

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

**REKABET KURULU KARARI**

Dosya Sayısı : 2024-5-042 (Devralma)  
Karar Sayısı : 24-54/1221-520  
Karar Tarihi : 20.12.2024

**A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER**

Başkan : Birol KÜLE  
Üyeler : Şükran KODALAK, Hasan Hüseyin ÜNLÜ, Ayşe ERGEZEN,  
Cengiz ÇOLAK, Rıdvan DURAN

**B. RAPORTÖRLER** : Mert ÖZMEN, Hüseyin Emre ÖZKAN, Gülşah DAL

**C. BİLDİRİMDE**

**BULUNAN** : DSV A/S  
Temsilcileri: Av. Dr. Gönenç GÜRKAYNAK, Av. Eda DURU,  
Av. Betül BAŞ, Av. Bora Berkay GENÇ,  
Av. Ayça Dilara AKSONGUR  
Çitlenbik Sokak No:12 Yıldız Mah. Beşiktaş/İstanbul

- D. DOSYA KONUSU:** Deutsche Bahn Aktiengesellschaft'ın tek kontrolünde bulunan Schenker Aktiengesellschaft'ın nihai olarak DSV A/S tarafından devralınması işlemi.
- E. DOSYA EVRELERİ:** Rekabet Kurumu (Kurum) kayıtlarına 11.10.2024 tarih ve 57579 sayı ile intikal eden, eksiklikleri en son 28.11.2024 tarih ve 59535 sayılı yazı ile tamamlanan bildirim üzerine düzenlenen 09.12.2024 tarih ve 2024-5-042/Öİ sayılı Ön İnceleme Raporu görüşülerek karara bağlanmıştır.
- F. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda özetle, dosya konusu işleme izin verilmesinde sakınca bulunmadığı ifade edilmiştir.

**G. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME**

- Başvuruda hâlihazırda Deutsche Bahn Aktiengesellschaft'nin (DB) tek kontrolünde bulunan Schenker Aktiengesellschaft'ın (SCHENKER) tek kontrolünün nihai olarak DSV A/S (DSV) tarafından kontrol edilen DSV Holding Germany GmbH (DSV GERMANY) aracılığıyla devralınması işlemine 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun (4054 sayılı Kanun) ve 2010/4 sayılı Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ (2010/4 sayılı Tebliğ) kapsamında izin verilmesi talep edilmektedir.
- Bildirim konusu işlem, tarafları DB ve DSV olan Alım ve Satım Sözleşmesi (Sözleşme) uyarınca gerçekleşecektir. Bildirilen işlem öncesinde DB'nin tek kontrolünde bulunan devre konu SCHENKER, bildirim konusu işlem ile DSV'nin dolaylı tek kontrolüne geçecektir. SCHENKER'in mevcut kontrol yapısında kalıcı bir değişiklik meydana geleceğinden bildirim konusu işlemin 2010/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesi çerçevesinde bir devralma işlemi olduğu anlaşılmaktadır. Söz konusu işlem ciro bilgileri bakımından değerlendirildiğinde 2010/4 sayılı Tebliğ'in 7. maddesinin (a) ve (b) bendinde belirtilen ciro eşiklerinin aşıldığı, dolayısıyla bildirim konusu işlemin Kuruldan izin alınması gereken bir devralma işlemi niteliğinde olduğu anlaşılmaktadır.
- DSV, küresel çaptaki faaliyetlerine paralel olarak Türkiye'de DSV Hava ve Deniz Taşımacılığı AŞ (DSV HAVA VE DENİZ), DSV Uluslararası Kara Taşıma İşleri Organizatörlüğü AŞ (DSV KARA) ve DSV International Hava ve Deniz Taşımacılığı

Ltd. Şti. (DSV INTERNATIONAL) isimli iştirakleri vasıtasıyla nakliye yönlendirme hizmetleri ana faaliyetinin altında kara yoluyla, deniz yoluyla ve hava yoluyla nakliye yönlendirme hizmetleri sunmakta, diğer yandan DSV KARA isimli iştiraki aracılığıyla da sınırlı olarak sözleşmeli lojistik hizmetleri alanında faaliyet göstermektedir. Devre konu SCHENKER'in de küresel çapta kara, hava ve deniz yoluyla nakliye yönlendirme hizmetleri ve sözleşmeli lojistik alanlarında faaliyeti bulunmakta ve Türkiye'deki faaliyetlerini Schenker Arkas Nakliyat ve Ticaret AŞ (SCHENKER ARKAS) isimli iştiraki aracılığıyla gerçekleştirmektedir. SCHENKER ARKAS da SCHENKER'in küreseldeki faaliyetlerine paralel olarak kara hava ve deniz yoluyla nakliye yönlendirme hizmetleri ve sözleşmeli lojistik alanlarında faaliyet göstermektedir.

