

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2021-5-004

(Devralma)

Karar Sayısı : 21-06/79-36

Karar Tarihi : 04.02.2021

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Birol KÜLE

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

B. RAPORTÖRLER: Nazlı VAROL, Ayşe Nur ÖZDEMİR, Murat ALACALAR

C. BİLDİRİMDE

BULUNAN : - Korean Air Lines Co., Ltd.

Temsilcileri: Av. Gönenç GÜRKAYNAK, Av. O. Onur ÖZGÜMÜŞ
Yıldız Mah. Çitlenbik Sok. No:12 Beşiktaş/İstanbul

- (1) **D. DOSYA KONUSU:** Asiana Airlines Inc.'in tek kontrolünün Korean Airlines Co., Ltd. tarafından devralınması işlemi.
- (2) **E. DOSYA EVRELERİ:** Rekabet Kurumu (Kurum) kayıtlarına 14.01.2021 tarih ve 14436 sayı ile giren ve 20.01.2021 tarih ve 14558 sayılı yazı ile tamamlanan bildirim üzerine düzenlenen 28.01.2021 tarih ve 2021-5-004/Öİ sayılı Devralma Ön İnceleme Raporu görüşülerek karara bağlanmıştır.
- (3) **F. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda, bildirim konu işleme izin verilmesinde sakınca bulunmadığı ifade edilmiştir.

G. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

G.1. İşleme İlişkin Bilgiler

- (4) Başvuruda, Korean Air Lines Co., Ltd. (KOREAN AIR) tarafından, Kumho Asiana Grup'un bir parçası olan Asiana Airlines Inc.'in (ASIANA AIR) %(.....) oranındaki hissesinin devralınması yoluyla tek kontrolünün elde edilmesi işlemine izin verilmesi talep edilmektedir.

G.2. Taraplara İlişkin Bilgiler

G.2.1. Devralan: Korean Airlines Co., Ltd. (KOREAN AIR)

- (5) İşlem kapsamında ASIANA AIR'in hisselerinin çoğunluğunu devralacak KOREAN AIR, Hanjin KAL Co., Ltd.'nin (HANJIN KAL) kontrolünde, uluslararası faaliyetleri olan, Güney Kore merkezli tam hizmet sunan bir taşıyıcıdır. KOREAN AIR başlıca dört temel alanda faaliyet göstermektedir. Bunlar; (i) hava yolu ile yolcu taşımacılığı, (ii) hava yolu ile kargo taşımacılığı, (iii) havacılık ve uzay ve (iv) otel işletmeleridir. KOREAN AIR'in, başlıca merkezi Güney Kore'de bulunan Incheon Uluslararası Havalimanı'dır. Hava yolu ile tarifeli yolcu taşımacılığı ve hava yolu ile kargo taşımacılığına ilişkin faaliyetleri bakımından yan faaliyetler olarak KOREAN AIR ayrıca yer hizmetleri, bakım, onarım ve değişim (BOD) hizmetleri, uçuş eğitimi ve diğer hava-uzay hizmetleri alanında da faaliyet göstermektedir. Bununla birlikte, KOREAN AIR söz konusu faaliyetleri ağırlıklı olarak Güney Kore'de sunmaktadır.
- (6) KOREAN AIR Türkiye'de hava yolu ile tarifeli yolcu taşımacılığı ve hava yolu ile kargo taşımacılığı hizmetlerinin sağlanması alanlarında faaliyet göstermektedir. KOREAN

AIR, yukarıda yer verilen yan faaliyetlerin herhangi birini Türkiye’de göstermemektedir. KOREAN AIR Türkiye’den elde ettiği geliri yurtdışından yapılan doğrudan satışlar/hizmetler ve şubesi olan Korean Air Lines Co. Ltd. Türkiye İstanbul Şubesi aracılığıyla elde etmektedir.

- (7) KOREAN AIR’in kontrolüne sahip HANJIN KAL ise Hanjin Grup’un, Güney Kore merkezli holding şirketi olup, temel olarak yatırım, yönetim danışmanlığı, lisanslama, gayrimenkul kiralama işi, turizm ve otel operasyonları ile hava taşımacılığı alanlarında faaliyet göstermektedir. HANJIN KAL, hâlihazırda Won-Tae (Walter) CHO tarafından kontrol edilmekte olup, Türkiye’den sadece KOREAN AIR aracılığıyla gelir elde etmektedir.

