

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2022-6-037 (Devralma)
Karar Sayısı : 23-16/289-101
Karar Tarihi : 30.03.2023

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Birol KÜLE
Üyeler : Ahmet ALGAN (İkinci Başkan), Şükran KODALAK,
Hasan Hüseyin ÜNLÜ, Cengiz ÇOLAK, Berat UZUN

B. RAPORTÖRLER : Cumhur Atalay HATİPOĞLU, Burcu OLGUN,
Berat Hilal ÖZTEPE, Mehmet TUNÇDEMİR

**C. BİLDİRİMDE
BULUNAN**

: - Hitachi Rail Ltd.
Temsilcileri: Av. Gönenç GÜRKAYNAK,
Av. İsmail Baran Can YILDIRIM
Çitlenbik Sok. No:12 Yıldız Mah. 34349 Beşiktaş/İstanbul

- (1) **D. DOSYA KONUSU: Thales SA'nın Kara Ulaşım Sistemleri işkolunun Hitachi Rail vasıtasıyla Hitachi Ltd. tarafından devralınması işlemi.**
- (2) **E. DOSYA EVRELERİ:** Rekabet Kurumu kayıtlarına 13.10.2022 tarih ve 32054 sayı ile giren ve eksiklikleri 07.03.2023 tarih ve 36316 sayı ile tamamlanan bildirim üzerine düzenlenen 22.03.2023 tarih ve 2022-6-037/Öİ sayılı Devralma Ön İnceleme Raporu görüşülerek karara bağlanmıştır.
- (3) **F. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda, bildirim konusu işleme izin verilmesinde sakınca bulunmadığı ifade edilmiştir.

G. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

- (4) Başvuruda, Thales SA'nın (THALES) Kara Ulaşım Sistemleri işkolunun devrini sağlayabilmek için yine THALES tarafından kurulan Centelec UK Limited (CENTELEC) adlı iştirakin yüzde yüz hissesi ve tek kontrolünün, Hitachi Ltd. (HITACHI) tarafından (.....) iştiraki Hitachi Rail Ltd. (HITACHI RAIL) vasıtasıyla devralınması işlemine izin verilmesi talep edilmiştir.
- (5) İşlemin ekonomik gerekçesine ilişkin olarak; (.....) Thales SA'nın Kara Ulaşım Sistemleri İşkolu'nun (GTS) (.....) ifade edilmiştir.

G.1. Taraflar

G.1.1. Devre Konu: GTS

- (6) GTS, özellikle ana hat sinyalizasyonu (MLS), şehir içi ray sinyalizasyonu (URS)¹, entegre iletişim ve süpervizyon çözümleri (OCS) ve gelir toplama sistemleri (RCS) olarak adlandırılan dört temel işkolunda ve dünya genelinde faaliyet göstermektedir.
- (7) Başvuruda GTS'nin MLS işkolunun, Avrupa Tren Kontrol Sistemi standartları (ETCS) ile eski Otomatik Tren Koruması Sistemi (ATPs), Trafik Yönetim Sistemleri (TMS),

¹ Hafif ve şehir içi raylı sistemler alanında gerçekleştirilen URS faaliyetleri, MLS'nin bünyesinde yer alan hizmetleri, hafif ve şehir içi raylı sistemlere uygun düştüğü ölçüde ve bu sistemlere göre üretilmiş görünüm biçimleriyle barındırmaktadır.

Sürücü Danışma Sistemleri (DAS) ve saha ekipmanlarıyla dijital dingil sayaçları, makas mekanizmaları ve rota kontrol sistemlerini içerdiği belirtilmiştir.

- (8) Başvuruda URS işkolunun, şehir içi ve hafif raylı gibi kentsel ulaşım sistemlerinde sinyalizasyon ve tren koruma sistemlerini bünyesinde barındırdığı, bunun yanı sıra saha ekipmanları, trafik yönetim ve sürücü danışma sistemlerini içerdiği ifade edilmiştir. Ayrıca URS işkolu kapsamında satış sonrası sunulan ek hizmetlerin yer aldığı, bu ek hizmetlerin ekipman ve ürün yönetimi, GTS uzmanlarınca yapılan analiz ve denetimler, sanal eğitim paketi ve belgelemelerin yer aldığı bildirilmiştir.
- (9) GTS'nin bir başka işkolu olan OCS kapsamında; anons sistemleri, entegre operasyon kontrol merkezleri ile bağlantı, güvenlik, video gözetimi, erişim kontrolü, denetim kontrolü, veri devralma (SCADA) ve yolcu kalabalığının kontrolüne ilişkin ürünlerin yer aldığı belirtilmiştir.
- (10) GTS'nin RCS işkolunun gelir toplama sistemi olarak kullanılacak ürünlerini üç farklı segmentte sunduğu, bu segmentlerin ise otomatik ücret toplama sistemleri, yol geçiş ücreti ve sokak dışı otopark ödemelerinden teşekkül ettiği ifade edilmiştir. Son olarak, GTS'nin tüm bu işkollarında satışını gerçekleştirdiği ürünlere ilişkin işletme ve bakım hizmetleri sunduğu da bildirilmiştir.
- (11) Faaliyet gösterdiği dört temel işkolunda yirmiden fazla ülkede varlığı bulunan GTS; demiryolu ulaşım ağlarının donatılması, bir rota kontrol sistemi olan elektronik kilitleme sistemlerinin mevcut ağ yapılarına entegre edilmesi, demiryolu trafik yönetim sistemleriyle bilhassa raylı sistem araçlarının güzergahlarında çakışmanın önlenmesi, biletleme ve gelir toplama sistemleri (TFCS)², iletişim ve denetim sistemleri (CSS)³ ve aks sayaçları, otomatik uyarı cihazları ile led sinyalleri gibi diğer demiryolu ekipmanlarının üretilerek müşterisine ulaştırılması alanlarında ticari faaliyetlerde bulunmaktadır.
- (12) Raylı sistemlerin genelde ulusal otoritelerin kontrolünde bulunması dolayısıyla GTS, ticari faaliyetlerini genel olarak bu otoritelerle sürdürmektedir. Benzer şekilde şehir içi demiryolu ulaşım sistemlerinde de kontrolün, genelde belediyelerde olması hasebiyle bu alanda işbirlikleri belediyelerle gerçekleştirilmektedir. GTS'nin Türkiye'deki ticari faaliyetleri de aynı şekilde ulusal otorite olan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) ve şehir içi raylı sistemlerin kontrollerinde bulunduğu belediyelerle gerçekleştirilmektedir. Başvuruda GTS'nin TFCS olmaksızın ana hat sinyalizasyon, şehir içi ray sinyalizasyonu ve CSS ürünleriyle ticari faaliyette bulunduğu ifade edilmiştir. Yine başvuruda GTS'nin, Türkiye'deki kara ulaşım sektöründe montaj, arazi testleri ve devreye alınma, yazılım testleri ile bakım hizmetleri, proje yönetimi ve eğitim ehliyeti hizmetleri sunduğu bildirilmiştir.
- (13) Başvuruda GTS'nin Türkiye'de nihai müşteri olarak hâlihazırda, bilhassa İstanbul Büyükşehir Belediyesi ile Ankara-İstanbul hızlı tren hattı, Ankara Yerköy hızlı tren hattı gibi hızlı hat güzergâhlarına, bunun yanı sıra Başkent, Gaziray ve Cumaovası-Tepeköy gibi geleneksel hatlara sinyalizasyon sistemleri sağladığı bildirilmiştir. Ayrıca yine GTS'nin, TCDD'nin kontrolünde olan yüksek hızlı tren hatları sinyalizasyon işleri için

² Ücret toplamayla birlikte biletleme ve gelir dağıtım sistemlerini birlikte barındırmakta olup RCS'ye nazaran kapsamlı ürünler içermekte ve daha ziyade çevrim içi platform niteliğinde ürünleri muhtevasında bulundurmaktadır.

³ Başvuruda; CSS'nin, tren istasyonlarının ve yolcu bilgilerinin yönetimini kolaylaştırmak adına tren istasyonları arasında veri aktarımı için kullanılan sistemleri, telekomünikasyon, yolculara zaman çizelgesi teslimatı, video gözetimi, acil durum düğmeleri, reklam sistemleri, bilgi-eğlence sistemleri, önleyici bakım hizmetleri gibi ürünleri içerdiği ifade edilmektedir.

bakım hizmetleri verdiği de ifade edilmiştir. GTS'nin Türkiye'deki faaliyetlerine ilişkin (.....)^{4,5} de bildirilmiştir. Ayrıca, (.....) de yer verilmiştir.

- (14) GTS faaliyetlerinin, THALES'in birçok iştirakinin faaliyetleri altında ve dağınık bir yapıda olduğu, bu nedenle bildirilen devrin gerçekleştirilmesi amacıyla THALES tarafından kurulan tek bir iştirak altında toplandığı belirtilmektedir. Bu minvalde 21 Ocak 2022'de kurulan ve bu tarihten önce herhangi bir ticari faaliyeti bulunmayan CENTELEC adlı iştirakin yüzde yüz hissesi THALES'e ait olup işlem sonrasında hisselerin tamamının HITACHI RAIL'e devredileceği belirtilmiştir.

