

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2009-4-244 (Önaraştırma)
Karar Sayısı : **09-09/185-55**
Karar Tarihi : 5.3.2009

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

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

B. RAPORTÖRLER : Orçun SENYÜCEL, Recep GÜNDÜZ

C. ŞİKAYET EDEN : - Dekor Glass Dekoratif Cam Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti.
Kültür Mh. İsmet İnönü Blv. 4314 Sk. Hilal Kemal Apt.
K:2/3 Mersin

20 - Antes Elektronik San. Tic. Ltd. Şti.
Peykhane Cd. No:48 Sultanahmet/İstanbul

D. ŞİKAYET EDİLEN: - Ünsped Global Lojistik Ticaret A.Ş.
Ambarlar Cd. 6/B Blk. K:3 Zeytinburnu/İstanbul

- IBTL Uluslararası Taşımacılık ve Dış Ticaret Ltd. Şti.
Adil Mh. Demokrasi Cd. No:19 Sultanbeyli/İstanbul

- Mas Taşımacılık ve Dağıtım Sistemleri A.Ş.
6. Bölge 16. Cd. No:215 Hadımköy Yolu Üzeri
Büyüçekmece/İstanbul

30 **E. DOSYA KONUSU** : 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.

40 **F. İDDİALARIN ÖZETİ:** Şikayet dilekçesinde; Mersin'de faaliyet gösteren şikayetçinin CIF yöntemi ile Mersin Limanı'na teslim edilmek üzere mal ithalatı gerçekleştirmek istediği, ancak taşımacılık hizmetini gerçekleştiren IBTL Uluslararası Taşımacılık ve Dış Ticaret Ltd. Şti. (IBTL)'nin söz konusu malı İstanbul Ambarlı Limanı'na getirdiği; burada malın gemi aktarım ve ordino işlemlerinin Ünsped Global Lojistik Tic. A.Ş. (Ünsped) tarafından tamamlanmasının ardından, malların izin alınmaksızın IBTL tarafından Mas Taşımacılık ve Dağıtım Sistemleri A.Ş. (Mas Antrepo)'ye ait antrepolara konulduğu belirtilmiştir. Şikayetçi, bu uygulamalar sonucunda aşırı fiyatlardan antrepo hizmeti almak zorunda bırakıldıklarını iddia etmektedir. Dosya konusu

09-09/185-55

inceleme bakımından şikayetin esas noktasını, taşımacılık işlemlerini gerçekleştiren firmalar ile antrepo hizmeti sunan firmalar arasında gerçekleştirildiği iddia edilen anlaşmanın aşırı fiyatlara yol açtığı iddiası oluşturmaktadır.

- 50 **G. DOSYA EVRELERİ:** Kurum kayıtlarına 22.10.2008 tarih ve 6875 sayı ile giren başvuru üzerine hazırlanan 24.11.2008 tarih ve 2008-4-244/İİ-08-MH sayılı İlk İnceleme Raporu, 4.12.2008 tarih ve 08-69 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 08-69/1130-M sayı ile karar verilmiştir.

İlgili karar uyarınca düzenlenen 26.2.2009 tarih ve 2008-4-244/ÖA-09-OS sayılı Önaraştırma Raporu 27.2.2009 tarih ve REK.0.08.00.00-110/64 sayılı Başkanlık Önergesi ile 09-09 sayılı Kurul toplantısında görüşülerek karara bağlanmıştır.

- 60 **H. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili Rapor'da; IBTL, Mas ve Ünsped'in 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettikleri iddialarına ilişkin olarak herhangi bir ihlal tespit edilemediği ve bu nedenle adı geçen teşebbüsler hakkında soruşturma açılmasına gerek bulunmadığı görüşüne yer verilmiştir.

I. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

I.1. İlgili Pazar

70 I.1.1. İlgili Ürün Pazarı

- Artan Dünya ticaret hacmi günümüzde farklı taşıma yöntemlerinin birlikte kullanılması ihtiyacını doğurmaktadır. Bu ihtiyaca cevap veren ve günümüzde 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'ın 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 80 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 bütünlük yapı içinde hareket ettikleri, yani taşıma işlemlerinin gerçekleştirilmesi

kadar, taşınan eşyanın depolanması ve beraberinde gümrük işlemlerinin sunulması gibi faaliyetlerde de buldukları görülmektedir.

