

Rekabet Kurumu Başkanlığından,
REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2004-4-65 (Soruşturma)
Karar Sayısı : **05-46/668-170**
Karar Tarihi : 13.7.2005
Dosya Konusu : **Ro-Ro gemi işletmecilerinin kartel oluşturmak suretiyle 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettikleri iddiaları.**

A- TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Mustafa PARLAK
Üyeler : Tuncay SONGÖR, Prof. Dr. Zühtü AYTAÇ,
Prof. Dr. Nurettin KALDIRIMCI, M. Sıraç ASLAN,
Süreyya ÇAKIN, Mehmet Akif ERSİN

B- SORUŞTURMA HEYETİ

Başkan : Rifki ÜNAL
Raportörler : Süleyman CENGİZ, Mehmet ÖZDEN

C- ŞİKAYET EDEN : Uluslararası Nakliyeciler Derneği
Nispetiye Cd. Seher Yıldızı Sk. No:10
80630 Etiler/İstanbul

D- HAKKINDA SORUŞTURMA YAPILANLAR

- UN Ro-Ro Grubu

- UN Ro-Ro İşletmeleri A.Ş.
- UN Denizcilik A.Ş.
- N Deniz Taşımacılığı A.Ş.
- UN Deniz İşletmeciliği A.Ş.
- UN Gemicilik Sanayi ve Ticaret A.Ş.
Salacak İskele Arkası Sk. Kız Kulesi Villaları A-1 No:15 Üsküdar/İstanbul

- Ulusoy Ro-Ro Grubu

- Ulusoy Ro-Ro İşletmeleri A.Ş.
- Ulusoy Martı Ro-Ro İşletmeleri A.Ş.
- Ulusoy Gemi İşletmeleri A.Ş.
- Ulusoy Denizyolları İşletmeciliği A.Ş.
- Ulusoy Deniz taşımacılığı A.Ş.
- Ulusoy Lojistik Taşımacılık ve Konteyner Hizmetleri A.Ş.
Gazeteci Ümit Deniz Sk. No:16 3. Levent/İstanbul

E- İDDİALARIN ÖZETİ: Hakkında soruşturma yürütülen iki Ro-Ro grubunun, Türkiye-İtalya arasındaki Ro-Ro faaliyetleri ile ilgili olarak, navlun bedellerini

beraberce belirlemeye yönelik anlaşma yapmak suretiyle 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 4. maddesini ihlal ettiği iddiası.

F- DOSYA EVRELERİ: Kurum kayıtlarına 1.4.2004 tarih ve 1649 sayı ile intikal eden Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) adına Yönetim Kurulu II. Başkanı İzzet SALAH ile UND Yönetim Kurulu Başkanı Çetin NUHOĞLU imzalı şikayet dilekçesinin incelenmesi sonucu hazırlanan 30.4.2004 tarih, 2004-4-65/İİ-04-SY sayılı İlk İnceleme Raporu, Kurul'un 13.5.2004 tarih ve 04-34/383-M sayılı toplantısında görüşülmüş ve 4054 sayılı Kanun'un 40/1. maddesi uyarınca soruşturma açılmasına gerek olup olmadığının tespiti için önaraştırma yapılmasına karar verilmiştir.

50

4.8.2004 tarih ve 2004-4-65/ÖA-04-SY sayılı Önaraştırma Raporu, Rekabet Kurulu'nun 19.8.2004 tarihli toplantısında görüşülmüş ve Kurul'un 04-56/754-M sayılı Kararı ile, UN Ro-Ro Grubu ve Ulusoy Ro-Ro Grubunun Türkiye-İtalya arasındaki Ro-Ro faaliyetleri ile ilgili olarak, navlun bedellerini beraberce belirlemeye yönelik anlaşma yapmak suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal ettiği iddiası ile sınırlı olmak üzere, Kanun'un 41. maddesi uyarınca soruşturma açılmasına, diğer iddialar hakkında ise, "Şikayet dilekçesinde yer verilen iddiaların daha önce Kurul tarafından değerlendirilerek karara bağlanmış iddialar ile aynı olduğu anlaşıldığından, bu iddialara yönelik olarak yeniden 4054 sayılı Kanun'un ihlal edilip edilmediğinin değerlendirilmesine girerek bir karar istihsaline yer olmadığı" gerekçesiyle işlem yapılmamasına karar verilmiştir.

60

4054 sayılı Kanun'un 43/2. maddesi uyarınca ilgili teşebbüslere haklarında soruşturma açıldığına dair bildirimler yapılmış ve söz konusu bildirimlere cevaben Kurum kayıtlarına 30.9.2004 tarih ve 5424 ve 5425 sayılar ile tarafların ilk yazılı savunmaları intikal etmiştir.

Yürütülen soruşturmanın sonunda hazırlanan 18.2.2005 tarih ve S.R./05-1 sayılı Soruşturma Raporu, aynı Kanun'un 45. maddesi uyarınca tüm kurul üyeleri ile ilgili taraflara tebliğ edilmiştir. Gönderilen bildirimlere cevaben; UN Ro-Ro Grubu ve Ulusoy Ro-Ro Grubunun, ikinci yazılı savunmaları süresi içerisinde Kurum kayıtlarına 23.3.2005 tarih ve 1802 sayı ile girmiştir.

70

Haklarında soruşturma yürütülen teşebbüslerden UN Ro-Ro Grubu ve Ulusoy Ro-Ro Grubu'nun süresi içinde savunma yazılarını göndermelerini takiben Kanun'un aynı maddesinin ikinci fıkrası uyarınca ek yazılı görüş düzenlenmiştir.

Anılan teşebbüslerin ek görüşe karşı savunma yazıları süresi içinde Kurum kayıtlarına intikal etmiştir. İlgili teşebbüslerin cevap sürelerinin son günü olan 8.5.2005 tarihi itibarıyla yürütülmekte olan soruşturma tamamlanmıştır. Hakkında soruşturma yürütülen teşebbüslerin talebi ve 4054 sayılı Kanun'un 46. maddesi uyarınca, 30.6.2005 tarihinde sözlü savunma toplantısı yapılmış, 14.7.2005 tarihinde Kurul kararı taraflara tefhim edilmiştir.

80

G- RAPORTÖR GÖRÜŞÜ

Soruşturma Heyeti'nde yer alan Raportörler tarafından;

90

- Ulusoy Grubu ve UN Grubu arasında 12.10.2000 tarihinde yapılan Protokol'ün, 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi çerçevesinde rekabeti kısıtlayıcı teşebbüsler arası anlaşma niteliğinde olduğu; bu sebeple Ulusoy Grubu'nun ve UN Ro Ro Grubu'nun, aynı Kanun'un 16. maddesinin ikinci fıkrası uyarınca 13.215 YTL'den az olmamak üzere bir önceki yıl sonunda oluşan yıllık gayrisafi gelirlerinin %10'una kadar para cezası ile cezalandırılması gerektiği,

100

- Ulusoy Grubunun başlıca ortaklarından olan ve Grup şirketlerinin yönetim kurullarında yer alan Saffet ULUSOY'un UN Grubu Yönetim Kurulu Başkanı ve Erol SOYLU'nun Yönetim Kurulu üyesi olarak görev yapmasının, anılan iki teşebbüs arasında koordinasyona yol açması sebebiyle rekabeti kısıtlayıcı etkisinden dolayı, bu kişilerin UN Ro-Ro Grubunda yönetim kurulu başkanı, üyesi ya da teşebbüsün kararlarında etki sahibi olacakları herhangi başka bir pozisyonda bulunmalarının Kurul tarafından yasaklanması gerektiği,

görüşlerine yer verilmiştir.

H- İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

110

H.1. İlgili Pazar

H.1.1. İlgili Ürün Pazarı: Ro-Ro taşımaları kapsamında; lokomotifler, vagonlar, kendi tekerleğiyle hareket edebilen veya çekilebilen bütün araçlar, makineler ve nakil vasıtaları yer almaktadır. İnceleme konusu bakımından öne çıkan Ro-Ro taşıma türü ise ihraç ve ithal malları uluslararası TIR anlaşmaları çerçevesinde taşıyan TIR kamyonlarının deniz yolu ile yabancı ülkelere taşınmasıdır. Örneğin, karayolundan Romanya, Bulgaristan, Macaristan gibi birkaç ülkeyi geçerek orta ve batı Avrupa'ya ulaşmak yerine, deniz yolu ile İtalya-Trieste limanına ulaşıp daha sonra karayolundan devam ederek Türk ihracat mallarını ihracat yapılan ülkelere ulaştırmak, uluslararası nakliye ile iştiğal eden teşebbüslerin tercih ettiği bir yöntemdir.

120

Ro-Ro "tekerlekli ve mobil yük" gemileri kendi tekerleği ile hareket edebilen araçların taşınmasına müsait olacak şekilde, bu amaca özgü olarak inşa edilmektedir. Dolayısıyla Ro-Ro tekerlekli yük taşımacılığı, deniz yolu ile yapılan; kuru yük, dökme yük, konteyner, tanker gibi taşımalardan ayrılmaktadır. Solas Konvansiyonu'na göre Ro-Ro yük gemilerinde personel dışında en fazla 12 kişi taşınabilmektedir. Bu bakımdan Ro-Ro yük taşıması otomobil ve yolcu taşıyan feribotlardan da farklılık arz eder. Bu açıklamalar ışığında ilgili ürün pazarı, "tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı pazarı" olarak tespit edilmiştir.

H.1.2. İlgili Coğrafi Pazar: İstanbul ve İzmir çıkışlı, Trieste (İtalya) varışlı hatlar birbirine ikame oluşturduğundan, ilgili coğrafi pazar İstanbul-Trieste (Haydarpaşa ve

130 Ambarlı birbirine ikame) ve Çeşme-Trieste'den ibaret olan (Türkiye-İtalya) Akdeniz Ro-Ro hatları olarak belirlenmiştir.

H.2. Yapılan Tespitler ve Deliller

H.2.1. Şikayetçi İle Yapılan Görüşme

140 Görevli raportörlerin UND yetkilileri ile dernek adresinde yaptıkları görüşmede, söz konusu şahıslarca, 1995 yılında 2000 ABD Doları olan İstanbul-Trieste hattı bilet fiyatının 1998 yılında bir rakibin piyasaya girmesi ve rekabetin oluşması sonucu 1750 ABD Doları'na düştüğü belirtilmiştir. Yetkililer, ayrıca, karayolunu kullanan nakliyecilerin yabancı ülkelerde her bir sınır kapısında ödedikleri, ülkeler arasındaki anlaşmalarla belirlenen geçiş ücretlerinin 2001 yılına kadar yüksek olduğunu ve gerek bu ücretlerin yüksekliği, gerekse sınır kapılarındaki bürokrasinin yasal ve yasal olmayan çokluğu karşısında Ro-Ro'ya talebin bu dönemde giderek arttığı ifade etmişlerdir.

H.2.2. UN Ro-Ro'da Yapılan İnceleme

150 Raportörlerce, 6.7.2004 tarihinde şikayete konu teşebbüslerden UN Grubu'nda yapılan incelemede, UN Denizcilik A.Ş. yetkilisi ile görüşülmüştür. Anılan şahıs, UN Ro-Ro Grubu'nun toplam 8 gemisi ile Ambarlı-Trieste ve Haydarpaşa-Trieste düzenli hattında çalıştığını, Türkiye'deki Ro-Ro taşımacılığının 125 nakliyecisi tarafından 90'lı yıllarda Yugoslavya'daki iç savaşın ihracat ve Türkiye'den Avrupa'ya taşımacılık yapan nakliyecileri olumsuz etkilemesi üzerine Ulusoy'un öncülüğünde ve devlet desteğiyle 2 gemi satın alınarak İstanbul'dan başlatıldığını, daha sonra Ege Bölgesi'ndeki nakliyecilerin baskısıyla 2 geminin Çeşme'ye kaydırılarak Çeşme-Trieste hattının kurulduğunu, Rusya krizinin olumsuz etkileri dolayısıyla Karadeniz hattındaki gemilerin de fazla kapasitelerinin Çeşme'ye kaydırıldığını, UN Ro-Ro Grubu'nun zamanla yatırım hamlesine başladığını ve 2'şer gemilik filolar şeklinde 160 eski gemilerin satılıp yeni gemilerin satın alındığını, etüd ve proje masrafları nedeniyle ilk gemilerin pahalıya alındığını, ancak aynı gemi tipinden memnun kalınıp etüd ve proje masraflarından tasarruf sağlanmasıyla yeni gemilerin daha ekonomik fiyatlarla alınabildiğini, Ro-Ro taşımacılığında ilk başta hattın oturtulmasının zor olduğunu, ancak şu anda %80-90 doluluk oranları ile başarılı bir şekilde düzenli olarak Ro-Ro taşımacılığı yaptıklarını, Trieste'nin açık liman olması, işlem hacminin yüksekliği, Türkiye'den Avrupa'ya yapılan taşımacılıkta en yakın liman olması gibi sebeplerle avantajları olduğunu, ihracat limanı olan Çeşme'den kalkan gemilerin İzmir, Ege Bölgesi, İç Anadolu ve Akdeniz Bölgesi'ne hitap ettiğini, ithalat limanı İstanbul Limanı'nın daha uzak mesafe olan İstanbul-Trieste hattı nedeniyle büyük 170 gemilerle hizmet verdiğini, ileriye yönelik olarak 10-15 yıllık projelere göre, Haydarpaşa Limanı yalnızca turistik gemilere hizmet vereceğinden UN'nin Tuzla'da Ro-Ro gemilerinin yanaşabileceği bir liman yatırımı yapmakta olduğunu belirtmiştir.

Yetkilinin söz konusu görüşmeye ilişkin tutanakta;

05-46/668-170

180 - UN Grubu'nun Ro-Ro faaliyetleri hakkındaki soruya, "Grubun 8 adet gemisi var. Haydarpaşa-Trieste ve Ambarlı-Trieste arasında taşımacılık yapıyorlar. Gemiye göre değişmekle birlikte bir seferde tam kapasite ile çalıştığı takdirde bir gemi ile 125-225 tır taşıyor. UN Grubu ilk şirketlerinin kurulduğu 1993 yılından beri söz konusu deniz taşımacılığı faaliyetlerini yürütmektedir. Müşterilerimiz yurt içinden çeşitli bölgelerden kara nakliyecileri ile ülkemizden geçen yabancı kara nakliyecileridir." şeklinde cevap verdiği,

- Navlun fiyatlarının belirlenmesi hakkında, "Girdilerdeki ve liman hizmet ücretlerindeki değişiklikler dikkate alınarak yönetim kurulunca belirlenmektedir." ifadesini kullandığı,

190 - UN Grubu'nun bilet fiyatlarında Ulusoy Grubu ile eşzamanlı yaptığı zamlara ilişkin olarak, "Girdi fiyatlarındaki artışlar sektördeki tüm şirketleri etkiler. Dolayısıyla eğer zam yapılacak ise sektördeki şirketler bir araya gelerek hangi tarihte ve miktarda zam yapacaklarına veya indirim uygulayacaklarına müşterilerden gelen istekleri de göz önünde bulundurarak birlikte karar verebilirler. Ayrıca her iki şirketin de yakıt giderleri, personel giderleri ve liman masrafları hemen hemen aynı olduğundan zam yapılması gerektiğinde her iki firmanın da aynı tarihte ve aynı tutarda zam yapması normaldir." dediği,

200 - UN Grubu'nun fiili veya potansiyel rakipleri ve pazar payı hakkında sorulan soruyu, "Rakibimiz kara yoludur. Karadan giden nakliyecileri de deniz yoluna döndürebilmek ana hedeflerimiz arasındadır. Pazar payımız tahmini olarak % 55 tir." şeklinde cevaplandırdığı,

- Ulusoy Grubu ile UN Grubu'nun hitap ettiği müşteriler bakımından farklılık olup olmadığına ilişkin soruya ilişkin olarak, "Hayır yok, aynı sektöre hitap ediyoruz. Nakliyecilerimizin her iki hatta da geçerli olduğunu bildiği için her iki firmayı da kullanabilir." dediği,

anlaşılmıştır.