G.2.2. Devreden: Kumho Asiana Grup

- (8) Kumho Asiana Grup Güney Kore merkezli bir Holding olup inşaat, kültür, hava yolu lojistik ve IT sektörlerinde faaliyet göstermektedir.¹

G.2.3. Devre Konu: Asiana Airlines Inc. (ASIANA AIR)

- (9) ASIANA AIR, Seul, Güney Kore merkezli ve küresel hat kapsamı olan tam hizmet sunan bir taşıyıcı olup, işlem öncesinde Kumho Asiana Grup’un tek kontrolü altındadır. ASIANA AIR telekomünikasyon sektörü ve hava yolu taşımacılığı destek hizmetleri de dâhil olmak üzere, diğer faaliyetlerinin yanı sıra esas olarak yerel ve uluslararası hava yolu hizmetleri ve taşımacılığı alanlarında faaliyet göstermektedir. Söz konusu faaliyetler ile ilişkili yan faaliyetler olarak yer hizmetleri ve BOD hizmetlerini münhasıran Güney Kore’de sunmaktadır.
- (10) ASIANA AIR, Türkiye’de hava yolu ile tarifeli yolcu taşımacılığı ve hava yolu ile kargo taşımacılığı hizmetlerinin sağlanması alanlarında faaliyet göstermektedir. Şirket, Türkiye’de yer hizmetleri ve BOD hizmetleri olmak üzere yukarıda yer verilen yan faaliyetlerin herhangi biri bakımından faaliyet göstermemektedir. ASIANA AIR’in İstanbul’da satış ve havalimanı destek faaliyetleri üstlenen, (i) İstanbul Havalimanı Ofisi ve (ii) Bölgesel Satış Ofisi, İstanbul olmak üzere iki adet ofisi bulunmaktadır.

G.3. İlgili Pazarlar

- (11) ASIANA AIR ve KOREAN AIR özellikle Asya’da hava yolu kargo yolcu taşımacılığı, yer ve BOD hizmetleri alanlarında faaliyet gösterse de, tarafların Türkiye’de yalnızca hava yolu ile tarifeli yolcu taşımacılığı ve hava yolu ile kargo taşımacılığı alanlarında faaliyetleri bulunmaktadır. Bu çerçevede aşağıda öncelikle hava yolu ile yolcu taşımacılığı ve hava yolu ile kargo taşımacılığı hakkında genel bilgilere yer verilmiş, ardından ilgili pazarlar hakkında açıklamalarda bulunulmuştur.

G.3.1. Sektör Hakkında Genel Bilgi

G.3.1.1. Hava Yolu ile Tarifeli Yolcu Taşımacılığı

- (12) Rekabet Kurulunun (Kurul) 04.06.2020 tarih ve 20-27/329-154 sayılı kararında, hava taşımacılığında ilgili ürün pazarının tanımlanmasında tüketici grupları, dolaylı/aktarmalı uçuşlar ve coğrafi ikamenin esas alındığı belirtilmiştir. Tüketici gruplarının esas alındığı talep ikamesi bakımından yapılan değerlendirmede, zaman duyarlılığı yüksek olan/ayrıcılık yolcular ile zaman duyarlılığı yüksek olmayan/ayrıcılıksız yolcular

¹<https://www.bloomberg.com/profile/company/ASMGFZ:KS>,
https://en.wikipedia.org/wiki/Kumho_Asiana_Group (Erişim Tarihi: 21.02.2021).

bakımından doğrudan ve aktarmalı uçuşlar arasında bir ayırım yapılmaktadır.² İş amaçlı seyahat etme eğilimli, zaman duyarlılığı yüksek olan yolcular sıklıkla kalkış tarihine yakın zamanda rezervasyon yaptırmakta ve biletlerinin önemli ölçüde esneklik sağlamasını talep etmektedir (örneğin; ücretsiz iptal ve kalkış saatinin veya tarihinin değiştirilebilmesi). İlgili yolcular, söz konusu esneklik için daha yüksek fiyatlar ödemeye razı olabilmektedir ve belirli bir şehir çiftinde daha sık sefer yapılmasını talep edebilmektedir. Öte yandan, ağırlıklı olarak tatil amacıyla veya arkadaşlarını ve yakınlarını ziyaret etmek için seyahat eden, zamana duyarlılığı yüksek olmayan yolcular uzun bir süre önce rezervasyon yaptırmaktadır ve rezervasyonlarına ilişkin daha az esnekliğe gereksinim duyma eğilimindedir.³