- (7) Bu noktada yukarıda yer verilen faaliyetler arasındaki ilişkilerin ortaya konulabilmesi adına nakliye yönlendirme hizmetleri ve sözleşmeli lojistik hizmetlerine ilişkin daha ayrıntılı bilgi verilecektir.
- (8) Avrupa Komisyonu'nun (Komisyon) geçmiş tarihli kararlarına bakıldığında nakliye yönlendirme hizmeti, *"müşteriler adına, müşterilerin ihtiyaçları doğrultusunda ürünlerin nakliyesinin organize edilmesi (gümrükten çekme, depolama, kara hizmetleri ve bu gibi faaliyetlerin dâhil olabileceği söylenebilecektir)"* olarak tanımlanmıştır<sup>1</sup>. Mezkûr tanım Rekabet Kurulu (Kurul) kararlarında da kullanılarak nakliye yönlendirme hizmetleri; kara, deniz ve hava yoluyla nakliye yönlendirme hizmetleri şeklinde üç alt başlıkta incelenmiştir<sup>2</sup>.
- (9) Başvuruda nakliye yönlendirme hizmetlerine ilişkin olarak hizmet sağlayıcıların bir aracı olarak faaliyet gösterdiği, bu kapsamda taşıyıcılar ve iş ortaklarından oluşan bir ilişki ağı kurularak müşteriler için tedarik zincirlerini ve akışlarını optimize etmeye yönelik faaliyette buldukları belirtilmiştir. Dolayısıyla hizmet sağlayıcılar, nakliye yönlendirme hizmetleri çerçevesinde, fiili nakliye işlemi gerçekleştirmek için nakliye yüklenicileri, taşıyıcılar, nakliye şirketleri ve hava yolu şirketlerini kullanmak suretiyle müşterilerinin mal sevkiyatının organizasyonunu, denetimini ve takibini gerçekleştirmektedir. Bu kapsamda çoğu nakliye yönlendiricisi, yetkili ekonomik operatör olarak faaliyet göstermesinden ötürü malların hızlı bir şekilde serbest bırakılması ve nihai varış yerine teslim edilmesini sağlamak için müşterilerine gümrük işlemlerinin basitleştirilmesi, ithalat vergileri ve harçların ertelenmesi konularında da yardımcı olabilmektedirler.
- (10) Sözleşmeli lojistik hizmetleri ise Kurul tarafından *"başlangıç noktasından tüketim noktasına kadar müşterilerin gereksinimlerini karşılamak amacıyla malların, hizmetlerin ve ilgili bilgilerin verimli, etkin akışını ve depolanmasını planlayan, uygulayan ve kontrol eden tedarik zincir sürecinin bir parçası"* olarak tanımlanmıştır<sup>3</sup>. Benzer şekilde Komisyon tarafından sözleşmeli lojistik hizmetlerinin önemli özelliğinin, salt taşımacılık, nakliye yönlendirme ve depolama hizmetlerine kıyasla, müşteriler için malların yönetimi olduğu, depolama ve nakliye hizmetlerinin birtakım müşteriler tarafından hala şirket içerisinde yapılabildiği ancak üreticilerin ve perakendecilerin bu hizmeti dış kaynaklardan temin etmeyi gün geçtikçe daha fazla tercih etmekte olduğu ve bu doğrultuda sözleşmeli lojistik hizmetlerinin ayrı bir pazar olarak değerlendirilebileceği ifade edilmektedir<sup>4</sup>.
- (11) Görüldüğü üzere sözleşmeli lojistik hizmetleri, katma değerli bileşen hizmetleri olan; kit oluşturma, paketleme, yeniden markalaştırma, kişiselleştirme, yeniden

<sup>1</sup> Örneğin, 06.09.2021 tarihli ve M.10216 sayılı, 23.11.2016 tarihli ve M.8120 sayılı Komisyon kararları.

<sup>2</sup> Kurulun 13.06.2019 tarihli ve 19-21/311-135 sayılı kararı.

<sup>3</sup> Kurulun 25.05.2023 tarihli ve 23-24/443-151 sayılı kararı.

<sup>4</sup> Örneğin 23.02.2024 tarihli ve M.11143 sayılı, 25.07.2022 tarihli ve M. 10733 sayılı Komisyon kararları.

paketlenme, iade işlemleri vb. faaliyetleri de içermektedir. Buna göre, sözleşmeli lojistik hizmetinde, nakliye yönlendirme hizmetlerindeki gibi bir aracı olmaktan ziyade ek hizmetler sunularak bir katma değer yaratılmaktadır. Diğer bir deyişle, sözleşmeli lojistik hizmetlerinin birincil odağını müşteriler için malların akışının yönetimi, nakliye yönlendirme hizmetlerinin temel fonksiyonunu ise taşımayla ilişkili aracılık hizmetlerinin sağlanması oluşturmaktadır.

- (12) Kurulun geçmiş tarihli kararlarında<sup>5</sup>, sözleşmeli lojistik hizmetlerinde ürünlerin nakliyesinin organizasyonuna odaklı bir hizmet anlayışı olduğundan sözleşmeli lojistik hizmetleri, nakliye yönlendirme hizmetlerinden ayrı bir pazar olarak değerlendirilmiştir. İşlem taraflarınca da sözleşmeli lojistik ve nakliye yönlendirme hizmetlerinin farklılaşan özellikleri, fonksiyonları ve amaçları dikkate alındığında, bu iki kategori bakımından herhangi bir dikey örtüşme olmadığı ifade edilmiştir. Mevcut dosya kapsamında da nakliye yönlendirme hizmetleri ile sözleşmeli lojistik hizmetlerinin farklı iki pazar olarak değerlendirilmiştir.
- (13) Yukarıda yer verilen açıklamalar doğrultusunda, DSV ve SCHENKER'in faaliyetleri arasında dikey örtüşmenin bulunmadığı; bununla birlikte nakliye yönlendirme ve sözleşmeli lojistik hizmetleri alanında yatay örtüşmenin bulunduğu anlaşılmaktadır.

