

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2011-4-173 (Menfi Tespit/Muafiyet)
Karar Sayısı : 11-60/1559-552
Karar Tarihi : 07.12.2011

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Prof. Dr. Nurettin KALDIRIMCI
Üyeler : Doç. Dr. Mustafa ATEŞ, İsmail Hakkı KARAKELLE, Doç. Dr. Cevdet İlhan GÜNAY, Dr. Murat ÇETİNKAYA, Reşit GÜRPINAR, Prof. Dr. Metin TOPRAK

B. RAPORTÖRLER : Bekir KOCABAŞ, Zeynep ŞENGÖREN

C. BİLDİRİMDE

BULUNAN : Zer Merkezi Hizmetler ve Ticaret A.Ş.
Temsilcisi: Av. Dr. Yılmaz ASLAN
Gazi Umur Paşa Sk. Bimar Plaza 38/8 Balmumcu
Beşiktaş/İstanbul

D. DOSYA KONUSU : Zer Merkezi Hizmetler ve Ticaret A.Ş.'nin (ZER A.Ş.) 03.05.2011 tarihinde, Ford Otomotiv Sanayi A.Ş. (Ford Otosan) ile akdettiği "Araç Taşıma Hizmeti Sözleşmesi ve eklerine" ve Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş. (TOFAŞ) ile akdettiği "Araç Taşıma Hizmeti Anlaşması ve eklerine" muafiyet tanınması talebi.

E. DOSYA EVRELERİ : Kurum kayıtlarına 03.06.2011 tarih ve 4212 sayılı ile intikal eden ve eksiklikleri en son 06.10.2011 tarihinde tamamlanan bildirimde, söz konusu işleme menfi tespit belgesi/muafiyet verilmesi talep edilmiştir. 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 4., 5. ve 8. maddelerinin ilgili hükümleri uyarınca yapılan inceleme sonucu düzenlenen 24.11.2011 tarih ve 2011-4-173/MM-11-365.BK sayılı Menfi Tespit/Muafiyet Raporu, 05.12.2011 tarih ve REK.0.18.00.00-130/596 sayılı Başkanlık Önergesi ile 11-60 sayılı Kurul toplantısında görüşülerek karara bağlanmıştır.

F. RAPORTÖRLERİN GÖRÜŞÜ: İlgili raporda, söz konusu sözleşmelerin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında yatay işbirliği anlaşmaları olarak nitelendirilebileceği; bununla birlikte sözleşmelerin 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinde öngörülen şartları karşılaması nedeniyle, bireysel muafiyetten yararlanabileceği ifade edilmiştir.

G. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

İlgili ürün pazarının "kara yolu ile araç taşımacılığı hizmetleri pazarı", ilgili coğrafi pazarın ise "Türkiye" olarak tanımlandığı incelemeye esas bu sözleşmeler, Tofaş ve Ford Otosan'ın bundan böyle araç taşıma hizmetlerini ZER A.Ş.'den almasını konu edinmektedir. Dağıtım zincirinin farklı aşamalarındaki teşebbüsler arasında gerçekleştirilen sözleşmeler dikey anlaşma olarak nitelendirilmekte ve 2003/3 ve 2007/2 sayılı Rekabet Kurulu Tebliği ile Değişik, Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği (2002/2 sayılı Tebliğ) ve Dikey Anlaşmalara İlişkin Kılavuz çerçevesinde ele alınmaktadır. Bu kapsamda Ford'un araç taşıma hizmetini ZER A.Ş.'den satın alması dikey nitelikte bir ilişkidir. Benzer şekilde, Tofaş'ın araç taşıma hizmetini ZER A.Ş. aracılığıyla sağlaması da dikey nitelikte bir sözleşmedir. Bununla birlikte, taraflar, rakipler arasında gerçekleştirilmiş bir alım organizasyonu olduğuna karar verilmesi halinde 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesi çerçevesinde bireysel muafiyet talep etmişlerdir.