- (13) Dolaylı/doğrudan uçuşlar bakımından yapılan değerlendirmede dolaylı uçuşların doğrudan uçuşlara ikame kabul edilmelerinde; yolcu profili (zamana duyarlı yolcular için ikame kabul edilmemektedir), uçuş süresi (süre uzadıkça ikame kabul edilme ihtimali azalmaktadır), aktarma süresi (uçuş süresi ile aynı şartlara sahiptir), zaman tarifesi (aktarma sürelerinin kısalması zaman tarifelerinin uygunluğu ile mümkündür) ve ücret faktörleri etkili olmaktadır. Kurulun geçmiş tarihli kararlarında, tek aktarmalı uçuşlarla aktarmasız uçuşlar arasında bir ayırım yapılmamıştır ve söz konusu uçuşlar birbirine ikame hizmetler olarak değerlendirilmiştir.⁴
- (14) Kurul kararlarının yanı sıra Komisyon da geçmişte tek aktarmalı uçuşların aktarmasız uçuşlara ikame olup olmadığını değerlendirmiş ve ikame edilebilirlik seviyesinin büyük ölçüde uçuşların süresine bağlı olduğu sonucuna varmıştır.⁵ Komisyon, genel bir kural olarak, uçuş süresi uzadıkça tek aktarmalı uçuşların aktarmasız uçuşlar üzerinde rekabetçi baskı yaratma olasılığının o oranda yüksek olacağını belirtmiştir.⁶ Bu kapsamda, özellikle uzun mesafeli hatlarda tek aktarmalı uçuşların direkt uçuşlara ikame olduğu sonucuna ulaşılmıştır.
- (15) Coğrafi bakımdan, iki veya daha fazla havaalanının birbirlerinin etki alanlarına girecek kadar yakın olmaları halinde ise coğrafi açıdan ikame edilebilirlik söz konusu olacaktır. Bu pazar tanımını müşterilerin bir kalkış noktasından bir varış noktasına seyahat etmek için tüm olası alternatifleri değerlendirdikleri, ancak bunları farklı bir şehir çiftine ikame olarak değerlendirmedikleri talep yanlı bakış açısına karşılık gelmektedir. Bu noktada Kurulun⁷ ve Komisyonun⁸ kararlarından talep bazlı "kalkış-varış noktaları" (*point-of-*

² Avrupa Komisyonu (Komisyon) da tüketici grupları bakımından yaptığı değerlendirmede zaman duyarlılığı yüksek olan/zaman duyarlılığı yüksek olmayan yolcular arasında ayırım yapmaktadır. İlgili kararlar için bkz.: M. 7541 – IAG/Aer Lingus kararı, par. 20-29; M. 7333 – Alitalia/Etihad kararı, par. 70-74; M. 6607 – S Airways/American Airlines kararı, par. 13-18; M. 6663 – Ryanair/Aer Lingus kararı, par. 382-387.

³ Geçmiş tarihli Kurul kararlarında da, zamana duyarlı veya duyarlı olmayan tüketici grubu ayırımına gidilmemiştir. Bkz. Kurulun 25.12.2014 tarih ve 14-54/932-420 sayılı; 01.09.2015 tarih ve 15-34/512-160 sayılı; 04.06.2020 tarih ve 20-27/329-154 sayılı kararları.

⁴ Kurulun 11.04.2007 tarih ve 07-31/323-119 sayılı, 24.07.2008 tarih ve 08-47/668-262 sayılı, 13.04.2009 tarih ve 09-14/320-84 sayılı; 11.06.2009 tarih ve 09-27/577-137 sayılı; 16.06.2011 tarih ve 11-37/768-236 sayılı; 25.12.2014 tarih ve 14-54/932-420 sayılı; 01.09.2015 tarih ve 15-34/512-160 sayılı kararları.

⁵ Komisyonun COMP/M.5181 – Delta Air Lines/Northwest Airlines, 06.08.2008 tarihli karar, par. 16-18.

⁶ COMP/M.5440 - Lufthansa/Austrian Airlines kararı.

⁷ Kurulun 11.04.2007 tarih ve 07-31/323-119 sayılı; 24.07.2008 tarih ve 08-47/668-262 sayılı; 11.06.2009 tarih ve 09-27/577-137 sayılı; 05.03.2020 tarih ve 20-13/165-84 sayılı; 18.04.2019 tarih ve 19-16/219-98 sayılı; 13.4.2009 tarih ve 09-14/320-84 sayılı; 25.12.2014 tarih ve 14-54/932-420 sayılı kararları.

⁸ Komisyonun COMP/M.5181 – Delta Air Lines/Northwest Airlines kararı par. 8-11; M.3940 - Lufthansa/Eurowings kararı par. 10; M.3770 - Lufthansa/Swiss kararı, par. 12; M.3280 – Air France/KLM kararı, par. 9-18.

origin/point-of-destination: O&D) yaklaşımının, en azından çok uygun bir başlangıç noktası olarak kabul edildiği görülmektedir. Yaklaşımına göre; tüketici açısından bakıldığında, her bir kalkış ve varış noktası kombinasyonu ayrı bir pazar oluşturmaktadır. Birbirine yakın iki (veya daha çok) havalimanından doğrudan uçuş hizmeti verilebilmesi ve bunların tüketici açısından ikame kabul edilmesi durumunda bu iki havalimanı aynı O&D kapsamında değerlendirilecektir.