90 4925 sayılı “Karayolu Taşıma Kanunu” kapsamında çıkarılan ve 19.11.2006 tarih ve 26351 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan Karayolu Taşıma Yönetmeliği’nin getirdiği düzenlemeye göre, uluslararası lojistik ve kargo taşımacılığı alanında faaliyet gösteren firmalar ile taşıma işleri organizatörleri arasındaki fark, lojistik ve kargo firmalarının mevzuattan kaynaklanan kendi araçlarına sahip olma zorunluluğunun bulunmasıdır. Taşıma işleri organizatörlerinin sundukları hizmetin niteliği, kendi araçlarına sahip olmayı gerektirmemektedir.

100 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 dahilinde taşıma gerçekleştirirken; taşıma işleri organizatörleri ise düzenli hat taşıyıcılarından ve diğer armatörlerden -çoğu zaman acentelik sözleşmesi çerçevesinde- aldıkları hizmetleri müşterilerine satmaktadırlar.

110 Taşıma işleri organizatörlerinin bu özellikleri göz önüne alındığında, belli bir araç veya taşıma yöntemine bağlı kalmaksızın tüm taşıma alternatiflerini esnek bir biçimde kullanabildiklerini, bununla 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.

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

Öte yandan şikâyet edilen konulardan bir diğeri ise, limanlara getirilen malların ithalatçı firmanın onayı alınmaksızın 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.

120

I.1.2. İlgili Coğrafi Pazar

Şikayete konu uygulamanın ülke genelindeki tüm limanlarda gerçekleşebilme ihtimali göz önüne alındığında, taşıma işleri organizatörlüğü pazarı için coğrafi pazar “Türkiye” olarak belirlenmiştir. Diğer taraftan, antrepo hizmetleri pazarı için, mevcut işlem açısından önemli olmadığından, coğrafi pazar tanımı yapılmamıştır.

I.2. Yapılan Tespitler ve Deliller

I.2.1. Sektöre İlişkin Bilgi

130 Dünya üzerinde gelişmiş ülkelerin tamamının entegre olduğu, günden güne gelişen lojistik sektörü, Türkiye’de de 1980’lerle 1990’lı yıllar arasında kara, hava, deniz, demiryolu ve kombine taşımacılık alanlarındaki yatırımlarla altyapısını oluşturmuş ve 2000’li yıllarda atılıma geçmiştir. Özellikle son dönem dış ticaret hacmindeki ciddi artış da göz önüne alındığında genel olarak uluslararası taşımacılık sektörünün ve özel de ise taşıma işleri organizatörlerinin öneminin ve iş hacminin arttığını söylemek mümkündür.

140 Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (ÜTİKAD) ve Taşıma Organizatörleri Derneği (UTODER) verilerine göre, Türkiye pazarında halihazırda taşıma işleri organizatörü olarak faaliyet gösteren yaklaşık 3.000 firma bulunmaktadır. Ancak, sektörde taşıma işleri organizatörlerinin uluslararası taşımacılık alanındaki toplam pazar paylarına ya da firmaların ilgili pazardaki pazar paylarına ilişkin sağlıklı veri bulunmamaktadır. Bununla birlikte, dosya mevcudu bilgilere göre, sektörde pazar payı itibarıyla ilgili pazarın önemli bir kısmını elinde bulunduran bir teşebbüs bulunmamaktadır.

