

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

**REKABET KURULU KARARI**

Dosya Sayısı : 2017-4-9  
Karar Sayısı : 17-36/595-259  
Karar Tarihi : 09.11.2017

(Nihai İnceleme)

**A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER**

Başkan : Prof. Dr. Ömer TORLAK  
Üyeler : Arslan NARİN, Adem BİRCAN, Şükran KODALAK, Mehmet AYAN

**B. RAPORTÖRLER:** Dr. Hakan BİLİR, Zeynep ŞENGÖREN ÖZCAN, M. Safa UYGUR,  
M. Yavuz GÜNER

**C. BİLDİRİMDE**

**BULUNAN**

: - UN Ro-Ro İşletmeleri A.Ş.  
Temsilcileri: Firdevs Sera ERZENE YILDIZ, Bahadır BALKI,  
Dr. M. Fevzi TOKSOY  
Francalacı Sok. No. 28 34345, Arnavutköy Beşiktaş/İstanbul

- (1) **D. DOSYA KONUSU:** Ulusoy Deniz Taşımacılığı A.Ş., Ulusoy Gemi İşletmeleri A.Ş., Ulusoy Ro-Ro İşletmeleri A.Ş., Ulusoy Ro-Ro Yatırımları A.Ş., Ulusoy Gemi Acenteliği A.Ş., Ulusoy Lojistik Taşımacılık ve Konteyner Hizmetleri A.Ş. ve Ulusoy Çeşme Liman İşletmesi A.Ş. hisselerinin tamamının UN Ro-Ro İşletmeleri A.Ş. tarafından devralınması işlemine izin verilmesi talebi.
- (2) **E. DOSYA EVRELERİ:** Rekabet Kurumu kayıtlarına 09.02.2017 tarih ve 914 sayı ile giren bildirim üzerine hazırlanan 17.03.2017 tarihli ve 2017-4-09/Öİ sayılı Ön İnceleme Raporu Rekabet Kurulunun (Kurul) 23.03.2017 tarihli toplantısında görüşülerek, 17-11/133-M sayı ile işlemin 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un (4054 sayılı Kanun) 10. maddesinin birinci fıkrası uyarınca nihai incelemeye alınmasına karar verilmiştir.
- (3) Söz konusu karar, UN Ro-Ro İşletmeleri A.Ş.'ye (UN RO-RO) 05.04.2017 tarihli, 4121 sayılı yazı ile bildirilerek UN RO-RO'dan 4054 sayılı Kanun'un 43. maddesi uyarınca ilk yazılı savunmalarının 30 gün içerisinde Kurum'a gönderilmesi talep edilmiştir. UN RO-RO temsilcisi tarafından gönderilen yazılı savunma, 4054 sayılı Kanun'un 43. maddesinin ikinci fıkrasında öngörülen süre içinde 08.05.2017 tarih ve 3106 sayı ile Kurum kayıtlarına girmiştir.
- (4) Nihai inceleme sürecinde elde edilen bilgi ve belgeler çerçevesinde hazırlanan 29.06.2017 tarihli ve 2017-4-9/Nİ sayılı Nihai İnceleme Raporu ve ekleri, 04.02.2015 tarihinde 4054 sayılı Kanun'un 45. maddesi gereğince, Kurul üyelerine ve UN RO-RO'ya tebliğ edilmiş ve UN RO-RO'nun Nihai İnceleme Raporu'na ilişkin görüşü (ikinci yazılı savunma) talep edilmiştir. Akabinde UN RO-RO tarafından 28.07.2017 tarih ve 5450 sayılı yazı çerçevesinde teşebbüs tarafından yazılı görüşün sunulabilmesi için 30 gün ek süre talep edilmiş, Kurul tarafından 02.08.2017 tarihinde UN RO-RO'ya tanınan sürenin 4054 sayılı Kanun'un 45. maddesi uyarınca normal süre bitiminden itibaren 30 gün uzatılmasına 17-24/385-M sayı ile karar verilmiştir. Nihai inceleme Raporu'na karşı ikinci yazılı savunma 11.08.2017 tarih ve 5787 sayı ile Kurum kayıtlarına girmiştir.
- (5) 21.08.2017 tarihli ve 2017-4-9/EG sayılı Ek Görüş 24.08.2017 tarihinde tebellüğ edilmiş ve üçüncü yazılı savunma Kurum kayıtlarına 25.09.2017 tarih ve 6790 sayılı yazı ile süresi içerisinde intikal etmiştir.

## 17-36/595-259

- (6) Kurul'un 27.09.2017 tarih ve 17-30/517-M sayılı kararı ile 25.10.2017 tarihinde yapılan sözlü savunma toplantısının ardından, Kurul 09.11.2017 tarihli toplantısında 17-36/595-259 sayılı nihai kararını vermiştir.
- (7) **F. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda; Ulusoy Deniz Taşımacılığı A.Ş., Ulusoy Gemi İşletmeleri A.Ş., Ulusoy Ro-Ro İşletmeleri A.Ş., Ulusoy Ro-Ro Yatırımları A.Ş., Ulusoy Gemi Acenteliği A.Ş., Ulusoy Lojistik Taşımacılık ve Konteyner Hizmetleri A.Ş. ve Ulusoy Çeşme Liman İşletmesi A.Ş. hisselerinin tamamının UN Ro-Ro İşletmeleri A.Ş. tarafından devralınması işlemine ilişkin olarak yapılan nihai inceleme kapsamında yukarıda yer verilen tespit ve değerlendirmeler ışığında;
- Bildirime konu işlemin 2010/4 sayılı Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme Devralmalar Hakkında Tebliğ'in (2010/4 sayılı Tebliğ) 5. maddesi kapsamında bir devralma işlemi olduğu,
  - Bildirime konu işlemin anılan Tebliğ'in 7. maddesinde öngörülen ciro eşiklerini aşması nedeniyle Rekabet Kurulunun iznine tâbi olduğu,
  - Bildirim konusu işlemin gemi acenteliği hizmetleri pazarında hakim durum yaratılması veya güçlendirilmesine neden olmayacağı,
  - Bununla birlikte, söz konusu işlemin UN Ro-Ro İşletmeleri A.Ş.'nin Türkiye-Avrupa arasındaki Ro-Ro taşımacılığı (İstanbul, İzmir ve Mersin kalkışlı Ro-Ro hatlarını içerecek şekilde) pazarındaki hakim durumunu güçlendireceği ve bu şekilde rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuracağı,
  - İşlemin Ro-Ro gemilerine yönelik liman işletmeciliği pazarında UN Ro-Ro İşletmeleri A.Ş.'nin hakim duruma gelmesine ve böylece piyasadaki rekabetin önemli ölçüde azaltılmasına yol açacak bir işlem olduğu,
  - Bu nedenle devralma işleminin 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi uyarınca yasaklanması gerektiği

sonucuna ulaşıldığı ifade edilmiştir.

## G. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

### G.1. İşlemin Konusu

- (8) Bildirim konusu işlem, Ulusoy Deniz Taşımacılığı A.Ş. (ULUSOY DENİZ), Ulusoy Gemi İşletmeleri A.Ş. (ULUSOY GEMİ), Ulusoy Ro-Ro İşletmeleri A.Ş. (ULUSOY RO-RO), Ulusoy Ro-Ro Yatırımları A.Ş., Ulusoy Gemi Acenteliği A.Ş. (ULUSOY ACENTELİK), Ulusoy Lojistik Taşımacılık ve Konteyner Hizmetleri A.Ş. (ULUSOY LOJİSTİK) ve Ulusoy Çeşme Liman İşletmesi A.Ş. (ULUSOY LİMAN)<sup>1</sup> hisselerinin tamamının UN RO-RO tarafından devralınması işlemidir.

---

<sup>1</sup> Kararın bundan sonraki bölümlerinde ilgili şirketler ve iştiraklerinin tamamı ULUSOY GRUBU olarak anılacaktır.

- (9) Söz konusu işlem, UN RO-RO ile ULUSOY GRUBU arasında ULUSOY DENİZ, ULUSOY GEMİ, ULUSOY RO-RO, Ulusoy Ro-Ro Yatırımları A.Ş., ULUSOY ACENTELİK, ULUSOY LOJİSTİK ve ULUSOY LİMAN hisselerinin devrine ilişkin olarak 19 Ocak 2017 tarihinde imzalanmış olan 'HİSSE DEVİR SÖZLEŞMESİ' (SÖZLEŞME) uyarınca gerçekleştirilmektedir. İşlem uyarınca, ULUSOY DENİZ, ULUSOY GEMİ, ULUSOY RO-RO, Ulusoy Ro-Ro Yatırımları A.Ş., ULUSOY ACENTELİK'in tüm hisseleri UN RO-RO tarafından devralınacaktır. İşlem sonucunda devre konu şirketlerin iştirakleri olan ULUSOY LOJİSTİK ve ULUSOY LİMAN'ın da tek kontrolü UN RO-RO tarafından devralınacaktır. Bununla birlikte, işlem kapsamında, Trieste Limanı'nda ULUSOY gemilerinin yanaştığı limanı işleten TIMT'te %(.....)'lik hissesi bulunan TRIESTE GATEWAY'de tamamı ULUSOY GEMİ'ye ait olan hisseler UN RO-RO'ya değil, üçüncü bir teşebbüse devredilecektir. Hisse Devir Sözleşmesi'nin "Madde 4 Kapanış'a İlişkin Ön Şartlar" başlığı altındaki 4.2.12. maddesi uyarınca; (.....).
- (10) SÖZLEŞME'nin "Kapanış'a İlişkin Ön Şartlar" başlıklı 4. maddesinin birinci paragrafında, (....) ifade edilmiştir.
- (11) İşlem sonucunda lojistik firmalarına pek çok avantaj sağlayacak sinerjinin oluşacağı, Çeşme-Trieste arasında haftada 3 defa olan seferlerin haftada 6'ya çıkarılacağı, Çeşme-Trieste hattının UN RO-RO hatlarına entegre olacağı, Çeşme uğraklı seferlerin düzenleneceği ve Çeşme kalkışlı yeni hatlar açılarak doluluk oranlarının arttırılacağı ve araç başına maliyetlerin düşürüleceği, tüm hatlardaki taşımaların gidiş-dönüş biletlerinin diğer hatlarda kullanılabileceği ve oluşacak etkinlik kazanımları ile maliyetlerde araç başına %(.....) oranında azalma gerçekleşmesinin beklendiği belirtilmiştir.
- (12) SÖZLEŞME'nin 5.6.1. maddesinde işlem sonrası rekabet yasakları düzenlenmektedir. İlgili maddede,
- “(.....)<sup>2</sup>.”

hükmü yer almaktadır.

## G.2. Taraflar

### G.2.1. Devralan: UN RO-RO

- (13) 1994 yılında uluslararası nakliye firmaları tarafından kurulmuş olan UN RO-RO, 200'den fazla ortağa sahip olan bir şirketler topluluğu iken Aralık 2007'de diğer ilgili iştirakleri ile beraber uluslararası bir yatırım fon şirketi olan Kohlberg Kravis & Roberts'e (KKR) satılmıştır<sup>3</sup>. İzleyen süreçte 2014 yılında teşebbüs ACTERA Partners II L.P. (ACTERA) ve ESAS Holding A.Ş.'nin (ESAS HOLDİNG) ortak kontrolüne girmiştir<sup>4</sup>. UN RO-RO'nun hâlihazırdaki hissedarlık ve kontrol yapısına aşağıda yer verilmektedir:

<sup>2</sup> Sözleşmede yer alan "Rakip İş" tanımına kararın "G.4.3. İlgili Coğrafi Pazar" başlığı altında yer verilmektedir.

<sup>3</sup> Söz konusu işleme Kurul'un 29.11.2007 tarihli ve 07-88/1113-435 sayılı kararı ile izin verilmiştir.

<sup>4</sup> Söz konusu işleme Kurul'un 03.09.2014 tarihli ve 14-30/639-280 sayılı kararı ile izin verilmiştir.

(.....TİCARİ SIR.....)

Kaynak: Bildirim Formu

- (14) Şekil 1’de görüldüğü üzere UN RO-RO hisselerinin kontrolü nihai olarak ACTERA ile ESAS HOLDİNG’e aittir. Öte yandan teşebbüste Uluslararası Nakliyeciler Derneğinin (UND) (.....) oranında hissesi bulunmaktadır. UN RO-RO, Pendik-Ambarlı-Ancona-Trieste, Mersin-Trieste ve Pendik-Toulon hatlarında toplam 12 gemisiyle Ro-Ro taşımacılığı hizmetleri sunmaktadır. Teşebbüs aynı zamanda kendisine ait olan Pendik Ro-Ro Limanı’nda, kendi bünyesindeki Ro-Ro gemilerinin faaliyetlerine yönelik liman hizmeti ve gemi acenteliği hizmeti sunmaktadır.
- (15) Bildirim Formunda sunulan bilgilere göre ACTERA, aralarında Kuzey Amerika, Avrupa, Uzakdoğu ve Ortadoğu merkezli emeklilik fonları, kalkınma bankaları ve devlet yatırım kurumları da dâhil olmak üzere dünya çapında kurumsal yatırımcıları bünyesinde barındıran, Türkiye’deki yatırımlara odaklanmış, Jersey, Channel Island merkezli iki özel sermaye fonu tarafından kontrol edilen bir özel sermaye şirkettir.
- (16) Teşebbüs, Türkiye’de sahip olduğu şirketler aracılığıyla açık hava reklamcılığı, medya, spor kulübü işletmeciliği, bebek ve çocuk ürünleri alımı, satımı ve pazarlaması, çocuk eğlence parklarının işletmeciliği, otomobillerde su, ses ve toz sızdırmazlığı profil sistemleri üretimi, yer hizmetleri, havaalanı yolcu hizmetleri, işletme hizmetleri, hava taşımacılığı hizmetleri/depo hizmetleri, özel uçak güvenliği hizmetleri, şehirlerarası otobüs taşımacılığı/şehir içi personel taşımacılığı hizmetleri, otobüs terminali işletmesi, sigorta acenteliği, Ro-Ro taşımacılığı, çocuk giyecekleri alanlarında faaliyet göstermektedir. Teşebbüsün tek başına veya ortak kontrolüne sahip olduğu şirketlerin listesine aşağıda yer verilmektedir:

Tablo 1: ACTERA’nın Tek Başına veya Ortak Kontrolüne Sahip Olduğu Şirketler ve Faaliyet Alanları

Şirket Adı	Faaliyet Alanı
Karma Outdoor Grup Şirketleri	Açık hava reklamcılığı
Karnaval Medya Grup Şirketleri	Medya
Mars Sportif Grup Şirketleri	Spor Kulübü İşletmeleri
Joker Grup Şirketleri	Bebek ve çocuk ürünleri alımı, satımı ve pazarlaması, çocuk eğlence parklarının işletmesi
Standart Profil Grup Şirketleri	Otomobillerde su, ses ve toz sızdırmazlığı profil sistemleri üretimi
Çelebi Havacılık Grup Şirketleri	Yer hizmetleri, havaalanı yolcu hizmetleri, işletme hizmetleri, hava taşımacılığı hizmetleri, depo hizmetleri, özel uçak güvenliği hizmetleri
Kamil Koç	Şehirlerarası otobüs taşımacılığı, şehir içi personel taşımacılığı, otobüs terminali işletmeciliği, sigorta acenteliği
2Kids	Çocuk kıyafetleri

Kaynak: Bildirim Formu

## 17-36/595-259

- (17) ESAS HOLDİNG ise büyümekte olan çeşitli endüstrilerdeki şirketlere yatırım yapan bir özel sermaye yatırımcısıdır. Teşebbüs sahip olduğu şirketler aracılığıyla özel sağlık teşhis ve tedavi merkezleri, özel ambulans hizmetleri, iyileştirme ve bazı sağlık hizmetleri, Ro-Ro taşımacılığı, hastane ve sağlık yatırımları, spor salonu işletmeciliği, turizm, özel düşük ücretli havayolu işletmeciliği, yerel gayrimenkul –AVM– yatırımları, ayakkabı ve deri aksesuar satışı alanlarında faaliyet göstermektedir. Teşebbüsün tek başına veya ortak kontrolüne sahip olduğu şirketlerin listesine aşağıda yer verilmektedir:

Tablo 2: ESAS HOLDİNG'in Tek Başına veya Ortak Kontrolüne Sahip Olduğu Şirketler ve Faaliyet Alanları

Şirket Adı	Faaliyet Alanı
Alarm Sağlık Hizmetleri	Özel sağlık teşhis ve tedavi merkezleri, özel ambulans hizmetleri
Denkar Denizcilik A.Ş.	Ro-Ro (Holding şirketi)
BSK Sağlık Hizmetleri	Hastane ve sağlık yatırımları
Kiraz 1 Gayrimenkul ve Yatırım Danışmanlığı A.Ş.	Spor salonu işleri ve yabancı gayrimenkul yatırımları
Lotus İç ve Dış Tic. Yatçılık Turz. A.Ş.	Turizm
Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş.	Havayolu
Esasburda Turizm ve İnşaat Sanayi Ticaret A.Ş.	Gayrimenkul yatırımcılığı, AVM işletmeciliği
Multimarka Ayakkabıcılık A.Ş.	Ayakkabı ürünleri ve deri aksesuarlar
Er Gayrimenkul Geliştirme ve İşletme A.Ş.	Yerel Gayrimenkul Yatırımları (faal değil)
Esbon Süt Ürünleri San. ve Tic. A.Ş.	Süt ürünleri üretimi, satış ve pazarlanması (faal değil)
Esas Hava Taşımacılık Tur. ve Tic. A.Ş.	Helikopter filosu ile taşımacılık hizmetleri (faal değil)

Kaynak: Bildirim Formu

- (18) Bildirim Formunda sunulan bilgilere göre Şekil 1'de yer verilen şirketlerden Trieste New Holdco Denizcilik ve Taşımacılık A.Ş., Trieste Holdco Denizcilik ve Taşımacılık A.Ş. ile Trieste Midco Denizcilik ve Taşımacılık A.Ş.'nin herhangi bir operasyonel faaliyeti bulunmamaktadır. UN RO-RO tarafından kontrol edilen Samer Seaports & Terminals S.r.l. (SAMER)'in sahipliğindeki Terminal Frutta Trieste S.P.A. (FRUTTA) ise teşebbüsün İtalya'da Trieste Limanı'nda varış noktası olarak kullandığı terminalin işletmeciliğini yapmaktadır.

### G.2.2. Devralınanlar

- (19) Bildirim konusu işlem ULUSOY GRUBU'na dâhil olan şirketlerin hisselerinin tamamının UN RO-RO tarafından devralınmasına ilişkindir. ULUSOY GRUBU, hâlihazırda Ulusoy Ailesi tarafından kontrol edilmektedir. Bu bağlamda, devre konu teşebbüslerin işlem öncesi kontrol yapısına aşağıdaki şekilde yer verilmektedir:

Şekil 2: Devre Konu Şirketlerin Hissedarlık Yapısı

(.....TİCARİ SIR.....)

Kaynak: Bildirim Formu





**G.2.2.3. Ulusoy Ro-Ro İşletmeleri A.Ş. (ULUSOY RO-RO)**

- (25) ULUSOY RO-RO, Ro-Ro gemilerinin teknik işletmeciliğini yapmaktadır. ULUSOY RO-RO'nun hissedarlık yapısına aşağıda yer verilmektedir:

Tablo 5: ULUSOY RO-RO'nun Hissedarlık Yapısı

Hissedar	Hisse Adedi	Hisselerin Toplam Nominal Değeri (TL)	Sermaye Oranı (%)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Tablo 5'in Devamı:

Hissedar	Hissedar	Hissedar	Hissedar
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Bildirim Formu







### G.2.2.7. Ulusoy Çeşme Liman İşletmesi A.Ş. (ULUSOY LİMAN)

- (30) ULUSOY LİMAN, 2003 yılından bu yana Çeşme Limanı'nın işletmecisidir<sup>8</sup>. Teşebbüsün hisselerinin %99,99'u Ulusoy Deniz Taşımacılığı A.Ş.'ye aittir<sup>9</sup>. Bildirim Formunda sunulan bilgilere göre, Özelleştirme Yüksek Kurulunun (ÖYK) 28.04.2003 tarihli ve 2003/17 sayılı kararıyla Çeşme Limanı'nın işletme hakkı otuz yıl süreyle ULUSOY GRUBU'na devredilmiştir.
- (31) Liman hizmetleri, gemilerin limana yanaşma işleminden limandan ayrılma işlemine kadar ilgili liman işletmesi tarafından gemiye ve yolcuya sunulan tüm hizmetleri kapsamaktadır. Çeşme Limanı tarafından bu kapsamda kılavuzluk, römorkaj, barınma hizmetlerine bağlı olarak iç ve dış deniz hatları terminali işletmeciliği, acente hizmetleri, atık alım, kullanma suyu, sağlık hizmeti, yakıt ikmali ve özel güvenlik hizmetleri sunulmaktadır. Çeşme Limanı, Ro-Ro, kruvaziyer ve Ro-Ro yolcu gemilerine liman hizmetleri sunmaktadır.

### G.3. Sektör Hakkında Genel Bilgiler

#### G.3.1. Genel Olarak Liman Hizmetleri, Denizyolu ve Ro-Ro Taşımacılığı

- (32) Dünyada gerçekleştirilen ticaretin hacim olarak yaklaşık %80'i, değer olarak ise yaklaşık %70'i denizyolu ile taşınmaktadır<sup>10</sup>. Ülkemizin ithalat ve ihracat taşımalarında da denizyolu en çok tercih edilen taşıma türü olmuştur. Nitekim 2016 yılı Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verileri uyarınca, ülkemiz toplam ticaretinin %58'i denizyolu ile gerçekleşmiştir. Denizyolu taşımacılığının uluslararası ticarete en fazla tercih edilen yöntem olmasının başlıca sebepleri, diğer taşıma türlerine kıyasla daha ucuz bir taşıma türü olması ve bir defada büyük miktarlardaki yüklerin bir yerden başka yere taşınmasına olanak sağlamasıdır. Genel olarak deniz taşımacılığının demir yolu taşımacılığına göre yaklaşık %75, kara yolu taşımacılığına göre ise %85 daha ucuz bir taşıma türü olduğu kabul edilmektedir.
- (33) Günümüzde artan ticaret hacmi denizyolu taşımacılığını sürekli gelişmeye zorlamış ve teknolojik gelişmeler ile birlikte sektörde yapısal değişim yaşanmıştır. Bu çerçevede gemi sürat ve boyutları artmış, denizyolu taşımacılığı diğer taşımacılık türleri ile entegre olmaya başlamıştır. Ayrıca yükte uzmanlaşmanın bir sonucu olarak, belirli yük grupları için özel olarak inşa edilmiş gemilerin kullanımı yaygınlaşmıştır. Örneğin demir cevheri, kömür, tarımsal yükleri taşımak üzere dökme yük gemileri, petrol ürünleri, sıvı kimyasallar veya sıvılaştırılmış doğal gaz gibi yükleri taşımak üzere tankerler (dökme sıvı yük gemileri), paketlenmiş ve kolay istif edilebilen yükleri taşımak üzere genel kargo gemileri, çeşitli ebatlardaki konteynerleri taşıyan konteyner gemileri, bozulabilecek yükleri taşımak üzere soğuk hava depolu gemiler, tekerlekli yükleri taşımak için Ro-Ro gemileri kullanılmaktadır. Taşınan yük özelinde farklılaşan gemiler, yanaşacakları limanlarda farklı altyapı özelliklerine ve elleçleme olanaklarına ihtiyaç duymaktadır. Limanlarda verilen hizmetler de bu çerçevede farklılaşmaktadır. Bazı limanlarda, liman kapasite ve olanakları her türde gemiye hizmet verilmesine imkân sağlayabilirken, bazı limanların altyapısı sadece belli gemilerin yanaşabilmesine imkân tanımakta ve bu limanlarda sadece belli yük tiplerine hizmet verilebilmektedir.

<sup>8</sup> Çeşme Limanı, 1992-2003 yılları arasında Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. tarafından işletilmiştir.

<sup>9</sup> Bildirim formunda Hedef Şirketler'den ULUSOY DENİZ'in iştiraki konumundaki ULUSOY LİMAN'da, Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'ne ait, bu şirketin tüm hisseleri içerisinde 0,01 payı temsil eden 1 TL toplam nominal değere sahip bir adet hisse bulunduğu, bu hissenin sahipliğinde işlem kapsamında bir değişiklik meydana gelmeyeceği, ilgili hissenin Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. sahipliğinde kalmaya devam edeceği belirtilmiştir.

<sup>10</sup> T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, "Ulaşan ve Erişen Türkiye 2016".

## 17-36/595-259

- (34) Denizyolu taşımacılığında kullanılan ve yukarıda da kısaca değinilen yöntemlerden biri olan Ro-Ro taşımacılığı, taşımalara hız kazandıran yöntemlerin başında gelmektedir. Ro-Ro kelimesi, İngilizce'de "roll on" ve "roll off" kelimelerinin kısaltılmasından oluşmakta ve en genel anlamıyla kendi tekerleğiyle hareket edebilen veya çekilebilen bütün araçların, lokomotiflerin, vagonların, makinelerin veya diğer nakil vasıtalarının taşınabildiği gemileri ifade etmektedir. Ro-Ro (tekerlekli veya mobil yük) gemileri kendi tekerleği ile hareket edebilen araçların yüklenebilmesine ve taşınmasına müsait olacak şekilde, bu amaca özgü olarak inşa edilmektedir. Dolayısıyla Ro-Ro yük taşımacılığı; deniz yolu ile yapılan sıvı yük, kuru yük, dökme yük ve konteyner gibi diğer taşımacılık türlerinden ayrılmaktadır. Solas Antlaşması'na<sup>11</sup> 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 etmektedir. Bu taşıma türünde çekiciler, içinde taşınan yüklerin bulunduğu dorseleri/yarı treyleri gemilere yükleyip bırakabilmekte, bu aşamadan sonra dorseler gemide çekicisi olmadan taşınabilmektedir. Bu şekilde taşınan yükler yarı römork olarak adlandırılmakta ve taşımaların büyük çoğunluğu bu şekilde yapılmaktadır. Varış limanında ise dorseler yine limanda konuşlanmış çekiciler vasıtasıyla gemiden indirilmektedir. Dorsenin çekici ile birlikte gemiye yüklenmesi hali ise komple ünite olarak adlandırılmaktadır. Aşağıdaki şekilde Ro-Ro taşımalarında kullanılan gemiler ve taşınan yükler (yarı treyler/dorse) gösterilmektedir:

Şekil 3: Ro-Ro Taşımacılığındaki Kullanılan Yükler ve Gemiler



<sup>11</sup> International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), sektörde inşa, operasyon ve ekipman alanında minimum güvenlik standartlarını belirleyen uluslararası bir denizcilik anlaşmasıdır.

- (35) Yükte uzmanlaşmanın sonucunda Ro-Ro gemileri taşıma kapasiteleri veya taşıdıkları yüklere bakılarak bir sınıflandırmaya tabi tutulabilmektedirler<sup>12</sup>. Ancak Ro-Ro tiplerini kesin sınırlarla birbirinden ayırmak mümkün değildir. Çünkü Ro-Ro gemileri en fazla yük esnekliğine ve en kolay revize edilebilme özelliklerine sahip gemilerin başında gelmektedir. Ro-Ro gemileri, kısa ve orta mesafeli taşımalar<sup>13</sup> için oldukça ekonomik bir taşıma türüdür. Ayrıca, elleçleme ihtiyacının sınırlı olması ve yükün limandaki bekleme süresinin kısa olması sebebiyle Ro-Ro gemilerinin liman masrafları da oldukça düşüktür.
- (36) Ro-Ro taşımacılığı, sahip olduğu birtakım avantajlar nedeniyle taşımacılar tarafından da özellikle tercih edilmektedir. Ro-Ro gemilerinin tercih edilmesinde en büyük etkenlerden birisinin fabrikada üretilen malın bir tek taşıyıcı araca, sadece bir kez yüklenip boşaltılmasına olanak vermesi ve taşıma hızını büyük ölçüde artırması olduğu söylenebilir. Böylece hem malın aktarımlar esnasında meydana gelebilecek hasarlara karşı korunması hem de daha az yol kat eden araçların yıpranma sürelerinin azalması sağlanmaktadır. Bunların dışında Ro-Ro taşımacılığının avantajlarının şu şekilde sıralanması mümkündür:
- Tahliye ve yükleme çabukluğu ile limanlarda kalış süresinin azlığı nedeniyle liman giderlerinin azalması,
  - Süratlerinin yüksek oluşu ve limanlarda bekleme sürelerinin düşük olması nedeniyle daha çok sayıda sefer olanağı,
  - Gemi personel sayısının azlığı ve limanda işçilere az ihtiyaç duyulması nedeniyle insan gücünden tasarruf olanağı,
  - Yüklerin yük sahiplerine daha kısa sürede ulaşabilmesi,
  - Genelde düzenli hatlar üzerinde çalışılması.
- (37) Ro-Ro taşımacılığının dezavantaj olarak kabul edilebilecek nitelikleri ise şunlardır:
- Gemilerin özel maksatlı olarak dizayn edilmiş olmaları,
  - Gemilerin seri olması ve manevra kabiliyetlerinin yüksek olması nedeniyle yakıt masraflarının artması,
  - Yüklerin özel taşıyıcılarda bulunması ve gemiye özel taşıma aygıtları ile yüklenip tahliye edilebilmesi,
  - Özel liman yerleri gerektirmesi,
  - Sadece belirli yüklerin taşınabilmesi,
  - Yüklerin ağır olması nedeniyle yükleme ve boşaltma esnasında geminin kolayca yalpaya düşebilmesi,
  - Hangar içi kayıp hacmin diğer gemilere nazaran fazla olması.

<sup>12</sup> Örneğin, 4000 dwt'den daha düşük tonaja sahip Ro-Ro gemilerine "yakın yol Ro-Ro gemileri, 4000 dwt'den daha yüksek tonaja sahip olanlara ise "uzak yol Ro-Ro gemileri" denilmektedir.

<sup>13</sup> 1.800 mile kadar olan taşımalar için Ro-Ro taşımacılığı mevcut taşıma türleri içerisinde en ekonomik olanı olarak değerlendirilmektedir.

### G.3.2. Ülkemizde Ro-Ro Taşımacılığı

- (38) Ülkemizde Ro-Ro taşımacılığına 1977 yılında bir kamu kuruluşu olan Deniz Nakliyatı T.A.Ş. tarafından alınan iki geminin İtalya hattına (Alsancak-Venedik; Mersin-Alsancak-Venedik) konulması ile başlanmış akabinde ise 1982 yılında gemi adedi dörde çıkarılarak İtalya hattının yanı sıra Bulgaristan'daki geçiş sıkıntısı nedeniyle Köstence hattı açılmıştır. 1990'lı yılların ilk yarısında, kara yolu ile Avrupa'ya yapılan taşımalarda sınırlarda uzun süreli beklemler, Balkanlar'da yaşanan olumsuz siyasi gelişmeler ve buna dayalı olarak kara yolu güvenliğinin azalması, otoban ücretlerinin sürekli artışı, özellikle Balkan ülkeleri karayollarının altyapı eksiklikleri ve yüksek geçiş ücretleri gibi olumsuz faktörler ülkemiz Ro-Ro taşımacılığının hızlı bir gelişme trendi çizmesine yol açmıştır. Bu çerçevede, Ro-Ro taşımacılığı alanındaki ilk önemli adım, kara yolu nakliyecisi teşebbüslerin ve bu teşebbüslerin kurduğu bir dernek olan UND'nin katılımı ile atılmış ve 48 Türk navlun operatörü tarafından Kasım 1993'te Türkiye'den İtalya'nın Trieste Limanı'na uğrayarak Avrupa'ya denizyolu ile yük taşımak üzere UND Ro-Ro İşletmeleri A.Ş. (UND RO-RO) isimli şirket kurulmuştur. Bunu, UND RO-RO'dan ayrılarak kurulan ve önce Karadeniz'de Samsun-Novorossiysk, Derince-Lichevsky ve Zonguldak-Yevpotaria hatlarında ardından da Çeşme-Trieste hattında faaliyet göstermeye başlayan ULUSOY GRUBU takip etmiştir. Mevcut durumda, hem Akdeniz hem de Karadeniz'in çeşitli limanları arasında Ro-Ro taşımacılığı faaliyeti gelişerek devam etmektedir. Yıllar içerisinde nakliyecilerin ihtiyaçları doğrultusunda açılan yeni hatlar söz konusu olabildiği gibi, düşük karlılık gibi sebeplerle kapanan hatlar da bulunmaktadır. Örneğin 2010 yılı sonrasında Suriye sınırında yaşanan sıkıntılardan dolayı, Mersin, İskenderiye ve Taşucu limanlarından Mısır ve İsrail'deki çeşitli limanlara Ro-Ro seferleri düzenlenmeye başlanmıştır. Aşağıda ülkemiz ile Akdeniz ve Karadeniz'deki limanlar arasında faaliyette olan Ro-Ro hatları gösterilmektedir:

Şekil 4: Türkiye Yurtdışı Ro-Ro Hatları



Kaynak: T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB), "Ulaşan ve Erişen Türkiye 2016", s. 376.

## 17-36/595-259

- (39) Ülkemizde Ro-Ro taşımacılığı alanında özellikle Akdeniz ve Karadeniz Ro-Ro hatları ön plana çıkmıştır. Hâlihazırda Trieste varışlı Akdeniz Ro-Ro hatlarında Pendik, Ambarlı, Haydarpaşa, Çeşme, Mersin Limanlarından seferler düzenlenmekte ve yılda her iki yönde (ihraç ve ithal) 300.000'e yakın araç bu hatlarda taşınmaktadır. UDHB Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü verilerine göre 2016 yılında Trieste hatlarında taşınan toplam araç adedi 280.444; Fransa varışlı Akdeniz Ro-Ro hatlarında taşınan toplam araç adedi ise 61.740'tır. Aşağıdaki tabloda Türkiye- Avrupa arasındaki mevcut Ro-Ro hatlarına yer verilmektedir:

Tablo 9: Türkiye- Avrupa Arasındaki Mevcut Ro-Ro Hatları

Hatlar	İşleten Teşebbüs	Hattın Açılış Tarihi
Çeşme – Trieste (İtalya)	ULUSOY RO-RO	03.09.2000
İstanbul Ambarlı - Trieste(İtalya) <sup>14</sup>	UN RO-RO	01.01.2002
İstanbul Pendik - Trieste(İtalya) <sup>15</sup>	UN RO-RO	26.04.2005
Mersin - Trieste(İtalya)	UN RO-RO	28.03.2009
İstanbul Pendik – Toulon (Fransa)	UN RO-RO	24.07.2010
Haydarpaşa-Trieste (İtalya)	ALTERNATIVE <sup>16</sup>	12.01.2013
Lavrion (Yunanistan)-Trieste	ALTERNATIVE	01.07.2014
İzmir Alsancak- Trieste (İtalya)	ALTERNATIVE	03.12.2016
İzmir Alsancak-Sete (Fransa)	ALTERNATIVE	17.11.2014

Kaynak: Bildirim Formu, UN RO-RO, ULUSOY ve ALTERNATIVE tarafından gönderilen bilgiler, <http://alternative.com.tr>

<sup>14</sup> Ambarlı seferleri tarih içerisinde münferit gemiler ile direkt hat olarak ve Haydarpaşa veya Pendik Limanı'ndan kalkan gemilerin Ambarlı Limanı'na uğraması yöntemiyle 'uğrak sefer' olarak gerçekleşmiştir. Geçmişte münferit gemiler ile ayrı bir hat olarak işletilen Ambarlı Hattı (Ambarlı Limanı Kumport Terminali) 26.06.1999 tarihinde başlamıştır. Anadolu Yakası'ndan (Pendik Limanı açılmadan önce Haydarpaşa'dan) hareket ederek Ambarlı Limanı'na (Kumport Terminali) uğrak yapılarak işletilen 'Ambarlı uğrakları' 18.04.2001 tarihinde başlatılmıştır. 14.07.2013'te son Ambarlı ihracat uğrak seferi yapıldıktan sonra Avrupa yakası uğrak seferleri 21.09.2013 ve 11.05.2014 tarihleri arasında Tekirdağ Limanı üzerinden yapılmıştır. Bir müddet yapılamayan Avrupa yakası uğrak seferleri Ambarlı Limanı'nda (Akçansa Terminali) tekrar yer açılmasıyla 03.05.2016 tarihinden itibaren yapılmaya devam etmektedir.

<sup>15</sup> 14.06.2014 tarihinden beri, söz konusu sefer sadece ihraç yükler bakımından hafta bir İtalya'nın Ancona limanına uğramaktadır.

<sup>16</sup> Alternative Taşımacılık A.Ş. (ALTERNATIVE), aynı zamanda Ro-Ro taşımacılığı faaliyetinin müşterisi konumunda olan ve lojistik alanında faaliyet gösteren Ekol Lojistik A.Ş. ile aynı ekonomik bütünlük içerisinde yer almaktadır.

- (40) Akdeniz'deki bu hatlara ilave olarak 1998 yılında EGE RO-RO üç gemi ile Tekirdağ-Trieste hattında faaliyete başlamış ardından Ambarlı-Trieste hattını açmış, ancak bu hattı açtıktan iki yıl sonra faaliyetlerine son vermiştir. 2007 yılının ilk yarısında Türk-İtalyan ortaklığı ile IT Ro-Ro isimli bir Ro-Ro şirketi daha kurulmuş ve bu şirket iki gemi ile Türkiye'deki Kepez Limanı'ndan İtalya'nın Bari Limanı'na yük taşımaya başlamıştır. Ancak iki-üç aylık bir faaliyetin ardından şirket faaliyetlerine son vermiştir. 2010 yılının Mayıs ayında BKT Ro-Ro iki gemi ile Tekirdağ Trieste arasında Ro-Ro taşımacılığına başlamış, ancak iki sefer yaptıktan sonra faaliyetlerini sonlandırmıştır. 2010 yılında UND Deniz Taşımacılığı A.Ş. (UND DENİZ), Tekirdağ-Toulon ve Tekirdağ-Trieste seferlerine başlamış ancak Toulon hattında yaklaşık sekiz ay ve Trieste hattında yaklaşık dört ay sefer düzenledikten sonra faaliyetlerini sonlandırmıştır. UN RO-RO tarafından 2011 yılında Pendik-Köstence arasında başlayan Ro-Ro seferleri 15.09.2012 tarihinde kaldırılmıştır. 2010 yılında UN RO-RO tarafından yürütülmeye başlanan Ambarlı-Toulon seferleri 2013 yılında kadar devam etmiş, ancak bu hattaki faaliyetlere 29.05.2013 tarihinde son verilmiştir. Son olarak, ALTERNATIVE'in yürüttüğü ve Ağustos 2014'te başlayan Haydarpaşa- Sete seferleri aynı yılın Kasım ayında sonlandırılmıştır.
- (41) Türkiye-Akdeniz Ro-Ro hatlarındaki Ro-Ro taşımacılığını detaylı olarak incelemek gerekirse, ülkemizin iç bölgelerinden yüklenen araçlar, iç gümrüklerde işlemlerin bitirilmesini müteakip kara yolu ile ülkemizdeki Ro-Ro terminallerine intikal etmektedirler. Söz konusu araçlar yarı-römork, "komple ünite" diye ifade edilen çekici+yarı-römork (treylar) ve uzun ünite olarak ifade edilen araçlardan oluşmaktadır. İkinci halde, Ro-Ro terminallerine intikal eden yarı-römorkların çekicileri, ülkemizde bırakılmakta ve gemilerde sadece yarı-römorklar taşınmaktadır.
- (42) Bu doğrultuda, Trieste Limanı'na haftanın hemen hemen her günü gemi yanaşmakta, taşımanın bu ayağını kısa yol deniz taşımacılığı oluşturmaktadır. Trieste'de araçların gemiden indirilmesini ve Avrupa Birliği (AB) transit giriş gümrük işlemlerinin yapılmasını müteakip, önemli sayıda araç, bu sefer "muvafakatli kombine taşımacılık" diye adlandırılan yöntemle, sürücüler de araçları ile birlikte trenlere binmekte ve Avusturya ve Almanya'daki çeşitli şehirlere hareket etmektedirler. Taşımanın bu ayağını "kombine taşımacılık" oluşturmaktadır. Trenlerden indirilen araçlar, bu sefer son noktaya kadar yolculuklarına yine kara yolu ile devam etmektedirler. Gemilerde taşınan diğer yarı-römorklar ise Trieste'de konuşlandırılmış çekiciler ile birleştirilerek yolculuklarına kara yolu ile devam etmektedirler. Trieste Limanı, İkinci Dünya Savaşı sonrasında dokuz ülke arasında imzalanan anlaşma ile özel bir statü kazanmıştır. Kabotaj kanunlarına göre her ülke içindeki taşımaların o ülkenin plakasına sahip çekiciler ile yapılması gerekirken Trieste Limanı, bu özel statüsü sebebiyle bir serbest bölge niteliğindedir. Bu nedenle, Trieste Limanı'nda Türk plakalı çekiciler de faaliyet gösterebilmektedir.
- (43) Türkiye-Fransa arasındaki Ro-Ro taşımacılığı da benzer şekilde gerçekleşmektedir. Ancak, Trieste Limanı'nın sahip olduğu özel statü, Fransa'daki limanlar bakımından söz konusu değildir, bu nedenle Fransa limanlarında Türk plakalı çekiciler faaliyette bulunamamaktadır.
- (44) Türkiye-İtalya ve Türkiye-Fransa arasında kurulan kısa yol deniz taşımacılığı hattında kullanılan Ro-Ro gemileri, "non-Ropax" diye tanımlanan, bir başka ifade ile sürücülerin gemi ve yüklenen araçlar ile seyahat etmediği tipte gemilerden oluşmaktadır. Bu nedenle, sürücülerin varış limanında gemiden inen araçlarını alıp yollarına devam edebilmeleri için öncelikle limana intikalleri gerekmektedir. Bu çerçevede sürücüler, havayolu-kara yolu bağlantısı ile ilgili varış limanına ulaştırılmaktadır. Böylelikle sürücülerin, bir gidiş-dönüş yolculuğunda dört gün gibi süreyi tasarruf etmeleri sağlanarak bu zamanı dinlenerek geçirmeleri imkânı yaratılmaktadır.



## 17-36/595-259

- (45) Ayrıca, araçların Türkiye’de gemilere yüklenmesini müteakip, gümrük evrakı varış limanına gemilerin intikalinden iki gün önce ulaştırılmakta ve gümrük işlemleri tamamlanmaktadır. Böylelikle gemiler ile bilahare gelen araçların büyük bir bölümünün işlemleri daha önceden tamamlanarak gemiden inen araçların doğrudan limanı terk etmesi sağlanmaktadır. Bu uygulama, “tam zamanında taşıma konsepti” prensipleri doğrultusunda taşımacılara önemli bir zaman tasarrufu kazandırmaktadır.
- (46) Ro-Ro taşımacılığının giderek gelişmesi, beraberinde birtakım yeni konseptlerin de uygulanmasını getirmiş ve bu uygulamalar kısa süre içerisinde sisteme tanıtılmıştır. Bu uygulamalardan biri de gemilerde sadece yarı-römorkların taşınması olmuştur. Söz konusu taşıma sisteminde, çekiciler her iki limanda konuşlandırılmakta, gemilerden indirilen yarı-römorklar limanda çekiciler ile birleştirilerek son noktaya yapılan taşımalar komple ünite olarak gerçekleştirilmektedir. Böylelikle, bir taraftan gemi yükleme kapasitesi %20 oranında artırılırken (yüklenen araç oranına göre) diğer taraftan taşımacı firmaların gerek işletme gerekse yatırım maliyetlerinde önemli tasarruf sağlanmaktadır. Ro-Ro hatları ile birlikte gelişen yarı-römork taşımacılığını yapan nakliye firmaları, bu tür taşımanın getirdiği avantajlardan faydalanarak giderek daha az çekici araç yatırımında bulunmaya başlamışlardır. Son yıllarda ise Ro-Ro gemilerindeki atıl alanların, liman traktörleri ile gemilere yüklemesi yapılan konteyner ile doldurulması şeklinde yeni yöntemler geliştirilmiştir.

### G.4. İlgili Pazar

#### G.4.1. EAAD’nin Görüşleri

- (47) Dosya kapsamında 13.02.2017 tarih ve 2068 sayılı yazıyla EAAD’dan,
- İlgili pazarların tanımlanmasına,
  - Belirlenen coğrafi pazarlar özelinde, işlemin olası rekabetçi ve rekabet karşıtı etkilerinin analizine,
  - Bildirim Formunda yer verilen ilgili coğrafi pazar tanımı ve ekonomik hususlara ilişkin genel değerlendirmelere,

ilişkin görüş talep edilmiş, bu kapsamda EAAD’nin cevabi yazısı 30.05.2017 tarihinde 6675 sayı ile dosya kayıtlarına intikal etmiştir. Bu kapsamda EAAD görüşlerini içeren 29.05.2017 tarih ve 2017-EEA-02 sayılı raporda yer alan temel değerlendirmeler incelendiğinde özetle,

- İzmir-İstanbul çıkışlı ve Mersin-İstanbul çıkışlı hatlar arasında ihmal edilemeyecek ölçüde ticaret akışının söz konusu olduğuna ve dolayısıyla belli bir bölgedeki hat(lara) yönelik talebin, pazar dinamiklerine bağlı olarak başka bir bölgedeki hatlara yönelmesinin mümkün olabildiğine işaret ettiği,
- Taraflarca ticaret akışı verilerine dayanılarak yapılmış olan ilgili pazar analizinin, pazarın sınırlarının sağlıklı bir biçimde çizilebilmesi açısından yetersiz olduğu,
- UN RO-RO, ULUSOY GRUBU ve ALTERNATIVE’in devralma öncesine ait Lerner endekslerinin sırasıyla %30,9, %21,8 ve %21,7 seviyelerinde olduğu; bu durumun, işlem öncesinde pazar gücünün varlığına işaret ettiği,
- Devralma işlemi kapsamında yürütülen simülasyon sonucuna göre, işlem sonrasında, devredilen konumundaki ULUSOY tarafından işletilmekte olan Çeşme- Trieste hattının ortalama fiyatının %10,9 oranında artacağı,

- Simülasyon sonucuna göre devralan konumundaki UN RO-RO tarafından işletilmekte olan Pendik- Trieste, Mersin- Trieste ve Pendik- Toulon hatlarının ortalama fiyatları için öngörülen fiyat artışı %2,1 iken, işleme taraf olmayan ALTERNATIVE tarafından işletilen Alsancak- Sete ve Haydarpaşa- Trieste hatlarının ortalama fiyatları için öngörülen artışın %0,2 seviyesinde olduğu,
- Taraflarca sunulan simülasyonda olduğu gibi<sup>17</sup> ALTERNATIVE'in Haydarpaşa- Sete hattına ilişkin veriler analize dâhil edildiğinde ise, ortalama fiyatlarda Çeşme- Trieste hattı için %18,5, UN RO-RO hatları için %3,5 ve ALTERNATIVE hatları için %0,4 artış öngörüldüğü,
- Gerek ALTERNATIVE'in seferlerinin doluluk oranlarının yüksek olması, gerekse de teşebbüsün işlettiği hatları esas olarak dikey bütünleşik bir yapı içerisinde bulunduğu Ekol Lojistik A.Ş.'nin (EKOL) yüklerini taşımakta kullanması dikkate alındığında Çeşme- Trieste hattında meydana gelecek bir fiyat artışı karşısında müşterilerin Alsancak- Trieste hattına geçme olanağının kısıtlı olduğu,
- Bu çerçevede işlem sonrası meydana gelecek bir fiyat artışı karşısında, rakibin arzı, fiyat artışını devralma işleminin tarafları için kârlı olmaktan çıkaracak şekilde artırma imkânından yoksun olduğu,
- ALTERNATIVE'in üçüncü taraflara sunduğu kapasite kısıtlı olduğu için, simülasyonun dayandığı yükselen fiyatlar karşısında Çeşme- Trieste hattı müşterilerinin öncelikle UN RO-RO hatlarına kaydığı varsayımının da analiz açısından sakıncalı bir sonuç doğurmayacağı,
- Alsancak- Trieste hattında uygulanan düşük fiyatlara rağmen, Çeşme- Trieste hattının fiyatlarında düşüş gözlenmemesinin ise, Alsancak- Trieste hattının, kapasite kısıtı sebebiyle, Çeşme- Trieste hattı üzerinde fiyat artışını imkânsız kılacak ölçüde rekabetçi baskı yaratmadığının bir göstergesi olduğu,
- Bu çerçevede tarafların Alsancak- Trieste hattının varlığı sebebiyle simülasyonun öngördüğü fiyat artışlarının gerçekleşmeyeceğine yönelik iddiasını kabul etmenin mümkün olmadığı,
- Teşebbüsün etkinlik iddiaları değerlendirilirken genel yönetim giderlerinin etkinlik hesabına dâhil edilmesinin uygun olmadığı, benzer şekilde, Ro-Ro taşımacılığı hizmetinden ayrı bir faaliyet olan liman işletmeciliği faaliyetine ilişkin maliyetlerin, Çeşme- Trieste Ro-Ro hattına ilişkin etkinlik kazanımları kapsamında ele alınmasının doğru olmadığı,
- Gemi işletme maliyetleri ile gemi sefer maliyetlerine ilişkin veriler incelendiğinde, işlem sonrasında sadece gemi işletme maliyetleri açısından işlem öncesine göre bir azalma beklendiğinin görüldüğü,
- Bu iki maliyet grubu esas alındığında, Çeşme- Trieste hattında araç başı maliyetlerde beklenen düşüşün %9 seviyesinde olduğu,
- Bu maliyet grubundaki azalmanın kaynağının, esas olarak, ULUSOY GRUBU'nun dört gemiyle gerçekleştirdiği operasyonu, UN RO-RO'nun üç gemiyle gerçekleştirecek olması olduğu,

---

<sup>17</sup> Bildirim Formunda sunulan bilgilere göre işlem taraflarınca yapılan simülasyonlarda ALTERNATIVE tarafından işletilen hatlara ilişkin olarak gözleme dayalı tahmini veriler kullanılmıştır.