G.3.1.2. Hava yolu ile Kargo Taşımacılığı

- (16) Hava yolu ile yolcu taşımacılığı hizmetlerinden farklı olarak, hava yolu ile kargo taşımacılığı, kargonun daha fazla sayıda aktarma kullanılarak gönderilmesine olanak sağlayacak şekilde zamana olan duyarlılığın daha düşük olması bakımından farklılaşmaktadır. Dolayısıyla, genel olarak hava yolu ile kargo taşımacılığı hizmetleri için ilgili ürün pazarı belirlenirken “kalkış noktası/varış noktası” yaklaşımının kullanılması yerine; ilgili ürün pazarı ülkeden ülkeye veya bölgeden bölgeye olacak şekilde belirlenebilecektir. Dolayısıyla, çoğu ülke bakımından, ilgili ürün pazarı “ülkeden ülkeye” (örneğin; Kore-Japonya, Japonya-Kore kargo taşımacılığı) olacak şekilde belirlenebilecektir. Kapsama alanının yerel altyapının daha sonraki bağlantıları mümkün kılmaya yeterli olduğu kıtalara geniş oranda karşılık geldiği ülkeler bakımından (örneğin; Avrupa ve Kuzey Amerika), bu durum ilgili coğrafi pazarı ülkeden bölgeye olacak şekilde tanımayı mümkün kılmaktadır (örneğin; Kore-Avrupa). Başka bir anlatımla, ileriye doğru bağlantılara izin veren ulaşım altyapılarının gelişmişliğine, gümrük formalitelerine ve besleyici (*feeder*) hava yolu taşımacılığı kapasitesine bağlı olarak ilgili coğrafi pazar kıtalararası da tanımlanabilmektedir. Bu doğrultuda ilgili coğrafi pazar, kıtalararası hatlar bakımından, en azından yerel altyapının daha sonraki bağlantıları (örneğin; tren, kamyon, iç sulardaki taşımacılık) mümkün kılmaya yeterli olduğu kıtalar için, kapsama alanları kıtalara karşılık gelecek biçimde daha geniş tanımlanabilmektedir.^{9,10}
- (17) Bununla birlikte, Komisyon geçmişte Asya boyunca mevcut ulaşım altyapısının, Asya'nın tamamını bir kapsama alanı olarak kabul etmek için yeterli olmadığını değerlendirmiştir. Benzer şekilde, Orta Doğu boyunca mevcut ulaşım altyapısı, Orta Doğu'nun tamamını bir yakalama alanı olarak değerlendirmek için yeterli değildir. Dolayısıyla, söz konusu yakalama alanlarının ülkeden ülkeye olacak şekilde değerlendirilmesi daha uygun olabilecektir.¹¹ Ayrıca hattın her bir ucundaki talebin farklılaşması sebebiyle hava yolu ile kargo taşımacılığı pazarının doğası gereği tek yönlü olduğu da dikkate alınmalıdır.¹²
- (18) Önceki kararlarında Komisyon, hava yolu ile kargo taşımacılığı pazarını taşıyan her türlü ürünü ve her tür hava yolu kargo taşıyıcısını kapsayacak şekilde değerlendirmiştir. Bazı kararlarda ise Komisyon taşıyan malların türüne göre (örneğin; tehlikeli veya kolay bozulabilen mallar) bir ayırım yapılmasının gerekip gerekmediğini değerlendirmiş ve bu tür bir ayırımın gerekli olmadığı sonucuna varmıştır.¹³ İlâveten hava yolu ile kargo

⁹ COMP/M.3280 – Air France/KLM; COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss; COMP/M.5440- Lufthansa/Austrian Airlines.

¹⁰ Kurulun 11.06.2008 tarih ve 09-27/577-137 sayılı; 16.06.2011 tarih ve 11-37/768-236 sayılı kararları.

¹¹ COMP/M.5440- Lufthansa/Austrian Airlines.

¹² COMP/M.5181 Delta Air Lines/ Northwest Airlines; COMP/M.5440- Lufthansa/Austrian Airlines.

¹³ COMP/M.5747 – Iberia/British Airways, paragraf 40; COMP/M.6447 – IAG/bmi, pr. 91-92, M. 6828 – Delta Airlines/ Virgin Group / Virgin Atlantic Limited, pr.72-81., COMP/M.5181 Delta Air Lines/ Northwest Airlines; COMP/M.5440- Lufthansa/Austrian Airlines. Anılan kararlarda; birbirinden farklı kargoların aynı uçakla taşınabildiği ve taşıma için ürünlerin genellikle standart bir şekilde ambalajlandığı tespitine yer verilmiştir.

taşımacılığı hizmetleri, temel olarak kargonun ağırlığına ve taşınacağı mesafeye göre ve kargo türü temelinde önemli farklılıklar uygulanmaksızın fiyatlandırılmaktadır.

