

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2019-4-030

(Muafiyet)

Karar Sayısı : 20-06/51-28

Karar Tarihi : 23.01.2020

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Birol KÜLE

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

B. RAPORTÖRLER: Dr. Hakan BİLİR, Bahar ERSOY ZENGİN, Cüneyd DAL,
Damla YAZ, Alican KORKMAZ

C. BİLDİRİMDE

BULUNAN

: - DFDS Denizcilik ve Taşımacılık A.Ş.

Temsilcileri: Av. Zeynep ŞENER BIÇAK, Av. Yegan LİAJE
10 Lamartine Cad. Taksim/İstanbul

(1) **D. DOSYA KONUSU:** Yalova Ro-Ro Terminali A.Ş.'nin sahibi ve işletmecisi olduğu Yalova'daki mevcut ve inşa edilecek Ro-Ro terminali tesislerinden DFDS Denizcilik ve Taşımacılık A.Ş.'ye liman hizmetleri satışına ilişkin olarak imzalanan sözleşmeye menfi tespit verilmesi ya da muafiyet tanınması talebi.

(2) **E. DOSYA EVRELERİ:** Rekabet Kurumu (Kurum) kayıtlarına 11.06.2019 tarih ve 3823 sayı ile giren bildirim üzerine düzenlenen 13.01.2020 tarih ve 2019-4-030/MM sayılı Menfi Tespit/Muafiyet Raporu görüşülerek karara bağlanmıştır.

(3) **F. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda;

- DFDS Denizcilik ve Taşımacılık A.Ş. (DFDS) ile Yalova Ro-Ro Terminali A.Ş. (YALOVA TERMİNALİ) arasında imzalanan, YALOVA TERMİNALİ'nin sahibi ve işletmecisi olduğu Yalova'daki mevcut ve inşa edilecek Ro-Ro terminali tesislerinden DFDS'ye liman hizmetleri satışına ilişkin sözleşmeye 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un (4054 sayılı Kanun) 8. maddesi kapsamında menfi tespit belgesi verilemeyeceği,

- Söz konusu sözleşmenin 2002/2 sayılı Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği (2002/2 sayılı Tebliğ) kapsamında grup muafiyetinden yararlanmasının mümkün olmadığı,

- Bununla birlikte, anılan sözleşmeye 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesi uyarınca imzalandığı tarihten itibaren beş yıl süreyle bireysel muafiyet verilebileceği

ifade edilmiştir.

G. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

G.1. Bildirim Konusu Sözleşmeye İlişkin Bilgiler

(4) YALOVA TERMİNALİ ile DFDS arasında 21.12.2018 tarihinde imzalanan sözleşmenin konusu Yalova Ro-Ro Terminali'nden (mevcut tesis ve inşa edilecek ek tesis) DFDS'nin Ro-Ro gemilerine liman hizmeti verilmesidir.

(5) Sözleşmeye göre YALOVA TERMİNALİ, Yalova Limanı'nda bulunan mevcut tesisten DFDS'ye ait gemilere liman hizmeti vermekle yükümlüdür. Bu hizmetler; çit çevrilmesi, gama ışınli güvenlik taraması ekipmanı dâhil olmak üzere kapı idaresi, yükleme,

boşaltma, istifleme, iskele sıpası yerleştirme hizmetleri, gemiye kaçak binenler için karbondioksit kontrolü ve kargo bağlanması/çözülmesi işlemleridir.

- (6) Bu hizmetlerin karşılığında ise DFDS, YALOVA TERMİNALİ'ne toplu ön ödeme yapacak ve YALOVA TERMİNALİ de bu nakit akışı sayesinde mevcut tesisin yanına ek tesis inşa edecektir. Söz konusu ek tesis ile sınırlı olmak üzere DFDS'ye limanın kullanımını konusunda öncelik hakkı tanınacaktır. Sözleşme hükümleri uyarınca, YALOVA TERMİNALİ, DFDS'ye önceden danışarak ek tesisten üçüncü bir işletmeciye de liman hizmeti sağlayabilecektir. Bununla birlikte, DFDS'nin o esnada farklı bir işletmeci tarafından kullanılmakta olan ek tesisi kullanmasının gerekli olması durumunda, YALOVA TERMİNALİ diğer işletmecinin kullanımını üç ay içerisinde sonlandıracaktır.
- (7) Ek tesisin inşası için, DFDS tarafından YALOVA TERMİNALİ'ne ön ödeme 21.12.2018 tarihi itibarıyla gerçekleşmiştir. Sözleşmenin 3.12. maddesi uyarınca, YALOVA TERMİNALİ bunun karşılığında DFDS'ye ait elleçlenen her bir birim için belirlenen ücretlerden indirim yapacaktır. Bu indirimli taşıma ücreti YALOVA TERMİNALİ tarafından elleçlenen ve DFDS'ye fatura edilen ilk (.....) birime uygulanacaktır. Sözleşmenin süresi 31.12.2028 tarihinde sona erecek olup; 11.2. maddesi uyarınca, sözleşme süresinde tesisten (.....) adetten az birim elleçlenmesi halinde bu sürenin elleçlenen birimler belirtilen miktara ulaşana kadar otomatik olarak uzayacağı kabul edilmiştir. Yine aynı sözleşmenin 7.1. maddesi kapsamında, DFDS'in müşterilerine ait kargoların Yalova Limanı'ndan taşınması kapsamında ise YALOVA TERMİNALİ, DFDS müşterilerine doğrudan faturalandırma yapmayacak, gerekli ücretleri sözleşme kapsamında DFDS'ye faturalandıracaktır.

G.2. Taraflara İlişkin Bilgiler

G.2.1. DFDS Denizcilik ve Taşımacılık A.Ş. ¹ (DFDS)

- (8) DFDS'nin hisselerinin kontrolü nihai olarak Danimarka'da mukim olan DFDS A/S'ye aittir. Öte yandan teşebbüste Uluslararası Nakliyeciler Derneğinin (UND) %1,2 oranında hissesi bulunmaktadır. DFDS A/S ile grup şirketleri (DFDS Grup), Avrupa'da uluslararası deniz taşımacılığı, terminal işletmeciliği, gemi acenteliği hizmetleri ve navlun sevkiyatı alanlarında faaliyette bulunmaktadır.
- (9) DFDS'nin Türkiye'de yürüttüğü faaliyetlerine bakıldığında ise, Pendik-Trieste, Yalova-Trieste, Ambarlı-Trieste, Mersin-Trieste, Pendik-Bari, Pendik-Toulon, Pendik-Sete ve Marmara-Patras hatlarında Ro-Ro taşımacılığı hizmetleri sunduğu görülmektedir. 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. Bunun yanı sıra, DFDS'in %60 hisse payı ile iştiraki konumunda olan Samer Seaports & Terminals S.r.l. Trieste'de (İtalya) bir adet Ro-Ro limanı işletmektedir.

G.2.2. Yalova Ro-Ro Terminali A.Ş. (YALOVA TERMİNALİ)

- (10) Bayrak Denizcilik Taşımacılık Temsilcilik ve Ticaret A.Ş. unvanıyla 2007 yılında kurulan YALOVA TERMİNALİ'nin hisselerinin tamamı 2015 yılında Ahmet MUSUL, 2016 yılında ise LIB Lojistik Yatırım A.Ş. tarafından devralınmıştır. LIB Lojistik Yatırım A.Ş.'nin tek kontrolü ve tüm hisseleri de Ahmet MUSUL'a aittir. YALOVA TERMİNALİ, Yalova ilinde 04.10.2017 tarihinde faaliyete başlayan Ro-Ro terminalinin sahibi

¹ 25.06.2019 tarihli Olağanüstü Genel Kurul Kararı uyarınca U.N. Ro-Ro İşletmeleri A.Ş.'nin ticaret unvanı DFDS Denizcilik ve Taşımacılık A.Ş. olarak değiştirilmiştir. Söz konusu değişiklik, 17.07.2019 tarih ve 9870 sayılı Türkiye Ticaret Sicili Gazetesi'nde yayımlanmıştır.

konumundadır ve halen bu terminalin işletmeciliğini yapmaktadır. Ahmet MUSUL, aynı zamanda Ekol Lojistik A.Ş. (EKOL) ve Alternative Taşımacılık A.Ş.'nin (ALTERNATIVE) de kontrolüne sahiptir. EKOL, esas olarak lojistik işleriyle iştigal etmektedir ve dolayısıyla liman hizmetleri pazarının iki alt pazarında (Ro-Ro taşımacılığı pazarının bir müşterisi olarak) faaliyet göstermektedir. ALTERNATIVE ise Ro-Ro taşımacılığı hizmetleri pazarında faaliyetlerini sürdürmektedir. Bunun yanı sıra, YALOVA TERMİNALİ'nin %100 hisse oranıyla iştiraki olan Europa Multipurpose Terminals S.p.A. (EMT) İtalya'da bulunmaktadır ve Trieste'deki bir Ro-Ro terminalini işletmektedir.

G.3. Tarafların İçinde Buldukları Ekonomik Bütünlüklere İlişkin Bilgiler

G.3.1. DFDS Grup

- (11) 1994 yılında uluslararası nakliye firmaları tarafından kurulmuş olan DFDS, 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 satılmıştır². İzleyen süreçte 2014 yılında teşebbüs ACTERA Partners II L.P. ve ESAS Holding A.Ş.'nin ortak kontrolüne geçmiştir³. Daha sonra 2018 yılında teşebbüsün tek kontrolü DFDS A/S'ye geçmiştir⁴. DFDS'nin hissedarlık ve kontrol yapısına aşağıda yer verilmiştir:

Tablo 1: DFDS A/S Kontrol Yapısı

DFDS A/S
↓ %100
DFDS Logistics AS
↓ %100
DFDS Turkey Denizcilik ve Taşımacılık Yatırımları A.Ş.
↓ %100
Trieste New Holdco Denizcilik ve Taşımacılık A.Ş.
↓ %100
Trieste Holdco Denizcilik ve Taşımacılık A.Ş.
↓ %100
Trieste Midco Denizcilik ve Taşımacılık A.Ş.
↓ %98,8
DFDS Denizcilik ve Taşımacılık A.Ş.
↓ %60
Samer Seaports & Terminals S.r.l.
Kaynak: Bildirim Formu

- (12) DFDS Grubu'nun deniz taşımacılığı birimi, sahip olduğu ve kiraladığı Ro-Ro ve Ro-Pax gemileri ve kiraladığı konteyner gemileri ile hem yolcu hem yük taşımacılığı alanında Kuzey Avrupa'da, Kuzey Denizi, Baltık Denizi ve Manş Denizi'ndeki hatlarda (yolcu, Ro-Ro, Ro-Pax, konteyner) ve Akdeniz'de Marsilya (Fransa) - Tunus (Tunus) hattında (Ro-Ro) faaliyet göstermektedir.

² Söz konusu işleme 29.11.2007 tarih ve 07-88/1113-435 sayılı Kurul kararı ile izin verilmiştir.

³ Söz konusu işleme 03.09.2014 tarih ve 14-30/639-280 sayılı Kurul kararı ile izin verilmiştir.

⁴ Söz konusu işleme 31.05.2018 tarih ve 18-17/302-151 sayılı Kurul kararı ile izin verilmiştir.

- (13) DFDS Grubu'nun lojistik birimi ise kapıdan kapıya navlun sevkiyatı pazarında, ağırlıklı olarak treylerler vasıtasıyla ancak kısa sefer konteynerleri gibi diğer yöntemlerle de faaliyet göstermektedir. Söz konusu faaliyetler genel olarak bir deniz taşımacılığı unsuru bulunan bölgelerde odaklanmaktadır ve üç ana bölgeye bölünmüştür: Nordik (İskandinavya'ya doğru ve İskandinavya'dan), Birleşik Krallık (Birleşik Krallık'a doğru, Birleşik Krallık'tan ve Birleşik Krallık içerisinde) ve Kitasal (ağırlıklı olarak Avrupa'dan Birleşik Krallık'a ancak aynı zamanda Kuzey ve Orta Avrupa Kitası içerisinde). DFDS A/S'nin Türkiye kalkışlı ve Türkiye varışlı herhangi bir lojistik faaliyeti bulunmamaktadır.
- (14) Liman hizmetleri açısından da DFDS Grup, Avrupa'da toplam beş terminalin sahibi ve/veya işletmecisidir. Bu terminaller Ghent (Belçika), Immingham (Birleşik Krallık), Brevik (Norveç), Gothenburg (İsveç), Vlaardingen (Hollanda) ve Kopenhag (Danimarka) şehirlerindedir. DFDS A/S, Kopenhag Nasdaq OMX borsasına kayıtlı bir şirket olup, ortaklık yapısı aşağıdaki tabloda gösterilmektedir:

Tablo 2: DFDS A/S Ortaklık Yapısı

Hissedar	Hisse Oranı (%)
Lauritzen Fonden (<i>Lauritzen Derneği</i>)	(.....)
Kurumsal Yatırımcılar	(.....)
Diğer Kayıtlı Pay Sahipleri	(.....)
DFDS A/S (Şirketin kendi iktisap ettiği payları)	(.....)
Kayıtlı Olmayan Pay Sahipleri	(.....)
Kaynak: Cevabi Yazı	

- (15) DFDS Grubu Türkiye'de DFDS aracılığıyla Ro-Ro faaliyetlerinde bulunmakta; bunun yanı sıra Pendik Ro-Ro Limanı'nı da işletmektedir. Bu kapsamda, DFDS'nin dikey bütünleşik bir yapı içinde olduğu görülmektedir.