- Devralma simülasyonu, oluşturulan yeni veri seti kullanılarak ve bu oranda bir etkinlik kazanımı varsayımında bulunularak yapıldığında ise, Çeşme- Trieste hattı için öngörülen fiyat artışının %4,3, UN RO-RO ve ALTERNATIVE hatları için ise sırasıyla %2,5 ve %0,2 oranında olduğu,
- 2016 yılı Şubat ayı fiyatlarının rekabetçi fiyat düzeyini yansıttığı kabul edilerek yapılan varsayımsal tekel testi *-Full Equilibrium Relevant Market Test (FERM)-* yöntemine göre yapılan analize göre, eşik değerin %5 kabul edildiği ve sadece bir hat bakımından eşğin aşılmasının yeterli görüldüğü durumda ilgili pazarın Çeşme- Trieste, Alsancak- Sete ve Pendik- Trieste hatlarından; tüm hatların eşik değeri geçmesi gerektiği kabulü altında ise ilgili pazarın Çeşme- Trieste, Alsancak- Sete, Pendik- Trieste ve Haydarpaşa- Trieste hatlarından oluşacağı; eşik değerin %10 kabul edildiği ve sadece bir hat bakımından eşğin aşılmasının yeterli görüldüğü durumda ilgili pazarın Çeşme- Trieste, Alsancak- Sete, Pendik- Trieste ve Haydarpaşa- Trieste hatlarından oluştuğu; tüm hatlar bakımından %10'luk eşğin aşılması gerektiğinin kabulü halinde ise tüm Akdeniz Ro-Ro hatlarının birbirine ikame olduğu ve pazarın Ro-Ro pazarından daha geniş bir biçimde de tanımlanabileceği,
- Eşik değerinin kaç olarak alınması gerektiği veya pazardaki tüm ürünler bakımından eşik değerinin aşılmasının gerekip gerekmemesi hususunda ise literatürde görüş birliğinin bulunmadığı,
- Bununla birlikte, varsayımsal tekel testi *-FERM-* yöntemi çerçevesinde yapılan ilgili pazar analizi sonuçlarının her durumda İzmir çıkışlı hatlardan daha geniş bir pazarın varlığına işaret ettiği

ifade edilmektedir.

#### **G.4.2. İlgili Ürün Pazarı**

- (48) İlgili ürün pazarının, belirli bir ürün ile tüketici gözünde fiyatı, kullanım amaçları ve nitelikleri bakımından benzer olan ürünlerden oluştuğu kabul edilmektedir. Başka bir deyişle ilgili ürün pazarı; ürün özellikleri, fiyatları ve kullanım amaçları bakımından tüketici tarafından ikame edilebilir sayılan bütün ürünleri kapsamaktadır. Bu kapsamda, talep ikamesinin ilgili ürün pazarı tanımında belirleyici etkisi yüksek olmakla birlikte, arz ikamesi de talep ikamesine eşdeğer etkisi olduğu durumlarda hesaba katılmaktadır. Söz konusu ilkelerden hareketle, ilgili ürün pazarının tanımına ilişkin değerlendirmelere aşağıda yer verilmektedir.
- (49) Devre konu teşebbüslerin faaliyet alanlarının temelde üç ana başlık altında toplandığı anlaşılmaktadır. Bunlardan ilki, liman işletmeciliği faaliyetidir. ULUSOY DENİZ tarafından kontrol edilen ULUSOY LİMAN, Çeşme Limanı'nın 30 yıllık işletme hakkını, 06.06.2003 tarihinde devralmıştır. Çeşme Limanı mevcut durumda daha ziyade kruvaziyer gemileri ile Ro-Ro gemilerine hizmet sunmaktadır. Devre konu şirketlerin faaliyet gösterdikleri diğer bir alan ise, ithal ve ihraç yükleri taşıyan tırların deniz yolu ile yabancı ülkelere Ro-Ro gemileri ile taşınmasıdır. ULUSOY LOJİSTİK, dört adet Ro-Ro gemisi ile haftanın üç günü Çeşme Limanı'ndan Trieste Limanı'na düzenli Ro-Ro taşımacılığı yapmaktadır. Son olarak, devre konu şirketlerden olan ULUSOY ACENTELİK üçüncü kişilere gemi acenteliği hizmeti vermektedir. Dolayısıyla işbu dosya kapsamında yapılacak ilgili pazar analizlerinde, söz konusu üç temel faaliyet alanı esas alınarak ikame analizi gerçekleştirilecektir.

#### **Ro- Ro taşımacılığı**

- (50) Sektör hakkında verilen bilgilerde de açıklandığı üzere, Ro-Ro taşımacılığı bir başka ifade ile tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı, deniz yolu taşımacılığının özel bir türü olup deniz yolu ile yapılan dökme yük veya konteyner taşımalarından operasyonel olarak farklılaşmaktadır. Yükler yarı-römorkların içerisinde çekiciler vasıtasıyla gemilere yüklenmekte ve varış limanında hazır bulunan çekiciler aracılığıyla veya kombine tren yolu taşımacılığı ile gemiyi terk ederek nihai varış noktasına ulaştırılmaktadır. Bu taşıma türü, nakliyeciler teşebbüslere neredeyse yarı-römork sayılarının yarısı kadar çekiciye sahip olarak daha düşük bir yatırım tutarıyla taşımacılık yapma imkânı sunmakta; bununla birlikte taşımacıların Ro-Ro nakliyesine uygun bir organizasyon yapısı oluşturmaları, kalkış ve varış limanlarında ayrı ayrı çekici bulundurmaları ya da kiralamaları, gemilerin sefer gün ve saatlerine göre yük dağılımlarını ayarlamaları gerekmektedir. Bu özellikleri nedeniyle Ro-Ro taşımacılığı, deniz yolu ile yapılan diğer taşıma türlerinden farklılaşmaktadır.
- (51) Bildirim Formunda ayrıca kara yolu taşımasının da Ro-Ro taşımacılığına ikame olabileceği belirtilmiştir. Bu kapsamda ilk olarak belirtilmesi gereken husus, Ro-Ro taşımacılığı ile kara yolu taşımacılığının birbirinden tamamen farklı iki taşıma türü olması sebebiyle birbirleri arasında arz ikamesinin bulunmadığı hususudur. Kara yolu taşımacılığı pazarında hizmet veren teşebbüsler nakliye firmaları iken Ro-Ro taşımacılığı pazarında hizmet veren teşebbüsler çoğu aynı zamanda armatör de olan Ro-Ro taşımacılığı teşebbüsleri; tarifeli hat işletmecileridir. Bu kapsamda, kara yolu taşımacılığında hizmet veren konumda olan nakliye firmaları Ro-Ro taşımacılığı pazarı söz konusu olduğunda hizmet alan konumundadır. Kara yolunda çekiciler tarafından çekilen yarı römorklar, Ro-Ro taşımacılığı pazarında gemilere yüklenmektedir. Dolayısıyla, bir nakliye firmasının Ro-Ro taşımacılığı hizmeti verebilmesi için öncelikle gemi kiralaması/ satın alması, varış ve kalkış noktası limanlarından izin alması, gerekli hat izinlerini alması, Ro-Ro taşımacılığına yönelik teknik personel ve kaptan çalıştırması; kısaca tüm diğer faaliyetlerinden tamamen farklı ekipmana sahip olması ve farklı teknik bilgi ve özelliklere sahip personel istihdam etmesi gerekmektedir. Benzer şekilde, Ro-Ro taşımacılığında faaliyet gösteren bir teşebbüsün ise kara yolu ile taşıma yapabilmesi için çekici ve yarı römork satın alması, yeterli sayıda şoför istihdam ederek onlar için gerekli izinleri alması, bunun yanı sıra ihracat ve ithalat yapan müşteri bulması gerekecektir. Dolayısıyla kara yolu ve Ro-Ro taşımacılığının farklı iş tecrübesi, bilgi birikimi ve sermaye kullanımı gerektirdiği ve farklı hukuki düzenlemelere tabi olduğu anlaşılmaktadır.
- (52) Talep ikamesi bakımından yapılacak değerlendirmede ise Ro-Ro taşımacılığının müşterileri olan nakliyecilerin tercihlerinin dikkate alınması ve kara yolunu Ro-Ro taşımacılığının alternatifi olarak görüp görmediklerinin ortaya konması gerekmektedir. Ro-Ro ve kara yolu taşımacılığı; hız, güvenlik, çalıştırılan personel ve iş modeli bakımından birbirinden farklılaşmaktadır. Kara yolunun tercih edilmesi durumunda, nakliyeciler araçları iki şoför ile çalıştırıp gidilecek mesafeye bağlı olmakla birlikte kimi zaman varış noktasına denizyolundan daha kısa bir sürede ulaşabilmektedirler. Bununla birlikte, araçların birden fazla sınırı geçmesi ve bu sınırlardaki bürokratik işlemleri tamamlamaları gerekmektedir. Kimi zaman sınır geçişlerindeki prosedürler ve yaşanan bekleme sürelerinin uzaması kara yolunu zaman bakımından dezavantajlı kılabilir.

- (53) Kara yolunun tercih edilmesi noktasında, dikkate alınan bir diğer husus da her ülkenin kara yolu kullanımı konusunda uyguladığı kotalardır. Kotaların yanı sıra kara yolu ile taşınan araçların kazaya uğrama riskleri diğer ulaşım türlerine göre daha fazladır. Buna karşılık araçlarını Ro-Ro ile taşınması halinde, Ro-Ro sefer gün ve saatlerine bağımlı kalmakta ancak araçlarının daha güvenli ve düşük riskli bir şekilde ilgili limana ulaşması sağlanmaktadır. Araçlar mesafenin önemli bir kısmını deniz yolu ile aldığından, limana indikten sonra kara yolu veya demir yolu ile ulaşma devam etmekte ve böylece daha az sınır geçişi ve yol mesafesi yaparak nihai varış ülkesine ulaşma imkânı yakalamaktadırlar. Bununla birlikte, Ro-Ro taşımacılığının tercih edilmesi durumunda nakliyecilerin kalkış ve varış limanlarında gerekli organizasyonu oluşturmaları, çekicilerini bu limanlar arasında dağıtmaları ve bu organizasyonu yönetecek personel istihdam etmeleri gerekmektedir.
- (54) Bu iki taşımacılık türü, farklı sermaye yatırımı, farklı iş düzeni ve farklı nitelikte personel istihdamı gerektirdiğinden taşımacılık türleri arasında geçiş ilave birtakım yatırım gerektirmektedir. Faaliyetlerini Ro-Ro taşımacılığına göre düzenlemiş bir nakliyecinin; dorse/yarı-römork sayısının yaklaşık üçte biri oranında çekicisi bulunmakta ve bu çekicilerin hem kalkış limanında dorselerin gemiye yüklenmesi hem de varış limanında gemiden indirilerek nihai varış noktasına ulaştırılabilmesi için uygun şekilde organize edilmeleri, ayrıca şoförlerin de Türkiye'den ilgili Avrupa limanına ulaştırılmaları gerekmektedir. Bu tipteki bir yapıdan kara yolu taşımacılığına geçilmesi durumunda şirket, aynı miktarda taşıma yapabilmek için ilave çekici yatırımı yapmak durumunda kalmaktadır. Ayrıca teşebbüslerin, satın aldıkları bu ilave çekiciler için ilave şoför çalıştırmaları gerekmektedir. Dolayısıyla, Ro-Ro taşımacılığından kara yoluna geçmek isteyen bir teşebbüs, mevcut taşıma kapasitesini sürdürebilmek için ilave çekici ve şoför maliyetine katlanmalıdır. Aksi durumda mevcut dorselerinin üçte ikisi atıl durumda kalacaktır.
- (55) Kara yolu taşımacılığına göre organize olmuş bir teşebbüsün ise, Ro-Ro taşımacılığına geçebilmesi için ilave dorse yatırımı yapması gerekmektedir. Ayrıca teşebbüsün varış ve kalkış limanlarına çekicilerini dağıtması ve organizasyonlarını buna uygun şekilde düzenlemesi gerekmektedir. Bu nedenle, Ro-Ro müşterisi konumundaki nakliye firmaları açısından iki taşımacılık türü arasındaki geçiş yapılması için ilave yatırım yapılması ve istihdam yapısı ve iş organizasyonunun değiştirilmesi gerekmektedir.
- (56) Dolayısıyla, kara yolu ve Ro-Ro taşımacılığı pazarları arasında arz ikamesinin bulunmadığı, nakliyecilerin bu iki tür taşıma türünden diğerine geçişinin ilave yatırım maliyeti ve yanı sıra iş modelinde esaslı değişim gerektirdiği, taraflarca yapılan bu değerlendirmelerin aksini ortaya koyabilecek bir veri de sunulmadığı anlaşıldığından Ro-Ro taşımacılığı ile kara yolu taşımacılığının aynı pazarda değerlendirilmesi sonucunu doğuracak bir ikame ilişkisi olmadığı değerlendirilmektedir.
- (57) Nitekim Kurul kararlarında da Ro-Ro taşımacılığını ayrı bir ilgili ürün pazarı olarak tanımlanmıştır. Aşağıdaki tabloda, Kurul'un sektöre yönelik geçmiş kararları ve kararlardaki ilgili ürün pazarı tanımları gösterilmektedir.

**17-36/595-259**

Tablo 10: Kurul'un Geçmiş Tarihli Kararlarındaki İlgili Ürün Pazarı Tanımları

Karar Tarihi/Sayısı	Karar Türü	İlgili Ürün Pazarı
27.06.2002 02-41/468-196 <sup>18</sup>	Önaraştırma	Türkiye çıkışlı/varışlı uluslararası Ro-Ro taşımacılığı pazarı
19.08.2004 04-56/754-190	Önaraştırma	Tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı pazarı
13.07.2005 05-46/668-170	Soruşturma	Tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı pazarı
19.10.2005 05-69/959-260	Soruşturma	Tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı pazarı
24.04.2006 06-29/357-88	Önaraştırma	Tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı pazarı
03.05.2007 07-37/380-141	Muafiyet	Tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı pazarı
23.05.2007 07-42/465-177	Önaraştırma	Türkiye çıkışlı/varışlı uluslararası Ro-Ro taşımacılığı pazarı
29.11.2007 07-88/1113-435	Devralma	Tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı pazarı ve Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetleri pazarı
31.07.2008 08-49/697-273	Önaraştırma	Tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı pazarı
01.10.2012 12-47/1412-473	Muafiyet	Tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri (Ro-Ro taşımacılığı hizmetleri)
01.10.2012 12-47/1413-474	Soruşturma	Tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri (Ro-Ro taşımacılığı hizmetleri)
21.05.2013 13-29/402-179	Soruşturma	Tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri (Ro-Ro taşımacılığı hizmetleri)
16.01.2014 14-02/41-19	Önaraştırma	Tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri (Ro-Ro taşımacılığı hizmetleri)
06.01.2016 16-01/12-5	Önaraştırma	Ro-Ro taşımacılığı hizmetleri

- (58) Yukarıdaki değerlendirmeler ışığında, ilgili ürün pazarı “tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri” (Ro-Ro taşımacılığı hizmetleri) olarak belirlenmiştir.

**Liman İşletmeciliği:**

- (59) Gemilerin limana yanaşma işleminden limandan ayrılma işlemine kadar gemi ve yolcunun ihtiyaçlarını karşılayan tüm hizmetler, liman işletmecileri tarafından sunulmaktadır. Bu kapsamda liman işletmecileri, kılavuzluk, römorkaj, barınma, acente hizmetleri, atık alım, kullanma suyu, sağlık hizmeti, yakıt ikmali ve özel güvenlik hizmetleri gibi hizmetler vermektedirler. Bununla birlikte, yukarıda da belirtildiği gibi, limanlara yönelik ilgili ürün pazarı tespitinde belirleyici faktör, limanın hizmet verdiği yük ve gemi tipi olarak ortaya çıkmaktadır<sup>19</sup>. Zira farklı tipteki yük ve gemiler için limanlarda farklı tipte elleçleme ve depolama ekipmanı ile farklı rihtim özelliklerine ihtiyaç duyulmaktadır.

<sup>18</sup> Karar Danıştay tarafından iptal edilmiş olup aynı konuya ilişkin 23.05.2007 tarih ve 07-42/465-177 sayılı karar alınmıştır. Öte yandan Danıştay 13. Dairesinin söz konusu iptal kararının Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulunun 29.03.2012 tarihli ve 2007/583 E., 2012/231 K. sayılı kararı ile bozulduğu anlaşılmaktadır.

<sup>19</sup> Bkz. 2.12.2010 tarih, 10-75/1538-592 sayılı; 7.8.2014 tarih, 14-26/527-233 sayılı ve 11.05.2016 tarih, 16-16/267-118 sayılı Kurul kararları.

## 17-36/595-259

- (60) Çeşme Limanı'nın kruvaziyer ver Ro-Ro gemilerine hizmet verdiği dikkate alınarak ilgili ürün pazarı "*Ro-Ro gemilerine ve yolcu/araç taşıyan feribotlara yönelik liman hizmetleri*" olarak tanımlanmıştır.

### Gemi Acenteliği

- (61) Gemi acenteliği hizmetleri, gemi sahibinden aldığı talimat çerçevesinde gemilerin her türlü ihtiyaçlarını karşılamak için gemi sahibi adına hareket etme ve raporlama, biletleme, faturalama ve tahsilat yapma, kumanya, teknik malzeme, yedek parça, yakıt ikmal ihtiyaçlarına ve mürettebat değişikliklerine yönelik hizmet sağlama ve yükleme/tahliye, havuzlanma operasyonlarına gümrük kontrolü ile müdahalede bulunma hizmetlerini kapsamaktadır. Bu çerçevede, dosya kapsamındaki son ilgili ürün pazar "*gemi acenteliği hizmetleri*" pazarı olarak tanımlanmıştır.

### **G.4.3. İlgili Coğrafi Pazar**

- (62) İlgili coğrafi pazar, teşebbüslerin mal ve hizmetlerin arz ve talebi konusunda faaliyet gösterdikleri, rekabet koşullarının yeterli derecede homojen ve özellikle rekabet koşulları komşu bölgelerden hissedilir derecede farklı olduğu için bu bölgelerden kolayca ayrılabilen bölgelerdir. İşbu dosya bakımından tanımlanan "*Ro-Ro gemilerine ve yolcu/araç taşıyan feribotlara yönelik liman hizmetleri*", "*tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri*" ve "*gemi acenteliği hizmetleri*" ilgili ürün pazarlarının her biri bakımından ayrı coğrafi pazar tanımı yapılmıştır.

### Tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri

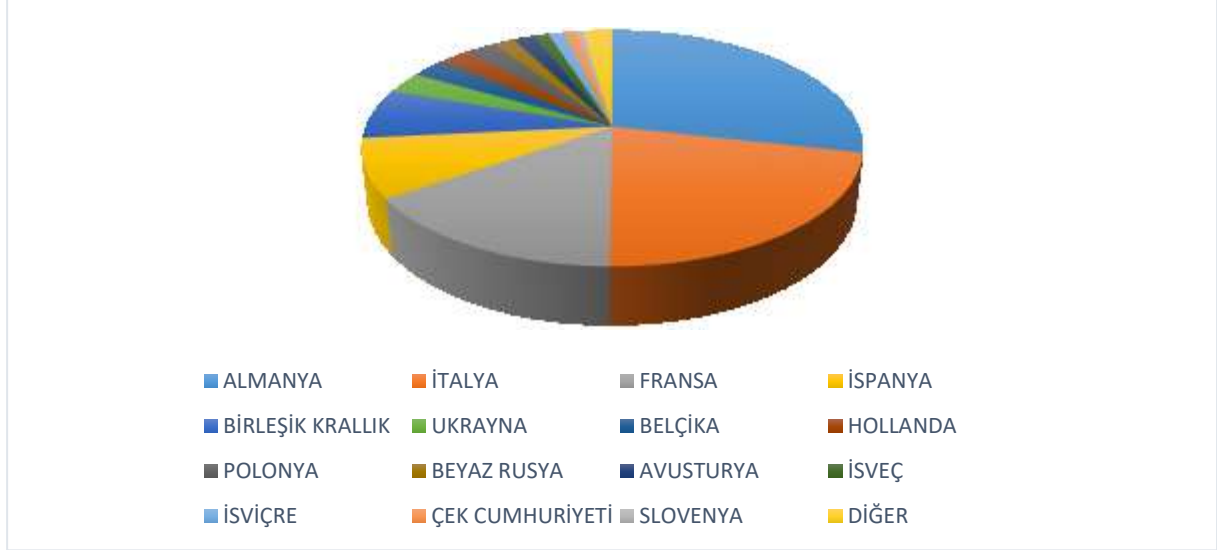
- (63) Ro-Ro taşımacılığı belli hatlar üzerinde tarifeli seferlerle gerçekleştirilmektedir. Türkiye'de yukarıda da belirtildiği üzere mevcut durumda on sekiz aktif Ro-Ro hattı bulunmaktadır<sup>20</sup>. Dosya kapsamında, gerek devre konu teşebbüsler, gerekse devralanlar Akdeniz üzerinde Avrupa'ya Ro-Ro taşımacılığı faaliyeti ile iştigal etmektedir. Söz konusu Ro-Ro hatlarının yanı sıra, Karadeniz üzerinden Rusya ve Ukrayna'nın çeşitli limanlarına sefer gerçekleştiren Ro-Ro hatları da bulunmaktadır. Ayrıca Türkiye'nin güneyinde yer alan İskenderun, Mersin ve Taşucu limanlarından Mısır'daki limanlara hareket eden Ro-Ro hatları da Ortadoğu, Afrika ve Arap ülkelerini hedef almaktadır. Bu noktada; nihai varış ülkesi tamamen farklılaşan Karadeniz, Afrika veya Arap Yarımadasına yönelen Ro-Ro taşımalarının Avrupa'ya yapılan Ro-Ro taşımalarına ikame olmadığı değerlendirilmektedir. İşbu dosya kapsamında asıl analiz edilmesi gereken husus, Türkiye'den Avrupa'ya gerçekleştirilen Ro-Ro hatlarının birbirine ikame olup olmadığıdır.
- (64) Ro-Ro taşımacılığında, ilgili coğrafi pazarın tanımlanmasında belirleyici unsur nakliye firmalarının yükün Türkiye'den nihai varış ülkesine ulaştırılması sırasındaki tüm maliyet kalemlerini dikkate alarak yaptıkları tercihlerdir. Bu tercihlerde, yükün Türkiye'deki limanlara ulaştırılmasındaki akaryakıt ve diğer maliyetler, Ro-Ro taşımacılığının fiyatı, sefer sıklığı, yükün nihai varış ülkesi, teslimatın aciliyeti gibi unsurlar dikkate alınmaktadır. Türkiye'den Avrupa'ya yapılan Ro-Ro taşımalarında Tablo-9'dan da görülebileceği üzere sekiz farklı Ro-Ro hattı kullanılabilir. Bu hatların Türkiye'den çıkış limanları İstanbul, İzmir ve Mersin illerinde yer almakta, varış limanı olarak ise İtalya (Trieste) ve Fransa (Toulon, Sete) limanları kullanılmaktadır.

<sup>20</sup> T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, "Ulaşan ve Erişen Türkiye 2016".

## 17-36/595-259

- (65) 2016 yılında Ro-Ro ile taşınan ihraç yüklerin büyük çoğunluğunun nihai olarak Almanya, İtalya ve Fransa'ya yapıldığı görülmektedir. Aşağıda, Ro-Ro taşımalarının nihai varış ülkesi bazında dağılımı gösterilmektedir. Almanya, İtalya ve Fransa'nın Ro-Ro taşımaları içindeki payı sırasıyla %28,54, %21,59 ve %15,2'dir. Bu ülkeleri; %8,11'lik pay ile İspanya ve %6,89'luk pay ile Birleşik Krallık takip etmektedir.

Şekil 5: Ro-Ro Hatlarında Taşınan Ihraç Yüklerin Nihai Varış Ülkelerine Göre Dağılımı (2016)



Kaynak: UND İstatistikleri (<http://und.web.tr/tr/76/istatistikler>)

- (66) Ro-Ro hatlarında taşınan ithal yüklerin ilk çıkış ülkesine göre dağılımına bakıldığında ise en çok payın %32,23 pay ile İtalya kaynaklı olduğu; bunu %30,11 ve %16,35 ile sırasıyla Almanya ve Fransa'nın izlediği görülmektedir.
- (67) Dosya kapsamında, nihai varış ülkelerine giden yüklerin Ro-Ro hatları bakımından dağılımına aşağıda yer verilmektedir:



**17-36/595-259**

Tablo 11: Nihai Varış Ülkesi Bakımından Yüklerin Türkiye-Avrupa Ro-Ro Hatlarındaki Ro-Ro Hatlarındaki Dağılımı (%)<sup>21</sup>

Nihai Varış Ülkeleri	2012		2013		2014		2015		2016	
	Trieste Hattı	Fransa Hattı	Trieste Hattı	Fransa Hattı	Trieste Hattı	Fransa Hattı	Trieste Hattı	Fransa Hattı	Trieste Hattı	Fransa Hattı
Andora									0,00	100,00
Avusturya	100,00	0,00	99,96	0,04	100,00	0,00	100,00	0,00	99,96	0,04
Bosna Hersek	100,00	0,00	100,00	0,00	100,00	0,00	100,00	0,00	100,00	0,00
Belçika	88,18	11,82	85,22	14,78	83,87	16,13	96,21	3,79	93,40	6,60
Bulgaristan			100,00	0,00						
İsviçre	97,90	2,10	97,76	2,24	96,84	3,16	97,12	2,88	97,86	2,14
Çek Cumhuriyeti	97,46	2,54	99,82	0,18	100,00	0,00	100,00	0,00	99,95	0,05
Almanya	99,84	0,16	99,87	0,13	99,47	0,53	99,15	0,85	99,13	0,87
Danimarka	100,00	0,00	99,66	0,34	97,86	2,14	100,00	0,00	98,22	1,78
Estonya	0,00	100,00			100,00	0,00	100,00	0,00		
İspanya	13,60	86,40	17,16	82,84	15,53	84,47	6,97	93,03	7,39	92,61
Finlandiya	100,00	0,00	100,00	0,00	95,83	4,17	97,22	2,78	83,33	16,67
Lihtenştayn	1,55	98,45	100,00	0,00	95,45	4,55				
Fransa	60,25	39,75	61,67	38,33	57,86	42,14	39,67	60,33	35,14	64,86
Birleşik Krallık	75,53	24,47	77,46	22,54	81,13	18,87	63,36	36,64	64,44	35,56
Yunanistan							100,00	0,00		
Hırvatistan	100,00	0,00	100,00	0,00	100,00	0,00	100,00	0,00	100,00	0,00
Macaristan	100,00	0,00	100,00	0,00	100,00	0,00	100,00	0,00	99,68	0,32
İrlanda	82,79	17,21	85,06	14,94	90,70	9,30	78,36	21,64	81,03	18,97
İzlanda	100,00	0,00					100,00	0,00		
İtalya	100,00	0,00	99,99	0,01	99,98	0,02	99,98	0,02	99,98	0,02
Litvanya	100,00	0,00	100,00	0,00	100,00	0,00	100,00	0,00	100,00	0,00
Lüksemburg	99,31	0,69	91,57	8,43	48,71	51,29	85,36	14,64	44,49	55,51
Letonya			100,00	0,00	100,00	0,00				
Malta							100,00	0,00	100,00	0,00
Hollanda	97,07	2,93	94,46	5,54	97,82	2,18	97,98	2,02	97,18	2,82
Norveç	99,15	0,85	100,00	0,00	100,00	0,00	100,00	0,00	98,42	1,58
Polonya	96,59	3,41	100,00	0,00	100,00	0,00	100,00	0,00	99,88	0,12
Portekiz	9,45	90,55	26,28	73,72	12,58	87,42	2,06	97,94	3,87	96,13
Romanya					75,00	25,00				
Sırbistan-Karadağ			100,00	0,00	100,00	0,00	100,00	0,00	100,00	0,00
İskoçya					0,00	100,00	0,00	100,00		
İsveç	99,45	0,55	99,93	0,07	99,89	0,11	99,95	0,05	99,72	0,28
Slovenya	100,00	0,00	100,00	0,00	100,00	0,00	100,00	0,00	100,00	0,00
Slovakya	100,00	0,00	100,00	0,00	100,00	0,00	100,00	0,00	100,00	0,00

Kaynak: UN RO-RO, ULUSOY ve ALTERNATIVE tarafından gönderilen veriler.

<sup>21</sup> Bu tablonun hazırlanmasında esas alınan ALTERNATIVE verileri sadece EKOL'e ait yükleri içermektedir. EKOL'ün yükleri ALTERNATIVE taşımalarının yaklaşık % (.....) tekabül etmektedir.

- (68) Tablodan Almanya, İtalya, Avusturya, İsviçre, Slovenya gibi Doğu Avrupa ülkeleri bakımından Trieste hatlarının %95 ve üzeri payı bulunduğu, bir başka deyişle nihai varış noktası Doğu Avrupa olan yükler bakımından Trieste hatlarının tercih edildiği anlaşılmaktadır. Belçika, İrlanda ve Finlandiya gibi ülkeler bakımından ise %80'lik pay ile Trieste hatlarının ağırlığı bulunmakla birlikte Fransa varışlı hatların da kullanıldığı görülmektedir. Fransa, Birleşik Krallık, İrlanda, Lüksemburg'a giden yükler için ise her iki hat da tercih edilmektedir. Fransa Ro-Ro hatlarının ise Portekiz ve İspanya'ya giden yükler bakımından %90 civarında payı bulunduğu, bu ülkelere giden yüklerin Fransa hattını tercih ettiği anlaşılmaktadır.
- (69) Trieste ve Fransa hatlarının birbirine ikame olup olmadığının değerlendirilmesinde, her iki Ro-Ro hattının hitap ettiği ülkelere bir başka deyişle kesişen alanlara yapılan taşımaların her bir Ro-Ro hattındaki payı ve öneminin incelenmesi gerekmiştir. Kesişen bu alanların, Ro-Ro hatları bakımından önemli bir paya sahip olması durumunda, bir Ro-Ro hattının diğerinin kendisinden kesişen alanlardaki müşterilerini çalmasını engellemeye çalışacağı, dolayısıyla hatla ilgili kararlarını verirken diğer Ro-Ro hattının fiyat, kalite, sefer sıklığı gibi değişkenlerden etkileneceği değerlendirilmektedir.
- (70) Aşağıdaki tabloda kesişen ülkelerin 2016 yılı taşımalarında her bir Ro-Ro hattındaki paylarına yer verilmektedir:

**17-36/595-259**

Tablo 12: Ro-Ro Hatlarının Hedef Ülke Bazında Kompozisyonu<sup>22</sup>

Nihai Varış Ülkesi	Trieste Hattında Taşınan Yüklerin Ülkelere Göre Dağılımı	Nihai Varış Ülkesi	Fransa Hattında Taşınan Yüklerin Ülkelere Göre Dağılımı	Nihai Varış Ülkesi	Tüm Hatlarda Taşınan Yüklerin Ülkelere Göre Dağılımı
Almanya	38,09	Fransa	46,99	Almanya	29,90
İtalya	27,86	İspanya	36,84	İtalya	21,69
Fransa	7,25	Birleşik Krallık	11,78	Fransa	16,06
Birleşik Krallık	6,08	Almanya	1,17	İspanya	8,82
Belçika	3,73	Portekiz	1,08	Birleşik Krallık	7,34
Polonya	3,32	Belçika	0,92	Belçika	3,11
Hollanda	3,04	Lüksemburg	0,39	Polonya	2,59
İsviçre	1,89	Hollanda	0,31	Hollanda	2,43
Avusturya	1,87	İsviçre	0,14	İsviçre	1,50
İsveç	1,76	İrlanda	0,14	Avusturya	1,46
Çek Cumhuriyeti	1,54	Fas	0,10	İsveç	1,37
İspanya	0,84	Danimarka	0,02	Çek Cumhuriyeti	1,20
Macaristan	0,52	İtalya	0,02	Macaristan	0,41
Slovenya	0,50	İsveç	0,02	Slovenya	0,39
Slovakya	0,48	Andora	0,01	Slovakya	0,38
Danimarka	0,36	Polonya	0,01	Danimarka	0,29
DİĞER	0,23	Norveç	0,01	Portekiz	0,25
Norveç	0,20	DİĞER	0,01	DİĞER	0,18
İrlanda	0,17	Finlandiya	0,01	İrlanda	0,16
Hırvatistan	0,11			Norveç	0,16
Lüksemburg	0,09			Lüksemburg	0,16
Bosna Hersek	0,02			Hırvatistan	0,09
Portekiz	0,01			Fas	0,03
Finlandiya	0,01			Bosna Hersek	0,02
Litvanya	0,01			Finlandiya	0,01
				Litvanya	0,01
Kesişen ülkelerin toplam payı	17,32	Kesişen ülkelerin toplam payı	60,24	Kesişen ülkelerin toplam payı	26,84

Kaynak: UN RO-RO, ULUSOY ve ALTERNATIVE tarafından gönderilen veriler.

<sup>22</sup> Bu tablonun hazırlanmasında esas alınan ALTERNATIVE verileri sadece EKOL'e ait yükleri içermektedir. EKOL'ün yükleri ALTERNATIVE taşımalarının yaklaşık %(...) tekabül etmektedir.

- (71) Kesişen ülkelerin Ro-Ro hatlarında taşınan toplam araçlar içindeki payı %26,84 iken bu yükler Trieste hatlarında taşınan toplam yüklerin %17,32'sini ve Fransa hatlarında taşınan yüklerin %60,24'ünü oluşturmaktadır. Bu verilerden de anlaşılacağı üzere, Trieste hatları ile Fransa hatlarının birlikte hitap ettiği ülkelere yapılan taşımalar toplam Ro-Ro taşımaları içerisinde ve her bir hat özelinde önemli bir yere sahiptir. Bu nedenle, teşebbüslerin, herhangi bir hattaki fiyatlarını veya ticaretlerinin şartlarını belirlerken diğer hatta gerçekleşecek olası geçişleri göz ardı edemeyeceği değerlendirilmektedir.
- (72) Diğer taraftan Ro-Ro hatlarındaki fiyatlar ilgili hatta taşınan tüm yükler bakımından geçerli olmakta, araçların gideceği ülkelere göre fiyat farklılaştırması yapılamamaktadır. Bu nedenle, eğer Trieste hattında taşınan ve nihai varış noktası kesişen bölgede olan yüklerin rakibe kayması teşebbüsün taşıma miktarlarını ve karlılığını etkiliyor ise Trieste hattında taşınan yüklerin tümünde indirim yapılması gerekebilecektir. Bu ise, hatların fiyatlama kararlarını verirken birbirlerinden etkilenmelerine ve diğer hattan bağımsız bir şekilde karar verememelerine yol açacağından, iki hattın da aynı pazar içerisinde bulunduğu değerlendirilmektedir.
- (73) Kurul'un geçmiş kararları incelendiğinde de, genel olarak bu değerlendirmeler ile benzer sonuçlara ulaştığı görülmektedir. Kurul'un Çeşme ve İstanbul çıkışlı Trieste hatlarını ayrı bir coğrafi pazar olarak tanımladığı tek kararı olan 27.06.2002 tarihli ve 02-41/468-196 sayılı kararından<sup>23</sup> birkaç yıl sonra alınan 13.07.2005 tarihli ve 05-46/668-170 sayılı Kurul kararında anılan pazar tanımı değiştirilmiş ve bir önceki kararda Kurul'u, İstanbul-Trieste ve Çeşme-Trieste hatlarının birbirinden bağımsız iki coğrafi pazar olarak tespit edilmesine götüren fiili durumun, rekabetin kısıtlanması yoluyla suni olarak oluşturulduğunun anlaşıldığı ifade edilmiştir.
- (74) Kurul, izleyen yıllarda aldığı kararlarda, 05-46/668-170 sayılı kararı ile uyumlu şekilde Çeşme ve İstanbul çıkışlı Trieste hatlarını birbirine ikame kabul edilmiştir. Kurul'un, 19.08.2004 tarihli, 04-56/754-190 sayılı; 13.07.2005 tarihli, 05-46/668-170 sayılı; 29.11.2007 tarihli ve 07-88/1113-435 sayılı kararlarında ilgili coğrafi pazar "*İstanbul-Trieste (Haydarpaşa ve Ambarlı Limanları birbirine ikame) ve Çeşme-Trieste'den ibaret olan (Türkiye-İtalya) Akdeniz Ro-Ro hatları*" olarak belirlenmiştir. Kurul'un 31.07.2008 tarihli ve 08-49/697-273 sayılı kararında ise; üçlü bir pazar tanımı yapılarak; "*Ro-Ro gemileri ile yük taşımacılığı pazarında ilgili coğrafi pazarlar, doğrudan hinterland için i) Çeşme-Trieste denizyolu hattından oluşan Ege Bölgesi İtalya Ro-Ro hatları ve İstanbul-Trieste denizyolu hattından oluşan Marmara Bölgesi İtalya Ro-Ro hatları ile diğer bölgeler için ii) İstanbul-Trieste (Pendik ve Ambarlı birbirine ikame) ve Çeşme-Trieste'den oluşan Türkiye'den Avrupa'ya yönelik Akdeniz Ro-Ro hatları*" şeklinde bir pazar tanımına gidilmiştir. Mersin-Trieste ile Fransa hatlarının faaliyete geçmesi sonrasında alınan ve ilgili pazar tanımı kısmında EAAD'nin ekonometrik çalışmaları ile desteklenen Kurul'un 01.10.2012 tarihli ve 12-47/1413-474 sayılı soruşturma kararında, Türkiye ile Avrupa arasındaki Akdeniz Ro-Ro hatlarının birbirine ikame teşkil ettiği sonucuna ulaşılarak ilgili coğrafi pazar "*İtalya varışlı Pendik/Ambarlı/Mersin/Çeşme/Tekirdağ-Trieste, Fransa varışlı Pendik-Marsilya ve Tekirdağ-Toulon Ro-Ro hatlarının tamamını içerecek şekilde Türkiye-Avrupa arasındaki Ro-Ro hatları*" şeklinde tanımlanmıştır.
- (75) Bildirim Formunda, İstanbul, İzmir ve Mersin'den gerçekleştirilen Ro-Ro hatlarının farklı hinterlantlara hitap ettiği ve ayrı birer coğrafi pazar oluşturduğu iddia edilmektedir. Bu kapsamda devralma taraflarınca, Elzinga-Hogarty testinin İstanbul, Çeşme ve Mersin çıkışlı hatların ayrı coğrafi pazarlar olduğunu gösterdiği, benzer şekilde %10 kriteri yöntemi kapsamında yapılan analizlerde İstanbul, Mersin ve Çeşme çıkışlı hatların ayrı birer coğrafi pazar teşkil ettiği sonucuna ulaşıldığı ifade edilmektedir.

<sup>23</sup> Yukarıda yer verildiği üzere, Danıştay 13. Dairesinin iptal kararı üzerine aynı konuya ilişkin yeniden alınan 23.05.2007 tarih ve 07-42/465-177 sayılı Kurul kararında da aynı sonuca varılmaktadır.

## 17-36/595-259

- (76) Öte yandan, konuyla ilgili EAAD görüşünde; nakliye verisine dayalı testlerde gözlenen bölgeler arası yoğun ticaret akışının, daha geniş bir pazar tanımlamak açısından yeterli olabileceği, ancak bu testler yoluyla bu önermenin aksinin kabulünün, başka bir deyişle sınırlı ticaret akışının dar pazarı ortaya koyduğunu kabul etmenin her zaman mümkün olmadığı ifade edilmektedir. Bu bağlamda, bölgeler arası ticaret akışının olmayışı, dar bir pazar tanımı için gerekli ama yeterli olmayan bir bulgudur<sup>24</sup>.
- (77) Taraflarca yürütülen %10 kriteri yöntemine ilişkin olarak EAAD, bu analizin, %10 eşliğini aşan illere odaklanarak, belli bir hattın hinterlandında yer alan illerden diğer hatların hinterlandlarına kayan talebin göz ardı edilmesine yol açtığı sonucuna ulaşmaktadır. EAAD tarafından yürütülen analizde, 2013-2016 döneminde, Çeşme (İzmir) hinterlandı çıkışlı yükler açısından İstanbul ve Mersin çıkışlı hatlara olan kayış oranının %17'ye<sup>25</sup> ulaştığı ifade edilmektedir. EAAD tarafından ortaya konulan verilere aşağıdaki tabloda yer verilmektedir:

Tablo 13: 2013-2016 Döneminde Çeşme-İzmir Hinterlandı Çıkışlı Yükler için Ro-Ro Hattı Tercihleri

HİNTERLAND (ÇEŞME- İZMİR)	2013-2016 Dönemi Toplam Taşınan Yük Miktarı (Adet)	İstanbul+Mersin Hatları ile Taşınan Toplam Yük Miktarı (Adet)	Toplam Taşıma içinde İstanbul+Mersin Hatlarının Payı	İzmir Hatları ile Taşınan Toplam Yük Miktarı (Adet)	Toplam Taşıma içinde İzmir Hatlarının Payı
Manisa	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Denizli	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Antalya	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Aydın	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Muğla	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
İzmir	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TOPLAM	(.....)	(.....)	0,17	(.....)	0,83

Kaynak: EAAD Analizi.

- (78) Tabloda sunulan verilere ilave olarak aynı hinterland bölgesinde EKOL yüklerinin yalnızca % (.....)'sinin İzmir çıkışlı hatlar ile taşındığı, geri kalan % (.....) oranındaki yükün İstanbul çıkışlı hatları kullandığı EAAD tarafından ortaya konulmaktadır.
- (79) Taraflarca Mersin çıkışlı hattın hinterlandı olarak belirlenen iller dikkate alındığında ise Mersin hattının %84 oranında kullanıldığı, geriye kalan %16 oranındaki yükün diğer hatları değerlendirdiği görülmektedir<sup>26</sup>:

<sup>24</sup> BISHOP S. ve M. WALKER (1999), *Economics of E.C. Competition Law: Concepts, Application and Measurement*, s. 251.

<sup>25</sup> Çeşme (İzmir) hinterlandından çıkan ve İzmir çıkışlı hatlar dışındaki hatlar ile taşınan yüklerin % (.....) Mersin-Trieste hattı ile % (.....)'si ise İstanbul çıkışlı hatlar ile taşınmıştır.

<sup>26</sup> Mersin hinterlandından çıkan ve Mersin-Trieste hattı dışındaki hatlar ile taşınan yüklerin % (.....) İstanbul çıkışlı hatlar, % (.....)'si ise İzmir çıkışlı hatlar ile taşınmıştır. Aynı dönemde EKOL yükleri bakımından bu oranın sırasıyla % (.....) ve % (.....) olduğu EAAD tarafından verilen bilgiler arasındadır.

**17-36/595-259**

Tablo 14: 2013-2016 Döneminde Mersin Hinterlandı Çıkışlı Yükler için Ro-Ro Hattı Tercihleri

HİTERLAND (MERSİN)	2013-2016 Dönemi Toplam Taşınan Yük Miktarı (Adet)	İstanbul+İzmir Hatları ile Taşınan Yük Miktarı (Adet)	Mersin Dışı Hatların Kullanılma Oranı	Mersin Hattı ile Taşınan Yük Miktarı (Adet)	Mersin Hattının Kullanılma Oranı (%)
Adana	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Aksaray	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Hatay	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kahramanmaraş	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kayseri	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Konya	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Sivas	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Malatya	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Osmaniye	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Gaziantep	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Mersin	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Diyarbakır	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TOPLAM	(.....)	(.....)	0,16	(.....)	0,84

Kaynak: EAAD Analizi.

- (80) Tablolarda yer alan veriler incelendiğinde taraflarca Çeşme ve Mersin limanlarının hinterlandları olarak belirlenen bölgeler arasındaki talepte önemli kaymalar olduğu ve bu çerçevede taraflarca yapılan analiz söz konusu talep unsurlarını göz ardı etmesi nedeniyle yeterli olmadığı değerlendirilmektedir.
- (81) Bu kapsamda, EAAD tarafından belirtildiği üzere, bir ürünün gerçekten homojen olduğu, fiyat farklılaştırmasının olmadığı ve tüm müşterilerin sağlayıcıları nihai fiyatı minimize etmek üzere seçtikleri bir durumda, ticaret akışı verisi, antitröst pazarının sınırlarını değil; yerel pazarlama bölgelerini belirleyecektir. Bu açıdan, ticaret akışı gözlenmeyen iki bölge arasında çapraz fiyat esnekliğinin yüksek olması halinde, bu bölgelerde faaliyet gösteren firmalar birbirleri üzerinde rekabetçi baskı uygulayabilecektir ve dolayısıyla söz konusu bölgeler aynı coğrafi pazar içinde yer alacaktır. Bu nedenle, ilgili pazarın tanımlanması açısından esas olan;
- Bir bölgeden bir başka bölgeye olan ticaret akışından ziyade, bu akışın altında yatan maliyet, talep ve diğer koşulların ve
  - Belli bir bölgedeki fiyatlarda artış gözlemlendiği takdirde, müşterilerin buna nasıl tepki vereceklerinin ve dolayısıyla ticaret akışı trendlerinin nasıl değişeceği

ortaya konulmasıdır. Bu kapsamda mevcut durumda, Türkiye'den Avrupa'ya (Fransa ve İtalya) Ro-Ro taşımacılığı yapılan hatların birbirine ikame olup olmadığına yönelik incelemede varsayımsal tekel testi yaklaşımının (SSNIP) daha uygun olduğu söylenebilecektir.