#### Nakliye Yönlendirme Hizmetleri Pazarı

- (14) İşlem öncesinde devralan tarafın son üç yıllık dönemdeki pazar payı %(.....) civarında seyrederken, devre konu teşebbüsün pazar payı ise incelenen dönemin tamamında %(.....)'in altında gerçekleşmiştir. Bu çerçevede, genel olarak nakliye yönlendirme hizmetleri kapsamında, birleşik teşebbüsün ulaşacağı pazar payı %(.....)'nin altında olacaktır. 2023 yılı verilerine göre söz konusu pazarda MARS %(.....) oranındaki pazar payıyla, EKOL %(.....) pazar payıyla ve BARSAN da %(.....)'lik pazar payıyla faaliyet gösterirken, birleşik teşebbüsün sahip olacağı pazar payı, anılan teşebbüslerin sahip olduğu pazar paylarına kıyasen daha düşük seviyede kalmaktadır.
- (15) Söz konusu veriler incelendiğinde; bildirilen işlem sonrasında nakliye yönlendirme hizmetlerine ilişkin olarak birleşik teşebbüsün satış değerleri bakımından pazar payının yalnızca %(.....) oranında artacağı ve bu artışla birlikte ulaşacağı pazar payının %(.....) ile rekabetçi endişe doğurmaktan uzak olduğu, kendisinden daha büyük rakiplerin pazarda faaliyet gösterdiği ve pazarın parçalı yapıda olduğu anlaşılmaktadır.
- (16) Diğer taraftan, nakliye yönlendirme hizmetleri kullanılan taşımacılık türüne göre kara, hava ve deniz yoluyla nakliye yönlendirme şeklindeki alt kırımları bakımından da incelenebilecektir. Kurulun 13.06.2019 tarihli ve 19-21/311-135 sayılı kararında, nakliye yönlendirme hizmetleri pazarı, kara, hava ve deniz yolu ile nakliye yönlendirme pazarları şeklinde değerlendirilmiş ve alt pazarlar olarak tanımlanmıştır. Kurulun 24.06.2021 tarihli ve 21-32/419-211 sayılı kararında da, nakliye yönlendirme hizmetleri, genel olarak kara, hava ve deniz yolu ile nakliye yönlendirme hizmetleri şeklinde üç alt başlıkta ele alınmıştır. Ek olarak, ilgili alt pazarlarda organize edilen taşımacılık araçlarının birbirinden farklı olduğu dikkate alındığında, mevcut dosya özelinde de nakliye yönlendirme hizmetlerinin Kurul içtihadı ile benzer şekilde kara, deniz ve hava yolu ile nakliye yönlendirme hizmetleri şeklinde üç alt kırılım ile ele alınabileceği değerlendirilmektedir.
- (17) Bu doğrultuda, işlem taraflarının kara, deniz ve hava yolu özelinde ayrıştırılmış pazar

<sup>5</sup> 24.06.2021 tarihli ve 21-32/419-211 sayılı Kurul kararı ve 25.05.2023 tarihli ve 23-24/443-151 sayılı Kurul kararı.

payları ele alındığında, kara yoluyla nakliye yönlendirme hizmetleri için işlem taraflarının pazar paylarının % (.....)'den düşük olduğu görülmektedir. Öte yandan, deniz yoluyla nakliye yönlendirme hizmetleri pazarında işlem taraflarından DSV'nin 2023 yılına ait pazar payının % (.....), SCHENKER'in ise yaklaşık % (.....) olduğu görülmektedir. Dosya konusu işleme izin verilmesi halinde anılan pazar bakımından da tahmini toplam pazar payı yaklaşık % (.....) olacaktır. Benzer şekilde hava yoluyla nakliye yönlendirme hizmetleri pazarında DSV'nin 2023 yılında yaklaşık % (.....), SCHENKER'in yaklaşık % (.....) oranında pazar payına sahip olduğu görülmektedir. Böylece birleşik teşebbüsün hava yoluyla nakliye yönlendirme hizmetleri pazarında tahmini pazar payı yaklaşık % (.....) olmaktadır.

- (18) Kara, deniz ve hava yoluyla nakliye yönlendirme hizmetleri birlikte ya da ayrı ayrı değerlendirildiğinde birleşik teşebbüsün ulaşacağı tahmini pazar paylarının rekabetçi endişe doğurmaktan uzak olduğu anlaşılmaktadır. Yatay Birleşme ve Devralmaların Değerlendirilmesi Hakkında Kılavuz'un (Kılavuz) 18. paragrafında "Birleşik teşebbüslerin ilgili pazardaki paylarının toplamının %20'nin altında olması halinde, söz konusu birleşme işleminin rekabet bakımından olumsuz etkilerinin, incelemenin derinleştirilmesini ve birleşmenin yasaklanmasını gerektirecek düzeyde olmadığı varsayılabilir." ifadeleri yer almaktadır. Bununla birlikte söz konusu pazarlarda faaliyet gösteren ve birleşik teşebbüsün rakibi olan teşebbüslerin pazardaki konumları da önem taşımaktadır. Bu çerçevede, aşağıdaki tabloda incelenen pazarlarda faaliyet gösteren en büyük teşebbüslerin satış değeri bakımından pazar paylarına yer verilmektedir.