G.1.2. Devralan: HITACHI RAIL

- (15) Devralma işlemi vasıta konumunda bulunan HITACHI RAIL, HITACHI tarafından Birleşik Krallık yasaları kapsamında kurulmuş, hisselerinin (.....) yine HITACHI'ye ait olduğu bir teşebbüstür.
- (16) Çok uluslu bir Japon Holdingi olan HITACHI'nin iştiraklerinin faaliyetleri, birden fazla işkoluna ayrılmıştır. HITACHI'nin işkolları;
- Yeşil Enerji ve Mobilite işkolu; enerji ve demiryolu sistemlerini,
 - Dijital Sistemler ve Servisler işkolu; ön işler, bilgi ve telekomünikasyon hizmetleri ile servis ve platformlarını,
 - Bağlantı Endüstrileri işkolu; kentsel, endüstriyel ve ileri teknolojileri,
 - Hitachi Astemo olarak adlandırılan işkolu ise otomotiv bileşenlerini
- (17) bünyesinde barındırmaktadır. Diğer taraftan HITACHI'nin iştirakleri aracılığıyla yürüttüğü faaliyetler arasında; Hitachi High-Tech tarafından yürütülen analitik sistemler, elektron mikroskopları biyo ve medikal sistemler sağlayıcılığı faaliyeti; Hitachi Construction Machinery tarafından yürütülen ekskavatörler, tekerlekli yükleyiciler, yol yapım makineleri ve sabit damperli kamyon tedarikçiliği ve son olarak Hitachi Metals adlı iştirak tarafından yürütülen otomotiv, altyapı ve elektronikte kullanım için metal ve bileşenler üreticiliği yer almaktadır. HITACHI'nin Türkiye'de kurulu iştirakleri ise Hitachi Energy İhracat Ticaret ve Elektrik Sanayi Anonim Şirketi, Hitachi Energy Turkey Elektrik Sanayi Anonim Şirketi ve Hitachi Astemo Turkey Otomotiv Anonim Şirkettir. Başvuruda HITACHI RAIL, vagonlar, dijital sinyalizasyon sistemleri, anahtar teslimi çözümler, bileşenler ve kendi çözümlerine ilişkin bakım hizmetleri dahil olmak üzere küresel bir ulaşım sağlayıcısı olarak tanımlanmıştır. Yine başvuruda aktarıldığına göre, HITACHI RAIL, HITACHI'nin demiryolu sektöründeki faaliyetlerinin çoğunu iştirakleriyle birlikte yürütmektedir. 38 ülkede faaliyet gösterdiği ve 11 üretim tesisini işlettiği belirtilen HITACHI RAIL'in, HITACHI'nin diğer işkollarında da faaliyet gösterdiği belirtilmiştir.
- (18) HITACHI RAIL'in dijital sinyalizasyon sistemleri faaliyetlerinin, sinyalizasyon ve trafik yönetimi ile istasyon ve bilgi çözümleri olmak üzere iki ana faaliyetten oluştuğu belirtilmektedir. Sinyalizasyon ve trafik yönetimi ürünleriyle küresel çapta, demiryolu, toplu taşıma ile yük hatlarının yönetimi ve kontrolü için sinyal bileşenleri ürettiği, kurduğu ve aracılık ettiği belirtilen HITACHI RAIL'in istasyon ve bilgi sistemleri faaliyetlerinin ise akıllı güvenlik, akıllı biletleme ve insan akışı uygulaması olmak üzere

⁴ CBTC, tren ile merkez arasında sürekli ve anlık veri alış-verişi ile iletişim kurarak, hem trenin tam konumunu, hem de trenin uzaktan kontrolünü, geleneksel sinyalizasyon sistemlerine göre daha doğru ve hızlı yapabilen sistemler olarak tanımlanmaktadır.

⁵ M4 metro hattı, Kadıköy ile Sabiha Gökçen Havalimanı arasında hizmet veren bir hat olup üçüncü ve son etabı olan Tavşantepe-Sabiha Gökçen Havalimanı etabı 2 Ekim 2022 tarihinde hizmete açılmıştır.

üç temel alanı kapsadığı bildirilmiştir. Tüm bunların yanı sıra makas motorları, sinyaller, hemzemin geçitler, röleler, kilitleme mekanizmaları gibi çeşitli sinyalizasyon ürünleri üreten HITACHI RAIL'in aynı zamanda vagon sağlayıcısı olduğu da ifade edilmiştir.

- (19) Son üç yıl dikkate alındığında HITACHI RAIL'in Türkiye'deki faaliyetlerinin, yalnızca ana hat sinyalizasyon hizmetlerinin sağlanmasıyla sınırlı olduğu bildirilmiştir. Şehir içi ray sinyalizasyonuna ilişkin ise HITACHI RAIL'in (.....) belirtilmiştir⁶. Bunun yanı sıra, HITACHI RAIL'in, Türkiye'de OCS tedarikinde aktif olmadığı da ifade edilmiştir.

G.2. İlgili Pazarlar

- (20) Dosya kapsamında en geniş pazar tanımı olarak kabul edilen demiryolu sinyalizasyon pazarı, Kurulun 19.03.2013 tarihli ve 13-15/228-112 sayılı *Siemens/Invensys* kararında bir ihale pazarı olarak nitelendirilmiş olup, bu pazar kapsamında pazar paylarının makul bir şekilde yalnızca sipariş alım verileri üzerinden hesaplanabildiği açıklanmıştır. Buna ek olarak Avrupa Birliği Komisyonu (Komisyon), *Siemens/Alstom*⁷ kararında, demiryolu sinyalizasyon sistemlerinin gerekli olduğu projelerin oldukça hacimli projeler olduğu dolayısıyla alıcılar tarafından siparişlerin seyrek olarak verildiği tespitini yapmıştır. Komisyon'a göre, alıcılar tarafından siparişlerin seyrek olarak verildiği ve ihale usulünün işletildiği böylesi pazarlarda pazar paylarının birkaç yılın birlikte dikkate alınarak oluşturulması ve değerlendirilmesi gerekmektedir. Böylelikle, bu tür seyrek gerçekleşen proje ihalelerinin, pazar paylarının güvenilirliğini azaltıcı etkisi sınırlandırılabilir aynı zamanda da değerlendirmeye esas alınan süre zarfında teşebbüslerin rekabetçi pozisyonlarının değişikliği ve bu pozisyonlarının kalıcılığı analiz edilebilecektir.
- (21) Başvuruda, ETCS ATP yol kenarı projelerinin genellikle ihale usulüne dayandığı ve ihale süreçlerinin genellikle dört aşamada yürütüldüğü belirtilmiştir. Bunların, ön yeterlilik aşamasından projenin alınmasına dek, 24 ay kadar sürebildiği belirtilmiştir. Söz konusu süreç, müşterilerin bir fizibilite çalışması yürüttüğü ve üreticiler, mevcut ürünler ve çözümler üzerine bilgi topladığı ilk pazar katılımı aşaması ile başlamaktadır. Bazı durumlarda, özellikle büyük anahtar teslim projelerde bu aşamayı ön yeterlilik aşaması takip edebilmekte ve bu aşama, resmi bir teklif vermesi için davet edilecek yeterince güvenilir tedarikçilerin belirlenmesini amaçlamaktadır. Bir sonraki aşama ise teklif verme aşamasıdır. Bu aşama, sözleşme tarafının, projenin özellikleri, değerlendirme kriterlerini, notlama sistemini ve teklif vermek için resmi koşulları anlatan, resmi bir teklif talebi (RTT) göndermesi ile başlamaktadır. RTT özellikle, teklif verenlerin uyması beklenen teknik spesifikasyonları içermektedir. İlk teklifin sunulması ve projenin alınmasına hak kazanılması arasındaki tur sayısı, projenin karmaşıklığına, teklif verenlerin sayısına ve teklif verenlerin tekliflerinin içeriği ve kalitesine bağlıdır. Tur sayısı genellikle bir ila dört arasında değişebilmekte olup kamu ihalelerinde tur sayısı genel olarak bir tur gerçekleşmektedir. Son olarak, bir teklif ertesi aşaması bulunmaktadır. Bu aşamada müşteri teklifleri değerlendirmekte ve nihai olarak sözleşmeyi vermektedir.
- (22) Sonuç olarak; ihale pazarı olan ETCS ATP yol kenarı projesinin fiyatı proje bazlı olup, projenin tamamen teslimi, projenin büyüklüğüne göre 1 ila 10 yıl sürebilmektedir. Gerekli teçhizatın üretimi, genellikle kullanılacağı ülkeden başka bir ülkede gerçekleştirilmektedir. Ray devreleri ve makas mekanizmaları ise doğrudan demiryolu

⁶ (.....)

⁷ 06.02.2019 tarihli ve M.8677 sayılı karar.

operatörlerine (TCDD), entegratörlere veya mühendislik, tedarik ve çoğunlukla inşaat yüklenicilerine (EPC) sağlanmaktadır.

- (23) T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü (AYGM) yetkilisiyle yapılan görüşmelerden elde edilen bilgilerden, şehir içi ray sinyalizasyonu pazarında gerçekleşen ihalelerin de ETCS ATP yol kenarı projeleriyle usul ve esas yönünden benzer süreçleri barındırdığı anlaşılmıştır. Bunun yanı sıra AYGM yetkilisi, gerek şehir içi ray sinyalizasyonu gerekse de ana hat sinyalizasyon ihalelerinde alıcı konumunda bulunan TCDD, belediyeler ve AYGM'nin alım maliyetlerini düşürmek için, olabildiğince, ihale şartnamelerine rekabeti artırıcı koşulları yerleştirme eğiliminde olduklarını ifade etmiştir. Yetkili, ihalelere yalnızca piyasadaki büyük Avrupa menşeli oyuncuların katılmasını önlemek için, hâlihazırda ilgili projenin %60'ının yerlilik özelliği taşımasını şart koştuklarını, bu yerlilik oranını %80'lere çıkarmayı planladıklarını belirtmiştir. Böylece yerli teşebbüslerin de pazara girişinin kolaylaşacağını zira Avrupa menşeli büyük oyuncuların en azından alt yüklenicilik açısından yerli teşebbüsleri tercih etmek durumunda kaldıkları, bunun da nihayetinde yerli teşebbüslerin hem bilgi birikimini (*know-how*) arttırdığını hem de pazar işleyişine hâkim olarak pazara daha rahat girebilmelerine neden olduğunu ifade etmiştir. Yetkili ayrıca şartnamelerde ağırlıklı olarak ihaleyi kazanan teşebbüsün, projede birlikte çalışmak üzere, üç alt yüklenici belirleyerek alıcıya bunların niteliklerini sunmasını da şart koştuklarını belirtmiştir. Yetkili, bu şarta paket halinde gerçekleştirilen proje ihalelerinin şartnamelerinde de yer verdiklerini ifade etmiş, ayrıca ihalelerin 2012 yılından bu yana bilhassa paket halinde yapıldığını, paket projelerin ETCS ATP yol kenarı projeleri, ray devreleri ve mekanizması ürünlerinin tamamını kapsayan projeler olduğunu ifade etmiştir. Yetkili, AYGM'nin, belediyeler ve TCDD ile de sıkı ilişki içerisinde olmasından ötürü, belediyeler ve TCDD'nin de şartnamelerini oluştururken sıraladığı tüm bu hususlara dikkat ettiğini belirtmiştir.
- (24) AYGM yetkilisi, pazarlardaki rekabetin önceleri çok daha sınırlı olduğunu, zira yerleşik, güçlü ve az sayıdaki teşebbüse rakip teşebbüslerin pazarlara girişlerde zorlandıklarını bunun yanı sıra daha büyümeden yerleşik teşebbüslerce devralındığını belirtmiştir. Ancak yetkili, bu durumun değiştiğini, bilhassa Çekya menşeli teşebbüslerin pazarlarda oldukça aktif hale gelerek hızla büyüdüklerini bildiklerini ifade etmiştir. Bunun yanı sıra Türkiye'de yerli sinyalizasyon sistemi projelerinin hız kazandığı, bu alanda özellikle Aselsan⁸ ve TÜBİTAK'ın⁹ gerçekleştirdiği çalışmaların sonuçlarını vermeye başladığını vurgulamıştır. Keza İstanbul'da yeni oluşturulan Kağıthane-Havalimanı hattında TÜBİTAK'ın üretmiş olduğu ankaşman sistemiyle Aselsan'ın ürettiği şehir içi ray sinyalizasyonu sisteminin birbirine entegre edilerek kullanıldığını ifade eden Yetkili, bu durumun da pazarlardaki rekabeti artırıcı etkisinin olduğunu gözlemlediklerini belirtmiştir.
- (25) TCDD yetkilileriyle gerçekleşen görüşmelerde, yetkililer, rekabetin bilhassa projelerin ilk kurulum aşamasında gerçekleştiği üzerinde durmuşlardır. Kurulum sonrasındaki yıllara yayılan bakım-onarım işlerinin seviyelere ayrıldığını belirten yetkililer, "Seviye 1"

