

**Rekabet Kurumu Başkanlığından,  
REKABET KURULU KARARI**

**Dosya Sayısı** : 2008-4-124 (Önaraştırma)  
**Karar Sayısı** : 08-49/697-273  
**Karar Tarihi** : 31.7.2008

**A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER**

**Başkan** : Prof. Dr. Nurettin KALDIRIMCI  
**Üyeler** : Süreyya ÇAKIN, Mehmet Akif ERSİN,  
Dr. Mustafa ATEŞ, İsmail Hakkı KARAKELLE

**B. RAPORTÖRLER** : Neşe Nur ONUKLU, Evren SESLİ, Bekir KOCABAŞ

**C. ŞİKAYET EDEN** : Uluslararası Nakliyeciler Derneği  
Nispetiye Cd. Seher Yıldızı Sk. No:10 34337 Etiler/İstanbul

**D. HAKKINDA ÖNARAŞTIRMA**

**YAPILANLAR** : - U.N. Ro-Ro İşletmeleri A.Ş.  
Salacak İskele Arkası Sk. Kız Kulesi Villaları No:15 A/1  
Üsküdar/İstanbul  
- Ulusoy Denizyolları İşletmeleri A.Ş.  
Gazeteci Ümit Deniz Sk. No:16 Levent Beşiktaş/İstanbul

**E.DOSYA KONUSU:** U.N. Ro-Ro İşletmeleri A.Ş. (UN Ro-Ro)'nin İstanbul-Trieste hattında, Ulusoy Denizyolları İşletmeleri A.Ş. (Ulusoy Ro-Ro)'nin ise Çeşme-Trieste hattında ro-ro gemileri ile deniz taşımacılığı pazarında hakim durumunu aşırı fiyatlandırma yoluyla kötüye kullandığı ve adı geçen teşebbüslerin eş zamanlı fiyat artışı yaptıkları iddiası.

**F. İDDİALARIN ÖZETİ:** Şikayet dilekçesinde özetle, U.N. Ro-Ro yönetiminin Aralık 2007 tarihi itibarıyla Kohlberg Kravis Roberts & Co. (KKR) unvanlı teşebbüse geçtiği ve bu teşebbüsün İstanbul-Trieste hattında ro-ro gemileri ile deniz taşımacılığı pazarında hakim durumunu aşırı fiyatlandırma yolu ile kötüye kullandığı ifade edilmiştir. Şikâyetçi teşebbüs yetkilileri daha sonra raportörlerle yaptıkları görüşmede, dilekçedeki iddialara ilave olarak, Ulusoy Ro-Ro'nun U.N. Ro-Ro'nun fiyat artışlarını takip ettiği, bu çerçevede iki teşebbüs arasında fiyat anlaşması olabileceğini ileri sürmüşlerdir.

**G. DOSYA EVRELERİ:** Kurum kayıtlarına 30.4.2008 tarih ve 2610 sayı ile giren başvuru üzerine hazırlanan 4.6.2008 tarih ve 2008-4-124/İİ-08-SEC sayılı İlk İnceleme Raporu, 12.6.2008 tarih ve 08-39 sayılı Kurul toplantısında görüşülmüş ve 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 4. ve 6. maddelerinin ihlaline ilişkin bir soruşturma açılmasına gerek olup olmadığının belirlenmesi amacıyla, Kanun'un 40/1. maddesi uyarınca önaraştırma yapılmasına 08-39/516-M sayı ile karar verilmiştir.

## 08-49/697-273

İlgili karar uyarınca düzenlenen 25.7.2008 tarih ve 2008-4-124/ÖA-08-NNO sayılı Önerge Raporu aynı tarih ve REK.0.08.00.00-110/226 sayılı Başkanlık Önergesi ile 08-49 sayılı Kurul toplantısında görüşülerek karara bağlanmıştır.

50

**H. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili Rapor'da, U.N. Ro-Ro ve Ulusoy Ro-Ro'nun tekerlekli ve mobil yük taşıyan ro-ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri pazarında 4054 sayılı Kanun'un 4. ve/veya 6. maddesini ihlal ettiklerine ilişkin herhangi bir tespit bulunmadığı ve bu nedenle adı geçen teşebbüsler hakkında 4054 sayılı Kanun'un 40. maddesi uyarınca soruşturma açılmasına gerek olmadığı görüşlerine yer verilmiştir.

## I. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

### 60 I.1. Hakkında Önerge Yapılanlar

#### I.1.1. Ulusoy Grubu

Ulusoy; Ulusoy Deniz Taşımacılığı A.Ş., Ulusoy Martı Ro Ro İşletmeleri A.Ş., Ulusoy Deniz Yolları İşletmeciliği A.Ş., Ulusoy Gemi İşletmeleri A.Ş. ve Ulusoy Ro-Ro İşletmeleri A.Ş. unvanlı şirketleri ile ro-ro taşımacılığı alanında faaliyet göstermektedir. Ayrıca grup, ro-ro limanı olarak faaliyet gösteren Çeşme Limanı'nı da 2003 yılından bu yana işletmektedir.

- Ulusoy Deniz Taşımacılığı A.Ş.: 22.12.1995 tarihinde Esas Sözleşmesi'nin Ticaret Sicili Gazetesinde yayımlanması ile kurulmuştur. 1996-2000 yılları arasında Samsun-Novorossisky; Derince-Ilyichevsky ve Zonguldak-Yevpotaria hatlarında ro-ro taşımacılığı yapan teşebbüs, halen Çeşme-Trieste hattında ro-ro taşımacılığına devam etmektedir. 2007 yılı cirosu (...) YTL. olarak gerçekleşen Ulusoy Deniz Taşımacılığı A.Ş.'nin mevcut ortaklık yapısı ile yönetim kuruluna aşağıdaki tablolarda yer verilmiştir.

70

Tablo-1: Ulusoy Deniz Taşımacılığı A.Ş.'nin Ortaklık Yapısı

Hissedar	Hisse Adedi	Hisse Oranı (%)
Saffet Ulusoy	510.000	13,42105263
Yılmaz Ulusoy	510.000	13,42105263
Tülay Ulusoy	190.000	5
Emra Ulusoy Çarmıklı	142.500	3,75
H. Revna Demirören	142.500	3,75
Merva Ulusoy	142.500	3,75
Alican Ulusoy	142.500	3,75
Erol Soylu	190.000	5
A. Rifat Karakimseli	760.000	20
Mesut Cesur	152.000	4
Ali Gülkanat	304.000	8
Recep Ülgen	114.000	3
Saffet Ulusoy Tur. Taş. Yat. A.Ş.	250.000	6,578947368
Yılmaz Ulusoy Tur. Taş. Yat. A.Ş.	250.000	6,578947368
<b>Toplam</b>	<b>3.800.000</b>	<b>100</b>

Tablo-2: Ulusoy Deniz Taşımacılığı A.Ş.'nin Yönetim Kurulu

Üye	Görev
Yılmaz Ulusoy	Başkan
Saffet Ulusoy	Üye
Haluk Ulusoy	Üye
Mehmet Yılmaz Ulusoy	Üye