Tablo 1: Nakliye Yönlendirme Hizmetlerindeki Teşebbüslerin Satış Değeri Bazlı Pazar Payları

| Etkilenen Pazar                   | Teşebbüsler  | Pazar Payları (%) |         |         |
|-----------------------------------|--|-------------------|---------|---------|
|                                   |  | 2021              | 2022    | 2023    |
| Kara Yoluyla Nakliye Yönlendirme  | MARS   | (.....)           | (.....) | (.....) |
|                                   | BARSAN   | (.....)           | (.....) | (.....) |
|                                   | EKOL   | (.....)           | (.....) | (.....) |
|                                   | DSV+SCHENKER   | (.....)           | (.....) | (.....) |
|                                   | Sarp Intermodal Hizmetleri İç ve Dış Ticaret AŞ          | (.....)           | (.....) | (.....) |
|                                   | Evolog Nakliyat ve Lojistik Hizmetleri Ticaret Ltd. Şti. | (.....)           | (.....) | (.....) |
| Deniz Yoluyla Nakliye Yönlendirme | DSV+SCHENKER   | (.....)           | (.....) | (.....) |
|                                   | KINAY  | (.....)           | (.....) | (.....) |
|                                   | BDP International Lojistik AŞ                            | (.....)           | (.....) | (.....) |
|                                   | KÜHNE  | (.....)           | (.....) | (.....) |
|                                   | AD Ports Group   | (.....)           | (.....) | (.....) |
|                                   | DHL  | (.....)           | (.....) | (.....) |
| Hava Yoluyla Nakliye Yönlendirme  | DSV+SCHENKER   | (.....)           | (.....) | (.....) |
|                                   | ASAV   | (.....)           | (.....) | (.....) |
|                                   | YEDİTEPE   | (.....)           | (.....) | (.....) |
|                                   | DHL  | (.....)           | (.....) | (.....) |
|                                   | Atılım Uluslararası Nakliyat ve Dış Ticaret Ltd. Şti.    | (.....)           | (.....) | (.....) |
|                                   | Yeniay Lojistik AŞ                                       | (.....)           | (.....) | (.....) |

Kaynak: Bildirim Formu.

- (19) Tablo 1'de yer alan verilere bakıldığında, 2023 yılında birleşik teşebbüsün kara yoluyla nakliye yönlendirme hizmetleri pazarında % (.....)'den daha düşük bir pazar payına sahip olduğu, ilgili pazarda % (.....) pazar payı ile MARS'ın birinci sırada, BARSAN'ın % (.....) pazar payı ile ikinci sırada ve EKOL'ün % (.....) pazar payı ile üçüncü sırada yer aldığı görülmektedir. Dolayısıyla pazarın oldukça parçalı yapıda olması, birleşik

teşebbüsün işlem sonrasında erişeceği pazar payının düşük olması ve kendisinden daha yüksek pazar payına sahip rakiplerin bulunması nedeniyle kara yoluyla nakliye yönlendirme hizmetleri pazarında herhangi bir rekabetçi endişenin doğmayacağı kanaatine ulaşılmaktadır.

- (20) Öte yandan deniz yoluyla nakliye yönlendirme hizmetleri pazarında, 2023 yılında birleşik teşebbüsün birinci sırada olduğu ve yaklaşık %(.....)'a ulaşacak pazar payı ile rakiplerinden çok daha yüksek bir pazar payına erişeceği görülmektedir. Benzer şekilde hava yoluyla nakliye yönlendirme hizmetleri pazarı bakımından da birleşik teşebbüsün 2023 yılı verilerine göre yaklaşık %(.....)'lik pazar payıyla en yakın rakibinin (.....) katı büyüklüğe erişeceği görülmektedir.
- (21) Dolayısıyla her ne kadar birleşik teşebbüsün toplam pazar payı tek başına rekabetçi endişe oluşturmaktan uzak olsa da en yakın rakiplerine kıyasla ulaşacağı büyüklük nedeniyle ihtiyati olarak bildirim konusu işleminden etkilenen pazarların yapısı Kılavuz açıklamaları çerçevesinde değerlendirilmiştir.
- (22) Kılavuz'da da yer verildiği üzere, birleşmelerde etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması, önemli bir rekabetçi baskının ortadan kaldırılması sonucunda pazar gücünün artırılması (tek taraflı etkiler) ve pazardaki rekabetin doğasında değişikliğe yol açarak daha önce davranışları arasında koordinasyon bulunmayan teşebbüslerin, koordinasyon içinde bulunmak suretiyle etkin rekabeti önemli ölçüde azaltmaları (koordinasyon doğurucu etkiler) şeklinde temel olarak iki şekilde gerçekleşebilmektedir. İzleyen paragraflarda ilk olarak tek taraflı etkilere ilişkin değerlendirmelere yer verilmektedir.
- (23) Önceki paragraflarda yer verildiği üzere işlem taraflarının deniz yoluyla nakliye yönlendirme hizmetlerinde %(.....), hava yoluyla nakliye yönlendirme hizmetlerinde %(.....) oranlarındaki pazar paylarının Kılavuz açıklamaları da dikkate alındığında rekabet bakımından olumsuz etkilerinin, incelemenin derinleştirilmesini ve birleşmenin yasaklanmasını gerektirecek düzeyde olmadığı değerlendirilmektedir. Devre konu teşebbüsün pazar payının deniz yoluyla ve hava yoluyla nakliye yönlendirme hizmetleri için %(.....) olması da devralan işlem tarafının pazar payında yaşayacağı artışın sınırlı düzeyde olacağına işaret etmektedir. Bir başka deyişle, hava yoluyla nakliye yönlendirme hizmetlerinin %(.....)'ı, deniz yoluyla nakliye yönlendirme hizmetlerinin %(.....)'i birleşik teşebbüsün rakipleri tarafından sunulmaktadır.
- (24) Pazar paylarının yanı sıra işlem taraflarının yakın ikame ürün sunuyor olması durumunda birleşik teşebbüsün fiyatları artırma olasılığının artacağı varsayılmaktadır. Bu hususun değerlendirilebilmesi için etkilenen pazarlarda sunulan hizmetin niteliği önem taşımaktadır.
- (25) Nakliye yönlendirme hizmetlerinin temel olarak taşımayla ilgili aracılık hizmetlerinden ve müşteri ürünlerinin sevkiyatının organize edilmesinden oluşması nedeniyle yüksek düzeyde ürün farklılaştırmasının bulunmadığı değerlendirilmektedir. Zira, işlem taraflarının kendisine ait deniz yolu ve hava yolu taşıma filosu bulunmamakta ve birleşik teşebbüsün hava yoluyla nakliye yönlendirme hizmetini sunarken hizmet aldığı (.....), (.....), (.....), (.....), (.....), (.....) gibi teşebbüsler ve deniz yoluyla nakliye yönlendirme hizmetini sunarken hizmet aldığı (.....), (.....), (.....), (.....), (.....) gibi teşebbüsler aynı zamanda pazarda faaliyet gösteren diğer teşebbüslere de hizmet sunmaktadır. Bunun bir sonucu olarak birleşik teşebbüsün deniz ya da hava yolu taşıyıcıları üzerinde rakiplerinin büyümesini engelleyecek ya da pazara girmelerini daha maliyetli kılacak kadar gücünün bulunmadığı değerlendirilmiştir.
- (26) İlaveten, etkilenen pazarlarda sunulan temel hizmetin aracılık ve yönlendirme