- (19) Hava yolu ile kargo hizmeti tedarikçileri bakımından da bir ayrıma gerek bulunmamaktadır. Zira söz konusu tedarikçiler, bu işleve adanmış kargo uçaklarına sahip özelleşmiş işkollarına sahip olabilmekte veya yolcu uçaklarının kargo kompartımanındaki mevcut olan kapasiteyi de kullanabilmektedirler.¹⁴ Pazardaki bazı oyuncular tarafından amaca özel kargo uçakları ve kargo kompartımanı kapasitelerinin her ikisinin birleşimi de işletilebilmektedir. Son olarak United Parcel Service, Inc., DHL International GmbH, FedEx Corporation gibi entegratörler de ayrıca hava yolu ile kargo taşıma hizmetleri sağlamaktadır.
- (20) Bu kapsamda tedarikçi türleri, taşınan kargonun ağırlığı gibi unsurlar bakımından ayrı ürün pazarları tanımlamak mümkün görünmemektedir. Nitekim Kurulun 02.12.2015 tarih ve 15-42/713-259 sayılı kararında da, hava yolu ile kargo taşımacılığı alanında, taşınan paketin herhangi bir ağırlık sınırlaması olmadan hava yolu ile taşınabildiği ve kargo türü/ağırlığına göre de bir ayırım yapılmasının gerekmediği ifade edilmiştir.
- (21) Talep bakımından, hava taşımacılığı hizmetleri müşterileri temel olarak kargolarının bir noktadan başka bir noktaya gerekli zaman içerisinde ve makul bir fiyatla taşınması ile ilgilenmekte fakat genellikle hizmetin özelleştirilmiş kargo uçaklarıyla, mevcut kargo kompartımanı alanına sahip yolcu uçaklarıyla veya entegratörler tarafından sağlandığı ile ilgilenmemektedirler.
- (22) Kurul geçmişte hava yolu taşımacılığı faaliyetleri bakımından, hava yolu ile kargo taşımacılığına ilişkin ayrı bir ürün pazarı tanımlamıştır.¹⁵ Söz konusu kararların bazılarında Kurul ilgili coğrafi pazarı, somut olayın özelliklerine göre ülkeden ülkeye veya ülkeden kıtaya olacak şekilde belirlemiştir.¹⁶
- (23) Tarafların yukarıda yer verilen pazarlardaki faaliyetleri dikkate alınarak dosya kapsamında İlgili Pazarın Tanımlanmasına İlişkin Kılavuz'un 20. paragrafı çerçevesinde kesin bir pazar tanımı yapılmamış olmakla birlikte, değerlendirmede dikkate alınacak ilgili pazar tanımlarına aşağıda yer verilmiştir.

G.3.2. İlgili Ürün Pazarları

- (24) İlgili teşebbüslerin Türkiye'deki faaliyetleri hava yolu ile tarifeli yolcu taşımacılığı ve hava yolu ile kargo taşımacılığı alanlarında yalnızca yatay olarak örtüşmektedir. Bu çerçevede yukarıda yer verilen bilgiler doğrultusunda "hava yolu ile tarifeli yolcu taşımacılığı" ve "hava yolu ile kargo taşımacılığı" pazarları değerlendirmede dikkate alınacak olmakla birlikte, kesin bir pazar tanımı yapılmamıştır.

G.3.3. İlgili Coğrafi Pazar

- (25) Kurul yerleşik kararlarında hava yolu ile yolcu taşımacılığında her bir kalkış-varış noktasındaki hattın ayrı bir coğrafi pazar olarak tanımlandığı görülmektedir. Bu kapsamda, havalimanı-eşli (*airport pair*) ya da şehir-eşli (*city pair*) olarak ifade eden bir ilgili coğrafi pazar tanımı yapılmaktadır. Kurulun geçmiş tarihli kararlarında havalimanı eşli coğrafi pazar tanımından ziyade; şehir eşli coğrafi pazar tanımını benimsediği

¹⁴ Söz konusu uygulamanın COVID-19 pandemisi döneminde daha yaygınlaştığı belirtilmiştir.

¹⁵ Bkz. Kurulun 18.04.2019 tarih ve 19-16/219-98 sayılı kararı.

¹⁶ Kurulun 11.06.2008 tarih ve 09-27/577-137 sayılı; 13.04.2009 tarih ve 09-14/320-84 sayılı; 16.06.2011 tarih ve 11-37/768-236 sayılı kararlarında hava yolu ile kargo taşımacılığı faaliyetleri bakımından ilgili coğrafi pazar ülkeden kıtaya; 04.06.2020 tarih ve 20-27/329-154 sayılı kararında ise hem ülkeden kıtaya hem de ülkeden ülkeye olacak şekilde tanımlanmıştır.

görülmektedir.¹⁷ Benzer şekilde Avrupa Birliği Adalet Divanı¹⁸ ve Komisyonun¹⁹ da şehir eşli coğrafi pazar tanımı yaptığı ve bu kapsamda Komisyonun, aynı şehirde bulunan birden fazla havalimanını birbirine ikame olarak değerlendirilebildiği görülmektedir.^{20,21}