- (82) Varsayımsal tekel testinde, belli bir ürünün<sup>27</sup> tek başına bir ilgili pazar oluşturup oluşturmadığına karar verebilmek için, bu ürüne ilişkin varsayımsal bir tekelin fiyatlarında %5-%10 gibi küçük ama önemli ve kalıcı artış yapması durumunda kârlılığının fiyat artışı öncesine nazaran nasıl etkilendiği incelenmektedir. Eğer, fiyat artışı, ürünün talep esnekliğine bağlı olarak, ürünün talebinde kârda düşüşe yol açacak ölçüde bir azalmaya sebep oluyorsa, tüketiciler tarafından ilgili ürüne önemli ölçüde ikame kabul edilen alternatif ürünlerin bulunduğu anlaşılmakta ve ilgili ürün pazarının söz konusu üründen daha geniş olacağı sonucuna ulaşılmaktadır. Eğer fiyat artışı kârlı ise, bu ürün tek başına bir ilgili pazar olarak kabul edilmektedir.

<sup>27</sup> SSNIP testinde ürünler için uygulanan mantık, ürünler yerine bölgeler düşünülerek aynı şekilde coğrafi pazar için de kullanılabilir (Bkz. Kalkan E. (2004) "Yatay Birleşmelerin İncelenmesinde İktisadi Tekniklerin Kullanılması", *Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri*, s. 19-20).

## 17-36/595-259

- (83) Fiyat artışının kârlı olmaması halinde ise, bir sonraki aşamaya geçilerek, varsayımsal tekelin önceki ürünle birlikte alternatif ürünler arasından en yakın ikame ürün bakımından da tekel olduğu durum incelenmektedir. Bu durumda ise, her iki ürünün de tek sağlayıcısı olan bir varsayımsal tekelin her iki ürünün de fiyatında yapacağı artışın, toplam kârı nasıl etkileyeceği incelenmektedir. Toplam kârda azalma yok ise, bu iki ürünün “en dar anlamda” birlikte ilgili pazarı oluşturduğu kabul edilerek, test sonlandırılmaktadır. Fiyat artışı yine kârlı olmuyor ise, her aşamada en yakın ikame ürün analize dâhil edilerek, toplam kârda azalmanın gözlenmediği en dar pazara ulaşılan kadar teste devam edilmektedir.
- (84) Yukarıda yer verilen bilgiler çerçevesinde EAAD tarafından sunulan fiyat artışı tahminlerine aşağıdaki tabloda yer verilmektedir:

Tablo 15: Rekabetçi Fiyat Düzeyinden Fiyat Artışı Tahminleri<sup>28</sup>

Senaryo	Fiyat Artışları (%)					
	ÇTÇ	ASA	PTP	HTH	PTouP	MTM
ÇTÇ+ASA	0,5	1,0				
ÇTÇ+ASA+PTP	5,4	3,5	3,4			
ÇTÇ+ASA+PTP+HTH	10,3	6,0	9,8	8,5		
ÇTÇ+ASA+PTP+HTH+PTouP	13,3	7,5	13,7	11,7	14,0	
ÇTÇ+ASA+PTP+HTH+PTouP+MTM	15,4	8,6	16,5	14,0	16,3	17,6

Kaynak: EAAD Analizi

- (85) EAAD tarafından iki aşamada hazırlanan tablodaki analizin ilk aşamasında, Türkiye çıkışlı Avrupa varışlı altı Ro-Ro hattının, altı farklı teşebbüs tarafından işletildiği varsayılmıştır. Bu amaçla, altı hat altı ayrı teşebbüse dağıtılarak, mevcut veri seti ve taraflarca kullanılan logit talep modeli kullanılarak, anılan Ro-Ro hatlarının kendi fiyat esneklikleri ve çapraz esneklikleri tahmin edilmiştir.
- (86) Analizin ikinci aşamada ise, en dar pazardan başlanmak suretiyle, varsayımsal tekel testi uygulanmıştır. Devre konu olması itibarıyla analize ÇTÇ hattından başlanmış ve tarafların bölgesel pazarlar iddiasına binaen aynı bölgedeki hatlar öncelikli olarak analize dâhil edilmiştir. Bu bakımdan, önce ÇTÇ hattını işleten teşebbüsün, aynı hinterland içinde yer alan ASA hattını işleten teşebbüs ile birleşmesi durumu (ÇTÇ+ASA) incelenmiştir. Böyle bir birleşme durumunda her iki hattın fiyatlarında ortaya çıkacak artışın tahmini için de taraflarca kullanılan devralma simülasyonu modeli kullanılmıştır.

<sup>28</sup> EAAD tarafından, analize rekabetçi fiyat düzeylerinden başlanması gerekliliği nedeniyle 2012-2016 döneminde ortalama fiyat seviyesinin en düşük olduğu aydaki (2016 yılı Şubat ayı) fiyatların rekabetçi denge durumunu yansıttığı varsayılmıştır. Tablo'da;

- ÇTÇ: Çeşme-Trieste-Çeşme hattını,
- ASA: Alsancak-Sete-Alsancak hattını,
- PTP: Pendik-Trieste Pendik hattını,
- HTH: Haydarpaşa-Trieste-Haydarpaşa hattını,
- PTouP: Pendik-Toulon-Pendik hattını,
- MTM: Mersin-Trieste-Mersin hattını

ifade etmektedir.

- (87) Tablo'nun ilgili coğrafi pazarın belirlenmesinde nasıl yorumlanacağına ilişkin farklı görüşler bulunsada EAAD tarafından belirtildiği üzere, ilgili pazar her durumda İzmir çıkışlı hatlardan daha geniş tanımlanmaktadır. Bu bağlamda %5 eşik değeri esas alınarak yalnızca tek bir hattın bu eşik geçmesinin yeterli kabul edildiği durumda Çeşme-Trieste, Alsancak-Sete ve Pendik-Trieste hatlarının en dar coğrafi pazar olarak tanımlanabileceği değerlendirilmektedir. Pazarın en geniş hali ise %10 eşik değerinin esas alınması ve bütün hatların bu eşik geçmesinin arandığı durumda söz konusu olmaktadır; bu durumda ise tüm Türkiye-Avrupa arasındaki mevcut tüm Akdeniz Ro-Ro hatları birbirine ikame olmaktadır. Böylelikle, yukarıda sayılan hatlara ilave olarak Haydarpaşa-Trieste, Pendik-Toulon ve Mersin-Trieste hatlarının en geniş coğrafi pazar olarak tanımlanabileceği değerlendirilmektedir<sup>29</sup>.
- (88) Konuyla ilgili olarak bildirim taraflarınca, ilgili coğrafi pazar değerlendirmesinde Çeşme, Mersin ve İstanbul çıkışlı Avrupa varışlı hatların fiyat ikamesine sahip olup olmadığının incelenmesinin gerektiği ve bölgeler arasındaki fiyat farklılıklarının farklı coğrafi pazarları işaret ettiğinin Kurul kararları ile de sabit olduğu ifade edilmektedir. Bu ifadeye örnek olarak ise Kurul'un 18.09.2008 tarihli ve 08-54/847-338 sayılı Omya/Tuneks Kararı verilmektedir. Öncelikle belirtilmesi gereken husus, söz konusu kararda, ilgili coğrafi pazar tanımı yapılırken bölgeler arası fiyat farklılıklarından ziyade pek çok unsurun dikkate alındığı, bununla birlikte fiyat farklılıklarının farklı coğrafi pazarların varlığına işaret edeceğinin ifade edildiğidir. Dolayısıyla bölgeler arası fiyat farklılıklarının; coğrafi pazarın tanımlanmasında tek başına bir gösterge olarak kullanılmasının yerinde olmadığı değerlendirilmektedir. Bu kapsamda, Ro-Ro taşımacılığı pazarı özelinde farklı maliyet yapıları, hat mesafesi ve farklılaştırılmış hizmetleri içeren Ro-Ro taşımacılığı hizmetlerinde her bir hattın fiyatının birbirinden farklılaşması doğaldır, ancak bu söz konusu hatların birbirlerine ikame olmadığı anlamına gelmemektedir. Nitekim tüketici tercihlerinin şekillenmesinde yalnızca fiyat unsuru değil, yükün ilk çıkış noktasına ve varış limanına yakınlık, verilen hizmetin kalitesi, varış süresi gibi birçok etken etkili olabilmektedir. İlgili coğrafi pazarın belirlenmesinde yalnızca fiyat farklılıkları göz önünde bulundurulduğunda, oldukça yakın konumlarda bulunan Alsancak-Trieste ve Çeşme-Trieste hatlarının aradaki önemli fiyat farkı nedeniyle farklı coğrafi pazarlar kapsamında değerlendirilmesi gerekir ki, yukarıda yer verilen analiz ve incelemeler göz önünde bulundurulduğunda bu yönde bir değerlendirmenin makul olmayacağı görülmektedir. Nitekim EAAD tarafından yapılan analizde fiyat esneklikleri de dikkate alınmak suretiyle bu hususta değerlendirme yapılmıştır.
- (89) İlave olarak taraflarca sunulan Bildirim Formunun ekinde yer alan devralma anlaşmasının "1.1. Tanımlar" maddesi incelendiğinde tarafların da bu hususta yukarıda yer alan değerlendirmelere benzer bir hükme yer verdikleri görülmektedir:

"(.....)."

<sup>29</sup> Ekonomik analiz sonuçlarının gösterildiği Tablo 15'te ortaya konduğu üzere, tüm Ro-Ro hatlarının tek bir hipotetik tekelce işletildiği durumda; tüm hatlarda kârlı bir biçimde gerçekleştirilebilecek fiyat artışları %10'u aşmakta; bu oran yalnızca Alsancak-Sete hattında %8,6'da kalmaktadır. Bu %8,6'lık fiyat artışından dolayı, pazarın en geniş haliyle tanımlanmasında her bir hattın %10'u aşmasının gerektiği ve dolayısıyla analize dâhil edilen Ro-Ro hatları üzerinde rekabetçi baskı oluşturan başka bir ürünün daha bulunduğu iddia edilebilecektir. Ancak, hem söz konusu oranın %10 eşikğine oldukça yakın olmasından hem de yukarıda da ayrıntılı bir biçimde yer verilen pazarla ilgili diğer verilerden hareketle pazarın en geniş haliyle Türkiye ile Avrupa arasındaki Akdeniz Ro-Ro hatları tanımlanması gerektiği sonucuna ulaşılmıştır. Zira, ilgili pazarın tanımlanmasında ve söz konusu ekonomik analiz sonuçlarının değerlendirilmesinde pazarla ilgili diğer veriler, müşterilerin tercihleri, arz ikamesi, daha önceki Kurul kararlarındaki yaklaşımların da dikkate alınması gerektiği değerlendirilmektedir. Dolayısıyla ekonomik analizin sonuçları, pazardaki tüm bu diğer veriler ile bir arada değerlendirilmiş ve pazarın en geniş haliyle tanımlanmasında analize dahil edilen hatlar dışındaki bir ürünün örneğin kara yolunun Ro-Ro taşımacılığına ikame olamayacağı sonucuna varılmıştır.



- (90) Tüm bu açıklamalar ve geçmiş Kurul kararları ışığında Ro-Ro taşımacılığı hizmetleri bakımından ilgili coğrafi pazar “İstanbul, İzmir ve Mersin kalkışlı Ro-Ro hatlarını içerecek şekilde Türkiye-Avrupa arasındaki Ro-Ro hatları” olarak belirlenmiştir.

Ro-Ro gemilerine ve yolcu/araç taşıyan feribotlara yönelik liman hizmetleri

- (91) Liman hizmetlerinin verildiği ilgili coğrafi pazarlar gerek limanın bulunduğu coğrafi konum gerekse limanın hizmet verdiği diğer liman ve hatlar ile yakın ilişkilidir. Liman hizmetlerine ilişkin coğrafi pazar tanımında statik ve dinamik olmak üzere iki unsur göz önüne alınmaktadır<sup>30</sup>. Statik unsur, limanın hizmet verdiği coğrafi alanları kapsayan ve limanın arka alanı olarak tanımlanabilecek hinterlandı ifade etmektedir. Pazarın dinamik unsurunu ise yakalama alanları (catchment areas) oluşturmakta ve bu kavram limana hizmet veren ve limanın hizmet verdiği diğer limanlar ile hatların faaliyet gösterdiği coğrafi aralıklar (geographic ranges) olarak açıklanmakta ve derin su trafiği, transit trafik, limana uğrak yapan hat güzergahları gibi bileşenleri dikkate almaktadır. Bu çerçevede, yakalama alanları, bir grup limanın rekabet edebileceği coğrafi aralıklar olarak tanımlanabilmektedir. Bu açıdan bakıldığında, Avrupa Birliği Komisyonu Mısır’daki Said Limanı ile İtalya’daki Trieste Limanı’nı aynı yakalama alanı içinde yer aldıklarından aynı coğrafi pazarda kabul etmiştir<sup>31</sup>.
- (92) Çeşme Limanı’nın kara yolu bağlantıları dikkate alındığında; ilk olarak 77 km’lik bir otoyol ile İzmir’e bağlandığı anlaşılmaktadır. İzmir ise çevresindeki demir yolu ağının dışında, yakın illere ve Türkiye’nin diğer merkezlerine kara yolu ile ulaşım olanaklarına sahiptir. Bu çerçevede, Çeşme Limanı’nın doğrudan hinterlandının Ege Bölgesi olduğu düşünülmeyle birlikte, pazarın Marmara Bölgesi, İç Anadolu Bölgesi ve Akdeniz Bölgesi’nden gelen yükleri de içerecek şekilde daha geniş bir biçimde de tanımlanabileceği değerlendirilmektedir. Zira Bildirim Formunda sunulan verilerden Ro-Ro taşımacılığı bakımından Çeşme Limanı’nın özellikle İzmir, Manisa ve Denizli illerinden gelen yükler bakımından tercih edildiği, ancak limana İstanbul, Bursa, Ankara, Antalya ve Adana gibi illerden de yüklerin geldiği anlaşılmıştır.
- (93) Liman hizmetlerine ilişkin dinamik unsurlar incelendiğinde, öncelikle vurgulanması gereken husus limanlarda verilen hizmetlerin ve bu limanlardan gerçekleştirilen seferlerin limanların coğrafi pazarlarının tespit edilmesinde göz ardı edilemeyeceğidir. Bu çerçevede, Çeşme Limanı’nın Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetleri bakımından hitap ettiği ilgili coğrafi pazar tanımı, limandan hareket eden Ro-Ro hatları ve bu hatlara rakip olan hatlardan bağımsız olarak düşünölemeyecektir. Çeşme Limanı’ndan haftanın üç günü Trieste’ye düzenli Ro-Ro taşımacılığı gerçekleştirilmektedir. Söz konusu seferler, Kurul’un geçmiş kararlarında, Türkiye’den Avrupa ölkelerine gerçekleştirilen diğer Ro-Ro hatları ile aynı ilgili coğrafi pazarda kabul edilmiştir<sup>32</sup>. Mersin’den Trieste’ye Ro-Ro taşımacılığının başlamasından sonra alınan 01.10.2012 tarih; 12-47/1413-473 ve 12-47/1413-474 sayılı Kurul kararlarında Mersin limanından gerçekleşen Ro-Ro hatları da Çeşme ve İstanbul çevresinden kalkan Ro-Ro hatlarına ikame kabul edilmiş ve izleyen yıllarda da söz konusu yaklaşım sürdürölmüştür<sup>33</sup>. Limandan gerçekleştirilen Avrupa varışlı Akdeniz Ro-Ro seferlerinin Türkiye’nin diğer bölgelerindeki limanlardan gerçekleştirilen Avrupa varışlı Akdeniz seferleri ile ikame kabul edilmesi, aslında söz konusu Çeşme Limanı’nın da diğer limanlar ile ikame olması anlamını taşımaktadır.

<sup>30</sup> SESLİ, E. (2008), “Liman Özelleştirmeleri Sürecinde ve Sonrasında Rekabet”, *Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri*.

<sup>31</sup> OJ C 045, 18.2.2000.

<sup>32</sup> 13.07.2005 tarih, 05-46/668-170 sayılı; 03.05.2007 tarih, 07-37/380-141 sayılı; 29.11.2007 tarih, 07-88/1113-435 sayılı ve 31.07.2008 tarih, 08-49/697-273 sayılı Kurul kararları

<sup>33</sup> 16.01.2014 tarih ve 14-02/41-19 sayılı Kurul kararı.

## 17-36/595-259

- (94) Kruvaziyer ve feribot ile yolcu taşımacılığı hizmetlerinde ise liman daha ziyade Ege'de bulunan Yunan adalarına gerçekleştirilen seferlerde kullanılmaktadır. Çeşme Limanı'ndan Yunanistan Sakız adasına düzenli seferler gerçekleştirilmekte ve özellikle yaz aylarında Çeşme Limanı kalkışlı gemi turları (cruise) düzenlenmektedir. Yukarıda da değinilen kara yolu bağlantıları ve ayrıca İzmir/Çeşme'ye havayolu bağlantı ve seferlerinin gelişmişliği de dikkate alındığında bu varış noktalarına seyahat etmek isteyen yolcuların Türkiye'nin her bölgesinden Çeşme Limanı'na rahatlıkla ulaşabileceği değerlendirilmektedir.
- (95) Bu açıklamalar ışığında Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetleri için ilgili coğrafi pazar; aynen Ro-Ro faaliyeti için belirlenen ilgili coğrafi pazar olan Türkiye –Avrupa arasındaki Ro-Ro hatlarına hizmetin verildiği “Türkiye (Mersin, İstanbul, İzmir), İtalya (Trieste) ve Fransa (Toluon ve Sete) yakalama alanı ” ve feribot ile yolcu taşımacılığına yönelik liman hizmetleri bakımından ise “Türkiye” olarak tespit edilmiştir.

### Gemi Acenteliği Hizmetleri

- (96) Söz konusu sunumunda coğrafi bir sınırlama bulunmamaktadır. Ayrıca gemi acentelerinin kurulu oldukları iller dışındaki diğer bölgelerde doğrudan veya tali acenteler vasıtasıyla faaliyet göstermesi mümkündür<sup>34</sup>. Dolayısıyla ilgili coğrafi pazar “Türkiye” olarak belirlenmiştir.

### **G.4.4. Etkilenen Pazarlar**

- (97) Bildirim konusu işlemde etkilenme ihtimali olan ve taraflardan iki veya daha fazlasının aynı ürün pazarında ticari faaliyette bulunduğu ve taraflardan en az bir tanesinin bir diğerinin faaliyet gösterdiği herhangi bir ürün pazarının alt veya üst pazarında ticari faaliyette bulunduğu ilgili ürün pazarları etkilenen pazarları oluşturmaktadır.
- (98) Bildirime konu devralma işleminde devredilen konumundaki devralan konumundaki UN RO-RO'nun, devredilen şirketlerin faaliyet gösterdiği ve dosya kapsamında tanımlanan ürün pazarlarından Ro-Ro taşımacılığı, Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetleri (Pendik ve Trieste limanları) ve gemi acenteliği hizmetleri pazarlarında faaliyet gösterdiği anlaşılmaktadır. Bu kapsamda yatay olarak örtüşen bir başka deyişle işlemde etkilenen pazarların, “Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetleri”, “tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri” (Ro-Ro taşımacılığı hizmetleri) ve “gemi acenteliği hizmetleri” pazarlarından oluştuğu söylenebilecektir.
- (99) Bunun yanı sıra, devre konu şirketler arasında Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetleri pazarında faaliyet gösteren ULUSOY LİMAN da bulunmaktadır. Liman hizmetleri pazarının, Ro-Ro taşımacılığı hizmetinin bir üst pazarında bulunduğu dikkate alındığında devralan ve devre konu şirketlerin faaliyetleri arasında dikey örtüşmenin de bulunduğu anlaşıldığından, bu kapsamda etkilenen pazarlar “Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetleri” ve “Ro-Ro taşımacılığı” pazarı olarak değerlendirilmiştir.

---

<sup>34</sup> Kurul'un 31.03.2011 tarih, 11-19/354-114 sayılı; 12.01.2012 tarih, 12-01/29-12 sayılı ve 26.1.2014 tarih, 14-46/848-387 sayılı kararlarında da benzer değerlendirmelere yer verilerek coğrafi pazar “Türkiye” olarak tanımlanmıştır.

## G.5. İlgili Pazarda Faaliyet Gösteren Teşebbüsler, Teşebbüs Birlikleri ve Alıcılardan Elde Edilen Bilgiler

### G.5.1. UN RO-RO'dan Elde Edilen Bilgiler

(100) Teşebbüsün Kurum kayıtlarına 08.03.2017 tarih ve 1583 sayı ile intikal eden yazısında özetle,

- Yeni bir Ro-Ro hattı açılmasında; limanlar, hatlarda kullanılacak olan gemi, söz konusu gemilerin tedarik şekli ve personel giderlerinin ana maliyet kalemlerini teşkil ettiği,
- İlave olarak bir hattın coğrafi açıdan alternatif taşıma metotlarına göre avantajlı olup olmadığının değerlendirilmesinde, navlun seviyesinin<sup>35</sup>, sefer sıklığının dikkate alınması gerektiği,
- Hattı açacak kişi tarafından yeni bir gemi satın alınması durumunda katlanılacak gemi maliyetinin (.....) milyon Euro seviyesinde olduğu,
- İkinci el gemi fiyatlarının ise yaklaşık (.....) milyon Euro düzeylerinde olduğu,
- İstanbul-Trieste hattı özelinde, satın alınmış bir geminin 2016 yılında yaklaşık olarak gemi işletme maliyetinin<sup>36</sup> (.....) milyon Euro, sefer başına maliyetlerin<sup>37</sup> (.....) Euro, yeni gemilerin yıllık bakım maliyetlerinin (.....) Euro, ikinci el gemilerin yıllık bakım maliyetlerinin ise (.....) milyon Euro seviyelerinde olduğu,
- Kiralama yoluyla gemi tedariki tercih edildiğinde gemi kira bedellerinin günlük yaklaşık (.....) Euro arasında olduğu, bu durumda aylık gemi işletme maliyetinin (.....) ila (.....) Euro arasında olduğu, öte yandan bu gemilerin bakım onarım giderlerinin gemi sahipleri tarafından karşılandığı,

ifade edilmiştir. İlgili yazıda ayrıca Trieste, Çeşme ve Pendik limanlarına ilişkin olarak teşebbüs tarafından özetle,

- Trieste Limanı'nın Kuzey Adriyatik'te İtalya sınırında konumlandığı, liman alanının 2,3 milyon m<sup>2</sup> ve bu alanın yaklaşık 1,8 milyon m<sup>2</sup>'sinin serbest bölge olduğu, limanın 925.000 m<sup>2</sup> depolama alanının bulunduğu ve konvansiyonel gemilere çok amaçlı gemilere, konteyner ve Ro-Ro gemilerine, petrol tankerlerine, kimyasal tankerlere, yolcu gemilerine hizmet verdiği,
- Trieste Intermodal Maritime Terminal S.r.l.<sup>38</sup>, Samer Seaport & Terminal S.r.l.<sup>39</sup>, EMT Terminal SpA<sup>40</sup>, Bert 57/Trieste Terminal Passegeri SpA ve General Kargo S.p.A<sup>41</sup> olmak üzere beş adet Ro-Ro terminalinin bulunduğu,
- Ro-Ro taşımacılığı hizmeti veren operatörler tarafından işletilen bahse konu terminallere, müsait olup olmamasına göre, talep halinde diğer Ro-Ro gemilerinin de yanaşabildiği,
- (.....),

<sup>35</sup> Geminin yük taşıma ücreti.

<sup>36</sup> Gemi işletme maliyeti içinde yer alan kalemler; personel, yol, yemek, sağlık, malzeme, yedek parça, kontrol sınıflama, sigorta, vergilerdir.

<sup>37</sup> Sefer maliyetlerinin içinde yer alan kalemler; yakıt, Türkiye liman, Avrupa liman, şoför uçuş bağlantıları, yük elleçleme giderleridir.

<sup>38</sup> Ulusoy Ro-Ro gemileri yanaşmaktadır.

<sup>39</sup> UN RO-RO gemileri yanaşmaktadır.

<sup>40</sup> ALTERNATIVE gemileri yanaşmaktadır.

<sup>41</sup> Bu iki limanda hali hazırda herhangi bir Ro-Ro operatörünün çalışmadığı belirtilmektedir.

## 17-36/595-259

- Trieste dışında Kuzey Adriyatik'te Ro-Ro faaliyetine uygun diğer limanların ise İtalya'da Monfalcone, Venedik, Ravenna; Slovenya'da Koper, Hırvatistan'da Rejika limanlarının bulunduğu,
- Çeşme Limanı'nın özelleştirme öncesi 26.900 m<sup>2</sup> alana sahip olduğu, bu alanın dolgu yapılmak suretiyle 82.000 m<sup>2</sup> toplam alana çıkartıldığı,
- Limandaki mevcut iskele boyunun 150 metreden 322 metreye uzatıldığı,
- Limandaki Ro-Ro trafiği ile kruvaziyer gemi trafiğinin birbirini etkilememesi adına 213 m uzunluğunda 5 adet dolfenden<sup>42</sup> oluşan Ro-Ro iskelesinin hizmete sokulduğu,
- Çeşme-Sakız Adası arasında gününbirlik sefer gerçekleştiren Ro-Ro yolcu gemileri<sup>43</sup> ve büyük yatlar için 50 metre uzunluğunda bir iskele inşa edildiği,
- Limanın 150 araçlık kapasiteye ve dört geminin aynı gün limana yanaşma imkânına sahip olduğu,
- Limanda yolculara, kruvaziyer gemilere, Ro-Ro ve Ro-Ro yolcu gemilerine, tekerlekli ve mobil yüklere, konteyner ve proje yüklerine yönelik hizmet sunulduğu, kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri, palamar hizmeti, kullanma suyu ikmal hizmeti, gümrük hattı dışı eşya satış mağazası ve kafeterya hizmeti gibi hizmetlerin verildiği,
- Pendik Ro-Ro Limanının özellikle İstanbul Anadolu yakasından çıkan yüklere yakın mesafesi ile avantaj sağladığı,
- Limanın 100.000 m<sup>2</sup>'lik alana kurulu, aynı anda 700 araçlık park ve iki gemiye hizmet verebilme kapasitesine sahip olduğu,
- Limanda; iki rıhtım, iki Ro-Ro rampası, idari bina, ihraç kayıtlı satış yapan akaryakıt istasyonu ve bir atölyenin bulunduğu,
- Limanda Ro-Ro gemilerine, tekerlekli ve mobil yüklere, konteyner ve proje yüklerine yönelik hizmet sunulduğu,

ifade edilmiştir.

(101) Ayrıca teşebbüs tarafından Kurum kayıtlarına 22.03.2017 tarih ve 1936 sayılı ile ulaştırılan yazıda, işlem sonrasında oluşacağı tahmin edilen %(...)'lik maliyet düşüşünün hesaplanma yöntemine ilişkin açıklamalar sunulmuştur.

### G.5.2. ALTERNATIVE'den Elde Edilen Bilgiler

- (102) Kurum kayıtlarına 21.03.2017 tarih ve 1921 sayılı ile intikal eden yazıda özetle,
- İstanbul – Trieste hattı dikkate alındığında Ro-Ro taşımacılığı pazarına giriş yapabilmek için transit sürelerine uygun sefer aralıklarına göre minimum üç Ro-Ro gemisi gerektiği,
  - Türkiye'den İtalya ve Fransa'ya yapılacak seferlerde taşınan araçların minimum 7-8 gün içinde varacakları yere ulaşması gerektiği, bu nedenle en az üç geminin çalıştırılmasına ihtiyaç duyulacağı,

<sup>42</sup> Gemilerin yanaşma, yaslanma ve bağlanmasına imkân veren, deniz yüzeyinde küçük alanlar oluşturan, kıyıdan bağımsız deniz yapıları dolfen olarak adlandırılmaktadır.

<sup>43</sup> 1974 SOLAS Sözleşmesi, Kısım II, Kural 2/3'te tarif edildiği gibi Ro-Ro kargo yerlerine veya özel kategoride yerlere sahip olan ve on ikiden fazla yolcu taşıyan gemiyi ifade etmektedir (Ro-Ro Yolcu Gemileri ve Yüksek Hızlı Yolcu Tekneleri Yönetmeliği, md. 4/m).

## 17-36/595-259

- Daha önce yaşanan olumsuz tecrübeler nedeniyle yeni giriş yapan bir firmanın müşteri güveni sağlayarak piyasada yer edinebilmesi için teşebbüsün en az üç yıl faaliyette bulunması gerektiği,
- Açılan hatta uygun Ro-Ro gemilerinin kira bedellerinin günlük yaklaşık (.....) Euro olduğu, üç geminin kiralama bedelinin üç yıl için yaklaşık (.....) Euro olacağı,
- Öte yandan kiralamak yoluyla hatta özel sipariş edilen bu gemilerin üç tanesinin bir arada bulunmasının çok zor olduğu,
- Gemilerin inşa süresinin ise 12 ila 24 ay arasında değiştiği, satın alma bedelinin yaklaşık (.....) Euro olduğu,
- Liman bedellerinde tek yön her bir sefer için ortalama (.....) Euro, Trieste Limanı için (.....) Euro maliyet oluştuğu,
- Bir yıl içerisinde 50 hafta boyunca sefer yapıldığı varsayımı altında üç yıl ve üç gemi için bahse konu bedelin (.....) milyon Euro, yakıt giderinin (.....) milyon Euro olacağı,
- Yeni tip Ro-Ro gemilerinin yakıt tasarrufu ve hız açısından ciddi avantajları bulunmasına karşın çok az miktarda inşa edildiği ve piyasada bulmanın güç olduğu,
- Teşebbüsün faaliyetlerini sürdürebilmesi için gerekli minimum şirket organizasyonu düşünüldüğünde gerekli personel giderinin yaklaşık (.....) Euro, diğer sabit maliyet yatırımlarının ise (.....) Euro olacağı,
- Finansman maliyetleri ve işletme giderleri göz ardı edildiğinde piyasaya yeni girecek bir teşebbüsün üç yıllık bir dönem için katlanması gereken sabit maliyet yatırımının toplamda (.....) Euro'yu bulacağı

ifade edilmiştir.

(103) İlgili yazıda ayrıca Trieste, Mersin, Alsancak, Çeşme, Haydarpaşa ve Pendik limanlarına ilişkin olarak teşebbüs tarafından özetle,

- Mersin, Pendik, Haydarpaşa, Çeşme ve Alsancak limanlarının Ro-Ro faaliyetleri için önemli çıkış noktalarını oluşturduğu,
- Limana ulaşım yolunda oluşan trafik sorunu ve limana ulaşım saatlerinin UKOME kararları çerçevesinde kısıtlı olması nedeniyle Alsancak ve Haydarpaşa limanlarının dezavantajlı olduğu,
- Söz konusu limanların TCDD limanı olması nedeniyle kısıtlı Ro-Ro hizmeti verebildiği,
- Pendik, Mersin ve Çeşme limanlarının ise yukarıda belirtilen sıkıntıları bulunmadığı için daha çok tercih edildiği,
- Anadolu çıkışlı yükler açısından Mersin ve Çeşme limanlarının yakınlık nedeniyle avantajlı olduğu, ayrıca bu limanlarda ihracat kayıtlı vergisiz akaryakıt alma imkânının bulunduğu,
- Alsancak Limanı'nın ise Çeşme Limanı'na göre 77 deniz mili içeride kaldığı, bu durumun Alsancak'tan yapılan seferlerde tek yönde (.....) ABD Doları ek maliyete ve 4 saatlik zaman kaybına neden olduğu,
- Alsancak limanının yeterli yükleme/boşaltma kapasitesinin bulunmadığı, anılan limanda önceliğin konteyner ve yolcu gemilerine ait olması ve yalnızca boş kapasitenin Ro-Ro gemilerine ayrılması nedeniyle garantili bir liman olmadığı,

## 17-36/595-259

- Ayrıca bu limanda faaliyet gösterilmesi halinde TCDD'ye yük başına 26 ABD Doları bedel ödendiği, bu nedenle Alsancak ve Çeşme limanlarının birbirine ikame olamayacağı,
- Trieste Limanı'nın Almanya ve Avusturya'ya yapılacak taşımalar açısından uygun konumda bulunduğu,
- Trieste Limanının demir yolu bağlantısı bulunması nedeniyle nakliyeciler açısından önemli olduğu, özellikle Avusturya'ya yapılacak taşımalarda demir yolu kullanımının geçiş belgesi sorununu ortadan kaldırdığı,
- Trieste limanının Ro-Ro taşımacılığı faaliyeti gösterecek teşebbüsler açısından olmazsa olmaz nitelikte bulunduğu, bu limanda Türk çekicilerin kabotaj hakkına takılmadan nihai varış ülkelerine gidebildiği, Avrupa'da bulunan diğer limanların kabotaj kısıtları nedeniyle tercih edilmediği,
- Türkiye'den Ro-Ro yoluyla yapılan ihracatın %80'inin Trieste'ye yapıldığı, adı geçen limanda Avrupa dışı ülkelere hizmet veren toplam beş adet Ro-Ro rampası bulunduğu, bu rampaların üçünün UN RO-RO, biri Ulusoy Grubu birinin ise ALTERNATIVE'in kontrolünde olduğu,
- Bütün bunlara ek olarak piyasaya yeni girecek teşebbüsün yatırımlarını karşılayabilmesi için %20'lik bir pazar payına ulaşması gerektiği, daha önce gerçekleşen giriş denemeleri düşünüldüğünde müşterilerin yeni oyunculara şüpheyle yaklaştığı, ayrıca bu giriş ile birlikte navlun fiyatlarında yaşanacak düşüş de dikkate alındığında yeni bir oyuncunun bu pazar büyüklüğüne ulaşmasının mümkün olmadığı,
- Sabit yatırım maliyetleri, gemi tedarikinde yaşanacak zorluklar, eski tip gemilerle kurulan filoların yeni tip gemilerle rekabet etmesinde ciddi zorlukların bulunması, Türkiye'de Ro-Ro taşımacılığı faaliyeti yapılacak liman sayısının az olması, işleme izin verilmesi durumunda nakliyeciler ve Ro-Ro taşımacısı teşebbüsler açısından hayati öneme sahip Trieste Limanı'ndaki Ro-Ro kapasitesinin büyük kısmının UN Ro-Ro'ya geçecek olması ve pazara girişte elde edilmesi gereken pazar payı gibi hususların piyasaya giriş engeli oluşturduğu

ifade edilmiştir.

### G.5.3. UND'den Elde Edilen Bilgiler

- (104) Kurumumuz kayıtlarına 29.03.2017 tarih ve 2177 sayı ile intikal eden UND yazısında özetle,

(.....TİCARİ SIR.....)

ifade edilmiştir.

#### G.5.4. Nakliyecilerden Elde Edilen Bilgiler

- (105) Nakliye firmaları tarafından verilen cevaplarda genel olarak devralma işleminin nakliye sektörü bakımından faydalı olacağı, işlem sonrasında sefer sayılarının artacağı, UN RO-RO'nun yaptığı açıklamalar çerçevesinde yeni açılacak Çeşme-Bari ve Çeşme-Toulon hatları ile Avrupa'da yeni varış limanlarının oluşacağı ifade edilmiş ve EKOL'ün dört yıldır pazarda faaliyet göstermesi sefer sayısı ve uğrak yerleri dikkate alındığında UN RO-RO'ya ciddi bir rakip olduğu bu nedenle işlem sonrasında fiyatlarda bir artışın yaşanmayacağı düşünülüyor belirtilmiştir. Ayrıca ULUSOY'un son yıllarda Ro-Ro taşımacılığı alanında yatırım yapmadığı, bu nedenle sektörde yatırım yapacak güçlü bir firma beklentisinin bulunduğu, UN RO-RO'nun gemi ve hat sayısının fazla olması sayesinde operasyonel anlamda verimli bir işletmeciler olduğu, İstanbul- Trieste hattı ile kıyaslandığında Çeşme-Trieste hattının daha pahalı olduğu, UN RO-RO'nun çeşme limanını almasıyla birlikte Çeşme-Trieste hattında fiyatların daha uygun hale geleceği, İstanbul çıkışlı çeşme uğraklı seferlerin UN RO-RO'nun maliyetlerini düşüreceği ve bu kazancın nakliye firmalarına da yansıtacağı ifade edilmiştir. Bunlara ek olarak UN RO-RO'nun Trieste'de bulunan tren hattını etkin şekilde kullanması nedeniyle profesyonel ve alternatifli ulaşım imkânı sunduğu dile getirilmiştir.
- (106) Diğer yandan işleme izin verilmesi halinde UN RO-RO'nun tekel haline gelebileceğini ve rekabetin ortadan kalkacağını ifade eden görüşler de bulunmaktadır.

#### G.6. 4054 Sayılı Kanun ve İkincil Mevzuat Bakımından Değerlendirme

##### G.6.1. 2010/4 Sayılı Tebliğ Kapsamında Değerlendirme

- (107) İşbu dosya konusu başvuru özetle; ULUSOY DENİZ, ULUSOY GEMİ, ULUSOY RO-RO, Ulusoy Ro-Ro Yatırımları A.Ş., ULUSOY ACENTELİK, ULUSOY LOJİSTİK ve ULUSOY LİMAN hisselerinin tamamının UN RO-RO tarafından devralınması işlemine Kurul tarafından izin verilmesi talebine ilişkindir.
- (108) İşlem sonrasında meydana gelecek yeni kontrol yapısına aşağıdaki şekilde yer verilmektedir:

Şekil 6: İşlem Sonrası Kontrol Yapısı

(...TİCARİ SIR...)

Kaynak: Bildirim Formu

- (109) Bildirim Formunda sunulan bilgi ve belgelere göre, işlem sonrasında ULUSOY GRUBU'nun TRIESTE GATEWAY'dekiler hariç bütün hisseleri<sup>44</sup> UN GRUBU tarafından devralınacaktır. Bu çerçevede işlem sonrasında devre konu teşebbüsün tek kontrolü UN RO-RO tarafından devralınmış olacaktır.

<sup>44</sup> İşlem kapsamında, Trieste Limanı'nda ULUSOY gemilerinin yanaştığı limanı işleten TIMT'te %(...)lik hissesi bulunan TRIESTE GATEWAY'de tamamı ULUSOY GEMİ'ye ait olan hisseler UN RO-RO'ya değil, UN RO-RO'nun belirleyeceği üçüncü bir teşebbüse devredilecektir.

- (110) 2010/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesinin birinci fıkrasının (b) bendine göre; "*Bir veya daha fazla teşebbüsün tamamının ya da bir kısmının doğrudan veya dolaylı kontrolünün, hisse ya da mal varlığının satın alınmasıyla, sözleşmeyle veya diğer bir yolla bir ya da daha fazla teşebbüs veya halihazırda en az bir teşebbüsü kontrol eden bir ya da daha fazla kişi tarafından devralınması*" devralma sayılan hallerdendir. Bu kapsamda bildirilen işlem 2010/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesi çerçevesinde bir devralma işlemidir. İşlem taraflarının cirolarının 2010/4 sayılı Tebliğ'in 7. maddesinin birinci fıkrasında yer alan eşikleri aştığı anlaşıldığından işlem Kurul'un iznine tabidir.

### G.6.2. Yoğunlaşma Değerlendirmesi

- (111) 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesinde, teşebbüsler tarafından, hâkim durum yaratmaya veya mevcut bir hâkim durumu güçlendirmeye yönelik olarak rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuracak şekilde gerçekleştirilen birleşme ve devralma işlemleri yasaklanmaktadır. 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. Hakim durumun; teşebbüslere fiyatları artırma, üretim miktar, ürün çeşitliliği ile kalitesini azaltma imkanı verdiği ve hakim durumdaki teşebbüslerin bu davranışlarının tüketici refahını azalttığı kabul edilmektedir.
- (112) Kanun'un 7. maddesindeki yasaklama ve 3. maddesindeki hâkim durum kavramı bir arada ele alındığında, 2010/4 sayılı Tebliğ uyarınca Kurul'un iznine tabi olan birleşme ve devralma işlemlerinin, pazar gücünün yaratılması veya güçlendirilmesi sonucuna yol açıp açmadığının değerlendirilmesi gerekmektedir.
- (113) Kurul mevcut veya potansiyel rakipler arasındaki birleşme ve devralma işlemlerinin değerlendirilmesinde dikkate alınacak genel ilkeleri 'Yatay Birleşme ve Devralmaların Değerlendirilmesi Hakkında Kılavuz'da (Yatay Kılavuz); farklı ilgili ürün pazarında faaliyet gösteren teşebbüsler arasında gerçekleşen birleşme ve devralma işlemlerinde göz önünde bulundurulacak ilkeleri ise Yatay Olmayan Birleşme Devralmaların Değerlendirilmesi Hakkında Kılavuz'da (Dikey-Konglomera Kılavuz) açıklamaktadır.
- (114) Yatay Kılavuz'da pazar payları ve yoğunlaşma oranlarının pazardaki rekabete ilişkin önemli bilgiler sunan öncül göstergeler olduğu ifade edilmektedir. Yatay Kılavuz'a göre işlem sonrasında oluşacak %50'den yüksek pazar payları hakim durumun göstergesi olarak kullanılabilir. Bununla birlikte, işlem sonrasında tarafların toplam pazar payının %50'nin altında kaldığı durumlarda da rekabetçi kaygıların söz konusu olabileceği belirtilmektedir. Pazardaki yoğunlaşmayı ölçmeye yarayan endekslerin HHI endeksi seviyesinin 2.000'nin üzerinde olduğu ve işlem sonucunda HHI endeksindeki değişimin 150'nin üzerinde olduğu işlemlerin rekabetçi kaygılar doğurabileceği ifade edilmektedir.



- (115) Yatay Kılavuz'da yatay birleşmelerin rekabet karşıtı etkileri, tek taraflı etkiler ile koordinasyon doğurucu etkiler olarak ikiye ayrılmıştır. Bu çerçevede, tek taraflı etkiler; teşebbüsler üzerindeki rekabet baskının ortadan kalkması sonucunda hakim 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 sınırlayabilmektedir. 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.
- (116) Dikey birleşmelerde ise birleşmeye taraf teşebbüslerin faaliyetleri birbirlerini tamamlayıcı nitelikte olmakta ve bu hizmetlerin aynı ekonomik bütünlük altında sürdürülmesi, önemli maliyet avantajları sağlayabilmekte ve birleşme öncesi üst ve alt pazarlarda ayrı ayrı olarak uygulanan tekelci kar marjlarının içselleştirilmesi suretiyle çifte tekelci fiyatlamanın önüne geçebilmektedir. Bununla birlikte, birleşme nedeniyle mevcut veya potansiyel rakiplerin tedarik kaynaklarına ya da pazara erişiminin güçleştirilmesi halinde rakiplerin bütünleşik şirket ile rekabet edebilme imkanı ortadan kalkmaktadır. Bu husus Dikey-Konglomera Kılavuz'da dikey birleşmelerin pazar kapamaya yol açabilecek tek taraflı etkileri arasında sayılmaktadır. Pazar kapama, girdi kısıtlaması veya müşteri kısıtlaması şeklinde gerçekleşebilmektedir.
- (117) Girdi kısıtlaması; birleşme sonrasında birleşik teşebbüsün, alt pazardaki rakiplerin ihtiyacı olan önemli girdilere erişimini kısıtlaması ve bu yolla rakiplerin maliyetlerini artırması olarak ifade edilebilir. Müşteri kısıtlaması ise; birleşme sonrasında birleşik teşebbüsün, üst pazardaki rakiplerin yeterli müşteri tabanına erişimini kısıtlaması anlamına gelmektedir. Bu noktada Kılavuz'da girdi ve müşteri kısıtlamasında, öncelikle teşebbüsün bu kısıtlamaya gidebilecek imkânı olup olmadığı; girdinin veya müşterilerin pazardaki faaliyetler bakımından önemi, teşebbüsün pazar gücü, alternatif temin veya tedarik kaynaklarının varlığı çerçevesinde değerlendirilebileceği belirtilmiştir. Bununla birlikte bu imkânın varlığının, işlem sonrasında rekabeti sınırlayıcı etkilerin ortaya çıkacağı kabul edilmesinde tek başına yeterli olmadığı, bu imkânın yanında teşebbüslerin bu kısıtlamaya gitme güdülerinin de ortaya konması gerektiği ifade edilmiştir. Ayrıca söz konusu pazar kapamanın alt veya üst pazardaki olumsuz etkilerinin ortaya konmasında pazara giriş engellerinin ve pazarın ne kadarlık bir bölümünün etkilendiğinin incelenmesinin faydalı olacağı ortaya konmuştur. Kılavuz'da dikey birleşmelerin pazar üzerindeki diğer koordinasyon doğurucu etkilerinin de bulunabileceğine, bunun ise birleşme sonrasında teşebbüsler arasında koordinasyon yoluyla fiyat yükseltme veya rekabeti azaltma ihtimallerinin artması şeklinde gerçekleşebileceğine dikkat çekilmektedir.
- (118) Bu çerçevede aşağıda yatay ve dikey olarak işlemten etkilenen her bir ilgili ürün pazarı bakımından işlemin etkileri ilgili Kılavuzlarda belirtilen ilkeler çerçevesinde ele alınacaktır.

**G.6.2.1. Ro-Ro Taşımacılığı Hizmetleri Pazarı Bakımından Değerlendirme****a) Pazar Paylarının Değerlendirilmesi**

- (119) İşlemin Ro-Ro taşımacılığı hizmetleri pazarındaki etkilerinin incelenmesinde de öncelikle tarafların pazar payları ve yoğunlaşma seviyeleri analiz edilecektir. Aşağıda, ilgili pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin pazar payları gösterilmektedir:

Tablo 166: Pazarda Faaliyet Gösteren Teşebbüslerin Pazar Payları (%)

	2012	2013	2014	2015	2016
UN RO-RO	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ULUSOY	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ALTERNATIVE	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Bildirim Formu, UN RORO ve ALTERNATIVE'den edinilen bilgiler.

- (120) Yukarıdaki tablodan da anlaşılacağı üzere, işlem neticesinde Ro-Ro taşımacılığı pazarında faaliyet gösteren en büyük oyuncu pazarın en küçük oyuncusu ile birleşecektir. Böylelikle işlem öncesinde hâlihazırda %(.....) gibi yüksek bir seviyede olan UN RO-RO'nun pazar payı %(.....) seviyesine çıkacaktır. İlgili Kılavuz'da %50'nin üzerindeki pazar paylarının hâkim durumun göstergesi kabul edildiği hatırlandığında, UN RO-RO'nun işlem sonrasında önemli bir pazar gücüne ve pazar payı artışına sahip olacağı anlaşılmaktadır.
- (121) Öte yandan, ALTERNATIVE tarafından gönderilen bilgi ve belgelerden, söz konusu teşebbüsün Ro-Ro taşımacılığı faaliyeti kapsamında büyük oranda mezkur teşebbüsle aynı ekonomik bütünlük içerisinde yer alan EKOL'ün yüklerini taşıdığı görülmektedir. Bu bağlamda söz konusu yük miktarları dışarıda bırakılarak hesaplanan pazar paylarına aşağıdaki tabloda yer verilmektedir:

Tablo 17: EKOL Yükleri Hariç Pazarda Faaliyet Gösteren Teşebbüslerin Pazar Payları (%)

	2012	2013	2014	2015	2016
UN RORO	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ULUSOY	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ALTERNATIVE	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Bildirim Formu, UN RO-RO ve ALTERNATIVE'den edinilen bilgiler.