## 08-49/697-273

Alican Ulusoy	Üye
A. Rifat Karakimseli	Üye
Hazan Revna Demirören	Üye
Erol Soylu	Murahhas Üye
Ali Gülkanat	Üye
Mesut Cesur	Üye

- Ulusoy Martı Ro Ro İşletmeleri A.Ş.: 18.7.1995 tarihinde Esas Sözleşmesi'nin Ticaret Sicil Gazetesinde yayımlanması ile kurulmuştur. 2000 yılına kadar Samsun-Novorossisky hattında ro-ro taşımacılığı yapan teşebbüs bu tarihten itibaren Çeşme-Trieste hattında faaliyetlerini sürdürmektedir. Ulusoy Martı Ro Ro İşletmeleri A.Ş.'nin mevcut ortaklık yapısı ile yönetim kuruluna aşağıdaki tablolarda yer verilmiştir:

80

Tablo-3: Ulusoy Martı Ro Ro İşletmeleri A.Ş.'nin Ortaklık Yapısı

Hissedar	Hisse Adedi	Hisse Oranı (%)
Saffet Ulusoy	482.000	14,13489736
Yılmaz Ulusoy	482.000	14,13489736
Tülay Ulusoy	170.500	5
Emra Ulusoy Çarmıklı	127.875	3,75
H. Revna Demirören	127.875	3,75
Merva Ulusoy	127.875	3,75
Alican Ulusoy	127.875	3,75
Erol Soylu	170.500	5
A. Rifat Karakimseli	690.525	20,25
Mesut Cesur	136.400	4
Ali Gülkanat	264.275	7,75
Recep Ülgen	102.300	3
Saffet Ulusoy Tur. Taş. Yat. A.Ş.	200.000	5,865102639
Yılmaz Ulusoy Tur. Taş. Yat. A.Ş.	200.000	5,865102639
<b>Toplam</b>	<b>3.410.000</b>	<b>100</b>

Tablo-4: Ulusoy Martı Ro Ro İşletmeleri A.Ş.'nin Yönetim Kurulu

Üye	Görev
Yılmaz Ulusoy	Başkan
Haluk Ulusoy	Başkan Yardımcısı
Mehmet Yılmaz Ulusoy	Üye
Alican Ulusoy	Üye
A. Rifat Karakimseli	Üye
İlham Mert Soylu	Üye
Mesut Cesur	Üye

- Ulusoy Deniz Yolları İşletmeciliği A.Ş.: 28.5.1996 tarihinde Ticaret Sicil Gazetesinde Ana Sözleşmesi'nin yayımlanmasıyla kurulmuştur. Ulusoy bünyesindeki tüm gemilerin işletmeciliğini yapan Ulusoy Ro-Ro aynı zamanda 1995 yılından bu yana Samsun-Novorossisky hattında ro-ro taşımacılığı faaliyetlerine devam etmektedir. Aşağıdaki tablolarda, Ulusoy Ro-Ro'nun mevcut ortaklık yapısı ile yönetim kurulu yapısına yer verilmiştir:

Tablo-5: Ulusoy Deniz Yolları İşletmeciliği A.Ş.'nin Ortaklık Yapısı

Hissedar	Hisse Adedi	Hisse Oranı (%)
Saffet Ulusoy	374.000	14
Yılmaz Ulusoy	374.000	14
Tülay Ulusoy	133.500	5
Emra Ulusoy Çarmıklı	100.125	3,75
H. Revna Demirören	100.125	3,75
Merva Ulusoy	100.125	3,75
Alican Ulusoy	100.125	3,75
Erol Soylu	133.500	5

## 08-49/697-273

A. Rifat Karakimseli	534.000	20
Mesut Cesur	106.800	4
Ali Gülkanat	213.600	8
Recep Ülgen	80.100	3
Saffet Ulusoy Tur. Taş. Yat. A.Ş.	160.000	5,99
Yılmaz Ulusoy Tur. Taş. Yat. A.Ş.	160.000	5,99
<b>Toplam</b>	<b>2.670.000</b>	<b>100</b>

90

Tablo-6: Ulusoy Deniz Yolları İşletmeciliği A.Ş.'nin Yönetim Kurulu

Üye	Görev
Yılmaz Ulusoy	Başkan
Haluk Ulusoy	Başkan Yardımcısı
Mehmet Yılmaz Ulusoy	Üye
Alican Ulusoy	Üye
A. Rifat Karakimseli	Üye
İlham Mert Soylu	Üye
Mesut Cesur	Üye

Ulusoy Gemi İşletmeleri A.Ş.: Geçmiş dönemlerde Karadeniz ro-ro hatlarında ve Haydarpaşa-Trieste hattında faaliyet göstermiş olup, halihazırda Çeşme-Trieste hattında çalışmaktadır. 2007 yılı cirosu (...) YTL. olan Ulusoy Gemi İşletmeleri A.Ş.'nin mevcut ortaklık yapısı ve yönetim kuruluna aşağıdaki tablolarda yer verilmiştir:

Tablo-7: Ulusoy Gemi İşletmeleri A.Ş.'nin Ortaklık Yapısı

Hissedar	Hisse Adedi	Hisse Oranı (%)
Saffet Ulusoy	549.547	10,66
Yılmaz Ulusoy	549.547	10,66
Tülay Ulusoy	257.750	5
Emra Ulusoy Çarmıklı	193.313	3,75
H. Revna Demirören	193.313	3,75
Merva Ulusoy	193.313	3,75
Alican Ulusoy	193.313	3,75
Nuriye Ulusoy	131.452	2,55
N. Serap Ulusoy	131.452	2,55
Erol Soylu	257.750	5
A. Rifat Karakimseli	1.031.000	20
Mesut Cesur	206.200	4
Ali Gülkanat	412.400	8
Recep Ülgen	154.650	3
Saffet Ulusoy Tur. Taş. Yat. A.Ş.	350.000	6,79
Yılmaz Ulusoy Tur. Taş. Yat. A.Ş.	350.000	6,79
<b>Toplam</b>	<b>5.155.000</b>	<b>100</b>

Tablo-8: Ulusoy Gemi İşletmeleri A.Ş.'nin Yönetim Kurulu

Üye	Görev
Yılmaz Ulusoy	Başkan
Saffet Ulusoy	Üye
A. Rifat Karakimseli	Üye
Hazan Revna Demirören	Üye
Alican Ulusoy	Üye
Erol Soylu	Üye
Ali Gülkanat	Üye
Mesut Cesur	Üye
Haluk Ulusoy	Üye
Mehmet Yılmaz Ulusoy	Üye

## 08-49/697-273

Ulusoy Ro Ro İşletmeleri A.Ş.: 1995 yılında kurulmuştur. 1995-1999 yılları arasında 42 tır kapasiteli ULUSOY-1 gemisi ile Samsun-Novorossisky; Derince-Ilyichevsky ve Zonguldak-Yevpotaria hatlarında çalışmıştır. 1999'da ise gemi satılarak yerine aynı ismi taşıyan 92 tır kapasiteli yeni bir ro-ro gemisi alınmıştır. Hâlihazırda ULUSOY-1 gemisi Çeşme-Trieste hattında düzenli hat seferlerine devam etmektedir.