H.2.3. UN RO-RO'dan Elde Edilen Belgeler:

210 UN Ro-Ro yetkililerinden alınan yıllara göre gidiş-dönüş navlun fiyatları ABD Doları bazında şöyledir:

| Tarih | Haydarpaşa | | | Kumport | | | Kumport Hızlı | | |
|------------|------------|----------|--------|----------|----------|--------|---------------|----------|--------|
| | C/U (\$) | S/T (\$) | L (\$) | C/U (\$) | S/T (\$) | L (\$) | C/U (\$) | S/T (\$) | L (\$) |
| 20.3.1994 | 1900 | 1900 | 2100 | | | | | | |
| 1.1.1995 | 1900 | 1600 | 2100 | | | | | | |
| 19.12.1995 | 2100 | 1750 | 2300 | | | | | | |

05-46/668-170

| | | | | | | | | | |
|------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 21.7.1997 | 2000 | 1650 | 2150 | | | | | | |
| 9.6.1998 | 1750 | 1500 | 1900 | | | | | | |
| 29.7.1998 | 1750 | 1350 | 1900 | | | | | | |
| 26.6.1999 | 1750 | 1350 | 1900 | 1600 | 1350 | 1750 | | | |
| 23.10.1999 | 1750 | 1350 | 1900 | 1500 | 1350 | 1650 | | | |
| 1.4.2000 | 1825 | 1400 | 1975 | 1550 | 1375 | 1700 | | | |
| 18.4.2000 | 1825 | 1400 | 1975 | 1550 | 1375 | 1700 | 1550 | 1375 | 1700 |
| 11.7.2000 | 1825 | 1400 | 1975 | 1750 | 1350 | 1900 | 1750 | 1350 | 1900 |
| 9.10.2000 | 1800 | 1375 | 1950 | 1650 | 1300 | 1800 | 1750 | 1350 | 1900 |
| 1.3.2003 | 1900 | 1450 | 2050 | | | | 1850 | 1425 | 2000 |
| 1.2.2004 | 2000 | 1525 | 2150 | | | | 1950 | 1500 | 2100 |

(C/U: Komple ünite, S/T: Yarı römork, L: Kamyon römork)

UN'de yapılan yerinde incelemede, Cüneyt SOLAKOĞLU'nun Ro-Ro pazarına ilişkin genel bir değerlendirme olarak hazırladığı İngilizce çalışmanın, "Market Share and Market Control" (Pazar Payı ve Pazar Kontrolü) başlıklı sayfasında aşağıdaki alt başlıklar görülmektedir.

- Important Developments in 2001 (2001 yılındaki önemli gelişmeler)

- Seperation of DB Cargo Line (Deniz Nakliyatı Kargo'nun Ayrılması)

220 - Deal with Ege Ro-Ro (Our ex-competitor) (Eski rakibimiz Ege Ro-Ro ile anlaşma)

- Çeşme Line (our control capabilities on this line) Çeşme Hattı (bu hattı kontrol edebilme kabiliyetlerimiz)

UN Ro-Ro'dan alınan "Havuz Sonuç ve Tahmini" başlıklı belgede yer alan 2001 yılı ilk 6 ayına ait tabloda, Çeşme'den Trieste'ye yapılan Ro-Ro sefer sayıları, taşınan araç miktarları, navlunlar gibi bilgiler yer almaktadır. Söz konusu veriler Ulusoy Ro-Ro'dan alınan taşıma analizi tablosunun 2001 yılı 6 aylık verileri ile önemli ölçüde çakışmakta olup belgenin başlığı da iki teşebbüs arasında koordinasyon ve işbirliği olduğunu kanıtlamaktadır.

230 H.2.4. Ulusoy Ro-Ro'da Yapılan İnceleme

5.7.2004 tarihinde şikayete konu teşebbüslerden Ulusoy Grubu'nda yapılan incelemede, şirket Genel Müdürü ile görüşülmüş, yapılan görüşmede şirketleri ve aynı gruba bağlı olan diğer şirketlerin Ro-Ro taşımacılığı alanındaki faaliyetleri ve kapasiteleri hakkında "4 ü Çeşme-Trieste, 1 i uluslararası piyasada çalışan 5 adet Ro-Ro gemisine sahibiz. 1996 Haziranı'ndan beri faaliyet gösteriyoruz. 2 si 145-150

05-46/668-170

araç alıp 16-16,5 mil hız yapar. Diğer 2 si 85 araç kapasiteli olup 16,5-17 mil hız yapar.1i 105 araç alıp 16,5-17 mil yapar” demiştir.

İlgili tutanağa göre, Genel Müdür;

- 240 - Diğer hatlarda faaliyet göstermemelerinin nedenlerine ilişkin soruyu, “Kapasite meselesi bu. İhracat kapasitesine yönelik gemi sunumu fazlasıyla var. Bizim de o hatlara girmemiz atıl kapasiteye neden olacaktır. Karlılık olsa diğer hatlara da gireriz. Yeni bir gemi yatırımının dönüşü 15 yıl olarak görülüyor.”,

Fiili veya potansiyel rakipleri hakkındaki soruyu, “ Herkes. Müşteri kendisine en yakın liman hangisi ise, o limana gider. Ro-Ro’nun rakibi karayoludur ve konteynerdir. Çünkü maliyetleri daha azdır. Deniz trafiğinin İstanbul ve İzmir arasındaki dağılımı aşağı yukarı 4:1 şeklindedir. Bu nedenle pazarlar İstanbul ve Ege olarak ayrı düşünülmelidir.”

şeklinde cevaplamıştır.

- 250 Söz konusu şahıs, son bir yıl içinde UN Grubu ile aynı tarihlere rastlayan zamlar hakkında ise, “Sanıyorum gerekçelerimiz aynı olduğu için aynı tarihlere rastlamıştır. Yakıt fiyatlarının yükselmesi, döviz kurlarındaki değişimler gibi sebeplerle zam yaptık. Ayrıca fiyatlarımızda indirim yaptığımız dönemler de olmuştur. Örneğin 25/1 bonus uygulaması başlattık. Zaten aynı zamanda birbirimizin rakibi olmamızdan dolayı aynı tarihlerde zam yapmamız da normaldir” demiştir.

H.2.5. Ulusoy Ro-Ro’dan Elde Edilen Belgeler

Ulusoy Grubu yetkililerinden alınan Çeşme-Trieste hattındaki yıllar itibarıyla navlun fiyatları ABD Doları bazında aşağıdaki tabloda gösterilmektedir.

| Tarih | C/U | | | S/T | | | L | | |
|-----------|------|------|------|------|------|-----|------|------|------|
| | GD | G | D | GD | G | D | GD | G | D |
| 3.9.2000 | 1700 | 1100 | 1000 | 1375 | 1000 | 900 | 1850 | 1350 | 1250 |
| 1.10.2001 | 1650 | 1075 | 975 | 1300 | 975 | 875 | 1800 | 1325 | 1225 |
| 1.3.2003 | 1750 | 1125 | 1025 | 1375 | 1012 | 912 | 1900 | 1375 | 1275 |
| 1.2.2004 | 1850 | 1250 | 1150 | 1450 | 1000 | 900 | 2000 | 1300 | 1275 |

- 260 Ulusoy’dan elde edilen ve tarafları UND Ro-Ro İşletmeleri A.Ş. ve UND Denizcilik ile Ulusoy Denizyolları A.Ş. olan 12.10.2000 tarihli Protokol’de;

“Bir tarafta; UND Ro-Ro İşletmeleri A.Ş. ve UND Denizcilik A.Ş. (bundan böyle UND Ro-Ro olarak anılacaktır), diğer tarafta Ulusoy Denizyolları A.Ş.(bundan böyle

05-46/668-170

ULUSOY) olarak anılacaktır), çalıştırmakta oldukları, İstanbul-Trieste ve Çeşme-Trieste hatlarında aşağıdaki şekil ve şartlarla bir işbirliğinde mutabık kalmışlardır.