- (122) Pazardaki HHI endeksi ele alındığında da işlemin rekabetçi kaygılar doğurduğunu söylemek mümkündür. Aşağıdaki tablodan da görülebileceği üzere, ilgili pazardaki HHI endeksi işlem öncesi 4.186 seviyesindedir ve bu rekabetçi kabul edilen pazarlardaki seviyenin oldukça üzerindedir. İşlem sonrasında ise söz konusu endeks 5.710'a çıkmakta, bir başka deyişle işlem sonrasındaki HHI değişimi 1.524 olmaktadır.

Tablo 18: HHI Endeksleri

HHI Endeksi	2012	2013	2014	2015	2016
İşlem Öncesi	7.050	4.773	4.507	4.317	4.186
İşlem Sonrası	10.000	6.735	6.387	5.887	5.710
HHI Endeksindeki Değişim	2.950	1.961	1.880	1.571	1.524

Kaynak: Bildirim Formu, UN RO-RO ve ALTERNATIVE'den edinilen bilgiler üzerinden yapılan hesaplamalar.

## 17-36/595-259

- (123) EKOL'ün yükleri hariç pazar payları esas alınarak hesaplanan HHI oranlarına aşağıdaki tabloda yer verilmektedir:

Tablo 19: HHI Endeksleri

HHI Endeksi	2012	2013	2014	2015	2016
İşlem Öncesi	7.050	6.575	5.838	5.662	5.396
İşlem Sonrası	10.000	9.536	8.592	8.172	7.885
HHI Endeksindeki Değişim	2.950	2.961	2.754	2.509	2.489

Kaynak: Bildirim Formu, UN RO-RO ve ALTERNATIVE'den edinilen bilgiler üzerinden yapılan hesaplamalar.

- (124) Anılan pazar payları ve yoğunlaşma analizlerinden UN RO-RO'nun devralma işlemi öncesinde dahi önemli bir pazar gücüne sahip olduğu, işlem sonrasında da pazar payını arttıracığı anlaşılmaktadır. Pazar payı dışında UN RO-RO'nun pazar gücünü destekleyen unsurlar ise aşağıda ele alınmıştır.

### b) Pazardaki Oyuncuların Konumunun Değerlendirilmesi

- (125) UN RO-RO, kurulduğu 1994 yılından bugüne kadar, faaliyetlerini ara vermeksizin sürdürmekte ve bugün itibarıyla sadece Türkiye'nin değil, Avrupa'nın en büyük Ro-Ro firmaları arasında bulunmaktadır. Dolayısıyla şirketin, Türkiye ile Avrupa arasındaki Ro-Ro taşımacılığı alanında sahip olduğu tecrübe ve sektör çapındaki bilinirliği kendisine pazarda önemli avantajlar sağlamaktadır. Rakipleri ile kıyaslandığında, UN RO-RO, taşımalarında kullandığı 12 adet gemi ile Türkiye'nin en büyük Ro-Ro filosuna sahiptir. Devralma sonrası ULUSOY'a ait 4 gemi de UN RO-RO filosuna katılacak, böylelikle teşebbüs pazarda faaliyet gösteren diğer teşebbüs olan ALTERNATIVE'in filusunda bulunan 6 adet gemi ile kıyaslandığında önemli bir rekabetçi güce erişecektir. Ayrıca ALTERNATIVE'in taşıdığı yüklerin yaklaşık %(...)'i aynı ekonomik bütünlük içerisinde yer aldığı teşebbüslere aittir.
- (126) UN RO-RO'nun dikey bütünleşik yapısı da, onun pazar gücüne önemli ölçüde katkı sağlamaktadır. Söz konusu pazar gücü, yukarıda da değinildiği üzere, ULUSOY LİMANI ve ULUSOY RO-RO'nun devralınması ile daha da artacaktır. Böylelikle devralma sonrasında mevcut durumda ilgili pazarda faaliyet göstermek üzere kullanılan altı limandan (Pendik, Ambarlı, Haydarpaşa, İzmir-Alsancak, Çeşme ve Mersin) ikisi UN RO-RO tarafından kontrol edilecektir. ALTERNATIVE'in 2016 yılı sonunda kendisine ait Yalova Limanı'ndan Ro-Ro seferleri gerçekleştireceği duyurulmuş<sup>45</sup> olsa da halihazırda söz konusu şirket Haydarpaşa ve Alsancak Limanı kalkışlı seferler düzenlemektedir. Pazarda faaliyet gösteren şirketlerin bahsedilen özellikleri aşağıdaki tabloda özetlenmiştir:

<sup>45</sup> <http://www.lojistikhatti.com/haber/2016/06/ekol-lojistik-in-2016-ajandasindaki-3-buyuk-yatirim>

**17-36/595-259**

Tablo 20: Akdeniz Ro-Ro Hatlarında Faaliyet Gösteren Şirketlerin Karşılaştırılması

	UN RO-RO		ULUSOY		ALTERNATIVE	
Faaliyet Başlangıç Tarihi	1994 (UND RO-RO adı altında)		2000		2013	
Faaliyet Gösterdiği Limanlar (Türkiye)	Pendik, Ambarlı, Mersin		Çeşme		Haydarpaşa, Alsancak*	
İşletilen Limanlar	Pendik, Trieste		Çeşme, Trieste**		Trieste	
Faaliyet Gösterilen Hatlar	Pendik-Trieste Ambarlı-Trieste (uğrak sefer) Mersin-Trieste Pendik-Ancona (uğrak sefer) Pendik- Toulon		Çeşme-Trieste		Haydarpaşa-Trieste Alsancak-Trieste Alsancak-Sete Haydarpaşa-Lavrio Lavrio-Trieste	
Filo	12 gemi		4 gemi		6 gemi	
Sefer Sıklığı	Pendik-Trieste	karşılıklı haftada 6 sefer	Çeşme-Trieste	Karşılıklı haftada 3 sefer	Haydarpaşa-Trieste	Karşılıklı haftada 4 sefer
	Ambarlı- Trieste	ihracatta haftada 3, ithalatta haftada 1 sefer			Alsancak-Trieste	Karşılıklı haftada 2 sefer
	Mersin-Trieste	Karşılıklı hafta 2 sefer			Alsancak-Sete	Karşılıklı haftada 1 sefer
	Pendik- Ancona	İhracatta haftada 1 sefer			Haydarpaşa-Lavrio	Karşılıklı haftada 1 sefer
	Pendik-Toulon	karşılıklı haftada 3 sefer			Lavrio-Trieste	Karşılıklı haftada 1 sefer
Pazar Payı (2016)	(.....)		(.....)		(.....)	
Dikey Bütünleşme	<p>Pendik limanı UN RO-RO tarafından işletilmektedir.</p> <p>UN RO-RO'nun %(.....) hisse payı ile iştiraki Terminal Frutta Trieste S.P.A. -Trieste'de bir adet Ro-Ro terminalini işletmektedir.</p> <p>Trieste-Salzburg Ro-La hattı tren terminali de söz konusu terminal alanında yer almaktadır.</p> <p>Wels (ISU) ve Bettembourg (Nikrasa) trenleriyle beraber Duisburg ve Ludwigshafen trenleri de aynı terminalden kalkmaya başlamıştır</p>		<p>Çeşme Limanı ULUSOY tarafından işletilmektedir.</p> <p>ULUSOY'un %(.....) hisse payı ile iştiraki Trieste Intermodal Maritime Terminal S.r.l. Trieste'deki bir Ro-Ro terminalini işletmektedir.</p>		<p>ALTERNATIVE, lojistik alanında faaliyet gösteren EKOL'ün iştirakidir.</p> <p>EKOL'ün %(.....) hisse payı ile iştiraki Europa Multipurpose Terminals Trieste'deki bir Ro-Ro terminalini işletmektedir.</p> <p>Yalova'da Ro-Ro seferleri için kullanacağı liman inşaatı sürmektedir.</p> <p>Sete- Paris, Trieste-Köln ve Trieste-Kiel arasında blok tren hizmeti verilmektedir.</p>	
<p>* Şirketin Yalova'da inşaatı devam eden liman yatırımı bulunmaktadır.</p> <p>** Trieste Limanı devre konu değildir.</p>						

### c) Pazara Giriş Engelleri

- (127) Yatay Kılavuz'da da belirtildiği üzere pazara girişlerin kolay olması birleşme işlemlerinin rekabeti sınırlayıcı etkiler doğurma riskini azaltmaktadır. Piyasa girişlerin birleşme işlemine taraf olan teşebbüsler üzerinde rekabetçi baskı oluşturabilmesi için muhtemel, zamanında ve yeterli düzeyde olması gerekmektedir.
- (128) Sektörden elde edilen bilgiler çerçevesinde bir teşebbüsün Ro-Ro taşımacılığı pazarında faaliyet göstermeye başlayabilmesi için öncelikle en az üç Ro-Ro gemisinin bulunması gerekmektedir. Teşebbüs bu gemileri satın alma yoluyla elde edebileceği gibi kiralama yoluyla da kullanabilmektedir. Bugünkü şartlarda bir Ro-Ro gemisinin satın alma bedeli yaklaşık (.....) Euro'dur. Gemilerin inşa süresi ise 1 ila 2 yıl arasında değişmektedir. Uluslararası piyasada ise hazır gemi bulmanın her zaman mümkün olmadığı sektör temsilcilerince ifade edilmiştir. İkinci el bir geminin ise (.....) Euro'ya alınabileceği belirtilmiştir. Bir Ro-Ro gemisinin kiralama bedeli ise günlük yaklaşık (.....) Euro'dur. Ayrıca gemiler genellikle hatta özel siparişlerle imal edilmekte bu nedenle hatta uygun özelliklere sahip gemi bulmakta zorluklar yaşanabilmektedir. Yine sektörden edinilen bilgilere göre önceki dönemlerde yaşanan kötü tecrübeler neticesinde sektörde faaliyet gösterecek yeni bir firmanın müşteri güvenini tesisi için en az üç yıllık bir zaman diliminde faaliyet göstermesi gerektiği anlaşılmaktadır. Liman ücretleri, yakıt bedeli, personel giderleri ve diğer sabit kıymet yatırımları (en az 2 istifleyici, 10 adet terminal traktörü, 150 adet terminal-treyler yatırımı) dikkate alındığında bu üç yıllık dönem için yapılması gereken sabit yatırım maliyetinin gemi satın alma yoluyla pazara girilmesi durumunda ortalama (.....) Euro'yu geçebileceği, ikinci el gemilerin tercih edilmesi durumunda maliyetlerin (.....) Euro'ya düşeceği, kiralama yolunun tercih edilmesi durumunda ise sabit yatırım maliyetinin (.....) Euro olabileceği ifade edilmektedir. Bu hesaplamada sefer başına (.....) Euro civarında olan yakıt, yük elleçleme, şoför uçak maliyeti gibi giderler hesaplama katılmamıştır. Dolayısıyla, Ro-Ro taşımacılığı faaliyeti yüksek yatırım maliyeti gerektiren bir faaliyet alanıdır.
- (129) Piyasaya giriş yapmak isteyen bir teşebbüs ayrıca faaliyet göstereceği bir liman bulmak durumundadır. Bu limanın ise düzenli hat taşımacılığına elverişli altyapı ve kapasitesinin bulunması gerekmektedir. İşlem tarafları Ro-Ro taşımacılığına uygun Türkiye'de pek çok liman bulunduğunu ifade etmekte ancak sektör oyuncularından bazıları da alternatif limanların bir kısmının rampa veya park alanı altyapısı bir kısmının ise kapasite olarak düzenli Ro-Ro hattı taşımacılığına elverişli olmadıklarını belirtmektedirler. Yeni bir liman kurmak suretiyle pazara girmek isteyen teşebbüslerin ise idari izin süreçlerini tamamlamaları ve limanın kurulum süresini beklemeleri gerekmektedir.
- (130) İlave olarak piyasada faaliyet gösteren yerleşik teşebbüslerin piyasadaki konumu da giriş engeli oluşturabilmektedir. Özellikle deneyim ve itibarın önemli olduğu piyasalarda uzun yıllar sektörde güçlü bir şekilde faaliyet gösteren teşebbüslerin varlığı yeni girişleri caydırıcı olabilmektedir. Kurul'un 01.10.2012 tarihli ve 12-47/1413-474 sayılı kararında bu husus vurgulanarak UN RO-RO'nun pazar gücünü destekleyen unsurların başında "*Türkiye ile Avrupa arasındaki Ro-Ro taşımacılığı alanında sahip olduğu tecrübe ve sektör çapındaki bilinirliği*" geldiği ifade edilmektedir.

- (131) Piyasaya giriş engellerinin bulunup bulunmadığı konusunda fikir verecek göstergelerden biri de pazarda geçmiş dönemlerde gerçekleşen giriş çıkışlardır. UND DENİZ, BKT, Ege Ro-Ro, TI Ro-Ro gibi teşebbüsler pazarda kısa süreler ile faaliyet göstermiş ancak pazarda tutunamayıp faaliyetlerini sonlandırmışlardır. Kurul'un anılan kararında da önceki yıllarda piyasaya giriş denemelerinin bulunduğu ancak başarılı olamadığı tespit edilmiş, piyasanın düopol yapısının uzun yıllar devam ettiği belirtilmiştir. Pazardaki gelişmeler ve söz konusu başarısız pazara giriş denemeleri; hem pazara girişin ve pazarda tutunmanın zorluğunu göstermekte hem de pazara yeni giriş yapmak isteyen teşebbüsleri caydırmaktadır.
- (132) Bu kapsamda ALTERNATIVE'in durumunu incelemek gerekmektedir. Bildirim Formunda ifade edildiği üzere, ALTERNATIVE, 13.01.2013 tarihinde üç gemi ile Haydarpaşa-Trieste hattında faaliyete başlamış, şu anda beş gemi ile Haydarpaşa'dan Trieste'ye haftada dört sefer, İzmir Alsancak Limanı'ndan Sete'ye bir sefer gerçekleştirmektedir. ALTERNATIVE'in piyasaya girişiyle birlikte pazar payının 2013 yılının sonunda %(.....), 2014 yılında %(.....), 2015 yılında %(.....), 2016 yılında ise %(.....) olarak arttığı, bununla birlikte UN RO-RO pazar payının anılan yıllarda düzenli olarak %(.....)'den %(.....)'ye gerilediği belirtilmiştir.
- (133) ALTERNATIVE'in piyasaya etkin şekilde girmesini sağlayan en önemli neden bu teşebbüsün hissedarı olan EKOL'ün Ro-Ro taşımacılığı pazarının alt pazarı olan nakliye sektörünün önemli bir oyuncusu olmasıdır. ALTERNATIVE'in taşıdığı yüklerin büyük kısmı EKOL'ün taşımalarından kaynaklanmaktadır. Bu noktada, fiyatlarının UN RO-RO'nun altında olmasına rağmen, şirketin üçüncü taraflardan yaptığı taşımaların sınırlı kalması, pazara girişin ve müşteri çekmenin zor olduğunu, pazardaki oturmuş düopol yapının kırılmasının güç olduğunu göstermektedir.
- (134) Yukarıda yer verilen bilgi, bulgu ve açıklamalar ışığında, yüksek yatırım maliyetleri, alternatif liman bulmanın zorluğu, pazardaki oyuncuların finansal güçleri ve marka bilinirliği ile geçmişte yaşanan başarısız giriş denemelerinin pazardaki giriş engellerinin yüksek olduğunu gösterdiği değerlendirilmektedir. Bu nedenle, potansiyel rekabet ve pazara muhtemel girişlerin, bildirim konusu işlem sonrasında oluşacak rekabetçi endişeleri gidermekten uzak olduğu değerlendirilmektedir.

#### **d) UN RO-RO'nun Portföy Etkisinin Değerlendirilmesi**

- (135) Avrupa'ya gerçekleştirilen düzenli Ro-Ro hattı taşımalarında Pendik, Ambarlı, Haydarpaşa, Çeşme ve Mersin limanları kullanılmaktadır. Bu limanlardan Pendik, Ambarlı ve Mersin limanlarında UN RO-RO, Çeşme Limanında ise ULUSOY GRUBU faaliyet göstermektedir. Haydarpaşa ve Alsancak limanında ise ALTERNATIVE'in faaliyeti bulunmaktadır. İncelemeye konu işlem neticesinde Trieste varışlı Akdeniz düzenli Ro-Ro taşımacılığında en sık tercih edilen limanlardan ikisi (Pendik ve Çeşme limanları) tek bir teşebbüsün kontrolüne geçecektir. Bu durum Türkiye'den Avrupa'ya Ro-Ro ile yapılan ithalatların da büyük ölçüde UN RO-RO aracılığıyla gerçekleşmesi sonucunu doğurabilecektir.

- (136) İşlem sonucunda üç farklı limandan faaliyet gösterecek olması neticesinde, UN RO-RO, müşterilerine sunacağı alternatifli varış noktası seçenekleriyle rakibi üzerinde ciddi bir üstünlük ve baskı kurabilecektir. Zira Türkiye’den çıkarken Mersin limanını tercih eden bir nakliyeciyi, dönüşte İstanbul veya çevresine yük bulması durumunda dönüşünü UN RO-RO’nun Trieste-Pendik hattı ile gerçekleştirebilmektedir. İşlem sonrası, dönüş alternatifleri arasına Çeşme Limanı da eklenecek, dolayısıyla UN RO-RO rakiplerinde olmayan çok önemli bir avantaj elde etmiş olacaktır. Bu avantajı destekleyen bir başka husus ise gidiş-dönüş biletlerinin ve hatta aylık/yıllık toplu biletlerin; tek gidiş ve tek dönüş biletleri göre indirimli olmasıdır<sup>46</sup>. Söz konusu maliyet avantajı neticesinde, nakliyeciler gidişleri için bir Ro-Ro hattını, dönüşleri için başka bir Ro-Ro operatörünü seçmek yerine hizmetin tamamını daha indirimli bir biçimde toplu olarak UN RO-RO’dan almayı tercih ederse Türkiye’de üç alternatif limandan birinden çıkıp yine bu üç limandan birine dönme hakkına kavuşacaklardır. Bildirim Formu incelendiğinde de bu konuya değinilerek *“Müşterilere sağlanacak gidiş veya dönüş biletlerinin diğer hatlarda kullanılması imkânı sayesinde (ör: Çeşme’den Trieste’ye hareket eden nakliyecinin Mersin’e dönüş yapabildiği), Türkiye’de belirli bir limandan çıkış yapan, ancak dönüşte farklı bir limanın hitap ettiği bölgeye yük taşıyan nakliyecilerin Türkiye genelinde araçlarını ithalat-ihracat dengesi içerisinde daha verimli olarak kullanabilmelerine fırsat tanınacağı”* ifade edilmektedir.
- (137) Bu uygulamanın nakliyeciler açısından bir etkinlik yaratacağı iddia edilse de, UN RO-RO’nun pazardaki büyüklüğü, önemli limanlar üzerindeki etkisi, Trieste limanındaki konumu ve bu limandaki tren seferleri dikkate alındığında rakiplerini dışlayıcı etkisinin oluşabileceği değerlendirilmektedir. UN RO-RO’nun üç önemli limanda faaliyet göstermesi ve Trieste ve Toulon’a seferinin olması haftalık ve aylık indirimli biletlerin tüm UN RO-RO hatlarında kullanılabilmesi imkanı da dikkate alındığında bu etkinin daha güçlü bir şekilde ortaya çıkabileceği kanaatine varılmıştır.

### **e) İşlem Sonucunda Pazardaki Yoğunlaşmanın Değerlendirilmesi**

- (138) Dosya kapsamında yer verilen pazar payları, teşebbüsün piyasadaki konumu, pazara giriş engelleri ile mevcut ve potansiyel rekabete ilişkin unsurlar birlikte değerlendirildiğinde UN RO-RO’nun *“İstanbul, İzmir ve Mersin kalkışlı Ro-Ro hatlarını içerecek şekilde Türkiye-Avrupa arasındaki Ro-Ro hatları”*nı kapsayan Ro-Ro taşımacılığı hizmetleri pazarında hakim durumda bulunduğu değerlendirilmektedir. Yukarıdaki bilgiler ışığında dosya konusu devralma işlemi neticesinde pazarın üç oyunculu bir yapıdan iki oyunculu bir yapıya dönüşeceği, pazardaki yoğunlaşma oranlarının yükseleceği, UN RO-RO’nun rakiplerine kıyasla önemli bir güce kavuşacağı öngörülmektedir. Bu nedenle bildirim konusu işlemin pazarda hakim durumun güçlendirilmesi suretiyle yaratacağı tek taraflı etkiler ile rekabeti sınırlayacağı kanaatine varılmıştır.
- (139) Ayrıca, işlem sonrasında pazarın üç oyunculu bir yapıdan çıkarak iki oyunculu yapıya dönmesinin koordinasyon doğurucu etkiler vasıtasıyla da rekabeti sınırlayabileceği değerlendirilmektedir. Zira oluşacak pazar yapısında, rakiplerin birbirlerinin davranışlarını tahmin etmesinin ve ona göre pozisyon almasının kolaylaşabileceği öngörülmektedir.

<sup>46</sup> [http://www.unroro.com.tr/files/fiyat/fiyatlandirma\\_ile\\_ilgili\\_genel\\_bilgi\\_5.pdf](http://www.unroro.com.tr/files/fiyat/fiyatlandirma_ile_ilgili_genel_bilgi_5.pdf)

- (140) Rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuracak söz konusu anti-rekabetçi etkileri sınırlayabilecek bir alıcı gücünün de bu pazar bakımından söz konusu olmadığı görülmektedir. Ro-Ro hizmetlerinin alıcısı konumunda bulunan nakliyecilerin Ro-Ro taşımacıları karşısında pazarlık gücünün sınırlı kaldığı söylenebilecektir. İlaveten pazarda önemli bir rekabetçi baskı yaratabilecek potansiyel rekabetin de zayıf olduğu anlaşılmaktadır. Geçmiş yıllarda, Türkiye ile Avrupa ülkeleri arasındaki Ro-Ro hizmetleri pazarına birkaç firmanın girme çabaları olmuşsa da bu teşebbüsler başarılı olamamıştır. Pazara giriş denemelerinin başarısız olması sonucunda pazardaki düopol yapı uzun yıllar korunmuştur. Bu durum, ilgili pazara girişin ve faaliyetlerin sürdürülmesinin kolay olmadığına işaret etmektedir.
- (141) İşlem sonrası oluşacak yoğunlaşma neticesinde pazarda fiyat artışlarının gerçekleşmesi de muhtemeldir. Konuyla ilgili olarak devralma işlemi taraflarınca, Alsancak-Trieste hattı çok yeni olması nedeniyle dikkate alınmaksızın yapılan yoğunlaşma simülasyonu çerçevesinde elde edilen sonuçlara aşağıda yer verilmektedir:

Tablo 21: İşlem Taraflarınca Sunulan Simülasyon Sonuçlarına Pazardaki Fiyatlar

Simülasyon Sonuçları			
	İşlem Öncesi	İşlem Sonrası	Değişim (%)
UN RO-RO	(.....)	(.....)	2,7
ULUSOY	(.....)	(.....)	14,0
ALTERNATIVE	(.....)	(.....)	0,2

Kaynak: Bildirim Formu

- (142) Tablo'da yer alan bilgiler çerçevesinde, işlem sonrasında devredilen konumdaki ULUSOY'un işletmekte olduğu Çeşme-Trieste hattının ortalama fiyatının %14 oranında artacağı, alıcı UN RO-RO'nun İstanbul ve Mersin çıkışlı uç hattının ortalama fiyatının ise %2,7 oranında artacağı işlem taraflarınca tahmin edilmektedir. Diğer taraftan yoğunlaşma işlemine taraf olmayan ALTERNATIVE'in işlettiği hatlarda ise %0,2 gibi çok düşük bir artış öngörülmektedir.
- (143) Öte yandan işlem taraflarınca göre işlem sonrasında söz konusu fiyat artışlarının meydana gelmesi, gerek ALTERNATIVE'in Alsancak-Trieste hattını açarak pazara yeni bir giriş yapması gerekse de Ro-Ro hatları arasındaki ikame olanaklarının (analizde yer alan müşterilerin diğer hatlara, pazar payları ile orantılı biçimde dağılacakları varsayımının aksine) oldukça sınırlı olması nedenleriyle mümkün olmayacaktır.



- (144) İşlem taraflarınca yapılan analizde ALTERNATIVE taşımalarına ilişkin kendi gözlemlerine dayanan tahmini veriler kullanılmıştır. EAAD tarafından yapılan analizde ise, ALTERNATIVE'den temin edilen gerçekleştiren veriler kullanılmıştır. Ayrıca, tarafların analizinden farklı olarak EAAD tarafından yapılan analizde, Haydarpaşa-Sete hattı analize dahil edilmemiştir<sup>47</sup>.

*“Simülasyon modellerinde, bir ürünün gerekli olduğu halde analize dâhil edilmediği bir durumda, fiyat artışları, işlem sonrası ortaya çıkacak gerçek fiyat artışlarından daha düşük seviyelerde (underestimation) tahmin edilmektedir. Zira, bu modellerde, firmalar, birleşen firmaların işlem sonrası yaptıkları fiyat artışlarına, kendileri de fiyat artışı yaparak karşılık vermekte ve bu da birleşen firmaların fiyat artışını yükseltmektedir. Dolayısıyla, bir birleşme/devralma simülasyonunda bir firmanın/ürünün analiz dışında bırakılması rekabetçi etki kaybının boyutunun gerçekte ortaya çıkacak olandan daha düşük tahmin edilmesine yol açmaktadır<sup>48</sup>.*

...

*Ayrıca, daha önce de belirtildiği üzere, ATA seferleri, HTH hattı seferleri kapsamında yapılan uğraklı sefer niteliğindedir. Bir başka anlatımla, HTH seferi yapılırken gidişte ve dönüşte Alsancak limanına uğranılmaktadır. Dolayısıyla, Alsancak'dan yapılacak binişler için sunulacak kapasite, HTH seferi yapan ro-ro gemilerinde ne kadar boş kapasite olduğuna bağlı olmaktadır. Dosya mevcudunda yer alan bilgilerden ALTERNATIVE'in seferlerinin doluluk oranlarının da oldukça yüksek olduğu görülmektedir. Kaldı ki, ALTERNATIVE, işlettiği hatları esas olarak dikey bütünleşik bir yapı içerisinde bulunduğu Ekol firmasının yüklerini taşımakta kullanılmaktadır. Bu sebeple, ÇTÇ hattında meydana gelecek bir fiyat artışı karşısında müşterilerin ATA hattına geçme olanağının kısıtlı olduğu anlaşılmaktadır.*

*Bu tespitler çerçevesinde, işlem sonrası meydana gelecek bir fiyat artışı karşısında, rakibin arzı, fiyat artışını devralma işleminin tarafları için kârlı olmaktan çıkaracak şekilde artırma imkânından yoksun olduğu değerlendirilmektedir. Ayrıca, ALTERNATIVE'in üçüncü taraflara sunduğu kapasite kısıtlı olduğu için, simülasyonun dayandığı yükselen fiyatlar karşısında ÇTÇ hattı müşterilerinin öncelikle UN Ro-Ro hatlarına kaydığı varsayımı da analiz açısından sakıncalı bir sonuç doğurmayacaktır.*

*ATA hattında uygulanan düşük fiyatlara rağmen, ÇTÇ hattının fiyatlarında düşüş gözlenmemesinin ise, tam tersine, ATA hattının, kapasite kısıtı sebebiyle, ÇTÇ hattı üzerinde fiyat artışını imkânsız kılacak ölçüde rekabetçi baskı yaratmadığının bir göstergesi olduğu düşünülmektedir.”*

- (145) Sonuç olarak, EAAD tarafından yapılan hesaplamalarda işlem sonrasında devredilen konumundaki ULUSOY tarafından işletilmekte olan Çeşme-Trieste hattının ortalama fiyatının %10,9 artacağı öngörülmektedir. Devralan konumundaki UN RO-RO tarafından işletilmekte olan Pendik-Trieste, Mersin-Trieste ve Pendik-Toulon hatlarının ortalama fiyatları için öngörülen fiyat artışı %2,1 iken, işleme taraf olmayan ALTERNATIVE tarafından işletilen Alsancak-Sete ve Haydarpaşa-Trieste hatlarının ortalama fiyatları için öngörülen artış %0,2 seviyesindedir.

- (146) Bu kapsamda, işlemin Ro-Ro taşımacılığı hizmetleri pazarında yarattığı özellikle tek taraflı etkiler ile hakim durumun güçlendirilmesi ve rekabetin önemli ölçüde sınırlandırılması sonucunu doğurabileceği kanaatine varılmıştır.

<sup>47</sup> \*EAAD tarafından verilen bilgilere göre ALTERNATIVE'den edinilen bilgiler çerçevesinde, Haydarpaşa-Sete hattının faaliyetine 30.08.2014'te başlanmış ve 16.11.2014 tarihinde son verilmiş, sonrasında ise söz konusu hatta 2015 yılı Ocak ve Eylül ayları ile 2016 Ocak ayında yılbaşı tatili ve arıza ve bakım gibi gerekçelerle istisnai seferler yapılmıştır. Dolayısıyla, hatta ilişkin gözlem sayısı az ve süreklilik arz etmeyen bir niteliktedir. Bu bakımdan, yapılan devralma simülasyonunda Haydarpaşa-Sete hattına ilişkin veriler analize dâhil edilmemiştir.”

<sup>48</sup> BISHOP S. ve M. WALKER, *The Economics of EC Competition Law: Concepts, Application and Measurement* s. 215

## G.6.2.2. Ro-Ro Gemilerine Yönelik Liman Hizmetleri Pazarı Bakımından Değerlendirme

### a) Pazar Paylarının ve Pazardaki Diğer Oyuncuların Değerlendirilmesi

- (147) Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetleri pazarında, bildirim konusu işlemin etkilerinin değerlendirilmesinde de öncelikle pazar payları analiz edilecektir. Çeşme Limanı'nın Ro-Ro hizmetlerine yönelik pazar payının hesaplanmasında söz konusu limandan gerçekleştirilen seferlerdeki taşıma adetlerinden faydalanılacaktır. İlgili coğrafi pazarın "Türkiye (Mersin, İstanbul, İzmir), İtalya (Trieste) ve Fransa (Toluon ve Sete) yakalama alanı" olarak tanımlandığı hatırlandığında mevcut durumda Çeşme Limanı ile rekabet halinde olan Türkiye'deki limanlar; Pendik, Ambarlı, Haydarpaşa, Alsancak ve Mersin Limanlarıdır. Ambarlı Limanı'ndan direkt sefer gerçekleştirilmemesi; bu limandan gerçekleşen seferlerin Pendik Limanı'ndan hareket eden gemilerin Ambarlı Limanı'na uğraması suretiyle gerçekleştirilmesi sebebiyle söz konusu liman bakımından ayrıca bir pazar payı gösterilememiş, söz konusu limandan taşınan yük adetlerine Pendik Limanı'ndan yapılan taşımaların altında yer verilmiştir.

Tablo 172: İlgili Coğrafi Pazarda Ro-Ro Gemilerine Yönelik Liman Hizmeti Sunan Limanların Pazar Payları (%)

	2012	2013	2014	2015	2016
Çeşme	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Pendik	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Mersin	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Haydarpaşa	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Alsancak	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: UN RORO ve ALTERNATIVE'den edinilen bilgiler.

- (148) Yukarıdaki tablodan da görülebileceği üzere, yıllar içinde pazar payı %(.....) %(.....) gerilemiş olsa da Pendik limanı pazarda en yüksek pazar payına sahiptir. Pendik Limanı, işlem taraflarından UN RO-RO tarafından işletilmektedir. Onu %(.....)'lık pay ile Haydarpaşa Limanı takip etmektedir. Pazardaki bir diğer önemli liman ise %(.....)'lük pazar payı ile Çeşme Limanı'dır. Çeşme Limanı ise, devralma işleminin diğer tarafını oluşturan ULUSOY tarafından işletilmektedir. Dolayısıyla işlem sonrasında, UN RO-RO ilgili pazarda toplam %(.....) pazar payına sahip olacaktır. Yatay Kılavuz'da da belirtildiği üzere işlem sonrasında oluşacak %50'den yüksek pazar payları hakim durumun göstergesi sayılabilmektedir.
- (149) Pazardaki HHI seviyeleri ve işlem sonrasında HHI değerlerinde yaşanacak değişimler de işlem sonucunda yaratılması muhtemel hâkim durumun varlığına işaret etmektedir. Aşağıdaki tabloda pazarda işlem öncesi ve sonrası HHI oranlarına yer verilmektedir. Yatay Kılavuz'da HHI endeksi seviyesinin 2.000'nin üzerinde olduğu ve işlem sonucunda HHI endeksindeki değişimin 150'nin üzerinde olduğu işlemlerin rekabetçi kaygılar doğurabileceği ifade edilmektedir. Mevcut işlemde de, HHI endeksi hâlihazırda 3.000 değerindedir, ayrıca endekste işlem sonrası yaşanacak değişim Kılavuz'da belirtilen 150'nin oldukça üzerinde 1.290 seviyesindedir. Dolayısıyla işlemin pazarda hakim durum yaratacağı ve rekabetçi kaygılar ortaya çıkaracağı değerlendirilmektedir.

Tablo 183: İlgili Coğrafi Pazardaki HHI Oranları

	2012	2013	2014	2015	2016
İşlem Öncesi	5.004	3.610	3.361	3.132	3.083
İşlem Sonrası	7.402	5.238	4.901	4.447	4.376
HHI Endeksindeki Değişim	2.398	1.628	1.540	1.316	1.293

Kaynak: Bildirim Formu, UN RORO ve ALTERNATIVE'den edinilen bilgiler üzerinden yapılan hesaplamalar.

- (150) Pazarda faaliyet gösteren diğer limanlardan Mersin Limanı TCDD'ye ait olup PSA Akfen Ortak Girişim Grubuna 11.05.2007 tarihinde 36 yıl süreyle işletilmek üzere devredilmiştir. Liman, faaliyetlerine Mersin Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. adı altında devam etmektedir. Alsancak ve Haydarpaşa Limanları ise TCDD tarafından işletilmektedir. Söz konusu limanlar sadece Ro-Ro gemilerine hizmet vermemekte; aynı zamanda konteyner ve dökme yük gemileri de söz konusu limanlara yanaşabilmektedir. İzmir limanı ayrıca yolcu taşımacılığında da kullanılmaktadır. İzmir ve Mersin Limanları, gerek liman sahaları gerekse demir yolu bağlantıları ile denizyolu taşımacılığı bakımından ülkemizdeki en büyük ve önemli limanlarındanidir. Bu avantaj ve potansiyellerine rağmen, genel olarak TCDD'ye ait limanların günün gerektirdiği teknoloji ve altyapı yatırımlarının zamanında yapılamaması sebebiyle etkin çalışmakta zorlandıkları dosya kapsamında edinilen bilgiler arasındadır.
- (151) Pendik ve Çeşme Limanı ise konteyner, dökme ve genel kargo gemilerine hizmet sunmamaktadır. Bir başka deyişle, Pendik ve Çeşme limanlarının yük taşımada sadece Ro-Ro gemileri alanında özelleşmiştir. İşlem sonucunda ilgili pazarda Ro-Ro hizmetleri alanında özelleşmiş olan iki liman da tek elde toplanacaktır.

### **b) Pazara Giriş Engelleri**

- (152) Pazara girişin kolay olması bir başka deyişle potansiyel rekabet yukarıda da belirtildiği gibi birleşme devralma işlemleri sonucunda oluşması muhtemel pazar gücünü sınırlayabilecek en önemli faktördür. Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetleri pazarı bakımından potansiyel rekabet iki farklı şekilde oluşabilecektir. Bunlardan ilki Ro-Ro taşımacılığına elverişli ancak hâlihazırda bu amaçla kullanılmayan bir limanın bu hizmeti de sunmaya başlamasıdır. İşlem tarafları Türkiye'deki pek çok başka limanın Ro-Ro taşımacılığında kullanılabileceğini belirtmişlerdir. Nitekim, Tekirdağ limanı UND DENİZ tarafından pazarda faaliyet gösterdiği süre boyunca Avrupa'ya düzenlenen Ro-Ro seferlerinde kullanılmıştır. Ancak, alternatif limanların Ro-Ro taşımacılığına ne derece elverişli olduğu ve düzenli bir hat taşımacılığının gerçekleştirilebilmesi için gereken altyapıya sahip olup olmadığı hususunda işlem tarafları ve sektördeki diğer oyuncular tarafından birbirinden farklılaşan yorumlar yapılmıştır. Bununla birlikte, alternatif limanların düzenli bir Ro-Ro hattı işletilebilmesi için gerekli tüm özelliklere sahip olduğunun kabul edilmesi durumunda dahi, söz konusu alternatif limanların aktif olarak kullanılabilmesi, o limandan gerçekleşecek düzenli bir Ro-Ro hattı taşımacısının varlığı ile doğrudan ilişkilidir. İşbu dosyada olduğu üzere, Çeşme Limanı'nın ULUSOY tarafından UN RO-RO'ya devredilmesi, aynı zamanda Ro-Ro taşımacılığı faaliyetlerinin de devri anlamına gelmektedir. Birinin diğerinden bağımsız düşünülebilmesinin ekonomik olarak mümkün olmadığı değerlendirilmektedir. Bir başka deyişle, liman işletmesinin alıcıya devri, Ro-Ro hattının devredilmesini de beraberinde getirmektedir. Dolayısıyla alternatif limanların Çeşme Limanı'na ikame teşkil edebilme potansiyeli Ro-Ro taşımacılığı pazarına gerçekleşecek yeni girişler ve pazarda açılacak yeni hatlar ile doğru orantılıdır. Buradan hareketle, Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetleri pazarına yeni girişlerin aslında Ro-Ro ile yük taşımacılığı pazarına yeni girişler tarafından belirlendiği; biri olmadan diğerinin olamayacağını söylemek mümkündür. Yukarıda da ayrıntılarıyla bahsedildiği üzere, Ro-Ro taşımacılığı pazarı giriş engellerinin yüksek olduğu, tarihsel olarak yeni girişlerin sınırlı kaldığı, yeni hatların çok sık açılmadığı, daha çok oturmuş hatlar üzerinden yürüyen bir pazardır. Bu nedenle, Türkiye'de mevcut herhangi bir limanın hâlihazırda Ro-Ro taşımacılığında kullanılan limanlar üzerinde rekabetçi baskı oluşturabilmesinin mevcut pazar özellikleri dikkate alındığında oldukça güç olduğu değerlendirilmektedir.

- (153) Potansiyel rekabetin bir diğer şekli ise yeni bir limanın inşa edilerek Ro-Ro taşımacılığında kullanılmaya başlanmasıdır. Yeni bir liman inşa edebilmek için gerekli olan tarama, iskele inşası, bağlantı yolları ve liman üstyapısı gibi yüksek maliyetli yatırımların varlığı genellikle yeni rakipler için önemli bir giriş engeli oluşturmaktadır, bununla birlikte dinamik taşımacılık pazarlarında değişen güzergâhlar, pazarda güçlü konuma sahip limanların yüklerini yeni ana limanlara çekebildiğinden, söz konusu yüksek yatırım tutarları yatırımcılar tarafından göze alınabilmektedir<sup>49</sup>. Bununla birlikte, tesis ve iskele için yeterli alan veya derinliğin olmaması gibi doğal faktörler de yeni liman inşasını kısıtlayabilmektedir. Ayrıca, liman inşaatı Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, UDHB, Denizcilik Müsteşarlığı, İller Bankası, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Çevre ve Orman Bakanlığı ve ilgili valilik ve belediyelerden görüş ve izin alınmasını gerektiren kapsamlı bir süreçtir.
- (154) Ro-Ro limanı hizmetlerinde kullanılacak yeni bir liman inşa etmek isteyen yatırımcının bahsedilen giriş maliyetlerini göze alması için belli bir zaman diliminde yatırım maliyetlerini karşılayan hatta aşan bir getiri beklentisi içinde olması gereklidir. Yeni inşa edilen limanın beklenen karlılığa ulaşabilmesi ise ancak söz konusu limandan düzenlenecek istikrarlı Ro-Ro hatlarına bağlıdır. Dolayısıyla, Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetleri faaliyetinin ve dolayısıyla yeni bir liman inşaatının kârlı olabilmesi için pazarda Ro-Ro hizmeti verecek yeni limanlara talebin olması, eş deyişle yeni Ro-Ro hatlarının açılması gerekmektedir. Mevcut ancak faal olmayan limanların pazarda cari dönemde kullanılan limanlar üzerinde rekabetçi baskı oluşturmasında olduğu gibi yeni liman inşaatlarının potansiyel rekabet teşkil edebilmesi için de çeşitlenen veya artan Ro-Ro hatlarının bulunması dolayısıyla Ro-Ro taşımacılığı pazarının dinamik ve girişlerin kolay olduğu pazar özellikleri sergilemesi gerekmektedir. Ancak yukarıda da belirtildiği üzere, Ro-Ro taşımacılığı pazarı uzun yıllardır düopol bir yapı sergileyen, temel olarak Trieste ve son beş-altı yıldır da Fransa hatları ile faaliyet gösterilen, yeni girişlerin sınırlı olduğu bir pazardır. Bundan dolayı, söz konusu statik pazar yapısının, yeni liman inşaatını teşvik etmekten uzak olduğunu söylemek mümkündür. Bu açıklamalar ışığında, yeni limanların inşası suretiyle işlem tarafları üzerinde baskı yaratabilecek bir potansiyel rekabetin dosya kapsamındaki ilgili pazar bakımından söz konusu olmadığı değerlendirilmektedir.

### **c) İşlem Sonucunda Oluşacak Dikey Bütünleşmenin Değerlendirilmesi**

- (155) Bildirim konusu işlemin liman hizmetleri pazarında etkilerinin değerlendirilmesinde son olarak vurgulanması gereken husus ise işlemin yaratacağı dikey bütünleşmedir. Dikey Kılavuz'da birleşme nedeniyle mevcut veya potansiyel rakiplerin tedarik kaynaklarına ya da pazara erişiminin güçleştirilmesi halinde rakiplerin bütünleşik şirket ile rekabet edebilme imkânının ortadan kalkacağı ifade edilmektedir. Pazar kapama, girdi kısıtlaması veya müşteri kısıtlaması şeklinde gerçekleşebilmektedir.
- (156) UN RO-RO hem hat taşımacısı hem de liman işletmecisi olarak faaliyet göstermekte; işlem sonrasında oluşacak yatay örtüşmenin yanı sıra, Çeşme Limanı'nın kontrolünün de devredilmesi suretiyle dikey örtüşme de söz konusu olacaktır. Bu dikey birleşmede ortaya çıkması muhtemel rekabetçi endişe ise Ro-Ro taşımacılığı bakımından girdi niteliğinde olan liman hizmetlerine erişimin rakiplere kapatılmasıdır. Bu rekabetçi endişenin değerlendirilmesinde Dikey Kılavuz, öncelikle teşebbüsün bu kısıtlamaya gidebilecek imkânı olup olmadığını; girdinin veya müşterilerin pazardaki faaliyetler bakımından önemi, teşebbüsün pazar gücü, alternatif temin veya tedarik kaynaklarının varlığı ve teşebbüsün kısıtlama güdüsü çerçevesinde değerlendirilebileceğini belirtmiştir.

<sup>49</sup> SESLİ, E.(2008) "Liman Özelleştirmeleri Sürecinde ve Sonrasında Rekabet", *Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi*, Ankara.

(157) Çeşme Limanı hâlihazırda da aynı zamanda Ro-Ro hattı taşımacısı olan ULUSOY tarafından işletilmekte ve limandan sadece ULUSOY RO-RO gemilerine yönelik liman hizmeti sunulmakta, başka bir Ro-Ro operatörüne hizmet verilmemektedir. İşlem sonrasında limandan sadece UN RO-RO gemilerine yönelik liman hizmeti sunulması beklenmektedir. Bu çerçevede, işlem sonrasında ilgili pazarda aktif olarak kullanılan dört limandan ikisi Ro-Ro taşımacılığı pazarında hâkim durumda olan UN RO-RO tarafından kontrol edilecektir. Bu hususun ise hem liman işletmeciliği pazarında hem de Ro-Ro taşımacılığı pazarında UN RO-RO'nun pazar gücünü artıracığı değerlendirilmektedir.

#### **d) İşlem Sonucunda Pazardaki Yoğunlaşmanın Değerlendirilmesi**

(158) Bu açıklamalar ışığında, Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetleri pazarında işlem sonrasında UN RO-RO'nun %(.....) bir pazar payına sahip olacağı ve HHI endeksindeki değişimin 1.293 olarak gerçekleşeceği anlaşılmaktadır. Söz konusu değerler ilgili Kılavuz'da belirtilen esaslar uyarınca pazarda oluşması muhtemel bir yoğunlaşmaya işaret etmektedir. İşlem sonucunda kuvvetlenecek olan dikey bütünleşik yapı da söz konusu yoğunlaşmanın yarattığı rekabetçi endişeleri arttırmaktadır. İlgili pazara girişte mevcut olan engeller ve dolayısıyla sınırlı kalan potansiyel rekabet de söz konusu endişeleri gidermekten oldukça uzaktır. Bu çerçevede, işlem sonrasında UN RO-RO'nun Türkiye (Mersin, İstanbul, İzmir), İtalya (Trieste) ve Fransa (Toulon ve Sete) yakalama alanında Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetleri pazarında hakim duruma geleceği değerlendirilmektedir.

#### **G.6.2.3. Gemi Acenteliği Hizmetleri Pazarı Bakımından Değerlendirme**

(159) Yatay olarak işlem taraflarının faaliyetlerinin örtüştüğü son pazar ise gemi acenteliği hizmetleri pazarıdır. Söz konusu pazar Kurul'un daha önceki kararlarında da belirttiği üzere giriş engellerinin bulunmadığı ve çok sayıda oyuncunun faaliyet gösterdiği bir pazardır. UDHB verilerine göre mevcut durumda Türkiye'de 1.176 adet gemi acentesi bulunmaktadır. Bu nedenle, bildirim konusu işlemin gemi acenteliği hizmetleri pazarında hâkim durum yaratılması veya güçlendirilmesine yol açmayacağı değerlendirilmektedir.