### I.1.2. U.N. Ro-Ro İşletmeleri A.Ş. (U.N. Ro-Ro)

Ülkemizde ro-ro taşımacılığının doğuşu, 1990'lı yılların başından itibaren Yugoslavya iç savaşının ve Balkanlar'ın iç karışıklıklarının Türk tırlarının Avrupa'ya karayolundan ulaşımını güçleştirmesi ile gerçekleşmiştir. Karayolu nakliyecisi teşebbüslerin ve bu teşebbüslerin kurduğu bir dernek olan Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND)'nin katılımı ile Kasım 1993'te, 48 Türk navlun operatörü Türkiye'den Avrupa'ya, İtalya'nın Trieste Limanı'na uğrayarak deniz yolu ile yük taşımak amacıyla kısa mesafe deniz taşımacılığı faaliyetinde bulunan U.N.D. Ro-Ro'yu kurmuştur. Kurulduğu tarihten bu yana gemi sayısını arttıran ve dernek ile bağlarını zayıflatıp unvanını U.N. Ro Ro İşletmeleri A.Ş. olarak değiştiren U.N. Ro-Ro'nun hisselerinin %97,6'sı, 2007 yılında özel bir sermaye yatırım şirketi olan KKR'ye devredilmiştir. Aşağıdaki tabloda U.N. Ro-Ro'nun hissedarlık yapısı yer almaktadır:

Tablo-9: U. N. Ro-Ro'nun Ortaklık Yapısı

Hissedar	Hisse Adedi	Hisse Oranı (%)
Trieste Bidco Denizcilik ve Taşımacılık A.Ş.	175.674	97,6
UND	4.320	2,4
John-Lindell Philip Pfeffer	1	~0
Wolfgang Michael Dr Zettel	1	~0
Nicolas Michael Martin	1	~0
Josselin Antoine Jean Ithier de Roquemaurel	1	~0
Cüneyt Solakoğlu	1	~0
<i>Toplam</i>	<i>180.000</i>	<i>100</i>

U.N. Ro-Ro, dokuz ro-ro gemisinden oluşan filosuyla İstanbul'daki iki liman (Asya tarafında Pendik ve Avrupa tarafında Ambarlı) ile İtalya'daki Trieste Limanı arasında kısa mesafe deniz taşımacılığı alanında faaliyet göstermektedir. Çoğunlukla Türkiye'den ve kısmen de orta doğudan Avrupa'nın çeşitli ülkelerine yük taşıyan tır ve taşıtlara ro-ro taşımacılığı hizmeti vermektedir.

U.N. Ro-Ro faaliyetlerini birden çok taşımacılık türü ve yan faaliyetten faydalanmak suretiyle gerçekleştirmekte olup, bu amaçla Pendik Limanı ile Ambarlı Limanı'ndaki Set Terminalini kullanmaktadır. 2007 yılı cirosu (...) YTL. olarak gerçekleşen U.N. Ro-Ro'nun yönetim kurulu üyelerine aşağıdaki tabloda yer verilmiştir:

Tablo-10: U.N. Ro-Ro'nun Yönetim Kurulu

Üye	Görev
John-Lindell Philip PFEFFER	Başkan
Cüneyt SOLAKOĞLU	Başkan Vekili
Wolfgang Michael Dr Zettel	Üye
Ahmet Faralyalı	Üye
Stephan Gerhard Lambert	Üye

## I.2. İlgili Pazar

### 1.2.1. İlgili Ürün Pazarı

Ulusoy (Çeşme Limanı) ve U.N. Ro-Ro'nun (Pendik Limanı ve Ambarlı'da Ro-ro terminali) ro-ro gemilerine yönelik liman hizmetleri pazarında da faaliyeti bulunmasına rağmen, önaraştırma konusu iddiaların temelini her iki teşebbüsün ro-ro taşımacılığına yönelik faaliyetleri oluşturmaktadır. Ulusoy Grubu bünyesinde faaliyet gösteren ve yukarıda faaliyetleri kısaca aktarılan beş teşebbüs ile U.N. Ro-Ro'nun sunduğu temel hizmet, ithal ve ihraç yükleri taşıyan tır kamyonlarının deniz yolu ile yabancı ülkelere ro-ro gemileri ile taşınmasıdır . Bu çerçevede, ilgili ürün pazarının "tekerlekli ve mobil yük taşıyan ro-ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri" olarak belirlenmiştir.

### 1.2.2. İlgili Coğrafi Pazar

Çeşme ve İstanbul limanları doğrudan hinterlandları konumundaki bölgeler için birbirine rakip değildir. Ancak Orta, Doğu ve Güneydoğu Anadolu'dan hareket eden tırlar için İstanbul Limanı'nın, Çeşme Limanı'na açık bir üstünlüğü bulunmamaktadır. Dolayısıyla, Anadolu'nun en azından bazı bölgelerinden hareket edecek tırlar için, ro-ro'ya binmek üzere İstanbul'a yönelerek yüksek navlun fiyatı ödemek ile Çeşme'ye yönelerek daha uzun bir mesafeyi karadan katetmek ve bunun giderlerine katlanmak arasında kararsız kalınması kuvvetle muhtemeldir. Esasen, gerek sektör temsilcilerinin gerekse tır taşımacılarının çeşitli ifadeleri, Çeşme-Trieste ile İstanbul-Trieste hatlarının birbiri ile rekabet halinde bulunabileceklerini ortaya koymaktadır.

Bu çerçevede, ro-ro gemileri ile yük taşımacılığı pazarında ilgili coğrafi pazarlar, doğrudan hinterland için i) Çeşme-Trieste denizyolu hattından oluşan Ege Bölgesi-İtalya ro-ro hatları ve İstanbul-Trieste denizyolu hattından oluşan Marmara Bölgesi-İtalya ro-ro hatları ile diğer bölgeler için ii) İstanbul-Trieste (Pendik ve Ambarlı birbirine ikame) ve Çeşme-Trieste'den oluşan Türkiye'den Avrupa'ya yönelik Akdeniz ro-ro hatları olarak belirlenmiştir.

### 1.3. Yapılan Tespitler ve Deliller

#### 1.3.1. Yerinde İncelemelerde Elde Edilen Belgeler

- U.N. Ro-Ro tarafından müşterilerine gönderilen, navlun fiyatlarında istikrar sağlama amaçlı sistemin açıklamasına ilişkin 21.3.2008 tarihli belgede aşağıdaki ifadeler yer almaktadır:

*"Sizlerde çok yakından bildiği üzere, geçtiğimiz birkaç ay içerisinde dünya petrol fiyatları rekor seviyelere ulaşmıştır. Bu durumun dünyadaki arz ve talep dengesinden kaynaklandığı söylenmektedir ve kısa vadede bir değişiklik olmayacağı görüşü hakimdir.*

*Şirketimizin en büyük gider kalemini oluşturan yakıt maliyetlerindeki artışlar, kuruluşumuzdan bu yana yaptığımız fiyat artışları yolu ile navlunumuza yansıtılmıştır. Ancak son aylardaki bu inişli ve çıkışlı tablo karşısında siz müşterilerimizin ve sizin müşterilerinizin taşıma piyasasında fiyat istikrarına ihtiyaç duyduğunu da göz önüne alarak navlun fiyatlarında dönemsel istikrarı sağlayacak yeni bir sisteme geçme kararı aldık.*

