

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

**REKABET KURULU KARARI**

Dosya Sayısı : 2010-4-124  
Karar Sayısı : **10-57/1164-445**  
Karar Tarihi : 2.9.2010

(Önaraştırma)

**A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER**

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

**B. RAPORTÖRLER** : Bekir KOCABAŞ, Muhammed GÜNDOĞDU

**C. BAŞVURAN** : Erol BARAN  
Şemsettin Günaltay Cd. No:205 Erenköy/İstanbul

**D. HAKKINDA İNCELEME**

**YAPILANLAR** : DHL Global Forwarding Taşımacılık A.Ş.  
Fatih Caddesi Fulya Sk. No.37 34303 Halkalı/İstanbul

**E. DOSYA KONUSU** : DHL Global Forwarding Taşımacılık A.Ş. (DHL)'nin Egemen Nakliyat San. ve Tic. Ltd. Şti. (Egemen Nakliyat) ile anlaşarak, taşımasını yaptığı malları bu firmaya ait antrepolarda tuttuğu ve Egemen Nakliyat San. ve Tic. Ltd. Şti. (Egemen Nakliyat)'nin fahiş fiyat uyguladığı iddiası.

**F. İDDİALARIN ÖZETİ**: Şikâyet konusu uygulamada dile getirilen iddialar temel olarak; taşımacılık hizmetinin antrepo hizmetine bağlanması ve antrepo hizmetinden aşırı fiyat alınmasıdır. Bu bağlamda şikâyet dilekçesinde DHL'nin Egemen Nakliyat ile anlaşarak, taşımasını yaptığı malları bu firmaya ait antrepolarda tuttuğu ve Egemen Nakliyat'ın fahiş fiyat uyguladığı iddia edilmektedir.

Şikâyet dilekçesinde ayrıca, DHL ve Egemen Nakliyat arasındaki ilişki ve Egemen Nakliyat tarafından gerçekleştirildiği iddia olunan aşırı fiyat uygulaması sonucunda, şikâyetçi teşebbüsün, aynı ilgili pazarda faaliyet gösteren başka bir teşebbüsle çalışmaya başlayarak faaliyetlerini devam ettirdiği ifade edilmektedir.

**G. DOSYA EVRELERİ**: Kurum kayıtlarına 14.5.2010 tarih ve 3904 sayılı ile giren başvuru üzerine hazırlanan 15.6.2010 tarih ve 2010-4-124/İİ-10-409.ZŞ sayılı İlk İnceleme Raporu, 24.6.2010 tarih ve 10-45 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 10-45/818-M sayılı ile karar verilmiştir.

İlgili karar uyarınca düzenlenen 20.8.2010 tarih ve 2010-4-124/ÖA-10-365.BK sayılı Önaraştırma Raporu 24.8.2010 tarih ve REK.0.08.00.00-110/338 sayılı Başkanlık önergesi ile 10-57 sayılı Kurul toplantısında görüşülerek karara bağlanmıştır.

**H. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ**: İlgili Rapor'da; DHL'nin ilgili pazarda hâkim durumda olmadığı, bu nedenle, aşırı fiyat ve bağlama uygulamalarına ilişkin iddialara yönelik olarak 4054 sayılı Kanun çerçevesinde soruşturma açılmasına gerek olmadığı görüşüne yer verilmiştir.

## I. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

### I.1. İlgili Pazar

#### I.1.1. İlgili Ürün Pazarı

Artan dünya ticaret hacmi günümüzde farklı taşıma yöntemlerinin birlikte kullanılması ihtiyacını doğurmaktadır. Bu ihtiyaca cevap veren ve yaygın olarak kullanılan yöntemlerden biri de taşıma işleri organizatörlüğü ve bu alanda faaliyet gösteren taşıma işleri organizatörleridir (Freight Forwarders). Uluslararası Taşıma İşleri Organizatörleri Birliği (FIATA) ve Avrupa Taşıma İşleri Organizatörleri, Nakliye, Lojistik ve Gümrük Hizmetleri Birliği (CLECAT)'nin üzerinde uzlaşmaya vardığı tanım çerçevesinde, taşıma işleri organizatörleri; bir veya daha fazla taşıma türü kullanarak taşıma işlemlerini gerçekleştiren; bu taşımaya ilişkin konsolidasyon, depolama, elleçleme, paketleme, eşyanın gümrük işlemlerinin yapılması, sigortalanması, kıymetli evrakının hazırlanması ve ödemenin tahsilatı gibi işlemleri yürüten firmalardır. Bu firmaların en belirgin özelliklerinden biri kendilerine ait taşıma araçlarının bulunmaması buna karşın gemi, tır, tren ve uçak ya da birbiri ardına bunlardan birkaçını acentelik veya hizmet satın alım yönetimi ile kullanarak taşımaların organizasyonunu gerçekleştirmeleridir.