G.3.2. Ekol Grubu

- (16) Ekol Grubu'nun ana şirketi olan EKOL, 1990 yılında kurulmuştur. Taşımacılık, kontrat lojistiği, dış ticaret, gümrük ve tedarik zinciri yönetimi alanında 15 ülkede faaliyet göstermektedir. EKOL; kara yolu, deniz yolu, demir yolu ve Ro-Ro taşımacılığı ile posta/kargo taşımacılığı alanlarında faaldir. EKOL'ün de en büyük hissedarı (%(.....)) Ahmet MUSUL'dur.
- (17) Ekol Grubu'nun Ro-Ro faaliyetlerini yürütmek üzere kurulan ALTERNATIVE, ilk seferlerine 2013 yılında başlamıştır. Teşebbüs, uluslararası sularda çoklu taşıma türüne uygun konteynerlerin Ro-Ro gemileri ile taşınması alanında faaliyet göstermektedir. İlk başta yalnızca, EKOL'ün yüklerini taşımak için kurulmuş olan ancak, daha sonra üçüncü kişilere de hizmet vermeye başlayan ALTERNATIVE'in %100 oranında tek pay sahibi Ahmet MUSUL'dur. ALTERNATIVE; Meleq, Hathe, Qezban, Paqize isimli dört Ro-Ro gemisinin sahibidir. Ayshe ve Fadiq isimli iki adet gemiyi ise kiralamak suretiyle işletmekte iken, hâlihazırda Ayshe'nin kira sözleşmesi bitmiş olup Fadiq ise (.....) park halindedir. ALTERNATIVE 25.12.2018 tarihli duyurusunda Yalova-Trieste (İtalya) hattındaki faaliyetlerini, 27.06.2019 tarihli duyurusunda ise Çeşme-Sete (Fransa) hattındaki faaliyetlerini sonlandırdığını açıklamıştır. Diğer yandan, ALTERNATIVE'in Yalova-Sete (Fransa) hattındaki faaliyetlerine 16.06.2019 tarihinde son verdiği bildirilmiştir. Hâlihazırda Ro-Ro seferlerini durdurmuş olan ALTERNATIVE, Meleq, Paqize ve Qezban gemilerini başka teşebbüslere kiraya vermiştir. Hathe isimli gemi ise beş yıllık bakımı gerçekleştirilemediğinden park halinde durmaktadır.

- (18) EKOL'ün yüklerinin çoğunluğu, Ro-Ro faaliyetleri sonlandırılana kadar Yalova Limanı'ndan sefer gerçekleştiren ALTERNATIVE aracılığıyla taşınmıştır. Ancak bildirim konusu sözleşmenin yürürlüğe girmesi ve ALTERNATIVE'nin faaliyetlerine son vermesiyle birlikte, hâlihazırda EKOL'ün yükleri Yalova Limanı'ndan DFDS aracılığıyla taşınmaktadır. Görüldüğü üzere Ekol Grubu da, Ro-Ro faaliyetlerine son vermeden önce dikey bütünleşik yapıda hizmet vermiştir.

G.4. İlgili Pazar

G.4.1. Sektöre İlişkin Bilgiler⁵

G.4.1.1. Genel Olarak Liman Hizmetleri ve Ro-Ro Taşımacılığı

- (19) Dünyada gerçekleştirilen ticaretin hacim olarak yaklaşık %84'ü, değer olarak ise yaklaşık %70'i deniz yolu ile taşınmaktadır. Deniz yolu 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.
- (20) Günümüzde artan ticaret hacmi deniz yolu taşımacılığını sürekli gelişmeye zorlamış ve teknolojik gelişmeler ile birlikte sektörde yapısal değişim yaşanmıştır. Bu çerçevede gemi sürat ve boyutları artmış, deniz yolu 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, yaşayacakları 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 yaşayabilmesine imkân tanımakta ve bu limanlarda sadece belli yük tiplerine hizmet verilebilmektedir.
- (21) Deniz yolu 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'na⁶ göre Ro-Ro yük gemilerinde personel dışında en fazla 12 kişi taşınabilmektedir. Bu

⁵ 01.10.2012 tarihli, 12-47/1413-474 sayılı ve 09.11.2017 tarihli, 17-36/595-259 sayılı Kurul kararları.

⁶ International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), sektörde inşa, operasyon ve ekipman alanında minimum güvenlik standartlarını belirleyen uluslararası bir denizcilik anlaşmasıdır.

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 taşımalarının 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.

- (22) Yükte uzmanlaşmanın sonucunda Ro-Ro gemileri taşıma kapasiteleri veya taşıdıkları yüklere bakılarak bir sınıflandırmaya tabi tutulabilmektedirler⁷. 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 taşımalar⁸ 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.
- (23) 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 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.
- (24) 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,

⁷ 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.

⁸ 1.800 mile kadar olan taşımalar için Ro-Ro taşımacılığı mevcut taşıma türleri içerisinde en ekonomik olanı olarak değerlendirilmektedir.

- Yüklerin ağır olması nedeniyle yükleme ve boşaltma esnasında geminin kolayca yalpaya düşebilmesi,
- Hangar içi kayıp hacmin diğer gemilere nazaran fazla olması.

G.4.1.2. Ülkemizde Ro-Ro Taşımacılığı

- (25) 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 beklemeler, 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 isimli şirket kurulmuştur. Bunu, UND RO-RO'dan ayrılarak kurulan ve önce Karadeniz'de Samsun-Novorossiysk, Derince-Llichevsky 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.
- (26) Ülkemizde Ro-Ro taşımacılığı alanında özellikle Akdeniz ve Karadeniz Ro-Ro hatları ön plana çıkmıştır. Hâlihazırda Pendik, Ambarlı, Mersin, Yalova ve Çeşme'den Avrupa'ya Ro-Ro gemileriyle yükler taşınmaktadır. Aşağıdaki tabloda, ALTERNATIVE'in faaliyetlerini durdurmadan önce Türkiye-Avrupa arasında mevcut olan Ro-Ro hatlarına yer verilmiştir:

Tablo 3: Türkiye – Avrupa Arasındaki Ro-Ro Hatları

Hatlar	İşleten Teşebbüs	Hattın Açılış Tarihi
Çeşme – Trieste (İtalya)	ULUSOY RO-RO ⁹	03.09.2000
İstanbul Ambarlı – Trieste (İtalya) ¹⁰	DFDS	01.01.2002
İstanbul Pendik – Trieste (İtalya) ¹¹	DFDS	26.04.2005
Mersin – Trieste (İtalya)	DFDS	28.03.2009
İstanbul Pendik – Toulon (Fransa)	DFDS	24.07.2010
İstanbul Pendik – Sete (Fransa)	DFDS	05.07.2019
Marmara – Patras (Yunanistan)	DFDS	22.06.2018
İstanbul Pendik – Bari (İtalya)	DFDS	20.04.2017
Haydarpaşa – Trieste (İtalya)	ALTERNATIVE	12.01.2013
İzmir Alsancak – Trieste (İtalya)	ALTERNATIVE	03.12.2016
İzmir Alsancak – Sete (Fransa)	ALTERNATIVE	17.11.2014
Yalova – Trieste (İtalya)	ALTERNATIVE	04.10.2017
Yalova – Sete (Fransa)	ALTERNATIVE	05.10.2017

Kaynak: 09.11.2017 tarih ve 17-36/595-259 sayılı Kurul Kararı ve Taraflardan Elde Edilen Bilgiler

- (27) Görüldüğü üzere, ALTERNATIVE'in faaliyetlerine devam ettiği süreçte Türkiye'de Ro-Ro taşımacılığı alanında faaliyet gösteren üç teşebbüs bulunmaktadır. Söz konusu teşebbüslerin elleçlenen ünite adetlerine göre pazar paylarına aşağıdaki tabloda yer verilmiştir:

Tablo 4: Türkiye'de Ro-Ro Taşımacılığı Alanında Faaliyet Gösteren Teşebbüslerin Pazar Payları (Ünite Adedine Göre)

Teşebbüsler	2016 (%)	2017 (%)	2018 (%)	2019 ¹² (%)
DFDS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ALTERNATIVE	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ULUSOY	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Taraflardan Elde Edilen Bilgiler

- (28) Tablo 4'de her ne kadar az da olsa bir pazar payına sahip görünmekle birlikte, dosyadaki bilgilerden, ALTERNATIVE'in mali durumunda yaşadığı sıkıntılar nedeniyle faaliyetlerini tamamen durdurduğu ve bildirim konusu sözleşme gereği Yalova-Trieste hattını DFDS'nin kullandığı anlaşılmaktadır. Buna ilaveten, sektör hakkında yapılan görüşmeler neticesinde İzmir Alsancak Limanı'nın 13.08.2018 tarihinde Ulaşım Koordinasyon Merkezi (UKOME) kararı ile kapatıldığı anlaşılmıştır. Diğer yandan, ALTERNATIVE'in Yalova-Sete hattında faaliyetlerini durdurmasının ardından, DFDS 10.10.2019 tarihi itibarıyla söz konusu hattı işletmeye başlamıştır.
- (29) Türkiye'deki Ro-Ro taşımacılığı detaylı olarak incelendiğinde, 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

⁹ Ulusoy Deniz Yolları İşletmeciliği A.Ş.

¹⁰ 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 yakasından (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 tarihinde 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.

¹¹ 14.06.2014 tarihinden beri, söz konusu sefer sadece ihraç yükler bakımından haftada bir İtalya'nın Ancona limanına uğramaktadır.

¹² İlk 11 ay.

olarak ifade edilen araçlardan oluşmaktadır. İkinci halde, Ro-Ro terminallerine intikal eden yarı-römorkların çekicileri, ülkemizde bırakılmakta ve gemilerde sadece yarı-römorklar taşınmaktadır.

- (30) 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.
- (31) 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.
- (32) 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.
- (33) 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.
- (34) 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.4.2. İlgili Ürün Pazarı

- (35) Bildirim konusu sözleşme YALOVA TERMİNALİ tesislerinden DFDS'ye liman hizmetleri satışına ilişkindir. 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.
- (36) Diğer taraftan, deniz yolu ile yapılan diğer taşıma türlerinden farklılık arz eden Ro-Ro taşımacılığı, Ro-Ro gemilerine hizmet verebilecek özelliklere (liman derinliği, karayolu ile bağlantı olanakları, tır park alanları, yükleme-boşaltma üniteleri, tır şoförleri için gerekli dinlenme-duş vb. altyapı tesisleri, yeterli iskele uzunluğu vb.) sahip limanlardan gerçekleştirilmektedir. Buna bağlı olarak, Ro-Ro gemilerine yönelik hizmet verebilme özelliğine her liman sahip olmayıp, Ro-Ro taşımacılığı faaliyeti göstermek isteyen teşebbüsler, Ro-Ro gemilerinin yaşayabileceği ve gerekli operasyonel sürecin yürütülebileceği limanlara ihtiyaç duymaktadır.
- (37) Bu kapsamda, gerek Ro-Ro taşımacılığının diğer taşımacılık türlerinden gerekse de Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetlerinin diğer liman hizmetlerinden ayrışması nedeniyle, dosya açısından Kurulun daha önceki kararları¹³ ile benzer şekilde ilgili ürün pazarları "*tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetleri*" ile "*tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri*" olarak belirlenmiştir.
- (38) Dosya konusu işlemin konusunu oluşturan liman hizmetlerinin Ro-Ro taşımacılığı faaliyetlerini doğrudan etkilediği dikkate alındığında, Ro-Ro taşımacılığı pazarında hizmet alan konumunda bulunan nakliye firmalarının da işleminden etkilenme ihtimali bulunmaktadır. Bu bakımdan, "*karayolu ile nakliye taşımacılığı hizmetleri*" pazarı bakımından da işlemin etkileri incelenmiştir.

G.4.3. İlgili Coğrafi Pazar

- (39) Dosya kapsamında Yalova Limanı'ndan hizmet alacak olan DFDS, Avrupa'ya Ro-Ro taşımacılığı alanında faaliyet göstermektedir. Ro-Ro taşımacılığı hizmetleri bakımından ilgili coğrafi pazar, Kurul içtihadıyla¹⁴ benzer olarak "*İstanbul, Yalova, İzmir ve Mersin kalkışlı Ro-Ro hatlarını içerecek şekilde Türkiye-Avrupa arasındaki Ro-Ro hatları*" olarak tanımlanmıştır.
- (40) Liman hizmetlerinin verildiği ilgili coğrafi pazarlar ise, 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

¹³ 01.10.2012 tarihli, 12-47/1413-474 sayılı ve 09.11.2017 tarihli, 17-36/595-259 sayılı Kurul kararları.