**08-49/697-273**

*Yakıt maliyetleri ve diğer etkenleri göz önünde bulundurarak belirleyeceğimiz ve siz değerli müşterilerimize ilan edeceğimiz navlun fiyatlarını 3'er aylık dönemler halinde uygulayacağız ve açıkladığımız navlun fiyatlarının bu dönemler boyunca herhangi bir şekilde değiştirmeyeceğiz.*

180 *Yıl içerisinde dört defa olmak üzere Ocak, Nisan, Temmuz ve Ekim aylarının ilk günlerinde yürürlüğe girecek yeni fiyatlar ve değişiklikler, yaklaşık 10 gün öncesinden sizlere duyurulacaktır ...*

*2008 İkinci Çeyrek için geçerli olacak navlunlarımız aşağıdaki gibi belirlenmiştir:*

*Komple araç Gidiş-Dönüş 2155€(Artış 45€ - %2,2) Tek Yol 1320€*

*Kamyon Römork Gidiş-Dönüş 2340€(Artış 100€ %4,5) Tek Yol 1400€*

*Yarı Römork Gidiş-Dönüş 1710€(Artış 180€ %6,3) Tek Yol 1010€"*

*- U.N. Ro-Ro tarafından müşterilerine gönderilen navlun fiyatları açıklamasına ilişkin 24.6.2008 tarihli belgede aşağıdaki ifadeler yer almaktadır:*

*"Bilindiği gibi 21 Mart 2008 tarihli sirkülerimizde bundan böyle 3 er aylık dönemlerde akaryakıt fiyat ayarlaması yapacağımızı ifade etmiştik.*

190 *Yapılan hesaplamalar sonucunda 3. çeyrek (Temmuz-Ağustos-Eylül) de uygulanacak navlunlarımızı belirlemiş bulunuyoruz.*

*1 Temmuz 2008 Salı gününden itibaren uygulanacak yeni navlunlarımız;*

*Komple araç Gidiş-Dönüş 2335€(Artış 180€) Tek Yol 1400€*

*Kamyon Römork Gidiş-Dönüş 2520€(Artış 180€) Tek Yol 1500€*

*Yarı Römork Gidiş-Dönüş 1890€(Artış 180€) Tek Yol 1135€ dir.*

200 *Dünya petrol fiyatlarının önlenmesi mümkün olmayan artışı en önemli maliyet kalekimiz olan yakıtı her geçen gün daha pahalıya almamıza neden olmaktadır. Bu artışın navlun fiyatlarına yansıtılması sunduğumuz hizmetin devamını temin edebilmemiz bakımından kaçınılmazdır. Bu bağlamda yeni navlunlarımızın hesabı yapılırken kullandığımız akaryakıt fiyatının 31.3.2008 tarihindeki fiyata göre artışı dikkate alınmış ve fiyata yansıtılmıştır. Tüm sektörleri etkileyen bu durumun anlayışla karşılanacağını bekliyor ve işlerinizde başarılar diliyoruz."*

*- U.N. Ro-Ro tarafından müşterilerine gönderilen 30.10.2007 tarihli yazıda ham petrol fiyatlarının son zamanlarda rekor denilecek düzeyde arttığı, petrol varil fiyatlarının Haziran-Ekim 2007 döneminde 70 ABD Doları'ndan 94 ABD Doları'na yükseldiği, sefer maliyetleri içinde en büyük payı alan yakıtta yaşanan bu fiyat artışlarının navlunlara yansıtılmasının kaçınılmaz olduğu ifade edilmekte ve 8.11.2007 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere navlunlara yer verilemektedir.*

210 *- Maritime Logictics and Trade Consulting firması (MLTC) tarafından U.N. Ro-Ro'ya gönderilen 23.4.2008 tarihli elektronik posta mesajı ekinde Avrupa ro-ro hatlarında faaliyette bulunan firmaların fiyatlarına ilişkin bir çalışmaya yer verilmektedir. MLTC, Barry Rogliano Salles isimli Paris merkezli bir ro-ro aracı kurumu ve proje araştırma şirketinin iştiraki olup, Avrupa ro-ro piyasası hakkında çalışmalar yapmaktadır. Anılan mesaj ekinde yer alan belgede 12 Avrupa ro-ro firmasından alınan fiyat listeleri yer almakta ve bu fiyatlar römork ve yarı römork bazında karşılaştırılmaktadır. Bu çalışmada hem römork hem de yarı römork bakımından*

## 08-49/697-273

U.N. Ro-Ro'nun 12 firma içerisinde mil başına en düşük fiyatlı çalışan firma olduğu görülmektedir.

220 - UND tarafından hazırlanan "Akaryakıt Fiyat Artışı Düzenleme Faktörü" başlıklı belgede son dönemlerde akaryakıt fiyatlarındaki önlenemez artışların sektöre verdiği zararı önlemek adına uluslararası karayolu taşımacıları tarafından Türkiye'de akaryakıt fiyat artışı faktörü uygulaması başlatıldığı ifade edilmektedir. Söz konusu belgede, akaryakıt fiyat artışı düzenleme faktörünün yakıt artışlarındaki dalgalanmanın maliyetler üzerindeki etkilerini kaldırmak amacıyla hesaplandığı belirtilmekte ve faktör hesaplamasında kullanılan yöntem yer verilmektedir. Anılan belgeden taşımacıların sürekli olarak yükselmekte olan yakıt fiyatlarından zarar görmemeleri için, farklı bölgelerdeki yakıt fiyat verileri ve kat edilen mesafeler dikkate alınarak yakıtla ilişkin olarak maliyetlere yansıtılabilecek ortalama değerler hesaplandığı ve UND'nin tavsiye niteliğinde olmak üzere üyelerine bu bilgileri sunduğu anlaşılmaktadır.

230 - Ro-Ro Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği (RODER) tarafından üyelerine gönderilen 22.5.2008 tarihli yazıda, 2008 yılından itibaren petrol bazlı enerji kaynakları fiyatlarında yaşanan olağanüstü artışlar ve otoyol/geçiş ücretlerindeki yükselmenin sektörü sıkıntıya soktuğu ifade edilmektedir. Söz konusu belgede ayrıca, artan maliyetlerin navlunlara yansıtılamamasının yanı sıra sektördeki yoğun rekabetin üyeleri taşımacıları sıkıntıya soktuğu, müşterilerin ödemelerini geç yapması nedeniyle üyelerin ihracatçı/ithalatçıyı finanse etmek durumunda kaldığı belirtilmektedir. Bu çerçevede, RODER üyelerinin son derece hızlı bir şekilde seyreden maliyet artışlarını takip etmekte zorlandıkları ve bu konuda 240 bilgilendirilme ihtiyacı içerisinde olduklarının anlaşıldığı belirtilmektedir. Bu amaçla anılan belgenin ekinde taşıma yapılan güzergâhlardaki maliyet kalemlerine yer verilmekte ve üyelerin yakıt, geçiş/otoyol ücreti vb. giderlerde yaşanan artışlar konusunda tavsiye niteliğinde olmak üzere bilgilendirilmesinin hedeflendiği ifade edilmektedir.