hizmetleri olması ve söz konusu hizmetler için rakiplerin ürün arzını artırmasının önünde bir engel bulunmaması nedeniyle birleşik teşebbüs üzerinde rekabet baskısı uygulamaya devam edebilecekleri kanaatine ulaşılmıştır. Pazarda faaliyet gösteren çok sayıda alternatif teşebbüsün bulunması ve müşteriler açısından münhasırlık ya da uzun süreli sözleşme ilişkisi bulunmaması nedenleriyle müşterilerin sağlayıcı değiştirme olanaklarının yüksek olduğu anlaşılmıştır.

- (27) Sonuç olarak tek taraflı etkiler bakımından incelenen işlemin hava ve deniz yolu ile nakliye yönlendirme hizmetleri pazarlarında da kara yolu ile nakliye yönlendirme hizmetlerinde olduğu gibi etkin rekabeti önemli ölçüde azaltma potansiyeli barındırmadığı kanaatine varılmıştır. Söz konusu pazarlardaki oyuncu sayısının çok yüksek olması ve pazarların oldukça parçalı yapı sergilemeleri nedeniyle; pazardaki teşebbüslerin, 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi bağlamında açık bir anlaşma yapmadan ya da uyumlu eyleme başvurmada, pazara ilişkin davranışlarını koordine etme ve fiyatları artırma yeteneklerini artırabilmeleri endişesi de bulunmamaktadır. Dolayısıyla incelenen pazarlarda koordinasyon doğurucu bir etkinin doğmayacağı sonucuna ulaşılmıştır.
- (28) Hava ve deniz yolu ile nakliye yönlendirme hizmetleri özelinde son olarak söz konusu pazarlarda faaliyet gösteren üçüncü taraf teşebbüslerin bildirim konusu işlem hakkındaki görüşlerine de başvurulmuştur:
- (.....) tarafından, bildirilen işlemin gerçekleşmesi durumunda DSV/SCHENKER birleşik teşebbüsünün küresel ölçekte faaliyet gösteren nakliye yönlendirme hizmet sağlayıcıları arasında en büyük hacimli hizmet sağlayıcısı konumuna geleceği ve bir satın alma gücü elde edeceği ancak bu durumun sektördeki rekabete zarar vermeyeceği, bildirilen işlemin gerçekleşmesinin pazara giriş veya büyüme anlamında herhangi bir sorun teşkil etmeyeceği ifade edilmiştir.
  - (.....) tarafından, bildirilen işlem her ne kadar nakliye yönlendirme hizmetleri pazarında dikkat çeken bir gelişme olsa da ilgili pazarın oldukça rekabetçi bir yapıya sahip olduğu ve işlemin rekabetçi yapıya ciddi oranda zarar vermeyeceği ifade edilmiştir.
  - (.....) tarafından, bildirilen işlem taraflarının ilgili pazardaki pazar paylarının çok düşük olduğu dikkate alındığında işbu devralmanın sektörün rekabetçi yapısına herhangi bir etkisinin olmayacağı, Türkiye'de ilgili pazara giriş koşullarının Avrupa Birliği üye ülkelerinden daha kolay ve daha rekabetçi bir yapıya sahip olduğu ifade edilmiştir.
  - (.....) tarafından, bildirim konusu işlem taraflarının ilgili pazarlardaki pazar payları dikkate alındığında ilgili işlemin rekabete olumsuz etki yaratmayacağı ifade edilmiştir.
  - (.....) tarafından, Türkiye'de nakliye yönlendirme hizmetleri ve sözleşmeli lojistik hizmetleri pazarlarının oldukça parçalı yapıda olduğu, mezkûr pazarlarda pazara giriş ya da büyümenin önünde herhangi bir engel bulunmadığı ifade edilmiştir.
  - (.....) tarafından, hava yolu üzerinden yolcu ve kargo taşımacılığının tarifelerini ve yetkilendirmesini denetleyen IATA'nın 2024 yılı dokuzuncu aya kadar olan verilerinde en büyük beş firmanın, DSV, YEDİTEPE, ASAV, DHL ve YENİAY isimli firmalar olduğu, devre konu SCHENKER'in ise (.....) sırada yer aldığı, hava yoluyla nakliye yönlendirme hizmetleri pazarında birinci sırada yer alan teşebbüsün farklı bir teşebbüsü satın almasıyla pazarda tekelleşmenin önünün açılacağı, bildirilen işlem tarafı teşebbüslerin ekonomik olarak güçlü ve marka

değeri yüksek teşebbüsler olduğu, işleme izin verilmesi durumunda küçük ve orta ölçekli teşebbüslerin rekabet şansının ciddi oranda azalacağı ifade edilmiştir.