#### **G.6.3. İşlem Sonucu Oluşacak Etkinliklerin Değerlendirilmesi**

(160) İşlem tarafları, hem Bildirim Formu hem de Kurumumuza gönderdikleri diğer belgelerde, işlemin pazarda önemli etkinlik kazanımlarına ve ihracatçılara avantaj sağlayacak sinerjiye yol açacağını belirtmişlerdir. Bu etkinlikler şu şekilde özetlenebilecektir:

- Çeşme- Trieste arasında haftada 3 defa karşılıklı olarak yapılan Ro-Ro seferleri haftada altı sefere çıkartılacak, bu sayede müşterilere alternatif çıkış günleri yaratılacak ve nakliyeciler müşterilerine daha hızlı hizmet sunabileceklerdir. Artan sefer sayısına bağlı olarak nakliyeciler için gerekli olan sermaye ihtiyacı azalacaktır.
- İşlem ile birlikte İstanbul'dan kalkan seferin Çeşme uğraklı olması ile birlikte Çeşme-Trieste hattı UN RO-RO'nun seferlerine entegre olacak, doluluk oranları artacak ve böylelikle araç başına düşen maliyetler azalacaktır.
- Çeşme-Toulon hattı açılarak ihracatçılara yeni bir hat imkanı tanınacaktır.
- Ro-Ro taşımacılık faaliyetlerinin genişlemesi Türkiye ve Avrupa pazarlarını birbirleri için daha cazip hale getirecek, işlem ihracat faaliyetlerine destek olarak döviz girişi sağlayacaktır.
- Bir tanesi İstanbul çıkışlı ve Çeşme uğraklı diğer ikisi Çeşme çıkışlı olmak üzere, Bari limanına seferler gerçekleştirilecektir.

- Tüm hatlardaki gidiş-dönüş taşıma biletlerinin UN RO-RO'nun tüm hatlarında kullanılması imkanının Çeşme hatlarını da kapsaması neticesinde nakliyeciler ithalat-ihracat dengesi içinde operasyonları daha verimli bir şekilde planlayacaklardır.
- UN RO-RO müşterileri Trieste'deki intermodal tren bağlantı hatlarını kullanabilecekler ve Avrupa'da yer alan mevcut bağlantı sıklığının artmasıyla birlikte maliyetlerde düşüş meydana gelecektir.
- İşletilen gemilerin, yönetilen limanların ve satın alınan hizmetlerin artmasından dolayı hammadde, uçak maliyetleri, danışmanlık hizmetleri gibi maliyet kalemleri konsolide edileceğinden azalacaktır.
- UN RO-RO'nun Çeşme çıkışlı hatlarda taşınacak tır sayısında (.....) oranında artış, maliyetlerde ise araç başına (.....) oranında azalma beklenmektedir.
- UN RO-RO bu maliyet avantajlarını daha düşük fiyatlar olarak müşterilerine yansıtacaktır, düşen fiyatlar ihracatçıların maliyetlerinde düşüşe neden olacak ve bu ihracatçıların uluslararası alanda rekabet edebilirliği artacaktır.
- İşlem sonrası gerçekleştirilecek reorganizasyon sonrasında gemi işletme, liman işletme ve genel yönetim giderlerinde esaslı maliyet azalmaları ortaya çıkacak, söz konusu etkinliklerin 3-12 ay içerisinde ortaya çıkmasının beklenmektedir. Bununla birlikte sefer sayısı artışından kaynaklanan etkinlikler, işlemin hemen ertesinde ortaya çıkacaktır.

(161) Kurumumuz kayıtlarına 22.03.2017 tarih ve 1936 sayı ile intikal eden yazıda, UN RO-RO tarafından söz konusu maliyet düşüşlerine ilişkin daha detaylı açıklamalar yapılmıştır. ULUSOY'un satın alınması sürecinde tüm gelir ve giderlerin detaylı bir biçimde analiz edildiği ve Ege Bölgesi'ndeki müşteriler için daha fazla sefer düzenlenebileceği, böylelikle daha fazla yük taşınabileceği ve daha uygun fiyatların sunulabileceği belirtilmiştir. Etkinlik hesaplamasında Çeşme hattının işletilmesi ile ilgili giderlerin dört ana grupta toplandığı ifade edilmiş ve beklenen gider düşüşleri şu şekilde açıklanmıştır:

- Gemi İşletme Maliyetleri: Bu maliyetler, gemilerin yaptıkları seferlerden bağımsız olan ve gemi personeli maliyeti, kumanya maliyeti, teknik bakım ve sigorta giderlerini kapsayan maliyet türüdür. (.....).
- Gemi Sefer Maliyetleri: Gemilerin yaptıkları seferler sırasında ve taşıdıkları yük ile ilgili oluşan yakıt maliyeti, Çeşme ve Bari Limanları'na yapılacak olan durakların yaratacağı ek maliyetler, limanlara yanaşma ve kalkma ile ilgili maliyetler, uçak ile transfer maliyetleri, tren operasyonu ile ilgili maliyetleri kapsayan maliyetlerdir. Gemi sefer maliyetlerinde İstanbul'dan kalkıp Çeşme'ye uğrak yapacak ek seferler nedeni ile ve taşınacak ünite sayısının artmasından kaynaklanan bir artış beklenmektedir. Bununla birlikte, İstanbul'dan kalkan ve Çeşme'de uğrak yapan seferlerde Çeşme'den taşınan araçların maliyetlerinin, Çeşme'den direkt yapılan seferlerdeki maliyetlerden daha düşük olması sebebiyle araç başına maliyetlerde etkinlik yaratılabilecektir.
- Liman İşletme Maliyetleri: Çeşme Limanı'nın operasyonel işletme maliyetlerinden oluşmaktadır. Limanda çalışan personelin maaşları, limanın genel giderleri, kira bedeli ve diğer liman işletme maliyetleri bu kalemde değerlendirilmektedir. (.....)

- Genel Yönetim Giderleri yönetim ve genel müdürlük personelinin ve genel müdürlüğün masraflarından oluşmaktadır. Merkez ofislerdeki bir kısım departman iki şirkette de yer almaktadır. İşlem ile birlikte maliyetlerde öngörülen azalmanın temel sebebi, UN RO-RO'nun benzer bir operasyonu zaten gerçekleştiriyor olmasından ötürü iki şirketin birleştirilmesi sırasında oluşturulacak sinerjiye dayanmaktadır.

- (162) İşlem tarafları tarafından öne sürülen etkinlik kazanımlarını toplamda üç başlık altında toplamak mümkündür. İlk olarak, Çeşme Limanı'ndan gerçekleşecek sefer sayısının ve çeşitliliğinin artması ile birlikte nakliye firmalarının faaliyetlerini daha verimli bir şekilde planlayabilecekler, Türkiye'den Avrupa pazarlarına yapılan ihracat taşımaları artacak ve ülkeye döviz girişi artacaktır. İkinci olarak yine sefer sayısının artması, uğraklı seferlerin düzenlenmesi ve ULUSOY'un sahip olduğu gemilerin UN RO-RO'nun diğer hatlarına kaydırılması ile bağlantılı olarak doluluk oranları artacak, bu ise araç başına düşen maliyetlerin azalmasına ve fiyat düşüşlerine neden olacaktır. Son olarak, işlem öncesinde her bir şirket tarafından ayrı ayrı katlanılan yönetim giderlerinin konsolide edilmesi sonucunda yaratılan sinerji ile maliyet düşüşleri ortaya çıkacaktır.
- (163) Bildirim Formunda etkinlik kazanımları kapsamında oluşacak maliyet avantajlarının daha düşük fiyat şeklinde müşterilere yansıtacağı ileri sürülmektedir. Bu kapsamda, araç başına düşen maliyetlerdeki azalmaya ilişkin tarafların öngörülerine aşağıdaki Tablo'da yer verilmektedir:

Tablo 19: Taraflarca Sunulan Maliyet (Euro) Öngörülleri

	Satış öncesi	Satış sonrası	Fark %
Taşınacak standart tır sayısı (ihracat)	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam maliyetler	(.....)	(.....)	(.....)
Gemi İşletme Maliyetleri	(.....)	(.....)	(.....)
Gemi Sefer Maliyetleri	(.....)	(.....)	(.....)
Liman İşletme Maliyetleri	(.....)	(.....)	(.....)
Genel Yönetim Giderleri	(.....)	(.....)	(.....)
Araç başına Maliyetler	(.....)	(.....)	(.....)
Gemi İşletme Maliyetleri	(.....)	(.....)	(.....)
Gemi Sefer Maliyetleri	(.....)	(.....)	(.....)
Liman İşletme Maliyetleri	(.....)	(.....)	(.....)
Genel Yönetim Giderleri	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Bildirim Formu

- (164) Bu bağlamda taraflarca sunulan devralma simülasyonunda, işlem sonrasında Çeşme-Trieste hattında elde edilecek kazanımlar neticesinde bu hattaki maliyetlerin araç başına % (.....) oranında gerileyeceği varsayımında bulunulmakta ve buna bağlı olarak, fiyat simülasyonlarında öngörüldüğü üzere işlem sonrasında ilgili hattın ortalama fiyatlarında artış değil; aksine %0,8 oranında bir düşüş gerçekleşeceği ileri sürülmektedir.

- (165) Öte yandan EAAD tarafından sunulan bulgu ve değerlendirmelerde yer verildiği üzere etkinlik iddiaları değerlendirilirken sabit maliyetlerden ziyade, değişken ve marjinal maliyetlerin dikkate alınması esastır. Çünkü değişken ve marjinal maliyetlerdeki düşüşlerin tüketicilere düşük fiyatlar olarak yansımalarının daha muhtemel olduğu kabul edilmektedir. Nitekim simülasyon modelleri de sadece marjinal maliyet etkinliklerinin etkilerini dikkate almaktadır. Bu ise şirketlerin sıklıkla ileri sürdükleri sabit ve yarı sabit maliyetlerde yaşanması olası birtakım azalmaların (işlem öncesinde her iki şirketin ayrı ayrı katlandığı merkez ofis maliyetlerinin işlem sonrasında azalması gibi) analiz dışında bırakılması anlamına gelmektedir<sup>50</sup>. İlave olarak etkinlik kazanımlarının, rekabetçi kaygıların ortaya çıktığı pazarlarda elde edilecek olması gereklidir. Dolayısıyla, Ro-Ro taşımacılığı hizmetinden ayrı bir faaliyet olan liman işletmeciliği faaliyetine ilişkin maliyetlerin, Çeşme-Trieste Ro-Ro hattına ilişkin etkinlik kazanımları kapsamında ele alınmasının doğru olmadığı değerlendirilmektedir.
- (166) Taraflarca sunulan maliyet kazanımları arasında, geriye kalan gemi işletme maliyetleri<sup>51</sup> ile gemi sefer maliyetlerine ilişkin veriler incelendiğinde, işlem sonrasında sadece gemi işletme maliyetleri açısından işlem öncesine göre bir azalma beklendiği görülmektedir. Bu maliyet grubundaki azalmanın kaynağı, esas olarak, (.....). Gemi sefer maliyetlerinin ise, artan sefer sayısına bağlı olarak, işlem sonrasında işlem öncesine göre artmasının beklendiği anlaşılmaktadır.
- (167) Bu bağlamda taraflarca sunulan veri setleri esas alınarak yapılan incelemede, Çeşme-Trieste hattında araç başı maliyetlerde beklenen düşüşün %(.....) seviyesinde olduğu görülmektedir. Bahse konu düşüş, işlem sonrasında işlem öncesi döneme kıyasla daha az sayıda gemiyle faaliyet gösterilirken, daha fazla miktarda yük taşınacağı beklentisi çerçevesinde ortaya çıkmaktadır.
- (168) Söz konusu etkinlik kazanımları devralma simülasyonu çerçevesinde hesaba katıldığında, Çeşme-Trieste hattı için öngörülen fiyat artışının %4,3, UN RO-RO ve ALTERNATIVE hatları için ise sırasıyla %2,5 ve %0,2 oranında olduğu EAAD tarafından verilen bilgiler arasındadır.
- (169) Yatay Kılavuz'da birleşme işlemlerinin sağlayacağı etkinlik kazanımlarının aynı işlemin tüketicilere ve rekabete vereceği zararı telafi etmesinin mümkün olabileceği ve Kurul'un analizinde tarafların etkinlik kazanımı iddialarını dikkate alacağını belirtmektedir. Bununla birlikte, Kılavuz'da işlemin rekabete olan olumsuz etkileri ne kadar büyükse elde edilmesi ve tüketicilere yansıtılması gereken etkinlik artışlarının da o kadar büyük olması gerektiğini ifade etmekte ve tekele veya buna yakın bir pazar gücünün elde edilmesine yol açacak bir işlemde rekabeti azaltıcı etkileri telafi edecek büyüklükte bir etkinlik kazanımının elde ihtimalinin oldukça düşük olduğunu belirtmektedir.

<sup>50</sup> BISHOP S. ve M. WALKER (1999), *The Economics of EC Competition Law: Concepts, Application and Measurement* s. 215

<sup>51</sup> İşgücü ve bakım onarıma ilişkin maliyetler, genel olarak, değişken maliyet olarak değerlendirilmektedir. 1.10.2012 tarihli ve 12-47/1413-474 sayılı Kurul kararında da Ro-Ro faaliyetine ilişkin olarak teknik yönetim, sigorta maliyetleri değişken maliyet olarak kabul edilmiştir.



- (170) Literatürde, refah arttırıcı etkiye sahip olabilecek etkinlik kazanımları maliyet etkinlikleri ve talep yönlü etkinlikler olarak ikiye ayrılmaktadır<sup>52</sup>. Maliyet etkinlikleri, ölçek veya kapsam ekonomileri veya dinamik etkinlikler sonucu çıktı başına düşen maliyetlerin azalması olarak ifade edilebilecektir. Talep yönlü etkinlikler ise birleşmenin olmaması halinde ortaya konamayacak olan AR&GE veya yeni ürün çeşitliliği sayesinde tüketicilerin ürüne daha fazla değer vermesi sonucunda talep eğrisinin dışa kayması ile oluşmaktadır. Bununla birlikte hem ABD hem de Avrupa rehberleri ve uygulamaları incelendiğinde etkinliklerin değerlendirmeye alınabilmesi için birleşmeye özgü olma, ispat edilebilirlik ve tüketiciye yansıma koşulları aranmaktadır<sup>53</sup>. Bu çerçevede, birleşmeye alternatif olarak gerçekleştirilebilecek iç büyüme, ortak girişim anlaşması veya lisans anlaşması gibi yollarla da elde edilebilecek etkinlikler birleşmeye özgü sayılmamaktadır. Ülkemizde de etkinlik kazanımı iddialarının dikkate alınabilmesi için işleme özgü olması ve Kurulca doğrulanabilir olması gerekmektedir. Bu çerçevede, Yatay Kılavuz'un 83. paragrafına göre; etkinlik artışlarının rekabeti azaltıcı etkileri dengeleyici bir unsur olarak dikkate alınabilmesi için, inceleme konusu olan birleşme işleminin doğrudan bir sonucu olması ve rekabeti daha az kısıtlayıcı bir başka işlem ile elde edilemiyor olması gerekmektedir.
- (171) Bu kapsamda, yukarıda yer verilen ve temelde sefer sayısı artışından kaynaklanan örnekler, işlemin doğrudan bir sonucu olmaktan ziyade hâlihazırdaki devralmaya konu oyuncunun yönetim anlayışının değişmesinden kaynaklanacak faaliyetlerdir. Üstelik devralma işleminin diğer tarafı olan UN RO-RO'nun söz konusu etkinlikleri sağlaması için ULUSOY'u devralmasına gerek yoktur. UN RO-RO bölgedeki diğer limanları kullanmak suretiyle de Ege Bölgesi'ndeki ihracatçılar için direkt veya uğraklı seferler düzenleyebilecektir. Dolayısıyla sefer sayısı ve çeşitliliği artışı ile elde edileceği iddia edilen maliyet düşüşlerinin ve ihracatçılar bakımından oluşacak faydaların doğrudan işleme özgü olmadığı, birleşme işlemi olmadan bir başka deyişle ULUSOY'un gemilerine sahip olmadan ve Çeşme Limanı'nın işletmesini devralmadan da UN RO-RO'nun Ege Bölgesi'ndeki bir limandan sefer gerçekleştirebilecek kapasitesi ve mali gücünün bulunduğu, buradan hareketle alternatif yöntemler ile de söz konusu maliyet tasarruflarının gerçekleşmesinin mümkün olduğu değerlendirilmektedir.

## G.7. Savunmaların Değerlendirilmesi

### G.7.1. İlgili Pazarın Tanımına İlişkin Savunmaların Değerlendirilmesi

#### -Kara yolu taşımacılığının Ro-Ro taşımacılığına alternatif teşkil edebileceği iddiası

- (172) Tüketicilerin belirli bir ürünü ya da ürün grubunu tercih etmelerinde çeşitli niceliksel ya da niteliksel faktörler rol oynamaktadır. Niceliksel faktörler olarak; "hizmetin sıklığı, hizmetin süresi, maliyet, fiyat vb." ve niteliksel faktörler olarak ise; "kalite, gelenekler, pazarlama vb." gibi konular öne çıkmaktadır. Ro-Ro ve kara yolu taşımacılığı dikkate alındığında niceliksel olarak öne çıkan faktörleri şu şekilde başlıklandırmak mümkündür:
- Rota ile ilgili faktörler: Taşıma sıklığı, taşıma süresi, kapasite vb.
  - Maliyet ile ilgili faktörler: Navlun, sigorta, işçilik, taşıt, gümrük vb.
  - Hizmet faktörleri: Güvenilirlik ve gecikme, zarar, kaza ve hasar görme riski, acil durumların yönetimi, yol güvenliği vb.

<sup>52</sup> Padilla, J., "Efficiencies in Horizontal Mergers: Williamson Revisited". *Issues in Competition Law and Policy*, Wayne Dale Collins, ed., American Bar Association Press, 2005. Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=812989>, s. 3,7-10.

<sup>53</sup> Seyrantepe, İ. " Birleşmelerin Kontrolünde Etkinlik Savunmasının Rolü: Yatay Birleşmeler Temelinde Bir Değerlendirme", *Rekabet Kurumu Uzmanlı Tezleri Serisi No.116*, Ankara.

(173) Yukarıda yer verilen faktörlerin rekabet hukuku yazınında ise talep ve arz ikamesi başlıkları altında değerlendirildiği görülmektedir. Bilindiği üzere, ilgili pazarın belirlenmesindeki en temel belirleyici parametreler ürünler arasındaki talep ve arz ikamesine yönelik analizlerdir. Her ne kadar savunmada da ifade edildiği üzere, Ro-Ro taşımacılığının ortaya çıkması ile birlikte kara yolu taşımacılığından bu alana doğru bir geçiş söz konusu olmakla birlikte, bu gelişme her iki hizmet açısından çift taraflı bir ikamenin varlığını ortaya koymak için yeterli değildir. Yukarıda da yer verildiği üzere, özellikle arz ikamesi anlamında iki hizmet türü arasında çok ciddi farklılıklar bulunmaktadır. Bu iki taşımacılık türü, farklı sermaye yatırımı, farklı iş düzeni ve farklı nitelikte personel istihdamı gerektirdiğinden tamamen iki farklı iş kolunu ifade etmektedir. Bu anlamda kara yolu taşımacılığında hizmet veren teşebbüslerin Ro-Ro tarafından gelebilecek rekabet baskılarına yanıt verebilmeleri çok çeşitli niceliksel ve niteliksel farklılıklar nedeniyle mümkün görünmemektedir.

**-Ro-Ro taşımacılığı hizmetleri bakımından ilgili coğrafi pazarın yanlış tanımlandığı, Elzinga-Hogarty testi ve %10 kriteri kullanılarak yapılan analizlerde Mersin, Çeşme ve İstanbul'un farklı coğrafi alanlarda yer aldığı tespit edildiği, Kurul'un 2008 tarihli kararında da benzer bir yaklaşımın benimsendiği, 2012 tarihli UND Deniz Kararı'nın ise, yalnızca yükün varış ülkesini dikkate alması nedeniyle kabul edilemeyeceği, hatlar arasındaki fiyat farklılığının dikkate alınmadığı, her bir Ro-Ro hattının doğrudan hinterlandları tarafından tercih edildiğinin görüldüğü ifadesi nedeniyle tüm hatların ikame olduğu sonucuna ulaşılamayacağı iddiası**

(174) Elzinga-Hogarty ve %10 kriteri testleri, geçmişte bazı Kurul kararlarında kullanılmış olmakla birlikte bazı sakıncaları içerisinde barındıran statik testlerdir. Oysaki hem 2012 tarihli Kurul kararında hem de mevcut dosya kapsamında konuyla ilgili ekonometrik testleri barındıran analizler yapılmıştır.

(175) Öte yandan Kurul'un 13.07.2005 tarih ve 05-46/668-170 sayılı kararının konusunu; *"Ro-Ro gemi işletmecilerinin kartel oluşturmak suretiyle 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettikleri iddiaları"* oluşturmaktadır. Söz konusu dosya kapsamında Kurul; Ulusoy Denizyolları İşletmeciliği A.Ş. ve UN RO-RO 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 Kanun'un 4. maddesi çerçevesinde rekabeti kısıtlayıcı nitelikte olduğuna karar vermiştir. Söz konusu kartel soruşturması sonrasında haklarında ceza kesilen teşebbüsler mevcut dosya kapsamında devralma işleminin taraflarıdır. Taraflar, anılan kararda aralarında anti-rekabetçi hükümler içeren anlaşma nedeniyle cezalandırılmışlardır. Bu bağlamda söz konusu karara konu protokol, tarafların birbirlerini rakip olarak gördükleri ve aynı pazarda olduklarını gösteren en önemli delillerin başında gelmektedir.

(176) Kurul'un 2012 tarihli UND Deniz Kararı'ndaki analizin yalnızca yüklerin varış noktasını dikkate aldığı iddiaları ise gerçeği yansıtmamaktadır. Söz konusu analiz, her bir hattın bir diğeri ile rakip olup olmadığının test edilmesine dayanmaktadır. Bir başka deyişle, yüklerini Avrupa'ya ulaştırmak isteyen (ya da tam tersi) kullanıcıların hat tercihini yaparken dikkate aldıkları tüm hususlar örneğin mesafe, maliyet, fiyat, ulaşım süresi vb. hatların rakipliğinin ortaya konulması için yapılan testlerin değişkenleri olarak dikkate alınmaktadır. Bu nedenle savunmada yer verilen hatlar arasındaki fiyat farklılığının dikkate alınmadığına yönelik açıklamaların geçerli olmadığı değerlendirilmiştir.

- (177) Bu çerçevede dosya kapsamında ilgili pazarların tanımlanması için tarafların kullanmış oldukları E-H testi yerine SSNIP testi kullanılmıştır. İlgili coğrafi pazarın tanımlanmasında fiyat serilerinin ve taşıma (nakliye) verilerinin kullanıldığı çeşitli yöntemler bulunmaktadır. Fiyatların pazarlık usulü ile belirlendiği, uzun bir fiyat serisine sahip olunmadıkça yıllık olarak belirlenen fiyatların pazarın gerçek arz ve talebini göstermediği, farklı müşterilere farklı fiyatların sunulduğu durumlarda gerçek fiyatlara ulaşılmasında yaşanan zorluklar şeklindeki nedenler E-H testi gibi nakliye verilerine dayanılarak yapılan analizlerin motivasyonunu oluşturmaktadır ve söz konusu argümanların hali hazırdaki dosya için geçerli olmadığı görülmektedir. E-H testinde olduğu gibi miktar verilerine dayanan yöntemlerde ise fiyatları etkileyen arz ve talep koşullarının ürün akışlarına yansıdığı varsayılmaktadır.
- (178) E-H testi başta Amerika Birleşik Devletleri (ABD) olmak üzere birçok ülkede rekabet otoriteleri ve mahkemeler tarafından kullanılmakla birlikte, testin uygulanmasına yönelik çeşitli eleştiriler mevcut olduğu gibi testin pazar tanımında kullanılmasının yanlış olduğunu söyleyen (hastane birleşme/devralmalarına yönelik) mahkeme kararları da bulunmaktadır. Teste getirilen başlıca eleştirileri; “*statik bir analiz olması nedeniyle potansiyel rekabeti dikkate almadığı, ilgili pazarı olduğundan daha geniş/dar tanımladığı, testte yer verilen eşik değerlerin saptanmasının ekonomik dayanaktan yoksun olduğu*” şeklinde özetlemek mümkündür<sup>54</sup>. Söz konusu eleştiriler ile ilgili açıklamalar aşağıdaki gibidir<sup>55</sup>:

1. Pazarın olduğundan daha dar tanımlanması/potansiyel rekabetin dikkate alınmaması/yöntemin statik olması: Werden’e göre, belirli bir zaman periyodunda bölgeler arasında satış olmaması durumunda, bu teste göre söz konusu bölgeler farklı coğrafi pazarlarda yer almaktadır. Fakat söz konusu bölgeler arasında çapraz fiyat esnekliğinin yüksek olması durumunda, bu bölgelerin herhangi birinde oluşturulan bir kartel karlı bir şekilde fiyatlarını yükseltmeyeceğinden söz konusu bölgeler gerçekte farklı pazarlarda yer almamaktadır. Diğer bir ifade ile potansiyel rekabet bu testte dikkate alınmamaktadır. Hâlbuki testte pazar olarak kabul edilen bölge dışından gelen potansiyel rekabet endişesi, pazardaki teşebbüslerin fiyatları düşük seviyede tutmak için baskı oluşturmaktadır<sup>56</sup>.

E-H testi, bölgeler arasında çapraz esnekliği yüksek olsa da belirli bir zaman diliminde bölgeler arasında giriş-çıkış yoksa söz konusu bölgelerin ayrı pazarlarda olduğu sonucuna ulaşmaktadır. Kaserman ve Zeisel pazara bölge dışından giriş olması ihtimali, üreticilerin fiyatlandırma kararlarına etkide bulunduğu, bu durumun gerçekleşen sevkiyatların dikkate alınmasını gereksiz kıldığını belirtmiştir. Avrupa Birliği Komisyonu Italian Flat Glass kararında<sup>57</sup>, pazarın teorik olarak mümkün olan yerine gerçekleşen ürün sevkiyatları dikkate alınarak hesaplanacağını ileri sürerek, İtalyan üreticilerinin İtalya’daki düz camın %80’ini sağladığı ve coğrafi pazarın İtalya olmasında hiçbir şüphe olmadığı sonucuna ulaşmıştır. Karar, İtalya’daki fiyatların zaten rekabetçi düzeyde olabileceğini ihmal etmiştir. Ticaret akışlarının olmaması, tüketici ve diğer sağlayıcıların fiyattaki önemli değişikliklere

<sup>54</sup> Lundmark R ve Warell L (2005); “Simulation of Efficiency and Competitive Effects of Horizontal Mergers in the Iron Ore Industry”; Sweden; s.13;

[http://www.konkurrensverket.se/upload/Filer/Forskare-studenter/projekt/2001/proj122-2001\\_4.pdf](http://www.konkurrensverket.se/upload/Filer/Forskare-studenter/projekt/2001/proj122-2001_4.pdf)

<sup>55</sup> Yönteme ilişkin çalışmalar ve kararlar özellikle hastane birleşmelerine yönelik olmakla birlikte, yöntemin hastane birleşmeleri için uygun olmadığı ve kullanılmaması gerektiği ve pazarın olduğundan çok daha geniş tanımlandığına yönelik argümanlar bulunmaktadır. Daha detaylı bilgi için bkz. Gaynor M, Kleiner S. ve Vogt W. (2006); “A Structural Approach to Market Definition: An Application to the Hospital Industry”, Carnegie Mellon University.

<sup>56</sup> Werden G. J. (1981); “The use and misuse of shipment data in defining geographic markets”, Antitrust Bulletin 26, 719- 737.

<sup>57</sup> 1988, OJ 133/34

nasıl tepki vereceğini göstermemektedir. Bazı dokümanlar, İtalyan üreticilerin diğer üyeler, Türkiye ve Doğu Avrupa'dan gelen rekabeti de dikkate aldığını gösterdiği belirtilmiştir<sup>58</sup>. Pabst bira kararında da, ABD'de kişi başı en çok bira tüketilen yer olduğu ve dışarıdan az miktarda bira ithal edildiği için ilgili coğrafi pazarın Wisconsin Eyaleti olduğu ileri sürülmüştür. Schrank ve Roy'a göre Wisconsin'de hazırlanan biraların %75'inin eyalet dışına ihraç edildiği gerçeği önemsenmemiştir.

2. Yöntemin statik olması: E-H testi, pazar tanımlanırken, geçmiş döneme ait giriş-çıkış (*ihracat-ithalat*) verileri dikkate alınarak uygulanmaktadır. Fakat, geçmiş döneme ait verilerle ileriye yönelik bir birleşme analizi yapmanın yeterince aydınlatıcı sonuçlar doğurmayabileceği ve bu durumda pazarın fazlaca daraltılmasına neden olacağı ileri sürülmektedir. Landes ve Posner, "*de minimis*" denilebilecek bir seviyedeki, bir bölgedeki üretimin tüketimi karşılama oranını gösteren LIFO değerinin daha geniş bir tekeller pazar ile uyumlu çıkabileceğini iddia etmişlerdir. Eğer bir pazarda birleşme sonrası fiyatlar anti-rekabetçi seviyelere çıkarsa geçmiş dönemlerde söz konusu pazara ne kadar girişin gerçekleştiğine bakılmaksızın pazara girişler olacaktır<sup>59</sup>.

Halverson ve Yde de çalışmalarında E-H testinin dinamik değil statik bir pazar analizi sağladığını ifade etmişlerdir. Hastane birleşmelerinden yola çıkarak testin şu anda hastaları sağlık hizmeti almak için yolculuk eden yerleri dikkate aldığını (statik analiz), halbuki asıl araştırmanın bölgedeki fiyatlar arttığında buradaki hastaların ne kadar uzağa yolculuk edebileceklerini bulmak (dinamik analiz) olduğunu belirtmişlerdir. Mevcut yolculukların fiyatlar yükseldiğinde sağlık amaçlı yolculukların ne kadar değiştiğini göstermek için kullanılabilir bir faktör olduğunu ve bu şekilde coğrafi pazar tanımı için bir son değil bir başlangıç niteliği arz ettiğini ileri sürmüşlerdir<sup>60</sup>. Mevcut yolculukların fiyat artışından değil, hizmet için bölge dışına çıkanlarla çıkmayanların yolculuk tercihleri, farklı ihtiyaçları, kaliteye olan duyarlılıkları ve aile ilişkileri gibi farklı tüketim tercihlerinden kaynaklandığı anlaşılmaktadır.

3. Eşik değerlerin dayanağı: Testteki % 90 (*strong definition*) ve % 75 (*weak definition*) eşikleri isteğe bağlı olarak belirlenmektedir<sup>61</sup>. Bu seviyenin altında belirlenecek değerler, zorunlu olarak geniş bir pazar tanımı yapıldığı anlamına gelmemektedir. Farklı fiyat seviyelerinde girişler ve çıkışlar engellenebilmektedir ve bu şekilde pazar tanımının değişmesi söz konusu olmaktadır.
4. Pazarın olduğundan daha geniş tanımlanması: Werden'e göre, test, pazar içindeki önemli pazarları tanımlayamamaktadır. Gerçekleşen giriş-çıkışları temel alan bu test, muhtemel bir birleşmeden sonra teşebbüslerin nasıl hareket edebileceğini ve herhangi bir fiyat artışı durumunda pazarda neler olabileceğini incelememektedir. Bu nedenle, bazı durumlarda pazar o kadar geniş tanımlanmaktadır ki, muhtemel bir birleşmenin rekabeti kısıtlayacağı tespit edilememektedir<sup>62</sup>.

<sup>58</sup> Massey P (2000); "Market Definition and Market Power in Competition Analysis: Some Practical Issues"; s.316; [http://www.esr.ie/vol31\\_4/2Massey.pdf](http://www.esr.ie/vol31_4/2Massey.pdf)

<sup>59</sup> Epstein RJ ve Rubinfeld DL (2004); "Technical Report Effects of Mergers Involving Differentiated Products COMP/B1/2003/07"; s.36; [http://ec.europa.eu/competition/mergers/studies\\_reports/effects\\_mergers\\_involving\\_differentiated\\_products.pdf](http://ec.europa.eu/competition/mergers/studies_reports/effects_mergers_involving_differentiated_products.pdf)

<sup>60</sup> Gerson SM, Kopit WG ve Vanderbilt TB (1995); "Brief Of The American Hospital Association As Amicus Curiae In Support Of Defendants-Appellees"; s.9; <http://www.aha.org/aha/advocacy/legal/950810-amicus-brief.html>

<sup>61</sup> AB ve ABD uygulamalarında eşik değer olarak genellikle %80 yeterli kabule edilmektedir. Bu durum geçmiş Kurul kararları bakımından da geçerlidir.

<sup>62</sup> Sleuwaegen L ve De Voldere I (2001); "Globalisation and The Definition Of The Relevant Geographic Market In Antitrust Practice"; s. 8-10;

(179) Bu çerçevede E-H testinin, gelecekteki ürün akışları hakkında karara varmadan önce, geçmiş ürün akışlarının bilinmesinin önemli olması nedeniyle, yapılacak analiz için başlangıç noktası olduğunu söylemek mümkün olmakla birlikte, test bütün bir analizi içermemektedir<sup>63</sup>.

**-Ticaret akış verilerine dayalı olarak gerçekleştirilen E-H testine göre ortaya konulan sonuçların pazarın bir bütün olarak kabul edilmesine olanak vermediği ve İstanbul, Çeşme ve Mersin kalkışlı Ro-Ro hatlarının hepsinin ikame olduğunu ifade etmenin iktisadi olarak anlamlı olmadığı, zira 2013-2016 arasındaki dört yıllık veri esas alındığında, Çeşme (İzmir) hinterlandından İstanbul ve Mersin hatlarına giden 17 aracın (%92'si) 15,64'ünün İstanbul çıkışlı hatları ve sadece %1,36'sının Mersin-Trieste hattını tercih ettiği; 2013-2016 arasındaki dört yıllık veri esas alındığında, Mersin hinterlandından İstanbul ve Çeşme (İzmir) hatlarına giden 16 aracın (%93'ü) 14,88'inin İstanbul çıkışlı hatları ve sadece %1,12'sinin Çeşme (İzmir) hattını tercih ettiği; İstanbul, Tekirdağ, Edirne, Çanakkale, Balıkesir, Yalova, Bursa, Kocaeli, Sakarya, Ankara, Zonguldak ve Bartın'dan çıkan yükler dikkate alındığında, bu illerden çıkan yüklerin %98,7 oranında İstanbul hatlarını kullanmış, geri kalan yalnızca %0,3 oranındaki yükün Çeşme hattını ve %1 oranındaki yükün ise Mersin hattını kullanmış olduğu, İstanbul hinterlandından çıkan araçların yalnızca %0,3'ünün Çeşme'yi (İzmir) ve %1'inin Mersin hattını tercih ettiği iddiası**

(180) Ticaret akışı verilerine dayalı olarak yapılan analizler taraflara aittir. Bir başka deyişle her ne kadar yukarıda belirtildiği üzere E-H testinin çeşitli dezavantajları bulunmakla birlikte, tarafların testine ilişkin çıkan sonuçlar da tarafların ifade ettiği şekilde yorumlanamamaktadır. Ticari akış verileri dikkate alındığında İstanbul, Çeşme ve Mersin'de yer alan limanlarının birbirlerine ikame olabileceğini gösteren bulgulara aşağıda yer verilmektedir:

- 2013-2016 döneminde, Çeşme (İzmir) hinterlandı çıkışlı yükler açısından İstanbul ve Mersin çıkışlı hatlara olan kayış oranı %17'ye ulaşmaktadır. İl bazında değerlendirildiğinde ise, ilgili illerden çıkan yüklerin İstanbul ve Mersin çıkışlı hatlar vasıtasıyla taşınma oranları daha çarpıcı boyutlara erişmektedir.

Tablo 26: 2013-2016 Döneminde Çeşme-İzmir Hinterlandı Çıkışlı Yükler için Ro-Ro Hattı Tercihleri

HİNTERLAND (ÇEŞME-İZMİR)	Toplam Taşıma içinde İstanbul+Mersin Hatlarının Payı	Ekol Yükleri için Toplam Taşıma içinde İstanbul Hatlarının Payı
Manisa	(.....)	(.....)
Denizli	(.....)	(.....)
Antalya	(.....)	(.....)
Aydın	(.....)	(.....)
Muğla	(.....)	(.....)
İzmir	(.....)	(.....)
TOPLAM	0,17	(.....)

Kaynak: EAAD Raporu

<http://www.vlerick.com/en/2772-VLK/version/default/part/AttachmentData/data/vlgms-wp-2001-07.pdf>

<sup>63</sup> Epstein RJ ve Rubinfeld DL (2004); "Technical Report Effects of Mergers Involving Differentiated Products COMP/B1/2003/07"; s.36.

[http://ec.europa.eu/competition/mergers/studies\\_reports/effects\\_mergers\\_involving\\_differentiated\\_products.pdf](http://ec.europa.eu/competition/mergers/studies_reports/effects_mergers_involving_differentiated_products.pdf)

- Yukarıdaki tablodan ortalamayı %17'e çeken temel noktanın İzmir iline ait veriler olduğu görülmektedir. Bunun dışında Çeşme – İzmir hinterlandında yer alan illerden İstanbul + Mersin hattının Manisa için payı %(.....), Denizli için payı %(.....), Antalya içindeki payı %(.....), Aydın içindeki payı %(.....), Muğla içindeki payı ise %(.....)'a ulaşmaktadır.
- Bu durum EKOL yükleri için ise çok daha çarpıcıdır. İstanbul çıkışlı hatlar için büyüklük %(.....)'e ulaşırken yine hinterlandta yer alan iller bazında hattın payı; Manisa için %(.....), Denizli için payı %(.....), Antalya içindeki payı %(.....), Aydın içindeki payı %(.....), Muğla içindeki payı ise %(.....) ve İzmir için %(.....)'e ulaşmaktadır. Üstelik ALTERNATIVE'in üçüncü taraflar için yaptığı taşımalar, çıkış ili bazında ayrıştırılmış olarak dosya mevcudunda yer almadığı için analize dâhil edilememiştir.
- 2013-2016 döneminde Mersin çıkışlı hattın hinterlandı olarak belirlenmiş olan bölgeden çıkan toplam yük miktarının yaklaşık %16'sının Mersin hattı dışındaki hatlarla taşınmış olduğunu ortaya koymaktadır. Yine iller bazında yaklaşıldığında Aksaray için oranın %(.....), Hatay için %(.....), Kayseri için %(.....), Konya için %(.....), Osmaniye için %(.....) olduğu görülmektedir. Bu durum EKOL yükleri için ise çok daha çarpıcıdır. İstanbul ve İzmir çıkışlı hatlar için büyüklük %(.....)'e ulaşırken yine hinterlandta yer alan iller bazında hattın payı; Aksaray için oranın %(.....), Hatay için %(.....), Kayseri için %(.....), Konya için %(.....), Osmaniye için %(.....), Sivas için %(.....), Mersin için %(.....), Gaziantep için %(.....), Malatya için %(.....) olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 207: 2013-2016 Döneminde Mersin Hinterlandı Çıkışlı Yükler için Ro-Ro Hattı Tercihleri

HİTERLAND (MERSİN)	Mersin Dışı Hatların Kullanılma Oranı	Toplam Taşıma İçinde İstanbul+İzmir Hatlarının Payı
Adana	(.....)	(.....)
Aksaray	(.....)	(.....)
Hatay	(.....)	(.....)
Kahramanmaraş	(.....)	(.....)
Kayseri	(.....)	(.....)
Konya	(.....)	(.....)
Sivas	(.....)	(.....)
Malatya	(.....)	(.....)
Osmaniye	(.....)	(.....)
Gaziantep	(.....)	(.....)
Mersin	(.....)	(.....)
Diyarbakır	(.....)	(.....)
TOPLAM	0,16	0,74

Kaynak: EAAD Raporu

- (181) Bu çerçevede dosya kapsamında elde edilen verilerin, tarafların tercih ettikleri yöntem olan E-H analizi kullanılmış olsa dahi, özellikle İzmir-İstanbul çıkışlı ve Mersin-İstanbul çıkışlı hatlar arasında ihmal edilemeyecek ölçüde ticaret akışının söz konusu olduğuna ve dolayısıyla belli bir bölgedeki hat(lara) yönelik talebin, pazar dinamiklerine bağlı olarak başka bir bölgedeki hatlara yönelmesinin mümkün olabildiğine işaret ettiği değerlendirilmektedir.

**-ALTERNATIVE hatları içerisindeki EKOL taşımalarının E-H Testi'ne esas alınmasının iktisadi olarak doğru olmadığı, zira EKOL firmasının tercihlerinde ALTERNATIVE'in kendisiyle aynı ekonomik bütünlük içinde yer almasının belirleyici etken olduğunun gözden kaçırıldığı iddiası**

- (182) Söz konusu iddiada tarafların kullanmış olduğu E-H testinin büyük bir sakıncasının yine taraflar tarafından ifade (kabul) edildiği görülmektedir. Hem Bildirim Formunda hem de yapılan savunmalardaki en büyük argümanı, ALTERNATIVE'in piyasadaki mevcudiyeti, pazara yapmış olduğu giriş ve pazar payı oluşturmaktadır. ALTERNATIVE'in pazar payı yaklaşık %(...) civarında iken bunun %(...) ni EKOL yükleri oluşturmaktadır. Bu anlamda taraflar E-H testi kullanılarak yapılacak analizlerde pazarın en iyi ihtimalle %21'nin dikkate alınmaması gerektiğini ifade etmektedirler. Bir başka deyişle yapmış oldukları analiz, pazarın %21'ni dikkate almamaktadır. Tarafların bu konuda yapmış oldukları kendi açıklamaları dahi, yukarıda sayılan nedenler dışında, neden E-H testinin kullanılmaması gerektiğine yönelik bir gerçekliği ifade etmektedir. Bu nedenle, Nihai İnceleme Raporu'nda EKOL yüklerine ilişkin değerlendirmeler, hem taraflar hem de ALTERNATIVE tarafından gerçekleştirilen taşımaların tamamını kapsamaktadır.

**-Kurul'un 31.07.2008 tarihli ve 08-49/697-273 sayılı UN Ro-Ro/Ulusoy Ro-Ro Kararı'nda, Ro-Ro hatlarının hinterlandlar özelinde birbirine rakip olmadığının hüküm altına alındığı, pazar tanımı ile ilgili temel hususlardan birinin mevcut dosyada göz ardı edildiği ve eksik inceleme yapıldığı iddiası**

- (183) Kurul'un, anılan kararı dışında, konuya ilişkin birden fazla kararı bulunmaktadır. Bu noktada söz konusu kararların tamamının yeniden hatırlatılmasında fayda görülmektedir.
- (184) Kurul'un Çeşme ve İstanbul çıkışlı Trieste hatlarını ayrı bir coğrafi pazar olarak tanımladığı tek kararı olan 27.06.2002 tarihli ve 02-41/468-196 sayılı kararından 64 birkaç yıl sonra alınan 13.07.2005 tarihli ve 05-46/668-170 sayılı Kurul kararında anılan pazar tanımı değiştirilmiş ve bir önceki kararda Kurul'u, İstanbul-Trieste ve Çeşme-Trieste hatlarının birbirinden bağımsız iki coğrafi pazar olarak tespit edilmesine götüren fiili durumun, rekabetin kısıtlanması yoluyla suni olarak oluşturulduğunun anlaşıldığı ifade edilmiştir.

---

<sup>64</sup> Yukarıda yer verildiği üzere, Danıştay 13. Dairesinin iptal kararı üzerine aynı konuya ilişkin yeniden alınan 23.05.2007 tarih ve 07-42/465-177 sayılı Kurul kararında da aynı sonuca varılmaktadır.

- (185) Kurul, izleyen yıllarda aldığı kararlarda, 05-46/668-170 sayılı kararı ile uyumlu şekilde Çeşme ve İstanbul çıkışlı Trieste hatlarını birbirine ikame kabul edilmiştir. Kurul'un, 19.08.2004 tarihli, 04-56/754-190 sayılı; 13.07.2005 tarihli, 05-46/668-170 sayılı; 29.11.2007 tarihli ve 07-88/1113-435 sayılı kararlarında ilgili coğrafi pazar "*İstanbul-Trieste (Haydarpaşa ve Ambarlı Limanları birbirine ikame) ve Çeşme-Trieste'den ibaret olan (Türkiye-İtalya) Akdeniz Ro-Ro hatları*" olarak belirlenmiştir. Kurul'un 31.07.2008 tarihli ve 08-49/697-273 sayılı kararında ise; üçlü bir pazar tanımı yapılarak; "*Ro-Ro gemileri ile yük taşımacılığı pazarında ilgili coğrafi pazarlar, doğrudan hinterland için i) Çeşme-Trieste denizyolu hattından oluşan Ege Bölgesi İtalya Ro-Ro hatları ve İstanbul-Trieste denizyolu hattından oluşan Marmara Bölgesi İtalya Ro-Ro hatları ile diğer bölgeler için ii) İstanbul-Trieste (Pendik ve Ambarlı birbirine ikame) ve Çeşme-Trieste'den oluşan Türkiye'den Avrupa'ya yönelik Akdeniz Ro-Ro hatları*" şeklinde bir pazar tanımına gidilmiştir. Mersin-Trieste ile Fransa hatlarının faaliyete geçmesi sonrasında alınan ve ilgili pazar tanımı kısmında Ekonomik Analiz ve Araştırma Dairesi (EAAD)'nin ekonometrik çalışmaları ile desteklenen Kurul'un 01.10.2012 tarihli ve 12-47/1413-474 sayılı soruşturma kararında, Türkiye ile Avrupa arasındaki Akdeniz Ro-Ro hatlarının birbirine ikame teşkil ettiği sonucuna ulaşılarak ilgili coğrafi pazar "*İtalya varışlı Pendik/Ambarlı/Mersin/Çeşme/Tekirdağ-Trieste, Fransa varışlı Pendik-Marsilya ve Tekirdağ-Toulon Ro-Ro hatlarının tamamını içerecek şekilde Türkiye-Avrupa arasındaki Ro-Ro hatları*" şeklinde tanımlanmıştır.
- (186) Kurul'un konu hakkındaki bütün kararları dikkate alındığında, pazarın Çeşme, İstanbul ve Mersin'i içerek şekilde Türkiye ve Avrupa arasındaki Ro-Ro hatları olarak belirlendiği görülmektedir.

**-Dosya kapsamında yapılan tespitlerde "pazarın en geniş hali ise %10 eşik değerinin esas alınması ve bütün hatların bu eşiği geçmesinin arandığı durumda söz konusu olmakta, bu durumda ise Türkiye-Avrupa arasındaki mevcut tüm Akdeniz Ro-Ro hatları birbirine ikame olmaktadır" şeklinde EAAD'nin tespitlerine uymayan bir ifadeye yer verildiği ve söz konusu ifadenin iki açıdan yanlış olduğu, bunlardan ilkinin ASA hattı için çıkan %8,6'lık değer %10'na yakınsanmasının iktisadi bir gereğinin bulunmaması olduğu, diğerinin Kurul'un 2012 tarihli kararında eşik değeri %10 değil %5 olarak kabul etmesi olduğu iddiası**

- (187) Öncelikle hangi oranın dikkate alınması gerektiği konusunda literatürde genel kabul görmüş kesin bir fikir birliği bulunmadığının, her olayın kendi özel durumuna göre değerlendirme yapılması gerektiğinin ifade edilmesinde fayda bulunmaktadır. Geroski ve Griffith (2003,8)<sup>65</sup> tarafından bu konuda yapılan değerlendirmede, neyin "küçük ama önemli" fiyat artışı olarak alınacağına pazara ve zamana göre değişiklik göstereceği, söz konusu kararın ürün özelliklerine, geçmiş fiyat artışlarına, enflasyon oranlarına ve diğer birçok unsura bağlı olduğu ifade edilmektedir. Yazarlar ayrıca %10 eşiğinin, enflasyonun yüksek olduğu dönemlerde kabul gördüğünü, enflasyonun düşük olduğu dönemlerde ise bu oranın yüksek olarak değerlendirildiğini dile getirmektedir. Geroski ve Griffith, bu gerekçelerin %5 eşiğinin kullanılmasına yol açtığını söylemektedir. Nitekim Birleşik Krallık Birleşme Değerlendirme Rehberi'nde (2010, 31), Office of Fair Trading (OFT) ve Rekabet Komisyonunun (Competition- Commission) hipotetik tekel testinin uygulanmasında normalde %5 eşiğini kullandıkları, ancak yine de bazen eşiğin daha düşük veya daha yüksek olabileceği ifade edilmektedir. Benzer şekilde Amerika Birleşik Devletleri Yatay Birleşme Rehberi'nde (2010, 10), Federal Trade Commission (FTC) ve Adalet Bakanlığının sıklıkla %5 eşiğini kullandıkları ifade edilmektedir. Aynı rehberde, neyin rekabetin önemli ölçüde azalması ile orantılı olacak şekilde "küçük ama önemli" bir fiyat

<sup>65</sup> Geroski, P. ve R. Griffith, 2003, Identifying Antitrust Markets.