⁸ Aselsan; başta Türk Silahlı Kuvvetleri olmak üzere yurt içi ve yurt dışı ihtiyaç makamlarının, haberleşme ve bilgi teknolojileri, radar ve elektronik harp, elektro-optik, aviyonik, insansız sistemler, kara, deniz ve silah sistemleri, hava savunma ve füze sistemleri, komuta kontrol sistemleri, ulaştırma, güvenlik, trafik, otomasyon ve sağlık teknolojilerine yönelik ihtiyaçlarını karşılamak adına çok geniş bir ürün yelpazesinde ürünler sunan Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı'na bağlı bir anonim şirkettir. Detaylı bilgi için bkz. <https://www.aselsan.com/tr>; Erişim Tarihi: 13.03.2023.

⁹ Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu. Detaylı bilgi için bkz. <https://www.tubitak.gov.tr/tr>; Erişim Tarihi 13.03.2023.

olarak ifade edilen bakım-onarım işlerinde yerli teşebbüslerle anlaşmalar yapılabildiğini ifade etmiştir. Ancak sinyalizasyon sisteminin yazılım ve donanımına müdahalenin gerektiği ve “Seviye 2” olarak adlandırılan bakım-onarım işlerinde alıcı pozisyonundaki TCDD, belediyeler ve AYGM'nin genellikle proje kurucusu teşebbüsleri tercih ettiklerini belirten yetkililer, bu durumun başkaca teşebbüslerin müdahalesinin sisteme köklü zarar verebilmesinden ileri geldiğini ifade etmişlerdir. Dolayısıyla sinyalizasyon ürünlerinin bakım-onarım işlerinde rekabetin pratikte mümkün olmadığını ifade eden yetkililer, proje kurulumunda ihaleyi kazanan teşebbüse bağımlılığın oldukça yüksek olduğunu yinelemişlerdir. Ancak yetkililer, bu durumun değişmeye başladığını, pazardaki güçlü teşebbüslerden Siemens ile daha önceleri birlikte sıkça çalışan Yapı Merkezi adlı yerli teşebbüsün bilgi birikiminin oldukça yüksek olduğu ve son zamanlarda bakım-onarım hizmetleriyle modernizasyon ihalelerinde Siemens'ten bağımsız olarak tek başına boy gösterdiğini ifade etmişlerdir. Dolayısıyla ihale şartnamelerinde yerlilik şartı konulmasının Yapı Merkezi örneğiyle önemli olduğunun ispatlanmış olduğunu vurgulayan yetkililer, İdis adlı bir başka yerli teşebbüs ile TÜBİTAK'ın da Yapı Merkezi gibi modernizasyon ve bakım-onarım ihalelerinde Avrupa menşeli teşebbüsler gibi yer almaya başladığını, nihayetinde satış sonrası pazarda da rekabetin arttığını gözlemlediklerini belirtmişlerdir. Ayrıca TÜBİTAK'ın sinyalizasyon sistemleri üzerine yaptıkları çalışmalardan da haberdar olduklarını belirten yetkililer, kendilerinin şartnamelerde yer verdikleri “Üretici Desteği” adlı uygulamanın¹⁰ da Türkiye'deki bilgi birikimini artırarak pazarlara girişi kolaylaştıracağını ve TÜBİTAK'ın çalışmalarının yanında söz konusu uygulamanın da rekabetin artması hususunda önemli etkisinin olduğunu ifade etmişlerdir.

G.2.1. İlgili Ürün Pazarı

- (26) Dosya konusu işlem çerçevesinde devre konu olan GTS, dünya genelinde, MLS, URS, OCS ve RCS alanlarında faaliyetlerde bulunurken; Türkiye'de ise biletleme ve gelir toplama sistemleri (TFCS) hariç olmak üzere MLS, URS ve OCS kapsamına giren ürünleriyle ticari faaliyetlerde bulunmaktadır. Devralan HITACHI RAIL ise vagonlar, sinyalizasyon sistemleri, anahtar teslimi çözümler, bileşenler ve kendi çözümlerine ilişkin bakım hizmetleri dahil olmak üzere küresel bir ulaşım çözümleri ile beraber makas motorları, sinyaller, hemzemin geçitler, röleler, kilitleme sistemleri ve araç içi arabirimlerin yanı sıra çok çeşitli modüler sinyalizasyon bileşenleri tasarlamakta, geliştirmektedir. Bir vagon sağlayıcısı olarak HITACHI RAIL, yüksek hızlı, ana hat (örneğin, banliyö ve şehirlerarası) ve kentsel vagonları (örneğin metrolar, tramvaylar ve monoraylar) gibi geniş bir ürün yelpazesi sunmaktadır. HITACHI RAIL'in Türkiye'de son üç yıldaki faaliyetleri, ana hat sinyalizasyon hizmetlerinin sağlanması ile sınırlıdır¹¹. Burada belirtmek gerekir ki; son üç yılı kapsayan bir değerlendirmede, HITACHI RAIL'in Türkiye'de şehir içi sinyalizasyon pazarında faaliyetinin olmadığı görülse de dosya kapsamında edinilen bilgilerden 2017 yılı ve öncesinde bazı yıllarda bu pazarda da faaliyetlerinin olduğu, söz konusu teşebbüsün bu alanda küresel ölçekte faaliyetlerinin bulunduğu anlaşılmaktadır.
- (27) Kurulun 06.01.2016 tarihli ve 16-01/13-6 sayılı *CDPQ-Bombardier* kararında Bombardier Transportation'ın demiryolu araçları, ulaşım sistemleri ve sinyalizasyon

¹⁰ Sistemin işleyişine ve bakım-onarım hizmetleri hususuna ilişkin bilgilendirme eğitimlerinin, üretici teşebbüs tarafından, alt yüklenici yerli teşebbüslere ve alıcının belirlediği kendi bünyesinde görev almakta olan bakım-onarım personele 36 ay boyunca verilmesini öngören uygulama olduğu ifade edilmiştir. Ayrıca şartnamede bu şartın yerine getirilmemesi durumuna özel cezai koşullara da yer verildiği belirtilmiştir.

¹¹ (.....)

çözümleri ve hizmetler olmak üzere üç segmentte faaliyette bulunmakta olduğu belirtilmiştir. Bununla birlikte, bu kararda ilgili ürün pazarı tanımlanmamıştır. 22.11.2019 tarih, 19-41/683-296 sayılı *Greenbriar/BDP International* ve 19.03.2013 tarih, 13-15/228-112 sayılı *Allied Universal-Warburg/Pincus-CDPQ* kararlarında, bir ilgili ürün pazarı tanımı yapılmaksızın yalnızca sinyalizasyonun işlem taraflarından birinin faaliyetleri arasında yer aldığı belirtilmiştir. *Siemens/Invensys* kararında ise sinyalizasyon ürünlerinin genellikle projelerden bağımsız olarak tek başlarına tedarik edilmedikleri belirtilmiş ve dolayısıyla ilgili ürün pazarı demiryolu sinyalizasyon sistemleri olarak tanımlanmıştır.