¹⁴ 09.11.2017 tarih ve 17-36/595-259 sayılı Kurul kararı.

göz önüne alınmaktadır¹⁵. 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 olarak açıklanmakta ve derin su trafiği, transit trafik, limana uğrak yapan hat güzergâhları gibi bileşenleri dikkate almaktadır. Bu çerçevede, yakalama alanları, bir grup limanın rekabet edebileceği coğrafi aralıklar olarak tanımlanabilmektedir.

- (41) Yalova Limanı'ndan İtalya ve Fransa'ya Ro-Ro seferleri yapıldığı görülmektedir. Limanın hinterlandına bakıldığında ise doğrudan hinterlandın Marmara Bölgesi olduğu anlaşılabilir. Birlikte pazar, Ege, İç Anadolu ve Akdeniz Bölgesinden gelen yükleri de içerecek şekilde daha geniş tanımlanabilecektir. Dolayısıyla Ro-Ro taşımacılığı hizmetleriyle benzer şekilde, Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetleri için de ilgili coğrafi pazar; Türkiye - Avrupa arasındaki Ro-Ro hatlarına hizmetin verildiği "Türkiye (Mersin, İstanbul, İzmir, Yalova), İtalya (Trieste) ve Fransa (Toulon ve Sete) yakalama alanı" olarak tanımlanmıştır.

G.5. Yerinde İncelemelerde Elde Edilen Belgeler

- (42) Dosya kapsamında, başvuru konusunu oluşturan sözleşme ve sözleşmenin tarafları arasındaki hukuki ve fiili ilişkilerin tam olarak ortaya konulabilmesi amacıyla DFDS, YALOVA TERMİNALİ, ALTERNATIVE ve EKOL'de yerinde incelemeler yapılmıştır. Yerinde incelemede elde edilen belgelere aşağıda yer verilmektedir:
- (43) EKOL'de yapılan yerinde incelemede elde edilen, EKOL Yönetim Kurulu Başkanı (.....) tarafından EKOL çalışanlarına gönderilen "Şirketlerimizdeki gelişmeler hakkında" konulu 24.12.2018 tarihli yazışmada şu ifadeler yer almaktadır:

(.....) (EKOL)

"Sevgili arkadaşlarım, Bir süredir üzerinde çalıştığımız bazı gelişmelerle ilgili sizleri doğrudan bilgilendirmek istiyorum.

Alternative Taşımacılık A.Ş. şirketimizin, özmal gemileri ile 6 yıldan beri başarı ile sürdürdüğü Ro-Ro taşımacılığımıza 1 Ocak 2019 tarihi itibarı ile son verme kararı aldık. Kiralık olarak çalışan AYSHE ve FADIQ gemilerimiz ile verdiğimiz hizmete ise, ilgili gemilerle olan anlaşmalarımıza bağlı olarak devam edeceğiz. Alternative Taşımacılık A.Ş. şirketimizin sahibi olduğu PAQIZE, QEZBAN, HATCHE VE MELEQ gemilerimizi ise yurtdışında değerlendirilmek üzere farklı operatörlere kiralama veya satış şeklinde değerlendirmeye karar verdik.

Yalova Ro-Ro Terminali A.Ş. şirketimiz ise diğer operatörlere de hizmet verecek şekilde verimliliğini artırarak çalışmaya ve kapasitesini genişletmeye devam edecek. Bu kapsamda Yalova Ro-Ro Terminali A.Ş. ile ilk müşterisi olacak UN Ro-Ro arasında 'terminal hizmetleri' anlaşması da imzalanmıştır.

Ekol olarak, Alternative Taşımacılık A.Ş.'nin devam edecek olan seferlerinden alacağımız hizmetin yanı sıra; yeni dönemde çıkış ve varış bölgelerine göre şirketimiz için en uygun koşulları sağlayacak UN Ro-Ro, Ulusoy Ro-Ro ve olası diğer operatörlerden de hizmet olarak elde edeceğimiz sefer sıklığı sayesinde intermodal taşımacılıkta daha avantajlı bir duruma geçeceğiz.

Ekol'ümüzün hem ülkemizde, hem de Avrupa'daki büyüme yolculuğunu daha güçlü ve güvenli bir biçimde sürdürmesini sağlamak amacı ile bu kararları vermiş bulunuyoruz. Hepinizin bildiği gibi (.....) bu yeni yapılanma ile tam olarak sağlanmış olacak.

¹⁵ SESLİ, E. (2008), "Liman Özelleştirmeleri Sürecinde ve Sonrasında Rekabet, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri.

Gerek mali yapımıza, gerekse de operasyonel süreçlerimize önemli ölçüde yarar sağlayacak olan bu gelişmeler; ihracat-ithalat dengesinin bozulduğu ve finansman maliyetlerinin çok yüksek olduğu bir ortamda Ekol'ümüzü rakiplerine göre çok daha avantajlı bir konuma kavuşturacak.

Bu yeni yapının hem tüm ailemize, hem müşterilerimize ve tedarikçilerimize; hem de sektörümüz ile ülkemize hayırlı uğurlu sonuçlar getirmesini temenni eder; bu zor dönemde siz sevgili çalışma arkadaşlarıma verdiğiniz destek, sabır ve azminiz için gönül dolusu teşekkür ederim. Sevgilerimle,”

- (44) DFDS'de yapılan yerinde incelemede elde edilen, DFDS çalışanı (.....)'dan DFDS Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı (.....), DFDS yetkilileri (.....) ve (.....)'ye gönderilen 26.06.2019 tarihli ve “FW: Meeting Ekol Logistics” konulu yazışmadan özetle; DFDS yetkililerinin EKOL, YALOVA TERMİNALİ ve EMT yetkilileri ile görüştüğü; Yalova Limanı'nda önceki operatörden (ALTERNATIVE) DFDS'e geçiş konusunda ALTERNATIVE'in eski müşterilerinden bazılarının, DFDS'in artık piyasada tek oyuncu olmasından bahisle DFDS'in gelecek politikaları hakkında endişeli olduklarını EKOL'e ilettikleri anlaşılmaktadır.
- (45) DFDS'de yapılan yerinde incelemede elde edilen, EKOL Yönetim Kurulu Başkanı (.....)'dan DFDS Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı (.....)'e gönderilen ve bilgi kısmında DFDS çalışanı (.....) ve DFDS Yönetim Kurulu Başkanı (.....)'in bulunduğu 04.07.2019 tarihli ve “Fwd: REVISED ** Ekol Logistics / Complete Booking List (departure 04.07.2019)Trieste-Cologne Train – 190614004” konulu yazışmada özetle; Trieste'de trenin tam dolmamasına rağmen EKOL'ün sadece (.....) dorsesinin yüklendiği ve diğer (.....) dorsenin ise başka şirketlerin yüklerine ait olduğu ifade edilmiştir. Yazışmada ayrıca, DFDS'nin EKOL'e kasten zarar vermeye çalışıp çalışmadığı şeklindeki şikayetlerin (.....) tarafından DFDS yetkilisine iletildiği görülmektedir.
- (46) DFDS'de yapılan yerinde incelemede elde edilen, DFDS Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı (.....)'den DFDS çalışanı (.....)'e gönderilen ve bilgi kısmında DFDS çalışanı (.....)'in bulunduğu 13.07.2019 tarihli ve “BU Med services” konulu yazışmadan özetle; EKOL'ün ALTERNATIVE ile Fransa'ya gerçekleştirdiği Ro-Ro taşımacılığını bırakmaya karar verdiği, EKOL'ün Sete'yi Trieste'deki *intermodal* hizmete bir alternatif haline getirmeyi istediği, bu nedenle DFDS'nin Ağustos'ta EKOL yönetimi ile neden Sete'nin bu kadar önemli olduğu ve gemiden boşaltılan dorselerin kara ya da demir yoluyla transfer edilmesi hususunda yaşanan zorluklara çözüm bulunup bulunamayacağı hakkında konuşmak için EKOL ile toplantı yapmayı kabul ettiği anlaşılmaktadır.
- (47) DFDS'de yapılan yerinde incelemede elde edilen DFDS Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı (.....)'den DFDS çalışanı (.....)'ya gönderilen ve bilgi kısmında DFDS çalışanları (.....) ve (.....)'un bulunduğu 15.07.2019 ve 17.07.2019 tarihli ve “Re: Ekol Meeting with (.....) & (.....)” konulu yazışmalarda özetle; EKOL'ün ödeme koşullarının genel şartlara tabi olması gerektiğinin konuşulduğu; EKOL'ün kendine yarar sağlamaya çalışmasının, bu bağlamda nakit indirimi ve (.....) gün vade talep etmesinin DFDS için kabul edilebilir olmadığına dile getirildiği görülmektedir.
- (48) DFDS'de yapılan yerinde incelemede elde edilen, EKOL çalışanı (.....)'dan EKOL çalışanı (.....)'a gönderilen ve bilgi kısmında EKOL Yönetim Kurulu Başkanı (.....), (.....) ekol.com.tr, EKOL çalışanları (.....) ve (.....)'in bulunduğu 18.07.2019 tarihli ve “Re: BOOKING from COLOGNE to TRIESTE / REMINDER” konulu EKOL iç yazışmasında özetle; önceki gün hareket eden trende (.....) dorse EKOL yükü taşınması gerekirken, (.....) dorse taşınmasının ve DFDS'in kendi yüklerini (.....)

dorseden (.....) dorseye çıkarmasının kabul edilemez olduğunun dile getirildiği görülmektedir. Bahse konu yazışma EKOL Yönetim Kurulu Başkanı (.....) tarafından aynı gün DFDS çalışanı (.....)'ya iletilmiş olup ek olarak e-postada ayrıca yer alan ifadelerden özetle, biriken yükler bitene kadar tüm trenlerin EKOL yüklerini taşıyacağı, ancak sadece (.....) adet yer alabildiklerinden EKOL'ün bu durumdan şikâyetçi olduğu anlaşılmaktadır

G.6. Üçüncü Tarafların Bildirime Konu İşlem Hakkındaki Görüşleri

G.6.1. (.....) Görüşü

(49) Bildirime konu işleme yönelik (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda özetle;

- ALTERNATIVE'in Ro-Ro taşımacılığı hizmetlerine son vermiş olması nedeniyle mevcut durumda ALTERNATIVE'in bağlı olduğu Ekol Grubu'nun sahibi olduğu Yalova Limanı'nı işleten ve kullanan bir teşebbüs bulunmadığı ve bildirim konu sözleşmenin yürürlüğe girmesiyle birlikte DFDS'in Yalova Limanı'nı kullanan ve işleten tek teşebbüs haline geldiği,
- Geçmiş Kurul kararlarından hareketle, ilgili teşebbüse limanı kullanma hakkı verilmesinin, söz konusu teşebbüsün o limana ait hatları da kullanacak olması anlamına geldiği; bu kapsamda DFDS'in, Yalova Limanı'nın yanı sıra Yalova-Trieste hattı gibi önemli bir Ro-Ro hattının da kullanım hakkını elde etmiş olacağı,
- DFDS'in, bildirim konu sözleşmenin imza tarihi olan 21.12.2018 tarihinde yapmış olduğu duyuru ile 01.01.2019 tarihinde Yalova-Trieste seferlerinin başlayacağını ve Yalova Limanı sayesinde müşterilere daha avantajlı hizmet sunulacağını duyurduğu,
- ALTERNATIVE'in piyasadan çıkma kararını, bu kararı uygulamadan sadece altı gün önce ilan etmesinin ALTERNATIVE'in Yalova Limanı'nda kullandığı hatları daha önceden (muhtemelen sözleşme imza tarihi itibarıyla) DFDS'ye bırakmış olduğu biçiminde değerlendirilebileceği,
- EKOL'ün Ro-Ro taşımacılığı faaliyetinin önemli bir müşterisi konumunda olduğu, EKOL ile aynı bütünlükte yer alan ALTERNATIVE'in EKOL'ün yüklerini de taşıdığı ve ALTERNATIVE'in pazardan çıkma kararı sonrasında EKOL'ün yüklerinin, işbirliği içerisinde olduğu ve EKOL'ün iş ortağı sayılabilecek DFDS tarafından taşınacağını tahmin edildiği,
- ALTERNATIVE'in EKOL dışında diğer üçüncü müşteriler ile çalışarak 2015 yılından itibaren büyük bir hızla büyüme kaydettiği, ULUSOY'un dahi üzerinde pazar payına sahip olduğu ve Ro-Ro taşımacılığındaki düopol pazar yapısını oligopole dönüştürdüğü,
- ALTERNATIVE'in Ro-Ro taşımacılığı faaliyetini sürdürebilmek için gereken liman, hat, Ro-Ro gemisi ve müşteri gibi tüm hususlara sahip olduğu ve tüm bunların yanı sıra Akdeniz'in en önemli limanlarından biri olan Trieste'de de önemli bir konumda bulunduğu,
- Ro-Ro taşımacılığı pazarına girmenin oldukça zahmetli ve maliyetli olduğu ve giriş engellerinin yüksek olduğu çok sayıda geçmiş Kurul kararlarında da kabul edilmişken ALTERNATIVE'in piyasadan çıkma kararının anlamlandırılmadığı,
- Bildirim konu sözleşmenin tarihi (21.12.2018) ile aynı günde DFDS'in kendi internet sitesinde Yalova Limanı'nı kullanacaklarını ve 2019 yılında Yalova-Trieste seferlerini başlatacaklarını ilan ettiği; EKOL'ün en başta kendisine hizmet vermesi

için kurduğu, sonrasında bağımsız bir Ro-Ro taşıma şirketine dönüşen, mevcut durumda giriş engelleri bu kadar yüksek bir pazarda üçüncü bir oyuncu olarak son derece aktif şekilde faaliyet gösteren, yüksek pazar paylarına ulaşan ve gelecekte faaliyetlerinin genişletilmesi planlanan ALTERNATIVE'in ise 25.12.2018 tarihinde yaptığı duyuru ile Ro-Ro taşıma faaliyetlerine son verdiğini açıkladığı, buna gerekçe olarak ise ülke ekonomisini gösterdiği ve sonuç olarak tüm bu sürecin hayatın olağan akışına ve ticari yaşama uygun olmadığı,

- İşleme izin verilmesi durumunda oligopol nitelikteki pazarın tekrar düopole dönüşeceği, DFDS'in halihazırda yüksek olan pazar gücünün daha da artacağı, hakim durumunun güçlenmesinin yaratacağı etkiler ile (.....) ve aynı durumun liman hizmetleri pazarı açısından da geçerli olduğu

ifade edilmiştir.

