçen diğer bir ürün ise askeri nakliye uçakları pazarıdır. Bu pazarda birleşme taraflarından sadece CASA'nın Türkiye coğrafi pazarında faaliyeti, Endonezyalı IPTN ile ortaklaşa yürütülen CN-235 programı vesilesi ile söz konusudur. Pazar payı bilinmemekle birlikte Euro ciro, Tebliğ'de belirtilen ciro eşiklerini aşmaktadır. Askeri helikopterler pazarında ise birleşme taraflarından Aerospatiale Matra ve DASA'nın ortak girişimi olan Eurocopter faaliyet göstermektedir. Bu ilgili ürün pazarında ise son dört yılın ortalaması pazar payı % 27 olarak gerçekleşmiştir. Bu piyasa payı da Tebliğ'in pazar payı eşiğini aşmaktadır. Dolayısı ile bu birleşme işlemi 1997/1 sayılı Tebliğ kapsamında bir işlemdir.

Bildirim formunda "Her halükarda Rekabet Kurulunun 3 Aralık 1997 tarihli ve 97-41/269-19 sayılı kararı uyarınca, kamu sektöründe yapılan alımlar Rekabetin Korunması Hakkında 4054 sayılı Kanun'un kapsamı dışında kalmaktadır. Dolayısı ile tarafların savaş uçakları, güdümlü silahlar ve güdümlü silah sistemleri alanındaki faaliyetlerinin, Türk kamu sektörüne (Savunma Bakanlığı) yapılan satışlar olmalarından dolayı, Rekabet Kurulu'na bildirilme zorunluluğu yoktur." denilmektedir. Ancak atıf yapılan Kurul kararı ile teşebbüs niteliğinde olmayan kamu kuruluşlarınının 4054 sayılı Kanun'un kapsamında yer almadığına karar verilmiştir. Bu sebepten dolayı bildirim formunda ifade edilen bildirme zorunluluğunun olmadığı hususu geçerli değildir.

Tarafların Türkiye'deki faaliyetleri ve bu faaliyetlere ilişkin Ciro ve Tahmini Pazar Payları 1998 yılı için aşağıdaki gibidir:

<i>Faaliyet</i>	<i>DASA</i>	<i>Aerospatiale Matra</i>	<i>CASA</i>	<i>Tahmini Pazar Payı</i>
Sivil Helikopterler	Eurocopter 0,5 milyon ABD Doları		Yoktur	Toplam Helikopter Mevcudunun % 10'u
Askeri Helikopterler	Eurocopter 3.9 milyon ABD Doları		Yoktur	

Geniş Ticari Uçaklar	Airbus 37.5 milyon ABD Doları			10 %
İş Jetleri	Yoktur	28,.903 milyon ABD Doları	Yoktur	% 37,5 (1998'de 3 ünite; 1999 sıfır adet)
Sivil Uçakların Bakımı ve Geliştirilmesi	Yoktur	2,439 milyon ABD Doları	Yoktur	% 10'un altında
Güdümlü silah ve Güdümlü Silah Sistemleri	Yoktur	431,107 milyon ABD Doları	Yoktur	Tahmin mümkün değildir
Askeri Uçak (CN-235 Program)	Yoktur	Yoktur	56 milyon Euro	Tahmin mümkün değildir

Yukarıda ki tabloda da görüldüğü gibi tarafların faaliyetleri büyük ölçüde birbirinin tamamlayıcısıdır. Tarafların helikopter ve büyük ticari uçak alanındaki faaliyetleri halihazırda Eurocopter ve Airbus çatısı altında birleşmiş durumdadır.

Bildirim konusu birleşme işlemi Türkiye'deki ilgili ürün piyasalarında, yukarıdaki tabloda da görüldüğü üzere, önemli bir rekabet kısıtlaması getirmeyecektir. Çünkü birleşmenin tarafları, daha önce rakip oldukları faaliyet alanlarında, örneğin Airbus uçaklarının ve helikopter üretimi alanlarında faaliyetlerini ortak girişim şeklinde birleştirmişlerdir.

Söz konusu birleşme işleminin farklı ürünlerin üreticileri arasında meydana gelecek olması ve bir üründen diğerine geçmenin de büyük maliyetlere katlanmayı gerektirmesi nedeniyle çok zor olması gibi unsurlar göz önüne alındığında incelenen birleşme, aykırı (conglomerate) birleşme nitelikleri göstermektedir. İlgili ürün pazarlarının örtüşmemesi ve aralarında da herhangi bir dikey bağlantı olmaması sebebiyle bu piyasalarda faaliyet gösteren teşebbüsler arası gerçekleştirilen birleşmeler, rekabet üzerinde çok az olasılıkla olumsuz etkide bulunmaktadır.