- (28) Diğer taraftan, Komisyonun *Siemens/Invensys Rail*¹² kararında, demiryolu sinyalizasyon ürünlerini demiryolu sinyalizasyon projelerinde kullanılan bileşenler olarak değerlendirilirken, demiryolu sinyalizasyon projeleri projeye özel mühendislik, geliştirme ve proje yönetimi, gerekli ekipmanların satın alınması, kurulum, test ve çoğu durumda bakımı içeren kapsamlı çözümler olarak değerlendirilmiştir. Bu kapsamda gerek Kurulun geçmiş kararları gerekse de Komisyonun yaklaşımı göz önüne alındığında; söz konusu pazarlarda üst pazarın demiryolu sinyalizasyonu olduğu, tarafların son üç yılda faaliyette bulunduğu ana hat sinyalizasyon pazarının ise demiryolu sinyalizasyon pazarının alt kırılımı niteliğindeki bir pazarı oluşturduğu değerlendirilmektedir. Bunun yanı sıra, GTS'nin aksine HITACHI RAIL'in son üç yılda faaliyetinin olmadığı şehir içi ray sinyalizasyon pazarı ana hat sinyalizasyon pazarı gibi demiryolu sinyalizasyon pazarının alt kırılımı olan bir pazar olduğu da ifade edilebilecektir.
- (29) Demiryolu sinyalizasyon sistemleri demiryolu trafiğini kontrol etmek ve tren kazalarını önleyerek trenler ve demiryolu ağının güvenli bir şekilde işlemlerini garanti altına almak için tasarlanmıştır. Bu çerçevede, demiryolu sinyalizasyon sistemlerinin işlevinin, demiryolu ağlarında güvenlik kontrolü sağlamak olduğu ve söz konusu sistemlerin temel olarak (i) aynı güzergâh üzerinde seyahat eden trenler arasında güvenli bir mesafeyi koruyarak, (ii) trenlerin makaslardan veya başka bir tren tarafından kullanılabilir bir bölgeden geçerken hareketlerini kontrol ederek ve (iii) tren trafiğinin sıklığına göre tren hızını düzenleyerek, güvenli ve sorunsuz tren hareketleri sağlamak olduğu anlaşılmaktadır.
- (30) Ana hat demiryolları sinyalizasyonu ise ana hat demiryollarında (farklı ülkelerde yer alanlar da dâhil olmak üzere şehirlerin etrafında ve aralarında dolaşan trenler) güvenlik ve kontrol sağlayan sinyalizasyon sistemleridir. Ana hat trenleri genellikle kentsel bağlamda kullanılanlardan daha yüksek hızda çalışmaktadır. Ana hat ağları sıklıkla ulusal demiryolu ağ işletmecileri tarafından işletilmekle birlikte, çoğu kez rekabet halindeki birkaç demiryolu şirketi tarafından da kullanılmaktadır.
- (31) Ana hat sinyalizasyon sistemlerinin ana unsurları; ana hat sinyalizasyon güvenlik seviyesini oluşturan anlaşımlar, TP sistemleri (sırasıyla hat koruması ve tren kontrolü) ve kontrol seviyesini yansıtan OCS'lerdir. Anlaşımlar, ana hat sinyalizasyonunun ana güvenlik bileşeni olup, çarpışmaların önlenmesi için rayların bölümlere erişimini engelleyerek ve kontrol ederek, trenlerin güvenli geçişini sağlamaktadır. Bir çeşit koruma sistemi olan ATP, hat ve tren ekipmanları boyunca yerleştirilen otomatik durdurma sisteminden (ATS) gelen bilgilerin gereği olarak makinistin yavaşlamaması yahut treni durdurmaması durumlarında devreye girerek trene müdahale eden koruma sistemidir. Sinyalizasyon sistemlerini izleyen ve kontrol eden parçalardan oluşan OCS'ler ise ağların genel yönetiminin temin edilmesi için

¹² M.6843.

dizayn edilmiş bilişim teknolojileri çözümleri olup, sinyalizasyon sistemlerini izleyen ve kontrol eden parçalardan oluşmaktadır. Taraflarca başvuruda ana hat sinyalizasyonunun tek başına bir ilgili ürün pazarı oluşturmadığı ve her sistemin ana hat sinyalizasyon sektörü içerisinde ayrı bir ürün pazarı oluşturduğu ifade edilmiştir. Bu kapsamda Komisyonun *Siemens/Alstom* kararına yer verilmiştir. Söz konusu kararda; sinyalizasyon sistemini oluşturan her bir sinyalizasyon ürününün müşterilerce farklı amaçlar için kullanılması sebebiyle birbirinin ikamesi olamayacağı, bir ülkedeki tüm onaylanmış anlaşılan ekipmanının alt segmentlere ayrılmasına gerek kalmadan ayrı bir ürün pazarı oluşturabileceği ifade edilmektedir. Bu kapsamda ana hat sinyalizasyon pazarının;

- eskiden kalan OBU projeleri,
- ETCS OBU projeleri,
- eskiden kalan ATP yol kenarı projeleri,
- ETCS ATP yol kenarı projeleri [(hem bindirme (*overlay*) hem de yeniden sinyalizasyon (*re-signalling*)],
- anlaşılan projeleri,
- OCS projeleri ve
- her ana hat sinyalizasyon ürünü”

şeklinde alt kırılımlara ayrılabilmesi ifade edilmiştir.

- (32) Komisyon tarafından yapılan değerlendirme göz önüne alındığında, ana hat sinyalizasyon pazarı bakımından bildirim taraflarının Türkiye’deki faaliyetlerini gösterir tabloya aşağıda yer verilmiştir.

Tablo 1: HITACHI RAIL ve GTS'nin 2019-2021 Yıllarında Ana Hat Sinyalizasyon Pazarındaki Faaliyetleri¹³

Ana Hat Sinyalizasyon Pazarları	HITACHI RAIL	GTS
Eskiden kalan OBU projeleri	(.....)	(.....)
ETCS OBU projeleri	(.....)	(.....)
Eskiden kalan ATP yol kenarı projeleri	(.....)	(.....)
ETCS ATP yol kenarı projeleri	(.....)	(.....)
Anlaşılan projeleri	(.....)	(.....)
OCS projeleri	(.....)	(.....)
Makas mekanizmaları	(.....)	(.....)
Ray devreleri	(.....)	(.....)
Diğer ana hat sinyalizasyon ürünleri	(.....)	(.....)
Kaynak: Bildirim Formu		

- (33) Tabloya bakıldığında; tarafların faaliyetlerinin ETCS ATP yol kenarı projeleri, makas mekanizmaları ve ray devrelerinde örtüştüğü görülmektedir. ETCS ATP yol kenarı projeleri Avrupa Tren Kontrol Sistemi standartlarında ATP projelerini ifade etmektedir. Başvuruda belirtildiği üzere, ETCS ATP projeleri, hem bindirme hem de yeniden sinyalizasyon projelerini¹⁴ ihtiva etmektedir. Örtüşmelerin gerçekleşeceği diğer alt kırılımlar olan makas mekanizmaları ve ray devreleri, başvuruda anlaşılan ve yol kenarı projelerinde kullanılan girdiler olarak nitelendirilmiştir.
- (34) Tarafların son üç yılda örtüşen faaliyetinin bulunmadığı şehir içi ray sinyalizasyonu sistemleri, şehirlerde toplu taşıma amacıyla kullanılan metro veya diğer hafif raylı

¹³ HITACHI RAIL ve GTS'nin son üç yıl içerisinde sipariş aldığı veya gelir elde ettiği ana hat sinyalizasyon pazarı segmentlerini göstermektedir.

¹⁴ Bindirme projelerinde mevcut anlaşılan altyapısı üzerine konumlandırılan ATP yol kenarı sistemleri, anlaşılandan bağımsız olarak temin edilebilirken, yeniden sinyalizasyon projelerinde ATP yol kenarı sistemleriyle anlaşılan bir paket olarak temin edilebilmektedir.

taşıma sistemlerinin bileşeni durumundadır. Metro ve diğer hafif raylı sistemler, ana hat sistemleriyle karşılaştırıldığında daha düşük hız gerektiren, sık durak aralığına sahip olan ve başka raylı sistemlerle bağlantısı bulunmayan ulaşım sistemleridir. Söz konusu toplu taşıma sistemlerinin bahsi geçen özelliklerinden dolayı bunlarda kullanılan sinyalizasyon sistemlerinin de ana hatlarda kullanılanlardan farklılaştığı söylenebilecektir. Temel çalışma prensibi ana hat sinyalizasyon sistemleriyle benzer özellikleri barındırır da şehir içi sinyalizasyon sistemleri, özellikle duraklar arasındaki mesafenin ana hatlara nazaran çok daha kısa olması nedeniyle, hat boyunca gerçekleşecek olaylara daha hızlı tepki verebilecek şekilde tasarlanmaktadır. Başvuruda şehir içi sinyalizasyon sistemlerinin, ana hatlarda kullanılanlara nazaran daha yüksek otomasyon özellikleri barındırdığı da belirtilmiştir. Ayrıca şehir içi sinyalizasyon sistemlerinin ana hat sinyalizasyon sistemlerinden bir diğer farkının da şehir içi ulaşım ağlarının genellikle kapalı ağlar olmalarından ileri geldiği ifade edilmiştir. Şehir içi ray sinyalizasyonu sistemlerinin ana hatlarda kullanılanlardan bir başka farkı ise alıcılarının farklı olabilmesidir. Zira ana hat sinyalizasyon sistemleri genellikle ulusal demiryolu otoriteleri tarafından tedarik edilirken şehir içi ray sinyalizasyonu sistemleri ise belediyeler yahut şehir içi ağları kurmakla görevlendirilen bakanlıklar tarafından tedarik edilmektedir.

- (35) Sonuç olarak, dosya konusu işlem bakımından, pazarın en geniş anlamda “*demiryolu sinyalizasyon pazarı*” olarak tanımlanabileceği, ancak tarafların sinyalizasyon pazarı içerisinde son üç yıldaki faaliyetlerinin esas olarak ana hat sinyalizasyon pazarında örtüştüğü dikkate alındığında pazarın “*ana hat sinyalizasyon pazarı*” olarak belirlenebileceği; üç yılı aşan bir dönem için yapılabilecek bir değerlendirmede ise, “*ana hat sinyalizasyon pazarı*”nın yanında, önceki dönemde tarafların faaliyetlerinin Türkiye’de zaman zaman örtüştüğü “*şehir içi sinyalizasyon pazarı*”na da yer verilerek iki farklı pazar belirlenebileceği; bununla birlikte Komisyon’un yaptığı sınıflandırma dikkate alınarak “*ana hat sinyalizasyon pazarı*”nın daha dar anlamda “*ETCS ATP yol kenarı projeleri, makas mekanizmaları ve ray devreleri*” olarak tanımlanabileceği değerlendirilmekle birlikte, İlgili Pazarın Tanımlanmasına İlişkin Kılavuz’un 20. paragrafından hareketle bu dosya özelinde kesin bir pazar tanımı yapılmasına gerek olmadığı kanaatine varılmıştır.