### I.3.2. Yetkililer ile Yapılan Görüşmeler

#### I.3.2.1. U.N. Ro-Ro Yetkilisi ile Yapılan Görüşme

250 U.N. Ro-Ro yetkilisi konuya ilişkin olarak, ro-ro ile gidilmesi ekonomik olan 13 Avrupa ülkesine yapılan karayolu ve denizyolu ile taşıma rakamları karşılaştırıldığında, karayolu lehine %60-%40 oranının ortaya çıktığını; karayolunun oranının gün geçtikçe artmakta olduğunu, zira karayoluyla taşımanın daha hızlı yapıldığını; ancak normal yükler bakımından taşımanın daha ekonomik olması yönüyle ve yarı römork imkânı sağlaması bakımından ro-ro taşımacılığının tercih edildiğini belirtmiştir.

260 Yetkili ayrıca, Çeşme-Trieste hattında faaliyet gösteren diğer ro-ro şirketi UND RO-Ro'nun fiyat artışlarını belirleyen temel faktörün en büyük maliyet kalemini oluşturan yakıt maliyeti olduğunu; ancak iki şirketin fiyatlarının farklılaşmasına neden olan bazı unsurlar da bulunduğunu ifade etmiştir. Buna göre, Çeşme'ye göre İstanbul hattı Trieste'ye yaklaşık bir günlük ilave bir seyir gerektirmektedir. Bu da doğal olarak maliyetlere yansımaktadır. Ayrıca, Çeşme hattında çalışan gemilerin düşük kapasiteli ve eski gemiler olması, buna karşın UND Ro-Ro'nun gemilerinin yüksek kapasiteli, yeni, modern tip ve pahalı roro gemiler olması da maliyetleri farklılaştırmaktadır.



## 08-49/697-273

Yetkili son olarak, U.N. Ro-Ro'nun halen uyguladığı navlun fiyatlarının, BRS Europe:Study belgesinde de görüldüğü üzere Akdeniz ve Avrupa'da çalışan ro-ro firmaları arasındaki en düşük fiyatlar olduğunu; ayrıca, ro-ro taşıma piyasasına gerek ulusal gerekse uluslararası firmaların girmesi ve faaliyet göstermesinin tamamıyla serbest olduğunu, nitekim 2007 yılının ilk yarısında Türk-İtalyan ortaklığı ile kurulan IT Ro-Ro şirketinin Çanakkale'de kurulan Kepez Limanı'ndan İtalya'da bulunan Bari-Brindisi limanlarına iki ro-ro gemisi ile sefere başlayıp, iki-üç ay sonra faaliyetlerini durdurduğunu, müşterilerce anılan teşebbüsün navlun fiyatlarının yüksek bulunduğunu ve servis kalitesinin kabul görmediğini söylemiştir.

### I.3.2.2. Ulusoy Yetkilisi ile Yapılan Görüşme

Raportörlerle yaptığı görüşmede yetkili, konuya ilişkin olarak, ro-ro taşımacılığındaki en önemli maliyet kaleminin yakıt olduğunu; enerji fiyatlarında meydana gelen artışların bütün maliyet kalemlerine (uçak, personel, liman masrafları, vb.) yansıtıldığını; dolayısıyla, petrol fiyatlarında son yıllarda meydana gelen ciddi artışların kendilerinin de maliyetlerini arttırdığını belirtmiştir.

Yetkili ayrıca, Ulusoy'un ücret tarifelerinde periyodik artışlar yapmadığını; sadece maliyetlerde artış olması halinde ücret tarifelerinde değişikliğe gittiklerini; bu çerçevede 2007 yılında ücret tarifelerinde hiç değişiklik yapmadıklarını, bu sene ise biri 1 Aralık'tan diğeri ise 1 Haziran'dan geçerli olmak üzere iki kere ücret tarifelerinde artış yaptıklarını ifade etmiştir.

## J. GEREKÇE ve HUKUKİ DAYANAK

### J.1. 4054 Sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Yapılan Değerlendirme

Önaraştırma kapsamında araştırılan hususlardan biri, U.N. Ro-Ro ve Ulusoy'un paralel fiyat artışları yapmak suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal edip etmedikleridir. 2005 yılında U.N. Ro-Ro ve Ulusoy'un Türkiye-İtalya arasındaki Ro-Ro faaliyetleri ile ilgili olarak, navlun bedellerini beraberce belirlemeye yönelik anlaşma yapmak suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal ettiği iddiasına yönelik olarak bir Soruşturma yapılmıştır. Soruşturma'da, taraflar arasında 2000 yılında imzalanan bir Protokol'de yer alan "*Taraflar halen uygulamakta oldukları tarife ve ödeme koşullarını diğer tarafın mutabakatı olmaksızın değiştirmeyeceklerdir*" maddesinin tarafların eş zamanlı zam yapmaları sonucunu doğurduğu tespit edilmiş ve 13.7.2005 tarih, 05-46/668-170 sayılı Rekabet Kurulu Kararı ile her iki teşebbüse 4054 sayılı Kanun'un 16/2. maddesi uyarınca idari para cezası uygulanmıştır.

U.N. Ro-Ro ve Ulusoy arasındaki paralel davranış iddiaları, U.N. Ro-Ro hisselerinin KKR tarafından devralınması sürecinde de gündeme gelmiştir. Söz konusu devralmaya ilişkin 29.2.2007 tarih, 07-88/1113-435 sayılı Rekabet Kurulu Kararı'nda, devir işlemine yönelik olarak UND tarafından dile getirilen KKR'nin Çeşme-Trieste hattında çalışmamak konusunda Ulusoy ile pazar paylaşımı anlaşması yapmış olabileceği ve devir işleminden sonra da KKR ve Ulusoy'un fiyat artırımlarını koordinasyon içinde belirleyebilecekleri iddialarına yer verilmiştir. Ancak Kurul Kararı'nda, söz konusu iddiaların devir işlemine izin verilmesini etkilemeyeceği, bununla birlikte "UND'nin yukarıda aktarılan çekincelerinin Ro-Ro işletmecilerinin faaliyetlerinin Rekabet Kurumu tarafından yakından takip edilmesi gerekliliğini ortaya çıkardığı" ifadelerine yer verilmiştir.

