

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2011-4-305
Karar Sayısı : 12-47/1412-473
Karar Tarihi : 01.10.2012

(Muafiyet)

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Prof. Dr. Nurettin KALDIRIMCI
Üyeler : Doç. Dr. Mustafa ATEŞ, İsmail Hakkı KARAKELLE,
Dr. Murat ÇETİNKAYA, Reşit GÜRPINAR

B. RAPORTÖRLER : Bekir KOCABAŞ, Çağlar Deniz ATA, Canan İÇEL,
Zeynep ŞENGÖREN

**C. BİLDİRİMDE
BULUNAN**

: - UN Ro Ro İşletmeleri A.Ş. ve
- Ulusoy Gemi İşletmeleri A.Ş.
Temsilcileri: Av. Dr. İ. Yılmaz ASLAN, Av. Ece ASLAN
Gazi Umur Paşa Sok. Bimar Plaza No:38/8 Balmumcu/İstanbul

(1) **D. DOSYA KONUSU:** UN Ro Ro İşletmeleri A.Ş., Ulusoy Gemi İşletmeleri A.Ş., Ulusoy Ro Ro İşletmeleri A.Ş., Ulusoy Deniz Taşımacılığı A.Ş., Ulusoy Lojistik Taşımacılık ve Konteyner Hizmetleri A.Ş., Ulusoy Denizyolları İşletmeciliği A.Ş. arasında imzalanan ve Tadil Protokolü ile revize edilen karşılıklı bilet tanıma ve hizmet sunuşunu koordine etme sisteminin kurulmasına ilişkin 02.11.2005 tarihli Protokol'e muafiyet tanınması talebi.

(2) **E. DOSYA EVRELERİ:** Kurum kayıtlarına 22.09.2011 tarih ve 6642 sayılı ile giren başvuru üzerine düzenlenen 20.09.2012 ve 2011-4-305/MM sayılı Muafiyet/Menfi Tespit Ön İnceleme Raporu görüşülerek karara bağlanmıştır.

(3) **F. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda, bildiri yapılan Protokol'ün, aynı coğrafi bölgede faaliyet gösteren ro ro hatlarının sisteme dâhil edilmemesini içeren madde hükmünün sözleşmeden çıkartılması koşuluyla, 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 5. maddesinde öngörülen bireysel muafiyetten yararlanabileceği görüşüne yer verilmiştir.

G. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

G.1. İlgili Pazar

(4) Bildirimi gerçekleştiren teşebbüslerin faaliyet alanları dikkate alınarak, ilgili ürün pazarı "tekerlekli ve mobil yük taşıyan ro ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri (ro ro taşımacılığı hizmetleri)"; ilgili coğrafi pazar ise "Türkiye-Avrupa arasındaki ro ro hatları" olarak belirlenmiştir.

G.2. Bildirime Konu Sözleşmeler

(5) UN Ro Ro ile Ulusoy grubu şirketleri arasında imzalanan 02.11.2005 tarihli Protokol uyarınca, taraflar dört temel hususta işbirliğini öngörmektedir. Anlaşma konularını; İstanbul-Ljubljana arasında şoförlerin ortak taşınması, Avusturya geçiş belgesinin temini amacıyla UN Ro Ro tarafından yürütülmekte olan Villach-Wels Ökombi tren operasyonunun aylık maliyetinin tarafların fiilen taşıdıkları araç sayısı oranında paylaşılması, İtalya geçiş belgesi temini için katlanılacak gelir kaybının taraflar arasında paylaşılması ve dönüş biletlerinin tanınması (İstanbul-Trieste hattında UN Ro Ro'dan gidiş-dönüş bilet alan taşımacının dönüşte Ulusoy'un Trieste-Çeşme seferini kullanabilmesi veya tam tersi Çeşme-Trieste hattı için Ulusoy'dan gidiş-dönüş bileti almış bir taşımacının dönüşte UN Ro Ro'nun Trieste-İstanbul seferini kullanabilmesi) sistemi oluşturmaktadır. Başvuruya konu Tadil

12-47/1412-473

Protokolü ile tarafların 2005 tarihli Protokol'de bazı değişiklikler yapmayı amaçladıkları, bununla birlikte söz konusu değişiklikler sonucunda karşılıklı bilet tanıma sisteminin özünün aynı kaldığı bildirilmiştir.