Ford Otosan ve Tofaş binek ve hafif ticari araçların satışı pazarında birbirlerine rakip iki teşebbüstür. 2002/2 sayılı Tebliğin 2. maddesi dikey anlaşmayı üretim veya dağıtım zincirinin farklı seviyelerinde faaliyet gösteren iki ya da daha fazla teşebbüs arasında belirli

11-60/1559-552

mal veya hizmetlerin alımı, satımı veya yeniden satımı amacıyla yapılan anlaşmalar olarak tanımlanmıştır. Bildirim konusu sözleşmeler, araç taşıma hizmetinin, üretim ve dağıtım zincirinin farklı bir aşaması olarak kabul edilebilmelerinden dolayı, aynı zamanda dikey bir nitelik de sergilemektedirler. Ortak alım anlaşmalarının hem yatay hem de dikey anlaşmaları içermesi durumunda ilk olarak yatay anlaşmaların rekabetçi etkileri değerlendirilmeli ve ortak alım anlaşmasının rekabetçi kaygılara neden olmadığı sonucuna varılıyorsa sözleşmedeki dikey kısıtlamalar incelenmelidir.

Yatay olarak bakıldığında, Tofaş ve Ford Otosan'ın, araç taşıma hizmetini aynı şirket üzerinden sağlayacak olmaları, piyasada koordinasyon doğurucu birtakım etkilerin doğması riski taşımaktadır. Bunların en başında, araç taşıma hizmeti maliyetlerinin benzeşmesi ve/veya bilgi paylaşımı yoluyla koordinasyon yaratılması gelmektedir. Bu nedenle anılan sözleşmelerin rekabet üzerindeki olumlu ve olumsuz etkilerinin 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesi çerçevesinde değerlendirilmesi gerekmiştir.

G.1. 4054 sayılı Kanun'un 5. Maddesi Çerçevesinde Bireysel Muafiyet Değerlendirmesi

4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamındaki anlaşma, uyumlu eylem ve kararlar, Kanun'un 5. maddesindeki koşulların tamamının varlığı halinde yasaklayıcı 4. maddenin uygulanmasından muaf tutulabilmektedir. Kanun'un 5. maddesinde muafiyetin koşulları şu şekilde sayılmıştır:

(a) Malların üretim veya dağıtımı ile hizmetlerin sunulmasında yeni gelişme ve iyileşmelerin ya da ekonomik veya teknik gelişmenin sağlanması,

(b) Tüketicinin bundan yarar sağlaması,

(c) İlgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmaması,

(d) Rekabetin (a) ve (b) bentlerindeki amaçların elde edilmesi için zorunlu olandan daha fazla sınırlanmaması.

a) Malların Üretim veya Dağıtımı ile Hizmetlerin Sunulmasında Yeni Gelişme ve İyileşmelerin ya da Ekonomik veya Teknik Gelişmenin Sağlanması

Dosya mevcudu bilgi ve belgelerden anlaşıldığı üzere, yapılan anlaşmalar sonucunda verimliliğin artırılması ve sinerji yaratılması beklenmektedir. ZER A.Ş. şirketlerin sipariş ve talep sistemleri arasında entegrasyon oluşturmakta ve şirketler için işlem maliyetlerini düşürmektedir. Ayrıca sistemin en önemli verimlilik artışını boş dönüşlerin optimizasyonu aşamasında sağlayacağı taraflarca belirtilmiştir. Araç taşıma sırasında kullanılan dorseler sadece bu çeşit taşıma için tasarlandığından tırların araçları gitmesi gereken yere bıraktıktan sonra dönüşlerini başka nitelikte bir taşıma için kullanması mümkün olmamaktadır. Bu noktada, şirketler arası merkezi planlama sonucu tırlar çıktıkları fabrikaya dönmek yerine, en yakında bulunan fabrikaya döneceklerdir. Yapılan teknik çalışma, bu durumun, geri dönüşlerde daha az km yol gidilmesine ve sonuç olarak ise %(...)’lik bir tasarrufun oluşmasına neden olacağını göstermektedir. Ayrıca, bayii bazında sevkiyat miktarlarının dikkate alınması sureti ile dağıtım rotasının da optimizasyonu hedeflenmektedir.