- (26) Hava yolu ile kargo taşımacılığı ve hava yolu ile tarifeli yolcu taşımacılığı bakımından teşebbüslerin Türkiye'ye ilişkin faaliyetleri Türkiye ile Güney Kore hattında yatay olarak örtüşmektedir. Bu kapsamda yukarıda yer verilen bilgilerin doğrultusunda, hava yolu ile kargo taşımacılığı pazarı bakımından ilgili coğrafi pazar "Türkiye'den Güney Kore'ye" ve "Güney Kore'den Türkiye'ye" kargo taşımacılığı olarak ayrı ayrı dikkate alınmıştır. Bunun yanında hava yolu ile tarifeli yolcu taşımacılığı pazarı bakımından ise "Seul - İstanbul" hattı yapılan değerlendirmelerde dikkate alınmıştır.

G.4. Değerlendirme

G.4.1. Bildirim Konusu İşlemin Niteliği ve Bildirim Yükümlülüğü Açısından Yapılan Değerlendirme

- (27) Devre konu ASIANA AIR'in işlem öncesi ve sonrası hissedarlık yapısına aşağıda yer verilmektedir:

Tablo 1- ASIANA AIR İşlem Öncesi ve İşlem Sonrası Hissedarlık Yapısı (%)

Devralma Öncesi		Devralma Sonrası	
Hissedar / Grup	Hisse Oranı	Hissedar / Grup	Hisse Oranı
Kumho Industrial Co., Ltd.	(.....)	KOREAN AIR	(.....)
Kumho Petrochemicals	(.....)		
Diğerleri	(.....)	Diğerleri	(.....)
TOPLAM	100,00	TOPLAM	100,00

Kaynak: Bildirim Formu

- (28) Bildirim Formunda yer verilen bilgilere göre, işlem öncesinde ASIANA AIR, Kumho Asiana Grup'un bir parçasıdır ve bu kapsamda Kumho Asiana Grup'un tek kontrolü altındadır. İşlemin tamamlanmasını takiben KOREAN AIR, ASIANA AIR'in ihraç edilmiş ve hala tedavülde bulunan hisselerinin %(.....)'ine karşılık gelen çoğunluk hisselerine sahip olacak ve ASIANA AIR'in tek kontrolüne sahip olacaktır. Bu bağlamda bildirim konusu işlem, devre konu şirketin kontrolünde kalıcı değişikliğe sebep olacağından, 2010/4 sayılı Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ'in 5. maddesi çerçevesinde bir devralmadır. Ayrıca, tarafların cirolarının anılan Tebliğ'in 7. maddesinin birinci fıkrasının (a) ve (b) bentlerinde öngörülen eşikleri aşması nedeniyle işlemin izne tabi olduğu anlaşılmıştır.

G.4.2. 4054 Sayılı Kanun'un 7. Maddesi Açısından Yapılan Değerlendirme

- (29) Bildirilen işlem bakımından Türkiye açısından iki yatay etkilenen pazar bulunmaktadır. İlgili pazar bölümünde yer verildiği üzere bunlar hava yolu ile tarifeli yolcu taşımacılığı

¹⁷ Kurulun 13.02.2001 tarih ve 01-08/73-21 sayılı; 13.02.2005 tarih ve 05-05/23-11 sayılı; 04.07.2007 tarih ve 07- 56/661-230 sayılı; 24.07.2008 tarih ve 08-47/668- 262 sayılı; 13.04.2009 tarih ve 09-14/320-84 sayılı; 26.08.2010 tarih ve 10-56/1061-393 sayılı; 25.12.2014 tarih ve 14-54/932-420 sayılı kararları.

¹⁸ C 66/86 *Ahmed Saeed Flugreisen and Other v/Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs* (1989) ECR 803, par.-39-41.

¹⁹ Komisyonun 11.02.2004 tarih ve COMP/M.3280 sayılı *Air France/KLM* kararı; 22.06.2009 tarih ve COMP/M.5335 sayılı *Lufthansa/SN Airholding* kararları.

²⁰ Komisyonun 22.09.1997 tarih, M.967 sayılı *KLM/Air UK* kararı; 10.12.2003 tarih, COMP/D2/38.479 sayılı *British Airways/Iberia/GB Airways* kararı.

²¹ Şehir-eşli coğrafi pazar tanımının benimsenmediği az sayılı Komisyon kararlarının ise istisnai olduğu gözlemlenmektedir. Bkz.: Komisyonun 10.03.2003 tarih ve COMP/A.38.477/D2 sayılı; 27.07.2010 tarih ve COMP/M.5889 sayılı kararı.

(Seul-İstanbul) ve hava yolu ile kargo taşımacılığı (Türkiye'den Güney Kore'ye ve Güney Kore'den Türkiye'ye) pazarlarıdır.

