

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2020-4-035 (Devralma)
Karar Sayısı : 20-27/330-155
Karar Tarihi : 04.06.2020

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Birol KÜLE
Üyeler : Arslan NARİN (İkinci Başkan), Şükran KODALAK,
Ahmet ALGAN, Hasan Hüseyin ÜNLÜ, Ayşe ERGEZEN

B. RAPORTÖRLER: Mehmet Yavuz GÜNER, Abdulsamed TÜRLÜ

C. BİLDİRİMDE

BULUNAN : - Alstom S.A.
Temsilcileri: Av. Gönenç GÜRKAYNAK,
Av. O. Onur ÖZGÜMÜŞ
Yıldız Mah. Çitlenbik Sok. No:12 Beşiktaş/İstanbul

(1) **D. DOSYA KONUSU:** Bombardier Inc.'in küresel demiryolu çözümleri bölümünü oluşturan Bombardier Transportation'un tek kontrolünün Alstom S.A. tarafından devralınması.

(2) **E. DOSYA EVRELERİ:** Rekabet Kurumu kayıtlarına 30.04.2020 tarih, 4093 sayı ile giren ve 29.05.2020 tarih ve 4959 sayılı yazı ile tamamlanan bildirim üzerine düzenlenen 29.05.2020 tarih ve 2020-4-035/Öİ sayılı Devralma Ön İnceleme Raporu görüşülerek karara bağlanmıştır.

(3) **F. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda, bildirim konu işleme izin verilmesinde sakınca bulunmadığı ifade edilmiştir.

G. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

(4) Başvuruda; Bombardier Inc.'in (BOMBARDIER) küresel demiryolu çözümleri bölümünü oluşturan Bombardier Transportation'un (BT) tek kontrolünün ALSTOM S.A. (ALSTOM) tarafından devralınması işlemine izin verilmesi talep edilmektedir.

(5) Başvuru konusu işlemin temelini taraflar arasında imzalanan Mutabakat Zaptı ile Satım ve Alım Sözleşmesi oluşturmaktadır. Hâlihazırda devre konu BT hisselerinin %63,7'si BOMBARDIER'e, geriye kalan %36,3'ü ise Caisse de depot et placement du Quebec'e (CDPQ) ait olup, BT bu iki teşebbüs tarafından ortak kontrol edilmektedir.

(6) Bildirim konusu işlem neticesinde BT hisselerinin tamamı ve tek kontrolü ALSTOM'a geçecektir¹. Dolayısıyla bildirim konusu işlem, 2010/4 sayılı Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ'in 5. maddesi çerçevesinde bir devralma işlemidir. Öte yandan ilgili tarafların cirolarının söz konusu Tebliğ'in 7. maddesinin birinci fıkrasının (a) ve (b) bentlerinde öngörülen eşikleri aşması nedeniyle, işlemin izne tabi olduğu görülmektedir.

¹ Dosyadaki bilgilere göre, ALSTOM bildirim konu devralma için, BOMBARDIER ve CDPQ'ya satın alma bedelini nakit olarak ödeyecektir. İşlem anlaşmaları kapsamında BOMBARDIER ve CDPQ aldıkları bu satın alma bedelini yeniden ALSTOM'a geri yatıracaktırlar. Bu geri yatırma işlemi sonucunda ALSTOM hisselerinin %18'i CDPQ'nun, %3'ü ise BOMBARDIER'in olacaktır. Ancak bu işlem neticesinde ALSTOM'un tek kontrolünde bir değişiklik meydana gelmeyecektir.