<http://personalpages.manchester.ac.uk/staff/rachel.griffith/PublishedPapers/GeroskiGriffith03.Ddf>



artışı olduğu konusunda ilgili endüstrinin doğasının ve firmaların durumlarının belirleyici olacağı ifade edilmektedir. Bu durumda, FTC ve Adalet Bakanlığı %5'den düşük veya yüksek oranlar kullanabileceklerdir.

- (188) Konuya hipotetik tekel testinin arkasındaki mantık çerçevesinde yaklaşıldığında, kullanılan %5 veya %10'luk fiyat artışlarının "reel" artışlar olarak değerlendirilmesi gerektiği değerlendirilmektedir. Nitekim söz konusu testte, belli bir dönemdeki fiyat artışlarının (%5 veya %10) hipotetik tekelin yine aynı dönemdeki karlılığı üzerindeki etkisi değerlendirilmektedir. Testte, satışların veya kârların test tarihinden bir ya da iki yıl içerisindeki durumunun tahmin edilmesi ve değerlendirmeye alınması söz konusu değildir. Bu sebeple, gelecekteki enflasyon oranlarının tahmini değerinin değerlendirmeye alınması da söz konusu olmayacaktır. Testin adındaki "geçici olmama" unsuru ise testin, %5 ya da %10 fiyat artış oranının belli bir süre sabit tutularak yapılması gerektiği anlamına gelmektedir.
- (189) Ayrıca, Davis ve Garces (2010, 202, dipnot 34)<sup>66</sup>, rekabet hukuku uygulamalarda eşik değerin belirlenmesinde %5-10 gibi değerlere "geleneksel" olarak bağlı kalınmasının bazı mahzurlarına dikkat çekmektedir. Bazı durumlarda, talebin ve ürünün yapısı gereği, %1 veya %2'lik fiyat artışları bile önemli kâr artışlarına ve tüketici artığında ciddi düşümlere yol açabilmektedir. Davis ve Garces, bu gibi durumlarda klasik eşikler yerine daha farklı değerlerin dikkate alınması için yeterli zemin olup olmadığı konusunda analistlerin düşünmesi gerektiğini hatırlatmaktadır.
- (190) Yukarıda yer verilen açıklamalar ışığında, pazarın en dar biçimde eşik değerler %5 olarak kabul edilse dahi Çeşme'den daha büyük olduğu ve Pendik (İstanbul) ve Haydarpaşa limanlarının her hal ve karda aynı pazar içinde yer aldıkları ancak Türkiye'de son üç yılda görülen yüksek enflasyon oranları, yapılan savunmalarda yakıt fiyatlarının sektördeki en önemli maliyet kalemi olduğu ve UN RO-RO'nun navlun fiyatlarının genellikle yıllık %10 civarında değişim gösterdiği ve Kurul'un 18.11.2009 tarih ve 09-56/1338-341 sayılı kararında SSNIP test eşik oranın %10 kabul edildiği dikkate alındığında, SSNIP testinde esas alınacak oranın günün ekonomik koşulları dikkate alındığında %10 olarak da belirlenebileceği sonucuna ulaşılmıştır. ASA hattı için bulunan %8,6'lık artışın ise, fiyat artışlarının bazı hatlarda %10 eşiklerinin altında kalmasına rağmen, kârlarda önemli artışlar ile tüketici artığında ciddi azalışlara yol açması sebebiyle %10 eşiklerinin katı biçimde uygulanmaması gerektiği, en azından %10 eşiklerinin yaratacağı tekelleşme etkilerine yakın etkiler doğuracağı çerçevesinde dikkate alınması gerektiği değerlendirilmiştir.

---

<sup>66</sup> Davis, P. ve E. Garces, 2010, Quantitative Techniques for Competition and Antitrust Analysis. Princeton University Press: New Jersey, USA.

-EAAD tarafından önerilen SSNIP testinin ciddi bazı dezavantajları bulunduğu, SSNIP testinin en belirgin dezavantajının, bu testte E-H testinin aksine somut pazar verilerine değil, çapraz talep esnekliklerine dair varsayımlara dayanılması olduğu, SSNIP testinin bir diğer büyük dezavantajının, EAAD Raporu'nda da dikkat çekilen Cellophane Yanılgısı olduğu, dosya kapsamında yapılan incelemede bu yanılgıyı ortadan kaldırmak için kullanılan 2016 Şubat ayı fiyatları dahil, ilgili pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin rekabetçi piyasa fiyatının üzerinde fiyat uygulamasının mümkün ve olası olduğu, EAAD tarafından yapılan SSNIP testinin, Türkiye-Avrupa arasındaki Ro-Ro hatlarının tamamını kontrol eden bir varsayımsal tekel olsa dahi, bu teşebbüsün tüm hatlardaki fiyatları karlı olarak %10'un üzerinde artırmayacağını gösterdiği, bu sonucun i) ilgili ürün pazarının hatalı tanımlandığı ve Ro-Ro hizmetlerinin diğer taşımacılık yöntemleri ile (ör: karayolu) de rekabet içinde olduğu ii) ilgili dönemdeki fiyatların zaten rekabetçi piyasa fiyatının üzerinde olduğu ve dolayısıyla fiyatların karlı biçimde daha fazla artırılmasının mümkün olmadığı şeklinde iki açıklaması olabileceği, bu durumun, somut olayda Cellophane Yanılgısı'na düşülmüş olma riskinin kuvvetle muhtemel olduğuna işaret ettiği iddiaları

- (191) Her türlü ekonomik testin kendi içerisinde barındırdığı bir takım avantajlar ve dezavantajlar bulunmaktadır. Bu anlamda Bildirim Formunda yer verilen ve bu dosya açısından taraflar tarafından önerilen E-H testinin literatürde yer verilen aksaklıklarına yeniden değinilmesine gerek görülmemiştir. Ancak SSNIP testi özelinde tarafların üzerinde durduğu temel konu, testte dikkate alınan fiyatların rekabetçi fiyatlar olmayabileceği endişesidir. Taraflarca yapılan eleştirilerde hali hazırdaki fiyatların zaten büyük olasılıkla rekabetçi olmadığı yani yüksek olduğu vurgulanmaktadır. Bu durum pazarın ikili bir yapıya büründüğünde, zaten rekabetçi olmayan ve yüksek olan fiyatların, daha da kolaylıkla artırılabilmesi öngörüsüne yönlendirmektedir. Bu anlamda SSNIP testinin tarafların dediği şekilde bir eksiklik içermesi durumunun varlığı, esasen bu işlemin neden yasaklanması gerektiğini de net bir biçimde ortaya koymaktadır. Taraflar testte kullanılan fiyatların bir başka deyişle piyasadaki fiyatların zaten yüksek olduğunu yani rekabetin zaten sınırlı olduğunu, bu ifadeleri ile kabul etmektedirler. Taraflar ayrıca kendi uyguladıkları E-H testinde EKOL firmasının hat tercihlerinin dikkate alınmaması gerektiğini yineleyerek, pazarın çok önemli bir bölümünün dikkate alınmadığı bir testi savunmaktadırlar.

**-Dosya kapsamında yapılan değerlendirmelerde yer alan “Ro-Ro taşımacılığı pazarı özelinde farklı maliyet yapıları, hat mesafesi ve farklılaştırılmış hizmetleri içeren Ro-Ro taşımacılığı hizmetlerinde her bir hattın fiyatının birbirinden farklılaşması doğaldır, ancak bu söz konusu hatların birbirine ikame olmadığı anlamına gelmemektedir.” İfadelerinin, Kurul'un OMYA/TUNEKS<sup>67</sup> kararındaki “Fiyatların bölgeler arasında farklı olması şüphesiz ki farklı coğrafi pazarlara işaret etmektedir.” ifadeleri ile çeliştiği iddiası**

- (192) Tarafların savunmalarında atıf yaptıkları OMYA/TUNEKS kararında; “1997/1 sayılı, Rekabet Kurulu'ndan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalara İlişkin Tebliğ'in (1997/1 sayılı Tebliğ) 4. maddesinde ilgili coğrafi pazar, “teşebbüslerin mal ve hizmetlerin arz ve talebi konusunda faaliyet gösterdikleri, rekabet koşullarının yeteri derecede homojen ve özellikle rekabet koşulları komşu bölgelerden hissedilir derecede farklı olduğu için bu bölgelerden kolayca ayrılabilen bölgeler” olarak tanımlanmakta ve coğrafi pazar değerlendirmesi yapılırken özellikle giriş engelleri ile bölgeler arasında teşebbüslerin pazar payları veya mal ve hizmetlerin fiyatları bakımından hissedilir bir farklılığın varlığı gibi unsurların dikkate alınacağı hükmü yer almaktadır.

<sup>67</sup> 18.09.2008 tarih ve 08-54/847-338 sayılı karar

- (193) Kurul'un 10.01.2008 tarihli, İlgili Pazarın Tanımlanmasına İlişkin Kılavuz'unda ise, Kurul'un coğrafi pazara ilişkin bir karar alırken; oluşan fiyat farklılığı nedeniyle siparişlerin geçmişte başka bölgelere kayması ya da nakliye maliyetleri gibi siparişlerin başka bölgelerdeki teşebbüslere kaydırılmasıyla ilgili engeller bulunması, talebin temel özellikleri, müşterilerin ve rakiplerin görüşleri, satın almaların mevcut coğrafi eğilimi ve ticaret akımı/mal sevkiyatı eğilimleri gibi unsurları kullanabileceği ifade edilmektedir. Ayrıca anılan kararda; *"Yapılan değerlendirmeler ışığında; her ne kadar Ege Bölgesi'nde olduğu gibi İç Anadolu Bölgesi'ne de dışarıdan satış yapılmasının -birçok önemli üreticinin bulunması ve nakliye maliyetleri nedenleriyle- görece zor olduğu dikkate alınsa da, işbu dosya kapsamında yapılacak değerlendirmeyi etkilemeyeceğinden tarafların faaliyette bulunduğu İç Anadolu ve Marmara Bölgeleri bakımından ayrıntılı bir pazar tanımı yapılmasına gerek olmadığı, Ege Bölgesi'nin ise rekabet koşulları bakımından çevre bölgelerden hissedilir derecede farklılık arz ettiği, dolayısıyla Ege Bölgesi'nin diğer bölgelerden farklı bir pazar olarak ele alınması gerektiği sonucuna ulaşılmıştır"* ifadelerine yer verilmiştir.
- (194) İlgili kararda öncelikle genel ifadelere yer verilmiş ve fiyat parametresi çeşitli kriterlerden birisi olarak sıralanmıştır. Anılan ifadenin geçtiği bölüm ise OMYA'nın *"Kalsit fiyatlarının Türkiye'nin coğrafi bölgeleri arasında ayrı bir coğrafi pazar tanımlanmasını haklı kılacak ölçüde farklılık arz etmediği"* savına karşı yapılan *"Fiyatların bölgeler arasında farklı olması şüphesiz ki farklı coğrafi pazarlara işaret etmektedir. Ancak, bu durumun mefhumu muhalifi doğru bir sonuca götürmez. Fiyatların bölgeler arasında önemli bir farklılık göstermemesinin ilgili coğrafi pazarın tüm Türkiye olduğu anlamına gelmeyeceği açıktır. Zira bu durumun ülke genelinde homojen bir pazar bulunmasından başka gerekçeleri de bulunabilir. Kaldı ki Omya, ülke genelinde fiyatların aynı olduğunu, sunduğu 9 adet örnekten yola çıkarak ortaya koymaya çalışmaktadır ki, bunlardan çoğu, üretim tesislerine 400 km veya daha az mesafede bulunan müşterilere yapılan sevkiyatları göstermektedir. Dolayısıyla, söz konusu bilgiden yola çıkarak, ülke genelinde fiyatların aynı olduğu sonucuna ulaşmak mümkün değildir. Öte yandan Omya, uzak bölgelere de nakliye dahil olmak üzere yakın bölgelerle yakın fiyattan ürününü satabilmek için, ciddi nakliye bedellerine katlanmak durumunda kalmaktadır."* şeklindeki açıklamalardır.
- (195) Bu anlamda Kurul kararlarında yer verilen ifadelerinin kendi bağlamında değerlendirilmesi gerekmektedir. Yukarıda yer verilen ifadelerin, tarafların ifade edildiği şekilde anlaşılması halinde aynı bölgedeki tüm fiyatların aynı olması gerekmektedir ki bu durum zaten rekabetin doğasına aykırıdır.

**-Dosya kapsamında yapılan incelemede farklı hatların fiyat ikamesine ilişkin herhangi bir analizin yer almadığı iddiası**

- (196) SSNIP testi, varsayımsal tekel testi olarak ifade edilen bir yaklaşıma dayanmaktadır. Varsayımsal tekel testinde, belli bir ürünün tek başına bir ilgili pazar oluşturup oluşturmadığına karar verebilmek için, bu ürüne ilişkin varsayımsal bir tekelin fiyatlarında %5-%10 gibi küçük ama önemli ve kalıcı artış yapması durumunda kârlılığının fiyat artışı öncesine nazaran nasıl etkilendiği incelenmektedir. Eğer, fiyat artışı, ürünün talep esnekliğine bağlı olarak, ürünün talebinde kârda düşüşe yol açacak ölçüde bir azalmaya sebep oluyorsa, tüketiciler tarafından ilgili ürüne önemli ölçüde ikame kabul edilen alternatif ürünlerin bulunduğu anlaşılmakta ve ilgili ürün pazarının söz konusu üründen daha geniş olacağı sonucuna ulaşılmaktadır. Eğer fiyat artışı kârlı ise, bu ürün tek başına bir ilgili pazar olarak kabul edilmektedir. Bu anlamda söz konusu iddianın gerçeği yansıtmadığı değerlendirilmektedir.

**-Devralma Anlaşması'nın "1.1. Tanımlar" başlığı altında yer verilen "Rakip İş" tanımı uyarınca, pazarın işlem taraflarınca da Türkiye-Avrupa arası tüm Ro-Ro hatlarının ikame olarak değerlendirildiği iddiasının işlem taraflarının niyetini yansıtmadığı ve hukuken doğru olmadığı iddiası**

- (197) Taraflar savunmalarında yukarıdaki argümanı, "(.....)." öngörüsüne dayandırmaktadır. Mevcut dosyanın en önemli ayağını ilgili ürün ve coğrafi pazarların tanımı oluşturmaktadır. Bu açıdan taraflar da bunun için çeşitli ekonomik testlerden faydalanmışlardır. Bu tarz bir dosyada, Kurul'un kesin bir pazar tanımı yapmaması ihtimal dahilinde olmadığı gibi bunun taraflarca da öngörülemediğini düşünmek hayatın olağan akışına uygun görünmemektedir. Tam tersine, Anlaşma maddesinde de yer verildiği üzere, Alıcılar açıkça, hiçbir şekilde satıcıların, belirlenen bölgeye, belirlenen sürelerde tekrar dönmemesini isteyerek, kendilerini güvence altına almak istemektedir.

**-Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetleri bakımından coğrafi pazar tanımına ilişkin olarak, atıfta bulunulan AB Komisyonu'nun Maersk/ECT kararının konteyner limanı taşımacılığına yönelik olduğu, bu nedenle referans olarak kabul edilemeyeceği, Kurul'un Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetlerine ilişkin coğrafi pazarı her daim bölgesel olarak belirlediği, Kurul'un 14-26/527-233 sayılı kararında Pendik Limanı ile aynı hinterlanda sahip olan Derince Limanı için Ro-Ro liman hizmetleri coğrafi pazar tanımını "İzmit Körfezi" şeklinde yapmış olduğu, dolayısıyla Çeşme ve Pendik limanlarının birbirine ikame olamayacağını hüküm altına aldığı, Çeşme Limanı'na hinterlandı dışı illerden gelen yüklerin son derece ihmal edilebilir olduğu, Kurul'un Bilet Takası Kararları'nda Çeşme ve Pendik limanlarının farklı hinterlantlara hizmet verdiğinin açık bir şekilde belirtildiği, bu bakımdan UN RO-RO'nun sahip olduğu Pendik Ro-Ro Limanı ile ULUSOY'un işletme hakkına sahip olduğu Çeşme Limanı'nın Ro-Ro liman hizmetleri bakımından farklı coğrafi pazarlar olarak tanımlanması gerektiği iddiası**

- (198) Nihai inceleme bildirim metninde yer verilen AB Kararındaki ifadeler liman hizmetlerine yönelik coğrafi pazarın tanımlanmasına yönelik genel ifadeler olup söz konusu ifadelerde hiçbir şekilde konteyner ya da Ro-Ro benzeri ilgili ürüne yönelik ifadeler yer almamaktadır. Savunmada Kurul'un limanlara yönelik coğrafi pazarı bölgesel olarak belirlediğine yönelik verilen örneklerin çoğunluğunu kargo ve/veya kargo elleçleme pazarları oluşturmaktadır. Bununla birlikte liman hizmetlerine yönelik coğrafi pazarın tanımlanmasında dikkat edilmesi gereken temel noktaya değinilmesinde fayda görülmektedir. Liman hizmetlerine yönelik coğrafi pazarların, liman üzerinden verilen hizmete yönelik coğrafi pazardan bağımsız olarak düşünülmesi olanaklı değildir. Bu durumda söz konusu liman üzerinden verilen hizmet ister kargo, ister konteyner elleçleme, isterse Ro-Ro hizmeti olsun, söz konusu faaliyetler için dikkate alınan hatlar ve güzergahlar aynı şekilde liman için de geçerli olacaktır. Bir başka deyişle söz konusu liman üzerinden ulaştırılan yolcu ve yüklerin ulaştırıldığı tüm alanlar liman hizmetine yönelik pazar için de belirleyicidir. Bu nedenle Ro-Ro hizmetine yönelik olarak ortaya çıkan coğrafi pazarın, o hizmet özelinde söz konusu hizmetin üzerinden verildiği liman için de belirleyici olduğunu söylemek mümkündür.

- (199) Kurul'un 07.08.2014 tarih ve 14-26/527-233 sayılı Derince Limanı'nın özelleştirilmesine yönelik kararında ilgili ürün pazarları ile ilgili olarak; *"Dosya mevcudu bilgiler çerçevesinde ilgili ürün pazarları, Derince Limanı'nda verilen hizmetler dikkate alınarak, "dökme kuru yük elleçleme hizmetleri", "dökme sıvı yük elleçleme hizmetleri" "genel kargo elleçleme hizmetleri", "konteyner elleçleme hizmetleri" ve "Ro-Ro elleçleme hizmetleri" olarak belirlenmiştir. Bu pazarlardan "Ro-Ro elleçleme hizmetleri"ne ilişkin ilgili coğrafi pazar "İzmit Körfezi", diğerleri açısından ise en dar şekilde "İzmit Körfezi", en geniş şekilde "Marmara Bölgesi" olarak tespit edilmiştir"* ifadelerine yer verilmiştir. Kararda aynı zamanda; *"..Bu çerçevede, Derince Limanı'nda Ro-Ro gemileri ile taşınan yük türünün ağırlıklı olarak binek otomobiller olduğu anlaşılmaktadır."* ifadeleri de yer almaktadır. Karardan görüldüğü üzere, ilgili ürün pazarı tanımında liman üzerinden verilen hizmetler dikkate alınarak yalnızca bu hizmetlere yönelik coğrafi pazar tanımı yapılmıştır. Bir başka deyişle, anılan kararda limanın kendisine yönelik bir ilgili ürün pazarı tanımına yer verilmediği gibi, dosyanın özelliği itibarı ile ihtiyaç olmaması nedeniyle liman üzerinden verilen hizmetlerin ulaştıkları yerler dikkat alınarak hat bazında bir analize gerek görülmemiştir.
- (200) Oysa mevcut dosya kapsamında yapılan incelemede ilgili ürün pazarları olarak hem *"tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri" (Ro-Ro taşımacılığı hizmetleri)"* ve hem de *"Ro-Ro gemilerine ve yolcu/araç taşıyan feribotlara yönelik liman hizmetleri"* olarak ayrı ayrı olarak tanımlanmıştır. Yine liman hizmetlerinin verildiği ilgili coğrafi pazarlar gerek limanın bulunduğu coğrafi konum gerekse limanın hizmet verdiği diğer liman ve hatlar ile yakın ilişkilidir ifadelerine yer verilerek, limanın kendisi için yapılacak bir coğrafi pazar tanımının, liman üzerinden verilecek hizmetlerin ayrı ayrı coğrafi pazar tanımlardan bağımsız olamayacağı vurgulanmıştır. Bu anlamda karşılaştırma yapılırken, dosyalar arasındaki farklılıkların dikkate alınması büyük önem arz etmektedir.
- (201) Tarafların Çeşme Limanı'na hinterlandı dışı illerden gelen yüklerin son derece ihmal edilebilir olduğu, bu durumun limanların birbiri ile ikame olmadığını gösterdiği iddiasının söz konusu analizde hinterland içinde yer alan illerin yüklerinin ne kadarının Çeşme Limanından gönderildiği bilgisine yer verilmediği için eksik olduğu değerlendirilmektedir. Bir başka deyişle, söz konusu illerden gelen yüklerin taşınması bakımından limanlar arasında bir rekabet olup olmadığına da ayrıca bakılmalıdır. Daha önce de ifade edildiği üzere, Çeşme-İzmir hinterlandında yer alan illerden İstanbul + Mersin hattının Manisa için payı %40, Denizli için payı %27, Antalya içindeki payı %22, Aydın içindeki payı %61, Muğla içindeki payı ise %29'a ulaşmaktadır. Bu durum EKOL yükleri için ise çok daha çarpıcıdır. İstanbul çıkışlı hatlar için büyüklük %43'e ulaşırken yine hinterlandta yer alan iller bazında hattın payı; Manisa için %44, Denizli için payı %46, Antalya içindeki payı %61, Aydın içindeki payı %27, Muğla içindeki payı ise %6 ve İzmir için %43'e ulaşmaktadır.
- (202) Tarafların kendi savunmalarına dayanak yaptıkları Bilet Takası Kararlarında ilgili ürün pazarı *"tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı pazarı"* ve ilgili coğrafi pazar ise aynen; *"İstanbul-Trieste (Haydarpaşa ve Ambarlı birbirine ikame) ve Çeşme-Trieste'den ibaret olan (Türkiye-İtalya) Akdeniz Ro-Ro hatları"* olarak belirlenmiştir. Yani kararlarda açıkça coğrafi pazar Akdeniz Ro-Ro hatları olarak bir bütün olarak tanımlanmışken, tarafların limanların farklı hinterlandlara dayandığı gibi bir argüman üzerinden Kurul'un tanımlamadığı bir pazarı varmış gibi göstermek istemeleri anlaşılabilir değildir. Üstelik söz konusu kararda "Protokol" de yer alan; *"Tarafların anlaşma tarihi itibarıyla uygulamakta oldukları tarife ve ödeme koşullarını diğer tarafın mutabakatı olmaksızın değiştirmeyecekleri"* hükmünün varlığı zaten fiyat anlaşması yapan tarafların kendilerinin aynı pazarda yer aldıklarını kabul ettiklerini çok net bir biçimde ortaya koymaktadır.

### G.7.2. İşlem Kapsamında Rekabeti Sınırlayıcı Tek Taraflı Etkiler Oluşmayacağı Savunması

-İşlem kapsamında rekabeti sınırlayıcı bir etki oluşmayacağı, yalnızca işlem sonucunda ortaya çıkan yüksek pazar payı ve yoğunlaşma oranına bakılmaması gerektiği, pazardaki bir diğer oyuncu olan ALTERNATIVE'in pazar payının hızla yükseldiği, ALTERNATIVE ile aynı ekonomik bütünlük içerisinde yer alan EKOL'den kaynaklanan yüklerin pazar payı analizi dışında bırakılmasının doğru olmayacağı, Alsancak limanının yetersiz olduğu iddialarının yersiz olduğu, bunun dışında Alsancak limanına alternatif Ro-Ro operasyonları açısından elverişli birçok limanın mevcut bulunduğu, işlemin anti-rekabetçi etkiler doğurduğunun ortaya konulabilmesi için fiyatların yükseleceğinin kanıtlanması gerektiği, ALTERNATIVE'in çok düşük liste fiyatı uygulayarak rekabetçi baskı yarattığı iddiası

- (203) Türkiye ve Avrupa arasındaki Ro-Ro hizmetine yönelik pazarın yapısına bakıldığında tarihsel olarak düopol tarzı bir yapılanma ile karşılaşılmaktadır. Zaman zaman üçüncü oyuncunun da pazara giriş yaptığı görülmüş olmakla bu durum kalıcı olmamıştır ve söz konusu oyuncular pazar dışında kalmışlardır. ALTERNATIVE'in yukarıda yer verilen oyunculardan temel farkı ise aynı ekonomik bütünlük içerisinde yer aldığı nakliyat firması olan EKOL'ün yüklerini taşımasından kaynaklanmaktadır. Her ne kadar EKOL halihazırda her üç Ro-Ro firması ile de çalışmasını sürdürüyor olmakla birlikte, ALTERNATIVE'in taşımalarının %(. ....)'i EKOL'den kaynaklanmaktadır. ALTERNATIVE firmasının pazarda kalabilmesinin temel nedeni, aynı ekonomik bütünlük içerisinde yer aldığı firmanın yüklerini taşımasından kaynaklanmaktadır. Bu tarz bir özelliğe sahip olmayan bir Ro-Ro firmasının, mevcut koşullar altında (UN RO-RO ve ULUSOY mevcudiyeti karşısında) pazarda tutunması oldukça zor görünmektedir. Öte yandan işlem taraflarınca hem İzmir bölgesinde hem de diğer alanlarda Ro-Ro hizmetine uygun çok sayıda liman seçeneğinin mevcut olduğu ileri sürülmektedir. Bununla birlikte, taraflar geçmiş dönemde bu seçeneklerden biri kullanılarak, İzmir bölgesinde farklı bir limandan taşıma yapılmamasının nedenlerini ortaya koyamamışlardır.
- (204) İşlem sonrasında fiyatların artışına yönelik analize yukarıda "G.6.2.1. Ro-Ro Taşımacılığı Hizmetleri Pazarı Bakımından Değerlendirme" başlığının "e) İşlem Sonucunda Pazardaki Yoğunlaşmanın Değerlendirilmesi" alt başlığı altında yer verilmektedir.
- (205) ALTERNATIVE'in oldukça düşük fiyatlara sahip olduğu ifadeleri rekabetçi baskının bir ispatı olarak ortaya konulmaktadır. Bu durumda söz konusu fiyatlara rağmen özellikle EKOL yükleri dışarda bırakıldığında ALTERNATIVE'in pazar payının düşük kaldığı hususunun açıklanması gerekmektedir.

**-ALTERNATIVE'in Alsancak- Trieste hattındaki faaliyetlerinin çok yeni olmasına rağmen teşebbüsün, ULUSOY'un fiyatlarına göre düşük (yaklaşık 550 Euro daha düşük) liste fiyatları (yaklaşık 650 Euro) uygulayarak ULUSOY'a karşı rekabetçi bir baskı yarattığı ve Çeşme- Trieste hattından pay aldığı, dosya kapsamında yapılan ALTERNATIVE'in uyguladığı bu düşük fiyatlara rağmen ULUSOY'un Çeşme- Trieste fiyatlarında herhangi bir düşüş gözlemlenmediği tespitinin doğru olmadığı, ULUSOY'un işlettiği Çeşme- Trieste hattında Alsancak- Trieste hattının etkisi ile maliyetleri yükselmesine rağmen yaklaşık 53 Euro indirim yapmak zorunda kaldığı, bu durumun da ALTERNATIVE'in ULUSOY'a rekabetçi baskı uygulaması anlamına geldiği iddiası**

- (206) Dosyada yer alan bilgilere göre İzmir çıkışlı- Trieste varışlı hatlarda ULUSOY haftada karşılıklı üç sefer (Çarşamba-Cuma-Pazar günleri İzmir çıkış), ALTERNATIVE ise karşılıklı iki sefer (Salı-Perşembe günleri İzmir çıkış) gerçekleştirmektedir. Taraflarca verilen bilgilere göre ULUSOY'un ilgili hattaki seferleri 2000 yılından bu yana devam ederken ALTERNATIVE'in seferleri ise 03.12.2016 tarihinden bu yana Haydarpasa-Trieste hattından uğraklı seferlerle devam etmektedir. İlave olarak UN RO-RO tarafından sunulan bilgiler çerçevesinde ALTERNATIVE tarafından yapılan İzmir- Trieste seferlerinde 08.07.2017 tarihinde yeni bir geminin doğrudan sefer yaptığı belirtilmektedir. Ancak, ALTERNATIVE tarafından Kurumumuza gönderilen bilgilerde, ATA hattında direkt seferin bulunmadığı, seferlerin hala uğraklı olarak gerçekleştirildiği belirtilmektedir.
- (207) UN RO-RO tarafından Kurumumuza sunulan bilgiler kapsamında İzmir- Trieste hatlarında (ihracat) Ocak- Haziran 2017 aylarında teşebbüslerin pazar payları aşağıdaki gibidir:

Tablo 28: İzmir- Trieste Hattında Teşebbüslerin Aylara Göre Pazar Payları (İhracat) (%)

		Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Toplam
ULUSOY		(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ALTERNATIVE	EKOL yükleri oranı	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	EKOL dışındaki yüklerin oranı	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Toplam	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: UN RO-RO tarafından gönderilen bilgiler

- (208) Tablo incelendiğinde ALTERNATIVE'in Alsancak- Trieste hattında faaliyete geçtiği Ocak 2017'den bu yana İzmir- Trieste hatları bakımından % (.....)'e çıkardığı görülmektedir. Öte yandan tablodaki verilerden ALTERNATIVE yüklerinin çoğunluğunu EKOL'un oluşturduğu anlaşılmaktadır. Bu açıdan bakıldığında başvuru sahibinin iddia ettiği üzere ALTERNATIVE'in piyasaya güçlü bir giriş yaptığının söylenemeyeceği değerlendirilmektedir. Yukarıda yer verilen pazar paylarına ilave olarak İkinci Yazılı Görüş'te ifade edildiği üzere ALTERNATIVE'in uyguladığı tek yön gidiş fiyatı olan 650 Euro'nun ULUSOY'a göre yaklaşık 550 Euro daha düşük olduğu ifade edilmelidir. Bu anlamda iki teşebbüs arasında yarı yarıya denilebilecek kadar önemli fiyat farklılıkları bulunmasına rağmen ALTERNATIVE'in pazardan ciddi bir pay aldığı iddiasında bulunmak mümkün gözükmemektedir. Nitekim EKOL yükleri dışarıda bırakılırsa teşebbüslerin İzmir- Trieste hattındaki pazar payları aşağıdaki şekilde gösterilebilecektir:

Tablo 29: İzmir- Trieste hattında EKOL yükleri dışarıda bırakıldığında teşebbüslerin aylara göre pazar payları (İhracat)

(%)	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Toplam
ALTERNATIVE	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ULUSOY	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: UN RO-RO tarafından gönderilen bilgiler

(209) Yukarıda yer verilen tablolar ile ALTERNATIVE-ULUSOY arasındaki fiyat farklılıkları göz önünde bulundurulduğunda ULUSOY'un rekabetçi baskı nedeniyle maliyetlerinin yükselmesine rağmen fiyatlarında 53 Euro indirimine gittiği iddiası da bu kapsamda gerçekçi bulunmamıştır. Nitekim ALTERNATIVE'in aradaki 550 Euro'luk fiyat farkına rağmen önemli bir pazar payına ulaşamaması dikkate alındığında, ULUSOY'un bahse konu indiriminin Ro-Ro talebinde ne türden bir değişiklik yaratabileceği konusu yeterince aydınlatılmamıştır.

**-ALTERNATIVE'in kapasite kısıtı altında olmadığı, altı değil yedi gemi ile faaliyet gösterdiği, teşebbüsün Frijsenborg isimli bir gemi kiraladığı, teşebbüsün 2018 yılında filosuna bir gemi daha katacağı, 2020 projeksiyonlarında ise gemi sayısını altıdan on bire çıkarmayı planladığı, teşebbüsün kapasitesini hem hâlihazırda artırdığı, hem de ileride artırmaya devam edeceği, pazarda faaliyet gösteren nakliyeciler teşebbüslerin de ALTERNATIVE'i UN RO-RO'ya ciddi bir rakip olarak gördükleri ve bu nedenle işlem sonrasında fiyat artışı beklemedikleri iddiası**

(210) Yatay Kılavuz'un 8. paragrafında,

*"Birleşmenin rekabet üzerindeki etkileri değerlendirilirken, ilgili pazarlarda birleşme öncesinde gözlemlenen ve birleşme sonrası oluşacağı tahmin edilen rekabet koşulları kıyaslanmaktadır. Birleşmenin gerçekleştiği andaki durum çoğu zaman anlamlı bir kıyaslama imkânı verirken bazı durumlarda ilgili pazarda gelecekte gerçekleşmesi öngörülen birtakım değişiklikler de dikkate alınmaktadır. ..."*

açıklamalarına yer verilmektedir. Bu bakımdan devralma işleminin rekabet üzerindeki etkilerinin değerlendirilmesinde esas olarak birleşmenin gerçekleştiği andaki durum anlamlı bir kıyaslama imkânı vermektedir. Bu çerçevede dosya kapsamında yapılan incelemede birleşme öncesinde gözlemlenen ve birleşme sonrası oluşacağı tahmin edilen rekabet koşulları detaylı olarak değerlendirilmiştir. Öte yandan Kılavuz'a göre istisnai olarak gelecekte gerçekleşmesi öngörülen bir takım değişiklikler de devralma işleminin rekabet üzerindeki etkilerinin değerlendirilmesinde dikkate alınacaktır. Ancak istisnai olarak yer verilen bu değerlendirmelerin, ilgili pazarlarda birleşme öncesinde gözlemlenen ve birleşme sonrası oluşacağı tahmin edilen rekabet koşullarına ilişkin değerlendirmelerde ortaya çıkan rekabetçi endişeleri giderecek düzeyde olması gerektiği değerlendirilmektedir.

(211) Dosya kapsamında yapılan değerlendirmelerde hâlihazırdaki pazar payları, HHI düzeyleri, pazara giriş engelleri gibi unsurların yanı sıra ALTERNATIVE'in potansiyel bir rakip olarak UN RO-RO üzerinde ne derece rekabetçi bir baskı tesis edebildiği hususu göz önünde bulundurulmuştur.

(212) Frijsenborg gemisiyle ilgili ALTERNATIVE'den istenilen bilgilere cevaben teşebbüs tarafından Kurumumuza iletilen yazıda mezkûr geminin AYSHE isimli geminin kiralama süresinin dolması üzerine bu geminin yerini almak üzere kiralandığı bilgisi iletilmiştir. Bu bağlamda söz konusu geminin rakibin hâlihazırdaki kapasite artırımı olarak değerlendirilmesinin mümkün olmadığı değerlendirilmektedir.

(213) UN RORO tarafından gönderilen bilgi ve belgeler kapsamında, çeşitli haber sitelerinde yer alan ve ALTERNATIVE Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet MUSUL'un beyanatlarını içeren kaynaklar arasında 2018 yılında şirketin filosuna bir gemi daha ekleyeceği, 2020 yılına kadar gemi sayısını altıdan on bire çıkarmayı hedeflediği bilgisine yer verilmektedir.



- (214) ALTERNATIVE'in gelecekte muhtemel bir kapasite artırımına gidebilecek olması her zaman mümkün olabilecek olmakla beraber, söz konusu öngörülerini mevcut pazar koşullarından ve piyasa gerçeklerinden bağımsız değerlendirmek mümkün gözükmemektedir. Bu bağlamda, Alsancak- Trieste hattında teşebbüsün en yakın rakibi olarak kabul edilebilecek ULUSOY'un fiyatlarının, teşebbüsün fiyatlarının neredeyse iki katı düzeyinde olmasına ve müşteri konumundaki nakliye şirketlerinin ULUSOY'un verdiği Ro-Ro taşımacılığı hizmetlerinin kalitesine ilişkin önemli şüpheleri bulunmasına rağmen ALTERNATIVE'in mevcut kapasitesini artırarak ULUSOY üzerinde kayda değer bir rekabetçi baskı oluşturamaması oldukça önemli bir pazar verisidir.
- (215) Pazarda faaliyet gösteren nakliyeciler şirketlerin ALTERNATIVE'i UN RO-RO'ya ciddi bir rakip gördükleri ve bu nedenle fiyat artışı beklemedikleri iddiasına ilişkin olarak nakliye şirketleri tarafından yapılan değerlendirmeler Kurumumuza oldukça önemli bir pazar verisi sağlamakla beraber, devralma işlemi kapsamında oluşturulan ekonomik analiz ve değerlendirmelerin de göz ardı edilmesinin mümkün olmadığı değerlendirilmektedir.

**-ALTERNATIVE, Ro-Ro taşımacılığı pazarına etkin bir giriş yaptığı, pazarın bir başka yeni oyuncuya da açık olduğu, EKOL yüklerine dair taşıma verileri olmadan yapılacak analizlerin pazarın gerçeğini yansıtmayacağı, ALTERNATIVE'in dört yıllık süre içerisinde piyasadan %(.....) pay alması ve bunun %(.....)'sinin EKOL harici yüklerden oluşmasının teşebbüsün piyasaya etkin bir şekilde girdiğini gösterdiği, EKOL'ün dikey bütünleşik yapısından kaynaklanan avantajını nakliye pazarındaki rekabette öne geçmek için kullandığı, Ro-Ro taşımacılığı sektöründe öncelikle nakliye şirketlerinin yatırım yapmalarının beklenmesinin doğal olduğu, Avrupa'ya taşınan yüklerde pazarın (karayolu dâhil) 2012-2016 yılları arasında %33 büyüme gösterdiği, Ro-Ro taşımacılığı pazarına giriş yapmak için üç yıl faaliyet gösterme ve yüksek sermaye zorunluluğunun bulunmadığı, UND Deniz Kararı'nda iki kiralık gemi ile faaliyet gösteren, kendi gemisi olmayan, Türkiye'nin önemli limanlarından değil de Tekirdağ Limanı'ndan operasyon yapan ve sadece bir yıldan az süre ile pazarda kalan UND DENİZ'in UN RO-RO'ya göre daha etkin bir oyuncu olarak ortaya çıktığının ifade edildiği, aynı kararda teşebbüsün (.....) Euro ile gemi kirası ve diğer sabit masraflarla pazarda etkin bir şekilde faaliyet gösterebildiğinin Kurul kararıyla kabul edildiği, Kurul'un Türkiye çıkışı/Avrupa varışlı uluslararası Ro-Ro taşımacılığı pazarının herhangi bir yasal giriş engeli bulunmayan, potansiyel rekabete açık bir pazar olduğunu UND Kararı'nda tespit ettiği iddiası**

- (216) Öncelikle, pazar payı hesaplamasında esas alınan "ticari pazar kuralı"na (*merchant market rule*) göre, pazar payı hesaplanırken teşebbüsün bütününe veya bir kısmına sahip olduğu ya da bağlı olduğu gruba ait diğer şirketlere yaptığı satışlar (grup içi satışlar) dâhil edilmemekte, yalnızca bağımsız üçüncü kişilere yapılan satışlar (ticari pazar satışları) dikkate alınmaktadır<sup>68</sup>. Ancak dikey entegrasyonun olduğu pazarlarda hesaplama yapılırken, ticari pazar kuralının uygulanıp uygulanmayacağı, diğer bir deyişle grup içi satışların hesaplama dâhil edilip edilmeyeceği sorusunun tek bir cevabı bulunmamaktadır. ABD "Yatay Birleşme Kılavuzu"nda dikey bütünleşik teşebbüsün grup içi satışlarının, teşebbüsün "*ilgili pazarda, devralma işleminden önceki rekabetçi önemini doğru bir şekilde yansıttığı sürece*" pazar payı hesaplamasına dâhil edilebileceği ifadesi yer almaktadır<sup>69</sup>. Bu hususta Kurul'un farklı kararlarında olayın özelliklerine göre farklı yöntemlerin uygulanabildiği görülmektedir<sup>70</sup>. Bu kapsamda işbu dosya özelinde, ALTERNATIVE'in, EKOL yüklerini taşımada kendi kapasitesinin dahi zaman zaman yeterli olmayarak ULUSOY ve UN RO-RO'dan hizmet aldığı göz önünde

<sup>68</sup> RİTTER, L. ve BRAUN, W. D., (2005), European Competition Law. A Practitioner's Guide, 3. Baskı, Kluwer Law International, Londra. s. 396

<sup>69</sup> U.S. Horizontal Merger Guidelines, August 2010.

<sup>70</sup> 18.02.2016 tarihli ve 16-05/118-53 sayılı, 21.01.2016 tarihli ve 16-03/54-19 sayılı kararlar.

bulundurulduğunda, fiyatların yükseldiği dönemlerde EKOL'e ayrılan kapasitenin diğer teşebbüslere kaydırılmasının olası gözükmediği, bu nedenle EKOL'e ayrılan mevcut kapasitenin piyasadaki rekabetçi önemini yeterince yansıtmadığı değerlendirilmektedir.

- (217) EKOL yüklerine dair taşıma verileri olmadan yapılacak analizlerin pazar gerçeğini yansıtmayacağı ileri sürülmektedir. Bununla birlikte dosya kapsamında yapılan incelemelerde hem EKOL'ün yükleri dikkate alınarak hem de alınmadan yapılan analizlere yer verilmiştir. Bu noktada EKOL yüklerinin teşebbüsün iç tüketimini oluşturan yükler olduğunu hesaba katmadan yapılacak analizlerin eksik olacağı açıktır. Bu husus başvuru sahibi tarafından "Ekol firmasının tercihlerinde Alternative'in kendisiyle aynı ekonomik bütünlük içinde yer almasının belirleyici etken olduğu gözden kaçırılmıştır." ifadeleriyle de ortaya konulmaktadır.
- (218) UN RO-RO tarafından UND Deniz Kararı<sup>71</sup> örnek gösterilerek pazara giriş engellerinin dosya kapsamında yapılan değerlendirmelerde ortaya konulandan daha düşük olduğu ileri sürülmektedir. Dosya kapsamında pazara giriş engeli olarak değerlendirilen maliyetler UN RO-RO'dan ve ALTERNATIVE'den alınan bilgilerden yararlanılarak ortaya konulmuştur. Öte yandan teşebbüsün UND Deniz Kararı'yla ilgili değerlendirmelerinin işbu dosya bakımından geçerli olmadığı değerlendirilmektedir. Nitekim UND Deniz Kararı'nda sözü edilen *etkinlik*, eşit etkinlikteki rakip testi kapsamında teşebbüslerin maliyet karşılaştırmalarını içermektedir. Bununla birlikte söz konusu analiz rakibin etkin bir rekabetçi güç olabileceğine ilişkin hiçbir değerlendirmeyi içermemektedir. Nitekim başvuru sahibi tarafından da ifade edildiği üzere mezkûr teşebbüs piyasada ancak bir yıldan az bir süre dayanabilmiştir.
- (219) Üçüncü olarak UN RO-RO tarafından gönderilen bilgiler çerçevesinde 2012-2016 yılları arasında Avrupa'ya taşınan yüklerdeki değişim aşağıdaki şekilde gösterilmektedir:

Tablo 30: Avrupa'ya Taşınan Yüklerin 2012-2016 Yılları Arasındaki Gelişimi (ünite).

	2012	2013	2014	2015	2016	Toplam
Ro-Ro	114.285	126.809	133.853	146.277	152.494	673.718
Karayolu	139.820	135.002	131.946	131.558	139.524	677.850
Toplam	254.105	261.811	265.799	277.835	292.018	1.351.568

Kaynak: UN RO-RO tarafından gönderilen bilgiler

- (220) Tablo incelendiğinde 2012-2016 yılları arasında Ro-Ro taşımacılığının yaklaşık %33 oranında büyüme gösterdiği görülmektedir. Öte yandan Ro-Ro pazarı tarihsel olarak 1990'lı yıllardan bu yana önemli gelişmeler göstermiş, ancak Ro-Ro taşımacılığı pazarı yeni hatların çok sık açılmadığı, daha çok oturmuş hatlar üzerinden yürüyen bir pazar olarak kalmıştır. Pazardaki büyüme oranları yeni girişleri teşvik edebilecek olmakla birlikte, gerek pazarın tarihsel özellikleri, gerekse de giriş engellerinin yüksekliği nedeniyle dosya kapsamında yapılan değerlendirmelerin geçerliliğini koruduğu görülmektedir.

<sup>71</sup> 01.10.2012 tarihli ve 12-47/1413-474 sayılı karar.

- (221) Son olarak pazarın yasal giriş engeli bulunmayan, rekabete açık bir pazar olduğuna ilişkin değerlendirmeler kapsamında, teşebbüs tarafından örnek olarak gösterilen UND Kararı'na<sup>72</sup> değinilmesi gerekmektedir. Danıştay kararı üzerine alınan ilgili kararda yer alan değerlendirmeler, 2007 yılında hâkim durumun kötüye kullanılması şikâyeti kapsamında Türkiye çıkışlı/varışlı uluslararası Ro-Ro taşımacılığı pazarı göz önünde bulundurularak ve mevcut pazar koşulları dikkate alınarak yapılmıştır. Hâlbuki sektörde yaşanan gelişmeler de göz önünde bulundurularak, Kurul'un 01.10.2012 tarihli ve 12-47/1413-474 sayılı kararında konuyla ilgili olarak,

*“Geçmiş yıllarda Türkiye ile Avrupa ülkeleri arasındaki Ro-Ro hizmetleri pazarına birkaç firmanın girme çabaları olmuşsa da bu teşebbüsler başarılı olamamıştır. Pazara giriş denemelerinin başarısız olması sonucunda pazardaki düopol yapı uzun yıllar korunmuştur. Bu durum, ilgili pazara girişin ve faaliyetlerin sürdürülmesinin kolay olmadığına işaret etmektedir. Ayrıca sektörde yıllardır faaliyet gösteren iki Ro-Ro firması olan U.N. RO-RO ve ULUSOY RO RO'nun faaliyetleri incelendiğinde, her iki firmanın da Türkiye'de kendilerine ait limanlarda faaliyet gösterdikleri görülmektedir. U.N. RO-RO'nun dikey bütünleşik yapıya sahip olması, teşebbüsün pazar gücüne önemli bir katkı sağlamaktadır. Bu noktada değinilmesi gereken bir diğer husus ise, U.N. RO-RO'nun faaliyet gösterdiği Trieste Limanı'nın Avrupa'ya yapılacak denizyolu nakliyeciliği açısından taşıdığı önemdir. Trieste Limanı, Avrupa'daki diğer limanlardan farklı olarak, serbest bölge statüsünü taşımakta ve bu sayede bu limana indirilen yükler özellikle İtalya'nın kuzeyindeki ülkelere hiçbir kısıtlamaya tabi olmaksızın uygun gümrük koşullarında taşınabilmektedir.”*

değerlendirmelerine yer verilmiştir. Üstelik bu kararda ilgili pazar Türkiye çıkışlı varışlı uluslararası Ro-Ro taşımacılığı pazarı değil, işbu dosyada olduğu üzere Türkiye-Avrupa arasındaki Ro-Ro hatları olarak tanımlanmıştır. Karar sonrasında ALTERNATIVE'in pazara giriş yapması olumlu bir gelişme olarak değerlendirilmekle beraber, ALTERNATIVE'in yeni girişinin, bu aşamada, UN RO-RO ve ULUSOY üzerinde önemli bir rekabetçi baskı oluşturabilmekten uzak olduğu, ALTERNATIVE'in pazara girişinde aynı zamanda yük sahibi olan EKOL ile ekonomik bütünlük içerisinde olmasının önemli bir etken olduğu değerlendirilmektedir.