- **UÇAK:** İstanbul-Ljubliana arasında şoförlerin taşınması konusunda, Çeşme'deki gemi sefer günleri ve kapasiteleri, Adria ile UND arasındaki uçak kira sözleşmesi, UND'nin İstanbul'daki Ro-Ro hattının koltuk ihtiyacı v.b göz önüne alınarak aşağıdaki hususlarda mutabık kalınmıştır:
- 270 • **ULUSOY'un Çeşme'den Trieste'ye yapacağı seferlerin Çeşme kalkışları; Çarşamba-Cuma ve Pazar günleri, Trieste'den kalkışları ise, Pazar, pazartesi ve Çarşamba günleri olacaktır. ...**
- yukarıdaki programa riayet edilmesi kaydı ile UND, ULUSOY'dan beher gemisinin Çeşme'den kalkışı için uçak katkısı olarak 3.250\$ götürü ücret tahsil edecektir....
- **ÖKOMBİ KATKISI:** UND Ro-Ro nun, Avusturya belgesi temini amacıyla yürütmekte olduğu Villach-Wels ÖKOMBİ Tren operasyonunun aylık direkt maliyeti, tarafların fiilen taşıdıkları (Türkiye çıkışı esastır) araç sayısı oranında paylaşılacaktır. Maliyet, ÖKOMBİ'nin o ay UND Ro-Ro'ya kestiği fatura tutarından araç başına Trieste'de yine UND Ro-Ro tarafından tahsil edilmekte olan 120 DM.'
280 in düşülmesi ile bulunacaktır. ...
- **İTALYAN BELGE MALİYETİ PAYLAŞIMI:** İlave İtalyan Belgesi temini için, KUKU toplantı protokolü gereğince İtalyan plakalı römorklara gidiş dönüş bilet fiyatı olarak 800\$ uygulanacak ve ayrıca İtalyan plakalı çekicilere çektirilecek 2 Türk römorkuna 1 bedelsiz bilet verilecektir. Bu uygulama sonucunda ortaya çıkacak gelir kaybı, UND Ro-Ro, EGE Ro-Ro ve ULUSOY tarafından taşıdıkları araç sayısı bazında paylaşılacaktır. Bu paylaşımı UND Ro-Ro yapacak ve taraflara tebliğ edecektir....
- **DÖNÜŞ BİLETLERİNİN TANINMASI:** Trieste'den dönüş biletleri taraflar arasında muteberdir. Ancak 3 er aylı dönemlerde, taraflar ellerindeki diğer tarafa ait dönüş biletlerini takas edecekler ve takas sonucunda arta kalan dönüş biletleri ise, bilet sahibi firma tarafından beher dönüş 350 U.S. Dolar bedelle satın alınacaktır. Ödeme U.S.\$ olarak yapılacaktır.
- 290 • ...
- **taraflar halen uygulamakta oldukları tarife ve ödeme koşullarını diğer tarafın mutabakatı olmaksızın değiştirmeyeceklerdir. Böyle bir durum işbu protokolün başka bir ihtara hacet kalmaksızın sona ermesi anlamındadır.**
- ...
- ...

- *ULUSOY, Trieste'deki acente tayini konusunda UND Ro-Ro'yu takip etmek zorundadır. Ancak Acente ile mali ve hukuki ilişkilerde bağımsız olacaktır.*

İşbu protokol hükümleri 1 Eylül 2000 den itibaren 1 yıl süre ile geçerli olup, bitim tarihinden 45 gün evvel, taraflardan birince feshi yazılı olarak ihbar edilmediği takdirde kendiliğinden 1 er yıllık sürelerce uzamış sayılacaktır.” denilmektedir.

Söz konusu protokol ticari ve teknik pek çok işbirliğine yönelik olup söz konusu işbirliklerinin halen devam ettiği görüldüğünden protokolün de devam ettiği anlaşılmaktadır.

H.2.6. Ro-Ro Hizmetinden Yararlananların Görüşleri

Anadolu'nun, Ege ve Marmara dışındaki bölgelerinden yük alıp Avrupa'ya gidecek olan kamyonlar açısından İzmir ile İstanbul Ro-Ro limanlarının mesafe bakımından birbirine ikame olabilecekleri, Ro-Ro hizmetinden yararlanan teşebbüsler tarafından dile getirilmektedir. Roder'den Haberler Dergisi'nin 2002/2 sayısında, Çeşme-Trieste hattı ile ilgili olarak aşağıdaki görüşler yer almaktadır:

“...Çeşme-Trieste arasındaki düzenli seferler, ilk olarak RO-RO işletmelerinin 7. gemisi UND Marmara'nın devreye girmesiyle başlamıştı. Bu hattaki ilk seferi 19 Ocak 1997 tarihinde Kaptan Burhanettin IŞİM gemisi gerçekleştirmişti. Haftada bir geminin sefer yaptığı Çeşme-Trieste hattındaki gemi sayısı 2 Eylül 1999 tarihinde üçe çıkarıldı. ...Egeli taşımacılar ise haftada üç geminin yetersiz olmasından yakınıyor ve gemi sayısının artırılmasını istiyor... İzmirli taşımacılar her gün gemi olması durumunda doluluk oranının yükseleceğini savunuyor.” Anılan Dergide, bu görüşü savunanlardan biri olan Yaka Nakliyat Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Ali KASALI'nın şu sözlerine de yer verilmiştir: *“Mersin'den ve Kayseri'den hareket eden bir araç, İstanbul'da her gün bir gemi olduğunu biliyor. Oysa İzmir'de haftada 3 gün gemi kalkıyor. Dolayısıyla İzmir'de sunulan kapasite düşük. İstanbul'daki gemiler 180-200 araç kapasiteli. İzmir'dekiler 65 ile 90 araç kapasiteli. Dolayısıyla İzmir'de nakliyeciyi garanti altına alacak bir sıklık yok. Bu rekabette şartlar eşit değil. Teorik olarak İzmir'den her gün gemi olduğunu, gelenin mutlaka gemiye bineceğini varsayarsak İzmir'in şansının artacağını düşünüyorum. Bunun göstergelerinden biri de şu: Bir gemi varken doluluk oranı çok düşüktü. İki gemiye çıktı, iki geminin toplamındaki doluluk oranı yükseldi, üç gemiye çıkınca daha da yükseldi.”*

Dergide, ayrıca, Karmer Nakliyat yetkilisinin, hattaki doluluk oranının artması için Haydarpaşa-Trieste hattına göre fiyatın biraz daha cazip hale getirilmesi gerektiği görüşü belirtilmiştir. Öte yandan, İzmirli taşımacıların her gün gemi olması durumunda sadece İzmirli taşımacılara değil doğudaki ve güneydeki taşımacılara da hitap edeceği, Çeşme hattında her gün gemi olmadığı için güney ve doğudaki taşımaların zorunlu olarak Haydarpaşa hattını tercih ettikleri, ayrıca benzer gemilerle İstanbul'dan yapılan taşımayla İzmir'den yapılan taşımanın yolculuğu bir gün farketmediği, yönündeki ifadeleri yer almaktadır.

05-46/668-170

Ege İhracatçı Birlikleri Yönetim Kurulu Başkanı ve TİM Yürütme Kurulu Üyesi olan Mustafa TÜRKMEÑOĞLU Çeşme-Trieste hattının başlamasıyla sağlanan avantajları şöyle dile getirmektedir: “Ro-Ro bir ihtiyaçtır...Bu Ege hinterlandı açısından, ihracatçı ve nakliyeciler için ihtiyaç haline geldi. En basitinden amortisman, İstanbul'a gidiş mesafesinin kazanılması, karayolundaki trafik yoğunluğunun azalması gibi avantajları var. Ayrıca Ro-Ro'nun Bursa'dan ve Orta Anadolu'dan pay alır hale gelmesi söz konusu. Gün avantajı da var. İstanbul'a göre bir gün kazanılıyor.”