G.6.2. UND ve Üyelerinin Görüşleri

(50) Bildirime konu işleme yönelik UND tarafından gönderilen cevabi yazıda özetle;

- YALOVA TERMİNALİ'nin münhasır olarak DFDS'e tahsis edilmesinin, bu durumun kurulacak Ro-Ro şirketlerinin hizmet alımını engelleyeceği ve limandan sefer yapılamamasının hâkim durum yaratacağı, Yalova Limanı'nda tüm Ro-Ro şirketlerinin eşit kullanım hakkına sahip olması gerektiği,
- 05.07.2019 tarihi itibarıyla Toulon ve Sete Limanları'na gerçekleştirilecek seferlerin Pendik yerine Yalova Limanı'ndan yapılması zorunluluğu getirildiği, bu durumun ek maliyete sebep olacağı, duyurusu yapılmış olmasına rağmen hâlihazırda YALOVA TERMİNALİ'nden ÖTV'siz akaryakıt satışına başlanmadığı için bu uygulamanın henüz hayata geçmediği,
- 21.12.2018 tarihi itibarıyla bazı büyük ölçekli firmalara sıralamada öncelik tanındığı, küçük ölçekli firmaların rezervasyonu olsa dahi zaman zaman gemiye binememe durumlarının yaşandığı,
- DFDS'nin gemi hareketlerinde tarife dışı düzensiz olarak sefer iptalleri ve geç varışların sıkça meydana geldiği, bu nedenle mal teslimlerinin geciktiği, müşteri şikâyetlerinin yaşandığı, sefer sürelerinin uzadığı ve maliyetlerin arttığı,
- 05.07.2019 tarihine kadar Toulon Limanı'na üç adet, Sete hattına ise bir adet gemi ile karşılıklı olarak seferler gerçekleşmekteyken, 05.07.2019 tarihi itibarıyla Sete Limanı'na çalışan gemi sayısının ikiye yükseltilip, Toulon'a sefer yapan gemi adedinin bire düşürüldüğü, ek olarak gidiş dönüş Sete gemi bileti ücretine (.....) Euro artış yapıldığı,
- 01.01.2019 tarihi itibarıyla gemi bileti fiyatlarına ek olarak sürücü uçak bileti ücretlerinin ilave masraf olarak eklendiği, sürücü başına tek yönde (.....) Euro olmak üzere toplamda (.....) Euro ücretin tahsil edilmeye başlandığı,

ifade edilmiştir.

(51) Bunun yanı sıra, UND'nin üyesi olan ve nakliyecilik faaliyetleri yürüten bazı teşebbüslerden gelen cevabi yazılarda özetle;

- Bazı nakliye firmalarınca; işlem sonucunda pazara girişlerin engelleneceği ve rekabetin ortadan kalkacağı, ayrıca DFDS'in Marmara Bölgesi'ndeki tek Ro-Ro şirketi haline geleceği ve başka bir Ro-Ro şirketi pazara girmek istediğinde uygun bir liman bulmasının neredeyse imkânsız olacağı,

- Bazı nakliye firmaları tarafından ise söz konusu işleme ilişkin görüşlerinin genel olarak olumlu yönde olduğu, somut olayda işbirliğinin taşımacılık sektöründe olumlu netice doğuracağı kanaatinde olduğu ve liman kapasitesinin artmasının hizmet kalitesini artıracığı

ifade edilmiştir.

G.7. Değerlendirme

G.7.1. Menfi Tespit Değerlendirmesi

- (52) DFDS ile YALOVA TERMİNALİ arasında imzalanan sözleşme incelendiğinde, özellikle, sözleşme şartlarından biri olan ek tesisten öncelikle DFDS'nin yararlandırılacağına ve DFDS'nin o esnada farklı bir işletmeci tarafından kullanılmakta olan ek tesisi kullanmasının gerekli olması durumunda, YALOVA TERMİNALİ'nin diğer işletmecinin kullanımını üç ay içerisinde sonlandıracağına ilişkin hükmün 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesine aykırılık teşkil ettiği değerlendirilmektedir. Nitekim bu durum, Ro-Ro faaliyetinde bulunan rakip teşebbüslerin YALOVA TERMİNALİ'nin ek tesisini kullanamamasına sebep olabilecektir. Nitekim YALOVA TERMİNALİ'ndeki mevcut limanın hacminin yetmediği ve ek tesisin de kullanımının gerekli olduğu durumlarda, DFDS'ye sağlanan öncelik hakkı nedeniyle, rakip teşebbüslerin YALOVA TERMİNALİ'nden istifade edememesi söz konusu olabilecektir. Ancak bunun da ötesinde DFDS ve YALOVA TERMİNALİ'nin içerisinde yer aldıkları ekonomik bütünlükler, sözleşmenin imzalandığı tarih öncesinde hem liman hizmetlerinde hem de Ro-Ro hizmetlerinde rakip konumdayken, sözleşmenin imzalanması ile birlikte YALOVA TERMİNALİ ile aynı ekonomik bütünlük içerisinde yer alan ALTERNATIVE, Ro-Ro hizmetlerine son vermiştir. Söz konusu gelişmelerin birlikte yaşanması hem mevcut durumda anlaşmanın bir yatay anlaşma olabileceği kuşkularını ortaya çıkarmış hem de ALTERNATIVE'in potansiyel bir rakip olarak kabul edilip edilemeyeceğini incelenmesini gerekli kılmıştır. Bu anlamda esasen anlaşmanın rakipler arasında yapıldığından bahsedilmesi olanaklıdır. Bahsi geçen nedenlerle bildirim konu sözleşmenin 4054 sayılı Kanun'un 8. maddesi kapsamında menfi tespit belgesi alamayacağı sonucuna ulaşılmaktadır.

G.7.2. Bildirim Konusu Sözleşmenin 2002/2 Sayılı Tebliği Açısından Değerlendirilmesi

- (53) Bildirime konu sözleşme hükümleri incelendiğinde, liman hizmetlerinin sağlanmasını konu edinen ve DFDS'nin alıcı, YALOVA TERMİNALİ'nin ise sağlayıcı konumunda olduğu bir dikey ilişkiden bahsedilmesi mümkündür. 2002/2 sayılı Tebliğ'in "Kapsam" başlıklı 2. maddesinin beşinci fıkrası uyarınca, rakip teşebbüsler arasında yapılan dikey anlaşmalar, söz konusu Tebliğ ile tanınan muafiyetten yararlanamamaktadır. Bu durumun tek istisnası ise, sağlayıcının anlaşma konusu malların hem üreticisi hem de dağıtıcısı olduğu, alıcının ise bu mallarla rekabet eden malların üreticisi değil dağıtıcısı olduğu dikey anlaşmalardır.
- (54) DFDS ve YALOVA TERMİNALİ'nin içinde bulunduğu ekonomik bütünlükler dikkate alındığında, bildirim konu sözleşme taraflarının faaliyetlerinin hem Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetleri pazarında hem de Ro-Ro taşımacılığı faaliyetleri pazarında örtüştüğü görülmektedir. Şöyle ki, DFDS hem Pendik Limanı'nın işletmecisi konumundayken hem de Ro-Ro gemileri ile yük taşımacılığı faaliyetleri yürütmektedir. YALOVA TERMİNALİ ise Yalova Limanı'nın işletmecisiyken, aynı zamanda YALOVA TERMİNALİ ile aynı ekonomik bütünlük içerisinde yer alan ALTERNATIVE de Ro-Ro gemileri ile yük taşımacılığı faaliyetleri yürütmektedir. Her ne kadar, ALTERNATIVE hâlihazırda mali sıkıntılar nedeniyle Ro-Ro seferlerini durdurmuş ve bazı Ro-Ro

gemilerini kiraya vermiş olsa da, ekonomik durumunun düzelmesi halinde, Ro-Ro faaliyetlerine kaldığı yerden devam edebilecektir. Esasen yapılan görüşmelerde de, ALTERNATIVE'in tekrar piyasada faaliyet gösterebilmesinin bu anlaşma çerçevesinde sağlanacak gelir ve EKOL'ün pazardaki faaliyetlerinin sürdürebilmesine bağlı olduğu ifade edilmiştir. Dolayısıyla bu aşamada ALTERNATIVE'in potansiyel bir rakip olarak kabul edilmesi gerekmektedir. İlave olarak, YALOVA TERMİNALİ ile aynı ekonomik bütünlük içerisindeki ALTERNATIVE'in hâlihazırda Ro-Ro seferlerine yönelik operasyonlarını durdurmuş olması, ilgili anlaşmanın 2002 sayılı Tebliğ'den yararlanamayacağı değerlendirilmesini değiştirmemektedir. Şöyle ki, ALTERNATIVE'in pazardan çıktığı kabul edilse dahi, bildirim konu sözleşme çerçevesinde liman hizmetlerinin alıcısı konumundaki DFDS, işlettiği Pendik Limanı aracılığıyla, YALOVA TERMİNALİ ile aynı pazarda faaliyet göstermektedir. Bir başka ifadeyle, sözleşme taraflarının faaliyetleri, üst pazar niteliğindeki Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetleri pazarında örtüşmektedir. Bu bakımdan, ilgili sözleşme, 2002/2 sayılı Tebliğ'de yer alan *“sağlayıcının anlaşma konusu malların hem üreticisi hem de dağıtıcısı olduğu, alıcının ise bu mallarla rekabet eden malların üreticisi değil dağıtıcısı olduğu”* şeklindeki istisna kapsamına girmemektedir.

- (55) Bu çerçevede, gerek DFDS Grubu gerekse de Ekol Grubu'nun her iki pazardaki faaliyetleri arasında yatay bir örtüşme olduğu dikkate alındığında, bildirim konu sözleşme 2002 sayılı Tebliğ'in öngördüğü grup muafiyetinden yararlanamamakta ve 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesi uyarınca bireysel muafiyet incelemesi yapılmasını gerektirmektedir.

G.7.3. Bireysel Muafiyet Değerlendirmesi

- (56) 4054 sayılı Kanunun “Muafiyet” başlıklı 5. maddesine göre, Kurul, bu maddede belirtilen koşulların tamamının varlığı halinde teşebbüsler arası anlaşma, uyumlu eylem ve teşebbüs birlikleri kararlarının 4. madde hükümlerinin uygulanmasından muaf tutulmasına karar verebilir: Bu koşullar; a) *malların üretim veya dağıtım ile hizmetlerin sunulmasında yeni gelişme ve iyileşmelerin ya da ekonomik veya teknik gelişmenin sağlanması*, b) *tüketicinin bundan yarar sağlaması*, c) *ilgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmaması*, d) *rekabetin (a) ve (b) bentlerindeki amaçların elde edilmesi için zorunlu olandan fazla sınırlanmamasıdır*. Yukarıda rekabeti kısıtlayıcı etkileri nedeniyle menfi tespit belgesi verilemeyeceği ve 2002 sayılı Tebliğ kapsamında grup muafiyetinden de yararlanamayacağı değerlendirilen bildirim konu sözleşmenin, 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinde sayılan bu koşulları sağlayıp sağlamadığı başlıklar altında incelenmiştir.

a. Malların üretim veya dağıtım ile hizmetlerin sunulmasında yeni gelişme ve iyileşmelerin ya da ekonomik veya teknik gelişmenin sağlanması

- (57) Muafiyet incelemesinde ele alınan olumlu şartlardan ilki, malların üretim veya dağıtım ile hizmetlerin sunulmasında yeni gelişme ve iyileşmelerin ya da ekonomik veya teknik gelişmelerin sağlanması olup, bu hüküm çerçevesinde hangi hallerin ekonomik yarar olarak kabul edileceği bildirim konu anlaşma veya eylemin özelliklerine göre değişmektedir. Kısaca etkinlik kazanımı olarak ifade edilebilen dağıtımda, üretimde vb. alanlarda ekonomik/teknik gelişme ve kazanımlar, üretim ve dağıtım maliyetlerinin düşürülmesi, kalitenin artırılması, malın arzında devamlılığın sağlanması, yeni piyasalara girişin kolaylaştırılması ve yeni ürünlerin ya da üretim tekniklerinin bulunması gibi çeşitli görünüm arz etmektedir. Bu kapsamda, rekabeti kısıtlayıcı bir anlaşmanın muafiyet korumasından faydalanabilmesi için öncelikle rekabet üzerindeki

olumsuz etkisini bertaraf edebilecek düzeyde bir etkinlik kazanımı sunabilmesi gerekmektedir.