### 08-49/697-273

310 Mevcut şikayet konusuna ilişkin olarak hazırlanan İlk İnceleme Raporu'nda ise U.N. Ro-Ro ve Ulusoy'un 2001-2008 yılları arasındaki fiyatlarına ilişkin şikayetçi tarafından gönderilen bilgiler çerçevesinde bir değerlendirme yapılmış ve Rapor'da, U.N. Ro-Ro ve Ulusoy'un Rekabet Kurulu'nun soruşturma nihai karar tarihine tekabül eden 17.8.2005 tarihine kadar hemen hemen aynı tarihlerde gerçekleşen fiyat artışlarının daha sonraki dönemde yaklaşık iki ay farklılıkla yapıldığı, ayrıca iki şirketin fiyat artışları karşılaştırıldığında bazı dönemlerde ufak farklılıklar olmakla birlikte, 320 ortalamada hemen hemen aynı oranlarda artış yapıldığının dikkati çektiği; bu tespitlerin Ulusoy ile U.N. Ro-Ro'nun navlun fiyatlarının koordineli bir şekilde arttırıldığına ilişkin şu aşamada kesin bir tespit yapmaya imkan tanımadığı ve daha kapsamlı bir incelemeyi gerektirdiği; buna ilaveten gerek anılan teşebbüslerin fiyat anlaşması yapmalarına ilişkin daha önceden soruşturma geçirmiş olmaları, gerekse Rekabet Kurulu'nun yukarıda anılan 29.2.2007 tarih, 07-88/11113-435 sayılı Kararı'nda U.N. Ro-Ro ve Ulusoy'un faaliyetlerinin Rekabet Kurumu tarafından yakından takip edilmesi gerekliliğinin ortaya konulmuş olması hususları da dikkate alınarak konunun bir önaraştırma çerçevesinde açıklığa kavuşturulmasının uygun olacağı ifade edilmiştir.

330 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi'nin birinci fıkrasında, *"belirli bir mal veya hizmet piyasasında doğrudan veya dolaylı olarak rekabeti engelleme, bozma ya da kısıtlama amacını taşıyan veya bu etkiyi doğuran yahut doğurabilecek nitelikte olan teşebbüsler arası anlaşmalar, uyumlu eylemler ve teşebbüs birliklerinin bu tür karar ve eylemlerinin hukuka aykırı ve yasak"* olduğu belirtilerek rekabeti bozucu nitelikteki anlaşmalar yasaklanmış; aynı maddenin ikinci fıkrasında ise, *"bir anlaşmanın varlığının ispatlanamadığı durumlarda piyasadaki fiyat değişmelerinin veya arz ve talep dengesinin ya da teşebbüslerin faaliyet bölgelerinin, rekabetin engellendiği, bozulduğu veya kısıtlandığı piyasalardakine benzerlik göstermesi, teşebbüslerin uyumlu eylem içinde olduklarına karine teşkil edeceği"* belirtilerek teşebbüsler arasında rekabeti bozucu bir anlaşma bulunmasa bile "uyumlu eylem" in varlığı ihlal tespiti için yeterli görülmüştür.

340 Önaraştırma sürecinde yapılan incelemelerde, U.N. Ro-Ro ve Ulusoy arasında yapılmış herhangi bir anlaşma tespit edilememiştir. Dolayısıyla, U.N. Ro-Ro ve Ulusoy'un fiyat artışlarının 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında kabul edilebilmesinin tek yolu, bu fiyat artışlarının "uyumlu eylem" olarak kabul edilmesidir. Ancak bu noktada, teşebbüslerin fiyat artışlarına geçmeden önce, rekabet hukukunda "uyumlu eylem karinesi"ne ilişkin kısa bir açıklama yapmakta fayda görülmektedir.

350 4054 sayılı Kanun'da uyumlu eylem karinesinin öngörülmesi piyasalarda gözlenen her türlü paralel davranışın uyumlu eylem olarak değerlendirilebileceği anlamına gelmemektedir. Rekabet hukuku literatüründe uyumlu eylem "iki veya daha fazla teşebbüsün ekonomik ve rasyonel gerekçelerle açıklanamayan ve bir anlaşmaya dayanmayan, fakat bilinçli olarak birbirlerine paralel hale getirilmiş rekabeti sınırlayıcı pazar davranışları" olarak kabul edilmektedir. Bir pazarda uyumlu eylemden bahsedilebilmesi için iki veya daha fazla teşebbüsün var olması, teşebbüsler arası bilinçli bir paralellik olması, bu paralel davranışların ekonomik ve rasyonel gerekçelerle açıklanamaması ve bu davranışların amacının rekabeti kısıtlamak olması gerekmektedir. Diğer bir ifadeyle, herhangi bir paralel davranışın "uyumlu eylem" olarak kabul edilebilmesi için bu davranışın uyumlu eylem dışında rasyonel hiçbir gerekçesinin bulunmaması gerekmektedir. Bu çerçevede, özellikle

**08-49/697-273**

oligopol piyasalarda faaliyet gösteren firmaların kendi pazar stratejilerinin rakiplerinin stratejilerine bağlı olduğunun farkında olması ve böylece paralel davranışlar sergilemeleri, “uyumlu eylem” olarak nitelendirilmemektedir.

360

Önaraştırma sürecinde, U.N. Ro-Ro ve Ulusoy’un fiyat artışlarının teşebbüsler arasındaki bir uyumlu eylemin sonucu olup olmadığı araştırılırken, özellikle U.N. Ro-Ro ve Ulusoy tarafından fiyat anlaşması yapılmak suretiyle 4054 sayılı Kanun’un 4. maddesinin ihlal edildiğinin tespit edildiği 13.7.2005 tarih ve 05-46/668-170 sayılı Rekabet Kurulu Kararı sonrasındaki döneme yoğunlaşmıştır. Aşağıda, U.N. Ro-Ro’nun 2005 yılından bugüne kadar yaptığı fiyat artışlarına ilişkin tablo sunulmaktadır:

Tablo-13: 2005-2008 Yılları Arasında U.N. Ro-Ro Fiyat Artışı ve Fiyat Artış Oranları

U.N. Ro-Ro Tarafından Uygulanan Fiyatlar (€)					U.N. Ro-Ro Fiyat Artış Miktarı Ve Oranları (€), (%)		
Tarih		Komple Araç	Kamyon Römork	Yarı Römork	Komple Araç	Kamyon Römork	Yarı Römork
1.7.2008	Tek Yön	1400	1500	1135	80 (6)	100 (7,1)	125 (12,3)
	Gidiş-Dönüş	2335	2520	1890	180 (8,3)	180 (7,6)	180 (10,5)
1.4.2008	Tek Yön	1320	1400	1.010	-	-	-
	Gidiş-Dönüş	2155	2340	1710	45 (2,1)	100 (4,4)	100 (6,2)
08.11.2007	Tek Yön	1320	1400	1010	80 (6,4)	80 (6)	60 (6,3)
	Gidiş-Dönüş	2110	2240	1610	125 (6,2)	130 (6,1)	95 (6,2)
18.7.2007	Tek Yön	1240	1320	950	60 (5)	60 (4,7)	50 (5,5)
	Gidiş-Dönüş	1985	2110	1515	95 (5)	95 (6,5)	75 (5,2)
07.9.2006	Tek Yön	1180	1260	900	-	-	-
	Gidiş-Dönüş	1890	2015	1440	125 (7)	130 (6,8)	95 (7)
10.09.2005	Gidiş-Dönüş	1765	1885	1345	-	-	-

Buna göre, U.N. Ro-Ro tarafından Eylül 2005’ten bu yana altı defa fiyat ayarlaması gerçekleştirildiği anlaşılmaktadır. Bu artışlardan, 2005’te 1, 2006’da 1 ve 2007’de iki olmak üzere toplam dört fiyat artışı, U.N. Ro-Ro’nun 13.12.2007’de gerçekleşen hisse devrinden önceki yönetimi (devir öncesi yönetim) döneminde yapılmış; 2008 yılındaki iki fiyat artışı ise U.N. Ro-Ro’nun KKR’nin kontrolündeki mevcut yönetimi (devir sonrası yönetim) altında gerçekleşmiştir.