- (.....) tarafından, DSV'nin uluslararası pazarda son on yılda birçok firmayı satın alarak büyüme gerçekleştirdiği, günümüzde küresel olarak dünyada en büyük üç nakliye yönlendirme sağlayıcısı arasına girdiği ve SCHENKER'in ise dördüncü en büyük nakliye yönlendirme hizmet sağlayıcısı olduğu, hava yoluyla nakliye yönlendirme pazarında yaklaşık 231 teşebbüsün faaliyet gösterdiği ve pazarın parçalı yapıya sahip olduğu, DSV ve SCHENKER'in ilgili pazarda güçlü oyuncular olduğu ve bildirilen işlem sonrası DSV'nin ilgili pazardaki payının %(.....) civarına yükseleceği, deniz yoluyla nakliye yönlendirme pazarında da benzer şekilde DSV'nin dünyada üçüncü en büyük, SCHENKER'in ise dördüncü en büyük teşebbüs olduğu ve bildirilen işlem ile DSV'nin ilgili pazarda bir veya ikinci sıraya yükseleceği, hava yolu ve deniz yolu ile nakliye yönlendirme pazarında bildirilen işlem sonucu rekabetin olumsuz etkileneceği ifade edilmiştir.
- (.....) tarafından, bildirim konu işlem sonucu DSV'nin Türkiye'de nakliye yönlendirme hizmetleri pazarında birinci sıraya yükseleceği ve bu durumun ilgili pazarda rekabeti olumsuz etkileyeceği ifade edilmiştir.
- (.....) tarafından, bildirilen işlem tarafı DSV'nin geçmiş yıllarda Türkiye'de iştiraki de bulunan UTI<sup>6</sup> ve Panalpina<sup>7</sup> kısa unvanlı iki büyük rakibini devralarak pazarda birinci sıraya yükseldiği, SCHENKER'in de DSV ile benzer yapıda çok uluslu bir taşımacılık şirketi olduğu, bildirilen işlem sonrası DSV'nin rakipleri ile arasındaki pazar payı farkının daha da açılacağı, Türkiye'de nakliye yönlendirme ve sözleşmeli lojistik hizmetleri pazarında yasal bir giriş engelinin bulunmadığı, uluslararası hava taşımacılığı pazarında bildirilen işlem sonrası DSV'nin pazar payında (.....) artış olacağı, DSV'nin işlem sonrası daha büyük bir hacmi konsolide edeceğinden taşıyıcılar ile pazarlık payı açısından daha avantajlı bir konuma geleceği ifade edilmiştir.
- (.....) tarafından, DSV'nin Türkiye'deki nakliye yönlendirme hizmetleri pazarındaki pazar gücü ile SCHENKER'in uluslararası alandaki sözleşme gücünün bir araya geleceği, bu durumun birleşik teşebbüse önemli bir rekabet avantajı sunacağı, birleşik teşebbüsün bildirilen işlem ile elde edeceği gücün pazardaki hâkimiyeti artırarak fiyat belirleme kabiliyetini güçlendireceği, dolayısıyla pazarda faaliyet gösteren diğer oyuncuların rekabet etmesini zorlaştırabileceği, Türkiye'de nakliye yönlendirme hizmetleri pazarı ve sözleşmeli lojistik hizmetleri pazarında rekabetin yoğun olduğu, yüksek başlangıç maliyetleri, işletme maliyetleri ve sıkı yasal düzenlemeler nedeniyle söz konusu pazarlarda giriş ve büyüme engellerinin bulunduğu, IATA'nın verilerine göre işleme izin verilmesi durumunda birleşik teşebbüsün pazar

<sup>6</sup> Kurulun 02.12.2015 tarihli ve 15-42/701-255 sayılı kararıyla DSV tarafından UTI Worldwide, Inc.'in tek kontrolünün devralınması işlemine "Türkiye'deki anılan pazarlardaki paylarının rakiplerine kıyasla oldukça düşük olması ve söz konusu pazarlarda faaliyet gösteren teşebbüslerin sayıca çokluğu" dikkate alınarak izin verilmiştir.

<sup>7</sup> Kurulun 13.06.2019 tarihli ve 19-21/311-135 sayılı kararıyla Panalpina Welttransport Holding AG'nin tek kontrolünün DSV tarafından devralınması işlemine DSV'nin pazar payında son derece sınırlı bir artış gerçekleşecek olması, anılan pazarlarda düşük pazar paylarına sahip oyuncular olduğu gibi, DHL, KÜHNE NAGEL, TOLL, DB SCHENKER, EKOL ve MARS gibi global ölçekte faaliyet gösteren çok sayıda oyuncunun bulunması ve bahse konu işlem ile önemli bir yoğunlaşmanın ortaya çıkmayacak olması dikkate alınarak izin verilmiştir.

payının %(.....) üzerine çıkacağı, bu durumun birleşik teşebbüse ana tedarikçi olan şirketlerden daha fazla satın alma yolu ile pazarlık gücü sağlayabileceği ifade edilmiştir.