- (7) Bildirim Formunda yer alan bilgilere göre devralan ALSTOM, yüksek hızlı trenlerden metrolara, tramvaylara ve elektronik otobüslere kadar geniş yelpazede ulaşım çözümleri, bakım ve modernizasyon hizmetleri ile birlikte yolculara adanmış hizmetler ve altyapı, dijital hareketlilik ve sinyalizasyon çözümleri sunarak küresel çapta demiryolu ulaşım endüstrisinde faaliyet göstermektedir. ALSTOM, Türkiye’de ise ana hat demiryolları sinyalizasyonu sağlayıcısı olarak faaliyet göstermektedir. Bununla beraber, ALSTOM’un Türkiye’de kurulu, Alstom Ulaşım A.Ş. unvanlı bir iştiraki bulunmaktadır.
- (8) Devre konu teşebbüs olan BT ise, dünya genelinde üretim, mühendislik ve hizmet merkezlerine sahip olmakla beraber trenlerden alt sistemlere ve sinyalizasyondan anahtar teslim ulaşım sistemleri, e-hareketlilik teknolojisi ve veri bazlı bakım hizmetlerine kadar geniş çapta demiryolu çözümleri sunmaktadır. BT, Türkiye’de ise tramvaylar ve hafif raylı taşıtlar, ana hat demiryolları sinyalizasyonu ve toplu taşıma demiryollarının sinyalizasyonu sağlayıcısı olarak faaliyet göstermektedir. Ayrıca Türkiye’de, Bombardier Transportation Ulaşım Dış Ticaret Ltd. Şti. unvanlı bir iştiraki bulunmaktadır.
- (9) Bu noktada işlem tarafı teşebbüsler ve ortak girişimin faaliyetleri arasında kesişme olup olmadığına ilişkin bir değerlendirme yapılması gerekmektedir. Türkiye’de ALSTOM ve BT’nin faaliyetleri son 10 yılda alınan siparişler baz alınarak değerlendirildiğinde, ana hat demiryolları sinyalizasyonu alanında yatay olarak örtüştüğü anlaşılmaktadır. İşlem sonucunda tarafların herhangi bir pazarda dikey açıdan bir örtüşmeye neden olmayacağı öngörülmektedir.
- (10) Sinyalizasyon projeleri, ana hat demiryolları (ana hat segmenti) ve toplu taşıma demiryolları (toplu taşıma segmenti) ile ilgili olabilmektedir. Toplu taşıma segmenti ise "metro alt segmenti" ve "hafif demiryolu alt segmenti" şeklinde alt segmentlere ayrılabilir. Demiryolu sinyalizasyon sistemleri demiryolu trafiğini kontrol etmek ve tren kazalarını önleyerek trenler ve demiryolu ağının güvenli bir şekilde işlemlerini garanti altına almak için tasarlanmıştır. Bunlar ayrıca demiryolu trafiğini yönetebilmekte ve demiryolu ağının verimliliğini artırabilmektedir. Sinyalizasyon, demiryolu ağlarının güvenlik kontrolünü sağlayan sistemlerin temin edilmesidir. En temel seviyede, bu sistemler iki trenin rayların aynı bölümünde karşılaşmalarını engelleyerek tren kazalarına karşı koruma sağlamaktadır. İlaveten, bu sistemler ağ tıkanması, güvenlik ve kapasite kısıtları gibi tren ağlarının işletilmesinde meydana gelebilecek diğer zorluklara da yanıt verebilmektedir. Bunlar ayrıca trenlerin otomatik olarak kontrol edilmesini destekleyebilmektedir. Sinyalizasyon satışlarının çoğunluğu projelere ilişkindir. Rekabet Kurulunun (Kurul) 19.03.2013 tarih ve 13-15/228-112 sayılı kararında, demiryolu sinyalizasyonu işinin bir ihale pazarı olduğu ve pazar paylarının makul bir şekilde yalnızca gelen sipariş verileri üzerinden hesaplanabildiği belirtilmiştir. Yine aynı kararda pazardaki payların ihale kazanıp kazanmama durumuna göre yıllar içerisinde dalgalanma olabileceği ifade edilmektedir. Aşağıda son beş yıl ve son 10 yıl içerisinde alınan siparişlere göre hazırlanan ana hat demiryolları sinyalizasyonu ilişkin pazar paylarına ve ALSTOM ile BT’nin yıllık bazda pazar payı oranlarına ayrı ayrı yer verilmiştir:

Tablo-1: Ana Hat Demir Yolları Sinyalizasyonuna İlişkin Pazar Payları (%)

Teşebbüs	2010-2019 Yılları	2015-2019 Yılları
ALSTOM	(.....)	(.....)
BT	(.....)	(.....)
Siemens AG (SIEMENS)	(.....)	(.....)
Hitachi Rail Sts (HITACHI)	(.....)	(.....)
Construcciones y Auxiliar De Ferrocarriles (CAF)	(.....)	(.....)
Thales AG (THALES)	(.....)	(.....)
Elsitel Elektromekanik İnşaat Proje Tic. ve San. A.Ş (ELSİTEL)	(.....)	(.....)
Armco Elektrik Elektronik A.Ş (ARMCO)	(.....)	(.....)
Savronik Elektronik San. ve Tic. A.Ş	(.....)	(.....)
Kaynak: Bildirim Formu		