<sup>72</sup> 23.05.2007 tarihli ve 07-42/465-177 sayılı karar.

**-UN RO-RO'nun portföy etkisinin rekabetçi sonuçlara yol açtığı, nakliye şirketlerinin alternatifli varış noktalarına daha düşük fiyatlara ulaşabilecek olmasının dosya kapsamında yapılan değerlendirmelerde rekabeti sınırlayıcı bir durum olarak görüldüğü, bu yaklaşımının rekabeti değil rakipleri koruyucu bir sonuca yol açacağı iddiası**

- (222) Hâkim Durumdaki Teşebbüslerin Dışlayıcı Kötüye Kullanma Niteliğindeki Davranışlarının Değerlendirilmesine İlişkin Kılavuz'un (Hâkim Durum Kılavuzu) 18. paragrafında hâkim durumun tespit edilmesine ilişkin olarak,

*İncelenen teşebbüsün özelliklerinden kaynaklanan engeller arasında; teşebbüsün kilit girdilere ve özel bilgiye erişim imkânına, atıl kapasiteye, dikey bütünleşik yapıya, güçlü bir dağıtım ağına ve geniş bir ürün portföyüne, yüksek marka bilinirliğine, finansal ve ekonomik güce sahip olması sayılabilir. İncelenen teşebbüsün sahip olduğu bu özellikler, teşebbüse mevcut ya da potansiyel rakipleri karşısında avantaj sağlamak suretiyle rakiplerin pazara girişini ya da pazarda büyümesini zorlaştırabilmektedir.*

ifadelerine yer verilmektedir. Bu çerçevede dosya kapsamında yapılan değerlendirmelerde portföy etkisi yoğunlaşma analizine ilişkin bir unsur olarak ele alınmakta, bununla birlikte UN RO-RO'nun bu portföye sahip olmasının başlı başına rekabeti sınırlayıcı sonuçlar ortaya çıkaracağı öne sürülmektedir. Bu çerçevede portföy etkisine ilişkin analizlerin, UN RO-RO'nun halihazırda yıllardır nakliyeciler tarafından kullanılan Çeşme Limanı'nı devralması sonucunda sahip olacağı portföy etkisinin hakim durum yaratılması/mevcut hakim durumun kuvvetlendirilmesine ilişkin değerlendirmelerde kullanıldığı ortadadır.

**-Tarafların PTP, MTM, PToT, ÇTÇ, HTH, ASA ve HSH hatlarına ilişkin verileri kullanarak simülasyon analizi yaptığı, söz konusu analizde ALTERNATIVE tarafından işletilen hatlar bakımından kullanılan tahmini veriler yerine EAAD tarafından yapılan analizde gerçekleşmiş verilerin kullanıldığı ve gözlem sayısının yeterli olmaması sebebiyle, yerinde bir yaklaşım ile, HSH hattının analize dahil edilmediği ve bu şekilde yapılan analizde fiyat artışlarının kendileri tarafından sunulan analizden daha düşük bir biçimde hesaplandığı iddiası**

- (223) İşlem taraflarınca gerçekleştirilen ve kendileri tarafından işletilen hatlar bakımından gerçekleşmiş; ALTERNATIVE tarafından işletilen hatlar için ise tahmini verilerin kullanıldığı simülasyon analizi sonuçlarına göre ÇTÇ hattının fiyatında ortalama %14, UN RO-RO tarafından işletilen PTP, MTM, PToT hatlarının ortalama fiyatında % 2,7 ve ALTERNATIVE tarafından işletilen ASA, HTH ve HSH hatlarının ortalama fiyatında %0,2 oranında artış yaşanacağı öngörülmektedir. Bununla birlikte tarafların kullandığı modele göre yapılan ancak ALTERNATIVE bakımından gerçekleşmiş verilerin kullanıldığı analizde ise fiyat artışları sırasıyla %10,9; %2,1 ve %0,2 olarak hesaplanmıştır. Bununla birlikte yapılan bu analizde; HSH hattına ilişkin verilen süreklilik arz etmemesi<sup>73</sup> sebebiyle tarafların sunduğu analizden farklı olarak, anılan hat analiz dışında bırakılmıştır. HSH hattının analize dahil edildiği durumda ise EAAD tarafından yapılan analizde fiyat artışlarının ÇTÇ hattı için %18,5; UN RO-RO tarafından işletilen hatlar için %3,5 ve ALTERNATIVE tarafından işletilen hatlar için ise %0,4 olarak gerçekleşeceği tahmin edilmiştir. Sonuç olarak, tahmini verilerin kullanıldığı, gerçekleşmiş verilerin kullanıldığı, HSH hattının dahil edildiği ve edilmediği durumların her biri bakımından yapılan analizlerde ÇTÇ hattının fiyat artışının %10'nun üzerinde gerçekleştiği anlaşılmaktadır.

<sup>73</sup> Haydarpaşa-Sete hattının faaliyetine 30.08.2014'te başlanmış ve 16.11.2014 tarihinde son verilmiş, sonrasında ise söz konusu hatta 2015 yılı Ocak ve Eylül ayları ile 2016 Ocak ayında yılbaşı tatili ve arıza ve bakım gibi gerekçelerle istisnai seferler yapılmıştır. Dolayısıyla, hatta ilişkin gözlem sayısı az ve süreklilik arz etmeyen bir niteliktedir.

- (224) Simülasyon sonuçlarına göre gerçekleşecek tahmini fiyat artış oranları, mevcut fiyat seviyesinin üzerine uygulandığında devralmanın pazardaki etkileri daha net bir biçimde görülebilecektir. Ro-Ro taşımacılığı fiyatları hâlihazırda Euro üzerinden belirlenmektedir ve ilan edilen gidiş-dönüş fiyatların ortalama 1.886,25 Euro olduğu anlaşılmaktadır. Aşağıdaki tabloda mevcut durumda teşebbüslerce web sitelerinde ilan edilmiş olan yarı römork gidiş dönüş taşıma fiyatları hat bazında gösterilmektedir.

Tablo 31: Ro-Ro Hatları Fiyatları-Yarı Römork (Euro)

		Gidiş- Dönüş	İhracat Tek Yön	İthalat Tek Yön
UN RORO <sup>74</sup>	Pendik-Trieste	1.700,00	935,00	1.020,00
	Ambarlı Trieste	1.850,00	1.000,00	1.100,00
	Pendik- Toulon	2.000,00	1.100,00	1.200,00
	Pendik-Bari	1.700,00	935,00	1.020,00
ULUSOY	Çeşme-Trieste	1.900,00	1.200,00	1.085,00
ALTERNATIVE <sup>75</sup>	Haydarpaşa-Trieste	1.620,00	810,00	810,00
	Alsancak-Trieste	1.420,00	710,00	710,00
	Alsancak-Sete	2.900,00	1.450,00	1.450,00

Kaynak: Teşebbüslerin web sitelerinden alınan bilgiler

- (225) Tablodan da anlaşılacağı üzere, mevcut durumda dahi Ro-Ro taşımacılığı fiyatları Türk Lirası üzerinden ortalama 7.816,43 TL<sup>76</sup> seviyesindedir. Dolayısıyla %10 fiyat artışı gerçekleşecek ürünün fiyatı halihazırda yüksek seviyede seyretmektedir. Devir sonrası Çeşme-Trieste hattında gerçekleşecek %10,9'luk fiyat artışı bu hattın fiyatında 207,10 Euro'luk bir artışa neden olacaktır ve bu artış Türk Lirası cinsinden 858,20 TL'ye tekabül etmektedir<sup>77</sup>. Dolayısıyla, işlem sonrası pazarda ciddi bir fiyat artışının yaşanacağı anlaşılmaktadır.

<sup>74</sup> Liman ücretleri hariç fiyatlardır.

<sup>75</sup> Teşebbüs yetkilileri ile yapılan telefon görüşmesinde bu fiyatlara liman ücretlerinin dâhil olduğu bilgisi edinilmiştir.

<sup>76</sup> Ortalama fiyat seviyesi olarak hesaplanan 1.886,25 Euro; 15.08.2017 tarihi TCMB Euro Alış Kuru 4,1439 TL üzerinden Türk Lirasına çevrilmiştir.

<sup>77</sup> TCMB 15.08.2017 Euro alış kuru 4,1439 TL üzerinden Türk Lirasına çevrilmiştir.

-Simülasyonda öngörülen fiyat artışlarının ATA hattının varlığı sebebiyle gerçekleşmeyeceği, ÇTÇ hattında gerçekleşecek bir fiyat artışı durumunda müşterilerin ATA hattına geçiş yapabileceği, EAAD görüşünde belirtilen simülasyon modellerinde bir ürünün gerekli olduğu halde analize dahil edilmediği durumda fiyat artışlarının daha düşük seviyelerde tahmin edildiğine ilişkin değerlendirmelere karşı, yapılan analizde bu tür bir riskin bulunmadığı, zira analizin Ocak 2012-Aralık 2016 dönemi verilerinin kullanılması sonucunda gerçekleştirildiği, ancak ATA hattının faaliyetlerine 03.12.2016 tarihinde başladığı, dolayısıyla, analizde, analiz boyunca faaliyette bulunan bir hattın analiz dışı bırakılması ve dolayısıyla fiyat artış tahminlerinin olduğundan daha düşük tahmin edilmesi riskinin söz konusu olmayacağı, ATA hattının analiz dönemi sonrasında faaliyetlerini sürdürüyor olmasının “pazara giriş” niteliğinde olduğu ve yoğunlaşma simülasyonlarının, bu tür pazara girişleri, ürünün yeniden konumlandırılmalarını veya fiyat dışı rekabet olasılıklarını dikkate almadıkları, bu tür pazara girişlerin veya potansiyel girişlerin yoğunlaşma işlemine taraf olan teşebbüslerin tek taraflı olarak fiyatlarını artırma imkanlarını önemli ölçüde azaltacağı yönünde literatürde çok sayıda çalışma bulunduğu iddiası

- (226) Nihai inceleme kapsamında yapılan ekonomik analizler, 2012-2016 yıllarındaki veri seti kullanılarak gerçekleştirilmiştir ve ATA hattının faaliyetine 2016 yılının Aralık ayında başlaması sebebiyle, söz konusu hat analize dahil edilememiştir. EAAD Raporu, mevcut bir hattın analize dahil edilmemesinin fiyat artışı tahminlerinin daha düşük hesaplanmasına yol açacağını ifade etmektedir.

-EAAD Raporu'ndaki özellikle İstanbul çıkışlı hatların ÇTÇ hattının hinterlandında yer alan yükler tarafından tercih edildiği ve bu nedenle İlgisiz Alternatiflerin Bağımsızlığı (İAB) varsayımının makul olduğu ifadelerinin yanlış olduğu, EAAD Raporu'nun 14. paragrafında ifade edildiği üzere, Çeşme (İzmir) hinterlandı çıkışlı yükler açısından İstanbul ve Mersin çıkışlı hatlara olan kayış oranının toplamda %17 olduğu, yoğunlaşma simülasyonunun dayandığı İAB varsayımına göre ise, ÇTÇ hattının fiyatları yükseldiğinde bu hattı kullanan müşterilerin sadece yaklaşık %14'ünün ÇTÇ hattını kullanmaya devam edeceği, geri kalan %86'sının ise İstanbul ve Mersin'den hareketli hatlardan yüklerini taşımaya başlayacağı, bu hususun ise fiyat artış tahminlerinin olduğundan daha yüksek hesaplanmasına yol açacağı, ATA hattının, ÇTÇ hattıyla birebir aynı yeni bir hat olması sebebiyle ÇTÇ hattındaki fiyatlar arttığı zaman, İAB varsayımının öngördüğü gibi müşterilerin İstanbul ve Mersin hatlarına kayması ve yine UN Ro-Ro tarafından yakalanmasının söz konusu olamayacağı; müşterilerin ÇTÇ hattının birebir rakibi olan ATA hattına geçebileceği iddiası

- (227) EAAD analizinde İzmir hinterlandından çıkan yüklerin %17'sinin İstanbul ve Mersin hatlarında taşındığı belirlenmiştir. Bu %17'lik oran, pazardaki geçmiş veriler dikkate alınarak hesaplanmıştır. Bir başka deyişle, pazarda veri olan arz, talep ve fiyat yapısında İzmir hinterlandından çıkan yüklerin %17'sinin İzmir çıkışlı Ro-Ro hatları yerine İstanbul ve Mersin çıkışlı Ro-Ro hatlarını tercih etmektedir. Simülasyon analizi ise devralma sonrasında gerçekleşmesi muhtemel pazar yapısını ortaya koymaktadır. Dolayısıyla devralma sonrası oluşacak pazar yapısında ÇTÇ hattında gerçekleşecek %10,9'luk fiyat artışı neticesinde, müşterilerin ATA hattından ziyade öncelikle UN RO-RO tarafından işletilen İstanbul ve Mersin hatlarına kayacağı zira ATA hattının uğraklı sefer olması ve ekonomik bütünlük içerisinde bulunduğu EKOL'ün yüklerine öncelik tanınması sebebiyle kapasite kısıtının bulunduğu belirtilmiştir.

**-Simülasyonda öngörülen fiyat artışlarının, ATA hattının varlığı ve bu hatta ALTERNATIVE'in kapasite sınırı altında olmaması sebebiyle gerçekleşmeyeceği, zira öncelikle uğraklı sefer olarak başlayan bu hattın ALTERNATIVE tarafından kiralanan gemi ile direkt seferler ile de de gerçekleştirmeye başlaması yoluyla ve Çeşme-Trieste hattında yaşanacak fiyat artışlarına ATA hattında yeni gemi alınması veya kiralınması şeklinde bir kapasite artırımına gidilerek karşılık verilebileceği iddiası**

- (228) EAAD tarafından yapılan analizde ATA seferlerinin, HTH hattı seferleri kapsamında yapılan uğraklı sefer niteliğinde olduğu, bir başka anlatımla, HTH seferi yapılırken gidişte ve dönüşte Alsancak limanına uğranıldığı, dolayısıyla, Alsancak'tan yapılacak binişler için sunulacak kapasitenin, HTH seferi yapan Ro-Ro gemilerinde ne kadar boş kapasite olduğuna bağlı olduğu ve dosya mevcudunda yer alan bilgilerden ALTERNATIVE'in seferlerinin doluluk oranlarının da oldukça yüksek olduğunun görüldüğü ifade edilmiştir. ALTERNATIVE'in işlettiği hatları esas olarak dikey bütünleşik bir yapı içerisinde bulunduğu Ekol firmasının yüklerini taşımakta kullanılmasından hareketle ÇTÇ hattında meydana gelecek bir fiyat artışı karşısında müşterilerin ATA hattına geçme olanağının kısıtlı olduğunun anlaşıldığı belirtilmiştir. Bu husus, ALTERNATIVE'in 16.05.2017 tarih ve 3448 sayılı yazısında *"Alsancak'dan yapılacak binişler için ne kapasite sunulacağı, tamamen geminin içinde ne kadar boş kapasite olduğuna bağlıdır. Haydarpaşa'dan kalkan roro gemilerinde ne kadar boş kapasite olacağı da oldukça değişkendir. Ayrıca Alsancak'dan yapılacak binişler için kullanılacak boş kapasite önceden belli olmamaktadır. Boş kapasiteler genelde sefere çok az bir zaman kala belli olmaktadır."* ifadeleri ile ortaya konmuştur.
- (229) EAAD Raporu ve ALTERNATIVE'in cevabi yazısındaki ifadelerden ATA hattının uğraklı bir hat olmasının, bu hattın ÇTÇ hattı üzerinde önemli bir fiyat baskısı oluşturmasını engellediği anlaşılmaktadır. ATA hattına ayrılmış standart bir kapasite bulunmamaktadır. Gemiler ilk aşamada Haydarpaşa'dan yük almakta ve kalan kapasite Alsancak'taki yüklere açılmaktadır. Dolayısıyla, ATA hattının ne kadar kapasitesi olduğu hattın sefer tarihinden çok kısa bir süre önce belli olmaktadır. Mevcut durumda Haydarpaşa- Trieste hattı % (.....) ve Trieste-Haydarpaşa hattı % (.....) doluluk oranı ile faaliyet göstermektedir. Bu şartlar altında ÇTÇ hattındaki fiyat artışından kaçan yüklerin ATA hattına kayması kapasite kısıtı nedeniyle mümkün görünmemektedir.
- (230) Yeni gemi alınması veya kiralınması suretiyle ATA hattından direkt seferler gerçekleştirilebileceği, nitekim ALTERNATIVE'in kiralama yoluyla edindiği gemisinin 23.04.2017 tarihi itibarıyla ATA hattında direkt seferlere başladığı, böylelikle ATA hattının uğraklı sefer olmasından kaynaklanan kapasite sınırlamasının ortadan kalktığı iddiasına karşılık ALTERNATIVE tarafından gönderilen açıklamalarda ATA hattında direkt seferin bulunmadığı belirtilmiştir. Dolayısıyla yukarıda bahsedilen kapasite kısıtının hala mevcut olduğu değerlendirilmektedir.
- (231) Ayrıca, ÇTÇ hattı ile ATA hattı arasındaki navlun fiyatı farklılığı da ATA hattının ÇTÇ üzerinde rekabetçi baskı kurmadığını göstermektedir. ÇTÇ hattı fiyatı tek yönde 1.200 Euro iken ATA hattı 710 Euro'dur. ÇTÇ hattının navlun fiyatının; ATA hattının navlun fiyatının neredeyse iki katı olmasına rağmen pazarda faaliyet gösterebilmesi ve fiyatlarında düşüş olmamasının esasen ATA hattının ÇTÇ hattının fiyatlarını denetlemeye yönelik bir rekabetçi baskı oluşturmadığını ortaya koymaktadır. Dolayısıyla, işlem sonrasında da ATA hattının varlığının ÇTÇ hattının fiyatlarını baskılama yeteneğinin sınırlı kalacağı ve simülasyonda öngörülen fiyat artışlarını engellemeyeceği değerlendirilmiştir.

**-EAAD Raporu'nda etkinlik iddiaları değerlendirilirken, esas olanın sabit maliyetlerden ziyade, değişken ve marjinal maliyetlerin dikkate alınması olduğunun belirtildiği, ancak Kurul tarafından yayımlanan Yatay Kılavuz'da yoğunlaşma işlemlerine taraf olan teşebbüslerin sabit maliyetlerde düşüş olacağı yönündeki iddialarının dikkate alınmayacağı şeklinde bir açıklama bulunmadığı, sadece 78. paragrafında “Değişken ve marjinal maliyetlerde düşme sağlayan işlemler sabit maliyetlerde düşme sağlayan işlemlere göre tüketicilere fayda sağlanması kriterini daha kolay sağlayacaktır.” ifadesinin yer aldığı, ayrıca dünyada ve Türkiye’de yapılan araştırmalarda teşebbüslerin marjinal maliyet fiyatlamasından ziyade toplam maliyet fiyatlandırması yaptığı, bu nedenle sabit maliyetlerdeki düşüşlerin de etkinlik artışı olarak kabul edilmesi gerektiği, ayrıca liman işletmeciliğine ilişkin maliyet düşüşlerinin de Ro-Ro hattı fiyatına yansıtacağı, simülasyon sonucunda maliyet düşüşleri ile birlikte hatlardaki fiyat artışı oranlarının %4,3; %2,5 ve %0,2 olarak gerçekleşeceği, dosya kapsamında yapılan analizlerde bu oranların yüksek olup olmadığına ilişkin bir değerlendirmenin yer almadığı, birleşme simülasyonlarında fiyat artışının kaçınılmaz olduğu, önemli olanın bu fiyat artışlarının işlemin yasaklanmasını gerektirecek düzeyde olup olmaması olduğu ve mevcut dosya bakımından söz konusu fiyat artış tahminlerinin işlemin yasaklanmasını gerektirmediği iddiası**

- (232) Etkinlik kazanımları analizine dahil edilmesi gereken maliyet kalemlerine ilişkin açıklamalara EAAD Raporu'nda ayrıntılı bir biçimde yer verilmiştir. Bu kapsamda, işlem sonrasında genel yönetim giderlerinde oluşacak düşüşlerin sabit maliyet niteliği taşıması, buradaki maliyet düşüşlerinin nihai tüketicilere yansımalarının muhtemel olmaması ve simülasyon modellerinin de sadece marjinal maliyet etkinliklerinin etkilerini dikkate alması sebebiyle etkinlik analizinin dışında bırakılması gerektiği sonucuna ulaşılmıştır. İşlem tarafının liman işletme maliyetlerindeki düşüşün, Ro-Ro taşımacılığının liman işletme hizmetleri ile yakın ilişkide olması sebebiyle Ro-Ro hizmetlerinin fiyatına da yansıtacağı şeklinde savunması kabul edilse dahi liman işletme maliyetlerindeki düşüşün esasen işlemde kaynaklanmadığı, sadece kılavuz ve römorkaj hizmetlerinin teşebbüs tarafından verilmesi yerine hizmet alımı şeklinde gerçekleştirilmesinden kaynaklanacağı anlaşılmaktadır.
- (233) Gemi işletme ve sefer maliyetine ilişkin maliyet düşüşlerinin ise temelde sefer sayısının ve çeşitliliğin arttırılmasından kaynaklandığı, bunun ise işleme özgü olmadığı ve UN RO-RO'nun dosya konusu devralma işlemini gerçekleştirilmeden de İzmir bölgesinde limanlardan belirttiği uğraklı veya yeni seferleri gerçekleştirebileceği değerlendirildiğinden ileri sürülen etkinlik kazanımlarının dosya kapsamında işleme özgü olmadığı, etkinlik kazanımlarının Kurul'ca dikkate alınabilmesi için gerekli olan işleminin doğrudan bir sonucu olmak ve rekabeti daha az kısıtlayıcı bir başka işlem ile elde edilemiyor olmak şartlarını taşımadığı değerlendirilmektedir.



-UN RO-RO'nun, işlemden sonra kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerini dışarıdan temin etmeyi planladığı, ancak, işlemin gerçekleşmesi halinde UN RO-RO'nun kılavuz ve römorkaj hizmetleri faaliyetine Çeşme Limanı'nda kendi bünyesinde devam edebileceğine dair Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığında izin alındığı, bu izin sayesinde UN RO-RO'nun liman işletme giderleri artarken, gemi sefer maliyetleri azalacağı, eski hesaplamada römorkaj ve kılavuzluk hizmetlerinin dışarıdan alınacağı öngörülerek sefer başı bir maliyet hesaplandığı ve bu maliyetin gemi sefer maliyetlerine eklendiği, ancak yeni durumla birlikte römorkaj ve kılavuzluk için sefer başı eklenen bu maliyetin hesaplamadan çıkarıldığı, yeni durumda kılavuzluk ve römorkaj gemilerinin kullanılacak olması sebebiyle liman işletme maliyetlerinin arttığı, sonuçta ise toplamda UN RO-RO'nun araç başına maliyetleri bakımından %(. ....) etkinlik yaratmasının sağlandığı iddiası

- (234) Söz konusu ifadeden işlem sonrasında, kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin limanı işletecek olan UN RO-RO tarafından verileceği anlaşılmaktadır. İşlem öncesinde de bu hizmet limanın işletmeciliğini yapan ULUSOY tarafından sunulmaktadır. Dolayısıyla işlem sonrasında, söz konusu hizmetlerin sunulmasında herhangi bir değişikliğe gidilmeyeceği; hizmetlerin yine liman işletmecisi olan teşebbüs tarafından ve yine aynı gemiler kullanılarak verileceği anlaşılmaktadır. Bu nedenle işlem sonrasında; devralmaya özgü nasıl bir maliyet avantajının ortaya çıkacağı anlaşılamamıştır. Dolayısıyla maliyet kazanımlarına ilişkin bu savunmanın kabulü edilmesinin mümkün olmadığı değerlendirilmiştir.

-Karayolu taşımasının Ro-Ro taşımacılığı fiyatları üzerinde bir baskı yaratacağı, zira Ro-Ro taşımacılığının karayolu taşımacılığına alternatif olarak doğarak karayolu taşımacılığından pay alması, Ro-Ro taşımacılığı ve karayolu taşımacılığının her ikisinde de ulaşımı sağlanan ürünlerin tekerlekli araçlar ile taşınması, uluslararası nakliye şirketlerinin taşıma türünü/vesaitini seçme esnasında Ro-Ro ve kara taşımacılığı alternatiflerinin her ikisini de fiyat, zamanlama ve vasıtalarındaki müsaitlik bazında yarışır şekilde değerlendirmesi ve Ro-Ro taşımacılığını tercih eden nakliyecilerin Ro-Ro fiyatlarında meydana gelecek artışlar karşısında taşımalarını karayoluna kaydırabilmelerinin mümkün olması sebebiyle Ro-Ro navlun fiyatlarında meydana gelecek artışların baskılanacağı, Kurul'un Ulusoy/Varan devralma kararında ilgili pazarın "*ulusal çapta sunulan karayolu ile şehirlerarası yolcu taşımacılığı faaliyetleri*" olarak tanımlandığı, ancak işlemin etkilerinin değerlendirilmesinde birçok güzergah bakımından alternatif teşkil edebilecek (havayolu, demiryolu vb.) vasıtaların varlığı ve gelişen havayolu ile yolcu taşımacılığının otobüs ile yapılan taşımacılık fiyatları üzerinde baskı oluşturması dikkate alınarak işlemin rekabeti sınırlayıcı bir sonuç doğurmadığı kanaatine varıldığı iddiası

- (235) Karayolu ile yük taşımacılığının Ro-Ro taşımacılığı üzerinde bir fiyat baskısı oluşturabilmesi için nakliyeciler teşebbüslerin Ro-Ro hizmetlerindeki fiyat artışı karşısında operasyonlarının önemli bir kısmını karayoluna kaydırıyor olabilmesi gereklidir. Ancak karayolu ve Ro-Ro taşımasının her ikisi de tekerlekli araçlar ile yapılıyor olsa da, birbirlerinden oldukça farklı iş modellerine sahiptirler. Operasyonlarını Ro-Ro taşımacılığına göre organize etmiş bir teşebbüsün Ro-Ro hizmetlerindeki fiyat artışı karşısında Ro-Ro hattı operatörü üzerinde fiyat baskısı yaratabilecek miktarda işlemini karayoluna kaydırması ise mümkün gözükmemektedir, zira teşebbüsün buna uygun çekici sayısı ve personeli bulunmamaktadır. İşlemlerin karayoluna kaydırılabilmesi için nakliye firmasının kurduğu operasyon yapısında değişikliğe gitmesi gerekmektedir, örneğin çekici yatırımı yapması gerekmektedir. Bu husus ise Ro-Ro fiyatları üzerinde baskı kurabilecek miktarda yükün kısa zamanda karayoluna geçiş imkanının olmadığı

göstermektedir. Ayrıca, karayolunda yaşanan geçiş belgesi sıkıntısı ve ülke kotaları da nakliyeciler için işlemlerini karayoluna kaydırmasındaki diğer önemli engellerdir.

- (236) Bu nedenlerle, karayolunun, Ro-Ro hizmeti fiyatlarını baskılayacak bir denetim mekanizması işlevi görmemesinin mümkün olmadığı, bir başka deyişle anılan Ulusoy/Varan kararında olduğu gibi alternatif vasıtaların bu pazar bakımından ortaya çıkan rekabetçi endişeleri gidermediği değerlendirilmektedir. Kaldı ki söz konusu kararda, işlemin etkilerinin ele alınması aşamasında alternatif vasıtaların varlığı tek başına değil; değerlendirmeye konu güzergahların hemen hemen tamamında yerel ya da bölgesel işletmecilerin faaliyet göstermesi, devralma konusu işleminin marka hakkının satışını ilgilendirmesi, karayolu ile yolcu taşımacılığı sektöründe giriş engellerinin düşük olması, devre konu Varan Turizm'in ciro ve pazar payında yıllar içinde önemli düşüşlerin mevcudiyeti ve yüksek akaryakıt, otogar ve yer hizmeti maliyetleri nedeniyle, karayolu yolcu taşımacılığında kar marjlarının azaldığı bir dönem içerisinde bulunduğu hususları da dikkate alınarak değerlendirme yapılmıştır.
- (237) Tüm bu açık açıklamalar neticesinde, nakliyeciler için işlemlerini karayoluna kaydırma imkanlarının sınırlı olduğu ve bu nedenle karayolunun Ro-Ro fiyatlarını baskılama imkanının da sınırlı kaldığı sonucuna ulaşılmıştır.

### **G.7.3. İşlem Sonrasında Teşebbüsler Arası Koordinasyon Riski Oluşmayacağı Savunması**

**-Dosya kapsamında yapılan işlem sonrası pazarın iki oyunculu bir yapı kazanacağı ve bunun teşebbüsler arası açık veya zımni koordinasyon risklerini artırabileceği, nitekim işlem sonrası tüm hatlar bakımından fiyat artışlarının öngörülmesinin bu endişeleri desteklediği tespitlerinin doğru olmadığı, her duopol piyasa için bu riskin varlığından söz edilemeyeceği, gerçekleştirilen fiyat simülasyonunun, koordinasyon etkilerini ölçmediği, dolayısıyla, simülasyon analizinin ürün fiyatlarında artışa işaret etmiş olmasının, pazardaki oyuncular arasında koordinasyon olduğunu veya olacağını göstermediği, koordinasyon riskinin oluşabilmesi için aranan temel şartın devralınan teşebbüsün maverick (oyunbozan) özellik göstermesi olduğu, literatürde, işlem öncesinde pazarda koordinasyon yaratacak bir yapı olmaması halinde ve işlem neticesinde maverick firma devralınıyor; koordinasyonun gerçekleşmesinin neredeyse imkansız olduğunun ifade edildiği, devre konu ULUSOY'un maverick firma özelliği göstermediği, aksine ALTERNATIVE'in hızla büyüyen ve pazar payı kazanan bir teşebbüs olarak maverick firma özelliği gösterdiği ve bu nedenle pazarda koordinasyon etkisinin oluşmayacağı iddiası**

- (238) Yatay Kılavuz'un 38. paragrafında *"Bazı pazarların yapısı, o pazarlarda faaliyet gösteren teşebbüslerin sürdürülebilir bir temelde, yüksek düzeydeki fiyatlar üzerinden satış yapmalarını amaçlayan bir davranış kalıbı benimsemelerini olası, iktisadi açıdan rasyonel ve dolayısıyla tercih edilebilir kılabilmektedir. Yoğunlaşmış bir pazardaki bir birleşme işlemi, birlikte hâkim durum yaratmak ya da mevcut birlikte hâkim durumu güçlendirmek suretiyle etkin rekabetin önemli ölçüde engellenmesine yol açabilmektedir. Çünkü böyle bir işlem, pazardaki teşebbüslerin, 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi bağlamında açık bir anlaşma yapmadan ya da uyumlu eyleme başvurmadan, pazara ilişkin davranışlarını koordine etme ve fiyatları artırma yeteneklerini artırabilecektir."* ifadelerine yer verilmiştir. Kılavuz'un 41. maddesi uyarınca *"bir pazarda faaliyette bulunan teşebbüslerin sayısındaki azalma, koordinasyonu kolaylaştıran bir etken olabilir."* Dosya kapsamında yapılan değerlendirmeler esasen işlem sonrasında oluşacak tek taraflı etkilerin ortaya çıkardığı rekabetçi endişelere odaklanmaktadır. Bununla birlikte, işlem sonrasında pazarın duopol yapıya kavuşmasının rakip teşebbüslerin birbirlerini izleme ve davranışlarını tahmin etme ihtimalini arttıracığına dikkat çekilmektedir. ALTERNATIVE'in

mevcut durumda fiyatlarının rakiplerden düşük seyretmesinin pazardaki bu etkileri ne derece sınırlayacağı, ilerleyen dönemlerde de fiyatlama trendinin bu şekilde seyredip seyretmeyeceği hususu ise tartışmalıdır.

- (239) Oysaki Yatay Kılavuz'da oyunbozan firma ile ilgili açıklamalarda bunun örneklerden yalnızca birisi olduğu ifade edilmektedir. Konuyla ilgili bölümde bunun dışında dikkate alınması gereken ifadeler yer almaktadır. Örneğin yine 41. paragrafta; *“koordinasyon koşullarına dair ortak bir anlayışa varmanın mümkün ve koordinasyonun sürdürülebilir olup olmadığına incelenmesi bakımından, birleşme işleminin ilgili pazarın koşullarında ne gibi değişikliklere yol açtığına ortaya konulması gerekmektedir. Bir pazarda faaliyette bulunan teşebbüslerin sayısındaki azalma, koordinasyonu kolaylaştıran bir etken olabilir.”*, 42. paragrafta; *“İşbirliği doğurucu etkilerin değerlendirilmesinde, ilgili pazarın özelliklerine ilişkin, teşebbüslerin geçmiş davranışları ve pazarın yapısal özellikleri dâhil her türlü mevcut veri değerlendirilmelidir. İlgili pazardaki geçmiş dönemdeki koordinasyona yönelik deliller, işlem sonrasında ilgili pazarın özelliklerinde kayda değer bir değişikliğin olmadığı ya da yakın gelecekte olmasının beklenmediği durumlarda önem arz etmektedir. Aynı zamanda, benzer özelliklere sahip pazarlardaki koordinasyonun varlığına işaret eden deliller de yararlı bilgiler sunabilir”* ve 38. paragrafta; *“Bazı pazarların yapısı, o pazarlarda faaliyet gösteren teşebbüslerin sürdürülebilir bir temelde, yüksek düzeydeki fiyatlar üzerinden satış yapmalarını amaçlayan bir davranış kalıbı benimsemelerini olası, iktisadi açıdan rasyonel ve dolayısıyla tercih edilebilir kılabilir. Yoğunlaşmış bir pazardaki bir birleşme işlemi, birlikte hâkim durum yaratmak ya da mevcut birlikte hâkim durumu güçlendirmek suretiyle etkin rekabetin önemli ölçüde engellenmesine yol açabilmektedir. Çünkü böyle bir işlem, pazardaki teşebbüslerin, 4054 sayılı Kanun’un 4. maddesi bağlamında açık bir anlaşma yapmadan ya da uyumlu eyleme başvurmada, pazara ilişkin davranışlarını koordine etme ve fiyatları artırma yeteneklerini artırmaya yarayacaktır.”* ifadelerine yer verilmiştir. Dosya kapsamında yapılan analizde fiyat artışının ortaya konulması da bu durumu teyit eder niteliktedir.

#### **G.7.4. Limanlara Dair Yapılan Açıklamalar**

- (240) UN RO-RO; Ege Bölgesi'ndeki Aliağa ve Nemport Limanları'nın, Marmara Bölgesi'ndeki Tekirdağ Limanı, Mardaş Limanı, Ambarlı Limanı, Haydarpaşa Limanı, Derince Limanı, Gempport Limanı, Autoport Limanı, Bandırma Limanı, Evyap Kirazlıyalı Limanı, Rota Liman Tesisi, Yalova/Topçular Ro-Ro Terminali'nin; Ege Bölgesi'ndeki Çanakkale Kepez Liman Tesisi, Petkim Liman Tesisi ile Dikili Limanı'nın ve Akdeniz Bölgesi'ndeki Antalya Limanı, Ortadoğu Limanı, Taşucu Limanı, Mersin Limanı, İskenderun Limanı, Assan Lojistik İskenderun, MMK Atakaş Liman Tesisi, Toros-Ceyhan Deniz Terminali'nin Ro-Ro taşımacılığı bakımından kullanılabilecek diğer limanlar olduğunu belirtmiştir. Bu çerçevede, Çeşme Limanı'nın Ro-Ro taşımacılığı bakımından diğer limanlara kıyasla çok büyük avantajlarının bulunmadığını, hatta tır parkına uzaklığı ve park alanının kısıtlı olması gibi sebeplerle bazı dezavantajlarının da bulunduğunu belirtmişlerdir.

- (241) Bu noktada, ilk olarak belirtilmesi gereken husus, Çeşme Limanı'nın 2000 yılından beri Ro-Ro gemilerine aralıksız olarak hizmet veren ve temelde bu alanda özelleşmiş bir liman olduğudur. Yukarıda da belirtildiği gibi, 2016 yılında söz konusu limandan yapılan taşımalar, Türkiye-Avrupa Ro-Ro hatlarındaki toplam taşımanın %(.....) tekabül etmektedir. Bu limanın yine Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetleri faaliyetinde uzmanlaşmış ve pazarda %(.....) pazar payına sahip Pendik Limanı'nın işleticisi olan UN RO-RO tarafından devralınması özellikle Ro-Ro taşımacılığı pazarı bakımından rekabetçi endişeler doğurmaktadır. Şöyle ki, Ro-Ro taşımacılığı pazarında düzenli sefer gerçekleştirmek isteyen bir teşebbüs bakımından belli bir limandan düzenli hizmet almak olmazsa olmaz niteliktedir. Bu pazarda kullanılan limanlardan pazardaki toplam taşımanın %(.....) gerçekleştirildiği iki tanesinin tek bir teşebbüsün elinde toplanması ve üstüne üstlük bu teşebbüsün aynı zamanda Ro-Ro hattı işletmecisi olması Ro-Ro taşımacılığı pazarındaki mevcut taşımacılar için rekabet dezavantajı yaratmakta ve ileride pazara giriş yapacak teşebbüsler için mevcut olan alternatifleri de sınırlandırmaktadır. Zira Pendik ve Çeşme Limanları tarihsel olarak tek bir Ro-Ro hattı işletmecisine hizmet vermektedir. Bildirimden anlaşıldığı üzere, işlem sonrasında da söz konusu limanlardan sadece UN RO-RO gemileri faydalanacaktır. Bir başka deyişle bu limanlardan ekonomik bütünlük içerisinde yer almayan bir Ro-Ro operatörüne hizmet verilmeyecektir.
- (242) Yukarıda sayılan alternatif limanlar ise tanımlanan ilgili pazarda hâlihazırda Ro-Ro gemilerine hizmet vermemektedirler. Dolayısıyla, bu limanlar ancak potansiyel rekabet bakımından dikkate alınabilecek limanlardır. Söz konusu limanların pazarda kullanılan mevcut limanlara alternatif teşkil etme potansiyelleri yadsınmamakla birlikte işlemin etkilerinin değerlendirilmesinde esasen söz konusu alternatiflerin mevcut limanlar üzerinde ne derece rekabetçi baskı oluşturabilecekleri hususunun önem taşıdığı değerlendirilmektedir. Söz konusu liman işletmeleri, Ro-Ro gemilerine hizmet vermeye başlayabilmek için o limana yanaşacak Ro-Ro gemilerine, eş deyişle o limandan faaliyet gösterecek düzenli bir Ro-Ro hattına ihtiyaç duyacaklardır. Bu ihtiyaç ise ya pazardaki mevcut Ro-Ro operatörlerinin yeni hat açmaları ya da pazara yeni bir giriş olması durumunda karşılanabilecektir. Aksi takdirde, limanda gerçekleşen ve gelir elde edilen diğer taşıma türleri yerine liman kapasitesinin bir kısmının Ro-Ro gemilerine verilecek hizmetler için ayrılması hiçbir liman işletmecisi bakımından ekonomik olmayacaktır. Buradan hareketle, yukarıda da ayrıntılı bir biçimde açıklandığı üzere, alternatif limanların pazarda rekabetçi baskı oluşturabilme ihtimalinin, Ro-Ro taşımacılığı pazarına girişlerin kolay olması ile mümkün olduğu sonucuna ulaşılmaktadır. Fakat Ro-Ro taşımacılığı pek çok kere ifade edildiği gibi tam aksine yeni girişlerin oldukça zor olduğu bir pazar yapısına sahiptir. Bu nedenle, sayılan alternatif limanların, ilgili pazarda potansiyel rakip kabul edilmesinin mümkün olmadığı kanaatine varılmıştır.

#### **G.7.5. Dikey Bütünleşik Yapıya İlişkin Savunmalar**

- (243) Yapılan savunmada, UN RO-RO'nun Trieste'de güçlü bir tren bağlantısı olduğunun ileri sürülmesine rağmen pazardaki rakip firma olan ALTERNATIVE'e ait trenlerin Trieste'den UN RO-RO tren taşımalarının (.....) katı kadar yük taşıdığı ve şirket yetkililerinin sektördeki yayınlara da yansıyan ifadelerinden bu taşımaların arttırılması yönünde yatırımların yapıldığının anlaşıldığı, kaldı ki tren taşımalarının kullanılmasının bir zorunluluk olmadığı belirtilmiştir.

- (244) Yapılan savunma temel olarak, UN RO-RO'nun sektördeki güncel gelişmeler ile Ro-Ro taşımacılığının tamamlayıcısı haline gelmiş tren taşımacılığı alanında tren hattı işletmecisi olarak da faaliyet göstermesinin rakipleri karşısında büyük bir üstünlük yaratmadığı iddia edilmekte ve rakiplerden ULUSOY'un tren hizmeti vermeden faaliyette bulunduğu, ALTERNATIVE'in ise sunduğu tren hizmetinde UN RO-RO'dan daha fazla yük taşıması yaptığı belirtilmektedir. Tren işletmeciliği ile entegre olan dikey bütünleşik yapı dosya kapsamında şirketlerin pazardaki konumunu değerlendirirken dikkate alınmış unsurlardan biridir. Tren işletmeciliğinin de Ro-Ro operatörü tarafından gerçekleştirilmesi, bu hizmeti alan nakliye firmaları için önemli bir avantaj teşkil etmektedir. Nakliyecilerin tek bir bilet ile hem Ro-Ro gemisini hem de treni kullanarak dorse ve çekicisinin kara yolu kullanımını ve dolayısıyla yıpranmasını minimize edebilmesi, hizmet alınacak teşebbüsün belirlenmesinde dikey bütünleşik teşebbüs lehine önemli bir avantajdır. Bundan dolayı; dikey bütünleşik yapı, rakiplerde olmayan ve tercih edilebilirliği arttıran bir faktör olarak teşebbüslere pazar gücü sağlamaktadır. Bu kapsamda, tren taşımacılığı ile entegre yapısı; UN RO-RO'nun pazar payı, marka bilinirliği, filosu ve sektörün tarihsel gelişimi gibi diğer faktörler ile bir arada değerlendirilerek hakim durumun varlığının ortaya konmasında ele alınmıştır. Dosya kapsamında işlemin etkileri bağlamında esasen üzerinde durulan konu; Çeşme Limanı'nın devralınması suretiyle pekiştirilecek olan dikey bütünleşik yapının pazarda yaratacağı muhtemel rekabet karşıtı sonuçlardır.

#### G.7.6. Giriş Engellerine Yönelik Savunmalar

**-Pazara etkin giriş yapılabilmesi için üç geminin gerekli olmadığı, ALTERNATIVE örneğinin pazarın yeni girişlere açık olduğunun göstergesi olduğu, en az iki gemi ile karşılıklı olarak haftalık sefer yapılmasının hatta giriş için gerekli kabul edilebileceği, UN RO-RO'nun Mersin-Trieste; İstanbul-Marsilya; Pendik-Köstence hatlarına bu şekilde başlayıp sonrasında gemi sayısını artırdığı, üç gemi ile pazara giriş yapma zorunluluğunun Kurul'un 12-47/1413-474 sayılı kararı ile de çeliştiği, söz konusu kararda UND DENİZ'in iki kiralık gemi ile pazara girmesi sonucunda pazarda etkin bir rakip olarak yer alabileceğinin hüküm altına alındığı iddiası**

- (245) Pazara üç gemi ile giriş yapılması gerektiğine ilişkin ifadeler, sektör temsilcileri tarafından Kurumumuza gönderilen cevabi yazılarda yer almıştır. Hem bahsedilen cevabi yazılarda hem de UN RO-RO'nun 08.03.2017 tarih ve 1583 sayılı cevabi yazılarında sektöre yeni gemi alımı ile giriş yapılabilmesi gibi ikinci el gemi satın alınması veya kiralama yoluyla da giriş yapılabilmesi belirtilmiş ve yukarıda tek tek bedellerine yer verildiği üzere üç taraftan gelen cevabi yazılarda da yeni gemi alımı, ikinci el gemi alımı ve kiralama işlemlerinin maliyetleri için benzer tutarlar belirtilmiştir.
- (246) İlgili bölümde yer verilen ve hesaplamlarda yeni gemi alımı, ikinci el gemi alımı ve kiralama bedelleri için UN RO-RO'nun cevabi yazısında yer alan (.....) Euro'luk tutarlar kullanılmıştır. Sektör temsilcilerinin yazılarında belirtildiği gibi pazara üç gemi ile giriş yapılması durumunda sadece gemi alım bedeli; yeni gemi için (.....), ikinci el gemi için (.....) ve üç yıllık kiralama için (.....) Euro'ya ihtiyaç duyulmaktadır. Kiralama faaliyetlerinde gemi işletim bedellerinin ve teknik bakımın kiralayan tarafından sağlandığı belirtilmiştir. Ancak gemi satın alınması durumunda, yıllık (.....) olarak ifade edilen gemi işletim ve yıllık birinci el gemiler için (.....) ve ikinci el gemiler için (.....) Euro olan bakım giderlerinin de eklenmesi ile pazara giriş için gereken minimum sabit yatırım tutarı daha da artmaktadır. Savunmada iddia edildiği gibi iki gemi ile pazara girilmesi durumunda gemi alım bedelleri birinci el gemiler için (.....) ve ikinci el gemiler için (.....) Euro'ya düşmektedir. Ayrıca sektör temsilcileri, pazarda faaliyet gösterebilmek için gemiler dışında sabit yatırım olarak (.....) gerekli olduğunu ifade etmişlerdir. Söz konusu giderlere gemi ve gemi işletme bedellerinin eklenmesi durumunda, yeni gemi alınması suretiyle pazara giriş için (.....) Euro üzerinde sabit yatırım, ikinci el gemi alınması suretiyle giriş için yaklaşık (.....) Euro ve kiralama suretiyle giriş için yaklaşık (.....) Euro sabit yatırım

gerektiğine ilişkin tespitlerin sektörden alınan görüşler çerçevesinde tutarlı olduğu değerlendirilmektedir.