G.2.2. İlgili Coğrafi Pazar

- (36) Dosya kapsamında yapılan inceleme ve değerlendirmeler ışığında ve Kurulun *Siemens/Invensys* kararında da belirtildiği üzere ana hat sinyalizasyon pazarında faaliyette bulunan teşebbüslerin Türkiye genelinde faaliyet göstermeleri ve pazar farklılaşması yaratacak faktörlerin olmaması nedenleriyle ilgili coğrafi pazar “Türkiye” olarak belirlenmiştir.

G.3. Değerlendirme

G.3.1. İşlemin Niteliği ve Bildirim Yükümlülüğü Bakımından Değerlendirme

- (37) Bildirime konu işlem ile HITACHI RAIL, THALES tarafından kurulan ve THALES’in GTS işkolunu devretmeyi taahhüt ettiği CENTELEC’den¹⁵ hisse sermayesinin ve oy haklarının %100’ünü devralacak, THALES’in GTS işkolunun ilgili işlemin tamamlanmasından önce THALES’den ayrılacak ve nihai olarak CENTELEC’e

¹⁵ CENTELEC 21 Ocak 2022’de kurulmuştur ve daha öncesinde hiçbir faaliyeti bulunmamaktadır. CENTELEC’in kurulmasındaki tek amaç, Hedefi HITACHI RAIL’e devretmek için gerekli mekanizmayı sağlamaktır. CENTELEC’in hisselerinin %100’ü daha sonra, bildirilen işlem kapsamında HITACHI RAIL’e devredilecektir.

devredilecek, akabinde CENTELEC'in hisselerinin tamamı HITACHI RAIL'e devredilecektir. Devre konu işkolunun kontrolünde kalıcı bir değişiklik meydana getiren bildirim konusu işlem 2010/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesi çerçevesinde bir devralma işlemi niteliğindedir. Dosya kapsamında yer alan ciro bilgilerinden, işlemin izne tabi olduğu anlaşılmıştır.

G.3.2. 4054 Sayılı Kanun'un 7. Maddesi Kapsamında Esasa İlişkin Değerlendirme

(38) 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesinde,

“(Değişik fıkra: 16.06.2020-7246/2. Md) Bir ya da birden fazla teşebbüsün başta hâkim durum yaratılması ya da mevcut bir hâkim durumun güçlendirilmesi olmak üzere ülkenin bütünü yahut bir kısmında herhangi bir mal veya hizmet piyasasındaki etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuracak şekilde birleşmeleri veya herhangi bir teşebbüsün ya da kişinin diğer bir teşebbüsün mal varlığını yahut ortaklık paylarının tümünü veya bir kısmını ya da kendisine yönetimde hak sahibi olma yetkisi veren araçları, miras yoluyla iktisap durumu hariç olmak üzere, devralması hukuka aykırı ve yasaktır.”

denilmektedir. Buna göre etkin rekabeti önemli ölçüde azaltan, hâkim durum yaratan veya hâkim durumu güçlendiren birleşme ve devralmalar Kanun'un ilgili maddesince yasaklanmaktadır. Bir işlem sonucu etkin rekabetin önemli ölçüde azalacağına yönelik bir değerlendirmeye ulaşmakta en yaygın kullanılacak dayanak hâkim durum yaratılması ya da güçlendirilmesidir. 4054 sayılı Kanun'un 3. maddesinde ise hâkim durum, *“Bir ya da birden fazla teşebbüsün, rakipleri ve müşterilerinden bağımsız hareket ederek fiyat, arz, üretim ve dağıtım miktarı gibi ekonomik parametreleri belirleyebilme gücü”* olarak tanımlanmaktadır. İzne tabi bir birleşme ve devralma sonucunda hâkim durum yaratılıp yaratılmadığına ilişkin analizde ilk bakılan unsur ise işlem sonucunda ulaşılan pazar payıdır.

- (39) Tarafların faaliyet gösterdiği ana hat sinyalizasyon pazarı ile bu pazarın alt kırılımı niteliğindeki ETCS ATP yol kenarı projeleri, ray devreleri ve makas mekanizmaları pazarlarındaki veriler değerlendirilmiş, ayrıca yeri geldiğinde şehir içi ray sinyalizasyonu pazarına ilişkin verilere de değinilmiştir.
- (40) Dosya kapsamında ana hat sinyalizasyon pazarının bir ihale pazarı teşkil ettiği ve tarafların istisnai bazı projeler¹⁶ haricinde bu hizmeti ihale yolu ile sunduğu ifade edilmiştir. Taraflarca sunulan cevabi yazıda da; HITACHI RAIL'in Türkiye'deki ana hat sinyalizasyon pazarına ilişkin cirosunun yaklaşık %(.....)'ünün, GTS'nin ise cirosunun ortalama yaklaşık %(.....)'ünün ihaleler yoluyla alınan projelerden elde edildiği ifade edilmiştir. Dolayısıyla, tarafların ağırlıklı olarak ana hat sinyalizasyon pazarında ihale kazanımı yoluyla gelir elde edebildiği anlaşılmaktadır.
- (41) Bu kapsamda tarafların 2019-2022 yılları arasında katıldıkları ihalelere yer verilen cevabi yazıda, ana hat sinyalizasyon pazarı ihaleleri, proje türüne göre ayrı ayrı sunulmuş, taraflar ve tarafların rakiplerinin bu ihalelerdeki performanslarına yer verilmiştir. Veriler, aşağıda yer alan tabloda özetlenmiştir:

¹⁶ (.....)

Tablo 2: Tarafların İhalelere Katılım ve Kazanım Durumları

İhalenin Gerçekleştiği Proje Türü	THALES/GTS			HITACHI RAIL		
	Katılım	Sonuçlanmış	Kazanma	Katılım	Sonuçlanmış	Kazanma
ETCS ATP Yol Kenarı	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Makas Mekanizmaları	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Ray Devreleri	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ETCS ATP Yol Kenarı Bakım	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ETCS ATP Yol Kenarı Yedek Parça	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Cevabi Yazı

- (42) Ana hat sinyalizasyon pazarında bildirim taraflarının yanı sıra SIEMENS, ALSTOM, VAE ve CAF gibi küresel büyük oyuncuların da faaliyet gösterdiği anlaşılmakta olup bu kapsamda aşağıdaki tabloda 2019-2021 döneminde Türkiye’de ana hat sinyalizasyon pazarında faaliyet gösteren teşebbüsler ile bunların tahmini pazar paylarına ilişkin bilgiye yer verilmiştir:

Tablo 3: Ana Hat Sinyalizasyon Pazarındaki Teşebbüslerin 2019-2021 Yılları Ortalama Pazar Payları (%)¹⁷

Teşebbüs	Pazar Payı
HITACHI RAIL	(.....)
GTS	(.....)
Alstom	(.....)
Siemens	(.....)
CAF	(.....)
VAE	(.....)
AZD	(.....)
Diğerleri	(.....)
Toplam	100,0

Kaynak: Cevabi Yazı

- (43) Tabloya bakıldığında, bildirim taraflarının 2019 ila 2021 yılları arasındaki pazar payı ortalamalarının toplamının %(.....) olduğu, pazarda güçlü küresel rakiplerin varlığını sürdürdüğü görülmektedir. Yine de yukarıda yer verilen tablonun 2019 ile 2021 yılları arasındaki yılların ortalamasını ihtiva eden tahmini pazar paylarını içermesi ve genel olarak son üç yılı kapsamı nedeniyle, hem pazarın büyüklüğü hem de işbu dosya taraflarının pazardaki konumuna dair şüphelerin giderilmesi amacıyla daha fazla veri gereksinimi doğmuştur. Bunun yanı sıra tamlık adına ve yine şüphelerin giderilmesi amacıyla yalnızca ana hat sinyalizasyon pazarında değil, bu pazarın alt kırılımı olan pazarlarda ve şehir içi ray sinyalizasyonu pazarına ilişkin de daha detaylı bir inceleme yapılmıştır.
- (44) Bu kapsamda taraflardan 2012 yılından başlamak üzere on yıllık yıllar bazında ayrı ayrı pazar payları ile bu on yıla ilişkin yıllar itibarıyla ayrı ayrı olacak şekilde pazar büyüklüğü verileri ana hat sinyalizasyon pazarı, ana hat sinyalizasyon pazarının alt kırılımı olan pazarlar ve şehir içi ray sinyalizasyonu pazarlarına ilişkin olacak şekilde talep edilmiştir. Cevabi yazıda; ana hat sinyalizasyon pazarı, bu pazarın alt kırılımı olarak değerlendirilen pazarlar ve şehir içi ray sinyalizasyonu pazarına ilişkin 2012-2021 yılları arasındaki sipariş adetlerine göre oluşturulan yaklaşık pazar büyüklüğü ile

¹⁷ Tablo 3’teki, “Diğerleri” altında belirtilen miktarın tabloda isimleri belirtilen teşebbüslerin gelirlerini içerebileceği ifade edilmiştir. Keza yine cevabi yazıda; tarafların oluşturarak sunduğu verilerin, net veriler içermediği, tahminlere dayandığı böylece “Diğerleri” altında verilen yüzdeliğin taraflarda mevcut olmayan verilere dayandığı belirtilmiştir.

tarafların satış değerleri, bu satış değerlerine göre oluşturulan ve 2012-2021 yıllarını kapsayan pazar payı verileri iletilmiştir.

- (45) İşlem taraflarının, yukarıda sıralanan tüm pazarlar ve bunların olası alt kırılımı pazarları özelindeki 2012 ile 2021 yılları aralığında ortalama yaklaşık paylarına aşağıdaki tabloda yer verilmiştir.