- (58) YALOVA TERMİNALİ ile DFDS arasında imzalanan sözleşme uyarınca YALOVA TERMİNALİ, işlettiği ve Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetleri sunduğu Yalova Limanı'nda DFDS'nin Ro-Ro gemilerine Ro-Ro taşımacılığı faaliyetleri için gerekli liman hizmetlerini sunma yükümlülüğü altına girmektedir. Diğer bir ifadeyle, YALOVA TERMİNALİ, Yalova Limanı'nın DFDS'nin Ro-Ro seferleri için kullanıma açılmaktadır. Mevcut tesisten hizmet verilmesine yönelik anlaşma hükmünün yanı sıra, yine aynı sözleşme ile DFDS, YALOVA TERMİNALİ'ne toplu bir ödeme yapma ve YALOVA TERMİNALİ de elde ettiği bu finansman kaynağı ile Yalova'daki mevcut Ro-Ro limanı tesisine ek teşkil edecek ve limanın kapasitesi ile hizmet kalitesini artıracak ilave tesis inşa etme yükümlülüğü altına girmektedir. Bu bakımdan, bireysel muafiyetin ilk koşulu olan etkinlik kazanımı şartının, hem mevcut tesisin kullanılmasına ilişkin sözleşme hükmü, hem de ek tesisin inşası ve bu tesisin kullanılmasına ilişkin sözleşme hükmü özelinde gerçekleşip gerçekleşmediğinin incelenmesi gerekmektedir.
- (59) Öncelikle mevcut tesisin kullanılmasına ilişkin mutabakata bakıldığında, YALOVA TERMİNALİ'nin DFDS'ye liman hizmeti verme yükümlülüğünün kapsamının, çit çevrilmesi (*fencing*), gama ışınli güvenlik taraması ekipmanı dâhil olmak üzere kapı idaresi, yükleme, boşaltma, istifleme, iskele sıpası yerleştirme, gemiye kaçak binen yolcular için karbondioksit kontrolü ve kargo bağlanması/çözülmesi hizmetlerinden oluştuğu görülmektedir.
- (60) Mevcut tesisin DFDS tarafından kullanılmasına ilişkin sözleşmenin 3.11. maddesinde, mevcut tesisin münhasır bir tesis olmadığı ve DFDS'ye mevcut tesiste sağlanan hizmetleri olumsuz etkilemediği sürece başka işletmeciler tarafından da bu tesisten hizmet alınabileceği hükmü yer almaktadır. Nitekim Bildirim Formunda yer alan bilgilerde de, mevcut tesis bakımından hizmet alıcısı konumundaki DFDS'ye herhangi bir münhasır hak veya ayrıcalık tanınmadığı, sağlayıcı konumundaki YALOVA TERMİNALİ'nin, DFDS ile rekabet eden diğer Ro-Ro işletmecilerine liman hizmeti satabileceği ya da kendisi ile aynı ekonomik bütünlük içerisinde olan ALTERNATIVE'e bu tesisi kullandırabileceği ifade edilmiştir. Bu noktada rakip Ro-Ro işletmecilerine liman hizmeti verilirken, alıcı konumundaki bir teşebbüsün sağlayıcısından, ayrımcı davranmamasını talep etmesinin, ticari hayatın makul bir gerekliliği olduğu belirtilmiştir.
- (61) Yalova Limanı'ndaki mevcut tesisten DFDS'ye hizmet sağlanmasını öngören söz konusu anlaşma ile hâlihazırda Pendik ve Mersin Limanları üzerinden Avrupa'ya Ro-Ro seferleri düzenleyen DFDS, Yalova Limanı üzerinden de Ro-Ro operasyonlarını gerçekleştirebilmekte ve böylelikle başta DFDS'nin mevcut müşterileri olmak üzere yüklerini Ro-Ro gemileri ile taşıtan tüm müşteriler için pazarda çeşitlilik sağlanmaktadır. DFDS'nin Yalova Limanı'ndan Ro-Ro seferleri düzenlemesi, özellikle sanayileşmenin yoğun olduğu Kocaeli, Sakarya, Bursa ve Yalova gibi şehirlerde üretilen ihraç konusu malların, daha kısa bir mesafe üzerinden limana ulaştırılmasını ve modern bir liman olan Yalova Limanı'nda Ro-Ro gemilerine yüklenerken Fransa ve İtalya Limanları'na taşınmasını mümkün kılmaktadır.
- (62) Diğer taraftan, DFDS tarafından Yalova Limanı'nın kullanılması ve bu sayede DFDS'nin mevcut Ro-Ro operasyonlarının bir kısmının Yalova Limanı'na kaydırılmasıyla birlikte, Marmara Denizi'nde yer alan ve DFDS'nin Ro-Ro operasyonlarını yürüttüğü bir diğer liman olan Pendik Limanı'nda oluşan dönemsel yoğunluğa bağlı olarak yaşanabilecek gecikmelerin, sefer iptallerinin ve diğer

aksaklıkların önüne geçilebilecektir. Ayrıca, Pendik Limanı'nda yaşanan yoğunluğa bağlı olarak, yükleri limana getiren tırların İstanbul trafiğini olumsuz etkilemesi göz önüne alındığında, DFDS tarafından gerçekleştirilen Ro-Ro seferlerinin bir kısmının Yalova Limanı'na kaydırılmasının, şehir içi ulaşımı olumsuz etkileyen yoğunlukların önüne geçilebilmesine katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

- (63) Yalova'daki mevcut tesisin DFDS tarafından kullanılmasıyla ortaya çıkacak dolaylı etkilere de değinmek gerekmektedir. Yakın döneme kadar Yalova Limanı'nın tek kullanıcısı olan ve YALOVA TERMİNALİ ile aynı ekonomik bütünlük içerisinde yer alan ALTERNATIVE, Ro-Ro operasyonlarını 2019 yılı Haziran ayı itibarıyla durdurmuş bulunmaktadır. Teşebbüs yetkililerince, nakit akışında yaşanan sıkıntılar ve alınan kredilerin geri ödemesinde yaşanan gecikmeler başta olmak üzere içinde bulunulan ekonomik sıkıntılar nedeniyle faaliyetlerini durdurmak zorunda kaldığı belirtilen ALTERNATIVE'in Yalova Limanı'nı kullanamıyor olması karşısında, DFDS'nin de bu limanı kullanmadığı durumda Ro-Ro gemilerine yönelik hizmeti verme kapasitesine ve özelliklerine sahip mevcut limanın atıl kalma tehlikesi ortaya çıkabilecektir. Nitekim ALTERNATIVE'in faaliyetlerini durdurmasıyla pazar düopol bir yapıya bürünmüş ve pazarda DFDS ile birlikte sadece ULUSOY RO-RO faaliyet gösterir hale gelmiştir. ULUSOY RO-RO'nun ise hâlihazırda Ro-Ro operasyonlarını yalnızca işleticisi olduğu Çeşme Limanı üzerinden gerçekleştirmesi ve Yalova Limanı'nı tercih etmemesi karşısında, Yalova Limanı'nın atıl kalmaması ve bu nedenle Ro-Ro taşımacılarının müşterisi konumundaki nakliye firmalarının ve dolayısıyla yük sahibi müşterilerin seçeneklerinin kısıtlanmaması adına DFDS tarafından mevcut tesisin kullanımı önem arz etmektedir. Dosyadaki bilgilere göre Yalova Limanı'nın 2017, 2018 ve 2019¹⁶ yıllarına ait kapasite kullanım oranı sırasıyla %(.....), %(.....) ve %(.....) olarak gerçekleşmiştir.
- (64) Nitekim bir limanın aktif olarak kullanılmasına bağlı olarak müşteriler, iş akışlarını bu limana göre şekillendirebilmekte ve buna bağlı olarak ilgili limanın tercih edilmesi hususunda müşteri alışkanlıkları oluşabilmektedir. Aksi bir durumda, yani bir limanın dönemsel olarak atıl kalmasının bir sonucu olarak, müşterilerin başka limanları tercih etmesi, iş akışlarını tercih ettikleri limanın konumuna göre tasarlayıp yatırımlarını şekillendirmeleri sonucunu doğmaktadır. Bu durum ise atıl haldeki bir limanın daha sonra mevcut veya potansiyel Ro-Ro şirketleri tarafından tercih edilmesi durumunda dahi Ro-Ro taşımacılığı müşterilerinin hâlihazırdaki iş akışlarını değiştirip kısa sürede bu limanı tercih etmelerini engelleyecek şekilde geçiş maliyetlerinin oluşmasına neden olabilecektir.
- (65) Bu kapsamda, DFDS tarafından Yalova Limanı'nın kullanılıyor olması, bu limanda verilen hizmetin kesintiye uğramaksızın sunulmasını sağlamakta ve buna bağlı olarak, Ro-Ro gemileri ile yük taşımacılığı pazarında müşteri konumundaki teşebbüsler nezdinde Yalova Limanı'nın diğer Ro-Ro limanlarının yanında önemli bir alternatif olarak görülmesini kolaylaştırmaktadır. Bu yönüyle, bildirim konu hizmet alımı sözleşmesi uyarınca DFDS tarafından Yalova Limanı'nın kullanılması, Yalova Limanı ve dolayısıyla YALOVA TERMİNALİ lehine pozitif bir dışsallık oluşturmaktadır. Diğer bir ifadeyle, söz konusu limanın müşterisiz kalmaması, sunulan hizmetlerin süreklilik arz etmesini, nakliye firmaları nezdinde değerli hale gelmesini ve diğer liman işleticileri üzerinde rekabet baskısı oluşmasını sağlamaktadır.

¹⁶ 2019 yılı verileri, yılın ilk 11 aylık dönemini kapsadığından 2019 yılı Haziran ayında faaliyetlerini durduran ALTERNATIVE'in de faaliyetlerini içermektedir.

- (66) Mevcut tesisten DFDS'nin yararlanmasını konu edinen anlaşma hükmüne ilişkin etkinlik kazanımları incelendikten sonra ikinci adım olarak, sözleşmede yer alan bir diğer hüküm olan ve DFDS tarafından ödenecek tutar karşılığında YALOVA TERMİNALİ tarafından Yalova Limanı'ndaki mevcut tesise ek bir tesis inşa edilmesini ve bu tesisten DFDS'nin ayrıcalıklı koşullarda yararlanmasını öngören sözleşme hükmü üzerinden bireysel muafiyet için gerekli olan etkinlik kazanımının sağlanıp sağlanmadığı incelenmelidir.
- (67) Sözleşme hükümleri ve Bildirim Formunda yer alan bilgiler uyarınca DFDS, YALOVA TERMİNALİ'ne ön ödeme yoluyla (.....) Euro temin etmiştir. YALOVA TERMİNALİ elde ettiği bu kaynak ile Yalova Limanı'na sözleşmede öngörülen özellikleri haiz bir ek tesis inşa edecektir. Hâlihazırda mevcut tesis bir iskele ve yaklaşık 50.000 m² park alanı ile faaliyetlerini sürdürmektedir (mevcut ikinci iskele derinlik yetersizliği nedeniyle Ro-Ro taşıma faaliyetlerinde kullanılamamaktadır ve kaldırılacaktır). Ek tesisin inşa edilmesi ve faaliyete geçmesi ile birlikte iskele sayısı üçe, park alanı ise 100.000 m²'ye çıkartılacaktır. Böylece mevcut tesisin kapasitesi genişletileceğinden ilgili alanda aynı anda iki ve hatta üç Ro-Ro gemisine liman hizmeti verilebilmesi mümkün olacaktır. İlâveten, ek tesisin inşasıyla birlikte, gemi boyu itibarıyla Marmara Denizi'nde 270 metreye kadar (tek seferde yaklaşık 600 adet ünite taşıyabilen) Ro-Ro gemilerinin yanaşabildiği tek Ro-Ro terminali olacaktır. Sonuç itibarıyla, limanda gemi sayısı bakımından %50, kapasite bakımından ise %100 oranında bir artış planlanmaktadır.
- (68) İnşası öngörülen ek tesisin tamamıyla kullanıma girmesiyle birlikte öncelikle, Ro-Ro gemilerine hizmet verebilecek niteliklere sahip Yalova Limanı'nın kapasitesi önemli ölçüde artacaktır. Söz konusu kapasite artışı ise Ro-Ro taşımacılığı hizmetleri pazarının büyümesini sağlayabilecek ve pazara girişleri teşvik edebilecek niteliktedir. Bu noktada dikkat çekilmesi gereken husus, inşa edilecek ek tesisin mülkiyet veya işletme hakkının DFDS'de olmayacağıdır. Nitekim böylesi bir durum pazarın lideri konumundaki DFDS'nin yüksek kapasiteye sahip olmasına neden olabilecek ve pazarda en yüksek paya sahip teşebbüsün yüksek kapasiteye veya atıl kapasiteye sahip olması nedeniyle pazara girişlerin caydırılması söz konusu olabilecektir. Ancak bildirim konu sözleşme kapsamında inşa edilecek ek tesis, mevcut tesisin işleticisi olan YALOVA TERMİNALİ tarafından işletilecek olup, ek tesisten pazardaki mevcut ve pazara girecek olan teşebbüsler de belli şartlar altında faydalanabilecektir¹⁷.
- (69) 09.11.2017 tarih ve 17-36/595-259 sayılı kararında (Un Ro-Ro/Ulusoy Kararı) Ro-Ro gemileri ile yük taşımacılığı pazarına ilişkin olarak Kurul, *"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*