Bu görüşler, İstanbul ve İzmir çıkışlı, Trieste (İtalya) varışlı hatların birbirine ikame oluşturduğunu açıkça göstermektedir..

H.2.7. Taraflardan Talep Edilen Bilgiler

Taraflardan talep edilen bilgi ve belgelerden aşağıdaki tespitlere ulaşılmıştır.

- Soruşturma'nın sürdüğü dönemde Ulusoy Grubu 22.10.2004 tarihinde, UN Grubu da 23.10.2004 tarihinde bir fiyat artışına gitmişlerdir. Aşağıda her iki grup için fiyat artışından önceki ve sonraki gidiş-dönüş fiyatları karşılaştırmalı olarak yer almaktadır:

| | | <i>Ulusoy Grubu</i> | <i>UN Grubu</i> | <i>Fark</i> |
|-------------------------------|---------------|---------------------|-----------------|-------------|
| 22/23 Ekim 2004 öncesi | Kamyon Römork | 2.000 | 2.150 | 150 |
| | Komple | 1.850 | 2.000 | 150 |
| | Dorse | 1.450 | 1.525 | 75 |
| 22/23 Ekim 2004 itibarıyla | Kamyon Römork | 2.060 | 2.225 | 165 |
| | Komple | 1.910 | 2.075 | 165 |
| | Dorse | 1.500 | 1.585 | 85 |
| <i>Fark</i> | Kamyon Römork | 60 | 75 | |
| | Komple | 60 | 75 | |
| | Dorse | 50 | 60 | |

- Ulusoy Grubu'nun 1.12.2004 tarihinde taşıyıcılara yapılan bir bildirim ile 8.12.2004 tarihi itibarıyla fiyatların, son fiyat artış tarihindeki Dolar-Euro çapraz kur oranı üzerinden Euro olarak uygulanacağı bildirilmektedir. UN Grubu da, 1.12.2004 tarihi itibarıyla para birimi olarak Euro kullanılması uygulamasına geçmiştir.

- 2003 ve 2004 yıllarında gerçekleştirilen seferlerde Çeşme-Trieste hattında %80'in üzerinde, İstanbul Trieste hattında %80 civarında doluluk oranlarına ulaşıldığı görülmüştür.

H.2.8. Şikayetçi Tarafından Sağlanan Diğer Bilgiler

Şikayetçi UND vekili tarafından gönderilen ve soruşturma konusu sektör ve taraflara ilişkin yorumlar ve bilgiler içeren yazıda aşağıdaki ifadelere yer verilmiştir:

380 “Halen RODER Müdürü olan, eski UND Genel Müdürü Cumhur Atılgan tarafından 22.9.1998 tarihinde tüm UND üyelerine gönderilmiş olan yazıda..., İstanbul-Trieste yerine İzmir-Trieste hattının kullanılmasıyla “Türkiye-İtalya arasında zaman açısından gidiş-dönüş 2 günlük kısalma olacağı gibi, Haydarpaşa-Trieste hattında yaşanan yoğunluğun bir miktar hafiflemesi de söz konusu olacaktır... Bu bağlamda, Çeşme-Trieste arasında tesis edilen hatta faaliyet gösteren gemilere araçlarınızı mümkün olduğu mertebede yönlendirmeniz bizleri bu hattı geliştirmekte teşvik edecektir” ifadeleri yer almaktadır.

390 İstanbul-Trieste arasındaki 1152 deniz mili mesafe ortalama 54-60 saat sürerken, Çeşme-Trieste arasındaki 942 deniz mili mesafe, aynı nitelikte gemilerin kullanılması şartıyla 40 saate inmektedir. Bu durumda gidiş-dönüş yolculuğunda 1.5-2 günlük süre kazanılması mümkün hale gelmektedir. Diğer yandan, yüksek oranda ihracatın gerçekleştiği Bursa’dan İstanbul ya da İzmir’e ulaşmak, gerek mesafe gerekse yol kalitesi açısından büyük oranda benzerlik taşımaktadır.

400 Mevcut durumda hem UN Grubu hem de Ulusoy Grubu Ro-Ro şirketlerinin yönetim kurullarında Saffet Ulusoy’un görev yapıyor olmasının sağladığı koordinasyon sayesinde, daha yavaş ve teknolojisi oldukça eski gemilerin Çeşme-Trieste hattına kaydırılması sonucunda, 210 deniz mili daha kısa ve daha uygun seyir koşullarına sahip olan bu hat, İstanbul-Trieste hattı ile aynı sürede (60 saat) kat edilir hale getirilmektedir. Diğer bir ifadeyle, Saffet Ulusoy’un UND başkanı olduğu 1998 yılında ikame pazarlar olduğu UND tarafından açıkça ifade edilen iki hat, daha sonra UN Grubu ile Ulusoy Grubu arasındaki rekabetçi davranışların koordinasyonu sonucunda birbirine ikame hatlar olmaktan bilinçli olarak çıkarılarak iki hat arasındaki rekabet ortadan kaldırılmıştır.

410 İki hattın birbirine ikame olduğuna dair bir diğer belge, RODER’in web sitesinde 10.11.2003 tarihli “Trieste’deki yoğunluk” başlıklı haberdır... Haberde, “Gidişte İstanbul’dan gidiş-dönüş bilet alan komple araçların Çeşme’ye dönmesi durumunda; (İstanbul gemisi için) sıra beklemek yerine, Çeşme dönüşlü gemilerin kullanılması, Trieste’de oluşan yoğunluğun aşılmasında yardımcı olacaktır.” denilerek, Çeşme limanı alternatif gösterilmektedir.”

Özetle, İstanbul-Trieste hattına alternatif olduğu Saffet Ulusoy tarafından da kabul edilen İzmir-Trieste hattı, UN Grubu ve Ulusoy Grubu arasındaki koordinasyon sayesinde (UN Grubu’nun Çeşme’den çekilmesi, yavaş ve eski gemilerin Çeşme’ye kaydırılması v.s.) alternatif olmaktan çıkarılmıştır.”

H.2.9. Savunmaların Değerlendirilmesi

420 Rekabet Kurumu kayıtlarına 30.9.2004 ve 23.03.2005 tarihlerinde intikal eden birinci ve ikinci yazılı savunmalar ile 30.06.2005 tarihinde düzenlenen Sözlü Savunmada öne sürülen hususlar ve bunlara ilişkin değerlendirmeler aşağıda yer almaktadır:

1) "İlgili ürün pazarının "tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı pazarı" olarak tanımlanması yerinde değildir; İstanbul ve Çeşme'den İtalya'ya yapılmakta olan Ro-Ro taşımacılığı, Avrupa ve Dünya'daki uygulamalardan farklı olarak kıyıya paralel ro-ro'culuk özelliği taşımakta, dolayısıyla Türkiye – İtalya hattında Ro-Ro sadece alternatif bir ulaşım şekli oluşturmakta, karayolu taşımacılığı ile arasında bir rekabet ilişkisi bulunmakta, birbirine ikame hizmetler niteliği taşıyan karayolu taşımacılığı ile Ro-Ro aynı ilgili ürün pazarında bulunmaktadır. Bu noktadan hareketle, ilgili ürün pazarı, Türkiye çıkışlı varışlı TIR taşımacılık pazarı olarak kabul edilmelidir. Nitekim Ro-Ro taşımacılığı sektöründe uygulanan navlun fiyatlarında meydana gelecek artışın, nakliyecilerin Ro-Ro'ya olan talebini azaltacağı buna karşılık karayoluna olan talebi artıracığı Rekabet Kurulu'nun 27.06.2002 tarih ve 02-41/468-196 sayılı kararında da yer almaktadır."