Tablo 4: HITACHI RAIL ve GTS'nin Son 10 Yılda (2012-2021) Ortalama Pazar Payları (%)¹⁸

Pazarlar	Ortalama pazar payları (yaklaşık)		
	HITACHI RAIL	GTS	Toplam
Ana hat sinyalizasyon pazarı	(.....)	(.....)	(.....)
ETCS ATP yol kenarı projeleri pazarı	(.....)	(.....)	(.....)
Ray devreleri pazarı	(.....)	(.....)	(.....)
Makas mekanizmaları pazarı	(.....)	(.....)	(.....)
Diğer ana hat sinyalizasyon ürünleri pazarı ¹⁹	(.....)	(.....)	(.....)
Şehir içi ray sinyalizasyonu pazarı	(.....)	(.....)	(.....)
Metrolar için şehir içi ray sinyalizasyonu pazarı	(.....)	(.....)	(.....)
Kaynak: Cevabi Yazı			

- (46) Tablo 4'ten dosya tarafı teşebbüslerin son on yıldaki pazar payları toplamalarının genel olarak %20'nin altında kaldığı, bununla birlikte ray devreleri pazarında diğer pazarlara nazaran daha yüksek bir pazar payının olduğu gözlemlenmektedir. Ancak taraflar, ray devreleri pazarındaki yüksek oranın 2020 yılında HITACHI RAIL'den başka ray devreleri pazarında ihale kazanan teşebbüs olup olmadığının bilinmemesinden ileri geldiğini, dolayısıyla tarafların 2020 yılı için muhafazakâr bir yaklaşımla HITACHI RAIL'in pazar payının %(.....) olarak belirtilmesinden kaynaklandığını bildirmişlerdir. Sonuç olarak pazarlara ilişkin verilere ulaşmanın oldukça güç olduğu, tarafların satış değerlerine ağırlık verilerek oluşturulan söz konusu tahminlere göre, tarafların toplam pazar paylarının ağırlıklı olarak %20'nin altında kaldığı gözlemlenmiştir.

Ana Hat Sinyalizasyon Pazarı ve Alt Kırılımı Niteliğindeki Pazarlar

- (47) Dosya kapsamında edinilen bilgiler ışığında aşağıdaki tabloda ana hat sinyalizasyon pazarının yaklaşık büyüklüğü ile tarafların bu pazardaki 2012-2021 yıllarındaki sipariş alımı bazında satış değeri açısından pazar paylarına yer verilmiştir.

¹⁸ Taraflarca verilen verilerden faydalanılarak döviz kurunun oluşturduğu küçük farklılıklar göz ardı edilerek raportörlerce tamamen Türk Lirası üzerinden yapılan hesaplamalarla oluşturulmuştur.

¹⁹ Tarafların faaliyeti bakımından son üç yılda örtüşme bulunmaması, bu pazara ilişkin ürünlerin çoğunlukla bakım-onarım pazarına yönelik ürün tedarikini içermesi gibi nedenlerle bu pazara ilişkin bundan sonraki bölümlerde ayrıca değerlendirme yapılmayacaktır.

23-16/289-101

Tablo 5: Tarafların Ana Hat Sinyalizasyon Pazarı Bakımından 2012-2021 Yılları Yaklaşık Satış Değerleri (TL) ve Yaklaşık Pazar Payları (%)

Satış değeri										
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
HITACHI RAIL	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
GTS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TOPLAM PAZAR	363.400.000	399.700.000	459.800.000	477.200.000	527.700.000	649.400.000	897.400.000	1.003.300.000	1.505.900.000	1.959.000.000
Pazar payı										
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
HITACHI RAIL	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
GTS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Cevabi Yazı

- (48) Dosya taraflarının Türk Lirası cinsinden yaklaşık pazar payı verileri incelendiğinde ve Tablo 3'te yer alan 2019-2021 yılları ortalama pazar payı tahminleriyle kıyaslandığında yine 2019-2021 yılları için GTS'nin ortalama pazar payının yaklaşık %(.....) dolaylarında, HITACHI RAIL'in ortalama pazar payının ise yaklaşık %(.....) olarak gerçekleştiği görülmektedir. Böylelikle tarafların 2019-2021 yılları arasındaki pazar payı ortalamalarının toplamının yaklaşık olarak %(.....) olduğu anlaşılmaktadır. Komisyonun uzun yıllara yayılan değerlendirme metoduna benzer bir inceleme yapıldığında tarafların pazar payları toplamının en yüksek gerçekleştiği yılın 2012 olduğu ve bu yılda pazar payları toplamının %(.....) düzeyinde olduğu, bu toplamın yıllar itibarıyla giderek azaldığı gözlemlenmektedir. Zira 2021 yılında tarafların pazar payları toplamı yaklaşık %(.....) olarak gerçekleşmiştir.
- (49) Yıllar içerisinde ihale kazanım durumuna göre, pazar payı bakımından çarpıcı dalgalanmaların yaşanması nedeniyle söz konusu pazarlar farklı bir bakış açısıyla 2012-2021 dönemi için topluca değerlendirilmiş ve tarafların her bir yıla ait pazar paylarının ortalamaları alınarak toplanmış, böylece söz konusu dönemin tamamı için tarafların ortalama pazar payları toplamının yaklaşık %(.....) olarak gerçekleştiği görülmüştür.
- (50) Yatay Birleşme ve Devralmaların Değerlendirilmesi Hakkında Kılavuz'da (Kılavuz) yatay örtüşmeler açısından birleşik teşebbüslerin ilgili pazardaki paylarının toplamının %20'nin altında olması halinde, söz konusu birleşme işleminin rekabet bakımından olumsuz etkilerinin, incelemenin derinleştirilmesini ve birleşmenin yasaklanmasını gerektirecek düzeyde olmadığı ifade edilmiştir. Bu kapsamda, gerek tarafların pazar payları gerekse de ana hat sinyalizasyon pazarının bir ihale pazarı olması göz önüne alındığında, bildirilen işlemin ana hat sinyalizasyon pazarı bakımından herhangi bir rekabetçi endişe doğurmayacağı değerlendirilmiştir.
- (51) Taraflarca, başvurudaki pazar paylarına ilişkin verilerin yukarıda sayıldığı üzere pazarın ihale pazarı olması ve rakiplerin faaliyetlerine ilişkin sınırlı bilgiye sahip olunması sebebiyle tahmini olduğu ifade edilmiştir. Başvuruda ETCS ATP yol kenarı projeleri bakımından pazarda işlem taraflarının haricinde SIEMENS, ALSTOM ve CAF gibi rakiplerin bulunduğu belirtilmiştir. Bu kapsamda söz konusu alt kırılıma ilişkin pazar paylarını gösterir tabloya aşağıda yer verilmiştir:

Tablo 6: ETCS ATP Yol Kenarı Projeleri Bakımından 2019-2021 Yılları İtibarıyla Yaklaşık Tahmini Ortalama Pazar Payı (%) Aralıkları

Teşebbüs	Pazar Payı
HITACHI RAIL	(.....)
GTS	(.....)
SIEMENS	(.....)
ALSTOM	(.....)
CAF	(.....)
Kaynak: Bildirim Formu	

- (52) Tablodan; ALSTOM'un söz konusu pazarda lider konumda olduğu, işlem taraflarının ise pazar payları toplamının %(.....) ila %(.....) arasında olduğu görülmektedir. Bu kapsamda, dosya konusu işlem neticesinde HITACHI RAIL'in pazarda (.....) oyuncu konumuna geleceği anlaşılmaktadır. Bu noktada ETCS ATP yol kenarı projeleri bakımından daha detaylı bir değerlendirme yapmak amacıyla 2012-2021 yılları pazar büyüklüğü verileri ile söz konusu yıllarda tarafların satış verileri üzerinden oluşturulan pazar payları incelenmiştir. Bu kapsamda oluşturulan tabloya aşağıda yer verilmektedir.

Tablo 7: Tarafların ETCS ATP Yol Kenarı Projeleri Pazarı Bakımından 2012-2021 Yılları Yaklaşık Satış Değerleri (TL) ve Yaklaşık Pazar Payları (%)

	Satış değeri									
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
HITACHI RAIL	(.....)	(.....)	(.....) ²⁰	(.....)	(.....)	(.....) ²¹	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
GTS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TOPLAM PAZAR	165.600.000	182.200.000	209.600.000	214.400.000	240.500.000	296.000.000	409.000.000	457.200.000	721.000.000	938.000.000
	Pazar payı									
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
HITACHI RAIL	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
GTS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Cevabi Yazı

²⁰ (.....)²¹ (.....)

(53) Yukarıdaki tablo değerlendirildiğinde, tarafların 2019-2021 yılları arasındaki ortalama payları toplamının, pazar payı tahminlerinden daha düşük olduğu (yaklaşık %(.....)) dolayısıyla %20'nin altında kaldığı gözlemlenmektedir. Ayrıca bu yıllar aralığında HITACHI RAIL'in pazar payının oldukça düşük seyrettiği görülmektedir. Daha geniş bir bakış açısıyla tarafların 2012-2021 yılları arasındaki ortalama pazar payları toplandığında bu toplamın yaklaşık %(.....) seviyesinde olduğu tespit edilmiştir. Son olarak pazarın büyüklüğüne ilişkin veriler ve Kılavuz'un gözettiği %20'lik eşik birlikte değerlendirildiğinde bu pazar bakımından da rekabetçi endişe doğmayacağı değerlendirilmiştir.

(54) Ray devreleri alt kırılımı bakımından ise pazarda taraflar dışında yalnızca SIEMENS ve ALSTOM'un yer aldığı belirtilmiştir. Ray devreleri bakımından yaklaşık pazar paylarını gösterir tabloya aşağıda yer verilmektedir.

Tablo 8: Ray Devreleri Pazarı Bakımından 2019-2021 Yılları İtibariyle Yaklaşık Tahmini Ortalama Pazar Payı (%) Aralıkları

Teşebbüs	Pazar Payı
HITACHI RAIL	(.....)
GTS	(.....)
SIEMENS	(.....)
ALSTOM	(.....)
Kaynak: Bildirim Formu	

(55) Ray devreleri alt kırılımı bakımından SIEMENS ile GTS'nin pazar paylarının yakın olduğu, HITACHI RAIL'in söz konusu alt kırılım bakımından çok sınırlı bir faaliyetinin bulunduğu görülmektedir. Bu çerçevede, bildirilen işlem akabinde, tarafların ortalama pazar payları toplamının %(.....) ile %(.....) arasında olacağı, HITACHI RAIL'in pazarda (.....) oyuncu konumuna geleceği anlaşılmaktadır.