¹⁷ Yukarıda "Bildirim Konusu Sözleşmeye İlişkin Bilgiler" başlıklı bölümünde açıklandığı üzere, inşa edilecek ek tesisi üçüncü taraf teşebbüslerin kullanımı belli şartlara bağlanmıştır. Buna göre YALOVA TERMİNALİ, DFDS'ye önceden danışmadan, ek tesis özelinde DFDS dışında herhangi bir işletmeciye hizmet sağlamayacaktır. DFDS belirli herhangi bir zamanda ek tesisi kullanmak için bir öncelik hakkına sahip olacaktır. DFDS'nin o sırada farklı bir işletmeci tarafından kullanılan ek tesisi kullanmasının gerekli olması durumunda, YALOVA TERMİNALİ söz konusu diğer işletmecinin kullanımını üç aydan daha uzun olmayacak bir bildirim üzerine sona erdirecektir. Ek tesisin kullanımına ilişkin söz konusu sözleşme hükmüne ilişkin detaylı değerlendirme aşağıda "c) İlgili Piyasanın Önemli Bir Bölümünde Rekabetin Ortadan Kalkmaması" başlığı altında yer almaktadır.

liman kurmak suretiyle pazara girmek isteyen teşebbüslerin ise idari izin süreçlerini tamamlamaları ve limanın kurulum süresini beklemeleri gerekmektedir.” değerlendirmesinde bulunmuştur. Söz konusu kararda da belirtildiği üzere, Ro-Ro gemileri ile yük taşımacılığı yapmak isteyen bir teşebbüs için pazara girişteki en önemli engellerden biri, Ro-Ro gemilerinin yanaşabileceği ve Ro-Ro operasyonları için ihtiyaç duyulan hizmetleri alabileceği bir limana erişim sağlama zorunluluğudur. Ancak gerek limanların coğrafi konum ve özellikleri gerekse de limanlardaki kapasite sınırları nedeniyle Ro-Ro işleticisi teşebbüsler, faaliyetlerine uygun bir limandan etkin hizmet alma imkânı elde etme noktasında zorluk yaşayabilmektedir.

- (70) Diğer taraftan, ek tesisin inşasıyla pazarda yaşanacak olan kapasite artışı üzerinden pazara girişlerin kolaylaşması, Yalova Limanı'nın mevcut tercih edilebilirlik seviyesini artırabilecektir. Şöyle ki, mevcut tesise ek niteliğindeki tesisin inşasıyla birlikte bu limandan verilen hizmetlerin daha kaliteli ve kesintisiz bir şekilde sunumu mümkün olabilecektir. Keza, limanın kapasitesindeki artışa bağlı olarak elde edilecek ölçek ekonomisi ile limanda sunulan hizmetlerin maliyeti düşürülebilecektir. Buna ilaveten, henüz müşterilerce deneyimlenmemiş ve hem Ro-Ro şirketleri hem de nakliye şirketleri nezdinde kullanıma alışkanlığı bulunmayan yeni bir limanın inşasına nazaran mevcut bir limanın kapasitesinin artırılması, yukarıda değinilen etkinlik kazanımlarının daha kısa vadede gerçekleşmesini sağlayabilecektir. Dolayısıyla, bildirim konu sözleşmenin muafiyet için gerekli olan ekonomik veya teknik gelişme sağlama şartını karşıladığı değerlendirilmektedir.

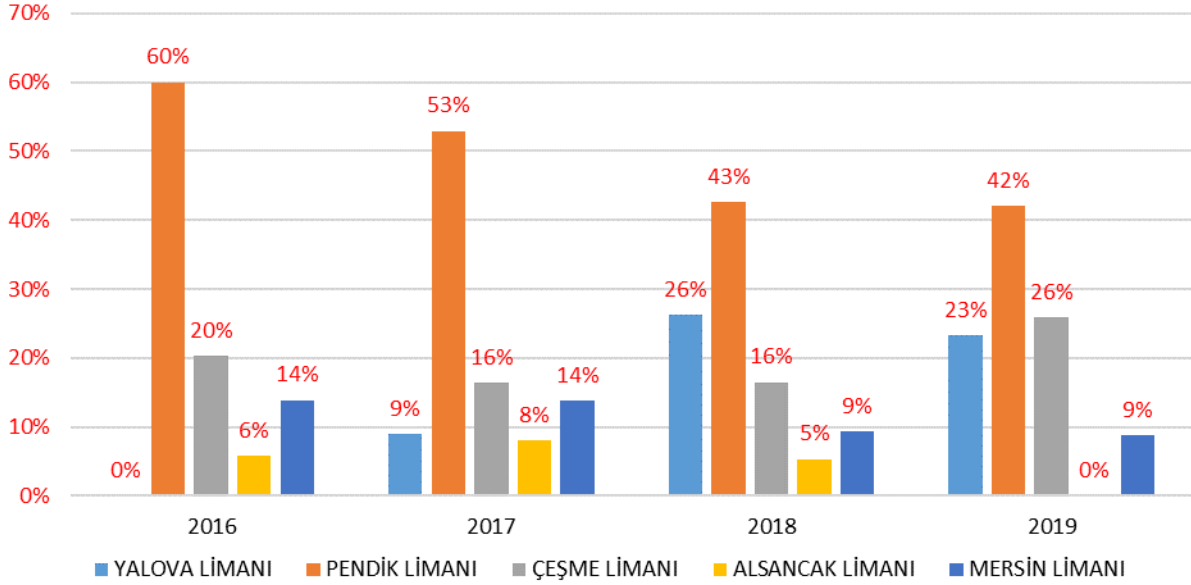
b. Tüketicinin bundan yarar sağlaması

- (71) Ekonomik veya teknik gelişme sağlanması şartına ilişkin bir önceki başlıkta yer verilen değerlendirmelerden sonra incelenmesi gereken ikinci konu, söz konusu etkinlik kazanımlarının tüketici faydasına sunulup sunulmadığı meselesidir. Zira salt teşebbüslerin yararına gerçekleşip tüketicinin istifadesine sunulmayan ve anlaşmanın rekabeti sınırlayıcı etkilerini, tüketiciler nezdinde en azından nötr hale dahi getiremeyen etkinlik kazanımları, 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesi uyarınca muafiyet korumasından faydalanamamaktadır.
- (72) Bildirim konusu sözleşme ile ortaya çıkacak en önemli ekonomik gelişme, yukarıda da açıklandığı üzere, Yalova Limanı'nın kapasitesinin artacak olması ve buna bağlı olarak limanın daha fazla Ro-Ro işleticisine hizmet verebilecek kapasiteye ulaşacak olmasıdır. Bu durum ise Ro-Ro işleticilerinin müşterisi konumundaki nakliye şirketleri ile nakliye şirketlerine mallarını taşıtan yük sahiplerinin (örneğin, ihracat yapan teşebbüsler) söz konusu kapasite artışından faydalanmasını sağlayacaktır. Nitekim Yalova Limanı'nın kapasitesinin artması, hem ölçek ekonomisi kaynaklı maliyet avantajlarının Ro-Ro müşterilerinin ödediği ücretlere aşağı yönlü etki etmesini hem de Yalova Limanı'na yakın konumdaki yük sahiplerinin mallarını limana ulaştırmak adına katlanacağı maliyetlerin azalmasını tetikleyebilecektir. Diğer taraftan, Ro-Ro işleticilerinin sunduğu taşıma hizmetinin nakliye şirketlerinin sunduğu hizmette bir girdi niteliği taşıması dikkate alındığında, Ro-Ro taşımacılığı pazarına girişleri kolaylaştıran söz konusu kapasite artışının bu pazardaki potansiyel rekabet baskısını artırmasına bağlı olarak, gerek nakliye şirketleri gerek yük sahibi teşebbüsler bu rekabet baskısından fayda sağlayabilecektir. Diğer bir ifadeyle, artan kapasite sayesinde Yalova Limanı'nın potansiyel rakipler için bir pazara giriş fırsatı olarak değerlendirilmesi, hâlihazırdaki pazar oyuncusu DFDS'nin uygulayacağı fiyatlarda dengeleyici bir unsur olabilecektir.

- (73) Bunun yanı sıra, bahsi geçen kapasite artışına bağlı olarak hem Yalova Limanı'nda verilen hizmetlerde gecikmelerin ve sefer iptallerinin önüne geçilebilecek olması, hem de dönemsel olarak yaşanabilecek yoğunluğa bağlı olarak Pendik Limanı'ndan gerçekleştirilen bazı seferlerin Yalova Limanı'na kaydırılması neticesinde Pendik Limanı'ndaki yoğunluğun engellenebilecek olması, her iki limandaki hizmet kalitesini artırabilecek ve yük sahiplerinin limanlardaki gecikmelere bağlı mali kayıplarının önüne geçilmesini mümkün kılacaktır.
- (74) Mal ihraç eden teşebbüslere yansiyabilecek söz konusu faydaların yanı sıra Avrupa'dan ürün ithal eden teşebbüslerin de bildirim konu sözleşme uyarınca Yalova Limanı'ndaki kapasite artışından ve Yalova Limanı'nın DFDS tarafından kullanılmasından fayda sağlaması mümkündür. Şöyle ki, yukarıda değinilen sözleşmeden beklenen maliyet ve hizmet etkinlikleri sayesinde ithalatçı firmaların ithal edilen malları limandan çekme süresi ve maliyeti azalabilecek, bu durum ise iç pazarda satılan ithal ürünlerin alıcısı konumundaki perakendecileri ile nihai tüketicilerin söz konusu ürünler için katlanmaları gereken maliyetleri düşürebilecektir. Açıklanan tüm bu nedenlerle Kanun'un 5. maddesi çerçevesinde aranan tüketici yararının sağlanmasına ilişkin şartın gerçekleştiği değerlendirilmektedir.

c. İlgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmaması

- (75) Sözleşmeye muafiyet tanınması için gereken ilk olumsuz şart ise, ilgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmaması şartıdır. Bu şartın karşılanıp karşılanmadığının analizi; pazardaki rakiplerin durumu, rakiplerin anlaşma tarafları üzerinde oluşturduğu rekabetçi baskının seviyesi ve anlaşmanın mevcut rekabetçi yapı üzerindeki etkisinin incelenmesini gerektirir.
- (76) İlgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmaması şartının sağlanıp sağlanmadığının tespiti için öncelikle pazarın hâlihazırdaki yapısının ortaya konulması ve bu doğrultuda teşebbüslerin ilgili pazardaki pazar paylarının değerlendirilmesi, sonrasında ise bildirim konu sözleşmenin başta tarafların pazar payları olmak üzere pazardaki rekabet göstergelerine muhtemel etkilerinin analiz edilmesi gerekmektedir.
- (77) Dosya kapsamında ilgili pazarlar olarak *"Türkiye, İtalya ve Fransa yakalama alanlarını kapsayacak şekilde tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetleri"* ile *"Türkiye-Avrupa arasında tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri"* pazarları belirlenmiştir. Bu bakımdan, her iki ilgili ürün pazarı özelinde teşebbüslerin pazar paylarının ele alınması gerekmektedir.
- (78) Türkiye, İtalya ve Fransa yakalama alanlarını kapsayacak şekilde Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetleri pazarında teşebbüslerin pazar paylarını gösterir grafik aşağıda yer almaktadır:

Grafik 1: Ro-Ro Gemilerine Yönelik Liman Hizmetleri Pazarında Teşebbüslerin Pazar Payları¹⁸

Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen veriler kapsamında yapılan hesaplamalar

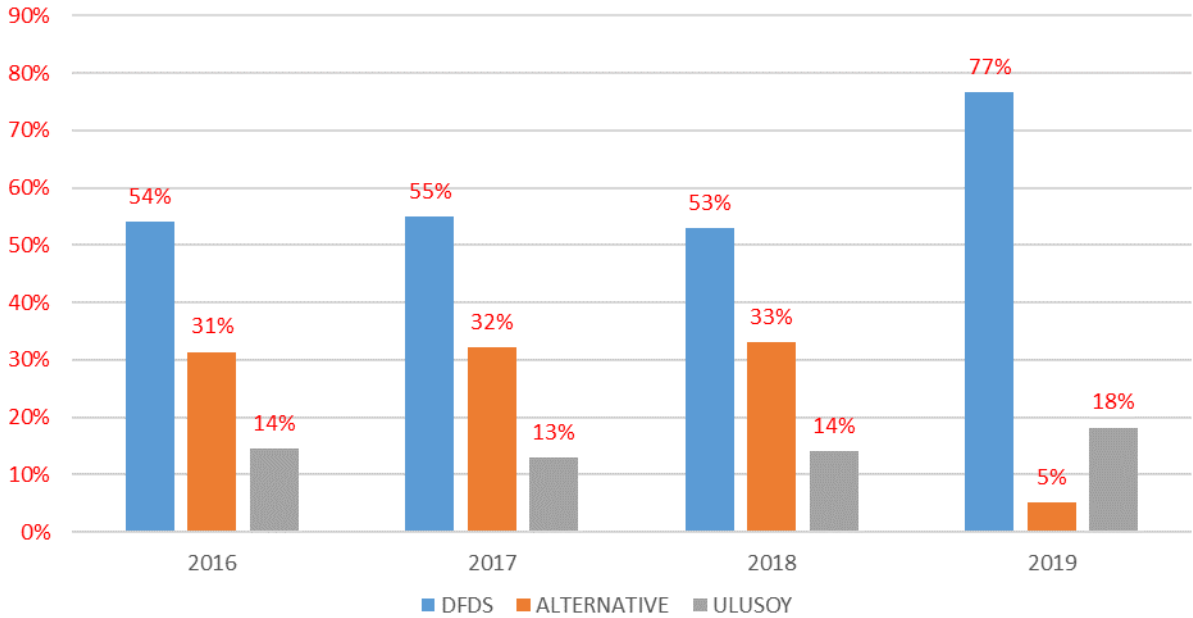
- (79) Limanlarda gerçekleşen kapasiteye göre, diğer bir ifadeyle limanlarda hizmet verilen yük miktarına göre teşebbüslerin pazar payları incelendiğinde, Pendik Limanı'nın işleticisi DFDS'nin en yüksek pazar payına sahip teşebbüs olduğu görülmektedir. Bununla birlikte, 2017 yılı itibarıyla Yalova Limanı'nın faaliyete geçmesi, DFDS'nin pazar gücünü sınırlamış ve DFDS'nin pazar payında düşüş gözlemlenmiştir. Diğer taraftan, Alsancak Limanı'nda sunulan Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetlerinin İzmir Büyükşehir Belediyesi UKOME kararıyla sonlandırılması, bu limandan gerçekleştirilen Ro-Ro seferlerinin başka limanlara kaydırılmasına neden olmuştur.
- (80) Bildirime konu sözleşme neticesinde Yalova Limanı'nın kapasitesinin artacak olması ve nakliye şirketlerinin artan kapasiteye binaen Yalova Limanı'nı tercih etme olasılığının artacak olması nedeniyle bildirim konusu sözleşmenin pazardaki rekabete olumlu etki göstereceği anlaşılmaktadır. Nitekim Yalova Limanı'ndaki kapasite artışına bağlı olarak bu limanda verilen hizmet hacmi artış gösterebilecek ve Pendik Limanı ile Yalova Limanı arasındaki farkın kapanması sağlanabilecektir. Bu durum ise Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetleri pazarında Yalova Limanı'nın işleticisi olan YALOVA TERMİNALİ'nin, Pendik Limanı'nın işleticisi olan ve pazar lideri konumundaki DFDS'ye rekabet baskısı oluşturabilmesine imkân tanıyacaktır.
- (81) Diğer taraftan, İzmir Büyükşehir Belediyesi UKOME'nin 08.08.2019 tarihli kararında, "İzmir Alsancak Limanı'ndan yapılan Ro-Ro seferlerinin İBŞB Ulaşım Dairesi Başkanlığı Ulaşım Planlama Şube Müdürlüğüne hazırlanan 'Ulaşım Raporu' kapsamında, Ege Bölgesi'nde Ro-Ro taşımacılığına hizmet edebilmek için geliştirilen Çeşme Limanı'ndan yapılması konusunun Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na önerilmesine ilişkin alınan 08.08.2018 tarih, 2018/627 No.lu UKOME Genel Kurul Kararının iptal edilerek, söz konusu taşımacılığa hizmet edecek kamyon, TIR, çekici türü araçların 2017/132 No.lu UKOME Genel Kurul Kararı ile belirlenen sabah: 07:30 – 09:30, akşam: 17:30 – 19:30 saatleri arasında kente ve İzmir Limanı'na giriş-çıkış yapılamayacak şekilde düzenlenmesi koşulu ile yeniden İzmir Limanı'ndan yapılmasına" hükmedilmiştir. Bu kapsamda, Alsancak Limanı'nda Ro-Ro gemilerine

¹⁸ Grafikte yer alan 2019 yılı verileri, yılın ilk altı aylık dönemini kapsamaktadır.

yönelik liman hizmetlerinin tekrar sunulmaya başlanmasıyla pazardaki rekabetin artacağı tahmin edilmektedir.

- (82) Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetlerini tekrar sunmaya başlayacağı değerlendirilen Alsancak Limanı'nın yanı sıra pazarda Ro-Ro gemilerine yönelik hizmet verebilecek ve yakın zamanda faal olması beklenen bir diğer limana da değinmekte fayda bulunmaktadır. Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'ye ait Tekirdağ Limanı'nın işletme hakkı Ceyport Tekirdağ Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. (CEYPORT TEKİRDAĞ) tarafından devralınmış olup, işletme hakkının verilmesine ilişkin sözleşme uyarınca liman işleticisi CEYPORT TEKİRDAĞ tarafından limana yeni Ro-Ro iskelesi yapılması gerekmektedir. Söz konusu yatırıma dair yapımın tamamlanmasını müteakip Tekirdağ Limanı, Kabotaj hatlarının yanında Avrupa çıkışlı ve varışlı Ro-Ro seferlerine yönelik liman hizmetleri sunabilecektir. Bu bakımdan, hâlihazırdaki limanlara alternatif teşkil edebilecek söz konusu limanın, pazardaki rekabeti artıracığı değerlendirilmektedir.
- (83) Sonuç olarak, yakın dönemde pazara yeni girişlerin gerçekleşecek olması, bildirim konu sözleşme yoluyla Yalova Limanı'nın artan kapasitesi ile YALOVA TERMİNALİ'nin Pendik Limanı işleticisi olan DFDS üzerindeki rekabet baskısını artırabileceği hususları göz önünde bulundurulduğunda, bildirim konu sözleşmenin Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetleri pazarındaki rekabeti olumsuz etkilemeyeceği kanaatine ulaşılmıştır.
- (84) Dosya özelinde belirlenen bir diğer ilgili pazar olan "Türkiye-Avrupa arasında tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri" pazarında teşebbüslerin taşınan ünite adedi bazında pazar payları aşağıda yer almaktadır:

Grafik 2: Ro-Ro Gemileri İle Yapılan Tarifeli Deniz Taşımacılığı Hizmetleri Pazarında Teşebbüslerin Pazar Payları¹⁹



Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen veriler kapsamında yapılan hesaplamalar

- (85) Teşebbüslerin taşınan ünite adedi bazında pazar payı verileri incelendiğinde; 2016, 2017 ve 2018 yılları içerisinde teşebbüslerin pazar paylarının istikrar gösterdiği ve önemli derecede bir değişim göstermediği anlaşılmaktadır. Grafikten de

¹⁹ Grafikte yer alan 2019 yılı verileri, yılın ilk 11 aylık dönemini kapsamaktadır.

anlaşılabilirliği üzere, pazardaki rekabet DFDS, ULUSOY RO-RO ve ALTERNATIVE arasında gerçekleşmiştir. Pazarda en yüksek paya sahip olması açısından DFDS, pazar lideri konumundadır. DFDS'den sonra 2019 yılına kadarki üç yıllık dönemde ALTERNATIVE'in önemli bir pazar payına sahip olduğu görülmektedir.

- (86) Bununla birlikte, ALTERNATIVE, 2019 yılının ikinci yarısı itibarıyla Ro-Ro seferlerini durdurmuş ve teşebbüse ait bazı gemiler kiraya verilmiş, (.....) demirlemiş durumdadır. Teşebbüs yetkilileri, Ro-Ro operasyonlarının durdurulmasının gerekçesi olarak (.....) göstermiştir. Bu kapsamda, teşebbüs yetkililerince verilen bilgilerde, (.....) ifade edilmiştir.
- (87) ALTERNATIVE'in Ro-Ro seferlerini durdurmasıyla birlikte pazar düopol bir yapıya bürünmüş ve pazarda DFDS önemli bir güce sahip olurken, pazarda DFDS'nin tek rakibi olarak ULUSOY RO-RO kalmıştır. Ancak belirtilmelidir ki, pazardaki rekabet parametrelerinde gözlemlenen söz konusu gerileme, bildirim konusu sözleşmenin bir sonucu olmayıp ALTERNATIVE'in dâhil olduğu ekonomik bütünlüğün içerisinde bulunduğu ekonomik sıkıntılar nedeniyle vuku bulmuştur. Muafiyetin Genel Esaslarına İlişkin Kılavuz'da da belirtildiği üzere, bireysel muafiyet kapsamında ilgili piyasanın önemli bir kısmında rekabetin ortadan kalkıp kalkmaması, anlaşmanın imzalanmasından önceki rekabetin derecesine ve anlaşmanın rekabet üzerindeki kısıtlayıcı etkisine bağlıdır. Bu şartın karşılanıp karşılanmadığının analizi, anlaşmanın mevcut rekabetçi yapı üzerindeki etkisinin incelenmesini gerektirir ve değerlendirmede pazardaki fiili rekabetin yanı sıra potansiyel rekabet de dikkate alınır.
- (88) Hâlihazırda ALTERNATIVE'in Ro-Ro taşımacılığı faaliyetlerini durdurması, bildirim konusu sözleşmeden bağımsız olarak pazardaki rekabeti olumsuz yönde etkilemiş ve DFDS pazarda baskın bir konum elde etmiştir. DFDS, ALTERNATIVE'in faaliyetlerini durdurmasına bağlı olarak YALOVA TERMİNALİ'nin tek kullanıcısı konumuna gelmiş ve Yalova Limanı'ndan İtalya ve Fransa limanlarına sefer düzenleme imkânına erişmiştir. Söz konusu durum, müşteriler nezdinde DFDS'nin önemini artırmıştır.
- (89) Ancak tekraren belirtmek gerekir ki, ALTERNATIVE'in faaliyetlerini durdurması nedeniyle pazardaki rekabeti olumsuz yönde etkileyen gelişmeler, bildirim konusu anlaşmanın bir sonucu niteliğinde değildir. Hatta tam tersi olacak şekilde ALTERNATIVE'in yeniden Ro-Ro hizmetleri pazarına dönebilmesi, içerisinde bulunduğu grubun ekonomik sıkıntıları aşabilmesine ve bu anlamda bu anlaşmadan temin edilecek kaynağa da bağlıdır. Bireysel muafiyetin bir şartı olarak piyasanın önemli bir kısmında rekabetin ortadan kalkmaması şartı; bildirim konusu anlaşma nedeniyle ortaya çıkan rekabet kısıtlarının, ilgili pazarın önemli bir kısmında rekabetin devam etmesine engel teşkil etmemesini zorunlu kılmaktadır. Bu durum ise ilk adım olarak pazardaki rekabet aksaklıkları ile bildirim konusu anlaşma arasında illiyet bağı kurulmasını, ikinci adım olarak ise anlaşma ile illiyet bağı kurulan rekabet kısıtlarının, pazarın önemli bir kısmındaki rekabeti engellememesinin tespit edilmesini gerektirmektedir.
- (90) ALTERNATIVE'in pazardaki faaliyetlerini durdurmasına bağlı olarak ortaya çıkan ve pazardaki rekabetçi sürece zarar veren sonuçlar ile bildirim konusu anlaşma arasında illiyet bağı mevcut olmamakla birlikte, taraflar arasındaki sözleşmede yer alan ve inşası planlanan ek tesisten DFDS dışındaki teşebbüslere hizmet verilebilmesi için DFDS'ye danışılması ile DFDS'nin o sırada farklı bir işletmeci tarafından kullanılan ek tesisi kullanmasının gerekli olması durumunda, YALOVA TERMİNALİ'nin söz konusu

diğer işletmecinin kullanımını üç ay içerisinde sona erdireceğine yönelik sözleşme hükümleri, pazardaki fiili ve özellikle potansiyel rekabete zarar verebilecek niteliktedir.