Tablo-2: ALSTOM ve BT'nin Ana Hat Demir Yolları Sinyalizasyonuna İlişkin Pazar Payları (%)

Teşebbüs	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
ALSTOM	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
BT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kaynak: Cevabi Yazı										

- (11) Tablo-1'de görülebileceği üzere hem ALSTOM'un hem de BT'nin son yıllarda ortalama pazar payları düşüş göstermektedir. Bu düşüşün sebebi ALSTOM'un son sekiz yıl, BT'nin ise son üç yıl içerisinde Türkiye'de ana hat demir yolları sinyalizasyonu ilişkin herhangi bir sipariş almamasından kaynaklandığı anlaşılmaktadır. Tablolarda yer alan verilerinden de anlaşılabilir üzere pazar payları o yıl kazanılan ihale olup olmadığına göre oldukça değişiklik gösterebilmektedir. Diğer yandan pazarda diğer teşebbüslere nazaran istikrarlı bir şekilde payını koruyan SIEMENS gibi güçlü bir oyuncunun varlığı, pazar payını artırabilmeyi başaran ELSİTEL ve ARMCO gibi rakiplerin yanı sıra küresel olarak faaliyet gösteren HITACHI ve CAF gibi rakipler pazarda rekabetçi bir baskı unsuru oluşturmaktadır. Nitekim Kurulun yukarıda da değinilen 19.03.2013 tarih ve 13-15/228-112 sayılı kararında, demiryolu sinyalizasyon sistemleri pazarında çok sayıda teşebbüsün faaliyet gösterdiği ve işlem sonucunda pazarda kayda değer bir yoğunlaşma artışının gerçekleşmeyeceği değerlendirilmesi yapılmıştır.
- (12) Pazarın yapısına ilişkin olan bir diğer husus da, ALSTOM ve BT'nin, son beş yıl içerisinde Türkiye'de ana hat demiryolları sinyalizasyonu pazarında aynı ihalelere katılmadığının ve teşebbüsler arasında herhangi bir rakiplik ilişkisinin bulunmadığının belirtilmesidir. Bu durum göz önüne alındığında tarafların yakın bir şekilde rekabet içerisinde olmadığı anlaşılmaktadır.
- (13) Bununla beraber pazardaki müşteriler, yüksek derecede bilgi birikimine sahip, tecrübeli ve güçlü alıcılar olmalarının yanı sıra ihalede teklif sunacak teşebbüs sayılarını artırabilme ya da azaltabilme olanağına sahiptirler. Bu durum alıcı gücünün varlığına işaret etmektedir. Bildirim Formunda yer verilen bilgilere göre, Türkiye Cumhuriyeti'nin ulusal demiryolu işletmecisi ve Türkiye'de ana hat demiryolu pazarının temel müşterisi konumunda bulunan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının son 10 yıl içerisinde 10'dan fazla sağlayıcı ile sözleşme imzalamış olması, müşterilerin ana hat demiryolu sinyalizasyonu sağlayıcılarını kolayca değiştirebilmesine ya da tercih imkânının varlığına örnek gösterilebilir.
- (14) Ana hat demir yolları sinyalizasyonu pazarında güçlü rakiplerin varlığı, pazarın bir ihale pazarı olması, tarafların son yıllarda birbirlerinin katıldıkları ihalelere girmemiş olması ve pazardaki alıcı gücünün mevcudiyeti dikkate alındığında, mevcut işlem sonucunda 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi kapsamında herhangi bir pazarda hâkim

durum yaratılmasının veya mevcut hâkim durumun güçlendirilmesinin ve böylece rekabetin önemli ölçüde azaltılmasının söz konusu olmayacağı kanaatine varılmıştır.

H. SONUÇ

- (15) 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 aynı Kanun maddesinde yasaklanan nitelikte hakim durum yaratılmasının veya mevcut hakim durumun güçlendirilmesinin ve böylece 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.