(56) Ray devreleri pazarı bakımından taraflarca, 2020 yılında HITACHI RAIL'in yaptığı satış dışında pazarda diğer teşebbüslerce herhangi bir satış gerçekleştirilip gerçekleştirilmediği bilinmemektedir. Dolayısıyla taraflar, 2020 yılına ait veri oluştururken muhafazakâr bir yaklaşım sergileyerek yalnızca HITACHI RAIL'in satış değerinin pazar büyüklüğünde esas alındığını belirtmişlerdir. Ayrıca 2020 yılına ilişkin veriler incelendiğinde GTS'nin pazara herhangi bir satışının söz konusu olmadığı gözlemlenmiştir. Tüm bunlara ek olarak tarafların 2020 yılı verisini oluştururken gözettikleri yaklaşım göz ardı edilse dahi pazar büyüklüğünün yıllar itibarıyla gelişimi gözlemlendiğinde 2020 yılına ait pazar büyüklüğünün diğer yıllara nazaran gerçekten de keskin bir farklılık arz ettiği görülmektedir. Tarafların 2012-2021 yılları arası sipariş alımı bazında yaklaşık satış değerleri ve pazar paylarına ilişkin verilere aşağıdaki tabloda yer verilmektedir.

Tablo 9: Tarafların Ray Devreleri Pazarı Bakımından 2012-2021 Yılları Satış Değerleri (TL) ve Yaklaşık Pazar Payları (%)

Satış değeri										
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
HITACHI RAIL	(.....)	(.....)	(.....) ²²	(.....)	(.....)	(.....) ²³	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
GTS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TOPLAM PAZAR	23.920.000	26.310.000	30.260.000	31.410.000	34.740.000	42.740.000	59.070.000	48.890.000	(.....)	47.930.000
Pazar payı										
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
HITACHI RAIL	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
GTS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Cevabi Yazı

²² (.....)

²³ (.....)

- (57) Ray devreleri pazarına ilişkin değerlendirme yapılmadan önce hem ray devreleri hem de daha sonra değerlendirmesi yapılacak olan makas mekanizmalarının, paket projelerde ETCS ATP yol kenarı projeleriyle birlikte alıcılar tarafından tedarik edildiği, taraf beyanlarından ve alıcı konumunda bulunan AYGM'nin yetkilisiyle yapılan görüşmeden anlaşıldığı ifade edilmelidir. Dolayısıyla taraflarca yapılan 2014 yılı ve 2017 yılına ilişkin açıklamalar da göz önünde bulundurulduğunda satış değerleri üzerinden hesabı yapılacak bir pazar payı verisinde paket projelerin satışının yapıldığı yıllar için sağlıklı sonuçlar alınamayacağı değerlendirilmektedir. Ayrıca AYGM yetkilisinin ifadesi dikkate alındığında alıcıların paket projeler halinde sinyalizasyon sistemleri tedarikine eğilim göstermeleri, ana hat sinyalizasyon pazarının alt kırılımlarının giderek farklı pazarlar olma özelliğini yitirme ihtimalini ortaya çıkarmaktadır. Sonuç olarak bir ihale pazarı olarak nitelenebilen ray devreleri pazarında da yıllar itibarıyla dalgalanmaların gözlemlenmesi, pazarda Siemens ve Alstom gibi büyük rakiplerin faaliyette bulunması, ana hat sinyalizasyon pazarının alt kırılımı niteliğindeki pazarların son yıllarda paket projeler kapsamında tedarik edilmelerinden ötürü giderek farklılaşma özelliğini yitirmesi, tarafların son on yıldaki pazar payı ortalamalarının toplamının yaklaşık % (.....) olarak kabul edilmesi halinde dahi %40'ın altında kalması nedenleriyle işlem sonrasında ray devreleri pazarı açısından da rekabetçi endişelerin söz konusu olmayacağı değerlendirilmiştir.
- (58) Taraflar arasında yatay örtüşmenin olduğu diğer bir pazar olan makas mekanizmaları bakımından ALSTOM, VAE ve AZD isimli rakiplerin yer aldığı belirtilmiş olup, söz konusu pazardaki paylara ilişkin bilgi aşağıdaki tabloda sunulmaktadır.

Tablo 10: Makas Mekanizmaları Pazarı Bakımından 2019-2021 Yılları İtibarıyla Yaklaşık Tahmini Ortalama Pazar Payı (%) Aralıkları

Teşebbüs	Pazar Payı
HITACHI RAIL	(.....)
GTS	(.....)
ALSTOM	(.....)
VAE	(.....)
AZD	(.....)
Kaynak: Bildirim Formu	

- (59) Tablodaki verilere bakıldığında makas mekanizmaları alt kırılımı bakımından planlanan işlem neticesinde tarafların pazar payları toplamının % (.....) ile % (.....) arasında olduğu ve GTS'nin VAE'den sonra söz konusu pazarda (.....) oyuncu konumunun işlem sonrasında da devam edeceği anlaşılmaktadır. Bunun yanında aşağıda makas mekanizmaları pazarıyla ilgili olarak da detaylı değerlendirmeler yapılacak olmakla birlikte, yukarıda ray devreleri pazarının paket projelerin tercih edilmesi nedeniyle farklı pazar özelliğini yitirmesine ilişkin tespitlerin makas mekanizmaları pazarı açısından da geçerli olduğunun hatırlatılmasında fayda olduğu düşünülmektedir. Bu açıklamanın ardından diğer pazarlardaki değerlendirmelere benzer şekilde aşağıda makas mekanizmaları pazarı için de 2012-2021 yıllarını kapsayan tablolara yer verilmiştir.

Tablo 11: Tarafların Makas Mekanizmaları Pazarı Bakımından 2012-2021 Yılları Yaklaşık Satış Değerleri (TL) ve Yaklaşık Pazar Payları (%)

	Satış Değeri									
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
HITACHI RAIL	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....) ²⁴	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
GTS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TOPLAM PAZAR	8.970.000	9.870.000	11.350.000	11.780.000	13.030.000	24.250.000	22.150.000	24.760.000	25.630.000	35.430.000
	Pazar Payı									
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
HITACHI RAIL	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
GTS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kaynak: Cevabi Yazı										

²⁴ (.....)

- (60) Ray devreleri pazarına yönelik açıklamaların burada da ifade edilebileceğini belirtmekle birlikte yukarıdaki tablolar birlikte incelendiğinde, tarafların 2012-2021 yıllarında pazar paylarının ortalamalarının toplandığında yaklaşık %(.....) gibi bir orana tekabül ettiği gözlemlenmektedir. Ayrıca makas mekanizmaları pazarı açısından VAE ve ALSTOM'un güçlü rakipler olduğu anlaşılmaktadır. Buna ek olarak HITACHI RAIL'in GTS'ye oranla pazarda oldukça istikrarsız bir pazar payına sahip olduğu, GTS'nin HITACHI RAIL'e nazaran yıllar itibarıyla daha sık satış gerçekleştirdiği gözlemlenmektedir. Ayrıca tarafların, HITACHI RAIL'in 2017 yılındaki satışının, paket projenin toplam değeri olduğunu belirtmeleri göz önüne alındığında HITACHI RAIL'in pazarda oldukça güçsüz bir oyuncu olduğu değerlendirilmektedir. Tarafların son üç yıldaki pazar paylarının ortalamasının toplanarak elde edilecek pazar payının da yaklaşık olarak %(.....) dolaylarında kaldığı gözlemlenmiştir. Tüm bu açıklamalar neticesinde işlem sonrasında makas mekanizmaları pazarı açısından da rekabetçi endişelerden bahsedilemeyeceği kanaati oluşmuştur.

Şehir İçi Ray Sinyalizasyonu Pazarı²⁵

- (61) Bildirim taraflarının faaliyetleri açısından son üç yılda herhangi bir örtüşmenin tespit edilemediği şehir içi sinyalizasyon pazarında, Komisyonun ihale pazarlarına ilişkin metodolojisi çerçevesinde uzun soluklu bir değerlendirme yaparak şüpheleri ortadan kaldırmak için, dosyada yer alan veriler ışığında pazar payı değerlendirmelerine yer verilmektedir. Bu kapsamda, şehir içi ray sinyalizasyonu pazarının 2012-2021 yıllarındaki tahmini büyüklüklerine ve tarafların sipariş alımı bazında söz konusu pazardaki yine aynı yıllardaki yaklaşık pazar paylarına aşağıdaki tabloda yer verilmektedir.

²⁵ Şehir içi ray sinyalizasyonu pazarına ilişkin değerlendirmeler yapılırken bu pazarın alt kırılımı olarak nitelenebilecek "metrolar için şehir içi ray sinyalizasyonu pazarı"na ilişkin ayrıca değerlendirme yapmaya gerekli görülmemiştir. Zira dosyada yer alan veriler ve pazarlara ilişkin yapılan araştırmalar ışığında bu iki pazar arasında göz ardı edilebilecek ölçüde küçük farklılıklar olduğu değerlendirilmiştir.

Tablo 12: Tarafların Şehir İçi Ray Sinyalizasyonu Pazarı Bakımından 2012-2021 Yılları Yaklaşık Satış Değerleri (TL) ve Yaklaşık Pazar Payları (%)

	Satış Değeri									
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
HITACHI RAIL	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....) ²⁶
GTS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....) ²⁷
TOPLAM PAZAR	165.600.000	182.200.000	209.600.000	217.400.000	240.500.000	296.000.000	409.000.000	475.200.000	536.700.000	698.100.000
	Pazar Payı									
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
HITACHI RAIL	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
GTS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Cevabi Yazı

²⁶ (.....)²⁷ (.....)