Öte yandan, dünya uygulamalarında taşıma işleri organizatörlerinin dikey bütünleşik yapı içinde hareket ettikleri, yani taşıma işlemlerinin gerçekleştirilmesi kadar, taşınan eşyanın depolanması ve beraberinde gümrük işlemlerinin de sunulması gibi faaliyetlerde de buldukları görülmektedir.

4925 sayılı "Karayolu Taşıma Kanunu" bağlamında çıkarılan ve 19.11.2006 tarih ve 26351 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin 'Yetki Belgesi Türleri' başlıklı 11. maddesi uyarınca, uluslararası alanda eşya veya kargo taşımacılığı alanında faaliyet göstermek isteyen teşebbüslerin alması gereken belge türleri C2, G2, H2, L2, M3 ve R2'dir. Bunlardan C2 türü yetki belgesi belirli bir zaman tarifesine göre ve/veya belirli bir zaman tarifesine uymaksızın eşya durumuna göre sefer düzenleyerek taşıma yapacaklara; G2 türü yetki belgesi uluslararası ve yurtiçi eşya taşımacılığı konusunda acentelik yapacaklara; H2 türü yetki belgesi uluslararası ve yurtiçi eşya taşımacılığı konusunda komisyonculuk yapacaklara; L2 uluslararası ve yurtiçi lojistik işletmeciliği yapacaklara, M3 uluslararası ve yurtiçi kargo işletmeciliği yapacaklara; R2 türü yetki belgesi ise uluslararası ve yurtiçi taşıma işleri organizasyonu yapacaklara verilir. Yine aynı yönetmeliğin "Yetki Belgesi Almanın ya da Yenilemenin Özel Koşulları" başlıklı 13. maddesi uyarınca; yetki belgelerinden G2, H2 ve R2 için asgari sermaye şartları öngörülürken; C2, L2 ve M3 için asgari sermaye şartlarının yanı sıra asgari 150 ton taşıma istabına sahip özmal araç şartı öngörülmüştür. Dolayısıyla, söz konusu mevzuat kapsamında uluslararası lojistik ve kargo taşımacılığı alanında faaliyet gösteren firmalar ile taşıma işleri organizatörleri karşılaştırıldığında; lojistik ve kargo firmalarının mevzuattan kaynaklanan kendi araçlarına sahip olma zorunluluğu dikkat çekmektedir. Bununla birlikte taşıma işleri organizatörlerinin sundukları hizmetin niteliği kendi araçlarına sahip olmayı gerektirmemektedir.

Taşıma işleri organizatörleri ile taşıma faaliyeti gerçekleştiren diğer firmalar arasındaki bu fark karayolu taşımacılığında olduğu kadar, havayolu, demiryolu ve denizyolu taşımacılığı için de geçerlidir. Örneğin, dünyanın farklı ülkelerindeki limanlar arasındaki hatlarda faaliyet gösteren düzenli hat taşıyıcıları kendi gemileri ile belirli bir program dâhilinde taşıma gerçekleştirirken; taşıma işleri organizatörleri ise düzenli hat taşıyıcılarından ve diğer armatörlerden çoğu zaman acentelik sözleşmesi çerçevesinde aldıkları hizmetleri müşterilerine satmaktadırlar.

## 10-57/1164-445

Taşıma işleri organizatörlerinin bu özellikleri göz önüne alındığında, belli bir araç veya taşıma yöntemine bağlı kalmaksızın tüm taşıma alternatiflerini esnek bir biçimde kullanabildiklerini, bununla birlikte diğer taşıma işlemi gerçekleştiren firmalardan ayrıldıklarını söylemek mümkündür. Öte yandan taşıma işleri organizatörleri malın taşınması olduğu kadar depolanması ve gümrük formaliteleri gibi diğer işlemleri de gerçekleştirmektedirler.

100 Bu hususlarla birlikte, dosya kapsamındaki firmaların da kendilerine ait taşıma araçları olmadan benzer işlemleri gerçekleştirmeleri göz önünde bulundurularak ilgili ürün pazarı “taşıma işleri organizatörlüğü pazarı” olarak tanımlanmıştır.

Öte yandan şikâyet edilen konulardan bir diğeri, limanlara getirilen malların taşımacı firma ile anlaşmalı olduğu iddia edilen antrepolara taşınması ve bu hizmetler için aşırı fiyatlandırma yapılmasıdır. Dolayısıyla dosya kapsamında ele alınması gereken bir diğer pazar “antrepo hizmetleri pazarı”dır.

### I.1.2. İlgili Coğrafi Pazar

Söz konusu eylem Türkiye’de faaliyet gösteren ithalatçı firmaları etkilediğinden ilgili coğrafi pazarın “Türkiye” olarak tanımlanması gerektiği sonucuna ulaşılmıştır.