Teşebbüsler arası birleşmeler, ilgili piyasanın yapısı ve ülke içinde veya dışında yerleşmiş olan teşebbüslerin fiili ve potansiyel rekabeti bakımından ülkedeki etkin rekabetin korunması ve geliştirilmesi ihtiyacı göz önünde bulundurularak değerlendirilmektedir. Bu bağlamda, anılan bildirim çerçevesinde ilgili pazara girişi etkileyen koşullar; yüksek teknoloji gereksinimi, üretim faaliyetlerinde yüksek yatırım ihtiyacı ve sürekli araştırma geliştirme faaliyetleridir. Ancak gerek askeri gerekse sivil uçağın yurt dışından temininde herhangi bir giriş engeli söz konusu değildir.

İlgili pazara ilişkin yukarıda bahsedilen giriş engelleri bulunmakla birlikte son beş yılda, Türkiye'de iş jetleri pazarına Bombardier ve Raytheon Aircraft Company giriş yapmıştır. Raytheon Aircraft Co'nun tahmini pazar payı, 1997 yılında %100 (5 uçak satıldı), 1998 yılında % 25, 1999 yılında % 67 olarak gerçekleşmiştir. İş jetleri pazarında 1998 yılında Türkiye'de 1'i Bombardier (% 12.5 pazar payı), 2'si Cessna (% 25) ve 2'si Raytheon (%25) tarafından olmak üzere, 8 uçak satılmıştır. Bu satış adetlerinden de anlaşılmaktadır ki, hiç bir üretici pazar payında istikrarı

yakalayamamaktadır. İlgili pazarlarda arz-talep eğilimleri de göz önünde bulundurulduğunda, bildirimde yer alan tarafların birleşmesi neticesinde ilgili ürün pazarlarında fiili ve potansiyel rekabetin önemli ölçüde etkilenmeyeceği anlaşılmıştır.

Askeri nakliye uçakları pazarının yapısına ilişkin olarak, taraflar, toplam nakliye pazarının 1998 yılında 3.000.000.000 Euro düzeyinde olduğunu tahmin etmektedirler.

Dünya'daki üretim, iki büyük Amerikan firmasıyla Avrupalı, Rus ve Ukraynalı şirketler arasında paylaşılmaktadır. Önde gelen Amerikalı üreticiler Boeing ve Lockheed Martin şirketleridir. Batı Avrupa'da ise üretim, CASA ve Alenia ile Lockheed Martin'in bir ortak girişimi arasında paylaşılmıştır. Antonov (Ukrayna), Ilyushin (Rus) ve Tupolev (Rus) gibi firmaların da aralarında bulunduğu pek çok Doğu Avrupa kökenli model de pazarda rekabet halindedir.

CASA'nın Türkiye'deki tek faaliyeti, Endonezyalı IPTN ile ortaklaşa yürütülen CN-235 programına ilişkindir. DASA ve Aerospatale Matra ise bu piyasada temsil edilmemektedir.

4054 sayılı Kanun'un 7. maddesinde bir ya da birden fazla teşebbüsün hâkim durum yaratmaya veya hâkim durumlarını daha da güçlendirmeye yönelik olarak, ülkenin bütünü yahut bir kısmında herhangi bir mal veya hizmet piyasasındaki rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuracak şekilde birleşmeleri, hukuka aykırı bulunarak yasaklanmıştır.

Bildirim konusu birleşme işleminin neticesinde ilgili pazardaki teşebbüslerin paylarında herhangi bir değişiklik olmaması sebebiyle Kanun'un 7. maddesine aykırı olarak hakim durum yaratılması ya da güçlendirilmesinin söz konusu olmadığı anlaşılmıştır. Bu nedenle, bildirim konusu birleşme işlemine izin verilmesi gerektiği kanaatine varılmıştır.

İ- SONUÇ

Yukarda yer verilen incelemeler ve değerlendirmelerin ışığında, DaimlerChrysler Luft-und Raumfahrt Holding Aktiengesellschaft, Lagardere SCA, Societe De Gestion De Participations Aeronautiques ve Sociedad Estatal De Participaciones Industriales'in aralarında yaptıkları bir anlaşma ile Aerospatale Matra S.A., DaimlerChrysler Aerospace AG ve Construcciones Aeronauticas S.A.'nın faaliyetlerinin ortaklaşa kurulan yeni bir şirket olan, European Aeronautic, Defence and Space Company çatısı altında birleştirilmesi işleminin, tarafların faaliyetlerinin askeri helikopterler, iş jetleri, askeri nakliye uçakları ve güdümlü silahlar ve güdümlü silah sistemleri pazarlarında 25.000.000.000.000 TL ciro ve/veya % 25 pazar payını aşmaları sebebiyle 1997/1 sayılı Rekabet Kurumu'ndan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ'in 4. maddesi kapsamında bir birleşme olduğuna; ancak bu birleşme sonucunda aynı 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesinde belirtilen, hakim durum yaratılması veya mevcut bir hakim durumun güçlendirilmesi ve böylece rekabetin olumsuz yönde etkilenmesinin söz konusu olmadığına; bu nedenle bildirim konusu birleşme işlemine izin verilmesine OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.