370

Aynı dönemde Ulusoy tarafından yapılan fiyat artışları ise şu şekildedir:

Tablo-14: 2005-2008 Yılları Arasında Ulusoy Fiyat Artışı ve Fiyat Artış Oranları

Ulusoy Tarafından Uygulanan Fiyatlar (€)					Ulusoy Fiyat Artış Miktarı Ve Oranları (€), (%)		
Tarih		Komple Araç	Kamyon Römork	Yarı Römork	Komple Araç	Kamyon Römork	Yarı Römork
01.06.2008	Tek Yön	1235	1285	1015	50 (4,2)	55 (4,4)	50 (5,2)
	Gidiş-Dönüş	1950	2085	1550	100 (5,4)	110 (5,5)	100 (10,3)

**08-49/697-273**

01.01.2008	Tek Yön	1185	1230	965	15 (1,2)	15 (1,2)	15 (1,5)
	Gidiş- Dönüş	1850	1975	1450	25 (1,3)	25 (1,2)	25 (1,7)
01.11.2007	Tek Yön	1170	1215	950	65 (5,8)	65 (5,6)	60 (6,7)
	Gidiş- Dönüş	1825	1950	1425	125 (7,3)	125 (6,8)	100 (7,5)
12.07.2006	Tek Yön	1105	1150	890	50 (4,7)	50 (4,5)	40 (4,7)
	Gidiş- Dönüş	1700	1825	1325	100 (6,2)	100 (5,7)	75 (6)
17.08.2005	Tek Yön	1055	1100	850	-	-	-
	Gidiş- Dönüş	1600	1725	1250	-	-	-

Buna göre 2005-2008 tarihleri arasında Ulusoy tarafından beş kez fiyat artışı yapılmıştır. Anılan dönem içerisinde, Ulusoy'un fiyatları U.N. Ro-Ro'nun altında seyretmiş ve aradaki fark 2005 yılından 2008 yılına kadar giderek açılmıştır. Örneğin, komple araç için iki teşebbüsün gidiş dönüş fiyatları arasındaki fark 2005 yılı sonunda 165 Euro iken 2008 yılının Temmuz ayına gelindiğinde bu farklılık 385 Euro'ya çıkmıştır.

İki teşebbüsün 2005-2008 fiyat artışları karşılaştırıldığında, 2005 yılında fiyat artışlarının yaklaşık bir aylık arayla, 2006 yılında yaklaşık iki aylık arayla yapıldığı; 2007 yılında U.N. Ro-Ro tarafından iki fiyat artışı yapılırken Ulusoy tarafından bir kez fiyat artışının yapıldığı ve U.N. Ro-Ro'nun bu yıl içerisindeki ikinci fiyat artışı ile Ulusoy'un fiyat artışı arasında bir haftalık bir farkın olduğu; 2008 yılında ise her iki teşebbüs tarafından da iki kez fiyat artışının yapıldığı bunların ilkinde üç aylık bir aranın bulunduğu, ikincisinde ise bir aylık bir aranın bulunduğu görülmektedir. Ayrıca Eylül 2005-Temmuz 2008 tarihleri arasında U.N. Ro-Ro'nun gidiş-dönüş fiyatları toplamda komple araç için %32,2, kamyon römork için %32,6, yarı römork için %40,5 artarken, Ulusoy'un aynı dönem içerisinde gidiş-dönüş fiyatlarının toplamda komple araç için %21,8, kamyon römork için %20,8, yarı römork için ise %24 arttığı görülmektedir. Bu veriler, U.N. Ro-Ro ve Ulusoy'un fiyatlarının 2005-2008 yılında paralel bir artış göstermediğini ortaya koymaktadır. Dolayısıyla, teşebbüsler arasında her iki teşebbüsün de fiyatlarının artış eğilimi içerisinde olması dışında uyumlu eylem olarak nitelendirilebilecek bir paralel davranıştan söz etmek mümkün değildir.

2005-2008 yılları arasında her iki teşebbüsün fiyatlarında da yakın dönemlerde artışların yaşanmasının temel gerekçesinin ise ro-ro taşımacılığının en önemli maliyet kalemlerinden olan petrol fiyatındaki artışlar olduğu düşünülmektedir. Bu durum 2005-2008 yılları arasında petrol fiyatlarındaki artışları gösteren aşağıdaki tabloda açıkça görülmektedir:

Tablo-15: 2005-2008 Yılları Arasında Akaryakıt Fiyatlarındaki Artışlar

Tarih	Kapıkule Vergisiz Fiyatlar (€)	Bulgaristan Vergisiz Fiyatlar (€)	Avrupa Ortalama Pompa Fiyatları (€)
Temmuz 2008	0,935	1,300	1,516
Haziran 2008	0,950	1,040	1,512
Mayıs 2008	0,917	0,930	1,526

## 08-49/697-273

Nisan 2008	0,702	0,900	1,380
Mart 2008	0,703	0,86	1,353
Şubat 2008	0,6578	0,83	1,287
Ocak 2008	0,6582	0,83	1,261
Aralık 2007	0,6747	0,80	1,261
Kasım 2007	0,6698	0,77	1,294
Ekim 2007	0,6001	0,758	1,228
Eylül 2007	0,586	0,746	1,200
Ağustos 2007	0,569	0,734	1,161
Temmuz 2007	0,565	0,722	1,170
Haziran 2007	0,551	0,71	1,144
Mayıs 2007	0,540	0,698	1,127
Nisan 2007	0,5322	0,686	1,126
Mart 2007	0,5003	0,674	1,097
Şubat 2007	0,4822	0,662	1,080
Ocak 2007	0,4174	0,65	1,069
Aralık 2006	0,4736	0,63	1,036
Aralık 2005	0,4174	0,58	0,954

Tablodan da görüldüğü üzere, teşebbüslerin fiyat artışlarının yoğunlaştığı 2008 yılında petrol fiyatlarında da ciddi artışlar (yaklaşık %58,91 ila %124 arasında) yaşanmıştır. Ayrıca teşebbüslerin fiyat artışlarının birbirine yakın dönemlerde gerçekleşmesinde, ilgili pazarın düopol yapısının ve ilgili pazarda fiyat şeffaflığının bulunmasının etkili olduğu düşünülmektedir.

410 Diğer taraftan, U.N. Ro-Ro KKR'ye devredilmeden önce şirketin yönetiminde Ulusoy'un da kontrolüne sahip olan hissedarlar bulunmaktaydı. Ancak bu durum, U.N. Ro-Ro'nun hisselerinin devredildiği 2007 yılından bu yana değişmiştir. Hâlihazırda U.N. Ro-Ro'nun yönetiminde Ulusoy ile menfaat birlikteliği içerisinde kabul edilebilecek hiçbir hissedar bulunmamaktadır. Dolayısıyla, iki teşebbüs arasında bir uyumlu eylem için kolaylaştırıcı unsur olabilecek durumun U.N. Ro-Ro'nun hisselerinin KKR'ye devriyle birlikte ortadan kalktığı görülmektedir.