### I.2. Tespitler ve Değerlendirme

110 Şikâyet konusu uygulamaları esasen; taşımacılık hizmetinin antrepo hizmetine bağlanması ve antrepo hizmetinden aşırı fiyat alınması iddiaları oluşturmaktadır.

Bağlama uygulamasının piyasada rekabeti sınırlayabilmesi için DHL’nin ilgili pazarda hâkim durumda bulunması gerekmektedir. Kurulumuzun 5.3.2009 tarih ve 09-09/185-55 sayılı kararında, yurt dışından C.I.F. yöntemi ile ithal edilen malların taşıyıcı firmalar tarafından getirildikleri limanlarda özel antrepolara aktarılması ve sunulan gümrük ve depolama işlemlerinden fahiş bedeller talep edilmesi suretiyle ithalatçı firmaların zarara uğratıldıkları iddiası incelenmiş ve şikâyet edilen taşıma işleri organizatörlüğü<sup>1</sup> hizmeti veren firmanın piyasada hâkim durumda olmadığı ve soruşturma açılmasına gerek bulunmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Zira kararda, taşıma işleri organizatörleri pazarında yaklaşık 3000 firmanın bulunması ve pazar paylarının gemi acenteleri ile yaptıkları sözleşmelere bağlı olarak 120 değişmesi nedeniyle, herhangi bir taşıma işleri organizatörünün hâkim durumda olmasının mümkün görülmediği ifade edilmiştir. Dolayısıyla ithalat ve ihracat yapan firmalar için piyasada yük taşımacılığı yapan pek çok alternatif teşebbüs bulunmaktadır. Bu nedenle ithalatçı ve ihracatçı firmaları aşırı fiyat uyguladığı iddia edilen taşımacı ve antrepo ile çalışmaya zorlayacak hâkim durumun varlığından söz etmek mümkün görülmemektedir.

Şikâyet dilekçesinde yer alan bir diğer husus olan aşırı fiyat uygulamalarıdır. Aşırı fiyat uygulamasının Kanun kapsamında ihlal olarak kabul edilebilmesi için bazı kriterler bulunmakla birlikte, öncelikle ilgili teşebbüsün hâkim durumda olması gerekir.

130 Şikâyet konusu olay bakımından değerlendirme yapıldığında, giriş engeli bulunmadığı, pazar payları yapılan acentelik sözleşmelerine bağlı olduğu için pazar paylarının değişken bir yapı sergilediği, bu çerçevede, söz konusu pazarda hâkim durumda bir teşebbüsten bahsedilemeyeceği değerlendirilmektedir.

<sup>1</sup> Uluslararası Taşıma İşleri Organizatörleri Birliği FIATA ve Avrupa Taşıma İşleri Organizatörleri, Nakliye, Lojistik ve Gümrük Hizmetleri Birliği CLECAT’ın üzerinde uzlaşmaya vardığı tanım çerçevesinde; bir veya daha fazla taşıma türü kullanarak taşıma işlemlerini gerçekleştiren; bu taşımaya ilişkin konsolidasyon, depolama, elleçleme, paketleme, eşyanın gümrük işlemlerinin yapılması, sigortalanması, kıymetli evrakının hazırlanması ve ödemenin tahsilatı gibi işlemleri yürüten firmalardır. Kendilerine ait taşıma araçları bulunmamaktadır.

**10-57/1164-445**

Kaldı ki yukarıda da belirtildiği üzere şikâyet dilekçesinde, DHL Global ve Egemen Nakliyat arasındaki ilişki ve Egemen Nakliyat tarafından gerçekleştirildiği iddia edilen aşırı fiyat uygulaması sonucunda şikâyetçi teşebbüsün, taşıma işleri organizatörlüğü ve antrepo hizmetleri pazarlarında faaliyet gösteren başka bir teşebbüsle çalışmaya başlayarak faaliyetlerini devam ettirdiği ifade edilmektedir. Alternatif faaliyet kanallarının kullanımında herhangi bir sorunla karşılaşmaksızın faaliyetlerin yürütüldüğü bir ilgili pazarda ise, pazarda faaliyet gösteren herhangi bir teşebbüsün hâkim durumda olduğunun iddia/kabul edilmesi mümkün görülmemektedir.

- 140 Yukarıda yer verilen tespit ve değerlendirmeler ışığında; DHL'nin 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettiği iddiasına ilişkin olarak aynı Kanun çerçevesinde herhangi bir işlem tesisine gerek bulunmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

**J. SONUÇ**

Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre; dosya konusu iddialara yönelik olarak 4054 sayılı Kanun'un 41. maddesi uyarınca soruşturma açılmasına gerek olmadığına, şikâyetin reddine OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.