- (6) Buna göre taraflar havayolu ile şoför transferinde firmalar arasındaki anlaşmayı sona erdirmişler, "İtalya Belge Maliyeti" başlıklı bölümü tamamen kaldırmışlar ve Ökombi tren maliyetinin nasıl paylaşılacağına yönelik hesap metodu açıklığa kavuşturulmuştur. Ayrıca Ulusoy Ro Ro, Salzburg ve Trieste tren irtibat ofisleri giderlerine (eleman, kırtasiye, kira vb.) katkı payı ödemeyi kabul etmektedir.
- (7) Son olarak "Dönüş Biletlerinin Tanınması" başlıklı bölüm "*Her bir Taraf'ın düzenlediği dönüş biletleri, Tarafların aynı coğrafi bölgede olmayan ro-ro sefer hatlarında geçerli sayılacaktır. İşbu protokol, 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 4'üncü maddesine aykırılığın önlenmesi amacıyla, Tarafların Türkiye sınırları dahilinde aynı coğrafi bölge içinde işlettikleri Ro-Ro hatları bakımından uygulanmayacaktır...*" şeklinde değiştirilmiştir. Söz konusu tadil maddesinin devamında, takas sonucu arta kalan biletlerin ücretlerinin hesaplama yönetimi açıklığa kavuşturulmuştur. Bildirim Formu'nda Kurulun daha önceki muafiyet kararında muafiyetin devamı için gelecekte pazara giren firmaların aynı koşullarla Protokol'den yararlandırması gerektiğinin belirtildiği, ancak hangi pazara giren teşebbüslerin hangi koşullarla yaralandırılması gerektiğinin belirsiz olduğu ifade edilmiştir. Form'un devamında Kurul kararında tüketicilerin yola çıktıkları bölgedeki limana geri dönmek zorunda kalmamaları sayesinde ortaya çıkan etkinliğin göz önünde bulundurulduğunun düşünüldüğü ve buradan hareketle, gelecekte anlaşma taraflarının aynı coğrafi bölge (Türkiye'nin 7 coğrafi bölgesi) dâhilindeki limanları arasında bu sistemin kurulması durumunda uygulamanın müşterilere herhangi bir faydası olmayacağı için muafiyetten yararlanamayacağı endişesi ile coğrafi bölgeye ilişkin hükmün metne eklendiği belirtilmiştir.
- (8) Son olarak, Kurumun bildirim konusu Tadil Protokolü'ne menfi tespit belgesi vermemesi veya muafiyet tanımaması halinde taraflar Kurumun öngördüğü koşullar çerçevesinde 30 gün içerisinde yeni bir tadil protokolü hazırlamayı, aksi takdirde 02.11.2005 tarihli Protokol'ün kendiliğinden sona ereceğini kararlaştırmışlardır.