1.2.2. İlgililerle Yapılan Görüşmeler

1.2.2.1. Ünsped Vekili ve Yetkilisi ile Yapılan Görüşme

150 Raportörlerin, Önaraştırma kapsamında yerinde inceleme yapılırken görüştükleri Şirket Vekili ile Yetkilisi konu hakkında,

- Ünsped’in özellikle global taşımacılık alanındaki faaliyetlerini “Taşıma İşleri Organizatörü” firma olarak yürüttüğünü; halen Dünya genelinde faaliyet gösteren 30’dan fazla firmanın acenteliğini yaptığını;

- IBTL firması ile herhangi bir iktisadi ortaklık veya organik bağlarının bulunmadığını; bununla birlikte, dünya genelinde gerçekleştirilen bazı taşıma operasyonlarında acentelik bağlantılarının o bölgede güçlü olup olmamasına göre çok sınırlı olsa da işbirliği yaptıklarını; ancak genel olarak her iki firmanın taşıma işleri organizatörü ve acente firma olarak faaliyet gösteren rakip firmalar olduğunu;

160 - IBTL firmasının özellikle Uzakdoğu’dan gelen mallarda karşı taraftaki firmalardan navlun bedeli talep etmediği, Türk limanlarına getirdiği mallardan ise fahiş tutarlarda navlun, ordino ve antrepo bedelleri talep ettiği yönünde duyular aldıklarını; IBTL’nin gerçekleştirdiği bazı taşıma operasyonlarında, Ünsped’in acenteliğini yaptığı yurt dışı firmalarının, mallarını IBTL aracılığıyla Türkiye’ye taşımaları sonucu, kendilerinin yasal olarak ordino işlemleri düzenleme mükellefiyetinin doğduğunu; Ünsped’in uygulandığı iddia edilen fahiş fiyatlarla hiçbir ilgisinin bulunmadığını; söz konusu fiyatların IBTL tarafından uygulan fiyatlar olduğunu; %90 oranında FOB olarak gerçekleşen Uzakdoğu taşımacılığında IBTL’nin daha yoğun olarak faaliyet gösterdiğini;

170 - Taşıma işleri organizatörü firmalar, gemileri olmaksızın faaliyetlerini yürüttükleri ve dolayısıyla pazar güçleri düzenli hat taşımacılığı yapan firmalarla ve/veya müşterilerle yapılan sözleşmelere ve anlaşmalara bağlı olduğu için, pazar

paylarının çok önemli göstergeler olmadığını, yenilenen sözleşmelerle birlikte pazar paylarının değiştiğini

ifade etmişlerdir.

I.2.2.2. IBTL Yetkilisi ile Yapılan Görüşme

180 Şirket yetkilisi konuya ilişkin olarak, IBTL'nin gemi taşımacılığında taşıma işleri organizatörü olarak faaliyet gösterdiğini; taşıma işleri organizatörü firmaların, parsiyel taşımacılığın gerçekleştirildiği durumlarda, antreponun içinde bulunan her malı müşterinin istediği ayrı limana veya antrepoya teslim edecek şekilde gemiyi yönlendirme imkanlarının olmadığından, konteynır içindeki malı geminin geldiği limana bağlı olarak ya kendi antrepolarına ya da anlaşmalı oldukları antrepolara aktardıklarını; kendilerinin yurt dışından gemilerle gelen malları ambarlı Limanı'nda anlaşmalı oldukları Mas Antrepo'ya, Haydarpaşa Limanı'nda ise kendi antrepolarına aktardıklarını; anlaşmalı oldukları antreponun malın hacmi ve antrepoda kalma süresine göre antrepo bedelini belirlediğini; öte yandan, Gümrük Müsteşarlığı'nın ilgili mevzuatı uyarınca 2009 yılı başından itibaren antrepoya gerçekleştirilecek aktarımlar için müşterinin izninin alındığını; IBTL'nin gerçekleştirdiği taşıma işlemlerine başka taşıma işleri organizatörleri de 190 dahil olduğu zaman uygulanan antrepo bedelinin kendilerinin anlaşma yaptığı fiyatın üzerinde gerçekleşebildiğini; öte yandan, devlete ait antrepolarda maksimum 45 gün bekleme hakkına sahip olduğu, buna karşın bazı müşterilerin daha uzun süre bekletme ihtimali olduğundan özel antrepoları tercih ettiklerini; IBTL'nin Türkiye taşıma işleri organizatörlüğü pazarındaki payının %(...)'un altında olduğunu belirtmiştir.