TIR taşımacılığı ile Ro-Ro taşımacılığı arasında birbirlerini ikame edebilmelerinden kaynaklanan kısmi bir rekabetçi ilişki bulunmaktadır. Bununla birlikte, Ro-Ro taşımacılığı aynı zamanda TIR taşımacılığını tamamlayıcı bir özellik taşıdığından; başka bir deyişle, Ro-Ro taşıyıcıları, TIR taşıyıcıları için sağlayıcı özelliği de taşıdıklarından, özellikle inceleme konusu somut olay çerçevesinde TIR taşıyıcılarının hizmet talep eden sıfatıyla, incelenen rekabet kısıtlamalarının muhtemel mağdurları durumunda buldukları dikkate alınmalıdır. Bu nedenle, ilgili ürün pazarı tanımlanırken Ro-Ro taşımacılığı ile TIR taşımacılığı arasındaki ikame ilişkisinden önce arz talep ilişkisinin dikkate alınması yerinde olacaktır. Dolayısıyla, somut olay çerçevesinde ilgili ürün pazarının "tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı pazarı" olarak tanımlanmasının yerinde olduğu kanaatine varılmıştır.

2) "Kurulun soruşturma açılmasına ilişkin kararında, ilgili coğrafi pazar İstanbul Trieste ve Çeşme – Trieste'den ibaret olan Türkiye – İtalya Ro-Ro hatları olarak belirlenmiştir. Ancak İstanbul çıkışlı Ro Ro ile Çeşme çıkışlı Ro Ro, birbirinden bağımsız ve ayrı iki coğrafi pazar olarak kabul edilmelidir. Bu limanlar, doğrudan hinterlandlarında bulunan çıkış noktaları için tek tercihtirler. Orta Anadolu, Karadeniz, Doğu Anadolu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinden İstanbul'a ulaşmak İzmir'e göre hem daha kısa hem de daha vasıflı yol anlamına gelmektedir. Nitekim Rekabet Kurulu, 27.06.2002 tarih ve 02-41/468-196 sayılı kararında bu hususu vurgulamıştır."

İstanbul Trieste ve Çeşme-Trieste hatlarının birbirinden bağımsız ve ayrı iki coğrafi pazar olarak kabul edilmeleri gerektiği ve Rekabet Kurulunun 27.6.2002 tarih ve 02-41/468-196 sayılı kararı ile bu yaklaşımı benimsediği yönündeki savunmalara ilişkin olarak, öncelikle, Rekabet Kurulu'nun söz konusu kararında, rekabet ihlali teşkil etmediği açıkça belirtilen bir uygulamanın değerlendirilmesi çerçevesinde coğrafi pazara değinilmiş olup, söz konusu coğrafi pazar tanımlaması, yapılan bu değerlendirme tarihi itibarıyla Kurul bilgisinde bulunan, fiili duruma ilişkin bilgi ve belgelere dayanmaktadır. Ne var ki, inceleme konusu "Protokolün" tespiti, Rekabet Kurulunu, İstanbul-Trieste ve Çeşme-Trieste hatlarının birbirinden bağımsız iki coğrafi pazar olarak tespit edilmesine götüren fiili durumun, rekabetin kısıtlanması yoluyla suni olarak oluşturulduğunu ortaya koymuştur.

470

Diğer yandan, savunmalarda ifade edildiği üzere, gerek Çeşme gerekse İstanbul limanlarının doğrudan hinterlandı konumundaki bölgeler için her iki limanın birbirine rakip olmasının mümkün olmadığı tartışmasızdır. Bununla birlikte, savunmalarda belirtilenin aksine, Orta, Doğu ve Güneydoğu Anadolu'dan hareket eden TIR'lar için İstanbul limanının, Çeşme limanına açık bir üstünlüğü yoktur. Nitekim, ilgili Öneri Raporunda da bu yönde çeşitli ifadeler bulunmaktadır. Her ne kadar, her iki limandan aynı anda hareket eden gemiler aynı zamanda Trieste'ye ulaşıyorlarsa da, iki teşebbüs hizmetleri arasındaki fark (fiyat farkı gibi) da dikkate alınmalıdır. Dolayısıyla, Anadolu'nun en azından bazı bölgelerinden hareket edecek TIR'lar için, Ro- Ro'ya binmek üzere İstanbul'a yönelerek yüksek navlun fiyatı ödemek ile Çeşme'ye yönelerek daha uzun bir mesafeyi karadan kat'etmek ve bunun giderlerine katlanmak arasında kararsız kalınması kuvvetle muhtemeldir. Bu teşebbüslerin, UN ve Ulusoy Ro-Ro teşebbüslerinden birini diğerine tercih etmesi sürecinde, UN Ro-Ro ile Ulusoy Ro-Ro kaçınılmaz olarak rekabetçi bir ilişki çerçevesinde karşı karşıya gelmektedir. Ne var ki, inceleme konusu protokolün ilgili hükümleri çerçevesinde, UN ve Ulusoy Ro-Ro teşebbüsleri rekabetçi davranışlarını kısıtlamakta ve yukarıda tarif edilen karar durumunda bulunan teşebbüslerin kararlarına piyasa dışı mekanizmalarla müdahale etmektedirler.

480

490

Ayrıca Soruşturma Raporu'nun ilgili bölümlerinde yer alan, gerek sektör temsilcilerinin gerekse TIR taşımacılarının çeşitli ifadeleri, Çeşme-Trieste ile İstanbul-Trieste hatlarının birbiri ile rekabet halinde bulunabileceklerini ortaya koymaktadır.

3) *“UN ve Ulusoy Grupları, farklı iki hatta hizmet sunduklarından aralarında bir rekabet olması mümkün değildir. Rakip olmayan iki teşebbüsün de bir anlaşma ile 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'u ihlal etmeleri olanaksızdır.”*

500

UN ve Ulusoy Ro-Ro teşebbüslerinin farklı iki hatta ve coğrafi pazarda buldukları savunmasına ilişkin yukarıda aktarılan değerlendirmelere ek olarak, iki farklı coğrafi pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin, sırf coğrafi pazarları farklı olduğu için anlaşarak rekabeti kısıtlamalarının mümkün olmadığı savunması da kabul edilebilir değildir. Dolayısıyla, aksi yukarıda ortaya konmakla birlikte, UN ve Ulusoy Ro-Ro teşebbüslerinin farklı iki coğrafi pazarda buldukları bir an için kabul edilse bile, teşebbüslerin birbirinden bağımsız olarak fiyat düzenlemesi yapmayacakları hükmünü içeren bir anlaşma, iki farklı coğrafi pazarda rekabeti kısıtlayıcı bir anlaşma olarak değerlendirilebilir.

510

4) *“01.03.2003 tarihinde yapılan zammın gerekçesi yakıt fiyatlarında meydana gelen artıştır. Aynı tarihlerde, uluslar arası alanda da fiyat artışları meydana gelmiştir. 01.02.2004 tarihinde gerçekleştirilen fiyat artışının gerekçesi ise Dolar – Euro oranında meydana gelen değişme nedeniyle teşebbüsün finans maliyetlerinin artması olarak ifade edilmiştir. Yukarıdaki gerekçelere dayandırılan fiyat ayarlamalarının eş zamanlı ve benzer oranlarda gerçekleştirilmesine ilişkin olarak ise, teşebbüslerin aynı iş kolunda faaliyet göstermeleri ve buna bağlı olarak maliyet kalemlerinin de benzerlik göstermesi ifade edilmektedir. Dışsal etkenlere de yine benzer şekillerde tepki verilmesinin doğal olduğu ifade edilmektedir.”*

Teşebbüslerin aynı sektörde faaliyet göstermeleri ve benzer maliyet fonksiyonlarına sahip olmaları, ki bu son bölüm tartışmaya açıktır, aynı zamanda ve aynı oranda fiyat artırmalarını açıklamaktan uzaktır. Dahası, farklı teknik özelliklere sahip gemileri işleten farklı finansal yapıdaki teşebbüslerin, yakıt fiyatlarındaki artış ve döviz kuru oranlarındaki değişikliklerden aynı şekilde etkilenecek, aynı miktarlarda fiyat artışına ihtiyaç duyacaklarının kabul edilmesi mümkün değildir.