G.3. Değerlendirme

G.3.1. Menfi Tespit Değerlendirmesi

- (9) Söz konusu Tadil Protokolü 2005 tarihli Protokol'ü kısmen revize eden bir sözleşme olduğundan, menfi tespit ve muafiyet yönünden her iki protokol birlikte değerlendirilmiştir.
- (10) Taraflar arasındaki karşılıklı bilet tanıma sistemi ile İstanbul-Trieste hattında UN RO RO'dan gidiş-dönüş bilet alan taşımacının dönüşte Ulusoy'un Trieste-Çeşme seferini kullanabilmesi veya tam tersi Çeşme-Trieste hattı için Ulusoy'dan gidiş-dönüş bileti almış bir taşımacının dönüşte UN Ro Ro'nun Trieste-İstanbul seferini kullanabilmesi mümkün olmaktadır. Böyle bir işbirliğinin bulunmaması halinde, UN Ro Ro'nun seferleri (İstanbul-Trieste, İstanbul- Fransa veya Mersin-Trieste) ile Avrupa'ya giden bir taşımacı aldığı gidiş dönüş bileti ile sadece UN Ro Ro'nun seferi olan İstanbul veya Mersin limanlarına dönmek durumunda kalacaktır. Bu taşımacının dönüşte, Ege bölgesine gidecek yük bulması durumunda ise Ulusoy'un Trieste-Çeşme hattını tercih etmesi söz konusu olabilecek, dolayısıyla UN Ro Ro, Ege bölgesine hitap eden bir hattının bulunmaması sebebiyle müşteri kaybedebilecektir. Ancak söz konusu bilet tanıma sistemi sayesinde UN Ro Ro'nun ve Ulusoy'un Avrupa dönüşünde, taşımacıların, teşebbüslerin seferlerinin hitap etmediği bir bölgeye yük bulmaları durumunda ortaya çıkabilecek olan diğer ro ro hattının tercih edilmesi ve böylece müşteri kaybetme riski ortadan kalkacaktır. Böylelikle, sistem

teşebbüslerin başka bölge ve limanlardan Avrupa'ya ro ro hattı açma motivasyonlarını azaltmakta ve pazardaki rekabet sınırlanmaktadır. Anılan nedenle, bildirim konusu Tadil Protokolü ile revize edilmiş olan 2005 tarihli Protokol'e menfi tespit verilmesinin mümkün olmadığı değerlendirilmektedir.

G.3.2. Bireysel Muafiyet Değerlendirmesi

- (11) Başvuruya konu Tadil Protokolü ile revize edilmiş olan 2005 tarihli Protokol'ün esasını oluşturan karşılıklı bilet tanıma sistemi, Türkiye'de belli bir limandan çıkış yapan, ancak dönüşte farklı bir limanın hitap ettiği bölgeye yük taşıyan bir nakliyecinin, Türkiye'den çıkarken satın aldığı gidiş dönüş bileti ile farklı bir limana dönmesine imkân tanımaktadır. Böylelikle, nakliyecilerin aynı limana dönme zorunluluğu ortadan kalkmakta ve daha kısa yoldan ve dolayısıyla daha düşük bir maliyetle yükünü nihai noktaya teslim etmesi mümkün hale gelmektedir. Ayrıca, nakliyeciler bu esnada, daha pahalı olan tek yön bileti değil, çok daha uygun olan gidiş dönüş bileti satın alarak maliyet avantajı sağlamaktadır. Tüketiciler bakımından ise hizmet çeşitliliği artmakta ve nakliye maliyetleri azalmaktadır. Dolayısıyla, yüklerin daha düşük maliyetle ve daha hızlı bir biçimde teslimi sağlanarak malların dağıtım maliyetlerinin düşürülmesi ve kalitenin artırılması söz konusu olmaktadır. Bu çerçevede, Protokol'ün, Kanun'un 5. maddesinin birinci fıkrasının (a) ve (b) bentlerinde öngörülen şartları sağladığı anlaşılmıştır.
- (12) Dosya mevcudu bilgilere göre, 2000 tarihli Protokol'de yer alan ve Kurulun 03.05.2007 tarih ve 07-37/380-141 sayılı kararında muafiyet alamayacağı belirtilen "*tarafaların anlaşma tarihi itibarıyla uygulamakta oldukları tarife ve ödeme koşullarını diğer tarafın mutabakatı olmaksızın değiştirmeyeceklerine*" ilişkin hüküm ile aynı kararda menfi tespite engel teşkil ettiği belirtilen "*Ulusoy'un Çeşme'den Trieste'ye yapacağı seferlerin Çeşme kalkışları; Çarşamba-Cuma ve Pazar günleri, Trieste'den kalkışları ise, Pazar, Pazartesi ve Çarşamba günleri olacaktır*" yönündeki hüküm taraflar arasında akdedilen 2005 tarihli Protokol ile ortadan kaldırılmıştır. Ayrıca, bildirim konusu Tadil Protokolü ile şoförlerin ortak taşınması yönündeki işbirliğine son verilmiştir. Dolayısıyla tadil edilmiş haliyle, bilet tanıma sistemi, halihazırda sadece gidiş dönüş bileti alan nakliyecinin farklı limanlara dönmesine imkân sağlamaktadır. Bu çerçevede UN Ro Ro ve Ulusoy kendi satış koşullarını özgürce belirlemeye devam etmektedir. Ayrıca, nakliyeciler gidiş-dönüş bileti almaları için zorlanmamaktadır. Her nakliyeciler isterse gidiş ve dönüş için ayrı bilet satın alabilmektedir. Bu çerçevede söz konusu Protokol, Kanun'un 5. maddesinin birinci fıkrasının (c) ve (d) bentlerinde yer alan koşulları da sağlamaktadır.
- (13) Bununla birlikte, taraflarca akdedilen Tadil Protokolü ile revize edilmiş olan 2005 tarihli Protokol'e aynı coğrafi bölge (Türkiye'nin 7 coğrafi bölgesi kastedilmektedir.) içindeki hatların karşılıklı bilet tanıma sistemine dâhil edilmemesi şeklinde genel bir istisnanın ilave edilmesi, rekabetin Kanun'un 5. maddesinin birinci fıkrasının (a) ve (b) bentlerindeki amaçların elde edilmesi için zorunlu olandan fazla sınırlanması sonucunu doğuracaktır. Zira limanların birbirlerine çok yakın olması ve birbirleriyle tamamen aynı hinterlanda hitap etmesi durumunda yukarıda sayılan faydaların doğması beklenemez. Aynı coğrafi bölge içinde olmasına rağmen birbirinden farklı hinterlandlara hitap edebilecek limanlar bakımından ise sistem değinilen faydaların ve etkinliklerin hepsine sahip olmaya devam edecektir. Bu durumda, aynı coğrafi bölgede faaliyet gösteren/gösterecek bir rakibin sistem dışında tutulması bir yandan pazara girişi zorlaştırırken bir yandan da etkinlik kaybına yol açacaktır. Dolayısıyla bu hususu düzenleyen madde hükmüne muafiyet tanınması mümkün değildir.
- (14) Öte yandan, ilerleyen dönemlerde pazarın nasıl şekilleneceğini, pazara yeni girişlerin olup olmayacağını ve eğer pazara yeni giriş olacaksa bunun hangi limandan yapılacağını