I.2.3. İstanbul Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü'nün Düzenlemesi

200 Raportörlerce yapılan yerinde incelemelerde, taşıma işleri organizatörü firmaların ithalatçı firmanın bilgisi haricinde eşyanın üzerinde tasarrufta bulunduğu benzer şikayetlerin artması üzerine, Gümrük Müsteşarlığı İstanbul Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü tarafından 5.1.2009 tarihinde bir Başmüdürlük Emri'nin yayımlandığı tespit edilmiştir. Söz konusu Başmüdürlük Emri'nin inceleme kapsamında önemli olan başlıca ifadeleri aşağıdaki şekildedir:

210 "... FİATA ve CLECAT tarafından uzlaşmaya varılan tanıma göre Forwarder Firmaların gerçekleştirilen taşımaya ilişkin konsolidasyon, depolama, elleçleme, paketleme veya dağıtım olduğu kadar, ilave işlemler ve danışmanlık dahil tüm hizmetler ile eşyanın gümrük beyanının yapılması, sigortalanması, kıymetli evrakının hazırlanması ve ödemenin tahsilatı gibi işlemleri de kapsayan hizmetler zinciri adı altındaki lojistik hizmetleri verebilecekleri mütalaa edilmekle birlikte, bu hizmetlerin verilebilmesi için hizmet verdikleri şahsi veya tüzel kişiliklerin de (gerçekleştirilen taşımalar üzerinde tasarruf hakkı bulunan kişiler) söz konusu şirketleri bu konuda yetkilendirmiş olmalarının da yasal bir zorunluluk olduğu düşünülmektedir.

Zira, dış ticaret işlemlerinin alıcı ile satıcının sözleşme yapması ile başlaması ve sözleşmelerde tarafların yükümlülükleri ve haklarının kesin bir şarta bağlanması,

220 eşyanın bir yerden başka bir yere taşınmasında hangi tarafın ne yükümlülüğünün olduğu ve bu yükümlülükler yerine gelmediği takdirde risklerin nasıl bölüşüleceği, taşıma esnasında mallarda meydana gelebilecek kaybolma ve hasar riskinin hangi tarafa ait olacağı gibi sorunların karşılıklarının yapılacak sözleşmelerde açık olarak yer alması gerekmektedir.”

...

“.. uygulamada birliğin sağlanması, haksız kazanç ve suistimallerin önüne geçilerek gümrük idarelerine mal edilmesi muhtemel bu tür sorunların önüne geçilmesini teminen;

1- Deniz gümrük idarelerine konteyner veya dorse ile getirilerek Gümrük Kanunu'nun 43. maddesinin 2. fıkrasına göre taşıyıcısı/forwarder firması tarafından giriş özet beyanı verilen eşyanın komple yük olması halinde taşıyıcısı tarafından aynı ya da farklı gümrük idarelerinin denetimindeki herhangi bir antrepoya/geçici depolama yerine alınması taleplerinde teslim şekline göre alıcı veya satıcının mutlak surette yazılı muvaffakatının gümrük idaresince aranması,

2- A) Deniz gümrük idarelerine konteyner ya da dorse ile getirilerek Gümrük Kanunu'nun 43. maddesinin 2. fıkrasına göre taşıyıcısı/forwarder firması tarafından giriş özet beyanı verilen eşyanın parsiyel yük olması halinde de taşıyıcısı tarafından aynı ya da farklı gümrük idaresinin denetimindeki herhangi bir antrepoya alınması taleplerinde teslim şekline göre alıcı veya satıcının mutlak surette yazılı muvaffakatının gümrük idaresince aranması,

B) Parsiyel yükün bulunduğu konteynırda/dorsede alıcıların/ithalatçının muvaffakata veya müracaatı halinde taşıyıcısı ya da kendisi tarafından aynı ya da farklı gümrük idaresinin denetimindeki herhangi bir antrepoya/geçici depolama yerine alınması taleplerinin de münferit olarak karşılanması yönünde işlem yapılması ... gerekmektedir.”