G.4.2.1. Hava Yolu ile Tarifeli Yolcu Taşımacılığı

- (30) KOREAN AIR ve ASIANA AIR Türkiye'de "Seul-İstanbul" hattında (çift yön) hava yolu ile tarifeli yolcu taşımacılığı pazarında faaliyet göstermektedir. Bu pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin paylarına aşağıda yer verilmektedir:

Tablo-2 "Seul-İstanbul" Hattında (Çift Yön) Havayolu ile Tarifeli Yolcu Taşımacılığı Pazarında Yolcu Sayısı Bazında Pazar Payları (%)

Seul-İstanbul	2018	2019	2020
KOREAN AIR	(.....)	(.....)	(.....)
ASIANA AIR	(.....)	(.....)	(.....)
KOREAN AIR+ASIANA AIR	(.....)	(.....)	(.....)
THY	(.....)	(.....)	(.....)
Diğer	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam	100	100	100
Kaynak: Bildirim Formu ²²			

- (31) Tablodan görüldüğü üzere, işlem sonrasında tarafların pazar payı en yüksek %(.....) seviyesine ulaşacaktır. Yatay Birleşme ve Devralmaların Değerlendirilmesi Hakkında Kılavuz (Yatay Kılavuz) %50'nin üzerindeki pazar paylarını yüksek olarak değerlendirmektedir. Diğer taraftan tarafların toplam pazar paylarının %50'nin altında olduğu durumlarda, söz konusu işlemin pazarda yeteri kadar güçlü rakiplerin bulunmaması, rakiplerin kapasite kısıtlarıyla karşılaşması veya işlem taraflarının yakın rakip olmaları halinde rekabetçi endişelere yol açabileceğini belirtmektedir. Tablo-2'den görüldüğü üzere aynı pazarda THY'nin %(.....) pazar payı olması KOREAN AIR'in işlem sonrasında da hala güçlü bir rakibinin olacağını göstermektedir.²³
- (32) Genel olarak hava taşımacılığında yolcuların, kendi ülkelerindeki taşıyıcıları tercih ettikleri ifade edilmektedir. Her ne kadar bu durum Koreli yolcuların KOREAN AIR ile ASIANA AIR'i tercih ettiklerini gösterse de; Koreli yolcular dışındaki yabancı yolcular da kendi ülkelerinin taşıyıcılarını tercih etmektedir. Bununla beraber, işlem taraflarının bildirim konusu işlem sonrasında bilet fiyatlarını artırmaya karar vermeleri halinde, Türk yolcuların tercihlerini daha uygun fiyat sunan taşıyıcılarına yöneltecekleri değerlendirilmektedir. Bu durumunun göstergesi olarak, 2019 yılında Seul-İstanbul hattında seyahat eden müşterilerin %84'ünü Korelilerin, %7'sini Japonların ve %4'ünü Türklerin oluşturması ancak pazarın büyük kısmına THY'nin sahip olması gösterilebilir.
- (33) Seul-İstanbul hattındaki yolcuların, işlem sonrasında işlem taraflarının bilet fiyatlarını artırmaları halinde kendi ülkelerindeki aktarmasız taşıyıcıların yanında, tek aktarmalı uçuş sunan rakip taşıyıcıları tercih etmeleri de ihtimal dâhilindedir. Zira doğrudan uçuşlar 11 saat sürerken tek aktarmayla uçuş 13-16 saat arasında sürmektedir. Dolayısıyla Seul-İstanbul hattında seyahat eden yolcuların tek aktarmalı uçuşları, aktarmasız uçuşlara ikame olarak görebileceği belirtilmektedir. Bunun yanında küresel anlamda güçlü Qatar Airways, Aeroflot, PIA, Etihad Airways, Emirates, LOT ve Lufthansa gibi diğer hava yolu şirketleri de fiyatlarda bir artış olması halinde bu alanda

²² Yer verilen hesaplamalar bakımından Kore Havaalanları Şirketi'nin (Korea Airports Corporation) havacılık istatistiklerinin kullanıldığı belirtilmiştir. Bu veriler bir Kore ve Türk havalimanı arasındaki tüm yolcu hareketlerini kaydetmekte ve bir Kore havalimanına giden veya Kore havalimanından kalkan tüm havayollarını veri setine dâhil etmektedir.

²³ Keza THY'nin son üç yıldaki pazar payı sırasıyla %(.....), %(.....) ve %(.....) olarak gerçekleşmiştir. Bu durumun THY'nin Seul-İstanbul hattında diğer tüm hava yolu şirketlerinden daha fazla uçuş gerçekleştirmesinden kaynaklandığı bildirilmiştir.

yer alabilecek kapasitede olup ilgili pazarda giriş engellerinin de yüksek olmadığı ifade edilebilecektir.²⁴ Kaldı ki, Seul-İstanbul hattında Qatar Airways, KLM, THY, Etihad Airways ve Pegasus da halihazırda aktarmalı uçuş hizmeti sunmaktadır.