420 Bu bilgiler ışığında, pazar koşulları, teşebbüslerin fiyat artışlarındaki kıyaslamalar ve akaryakıt fiyatlarındaki artışlar çerçevesinde yapılan değerlendirme neticesinde U.N. Ro-Ro ve Ulusoy'un rekabeti bozucu nitelikte anlaşma veya uyumlu eylem içerisinde bulduklarına ilişkin bir tespit söz konusu olmaması nedeniyle, bu teşebbüsler hakkında 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi çerçevesinde soruşturma açılmasına gerek olmadığı kanaatine varılmıştır.

### J.2. 4054 Sayılı Kanun'un 6. Maddesi Kapsamında Yapılan Değerlendirme

Şikayete konu teşebbüsler hakkında 6. madde çerçevesinde ileri sürülen iddia, bu teşebbüslerin ro-ro hizmetlerinde aşırı fiyat uygulamak suretiyle faaliyet gösterdikleri hatlardaki hakim durumlarını kötüye kullandıkları iddiasıdır.

430 Genel olarak "pazar gücünün kötüye kullanımı sonucunda bir ürünün ekonomik değeri ile fiyatı arasındaki makul olmayan farklılığın bulunması" şeklinde tanımlanan aşırı fiyat uygulamalarının tespitinde; tüm üretim maliyetleri toplamı ile fiyatın karşılaştırılması, ilgili pazardaki aynı veya benzer ürünlerin fiyatlarının karşılaştırılması, komşu pazarlardaki aynı veya benzer ürünlerin fiyatlarının karşılaştırılması gibi yöntemler kullanılır.

Mevcut durumda aynı hatlarda faaliyet gösteren başka firmaların mevcut olmaması nedeniyle ilgili pazar içerisinde bir kıyaslama yapmak mümkün görünmemektedir. Bununla birlikte yukarıda değinilen, Barry Rogliano Salles isimli Paris merkezli bir

## 08-49/697-273

ro-ro aracı kurum ve proje araştırma şirketinin iştiraki olan MLTC'nin Avrupa ro-ro piyasası hakkındaki çalışması U.N. Ro-Ro ve Ulusoy fiyat seviyeleri hakkında bilgivermektedir. Bu çalışmada, 12 Avrupa ro-ro firmasından alınan fiyat listeleri yer almakta ve bu fiyatlar römork ve yarı römork bazında karşılaştırılmaktadır. Anılan belgede hem römork hem de yarı römork bakımından U.N. Ro-Ro'nun 12 firma içerisnde mil başına en düşük fiyatlı çalışan firma olduğu görülmektedir. Her ne kadar bu hatlar yatırım maliyeti, liman ücretleri, sefer mesafesi gibi unsurlar bakımından ciddi farklılıklar arz etse de U.N. Ro-Ro'nun mil başına fiyat seviyesinin bu firmalardan önemli ölçüde düşük olduğu anlaşılmaktadır. Örnek vermek gerekirse, Igoumenitsa-Yunanistan'dan Ancona-İtalya'ya sefer düzenleyen Anek Lines firmasının mil başına ücreti 1,92 Euro, aynı hatta çalışan Superfast'in ücreti de liman vergisi hariç 2,01 Euro'dur. U.N. Ro-Ro'nun mil başına ücreti ise 0,90 Euro'dur. Dolayısıyla, hâlihazırda iki firmanın faaliyet gösterdiği Igoumenitsa-Ancona hattı mil başına fiyatlarının, tekel konumunda bir firmanın bulunduğu İstanbul-Trieste hattındaki mil başına fiyatlara göre daha yüksek olduğu görülmektedir. Bu çerçevede, U.N. Ro-Ro fiyatlarının dünyadaki diğer ro-ro fiyatlarına göre çok yüksek olmadığı belirlenmiştir.

Başvuruda UN Ro-Ro'nun fiyatlarını ekonomik gerekçelerle açıklanamayan ölçülerde arttırdığı ileri sürülmekte ve bu iddianın fiyatların aşırı olduğu görüşüne dayanak teşkil ettiği anlaşılmaktadır. Esasen, 2008 yılı içerisinde daha da hızlanmakla birlikte, 2007 yılı başından bu yana akaryakıt fiyatları hızlı bir şekilde artmaktadır. Bu durumun başka birçok sektörün yanı sıra maliyetlerin önemli bir kısmını yakıt giderlerinin teşkil ettiği taşımacılık sektörünü çok önemli ölçüde etkileyeceği açıktır. Bu çerçevede, gerek deniz gerekse de karayolu taşımacılığı alanında faaliyette bulunan teşebbüslerin yakıt fiyatındaki artışları fiyatlarına yansıtılmaları sektördeki faaliyetlerinin devamı için bir zorunluluktur. Nitekim yukarıda yer verildiği üzere, gerek UND gerekse de RODER akaryakıt fiyatlarındaki olağanüstü artışların üyelerini olumsuz etkilememesi amacıyla kat edilen mesafeler esas alınarak rota bazında maliyet hesaplamaları yapmakta ve tavsiye niteliğinde olmak üzere bu bilgileri üyeleriyle paylaşmaktadırlar. Dolayısıyla, yakıt maliyetinin operasyonel giderler içindeki oranının yaklaşık %50 seviyesinde bulunduğu ro-ro piyasasında teşebbüslerin akaryakıt fiyatlarındaki artışları sundukları hizmetin fiyatına yansıtılmalarını beklemek rasyonel olmayacaktır. 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesine çerçevesinde yapılan değerlendirmeye ilişkin bölümde yer verilen tablolardan da görülebileceği üzere U.N. Ro-Ro'nun fiyatlarındaki artış oranları akaryakıt fiyatındaki artış oranlarının oldukça altında kalmaktadır. Dolayısıyla, fiyatların ekonomik gerekçelerle açıklanamayan oranlarda arttırılması söz konusu değildir.

Bu bilgiler ışığında; pazar koşulları, benzer ro-ro hatlarındaki fiyatlarla yapılan kıyaslamalar ve akaryakıt fiyatlarındaki artışlar çerçevesinde yapılan değerlendirme neticesinde, U.N. Ro-Ro ve Ulusoy'un aşırı fiyatlama yaptıklarına ilişkin bir tespitin söz konusu olmaması nedeniyle, bu teşebbüsler hakkında 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi çerçevesinde soruşturma açılmasına gerek olmadığı kanaatine varılmıştır.

## K. SONUÇ

Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre, U.N. Ro-Ro İşletmeleri A.Ş. ve Ulusoy Denizyolları İşletmeleri A.Ş.'nin tekerlekli ve mobil yük taşıyan ro-ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı pazarında 4054 sayılı Kanun'un 4.

**08-49/697-273**

ve/veya 6. maddesini ihlal ettiklerine ilişkin herhangi bir tespitin bulunmaması nedeniyle aynı Kanun'un 41. maddesi uyarınca adı geçen teşebbüsler hakkında soruşturma açılmasına gerek olmadığına ve şikayetin reddine OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.