- (29) Yukarıda yer verilen görüşlerden görüldüğü üzere, sektörde faaliyet gösteren teşebbüslerden bazıları tarafından işlem taraflarının pazar paylarının çok düşük olduğu, pazarın oldukça parçalı yapıda olduğu ve hâlihazırda yüksek bir rekabet ortamı barındırdığı, bildirim konu işlem ile bu durumun değişmeyeceği, mezkûr pazarlarda pazara giriş ya da büyümenin önünde herhangi bir engel bulunmadığı ve bildirim konusu işlemin pazara giriş ve büyüme anlamında bir sorun teşkil etmediği, zira Türkiye’de ilgili pazara giriş koşullarının Avrupa Birliği üye ülkelerine göre daha kolay ve daha rekabetçi bir yapıya sahip olduğu gerekçeleriyle işlemin pazardaki rekabetçi yapıya olumsuz etkisinin olmayacağı ifade edilmektedir.
- (30) Öte yandan birtakım teşebbüsler tarafından, hava yoluyla ve deniz yoluyla nakliye yönlendirme hizmetlerinde birleşik teşebbüsün en yüksek pazar payına sahip teşebbüs olacağı, rakipleri ile arasındaki pazar payı farkının yükseleceği, bildirilen işlem tarafı teşebbüslerin ekonomik olarak güçlü ve marka değeri yüksek teşebbüsler olduğu, işleme izin verilmesi durumunda küçük ve orta ölçekli teşebbüslerin rekabet şansının ciddi oranda azalacağı, DSV’nin uluslararası pazarda son on yılda birçok firmayı satın alarak büyüme gerçekleştirdiği,<sup>8</sup> DSV’nin işlem sonrası daha büyük bir hacmi konsolide edeceğinden taşıyıcılar ile pazarlık payı açısından daha avantajlı bir konuma geleceği, birleşik teşebbüsün bildirilen işlem ile elde edeceği gücün pazardaki hâkimiyeti artırarak fiyat belirleme kabiliyetini güçlendireceği ve dolayısıyla pazarda faaliyet gösteren diğer oyuncuların rekabet etmesini zorlaştırabileceği ifade edilerek söz konusu pazarlardaki rekabetin olumsuz etkilenebileceği ifade edilmektedir.
- (31) İşlemin hava ve deniz yoluyla nakliye yönlendirme hizmetleri için rekabetçi açıdan olumsuz etkiler barındırdığı yönündeki görüşlere ilişkin olarak; hava ve deniz yoluyla nakliye yönlendirme hizmetlerinde birleşik teşebbüsün, en yüksek pazar payına sahip teşebbüs olmakla birlikte ulaşacağı pazar paylarının yaklaşık olarak sırasıyla %(.....) ve %(.....) düzeyleriyle sınırlı olması, incelenen işlemin rekabetçi endişe doğurmaktan uzak olduğuna işaret etmektedir. Öte yandan, birleşik teşebbüsün en yakın rakipleri ile arasındaki pazar payı farkı yüksek olmasına rağmen bizi işlemin kendisi ile yaşanan pazar payı artışının %(.....) gibi sınırlı düzeyde olması, hâlihazırda gelir bazlı pazar büyüklüğünün %(.....) ve %(.....)’ının birleşik teşebbüsün rakiplerince elde ediliyor olması, sunulan hizmetin temel olarak aracılık faaliyeti olması nedeniyle ciddi seviyede ürün farklılaştırmasının mümkün olmaması, birleşik teşebbüsün söz konusu pazarlardaki aracılık faaliyetini üçüncü taraf taşıyıcılar tarafından gerçekleştirmesi ve bu taşıyıcıların aynı zamanda diğer nakliye yönlendirme faaliyeti gösteren oyunculara da hizmet sunuyor olması, birleşik teşebbüsün deniz ya da hava yolu taşıyıcıları üzerinde rakiplerinin büyümesini ya da pazara girmelerini daha maliyetli kılacak kadar kontrolünün bulunmaması, rakiplerin ürün arzını artırmasının önünde bir engel bulunmaması nedeniyle birleşik teşebbüs üzerinde rekabet baskısı uygulamaya devam edebilecek olmaları, müşteriler açısından münhasırlık ya da uzun süreli sözleşme ilişkisinin bulunmaması nedeniyle müşterilerin sağlayıcı değiştirmeye olanaklarının yüksek olması gibi etkenler dikkate alındığında incelemeye konu işlemin

---

<sup>8</sup> Kurulun 24.06.2021 tarihli ve 21-32/419-211 sayılı kararında, Agility Logistics International B.V. ve Agility International GIL Holdings I Limited’in tek kontrolünün DSV Panalpina A/S tarafından devralınması işlemine işlem taraflarının pazar paylarının düşük olması, pazarlarda çok sayıda oyuncunun faaliyet göstermesi ve işlem sonrasında rekabetçi endişe doğuracak bir yoğunlaşmanın meydana gelmeyecek olması dikkate alınarak izin verilmiştir.



etkin rekabeti önemli ölçüde azaltma potansiyeli barındırmadığı değerlendirilmektedir.