- (34) Bunların yanı sıra online seyahat acenteleri ve meta arama hizmetlerinin yaygınlığı herhangi bir taşıyıcı için fiyatları artırmayı zorlaştırmaktadır. Zira bu sayede tüketicilerin herhangi bir fiyat artışına karşılık alternatif hizmet sağlayıcılarını araştırabilme ve tercih edebilme ihtimalleri yüksektir. Benzer şekilde uçuş hizmetinin taşıyıcılar arasında büyük değişiklik göstermemesi de pazarın farklılaştırmaya çok açık olmadığına işaret etmektedir. Bunun yanı sıra tarafların uçak bileti fiyatları Kore hükümeti tarafından ulusal mevzuatı çerçevesinde kontrol edilmektedir.
- (35) İfade edilen nedenlerle hava yolu ile tarifeli yolcu taşımacılığı pazarında işlem sonucunda herhangi bir hakim durum yaratılmayacağı veya hakim durumun güçlendirilmeyeceği anlaşılmıştır. Ayrıca ilgili pazarda dengeleyici alıcı gücünün, pazara giriş ihtimallerinin ve güçlü rakiplerin mevcudiyetinden dolayı etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunun doğmayacağı değerlendirilmiştir.

G.4.2.2. Hava yolu ile Kargo Taşımacılığı

- (36) KOREAN AIR ve ASIANA AIR'in Türkiye'de faaliyet gösterdiği ikinci pazar "Türkiye'den Güney Kore'ye" ve "Güney Kore'den Türkiye'ye" hava yolu ile kargo taşımacılığı pazarlarıdır. Bu pazarlarda faaliyet gösteren teşebbüslerin paylarına aşağıda yer verilmiştir:

Tablo-3 Türkiye'den Güney Kore'ye ve Güney Kore'den Türkiye'ye Havayolu ile Kargo Taşımacılığı Pazarlarında Ton Bazında Pazar Payları (%)

	Türkiye-Güney Kore			Güney Kore-Türkiye		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020
KOREAN AIR	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ASIANA AIR	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
KOREAN AIR+ASIANA AIR	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
THY	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Diğer	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam	100	100	100	100	100	100

Kaynak: Bildirim Formu²⁵

- (37) Tablo-3'de görüldüğü üzere, işlem sonrasında tarafların toplam pazar payı Güney Kore yönünde en yüksek %(.....), Türkiye yönünde en yüksek %(.....) oranına ulaşacaktır. Yatay Kılavuz'un 18. paragrafında belirtildiği üzere, işlem taraflarının ilgili pazardaki payının %20'nin altında olması durumunda incelemenin derinleştirilmesinin gerekmeyeceği varsayılmaktadır.
- (38) Bunun yanı sıra söz konusu pazarlarda THY sırasıyla %(.....) ve %(.....) pazar payına sahiptir. Hava yolu ile kargo taşımacılığı pazarında; karma havayolları, yalnızca kargo taşıyan havayolları ve entegratörler olmak üzere üç farklı hava yolu ile kargo taşımacılığı yöntemi bulunmaktadır. Bu hizmetlerin daha önce de belirtildiği üzere birbirine ikame niteliğinde olması, tüketicilerin kolaylıkla tedarikçi değiştirebilmeleri²⁶ ve THY'nin söz konusu pazardaki gücü dikkate alındığında, bildirim konu işlemin 4054

²⁴ Kurulun 29.12.2005 tarihli ve 05-88/1226-356 sayılı Lufthansa/AKI kararında "slot kısıtlamaları/tahsisi" hususunun önemli bir giriş engeli teşkil etmediği ifade edilmiştir. Bunun yanında, Incheon havalimanında, sıkışık olmayan saatler için hala slotların bulunduğu ve slot tahsisinde yeni havayollarına öncelik tanındığı bildirilmiştir.

²⁵ Seul Bölgesel Havacılık İdaresi verileri kullanılmıştır. Bu veriler, bir Güney Kore havalimanına varan, buradan kalkan ve buradan geçen tüm kargoları kapsamaktadır.

²⁶ COMP/M.5141 – KLM/Martinair kararı, par. 49.

sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 7. maddesi kapsamında pazardaki etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğurmayacağı kanaatine varılmıştır.

H. SONUÇ

- (39) Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre, bildirim konusu işlemin 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi ve bu maddeye dayanılarak çıkarılan 2010/4 sayılı Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ kapsamında izne tabi olduğuna; işlem sonucunda etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılmasının söz konusu olmaması nedeniyle işleme izin verilmesine, gerekçeli kararın tebliğinden itibaren 60 gün içinde Ankara İdare Mahkemelerinde yargı yolu açık olmak üzere, OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.