J. GEREKÇE ve HUKUKİ DAYANAK

İlk inceleme raporu kapsamında değerlendirilen ilk şikâyetin konusu esas itibarıyla, yurt dışından ithal edilen mallarda CIF yöntemini kullanmak isteyen ve satıcı ile bu malların Mersin Limanı'na teslim edilmesi şeklinde anlaşan ithalatçı firmaların mallarını istedikleri limana getirememeleri ve taşıma işlemini gerçekleştiren acentenin anlaşmalı olduğu antrepodan yüksek fiyatlar üzerinden antrepo hizmeti almak zorunda kalmalarından ibarettir. Kurum kayıtlarına daha sonra geçen ikinci şikayette ise, şikayetçiler yine aynı acente vasıtası ile gerçekleştirilen ithalat işlemlerinde işlemi gerçekleştiren acente ve acentenin anlaşmalı olduğu antrepoya aşırı ordino ve antrepo bedelleri ödemek durumunda kaldıklarını iddia etmektedirler.

Şikâyete konu olan IBTL ve Ünsped firmaları taşıma işleri organizatörü olarak faaliyet göstermektedirler. Taşıma işleri organizatörü firmalar, taşıma hizmetini bizzat gerçekleştirmemekte, hizmetin niteliğine göre bu hizmeti satın almakta veya acenteliklerini gerçekleştirdikleri firmalar aracılığıyla gerçekleştirmektedirler. Şikâyetin esasını, yurt içindeki alıcı firmaların ithalatı -malın taşıma işlemleri ve

260 giderleri satıcı firmaya ait olan- CIF yoluyla yapmak istemeleri oluşturmaktadır. Olayda, yurt dışında bulunan satıcı taşıma işlemi için IBTL ile anlaşmış; IBTL ise Türkiye'deki acenteliğini Ünsped'in yapmış olduğu bir taşıyıcı firma ile malların Ambarlı Limanı'na getirilmesini sağlamıştır. Ordino işlemleri Ünsped tarafından gerçekleştirilen mal, IBTL tarafından gümrük ve aktarım işlemleri tamamlanana kadar anlaşmalı olduğu Mas Antrepoya ait antrepolara yerleştirilmiştir. Bu bağlamda, Ünsped'in sadece ordino işlemlerini gerçekleştirdiği, dolayısıyla şikayetin esaslı unsurlarından olmayan bu uygulamanın inceleme kapsamında ele alınamayacağı anlaşılmıştır.

270 IBTL ve Mas Antrepo'ya ilişkin şikayetler göz önüne alındığında ise, bu uygulamalara ilişkin 4054 sayılı Kanun kapsamında değerlendirilebilecek iki temel iddia bulunduğu görülmektedir: i) Taşıma işleri organizasyonu hizmeti ile antrepo hizmeti arasında rekabet ihlali anlamında bir bağlama ilişkisi; ii) Hizmetlerin sunumunda aşırı fiyat uygulaması .

280 Literatürde bağlama anlaşmaları en genel anlamıyla satıcı konumundaki bir teşebbüsün, bir mal veya hizmetin satımını, alıcının başka bir mal veya hizmeti de alması koşuluna bağlayarak yaptığı anlaşmalardır. Bağlama anlaşmalarının en önemli sakıncası, bir pazarda yüksek pazar gücü veya başka yollarla hakim durumda olan firmanın, bu gücünü diğer pazarlara genişleterek o pazardaki rekabeti engellemesi olarak bilinen "Kaldıraç Etkisi"dir. Ancak hemen belirtmek gerekir ki, rekabet hukukunda teşebbüsler arasında belirli mal veya hizmetlerin birlikte sunulmasını içeren her anlaşma bir rekabet ihlali olarak değerlendirilemez. Bağlama anlaşmalarının bir rekabet ihlali teşkil edebilmeleri için üç önemli koşulu sağlamaları gerekmektedir. Bu koşullar şunlardır: (a) Bir ürünün alımını başka bir ürünün alımına bağlayan satış yada anlaşmanın varlığı, (b) İki ayrı ürünün varlığı, (c) Bağlayan ürün pazarında, bağlanan ürün pazarındaki rekabeti hissedilir derecede sınırlandıracak ölçüde ekonomik güce sahip olmak.