- (247) Savunmada, ayrıca, ALTERNATIVE'in pazara 2013 yılında girdiği ve üç yıllık dönemde, filosunu üç gemiden yedi gemiye çıkardığı, 2020'de 11 gemiye çıkmayı hedeflediği, taşıdığı yük sayısını düzenli olarak arttırdığı, rakiplerinden pazar payı çaldığı, kendi liman inşaatını tamamladığı ifade edilerek ALTERNATIVE'in pazara girişinin ve pazarda tutunabilmesinin pazara girişlerin kolay olduğuna ilişkin bir göstere olduğu belirtilmiştir. Bununla birlikte, ALTERNATIVE'in pazara girişini ve faaliyetlerinin devam etmesini sağlayan faktör pazara girişlerin kolay olmasından ziyade şirketin aynı zamanda yük sahibi olan EKOL ile dikey bütünleşik yapısıdır. Zira ALTERNATIVE taşımalarının (.....) EKOL'e ait yüklerdir. Özellikle Fransa hatlarında bu oran (.....) çıkmaktadır. Aşağıdaki tabloda ALTERNATIVE yüklerinin EKOL ve üçüncü teşebbüs taşımaları arasındaki dağılımı gösterilmektedir.

Tablo 25: ALTERNATIVE Taşımaları İçerisinde EKOL Yüklerinin Ağırlığı (%)

	2013		2014		2015		2016	
	EKOL	DİĞER	EKOL	DİĞER	EKOL	DİĞER	EKOL	DİĞER
HAYDARPAŞA - TRIESTE	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
HAYDARPAŞA - SETE			(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ALSANCAK - SETE			(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
LAVRİON - TRIESTE			(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ALSANCAK - TRIESTE							(.....)	(.....)
TÜM HATLAR	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: ALTERNATIVE'den alınan bilgiler

- (248) Tablodan da anlaşılacağı üzere, ALTERNATIVE'in pazar payında EKOL dışındaki yükler bakımından kayda değer bir artış bulunmamaktadır. Dolayısıyla, ALTERNATIVE'in pazar payı daha ziyade EKOL'ün yüklerinin ALTERNATIVE aracılığıyla taşınmasından kaynaklanmaktadır.

#### G.7.7. Ro-Ro Gemilerine Yönelik Liman Hizmetleri Pazarı Bakımından Yapılan Savunmalar

**-Dosya kapsamında yapılan değerlendirmelerde Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetleri pazarında hakim durum analizi yapılırken sadece Pendik ve Çeşme limanlarının pazar payının işlem sonrasında %60 olacağını belirtildiği ve bu payın doğrudan hakim durum olarak değerlendirildiği, Pendik Limanı'nın son yıllardaki pazar payı kaybının ve ALTERNATIVE tarafından Yalova'da yaptırılan limanın potansiyel rekabet açısından dikkate alınmadığı ve eksik inceleme yapıldığı iddiası**

- (249) Dosya kapsamında Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetleri pazarı bakımından değerlendirmede hakim durum analizi; "Pazar Paylarının Ve Pazardaki Diğer Oyuncuların Değerlendirilmesi", "Pazara Giriş Engelleri", "İşlem Sonucunda Oluşacak Dikey Bütünleşmenin Değerlendirilmesi", "İşlem Sonucunda Pazardaki Yoğunlaşmanın Değerlendirilmesi" başlıkları altında yapılmıştır. Bu anlamda tarafların yalnızca pazar payına bakılarak yargıya varıldığı ifadeleri gerçeği yansıtmamaktadır. Yalova limanı ise henüz faaliyette bulunmadığı ve üzerinden herhangi bir liman hizmeti verilemediği için pazar payı hesabına dahil edilememiştir. Bununla birlikte limanların pazar payının büyük ölçüde Ro-Ro hizmetine yönelik pazar paylarına koşut olarak gelişmesi nedeniyle, Yalova limanının, ALTERNATIVE'nin pazardan aldığı pay ölçüsünde piyasada yer alacağı değerlendirilmektedir. Bu anlamda Pendik Limanının pazar payında yaşanan değişim ALTERNATIVE'nin Haydarpaşa limanında yapmış olduğu sevkiyatlarla ilgili olup ALTERNATIVE'nin konumu dosya kapsamında her açıdan dikkate alınmıştır.

**-Dosya kapsamında yapılan incelemede spesifik olarak Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetleri ile ilgili nasıl bir rekabeti kısıtlayıcı sonuç doğduğunun da ortaya konmadığı, işlemin Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetleri ile ilgili olarak diğer limanların üzerinde olumsuz bir etki yaratmadığı, muhtemel bir Ro-Ro operatörünün pazara girmek istediğinde faaliyet göstereceği bir liman bulamayacak olduğunu ileri sürmenin de alternatif limanların varlığı dikkate alındığında mümkün olmadığı iddiası**

- (250) İşlem kapsamında ULUSOY'a ait olan gemiler, limanlar, müşteriler ve dolayısıyla hali hazırdaki pazar payı bir bütün olarak UN RO-RO'ya devredilecektir. Bu anlamda UN RO-RO'nun hem mevcut durumda sahip olduğu hem de olası devir sonrası sahip olacağı güçlendirilmiş pazar gücü tüm bu unsurların bileşiminden meydana gelecektir. Dolayısıyla tüm bu pazar gücüne yol açan bileşenler olan limanların, müşterilerin ve gemilerin ayrı ayrı olarak işlem açısından önemi bulunmaktadır. Hem Çeşme Limanı hem de ULUSOY'un Trieste'de sahip olduğu konum mevcut yapının ve dolayısıyla hali hazırdaki müşterilerin ve pazar payının UN RO-RO'ya devri bakımından kritik bir önemi haizdir. Aksi olsaydı, UN RO-RO'nun faaliyette bulunduğu yıllar boyunca ikame olduğu söylenen limanların herhangi birisinden Ege Bölgesi – Trieste arasında hizmet vermesi gerekirdi. Taraflar bölgede çok sayıda limanın varlığını hatırlatırken neden Çeşme Limanı değil de bu limanların herhangi bir tanesi üzerinden hizmet vermek istemediklerini ifade etmemişlerdir. Burada asıl olan, en güçlü rakibin pazardan çıkartılarak, piyasanın düopol niteliğinde ikili bir yapıya dönüştürülmesi riski açısından Çeşme Limanının önemi devralınacak tarafın pazardan çıkartılması nedeniyle daha kritik hale gelmektedir. Dosya kapsamında yapılan değerlendirmelerde Ro-Ro hizmeti verecek teşebbüslerin limana erişemedikleri gibi bir yargı bulunmamaktadır. Bu açıdan UN RO-RO'nun ikame olarak sıraladığı çok sayıda limandan herhangi birisine erişebileceği görülmekte iken Çeşme Limanı özelinde bir işlem tesis etmeye çalışılmasının nedeni izah edilememiştir.

**-ALTERNATIVE'in halihazırda Yalova'da kendi Ro-Ro terminalini inşa ettiği, en kısa zamanda operasyona geçmesi beklenen bir Ro-Ro limanı için "potansiyel rekabet yaratmamaktadır" ifadesini kullanmanın rekabet hukuku bakımından rasyonel olmadığı iddiası**

- (251) Bildirim konusu işlem yalnızca UN RO-RO'nun Çeşme Limanına erişmesi ve buradan Avrupa ya seferler düzenlemesi anlamına gelmemekte, işlem ile birlikte hali hazırda Çeşme Limanını kullanan önemli bir rakip piyasa dışına çıkartılırken, olası potansiyel diğer tüm oyuncular bakımından çok büyük bir giriş engeli yaratılmaktadır. ALTERNATIVE hali hazırda pazarda faaliyet gösteren bir oyuncudur ve Yalova Limanı'ndan hizmet vermesi pazardaki rekabet bakımından bir değer yaratmaktadır. Ancak bu durum Çeşme Limanı'nın ve bu limandan hizmet veren teşebbüsün pazarın en büyük oyuncuya devrine izin verilmesine gerekçe oluşturabilecek bir önemi haiz değildir. Yalova Limanı, pazara mevcut oyuncular dışında bir oyuncunun girmesine olanak sağlayacak şekilde potansiyel rekabetin varlığına delil gösterilebilecek nitelikte görünmemektedir.

### G.7.8. Etkinlik Kazanımlarına Yönelik Açıklamalar

-Yoğunlaşma işlemleri ile ulaşılması hedeflenen her türlü etkinlik artışının yoğunlaşma doğuran ya da yoğunlaşma doğurmayan işlemler yoluyla da sağlanmasının mümkün olduğu, ancak konusu etkinlik artışının “aynı veya benzer maliyetlerle ve sürelerde” gerçekleştirilebileceğini söylemenin mümkün olmadığı, dosya kapsamında yapılan değerlendirmelerde etkinlik kazanımları bakımından çok katı bir yaklaşımın benimsendiği, bu yaklaşımın kabulü halinde, alt pazarda geniş bir dağıtım ağına sahip olan bir teşebbüs ile üst pazarda faaliyet gösteren bir üreticinin birleşmesi işlemi, söz konusu dağıtım ağını üreticinin kendisi de kurabileceği gerekçesiyle herhangi işleme özgü etkinlik artışına yol açmayacağı kabul edilmesinin gerektiği, UN Ro-Ro’nun Ege Bölgesi’nden yeni bir hat başlatabilecek olmasının, Kurul’un iznine sunulan İşlem kapsamındaki etkinliklerin İşlem’e özgü olmadığını göstermediği, öte yandan, UN RO-RO’nun Ege Bölgesi’ndeki alternatif limanlardan gerçekleştireceği seferler ile benzer etkinlikleri gerçekleştiremeyeceğini, ULUSOY’un devralınmaması halinde Çeşme Limanı’ndaki mevcut talebe hizmet sağlanamayacağı ve bu nedenle işlem sayesinde elde edilmesi beklenen maliyet avantajları elde edilemeyeceği iddiası

- (252) Yatay Kılavuz’da etkinlik artışlarının rekabeti azaltıcı etkileri dengeleyici bir unsur olarak dikkate alınabilmesi için gereken koşullar şu şekilde ifade edilmiştir:

*“Etkinlik artışlarının rekabeti azaltıcı etkileri dengeleyici bir unsur olarak dikkate alınabilmesi için, inceleme konusu olan birleşme işleminin doğrudan bir sonucu ve rekabeti daha az kısıtlayıcı bir başka işlem ile elde edilemiyor olması gerekmektedir. Bu tür rekabeti daha az kısıtlayıcı başka bir yoğunlaşma doğurucu işlemin (örneğin, başka bir birleşme işlemi) ya da bu özellikte yoğunlaşma doğurucu olmayan işlemin (örneğin, lisans sözleşmesi) bulunmadığını zamanında ispat etme yükümlülüğü inceleme konusu işlemin tarafı olan teşebbüslere aittir.”*

- (253) İşlem taraflarının sunduğu etkinlik artışları dosya kapsamında yapılan değerlendirmede üç başlık altında sınıflandırılmıştır: İlk olarak, Çeşme Limanı’ndan gerçekleşecek sefer sayısının ve çeşitliliğinin artması ile birlikte nakliye firmalarının faaliyetlerini daha verimli bir şekilde planlayabileceklerdir, ikinci olarak yine sefer sayısının artması, uğraklı seferlerin düzenlenmesi ve ULUSOY’un sahip olduğu gemilerin UN RO-RO’nun diğer hatlarına kaydırması ile bağlantılı olarak doluluk oranları artacak, bu ise araç başına düşen maliyetlerin azalmasına ve fiyat düşüşlerine neden olacaktır. Son olarak, işlem öncesinde her bir şirket tarafından ayrı ayrı katlanılan yönetim giderlerinin konsolide edilmesi sonucunda maliyet düşüşleri ortaya çıkacaktır. Sabit maliyet niteliğindeki genel yönetim giderlerindeki düşüşün neden etkinlik kazanımları kapsamında değerlendirilemeyeceğine ilişkin açıklamalara hem Nihai İnceleme Raporu hem de işbu Ek Görüş’ün önceki bölümlerinde yer verilmiştir.



- (254) Temel olarak sefer sayısının ve çeşitliliğinin artırılması kaynaklı maliyet düşüşleri ise işlem ile birlikte doğrudan ortaya çıkmayacak, maliyet düşüşlerinin gerçekleşmesi ancak işlem sonrası Çeşme Limanından ilave ve uğraklı seferlerin organize edilmeye başlanması sonucunda oluşacaktır. Dolayısıyla söz konusu maliyet düşüşleri, işlem kaynaklı sinerji, ölçek ekonomisi, kapsam ekonomisi veya Görüş'te iddia edildiği gibi dağıtım ağının etkinleştirilmesi sonucunda oluşmayacak, bir başka deyişle işlemin doğrudan sonucu olarak karşımıza çıkmayacaktır. İşlem gerçekleşmeden de hat ve sefer çeşitliliğinin artırılması mümkündür. Ro-Ro gemisinin satın alma bedelinin yaklaşık (.....) Euro; ikinci el bir geminin ise (.....) Euro'ya ve bir Ro-Ro gemisinin kiralama bedeli ise günlük yaklaşık (.....) Euro olduğu; bildirim konusu işlem bedelinin ise (.....) Euro olduğu dikkate alındığında; pazarda yıllardır faaliyet gösteren sektörde tanınırlığı olan UN RO-RO'nun çok daha az bir maliyet ile üç gemi satın alma ve kiralama yoluyla Çeşme veya başka bir limandan hizmet verebileceği ve söz konusu maliyet düşüşlerine erişebileceği anlaşılmaktadır.
- (255) Savunmada ise, UN RO-RO'nun Ege Bölgesi'ndeki alternatif limanlardan gerçekleştireceği seferler ile benzer etkinlikleri gerçekleştiremeyeceği, yatırımcının giriş maliyetini göze alabilmesi için belli getiri beklentisi içinde olmasının gerektiği, ULUSOY'un devralınmaması halinde Çeşme Limanı'ndaki mevcut talebe hizmet sağlanamayacağı ve bu nedenle işlem sayesinde elde edilmesi beklenen maliyet avantajlarının elde edilemeyeceği ifade edilmiştir. Bildirim Formu ve savunmalarda ileri sürülen maliyet düşüşlerinin gerekçeleri temel olarak ÇTÇ sefer sayısının ve çeşitliliğinin artması ile birlikte nakliye firmalarının faaliyetlerini daha verimli bir şekilde planlaması, sefer sayısının artması ve uğraklı seferlerin düzenlenmesi ile bağlantılı olarak doluluk oranlarının artırılması ve araç başına düşen maliyetlerin azalması olarak ifade edilmişken ilave ve uğraklı seferlerin neden illa ki ULUSOY devralınması halinde maliyet düşüşüne yol açacağı ve seferlerin UN RO-RO kaynakları ile başka bir limandan veya Çeşme'den gerçekleştirilmesi halinde ise ortaya çıkmayacağı yeterince açıklanamamıştır.
- (256) Taraflarca, Bildirim Formunda işlem neticesinde gerçekleşmesi beklenen etkinlikler olarak ileri sürülen hususlar G.6.3. İşlem Sonucu Oluşacak Etkinliklerin Değerlendirilmesi başlıklı bölümde ele alınmıştır. Bu noktada, ilgili başlık altında yapılan değerlendirmede işlem taraflarının sefer sayısı ve çeşitliliğinin artması ile oluşacağını ifade ettiği faydaların işleme özgü olmadığı sonucuna ulaşıldığının ve Kılavuz'un 83. paragrafına göre; etkinlik artışlarının rekabeti azaltıcı etkileri dengeleyici bir unsur olarak dikkate alınabilmesi için, inceleme konusu olan birleşme işleminin doğrudan bir sonucu ve rekabeti daha az kısıtlayıcı bir başka işlem ile elde edilemiyor olmasının gerektiğinin bir kez daha vurgulanmasında yarar görülmüştür. UN RO-RO; ULUSOY'u devralmadan da Ege Bölgesi'nde alternatif olarak kullanılabilceğini iddia ettiği diğer limanlardan gerçekleştireceği uğraklı seferler veya direkt seferler ile sefer sayısı ve çeşitliliğini arttırılabilecek ve söz konusu maliyet avantajlarından faydalanabilecektir. Bu anlamda söz konusu etkinliklerin gerçekleştirilmesi için Çeşme limanı veya ULUSOY'un devralınmasına ihtiyaç olmadığı değerlendirilmektedir.

### **G.7.9. Nakliye Pazarında Faaliyet Gösteren Müşterilerin İşlem Hakkındaki Görüşlerinin Değerlendirilmesi**

**-Ro-Ro taşımacılığı hizmetinin en temel müşterileri olan nakliye şirketlerinin, işlemin gerçekleşmesinin tüketici faydası yaratacağını ve işlemin rekabetçi koşullar bakımından olumlu sonuçlar vereceğini Rekabet Kuruluna arz ettikleri, düzenli olarak Ro-Ro hizmeti kullanan nakliyecilerin Rekabet Kuruluna sundukları olumlu tespit ve görüşlerin de, dosya kapsamında yer verilen tespitlerin doğru olmadığını ve bu tespitlerin sahanın ve pazarın gerçeklerini yansıtmadığını gösterdiği iddiası**

- (257) Dosya kapsamında sınırlı sayıda nakliyecinin görüşlerine yer verilmiştir. Söz konusu görüşlere bakıldığında nakliyecilerin çok benzer bir biçimde ULUSOY grubundan şikâyetlere yer verdiği görülmektedir. Nakliyecilerin şikâyetlerinin mevcut durumda da önüne geçilebilmesi mümkün olduğu, anılan hususun herhangi bir izin işleminin gerekçesi olamayacağı değerlendirilmektedir. Öte yandan işleme itiraz eden tarafların varlığı da bilinmektedir. Bu anlamda sınırlı sayıda nakliyecinin görüşüne dayanarak bir işlem tesis edilmesi söz konusu olmadığı gibi nakliyecilerin tamamının aynı görüşte olması dahi bu gerçeği değiştirmemektedir. Pazarda faaliyette bulunan teşebbüslerin hakim durumdaki oyuncunun gücünün farkında olmaları da son derece doğaldır.

### **G.7.10. İşlemin Ülkesel Menfaatleri Olumlu Etkileyeceği Yönündeki Görüşün Değerlendirilmesi**

**-İhracatçıların daha fazla sefer sayısı ve çeşitliliğine ihtiyacı olduğu, ULUSOY'un yıllardır Ro-Ro taşımacılığı işini sefer ve varış noktası bakımından geliştirememesinin ve yatırım yapamamasının, özellikle Ege Bölgesi'ndeki ihracatçıların karayolunu kullanarak daha yüksek maliyetlerle ve daha uzun sürelerde ihracat yapmasına neden olduğu ve bunun ihracat bakımından maliyetlerin yükselmesi ve teslimat sürelerinin uzaması nedeniyle uluslararası rekabette ülkemiz adına dezavantaj yarattığı iddiası**

- (258) Ürün ve hizmet fiyatlarının düşmesi, buna karşın çeşitliliğinin ve kalitesinin artması rekabetten beklenen faydaların en başında gelmektedir. Bu çerçevede rekabet hukuku da piyasaların rekabet kurallarına uygun bir biçimde faaliyet göstermesini ve buradan ortaya çıkan düşük fiyat ancak kaliteli ürün ve hizmetlerden tüketicilerin faydalanmasını amaçlamaktadır. İşbu dosya kapsamında yapılan tüm değerlendirmeler, işlem sonucunda pazarlardaki rekabet seviyeleri dikkate alınarak rekabet hukuku kapsamında gerçekleştirilmiştir. Dolayısıyla hem Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetleri pazarı hem de Ro-Ro taşımacılığı pazarlarının rekabetçi bir biçimde işlemesi sadece ihracatçıların bakımından değil tüm nakliyeciler ve yük sahipleri bakımından fayda doğuracaktır.

### **G.8. 2010/4 Sayılı Tebliğ'in 14. Maddesi Çerçevesinde Verilen Taahhütlerin Değerlendirilmesi**

- (259) UN RO-RO Rekabet Kurulunun işlemle ilgili rekabetçi endişelerinin ortaya çıkması halinde ve bu rekabetçi endişeleri giderebilmek adına toplam beş başlık altında taahhütlerde bulunulmuştur. Söz konusu taahhütler aşağıdaki gibidir:
- Mevcut ve potansiyel rakiplerin düzenli sefer yapmalarını sağlayacak şekilde, beş yıl boyunca Çeşme Limanı'nı kullanım imkanının sağlanması,
  - Mevcut ve potansiyel rakiplere UN RO-RO hatlarında beş yıl boyunca bilet tanıma uygulaması yapılması,
  - UN RO-RO'nun tüm hatlarında uygulayacağı fiyatların üç yıl boyunca her üç ayda bir Rekabet Kurumuna raporlanması,
  - Satıcıların Hisse Alım Sözleşmesi'nde yer alan rekabet etmeme yükümlülüklerinin üç yıldan bir yıla indirilmesi,
  - Çeşme Limanı'nda yüklerin gemilere yükleme ve boşaltılmasında kullanılmak üzere 6 ay içerisinde liman geri sahası inşa edilmesi.
- (260) Dosya kapsamında yapılan değerlendirmede başvuru konusu işlem ile birlikte UN RO-RO'nun Türkiye-Avrupa arasındaki Ro-Ro taşımacılığı (İstanbul, İzmir ve Mersin kalkışlı Ro-Ro hatlarını içerecek şekilde) pazarındaki hakim durumunu güçlendireceği ve bu şekilde rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuracağı, işlemin Ro-Ro gemilerine yönelik liman işletmeciliği pazarında UN RO-RO'nun hakim duruma gelmesine ve böylece piyasadaki rekabetin önemli ölçüde azaltılmasına yol açacak bir işlem olduğu sonucuna ulaşılmıştır.
- (261) Dosya kapsamında ulaşılan tespitler pazarın tarihsel olarak en fazla üç oyunculu genellikle ise düopol bir yapı arz ettiği, pazarda çok ciddi giriş engellerinin mevcut olduğu, UN RO-RO'nun işlem sonrasında pazar payının %75'ler civarında olacağı, yoğunlaşma oranının çok ciddi bir biçimde artacağı, işlem sonrasında fiyatlarda etkinlikler dikkate alınsa dahi %5'ler civarında artış olacağı ve ürün fiyatının yüksekliği dikkate alındığında bunun önemli meblağlara ulaşacağı bu anlamda işlemin pazarda ciddi etkisinin olacağı, bunun dışında Akdeniz'de yer alan limanlardan Trieste'de ciddi bir darboğaz bulunduğu gibi çok ciddi rekabetçi kaygılar da yer almaktadır. Bu anlamda işlemin gerçekleşmesi durumunda pazara girişlerin daha da zorlaşacağı muhakkaktır. İşlemin kendisinin üçüncü taraflar bakımından pazara girişleri önemli ölçüde zorlaştıracığı ortadayken, işleme izin verilerek daha sonra bir takım süreli davranışsal tedbirler ile söz konusu giriş engeline yönelik önemsiz sayılabilecek bir takım tedbirlere başvurulması kabul edilebilir bulunmamıştır.
- (262) Başvuruya konu işlem piyasada çok ciddi yapısal ve geri dönülemez bir değişime neden olacaktır. Serbestleşme olgusu çerçevesinde, birçok piyasanın rekabete açılarak düzenlemelerden vazgeçilmesi prensibinin mevcudiyeti karşısında, pazardaki rekabeti ortadan kaldıracak bir devralma işlemine izin verilerek sonrasında birtakım süreli düzenlemeler yoluna gidilmesi rekabetin doğasına aykırıdır. Rekabet Otoriteleri, piyasalardaki rekabetin mevcut olması halinde düzenlemelere ihtiyaç bulunmadığı argümanını ileri sürerken, zaten kısıtlı rekabetin yaşandığı bir alanda devir işlemine izin verilmesi Kanun'un temel amacı ile çelişki oluşturacaktır. Pazar çok sayıda oyuncunun yer almasına olanak sağlayan bir talep yapısına sahip değildir. Bu nedenle zaten üç oyuncunun yer aldığı pazarda doğrudan en önemli rakibin devralınarak pazarı iki oyunculu hale getirmek, gelecekte de bu yapının sürdürülmesine katkı sağlayacaktır. İşlemin pazarda yol açacağı yapısal değişikliklerin rekabet üzerindeki etkilerinin bir takım süreli davranışsal tedbirler ile ortadan kaldırılamayacağı değerlendirildiğinden sunulan taahhütlerin uygun olmadığı kanaatine varılmıştır.

## I. SONUÇ

(263) 23.03.2017 tarih, 17-11/133-M sayılı Kurul kararı uyarınca yürütülen Nihai İnceleme ile ilgili olarak düzenlenen Rapor'a, yazılı savunmalara, sözlü savunma toplantısında yapılan açıklamalara ve incelenen dosya kapsamına göre;

- 1- Ulusoy Deniz Taşımacılığı A.Ş., Ulusoy Gemi İşletmeleri A.Ş., Ulusoy Ro-Ro İşletmeleri A.Ş., Ulusoy Ro-Ro Yatırımları A.Ş., Ulusoy Gemi Acenteliği A.Ş., Ulusoy Lojistik Taşımacılık ve Konteyner Hizmetleri A.Ş. ve Ulusoy Çeşme Liman İşletmesi A.Ş. hisselerinin tamamının UN Ro-Ro İşletmeleri A.Ş. tarafından devralınması işleminin 2010/4 sayılı "Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ" uyarınca izne tabi olduğuna OYBİRLİĞİ ile,
- 2- Bildirim konusu işlemin gemi acenteliği hizmetleri pazarında hakim durum yaratılması veya güçlendirilmesine neden olmayacağına OYBİRLİĞİ ile,
- 3- Bununla birlikte, söz konusu işlemin UN Ro-Ro İşletmeleri A.Ş.'nin Türkiye-Avrupa arasındaki Ro-Ro taşımacılığı (İstanbul, İzmir ve Mersin kalkışlı Ro-Ro hatlarını içerecek şekilde) pazarındaki hakim durumunu güçlendireceğine ve bu şekilde rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuracağına OYÇOKLUĞU ile,
- 4- İşlemin Ro-Ro gemilerine yönelik liman işletmeciliği pazarında UN Ro-Ro İşletmeleri A.Ş.'nin hakim duruma gelmesine ve böylece piyasadaki rekabetin önemli ölçüde azaltılmasına yol açacak bir işlem olduğuna OYÇOKLUĞU ile,
- 5- Bu nedenle 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi uyarınca bildirim konusu devralma işlemine izin verilmemesine OYÇOKLUĞU ile,

gerekçeli kararın tebliğinden itibaren 60 gün içinde Ankara İdare Mahkemelerinde yargı yolu açık olmak üzere karar verilmiştir.

**Rekabet Kurulu'nun 09.11.2017 Tarih ve 17-36/595-259 Sayılı Kararına  
KARŞI OY GEREKÇESİ**

Kurulumuz, 09.11.2017 tarih ve 17-36/595-259 sayılı kararında; Ulusoy Deniz Taşımacılığı A.Ş., Ulusoy Gemi İşletmeleri A.Ş., Ulusoy Ro-Ro İşletmeleri A.Ş., Ulusoy Ro-Ro Yatırımları A.Ş., Ulusoy Gemi Acenteliği A.Ş., Ulusoy Lojistik Taşımacılık ve Konteyner Hizmetleri A.Ş. ve Ulusoy Çeşme Liman İşletmesi A.Ş. hisselerinin tamamının UN Ro-Ro İşletmeleri A.Ş. tarafından devralınması işlemine izin verilmesi talebini değerlendirmiş ve ilgili Kurul toplantısında;

- 1- Ulusoy Deniz Taşımacılığı A.Ş., Ulusoy Gemi İşletmeleri A.Ş., Ulusoy Ro-Ro İşletmeleri A.Ş., Ulusoy Ro-Ro Yatırımları A.Ş., Ulusoy Gemi Acenteliği A.Ş., Ulusoy Lojistik Taşımacılık ve Konteyner Hizmetleri A.Ş. ve Ulusoy Çeşme Liman İşletmesi A.Ş. hisselerinin tamamının UN Ro-Ro İşletmeleri A.Ş. tarafından devralınması işleminin 2010/4 sayılı "Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ" uyarınca izne tabi olduğuna OYBİRLİĞİ ile,
- 2- Bildirim konusu işlemin gemi acenteliği hizmetleri pazarında hakim durum yaratılması veya güçlendirilmesine neden olmayacağına OYBİRLİĞİ ile,
- 3- Bununla birlikte, söz konusu işlemin UN Ro-Ro İşletmeleri A.Ş.'nin Türkiye-Avrupa arasındaki Ro-Ro taşımacılığı (İstanbul, İzmir ve Mersin kalkışlı Ro-Ro hatlarını içerecek şekilde) pazarındaki hakim durumunu güçlendireceğine ve bu şekilde rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuracağına OYÇOKLUĞU ile,
- 4- İşlemin Ro-Ro gemilerine yönelik liman işletmeciliği pazarında UN Ro-Ro İşletmeleri A.Ş.'nin hakim duruma gelmesine ve böylece piyasadaki rekabetin önemli ölçüde azaltılmasına yol açacak bir işlem olduğuna OYÇOKLUĞU ile,
- 5- Bu nedenle 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi uyarınca bildirim konusu devralma işlemine izin verilmemesine OYÇOKLUĞU ile,

karar verilmiştir.

Aşağıda ayrıntıları sunulan gerekçelerle Kurul kararının 3., 4. ve 5. maddelerine katılmamız mümkün olmamıştır. Söz konusu gerekçeler "Ro-Ro taşımacılığı açısından tanımlanan ilgili coğrafi pazar" ve " taraflarca sunulan taahhütlerin dikkate alınması" başlıkları altında incelenecek olup, -Kurul kararının aksine- bildirim konusu işleme taahhütler kabul edilerek izin verilebileceği kanaatine ulaşılmıştır.

*Ro-Ro Taşımacılığı Açısından Tanımlanan İlgili Coğrafi Pazar*

Bildirim konusu işlem neticesinde liman hizmetleri, gemi acenteliği hizmetleri ve Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri gibi farklı ürün pazarlarının ve bu pazarların ilgili olduğu coğrafi pazarların etkilendiği anlaşılmaktadır. Karşı görüş kapsamında, Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri bakımından

belirlenen “İstanbul, İzmir ve Mersin kalkışlı Ro-Ro hatlarını içerecek şekilde Türkiye-Avrupa arasındaki Ro-Ro hatları” coğrafi pazarının, işlem bakımından kabul edilmesi gereken coğrafi sınırların ötesinde, oldukça geniş bir hinterland esas alınarak tanımlandığı kanaatine varılmıştır.

Özellikle son 20 yılda teknolojik alanda yaşanan gelişmeler, ticaretin online platformlara taşınmasını ve e-ticaret uygulamalarının global pazarlar bakımından olmazsa olmaz unsurları arasına girmesini sağlamıştır. Söz konusu gelişmeler, geleneksel satış kanallarını da etkileyerek ticaretin ülkeler arası ve hatta kıtalar arası akışına da olumlu yönde katkı sağlamıştır. Bu durumun doğal bir sonucu olarak ise denizyolu taşımacılığı önem kazanmış, ve artan ticaret hacmi sektörün sürekli gelişmesi gerekliliğini ön plana çıkarmıştır. Böylelikle gemilerin sürat ve boyutları artmış, denizyolu taşımacılığı ile diğer taşımacılık türlerinin birbirine entegre olduğu sevkiyat sistemleri önem kazanmıştır.

Günümüzde ticaret için olmazsa olmaz birtakım unsurlar bulunmaktadır. Bu unsurlar arasında hız, güvenlik, maliyet ve kolaylık ön plana çıkanlar olarak sıralanabilecektir. Özellikle global pazarlardaki rekabet seviyesi, bu unsurların ülkeler ve kıtalararası ticarete daha da önem kazanmasına yol açmaktadır. Taşımacılık ve lojistik sistemler ve özellikle de dosya konusu bakımından önem taşıyan Ro-Ro taşımacılığı bu noktada üzerine ayrıca önem atfedilmesi gereken konular arasındadır.

Kurulun gerekçeli kararının 36.paragrafında Ro-Ro gemilerinin tercih edilmesindeki etkenler değerlendirilirken,

*“Ro-Ro taşımacılığı, sahip olduğu birtakım avantajlar nedeniyle taşımacılar tarafından da özellikle tercih edilmektedir. Ro-Ro gemilerinin tercih edilmesinde en büyük etkenlerden birisinin **fabrikada üretilen malın bir tek taşıyıcı araca, sadece bir kez yüklenip boşaltılmasına olanak vermesi ve taşıma süratini büyük ölçüde arttırması olduğu** söylenebilir. Böylece hem malın aktarımlar esnasında meydana gelebilecek hasarlara karşı korunması hem de daha az yol kat eden araçların yıpranma sürelerinin azalması sağlanmaktadır.”<sup>78</sup>*

ifadesi kullanılmış ve üretici açısından hızlı ve hasarsız bir sevkiyatın önemine dikkat çekilmiştir. Üretici açısından bu kadar önemli olan hız ve hasarsız sevkiyat gibi etkenlerin, coğrafi pazar belirlenirken de dikkate alınması gerekmektedir. Nitekim, Türkiye-Avrupa hatları arasındaki Ro-Ro taşımacılığı olarak belirlenecek geniş bir coğrafi pazar, üretici açısından önem atfedilen kriterlerin tamamı ile reddedilmesi anlamına gelecektir ve bu yönde bir tanımlama ile günümüz ticaretinin dinamiklerine aykırı bir değerlendirme yapılmasına yol açılacaktır.

Kurul kararında dikkate alınan EAAD Görüşünde, varsayımsal tekel testi uygulanarak ilgili coğrafi Pazar tespit edilmeye çalışılmıştır. Aynı görüşte **“testte dikkate alınacak eşik değerinin kaç olarak alınması gerektiği veya pazardaki tüm ürünler bakımından eşik değerinin aşılmasının gerekip gerekmemesi hususunda ise literatürde görüş**

---

<sup>78</sup> Vurgu eklenmiştir.

**birliğinin bulunmadığı**” ifade edilmiştir. Bu noktada belirtilmesi gerekir ki teste ilişkin EAAD'nin çekincelerini karşılayacak bir değerlendirmeye Kurul kararında yer verilmediği ve -geniş bir pazar tanımı anlayışıyla- Türkiye-Avrupa arasındaki Ro-Ro hatlarının ilgili coğrafi pazar olarak belirlenmesini gerektiren %10 eşiğinin neden esas alındığına açıklanmadığı görölmektedir. Bu noktada, Kurul kararı ile belirlenen coğrafi pazarın fiili durumu ve ticari hayatın gerçeklerini karşılamakta yetersiz kaldığı anlaşılmaktadır.

Kurul gerekçesinde de belirtildiği üzere Ro-Ro taşımacılığında ilgili coğrafi pazarın tanımlanmasında belirleyici unsur, nakliye firmalarının yükün Türkiye'den nihai varış ülkesine ulaştırılması sırasındaki tüm maliyet kalemlerini dikkate alarak yaptıkları tercihler olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu tercihlerde, yükün Türkiye'deki limanlara ulaştırılmasındaki akaryakıt ve diğer maliyetler, Ro-Ro taşımacılığının fiyatı, sefer sıklığı, yükün nihai varış ülkesi, teslimatın aciliyeti gibi unsurlar dikkate alınmaktadır. Söz konusu tercihler global pazardaki rekabetin gerektirdiği hız, güvenlik ve etkinlik temelli rekabet anlayışı ile şekillenmekte ve sevkiyata konu ürünlerin yurt dışı piyasalar tarafından tercih edilmesine birincil düzeyde etki etmektedir. Dolayısıyla, süreç ürünün üretildiği fabrikadan başlamakta, nakliye firmaları ve Ro-Ro taşımacılığı ile devam ederek ürünün nihai varış noktasında sonlanmaktadır.

Yukarıda bahsedilen ticari tercihlerin en önemli göstergesini hinterland temelli analizler oluşturmaktadır. Başka bir ifade ile, belirli bir hinterlanda ait ürünlerin daha uzak hinterlandlara geçişinin hızlı, kolay ve ekonomik olup olmadığının incelenmesi gerekmektedir. Söz konusu inceleme ticari tercihlerin seyrini ortaya koymasından önemlidir. Gerekçeli kararın 77.paragrafında Çeşme (İzmir) hinterlandı çıkışlı yükler açısından bir değerlendirme yapılmaktadır. Bu değerlendirme neticesinde İzmir, Muğla, Aydın, Antalya, Denizli ve Manisa illerinden toplamda %17'lik bir payın İstanbul ve Mersin hatlarına kayabildiği görölmüştür. Benzer şekilde Mersin çıkışlı hattın hinterlandı olarak belirlenen iller bakımından ise diğer hatlara %16'lık bir kayma olduğu belirlenmiştir. Kurul gerekçesinin 80.paragrafında,

*“Tablolarda yer alan veriler incelendiğinde taraflarca Çeşme ve Mersin limanlarının hinterlandları olarak belirlenen bölgeler arasındaki talepte önemli kaymalar olduğu ve bu çerçevede taraflarca yapılan analizin söz konusu talep unsurlarını göz ardı etmesi nedeniyle yeterli olmadığı değerlendirilmektedir.”*

ifadesi kullanılarak **%16 ve %17'lik kaymaların “bölgeler arasındaki talepte önemli kaymalar”** olduğu şeklinde yorumlandığı anlaşılmıştır. Kanaatimizce bu yorumun daha net ve sağlam temellerle gerekçelendirilmesi gerekmektedir. Nitekim %16 ve %17'lik bir kayma sektör açısından talepte önemli kayma olduğu şeklindeki iddialı bir yorum için yeterli görölmeyebilecektir.

Kurul'un UN Ro-Ro ve Ulusoy hakkında yürüttüğu 31.07.2008 tarihli ve 08-49/697-273 sayılı kararında;

***“Çeşme ve İstanbul limanları doğrudan hinterlandları konumundaki bölgeler için birbirine rakip değildir. Ancak Orta, Doğu ve Güneydoğu Anadolu'dan hareket***

*eden tırlar için İstanbul Limanı'nın, Çeşme Limanı'na açık bir üstünlüğü bulunmamaktadır. Dolayısıyla, Anadolu'nun en azından bazı bölgelerinden hareket edecek tırlar için, ro-ro'ya binmek üzere İstanbul'a yönelerek yüksek navlun fiyatı ödemek ile Çeşme'ye yönelerek daha uzun bir mesafeyi karadan katetmek ve bunun giderlerine katlanmak arasında kararsız kalınması kuvvetle muhtemeldir.”<sup>79</sup>*

ifadesi kullanılarak hinterlant temelli bir yaklaşımda Çeşme ve İstanbul limanlarının birbirlerine rakip olmadıklarına dikkat çekilmiştir. Bu durumun istisnasını ise Orta, Doğu ve Güneydoğu gibi görece uzak bölgelerden yapılan ürün nakliyatları oluşturmaktadır. Dolayısıyla söz konusu Kurul kararında, hinterlant temelli bir analizde talepte önemli kaymaların yaşanmayacağı ortaya koyulmuştur. Bu tespit, %16-17 seviyesindeki bir talep kaymasının “önemli bir talep kayması” olarak değerlendirildiği mevcut Kurul kararı ile çelişmektedir. Nitekim %16-17 mertebesindeki bir talep kaymasının “önemli” olma vasfı da tartışmaya açıktır.

Yukarda yer verilen açıklamalar neticesinde, bildirim konusu işlemin Kurul tarafından incelenmesinde ve pazarda hakim durumun varlığına işaret edilmesinde en önemli dayanak noktasını teşkil eden coğrafi pazar tanımının doğru ve yeterli bir gerekçelendirme ile yapılmadığı kanaatine ulaşılmaktadır. Pazarın oldukça geniş tanımlanması ile sonuçlanan bu analizlerin ticaretin mevcut halini yansıtmadığı ve hinterlant temelli daha dar bir tanımlama ile UN Ro-Ro'nun Ro-Ro taşımacılığı alanındaki hakim durumunu güçlendirmesinin söz konusu olmayacağı anlaşılmaktadır. Dolayısıyla, Kurul kararının bildirim konusu işleme izin verilmemesi yönündeki sonucuna katılmak mümkün olmamıştır.

#### *Taraflarca Sunulan Taahhütlerin Dikkate Alınması*

Kurulun, bildirim konu işleme izin verilmemesinin dayanağını oluşturan ilgili coğrafi pazar tanımının sağlam temellere oturtulamamasına karşın, taraflarca sunulan ve beş başlık altında toplanan taahhütleri de yeterince değerlendirmedeği anlaşılmaktadır. Gereğe kaleme alınırken 261.paragrafta,

*“İşlemin kendisinin üçüncü taraflar bakımından pazara girişleri önemli ölçüde zorlaştıracığı ortadayken, işleme izin verilerek daha sonra bir takım süreli davranışsal tedbirler ile söz konusu giriş engeline yönelik önemsiz sayılabilecek bir takım tedbirlere başvurulması kabul edilebilir bulunmamıştır.”*

ifadesi kullanılarak, bir anlamda taahhüt mekanizmasının ruhuna da aykırı olacak biçimde, konuya ilişkin neredeyse hiçbir taahhüdün olası anti-rekabetçi etkileri bertaraf etme potansiyeli taşımadığı ön kabulü yapılmıştır. Nitekim Kurul gerekçesinde taahhütlere ilişkin değerlendirmeye 259-262. paragraflarda ve toplamda bir sayfayı geçmeyecek kısa ve kesin red içeren hükümlerle yaklaşılmıştır. Kanaatimizce bu

---

<sup>79</sup> Vurgu eklenmiştir.



değerlendirmelerin, olası pozitif ve negatif etkilerin her bir taahhüt özelinde ele alınması şeklindeki bir yaklaşımla yapılması daha doğru olacaktır.

Daha önce de ifade edildiği üzere, bildirim konusu işlem sadece Ro-Ro pazarına değil, aynı zamanda ülke ekonomisine önemli katkılar sağlayacak ticaret hacmimizi ve potansiyelimizi ülkeler ve kıtalar arası pazarlarda da değerlendirme imkanı veren ticaret faaliyetlerimize doğrudan etki edecektir. Dolayısıyla, işleme ilişkin rekabet değerlendirmesinde işlem sonucunda ortaya çıkacak etkinlik kazanımlarını göz ardı etmemek, bir yandan da bu etkinlik kazanımlarının gerçekleşmesi noktasında ortaya çıkabilecek rekabet endişelerinin verilen taahhütlerle giderilmesine yönelik isteği ortaya koymak gerekmektedir. Kurul kararının özellikle bahsi geçen bu bakış açısını yansıtmadığı, olası etkinlik doğurucu sonuçların yeterince irdelenmediği anlaşılmaktadır.

UN Ro-Ro Kurulunun işlemle ilgili rekabetçi endişelerinin ortaya çıkması halinde ve bu rekabetçi endişeleri giderebilmek bakımından toplam beş başlık altında taahhütlerde bulunmuştur. Bu taahhütlere gerekçeli kararın 259.paragrafında yer verilmektedir:

- Mevcut ve potansiyel rakiplerin düzenli sefer yapmalarını sağlayacak şekilde, beş yıl boyunca Çeşme Limanı'nı kullanım imkanının sağlanması,
- Mevcut ve potansiyel rakiplere UN RO-RO hatlarında beş yıl boyunca bilet tanıma uygulaması yapılması,
- UN RO-RO'nun tüm hatlarında uygulayacağı fiyatların üç yıl boyunca her üç ayda bir Rekabet Kurumuna raporlanması,
- Satıcıların Hisse Alım Sözleşmesi'nde yer alan rekabet etmeme yükümlülüklerinin üç yıldan bir yıla indirilmesi,
- Çeşme Limanı'nda yüklerin gemilere yükleme ve boşaltılmasında kullanılmak üzere 6 ay içerisinde liman geri sahası inşa edilmesi.

Taraflarca yapılan bildirimde işlemin pazarda önemli etkinlik kazanımlarına ve ihracatçılara avantaj sağlayacak sinerjiye yol açacağı belirtilmiştir. Bu kapsamda ilk olarak, Çeşme Limanı'ndan gerçekleşecek sefer sayısının ve çeşitliliğinin artması ile birlikte nakliye firmalarının faaliyetlerini daha verimli bir şekilde planlayabilecekleri, Türkiye'den Avrupa pazarlarına yapılan ihracat taşımalarının ve ülkeye giren döviz miktarının artacağı ifade edilmektedir. Nitekim taraflar Çeşme-Trieste arasında haftada 3 defa karşılıklı olarak yapılan Ro-Ro seferlerinin 6 sefere çıkacağını ifade etmektedir. Bu durum, özellikle Ro-Ro taşımacılığını kullanan teşebbüslere alternatif çıkış günleri yaratacak ve ürünlerin nihai kullanıcılarına daha hızlı bir şekilde ulaşmasını sağlayacaktır. Ülke ticaret potansiyelini arttırma noktasında önemli görülen sefer sayısı artışının göz ardı edilmemesi gereken önemli bir husus olduğu vurgulanmalıdır. İkinci olarak yine sefer sayısının artması, uğraklı seferlerin düzenlenmesi ve Ulusoy'un sahip olduğu gemilerin UN Ro-Ro'nun diğer hatlarına kaydırması ile bağlantılı olarak doluluk oranlarının artacağı öngörülmektedir. Bu sayede araç başına düşen maliyetlerin azalması ve sunulan taşıma hizmetlerinde fiyat düşüşlerinin sağlanacağı ifade edilmektedir. Son olarak ise, işlem

öncesinde her bir teşebbüs tarafından ayrı ayrı katlanılan yönetim giderlerinin konsolide edilmesi sonucunda yaratılan sinerji ile maliyet düşüşlerinin ortaya çıkacağı ifade edilmektedir.

Sıralanan bu etkinlik kazanımlarının genel olarak ülke ticaret potansiyeline olumlu yönde katkı sağlayacağı anlaşılmaktadır. Öte yandan, bu tip etkinlik kazanımı savunmalarında, olası rekabet karşıtı uygulamaların önüne geçmek üzere ve kazanımların müşterilere yansıtılmaması ihtimali karşısında taraflardan birtakım taahhütler sunulması talep edilebilmektedir. Mevcut dosya özelinde taraflar, beş başlık altında taahhütlerini sunmuştur. Söz konusu başlıklar gerek rakip Ro-Ro işletmecilerinin Çeşme Limanı'ndan dışlanmaması, gerekse UN Ro-Ro'nun fiyatlama politikasında ifade ettiği hususların Rekabet Kurumunca izlenmesi ve bu hususlara aykırı bir eylemde bulunulup bulunulmadığı noktasında Kuruma raporlamalarda bulunulması hususlarını içermektedir. Mevcut haliyle taahhütlerin olası rekabet karşıtı etkileri bertaraf edeceği ve işlem sonucunda oluşması muhtemel etkinlik kazanımlarının göz ardı edilmemesi gerektiği düşünüldüğünde, bildirim konusu işleme izin verilebileceği kanaatine ulaşılmaktadır.

*Yukarıda yer verilen tespit ve gerekçeler dikkate alındığında;*

bildirim konusu işlemin etkilediği coğrafi pazarın geniş bir yorumla ele alındığı ve mevcut piyasa koşullarını yansıtmadığı, hinterlant temelli olarak yapılacak daha dar bir coğrafi pazar tanımında alıcı konumundaki UN Ro-Ro'nun hakim duruma gelmesinin veya mevcut hakim durumunu güçlendirmesinin söz konusu olmayacağı, işlem neticesinde ülke ticaret hacmini olumlu yönde etkileyecek etkinlik kazanımlarının var olduğu gerçeğinden hareketle olası rekabet karşıtı etkilerin giderilmesine yönelik taahhütlerin dikkate alınmasının önemli olduğu ve dolayısıyla işleme sunulan taahhütler kapsamında izin verilebileceği düşünüldüğünden, mezkur Kurul kararının 3., 4. ve 5.maddelerinde yer verilen sonuçlarına ve çoğunluk görüşüne katılmamız mümkün olmamıştır.

**Prof. Dr. Ömer TORLAK**  
**Kurul Üyesi (Başkan)**