- (62) Şehir içi ray sinyalizasyonu pazarında teşebbüslere ilişkin yukarıdaki veriler incelendiğinde, pazarın ihaleler sonucunda oluşması nedeniyle pazar paylarında istikrarsızlık görüldüğü, ayrıca satış gerçekleştirilen yıllarda dahi nispeten düşük pazar paylarının elde edildiği anlaşılmaktadır. Zira tarafların 2012-2021 yılları arasındaki yıllık pazar paylarına ait ortalamaları toplandığında elde edilen pazar payları toplamının yaklaşık %(.....) düzeyinde kaldığı görülmektedir. Ayrıca (.....) da işlem sonrasında pazarda oldukça düşük yoğunlaşma ortaya çıkacağını göstermektedir. Nihayetinde şehir içi ray sinyalizasyonu pazarı bakımından da işlemin rekabetçi endişeler doğurmayacağı değerlendirilmektedir.
- (63) Sonuç olarak, tarafların faaliyetleri arasında temel örtüşmenin gerçekleştiği ana hat sinyalizasyon pazarında payları toplamının %20'nin altında olduğu, daha geniş bir pazar tanımı yapıldığı takdirde demiryolu sinyalizasyon faaliyetleri bakımından pazar payının daha da azalacağı, öte yandan en dar pazar tanımı olan ETCS ATP yol kenarı projeleri, makas mekanizmaları ve ray devreleri bakımından dahi pazar paylarının %40'ı geçmediği ve anılan pazarlarda hâlihazırda küresel büyük oyuncuların yer aldığı göz önüne alındığında işlemin rekabetçi bir endişe yaratmayacağı kanaatine varılmıştır.
- (64) Öte yandan, etkin rekabetin kısıtlanması bakımından yalnızca pazar paylarının bir gösterge teşkil etmeyeceği ve ETCS ATP yol kenarı projeleri, makas mekanizmaları ve ray devreleri bakımından planlanan işlem neticesinde tarafların pazarda önemli bir oyuncu haline geleceği göz önüne alınarak bildirim konusu işlem rekabet karşıtı etkiler açısından değerlendirilmiştir.
- (65) Mevcut veya potansiyel rakipler arasındaki birleşme ve devralma işlemlerinin değerlendirilmesinde dikkate alınacak genel ilkeler Kılavuz'da açıklanmaktadır. Kılavuz'da yatay birleşmelerin rekabet karşıtı etkileri, tek taraflı etkiler ile koordinasyon doğurucu etkiler olarak ikiye ayrılmıştır. Bu çerçevede, tek taraflı etkiler, teşebbüsler üzerindeki rekabetçi baskının ortadan kalkması sonucunda hâkim durum yaratılması veya güçlendirilmesi suretiyle rekabetin önemli ölçüde azaltılmasını ifade etmektedir. Birleşen teşebbüslerin pazar payının yüksek olması, birleşme taraflarının yakın rakip olması, müşterilerin sağlayıcı değiştirme olanaklarının kısıtlı olması, birleşmenin pazarda rekabetçi baskı yaratabilecek bir oyuncuyu ortadan kaldırması, rakiplerin fiyat artışları karşısında üretim veya kapasitelerini arttırmasının mümkün olmaması gibi durumlarda, tek taraflı etkiler yoluyla rekabeti sınırlama ihtimali yükselmektedir. Koordinasyon doğurucu etkiler ise, işlemin pazarın dinamiklerinde değişikliğe yol açarak pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin davranışlarında bir koordinasyon oluşturması durumuna karşılık gelmektedir. Bu etkilerin değerlendirilmesinde ise pazardaki şeffaflık seviyesi, ürünün homojen bir ürün olup olmaması, oyuncu sayısı gibi faktörler dikkate alınmaktadır. Bununla birlikte alıcı gücü veya pazara muhtemel yeni girişler rekabet karşıtı söz konusu etkileri sınırlandırabilmektedir. Yatay birleşmelerin değerlendirilmesinde incelenen son husus ise birleşme veya devralmanın yaratacağı etkinliklerdir. Öyle ki bazı durumlarda yaratılan etkinliklerden elde edilen tüketici faydası, işlemin rekabeti sınırlayıcı etkilerinin yaratacağı zarardan daha fazla olabilmektedir.
- (66) Kurulun *Siemens/Invensys* kararında da belirtildiği üzere, demiryolu sinyalizasyon faaliyeti ihale pazarı niteliğini haizdir. Dolayısıyla böyle bir pazarda pazar paylarının belirlenmesi, yalnızca gerek yerel gerekse de ulusal demiryolu otoritelerinin sipariş alım verileri üzerinden hesaplanabilecektir. Bu kapsamda teşebbüslerin pazar paylarının belirlenmesi, teşebbüslerin ilgili yılda ihale kazanıp kazanamamasına göre

tespit edilebileceğinden yıllar içinde pazar paylarında gözle görülür dalgalanmalar hâsıl olacaktır.

- (67) Bu kapsamda, Hâkim Durumdaki Teşebbüslerin Dışlayıcı Davranışlarına İlişkin Kılavuz'un 14. maddesinde "*Ancak ihale pazarları, hızlı büyüyen pazarlar ve yeni oluşmakta olan pazarlarda, pazarların özellikleri nedeniyle teşebbüslerin pazar payları sürekli bir dalgalanma gösterebildiğinden, genellikle pazar paylarının sürekliliğinden bahsedilememekte ve dolayısıyla pazar payı teşebbüsün pazardaki konumu hakkında güvenilir bir gösterge olmayabilmektedir. Aksi bir yapı gösteren doymuş pazarlar bakımından ise pazar payları daha kuvvetli bir gösterge niteliği taşımaktadır*" ifadelerine yer verilmektedir.
- (68) Bu çerçevede, ana hat sinyalizasyon pazarında ihale aşamasındaki rekabetin önem kazandığı ve tarafların pazar paylarının genel itibarıyla bu kapsamda şekillendiği dolayısıyla yıllar itibarıyla ciddi farklılıklar gösterebileceği değerlendirilmektedir. Diğer yandan, ihale pazarlarında belirli bir yılda pazar payının elde edilmesi belirli projeler kapsamında açılan ihalelerin kazanılmış olmasına bağlıdır. İhale kazanılmış olduğu ölçüde yüksek pazar payı oluşmakta, ancak bu pay gerçekte sürdürülebilir bir pazar gücü vermeyebilmektedir. Dolayısıyla herhangi bir ürünle ilgili ihaleyi kazanan bir firmanın anılan ihale ile ilgili tedarikin sürdüğü yıllarda yüksek bir pazar payına sahip olduğu, ancak sonraki yıllarda ihale kazanımı olmaması durumunda pazar payının düşüş yönünde değişkenlik gösterebileceği, tüm bu özelliklerinin ürün pazarında kalıcı pazar gücünün oluşumunu ve kullanılmasını güçleştirdiği söylenebilir. Diğer taraftan, söz konusu pazarlarda teşebbüslerin yüksek pazar paylarına sahip olmalarının genellikle ilgili sektörün yapısından kaynaklandığı, yüksek pazar paylarının geçici olduğu ve pazarda yaşanan rekabetin yoğunluğuna ilişkin bir bilgi vermediği ifade edilebilir.²⁸
- (69) Öte yandan, rakiplerin pazardaki konumu da değerlendirilmesi gereken bir husustur. İlgili pazarda uluslararası ve ulusal rakiplerin varlığının rekabet baskısı oluşturması ayrıca piyasada faaliyet gösteren çok sayıda teşebbüsün var olması pazarda yoğunlaşmanın artmamasına neden olabilmektedir.²⁹ Başvuruda etkilenen pazarlarda SIEMENS, ALSTOM, VAE ve CAF gibi çok sayıda aktif ve güçlü rakip olduğu ve özellikle ETCS ATP yol kenarı projeleri pazarı cazip bir pazar olduğundan, önümüzdeki yıllarda yeni girişlerin ve daha küçük oyuncuların büyümesinin muhtemel olduğu ifade edilmektedir.
- (70) Ayrıca söz konusu pazarlar bakımından alıcı gücü de değerlendirilmiştir. Bu kapsamda, ana hat sinyalizasyonu için Türkiye'deki en büyük müşteri, TCDD ve belediyeler gibi idari kuruluşlardır. Tedarikçiler bu pazarlarda sınırlı sayıda sözleşmeye sahip olabilmekte, dolayısıyla rekabetçi teklifler sunma yönünde motivasyonları bulunmakta, özellikle regüle ihale pazarlarında istikrarlı pazar payları ve pazar konumu elde etmek önemli derecede güç olmaktadır. Bu sebeple söz konusu pazarlar bakımından alıcının gücünün kuvvetli olduğu değerlendirilmektedir.
- (71) İşlem giriş engelleri bakımından değerlendirildiğinde ise Kılavuz'da pazara girişler yeterince kolay ise, pazardaki birleşme veya devralma işlemlerinin rekabeti sınırlayıcı etkiler doğurma riskinin az olacağı, piyasaya girişlerin birleşme/devralma işlemine taraf olan teşebbüsler üzerinde rekabetçi baskı oluşturabilmeleri için girişlerin muhtemel, zamanında ve yeterli düzeyde olması gerektiği ifade edilmektedir. Bu kapsamda

²⁸ 02.01.2020 tarih ve 20-01/7-4 sayılı, 05.05.2005 tarih ve 05-30/379-93 sayılı, ve 18.08.2016 tarih ve 16-28/481-215 sayılı Kurul kararları.

²⁹ 04.06.2020 tarih ve 20-27/330-155 sayılı Kurul kararı.

başvuruda pazara girişler ile ilgili olarak; piyasada faaliyet gösteren çok sayıda teşebbüs olduğu ve önümüzdeki yıllarda yeni girişlerin mümkün olduğu ve ayrıca pazardaki küçük oyuncuların büyümesinin muhtemel olduğu ifade edilmiştir.

- (72) Sonuç olarak, bildirim konusu işlem sonucunda 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi kapsamında başta hâkim durum yaratılması ya da mevcut bir hâkim durumun güçlendirilmesi olmak üzere ülkenin bütünü yahut bir kısmında herhangi bir mal veya hizmet piyasasındaki etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılmasının söz konusu olmayacağı kanaatine varılmıştır.

H. SONUÇ

- (73) Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre, bildirim konusu işlemin 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi ve bu maddeye dayanılarak çıkarılan 2010/4 sayılı Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ kapsamında izne tabi olduğuna; işlem sonucunda etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılmasının söz konusu olmaması nedeniyle işleme izin verilmesine, gerekçeli kararın tebliğinden itibaren 60 gün içinde Ankara İdare Mahkemelerinde yargı yolu açık olmak üzere OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.