290 Öte yandan 4054 sayılı Kanun'da bağlama anlaşmaları hem teşebbüsler arası rekabeti sınırlayıcı anlaşma, uyumlu eylem ve kararların düzenlendiği 4. madde kapsamında, hem de hakim durumun kötüye kullanılmasının düzenlendiği 6. madde kapsamında düzenlenmiştir. Dolayısıyla dosya kapsamındaki yurt içindeki alıcının CIF yöntemi ile mal ithalatı gerçekleştirdiğinde yurt dışındaki firmanın acente seçimine karışmadığı, taşımayı gerçekleştiren IBTL firmasının da gümrük işlemlerinden sonra anlaşmalı olduğu antrepoya yükü aktarması nedeniyle bu antrepodan aşırı fiyatlarla hizmet almak durumunda kaldığı iddiasının bir bağlama anlaşması mahiyetinde olup olmadığı Kanun'un ilgili hükümleri ve yukarıdaki koşullar bakımından değerlendirilmiştir.

300 Esasen, 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinin, rekabeti sınırlayıcı anlaşma, uyumlu eylem ve kararların örnekleyici olarak sıralandığı ikinci fıkrasının (f) bendinde "*Anlaşmanın niteliği veya ticari teamüllere aykırı olarak, bir mal veya hizmet ile birlikte diğer mal veya hizmetin satın alınmasının zorunlu kılınması veya aracı teşebbüs durumundaki alıcıların talep ettiği bir malın ya da hizmetin diğer bir mal veya hizmetin de alıcı tarafından teşhiri şartına bağlanması ya da*

arz edilen bir mal veya hizmetin tekrar arzına ilişkin şartların ileri sürülmesi” örneği aracılığıyla bağlama anlaşmaları da kapsamıştır. Yukarda da ifade edildiği gibi, her ne kadar bağlama anlaşmaları belirli bir pazar gücü ve kaldıraç etkisi temelinde ele alınsa da, mehzaz mevzuat olan Roma Anlaşması’nın 81. maddesindeki benzer düzenleme ile birlikte düşünüldüğünde, bu hükmün asıl amacının, bir anlaşmanın yapılmasını anlaşma ile ticari teamül ve nitelik bakımından ilgisi bulunmayan yükümlülüklerin de karşı tarafça kabul edilmesine bağlanmasını engellemek olduğu açıktır. Dosya konusu şikayette, aşırı fiyat iddiası ayrıca değerlendirilmek üzere ayrı tutulduğunda, taşımacılık ve antrepo hizmetlerinin birlikte sunulmasının ticari teamül ve nitelik bakımından ilgisi bulunmadığının iddia edilemeyeceği kanaatine varılmıştır.

310

Öte yandan, inceleme kapsamında IBTL ile Mas Antrepo arasında akdedilen ve herhangi bir münhasırlık hükmü içermeyen sözleşme dikey bir ilişki çerçevesinde ele alınabilir. Bilindiği gibi 2002/2 sayılı Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği’nde dikey anlaşmalar, üretim veya dağıtım zincirinin farklı seviyelerinde faaliyet gösteren iki ya da daha fazla teşebbüs arasında belirli mal veya hizmetlerin alımı, satımı veya yeniden satımı amacıyla yapılan anlaşmalar olarak düzenlenmiştir. Söz konusu Tebliğ’de, sağlayıcının dikey anlaşma konusu mal veya hizmetleri sağladığı ilgili pazardaki pazar payının %40’ı aşmaması halinde bu neviden anlaşmalara muafiyet sağlanmıştır. Taşıma işleri organizatörlüğü pazarında 3000 civarında firma faaliyet göstermektedir. Bununla birlikte IBTL tutulan tutanakta ilgili ürün pazarındaki pazar payının %(...)'un altında olduğunu beyan etmiştir. Dolayısıyla, şikayete konu firmanın bu düşük pazar payı da göz önüne alındığında taraflar arasındaki ilişki %40 pazar payı eşiği bulunan 2002/2 sayılı Tebliğ’in sağladığı muafiyetten yararlanabileceği anlaşılmaktadır.