- (91) Bununla birlikte, bahsi geçen ek tesisin inşası için DFDS tarafından yüklü miktarda bir ödemenin yapılmış olması dikkate alındığında, bunun ALTERNATIVE ve içerisinde yer aldığı grubun (.....) önemli bir adım olabileceği görülmektedir. Keza, mevcut tesis bakımından üçüncü taraf teşebbüslerin hizmet almalarının önünde bir engel olmaması ve inşası planlanan ek tesisten de DFDS'nin operasyonlarının o tesisin kullanımını gerektirmedikçe üçüncü taraf teşebbüslerin hizmet alabilecek olması hususları birlikte değerlendirildiğinde, ek tesisin kullanımı için DFDS'ye tanınan öncelik hakkının pazardaki rekabete ağır bir kısıtlama getirmediği sonucuna ulaşılmaktadır.
- (92) Diğer taraftan, sözleşmede yer alan ve ek tesis özelinde DFDS'ye öncelikli kullanım hakkı tanıyan sözleşme hükmünün rekabeti sınırlayıcı etkilerinin yanı sıra sözleşme uyarınca Yalova Limanı'na ek tesis inşa edilmesinin pazardaki rekabete genel etkilerinin bir bütün olarak değerlendirilmesi gerekmektedir. Nitekim pazardaki fiili yahut potansiyel rekabeti bazı yönlerden olumsuz etkileyen bir uygulama, bazı açılardan ise olumlu etki gösterebilecektir. Ek tesis özelinde DFDS'ye tanınan öncelik hakkı, potansiyel olarak bu tesisten yararlanmak isteyen teşebbüsler için rekabeti sınırlayıcı nitelik taşımakla birlikte; mevcut kapasite ve talep yapısı, Yalova Limanı'nın kapasitesinin artırılması ve DFDS'ye tanınan öncelik hakkı süresinin dolmasıyla birlikte söz konusu ek tesisin tüm taraflara eşit koşullarda hizmet sunabilecek olması birlikte değerlendirildiğinde olumsuz etkilerin sınırlı kalacağı anlaşılmaktadır. Ayrıca söz konusu yatırım nedeniyle DFDS tarafından katlanılacak maliyetler dikkate alındığında, bu maliyetlerin karşılığı olarak geçici bir süre DFDS'nin ek tesisten öncelikli kullanım hakkına sahip olmasının makul olduğu kabul edilebilecektir. Tüm bu hususlar birlikte ele alındığında, bildirim konusu sözleşmenin, "ilgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmaması" şartını sağladığı değerlendirilmektedir.

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

- (93) Muafiyetin sağlanması için zorunlu olan son şart ise muafiyet incelemesine konu sözleşme hükümleri ile ilgili pazarda rekabetin zorunlu olandan fazla kısıtlanmamasıdır. Bu şart, sözleşme ile hedeflenen etkinlik kazanımlarına erişmek için rekabetin zorunlu olandan fazla sınırlandırılmamasını gerektirmektedir.
- (94) Bildirim konusu sözleşme incelendiğinde, Yalova Limanı'ndaki mevcut tesis açısından DFDS'ye herhangi bir münhasırlık veya öncelik hakkı tanınmış değildir. Ek tesis açısından ise üçüncü tarafların tesisten hizmet alabilmesi DFDS'nin bu tesisi kullanma ihtiyacı duyup duymamasına göre değişmektedir. Buna göre, başka bir Ro-Ro işleticisi tarafından kullanılan ek tesise DFDS ihtiyaç duyması halinde tesisi kullanan teşebbüsün faaliyetlerini sonlandırması için üç ay öncesinden bildirim yapılacaktır. Söz konusu hükmün rekabete etkileri yukarıda detaylı ele alınmış olup, bu hükmün anlaşmadan beklenen etkinlik kazanımlarının doğması için makul olduğu sonucuna ulaşılmıştır.
- (95) İncelenmesi gereken bir diğer konu, bildirim konusu sözleşmenin, "karayolu ile nakliye taşımacılığı hizmetleri" pazarındaki rekabete etkileridir. Sözleşme taraflarından YALOVA TERMİNALİ'nin dâhil olduğu ekonomik bütünlük içerisinde yer alan EKOL, karayolu ile nakliye taşımacılığı hizmeti sunmakta olup, müşterilerinden aldığı yükleri yurtdışına gönderme noktasında Ro-Ro gemisi ile yük taşımacılığı hizmeti sunan teşebbüslerden hizmet almaktadır. Taraflar arasındaki bildirim konusu sözleşmede ise, EKOL yükleri bakımından herhangi bir yükümlülük getirilmemekte ve DFDS, EKOL

yüklerini taşımak zorunda olmadığı gibi EKOL de yüklerini DFDS'ye taşıtmak zorunda değildir. Nitekim yerinde yapılan incelemede DFDS ile EKOL arasında EKOL yüklerinin taşınmasına ilişkin yaşanan anlaşmazlıklara ilişkin yazışmalara²⁰ rastlanılması, sözleşme tarafları arasında karayolu ile nakliye taşımacılığı hizmetleri pazarında rekabeti sınırlayıcı fiili ya da gizli bir anlaşma bulunmadığına işaret etmektedir. Bu bakımdan, yüklerin taşınması amacıyla EKOL, pazardaki mevcut veya muhtemel bir rakip Ro-Ro firması tarafından hizmet alma noktasında serbestiye sahiptir.

- (96) Son olarak, bildirim konu sözleşme Yalova Limanı'nda DFDS'ye hizmet sunulmasını konu edinmekte olup tarafların işletme hakkına sahip oldukları diğer limanlar (örneğin, Pendik Limanı ve EMT Terminali) özelinde herhangi bir hüküm içermemektedir. Bu yönüyle hem sözleşmede yer alan hükümler özelinde yapılan değerlendirmeler hem de sözleşmenin bir bütün olarak değerlendirilmesi neticesinde bireysel muafiyet tanınmasının son şartının karşılandığı değerlendirilmektedir.

G.7.4. Pazardaki Gelişmelerin Takibine ve Muafiyetin Süresine İlişkin Değerlendirme

- (97) Yukarıda bireysel muafiyet tanınmasına yönelik her bir şarta ilişkin yapılan değerlendirmeler neticesinde, bildirim konu sözleşmenin bireysel muafiyet şartlarını sağladığı sonucuna ulaşılmıştır. Bununla birlikte, inşası planlanan ek tesisten üçüncü tarafların faydalanmasının büyük ölçüde DFDS'nin inisiyatifinde olacağı dikkate alındığında, DFDS'nin üçüncü taraf Ro-Ro işleticilerinin söz konusu ek tesisi kullanma taleplerine karşı ne şekilde yaklaşacağını izlenmesi ve bu kapsamda, kendi operasyonlarının gerekli kılması sebebi dışında objektif olmayan ve dışlayıcı nitelikteki eylemler yoluyla üçüncü taraf Ro-Ro işleticilerinin ek tesisten yararlanmasının önüne geçip geçmeyeceğinin izlenmesi gerekmektedir.
- (98) Diğer taraftan, her ne kadar sözleşmede mevcut ve ek tesis için DFDS'ye hukuki zeminde bir münhasırlık tanınmamış olsa da, hâlihazırda DFDS'nin Yalova Limanı'nın tek kullanıcısı konumunda olması, Ro-Ro taşımacılığı pazarında DFDS'nin yüksek bir pazar gücüne sahip olması ve mevcut durumda müşteriler nezdinde DFDS'ye alternatif teşkil edebilecek güçlü bir pazar oyuncusunun bulunmaması nedeniyle, ilerleyen süreçte DFDS'ye tanınan limanı kullanım hakkının fiili bir münhasırlığı neden olup olmayacağını izlenmesinin faydalı olacağı değerlendirilmektedir. Nitekim UND ve bazı üyeleri, bu durumdan endişe ettiklerini açıkça dile getirmişlerdir.
- (99) DFDS'nin elde ettiği yüksek pazar gücü dikkate alındığında, söz konusu teşebbüsün bildirim konusu sözleşme uyarınca Yalova Limanı'ndan da faaliyet göstermeye başlamış olması karşısında, DFDS'nin müşterilere sunduğu hizmetin fiyat ve kalitesinde değişim yaşanıp yaşanmayacağı ve yaşanabilecek değişimlerin müşterileri ne yönde ve ne ölçüde etkilediğinin araştırılması da önümüzdeki süreçte pazardaki rekabetin seyirinin anlaşılmasına fayda sunacaktır.
- (100) Bunun yanı sıra, 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinin birinci fıkrasının (a) bendi kapsamında bildirim konusu sözleşme sayesinde ortaya çıkması beklenen başta kapasite artışına bağlı olarak pazara girişlerin kolaylaştırılması olmak üzere tüm etkinlik kazanımlarının pazarda somut olarak gerçekleşip gerçekleşmeyeceğinin araştırılması, pazardaki rekabet yapısının analizi adına önem teşkil etmektedir. Bu kapsamda, ileriki dönemde Ro-Ro gemileri ile yük taşımacılığı hizmetleri pazarına yeni girişlerin yaşanıp yaşanmayacağını ve pazardaki rakiplerin durumunun

²⁰ 18.07.2019 tarihli ve "Re: BOOKING from COLOGNE to TRIESTE / REMINDER" konulu EKOL iç yazışması.

izlenmesi, yerinde bir yaklaşım olacaktır. İlaveten, hâlihazırda faaliyetlerini durdurmuş olan ALTERNATIVE'in içinde bulunduğu ekonomik sıkıntıdan çıkması ihtimaline bağlı olarak ALTERNATIVE'in Ro-Ro operasyonlarını tekrar başlatıp başlatmayacağı pazarda izlenmesi gereken bir diğer önemli süreçtir.

- (101) Keza, yukarıda arz edildiği üzere, başta Alsancak ve Tekirdağ Limanları olmak üzere, Avrupa hatlarında faal Ro-Ro gemilerine hizmet sunabilme kapasitesine sahip limanların Ro-Ro gemilerine hizmet vermeye başlamasıyla pazardaki rekabetçi sürecin ne şekilde etkileneceğinin incelenmesi gerekmektedir. Pazardaki gelişmelerin yakından izlenmesini zorunlu kılan tüm bu hususlar birlikte değerlendirildiğinde, bildirim konusu sözleşmeye tanınacak bireysel muafiyetin sözleşme tarihinden itibaren beş yılı kapsayacak şekilde sınırlandırılmasının ve muafiyet süresinin bitiminde taraflarca sözleşmeye devam edilmesi kararlaştırıldığı takdirde yukarıda arz edilen hususlar çerçevesinde muafiyet koşullarının sağlanmaya devam edip edilmediğinin tekrar incelenmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.
- (102) Nitekim her ne kadar (.....), taraflar arasında aslında ALTERNATIVE'in pazardan çıkmasını da içine alan gizli bir rekabeti sınırlayıcı anlaşma bulunabileceği iddiasına yönelik yerinde incelemelerde herhangi bir belge ve bulguya ulaşılmamış olsa da, bireysel muafiyet kapsamında tanınan süreç boyunca taraflar arasındaki ilişkiler başta olmak üzere pazarın dinamiklerinde yaşanabilecek değişimlerin analiz edilmesinin yerinde olacağı değerlendirilmektedir. Tüm bu nedenler doğrultusunda, YALOVA TERMİNALİ ile DFDS arasında imzalan bildirim konusu sözleşmeye bireysel muafiyet tanınabileceği, bununla birlikte pazardaki gelişmeleri yakından izlemek, güncel durumu göz önünde bulundurmak ve olası rekabet karşıtı tehlikelerin önüne geçmek adına muafiyet süresinin beş yıl ile sınırlandırılmasının gerekli olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

H. SONUÇ

(103) Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre;

- DFDS Denizcilik ve Taşımacılık A.Ş. ile Yalova Ro-Ro Terminali A.Ş. arasında imzalanan, Yalova Ro-Ro Terminali A.Ş.'nin sahibi ve işletmecisi olduğu Yalova'daki mevcut ve inşa edilecek Ro-Ro terminali tesislerinden DFDS'ye liman hizmetleri satışına ilişkin sözleşmeye 4054 sayılı Kanun'un 8. maddesi uyarınca menfi tespit belgesi verilemeyeceğine,
- Söz konusu sözleşmenin 2002/2 sayılı Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği kapsamında grup muafiyetinden yararlanamadığına,
- Bununla birlikte, anılan sözleşmeye 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesi uyarınca imzalandığı tarihten itibaren beş yıl süreyle bireysel muafiyet tanınmasına

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