Tüm bunlar sonucunda, dağıtım için araç başına kat edilen mesafenin azalması, böylelikle taşıma maliyetlerinin azalması, yüksek talep dönemlerinde tır bulmakta güçlük çekilmesinin önlenmesi ve şirketlerin ana iş süreçlerine odaklanmasının sağlanması söz konusu olacaktır.

Dosya mevcudu bilgi ve belgelerden anlaşıldığı üzere; nakliyeciler açısından bu sözleşmelerin faydaları şu şekilde olacaktır: “Nakliyecilerin tüm üreticiler için hizmet vermesine olanak tanınacak, tırların marjinal faydaları artacak, bu nedenle daha az tır ile faaliyette bulunmak mümkün olacak ve ilk yatırım maliyetleri düşecektir.”

11-60/1559-552

Tüm bu açıklamaların ışığında, taşıma hizmetlerinin ZER A.Ş'den alınması sonucunda Tofaş ve Ford Otosan'ın taşıma maliyetlerinin düşeceğini ve araç taşımalarının daha verimli ve etkin bir şekilde gerçekleşeceğini söylemek mümkündür. Nakliyeciler açısından ise, daha az yol gidilmesi, tırların boş dönmemesi ve dolayısıyla marjinal faydalarının artması beklenmektedir. Bu nedenle, muafiyetin (a) bendinde sayılan şartın sağlandığı kanısına varılmıştır.

b) Tüketicinin Bundan Yarar Sağlaması

Söz konusu sözleşmeler sayesinde sağlanan maliyet avantajlarının araç fiyatlarını düşürmesi yoluyla tüketicilere yansımaları beklenmektedir. Ayrıca sözleşmeler ile birlikte oluşan etkin dağıtım sistemi bayilerin sipariş verdikleri araçlara daha hızlı kavuşmasını sağlayacak, bu da müşterilerin istedikleri araçlara daha çabuk ulaşmasına neden olacaktır. Böylelikle, sözleşmelerden tüketicilerin de yarar sağladığı ve bu sebeple bildirim konusu sözleşmelerin muafiyetin (b) bendinde yer alan koşulu sağladığı kanısına varılmıştır.

c) İlgili Piyasanın Önemli Bir Bölümünde Rekabetin Ortadan Kalkmaması

Avrupa Komisyonu'nun yasal düzenlemelerine göre, bir ortak alım anlaşmasındaki tarafların pazar gücüne sahip olduğunu ve bu nedenle anlaşmanın 4. madde anlamında rekabet üzerinde kısıtlayıcı etkilere yol açabileceğini kanıtlayacak bir eşik bulunmamaktadır. Ancak birçok durumda, ortak alım anlaşması taraflarının alış pazarı/pazarlarındaki toplam pazar payları %15'i ve satış pazarı/pazarlarındaki toplam pazar payları da %15'i geçmiyorsa pazar gücünün bulunmasının mümkün olmadığı belirtilmiştir.

Bu bağlamda, ilk olarak satış pazarı olan motorlu taşıt piyasasının rekabetçi koşulları incelenmiştir. Motorlu taşıt piyasası dünyada sınırlı sayıda oyuncunun bulunduğu oligopolistik bir yapı sergilemekle beraber, Türkiye'de özellikle ithalat imkânlarının Gümrük Birliği Antlaşmasının yürürlüğe girmesinden itibaren genişlemesi sonrasında marka sayısında artış görülmüştür. Tofaş ve Ford; Renault, VW ve Hyundai gibi uzun yıllardır Türkiye pazarında faaliyet gösteren ve güçlü marka imajlarına sahip olan teşebbüsler ile rekabet halindedir.

Söz konusu sözleşmeler bakımından ilk endişe, esasen rakip olan teşebbüslerin maliyetlerinin benzeşerek uyumlu eylem olasılığının artmasıdır. Ancak yapılan incelemeler sonucunda araç taşıma maliyetlerinin toplam ürün maliyetleri içindeki payının çok düşük olduğu ortaya çıktığından olası maliyet benzerliğinin fiyat koordinasyonuna yol açma olasılığı zayıf görünmüştür.