- (32) Deniz yoluyla ve hava yoluyla nakliye yönlendirme hizmetlerinin ülkemizdeki rekabetçi yapısı hakkında işlem taraflarınca da her iki pazarın oldukça parçalı bir yapıya haiz olduğu, sektörde sıkça kullanılan çerçeve sözleşmelerin kısa vadeli doğaya sahip olduğu, bu nedenle nakliye yönlendirme hizmetini talep eden müşterilerin işlem sonrasında da çok sayıda nakliye yönlendirme ve sözleşmeli lojistik hizmetleri sağlayıcısı seçme hakkına sahip olmaya devam edecekleri, zira müşterilerin özellikle uzmanlaşmış tedarik departmanları ve önemli hacim gereksinimlerine sahip olmaları nedeniyle önemli ölçüde telafi edici alıcı gücüne sahip oldukları, dolayısıyla işlem sonrasında birleşik teşebbüsün fiyatları artırma kabiliyetine sahip olamayacağı, müşterilerin çok sayıda seçenek ve önemli bir pazarlık gücü imkânının bulunduğu, bildirilen işlem sonrasında da pazarın bu şekilde kalacağı, müşterilerin pazara girişleri destekleyebilme veya ilgili hizmetleri dış kaynaklardan temin etmek yerine içselleştirebilme kabiliyetlerinin de bulunduğu, müşterilerin bu tür çoklu kaynak kullanımı stratejisinin ilgili pazarlardaki rekabetin dinamik olduğunun bir başka göstergesi olduğu, sunulan hizmetlerin niteliği gereği farklı ölçeklerdeki teşebbüslerin birbirinin ikamesi olabildiği, bu doğrultuda birleşik teşebbüsün pazardaki büyüklüğünden bağımsız olarak diğer oyuncuların gelecek olan güçlü bir rekabetle karşılaşmaya devam edeceği, birleşik teşebbüsle benzer kabiliyetlere sahip çok sayıda rakibin bahse konu pazarlarda faaliyet göstermekte olduğu, diğer yandan nakliye yönlendirme hizmetlerinin tüm alt kırılımlarında pazara giriş ve büyüme engellerinin oldukça düşük seviyede olduğu, zira nakliye yönlendirme hizmetleri pazarının sermaye yoğunluklu bir pazar olmadığı, işlem taraflarının da az varlıklı iş modeli ile faaliyetlerini yürüttüğü, bu doğrultuda pazara giriş için önemli bir sermaye yatırımına gerek bulunmayıp yalnızca bilişim teknolojileri çözümü aracılığıyla koordine edilen alt yüklenicilerden oluşan bir ağ kurulmasının yeterli olduğu ifade edilmiştir. Anılan hususlara ek olarak Flexport Inc., Forto Logistics SE & Co. KG veya Sennder Technologies GmbH gibi dijital lojistik start-up'ların yakın zamanda pazara girdiği, bunun yanı sıra A.P. Møller – Mærsk A/S ve CMA CGM S.A. gibi sektörde faaliyet gösteren hizmet sağlayıcılarının dikey bütünleşik yapı sergilediği ifade edilmiştir.
- (33) Yukarıda yer verilen tüm hususlar birlikte değerlendirildiğinde söz konusu işlemin genel olarak nakliye yönlendirme hizmetleri ve alt kırılımlarındaki kara, deniz ve hava yoluyla nakliye yönlendirme hizmetlerinde etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğurmaktan uzak olduğu kanaatine ulaşılmıştır.

#### Sözleşmeli Lojistik Hizmetleri Pazarı

- (34) Bildirilen işlem sonucu yatay örtüşmenin bulunduğu bir diğer pazar ise sözleşmeli lojistik hizmetleri pazarıdır. Bu çerçevede Türkiye'de sözleşmeli lojistik hizmetleri pazarındaki işlem tarafları ve rakiplerin pazar paylarına aşağıda yer verilmektedir.

Tablo 2: Türkiye'de Sözleşmeli Lojistik Hizmetleri Pazarında İşlem Taraflarının ve En Büyük Beş Rakibin Değer Bazlı Pazar Payları

| Etkilenen Pazar                | Teşebbüsler                            | Pazar Payları (%) |         |         |
|--------------------------------|--|-------------------|---------|---------|
|                                |  | 2021              | 2022    | 2023    |
| Sözleşmeli Lojistik Hizmetleri | Netlog Lojistik Hizmetleri AŞ (NETLOG) | (.....)           | (.....) | (.....) |
|                                | EKOL                                   | (.....)           | (.....) | (.....) |
|                                | CEVA Logistics SA (CEVA)               | (.....)           | (.....) | (.....) |
|                                | BORUSAN                                | (.....)           | (.....) | (.....) |
|                                | MARS                                   | (.....)           | (.....) | (.....) |
|                                | DSV+SCHENKER                           | (.....)           | (.....) | (.....) |

Kaynak: Bildirim Formu.

- (35) Tablo 2'de yer alan veriler incelendiğinde, 2023 yılı için işlem taraflarının ayrı ayrı %(...)’in altındaki pazar paylarıyla sözleşmeli lojistik hizmetleri pazarında sınırlı ölçüde faaliyette bulunduğu, söz konusu pazarın oldukça parçalı yapıya sahip olduğu, bildirilen işlem sonrasında birleşik teşebbüsün ulaşacağı pazar payının NETLOG, EKOL, CEVA, BORUSAN ve MARS’ın oldukça gerisinde kalacağı görülmektedir. Nihayetinde, sözleşmeli lojistik hizmetleri pazarında da bildirilen işlem neticesinde etkin rekabeti önemli ölçüde azaltacak bir sonucun ortaya çıkmayacağı sonucuna ulaşılmıştır<sup>9</sup>.
- (36) Yukarıda yer verilen inceleme ve değerlendirmeler sonucunda söz konusu işlemin 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi kapsamında başta hâkim durum yaratılması veya mevcut bir hâkim durumu güçlendirilmesi olmak üzere, ülkenin bütünü yahut bir kısmında etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuracak nitelikte olmadığı kanaatine varılmıştır.

## H. SONUÇ

- (37) 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.

---

<sup>9</sup> Her ne kadar karar kapsamında sözleşmeli lojistik hizmetleri ve nakliye yönlendirme hizmetleri pazarları arasında Kurul ve Komisyon içtihadına uygun şekilde dikey ilişkinin bulunmadığı ifade edilse de mezkûr pazarların dikey ilişkide bulunduğu varsayımı altında dahi birleşik teşebbüsün sözleşmeli lojistik hizmetlerinde sahip olduğu pazar payı göz önüne alındığında herhangi bir rekabetçi endişenin ortaya çıkmayacağı değerlendirilmektedir.