520

5) *UN Ro-Ro Grubu ile Ulusoy Ro-Ro Grubu'nun birbirinden bağımsız iki rakip teşebbüs olmadığı, aynı ekonomik bütünlük içinde yer aldıkları; UN Ro Ro şirketlerinin kontrol yapısının anlaşılması için gerçek ve tüzel kişilerin hisselerinin toplam içindeki paylarının dikkate alınmasının tek başına yeterli olmadığı, diğer hukuki ve fiili etki araçları ile birlikte değerlendirilmesi gerektiği; bu çerçevede Ulusoy'un, UN Grubunun % 28,8'ine sahip olduğu, ikinci ve üçüncü en büyük hissedarların paylarının ise % 14,6 ve % 8 olduğu, toplam ortak sayısının ise 42'yi bulduğu ve bunlar arasında Ulusoy'un en büyük hissedar olduğu, ayrıca Saffet ULUSOY'un UN Ro Ro Yönetim Kurulunda bulunan pek çok kişi ile geçmişe dayanan ilişkileri bulunduğundan bu kişilere sözünün geçtiği; Saffet ULUSOY ve Erol SOYLU'nun yönetim kurulunda sürekli olarak görev aldıkları ve genel kurulda önemli oranda söz sahibi oldukları ifade edilmekte, bu kriterlerin AB'nde de kontrolün belirlenmesinde kullanıldığından bahisle Ulusoy Ro Ro'nun, UN Ro Ro'yu kontrol ettiği ve bu nedenle iki teşebbüsün ekonomik birlik halinde kabul edilmeleri gerektiği iddia edilmektedir.*

530

Savunmada, kontrolün tesisi için kullanıldığı ifade edilen; geçmişe dayanan ilişkiler, kişisel ilişkiler, yönetim kurulunda görev alınması nedeniyle üstlenilen stratejik karar alma imkanlarının tanıdığı kontrol gücü, aralarında sadece % 28,8'lik bir hisse ilişkisi olan iki teşebbüsün ekonomik birlik halinde kabul edilmeleri için yeterli değildir. Hisselerin dağılımı dikkate alındığında, Ulusoy Grubunun büyük ortak olmakla birlikte hakim ortak olmadığı görülmektedir. UN Ro Ro'nun hisse dağılımı dikkate alındığında, hisselerin çok sayıda ortak arasında dağılmakla birlikte bu dağılımın, Ulusoy Grubuna %28,8 hisse oranı ile tek kontrole sahip olma imkanı verecek nitelikte olmadığı görülmektedir. Nitekim, UN Ro Ro'nun Ulusoy'dan sonra en büyük üç ortağının hisse oranları toplamı, Ulusoy kontrolündeki hisselerden daha büyüktür.

540

Ayrıca, Ulusoy Grubu'nda yapılan incelemede, Genel Müdür Mesut CESUR ile yapılan görüşmede (Soruşturma Raporu Ek-23); Son bir yıl içinde UN Grubu ile aynı tarihlere rastlayan zammlar hakkındaki soruya, "Sanıyorum gerekçelerimiz aynı olduğu için aynı tarihlere rastlamıştır. Yakıt fiyatlarının yükselmesi, döviz kurlarındaki değişimler gibi sebeplerle zam yaptık. Ayrıca fiyatlarımızda indirim yaptığımız dönemler de olmuştur. Örneğin 25/1 bonus uygulaması başlattık. Zaten aynı zamanda birbirimizin rakibi olmamızdan dolayı aynı tarihlerde zam yapmamız da normaldir" şeklinde cevap verildiği, bu çerçevede iki teşebbüsün rakip olarak faaliyet

550

05-46/668-170

gösterdiklerinin kabul edildiği, dolayısıyla ekonomik birlik savının aksi yönde değerlendirmede bulunduğu görülmektedir.

6) Yapılan Anlaşmanın Muafiyet Alması Gerektiği İddiası,

560 Savunma yazısında, karşılıklı bilet tanınması uygulamasını düzenleyen anlaşmanın 4054 sayılı Kanun'un 5'inci maddesinde sayılan muafiyet şartlarını yerine getirdiği iddia edilerek, anlaşmanın muafiyetten yararlanması gerektiği iddia edilmektedir. Ne var ki soruşturma, anılan anlaşma çerçevesinde fiyatların koordine edilmesi uygulamasına ilişkindir, ancak muafiyet şartlarına ilişkin olarak yazılı savunmada aktarılan değerlendirmelerin söz konusu fiyat koordinasyonunun gerekliliğine ya da etkinliğine ilişkin olarak bir değerlendirmede bulunmadığı anlaşılmıştır.

Diğer yandan, yazılı savunmada AB'de deniz taşımacılığını düzenleyen 4054/86 sayılı ve 823/2000 sayılı Tüzüklerin, sektöre sağladığı muafiyet de hatırlatılmaktadır. 570 Ne var ki 4056/86 sayılı Tüzüğün sağladığı muafiyet Ro Ro taşımalarını kapsamamakta, buna karşılık Ro Ro taşımalarını kapsayan 823/2000 sayılı Tüzük de fiyat tespitini muafiyet kapsamında kabul etmemektedir.

I- GEREKÇE ve HUKUKİ DAYANAK

1. İstanbul-Trieste hattında faaliyet gösteren UN Ro-Ro ile Çeşme-Trieste hattında faaliyet gösteren Ulusoy Ro-Ro Grupları arasında akdedilen, Soruşturma konusu 12.10.2000 tarihli Protokol'ün, "tarafklar halen uygulamakta oldukları tarife ve ödeme koşullarını diğer tarafın mutabakatı olmaksızın değiştirmeyeceklerdir. Böyle bir durum işbu protokolün başka bir ihtara hacet kalmaksızın sona ermesi anlamındadır." 580 şeklindeki hükmü, açıkça fiyat koordinasyonunu hedeflemektedir. Bu bakımdan, protokolün söz konusu maddesi, 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi anlamında rekabeti engelleme, bozma ya da kısıtlama amacı taşıyan bir anlaşma niteliğindedir.

2. 2004 yılı Ekim ayına kadar gerçekleştirilen fiyat artışlarının aynı miktarda ve aynı tarihlerde olması, yukarıda aktarılan protokolün uygulandığını ortaya koymaktadır. Aşağıdaki tabloda, UN Grubu ve Ulusoy Grubu'nun son dönemdeki gidiş-dönüş 590 navlun zamları karşılaştırmalı olarak sunulmaktadır:

| Tarih | Haydarpaşa (\$) | | | Ambarlı (\$) | | | Çeşme (\$) | | |
|----------|-----------------|-----|-----|--------------|-----|-----|------------|-----|-----|
| | C/u | S/t | L | C/u | S/t | L | C/u | S/t | L |
| 1.3.2003 | 100 | 75 | 100 | 100 | 75 | 100 | 100 | 75 | 100 |
| 1.2.2004 | 100 | 75 | 100 | 100 | 75 | 100 | 100 | 75 | 100 |

3) Ayrıca, 15.3.2003 tarihinden itibaren her iki teşebbüs tarafından da aynı ifadeler kullanılmak suretiyle, Trieste'den dönüş bileti olmaksızın gelerek Çeşme veya İstanbul limanlarında dönüş-gidiş bileti almak isteyen firmalara geçerli navlunlardan komple üniteler ve kamyon römorklar için 200 ABD Doları, dorseler için ise 150 ABD

Doları fazla fiyat uygulanacağı belirtilmektedir. Bu deliller, ayrı tüzel kişilikleri olan iki rakip teşebbüsün fiyat hareketlerinin, adeta aynı ekonomik birlik içinde yer alan ve rakip olmayan iki şirkete ait fiyat hareketleri gibi seyrettiğini ortaya koymaktadır.