Ortak alım anlaşmasının satış pazarı yönünden taşıdığı diğer bir risk ise, anlaşmanın alış fiyatları ve hacimleri gibi ticari açıdan önemli bilgilerin değişimini gerektirmesi nedeniyle, uyumlu eylem yol açabilmesidir. Sözleşmelerde, Tofaş ile Ford Otosan arasında herhangi bir bilgi değişimi öngörülmemiştir.

Bu değerlendirme ve tespitlerden hareketle, satış pazarı olan motorlu taşıt piyasasında bildirim konusu sözleşmeler sonucunda, rekabetin önemli ölçüde kısıtlanmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

Ortak alımının gerçekleştiği araç taşıma hizmetleri pazarı açısından bakıldığında ise, ortaya çıkabilecek rekabetçi endişeler; tarafların, alım pazarında önemli seviyede pazar gücüne (alıcı gücüne) sahip olmaları halinde tedarikçileri, ürettikleri ürünlerin çeşitliliğini ya da kalitesini azaltmaya zorlamaları riski ve ortak alım anlaşmasının taraflarının alıcı gücü, etkin tedarikçilere erişimlerini sınırlandırmak suretiyle rakip alıcıları pazar dışına çıkarmak için kullanılması olarak özetlenebilir. Bu değerlendirmede de yine pazar gücü önemli bir başlangıç noktası olmaktadır.

11-60/1559-552

Bildirim Formu'nda ortak alımın gerçekleştiği pazar olan karayolu ile araç taşıma hizmeti pazarındaki pazar paylarının, yurtiçi binek ve hafif ticari araç satışı ile orantılı olduğu belirtilmiştir. Buradan hareketle bu pazar paylarının alım pazarı için de geçerli olduğunu söylemek mümkündür. Dolayısıyla, Ford Otosan ve Tofaş'ın alım pazarında pazar paylarının %30'a ulaştığı sonucu ortaya çıkmıştır. Bununla birlikte, Tofaş ve Ford Otosan'ın ilgili pazardaki bu pazar payının, rakiplerinin araç taşıma hizmetine ulaşmalarını sınırlamasına ya da nakliye firmalarının ürün çeşitliliğini azaltmasına yetmeyeceği kanaatine varılmıştır. Zira, yukarıda da değinildiği gibi, Tofaş ve Ford Otosan'ın; Renault, VW, Peugeot gibi dünya çapında tanınan ve yıllardır Türkiye pazarında faaliyet gösteren güçlü rakipleri bulunmaktadır. Ayrıca araç taşıma hizmeti pazarının %70'i hala rakiplere açıktır. Buna ek olarak, nakliye firmaları ile yapılan sözleşmelerde, herhangi bir münhasırlık hükmüne de rastlanmamıştır. Dolayısıyla, ZER A.Ş. ile anlaşma imzalayan nakliye firmaları, halen pazarın geri kalanında faaliyet gösteren otomotiv teşebbüsleri ile anlaşma yapabileceklerdir.

Yukarıda yer verilen açıklamalar neticesinde; ilgili pazarların önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmadığı kanısına varılmıştır.

d) Rekabetin (a) ve (b) Bentlerindeki Amaçların Elde Edilmesi İçin Zorunlu Olandan Fazla Sınırlanmaması

Bir anlaşmanın bireysel muafiyet alabilmesi için gerekli son koşul, anlaşmanın ilk iki olumlu koşuldaki yararların elde edilmesi için daha az rekabeti sınırlayıcı bir yöntem söz konusu olmamasıdır. Bu koşul atındaki değerlendirmelerde sözleşmenin rekabeti kısıtlayıcı hükümlerinin elde edilecek faydaların sağlanması için zorunlu olup olmadığı ele alınmaktadır.