12-47/1412-473

şimdiden tahmin etmek mümkün değildir. İlgili pazarın gelecekteki yapısı ve potansiyel giriş senaryolarına ilişkin söz konusu belirsizlikler dikkate alındığında, üçüncü tarafların sistemden yararlandırılmasının koşullarını kesin sınırlarla belirleyen bir muafiyet koşulunun şu aşamada kesin çizgilerle belirlenmesi uygun değildir.

H. SONUÇ

- (15) Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre, UN Ro Ro İşletmeleri A.Ş., Ulusoy Gemi İşletmeleri A.Ş., Ulusoy Ro Ro İşletmeleri A.Ş., Ulusoy Deniz Taşımacılığı A.Ş., Ulusoy Lojistik Taşımacılık ve Konteyner Hizmetleri A.Ş. ve Ulusoy Denizyolları İşletmeciliği A.Ş. arasında imzalanan bildirim konusu Tadil Protokolü ile revize edilen 02.11.2005 tarihli protokole,
1. Rekabeti sınırlayıcı etkisinin bulunması nedeniyle, 4054 sayılı Kanun'un 8. maddesi uyarınca menfi tespit belgesi verilmesinin mümkün olmadığına,
 2. Aynı coğrafi bölgede faaliyet gösteren ro ro hatlarının sisteme dâhil edilmemesini içeren madde hükmünden dolayı muafiyet tanınmasının da mümkün olmadığına,
 3. Bununla birlikte bahse konu madde hükmünün sözleşmeden çıkartılması koşuluyla 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesi uyarınca bireysel muafiyet tanınmasına OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.