600 **4)** Ulusoy Ro-Ro Grubu'nda yer alan teşebbüslerin herbirinde %20 civarında hisse sahibi olan ve bütün bu teşebbüslerin yönetim kurullarında görev alan Saffet ULUSOY, aynı zamanda Ulusoy Grubu'nun UN Grubu'nda %26,4 hisseye sahip olmasına dayanarak UN Grubu bünyesindeki Ro-Ro şirketlerinin yönetim kurulu başkanlıklarını yürütmektedir. Buna ek olarak, Ulusoy Grubu'nda yer alan Ro-Ro şirketlerinin herbirinde yaklaşık %5 hisse sahibi olan ve bütün bu şirketlerin yönetim kurullarında görev alan Erol SOYLU, UN Grubu bünyesindeki şirketlerin yönetim kurullarında da yer almaktadır. Bağımsız ve rakip iki teşebbüsten birinin belli başlı ortağı ve yönetim kurulu üyesinin diğerinin yönetim kurulu başkanlığı görevini üstlenmesinin ve bunun yanında teşebbüslerin ortak birer yönetim kurulu üyelerinin daha bulunmasının, teşebbüsler arasında rekabeti kısıtlayıcı nitelikte işbirliği doğurucu bir etkiye sahip olması kaçınılmazdır. Böyle bir yapılanmanın, Ro-Ro taşımacılığı gibi yoğunlaşma oranı çok yüksek bir sektörde ortaya çıkması ise, söz konusu işbirliği ve koordinasyonu kolaylaştırıcı ve güçlendirici niteliktedir. Bu çerçevede anılan kişilerin, UN Grubu şirketlerinin yönetim kurulu başkanı, üyesi ya da teşebbüsün kararlarında etki sahibi olacakları herhangi başka bir pozisyonda bulunmalarının rekabeti kısıtlayıcı bir etki yaratması kaçınılmazdır.

610
620 Ro-Ro taşıyıcısı teşebbüslerin son dönemde gerçekleştirdikleri fiyat artışlarının aynı olmamasına dikkat ettikleri ve fiyat artış tarihlerinin, aralarında bir kaç gün olacak şekilde seçildiği görülmektedir. Buna karşılık, yukarıda aktarılan yapılanma nedeniyle koordinasyonsuz bir fiyat tespiti muhtemel görülmemektedir.

J-SONUÇ:

UN Ro Ro Grubu ve Ulusoy Ro Ro Grubu hakkında 19.8.2004 tarih, 04-56/754-M sayılı Kurul kararı uyarınca yürütülen soruşturma ile ilgili olarak düzenlenen Rapora, toplanan delillere, sözlü savunma toplantısındaki açıklamalara ve incelenen dosya kapsamına göre;

630 **1.** Ulusoy Grubu ve UN Ro-Ro Grubu'nun ekonomik bütünlük içinde olmadıkları ve farklı teşebbüs olduklarına OYBİRLİĞİ ile,

2. Ulusoy Denizyolları İşletmeciliği A.Ş. ve UN Ro-Ro İşletmeleri A.Ş. arasında 12.10.2000 tarihinde yapılan Protokol'ün "*Taraflar halen uygulamakta oldukları tarife ve ödeme koşullarını diğer tarafın mutabakatı olmaksızın değiştirmeyeceklerdir. Böyle bir durum işbu protokolün başka bir ihtara hacet kalmaksızın sona ermesi anlamındadır.*" şeklindeki hükmünün 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 4. maddesi çerçevesinde rekabeti kısıtlayıcı nitelikte olduğuna OYÇOKLUĞU ile,

640

05-46/668-170

3) Bu nedenle Ulusoy Denizyolları İşletmeciliği A.Ş. ve UN Ro-Ro İşletmeleri A.Ş.'nin 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 16. maddesinin ikinci fıkrası uyarınca idari para cezası ile cezalandırılmalarına OYBİRLİĞİ ile,

4) 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 16. maddesi ikinci fıkrası çerçevesinde UN Ro-Ro İşletmeleri A.Ş.'nin 2003 yılı sonunda oluşan yıllık gayri safi geliri esas alınarak takdiren %(.....) oranına denk gelmek üzere (.....) YTL ve Ulusoy Denizyolları İşletmeciliği A.Ş.'nin 2003 yılı sonunda oluşan yıllık gayri safi geliri esas alınarak takdiren %(.....) oranına denk gelmek üzere (.....) YTL idari para cezası ile cezalandırılmasına OYÇOKLUĞU ile,

5) Bir teşebbüsün yönetim organlarında görev alan kişi ya da kişilerin aynı pazarda faaliyet gösteren bağımsız diğer bir teşebbüsün de yönetim organlarında görev alması bu teşebbüsler arasında koordinasyon yaratılmasına sebep olacağından, Ulusoy Ro-Ro Grubu şirketleri ile UN Ro-Ro Grubu şirketlerinin herhangi birinin yönetim organlarında görev alan kişi ya da kişilerin, diğer grup şirketlerinin yönetim organlarında görev almaması gerektiğine, halihazırdaki durumun 90 gün içerisinde sona erdirilerek Rekabet Kurulu'na tevsik edilmesine, gerekli görülen düzeltmeler yapılmadan uygulamaya devam edilmesi halinde haklarında soruşturma açılacağı ve 4054 sayılı Kanun'un 16. ve 17. maddeleri uyarınca işlem yapılacağına taraflara bildirilmesine OYBİRLİĞİ ile,

Danıştay yolu açık olmak üzere karar verilmiştir.

Rekabet Kurulu'nun 13.7.2005 Tarih ve 05-46/668-170 Sayılı Kararına

Karşı Oy

4054 sayılı Kanun'un 4. maddesine aykırı olarak değerlendirilen husus, 12.10.2000 tarihli Protokol'ün 2. sayfasında yer verilen "Taraflar halen uygulamakta oldukları tarife ve ödeme koşullarını diğer tarafın mutabakatı olmaksızın değiştirmeyeceklerdir..." şeklindeki ifadedir.

Oysa söz konusu hüküm, Protokol'ün "Dönüş Biletlerinin Tanınması" başlıklı kısmında 3. fıkra olarak düzenlenmiştir ve her iki teşebüse ait navlun bedelleri ile ilgili değil, gemi dönüş biletleriyle ilgilidir. Dolayısıyla bu maddenin de Protokol'ün diğer maddeleriyle birlikte ilgili teşebbüslerin muafiyet talepleri çerçevesinde değerlendirilebilmesi mümkündür.

Aksine, bahse konu madde teşebbüslerin birlikte navlun bedellerini belirlemelerine yönelik olsaydı, bu takdirde ihlal olarak değerlendirilmesi gerekirdi.

Açıklanan nedenle sayın çoğunluğun görüşüne katılmıyorum.

Mustafa PARLAK
Başkan

KARŞI OY GEREKÇESİ
(13.07.2005 tarihli ve 05-46/668-170 sayılı Kurul Kararı)

4054 sayılı Kanun'un 16 ncı maddesinin 4 üncü fıkrası, Kurulun para cezasına karar verirken, kastın varlığı, kusurun ağırlığı, ceza uygulanan teşebbüs veya teşebbüslerin pazar içindeki gücü ve muhtemel zararın ağırlığı gibi unsurları dikkate alacağını öngörmektedir.

Haklarında idari para cezası verilen teşebbüslerin ilgili pazarda oynadıkları rol, pazarın veya sektörün ekonomik büyüklüğü ve önemi, nihayet idari para cezalarının uygulanmasında güdülen "caydırıcılık" amacı dikkate alınmaksızın ceza miktarının belirlenmesi yerinde olmadığı gibi, hafifletici nedenler ortaya konulmaksızın veya belirtilmeksizin %0.5 gibi çok düşük bir oranın tespit edilmesi de, Kanun'un 16 ncı maddesiyle uyumlu olmamıştır.

Bu itibarla ceza oranı ve miktarını belirleyen kararın 4 üncü maddesindeki çoğunluk görüşüne katılmıyoruz.

Prof. Dr. Zühtü AYTAÇ
Kurul Üyesi

M. Sıraç ASLAN
Kurul Üyesi