Tofaş Sözleşmesinin 3.10. maddesi şu şekildedir: *"Bu Sözleşme'deki hiçbir hüküm Şirket'in bu Sözleşme'de düzenlenen araç taşıma hizmetini aynı zamanda 3. kişilerden tedarik etme hakkına halel getirmez."* Aynı hükmün Ford Otosan Sözleşmesi'nin 6.10. maddesinde de yer aldığı görülmüştür. Diğer taraftan ZER A.Ş.'nin başka teşebbüslerle anlaşma yapmasına ilişkin bir sınırlama da bulunmamaktadır. ZER A.Ş. ile nakliye firmaları arasında gerçekleştirilen sözleşmeler incelendiğinde, sözleşmelerin nakliye firmaları için rekabet etmeme yükümlülüğü getirmediği, her teşebbüsün başka teşebbüslerle çalışmasının mümkün olduğu görülmüştür.

Ayrıca sözleşmelerde, satın alınacak miktarlara ilişkin vb. konularda herhangi bir yükümlülük getirilmemiştir. Araçların yeniden satış fiyatlarına ilişkin de herhangi bir hüküm bulunmamaktadır.

Sözleşmelerin ilgili maddelerinden sözleşme sürelerinin her halükarda toplam sözleşme süresi 5 yıl olacak şekilde uzatılabildiği anlaşılmıştır.

Bu çerçevede 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinin (d) bendinde yer alan koşulun sağlandığı anlaşılmıştır.

Sonuç olarak, bildirim konusu sözleşmelere bireysel muafiyet tanınabileceği kanısına ulaşılmıştır.

G.2. Bildirim Konusu Sözleşmelerin Dikey Kısıtlamalar Bakımından İncelenmesi

Dikey nitelikte anlaşmalar, 2002/2 sayılı Tebliğ çerçevesinde değerlendirilmektedir. 2002/2 sayılı Tebliğin 2. maddesi dikey anlaşmayı üretim veya dağıtım zincirinin farklı seviyelerinde faaliyet gösteren iki ya da daha fazla teşebbüs arasında belirli mal veya hizmetlerin alımı, satımı veya yeniden satımı amacıyla yapılan anlaşmalar olarak tanımlamıştır. Bu noktada Ford Otosan ile ZER A.Ş.; Tofaş ile ZER A.Ş. ve ZER A.Ş. ile nakliye firmaları arasında imzalanan sözleşmeler ayrı birer dikey anlaşma olarak nitelenmiştir. 2002/2 sayılı Tebliğ, taraflar arasındaki münhasır alım-satım veya rekabet

11-60/1559-552

200 etmeme yükümlülüklerini, belli şartların varlığı altında Kanun'un 4. maddesi uygulamasından muaf tutmaktadır. Tofaş Sözleşmesinin 3.10. maddesi şu şekildedir: "*Bu Sözleşme'deki hiçbir hüküm Şirket'in bu Sözleşme'de düzenlenen araç taşıma hizmetini aynı zamanda 3. kişilerden tedarik etme hakkında hanel getirmez.*" Aynı hükmün Ford Otosan Sözleşmesi'nin 6.10. maddesinde de yer aldığı görülmüştür. Diğer taraftan ZER A.Ş.'nin başka teşebbüslerle anlaşma yapmasına ilişkin bir sınırlama da bulunmamaktadır. ZER A.Ş. ile nakliye firmaları arasında gerçekleştirilen sözleşmeler incelendiğinde, sözleşmelerin teşebbüsler için rekabet etmeme yükümlülüğü getirmediği, her teşebbüsün başka teşebbüslerle çalışmasının mümkün olduğu görülmüştür. Dolayısıyla söz konusu dikey anlaşmaların 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında rekabeti sınırlayıcı herhangi bir hüküm içermedikleri tespit edilmiştir.

H. SONUÇ

Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre,

- 1- Bildirim konusu anlaşmalar ve eklerinin, 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında yatay işbirliği anlaşması olduğuna;
- 2- Bununla birlikte söz konusu anlaşmalara, 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinde sayılan şartların tamamını karşılaması nedeniyle bireysel muafiyet tanınmasına

OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.