320

Diğer taraftan, günümüzde deniz yolu taşımacılığı büyük oranda konteynırlarla gerçekleştirilmektedir. Taşınılan emtianın büyüklüğüne göre bir konteynırın içinde sadece bir alıcıya ait mal olabileceği gibi, birden fazla alıcıya ait malların bulunması (parsiyel taşımacılık) da söz konusu olabilmektedir. IBTL temsilcileri tarafından, taşıma işleri organizatörü firmaların, parsiyel taşımacılığın gerçekleştirildiği durumlarda, antreponun içinde bulunan her malı müşterinin istediği ayrı limana veya antrepoya teslim edecek şekilde gemiyi yönlendirme imkanlarının olmadığı, bu nedenle konteynır içindeki malı geminin geldiği limana bağlı olarak ya kendi antrepolarına ya da anlaşmalı oldukları antrepolarına aktardıkları belirtilmiştir. Dolayısıyla, firmalar açısından operasyonel ve iktisadi anlamda maliyet avantajı yaratacak bu uygulamanın bağlama anlaşması çerçevesinde bir rekabet ihlali olarak nitelendirilemeyeceği, taraflar arasında hizmetin niteliğine veya bedeline ilişkin çıkacak anlaşmazlıkların ise özel hukuk veya idari düzenlemeler çerçevesinde ele alınması gerektiği neticesine varılmıştır. Nitekim, konuya ilişkin önaraştırma kararının alınmasının ardından 5.1.2009 tarihli Gümrük Müsteşarlığı İstanbul Gümrük ve Muhafaza Başmüdürlüğü tarafından yayımlanan düzenleme, genel hatları ile taşıma işleri organizatörleri firmalara taşınan eşya üzerinde gerçekleştirecekleri tasarruflar için alıcının onayını alma zorunluluğunu getirmektedir.

330

340

09-09/185-55

350 Bağlama anlaşmaları, 4054 sayılı Kanun'un "Hakim Durumun Kötüye Kullanılması"nı düzenleyen 6. maddesinin (c) bendinde de düzenlenmiştir. Bu maddede, hakim durumdaki bir teşebbüsün bağlama uygulamasında bulunması ya da herhangi bir bağlama kaydı dayatmasının 6. madde anlamında ihlal oluşturacağı açıkça hükme bağlanmıştır. Literatürde bağlama anlaşmalarına ilişkin "bağlayan ürüne ilişkin rekabeti hissedilir ölçüde etkileyecek ekonomik güç" ilkesi bu madde kapsamında açıkça "hakim durum" olarak düzenlenmiştir. Dolayısıyla, şikayet kapsamında bağlayan ürün olan taşıma işleri organizasyonu hizmetleri pazarında IBTL'nin hakim durumda olup olmadığı incelenmiştir.

Hakim durum analizinde başkaca faktörler de göz önüne alınmakla birlikte, en önemli gösterge pazar payıdır. Fakat, taşıma işleri organizatörlüğü ilgili ürün pazarında pazar paylarını ortaya koyacak veriler mevcut değildir. Bununla birlikte:

360 i) Sektörde yaklaşık 3.000 teşebbüsün faaliyet gösterdiği, ciddi bir giriş engelinin olmadığı, pazar payları yapılan acentelik sözleşmelerine bağlı olduğu için pazar paylarının değişken bir yapı sergilediği görülmektedir.

ii) IBTL'nin ve aynı iktisadi bütünlük içinde bulunduğu IBT Uluslararası Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti. ile IBT Lojistik Uluslararası Nak. ve Dış Tic. Ltd. Şti'nin 2007 ve 2008 yılları için toplam ciroları ve bu ciroların içinde taşıma işleri organizatörlüğü faaliyetlerinden elde ettikleri ciro rakamları şu şekildedir:

Tablo: 2007 yılı ciro rakamları

Firma	2007 yılı ciro	2007 TİO ciro	2008 ciro	2008 TİO ciro
IBTL	(.....)*	(.....)	(.....)	(Hesaplanamamıştır)
IBT Ulus. Nak.	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
IBT Lojistik	(.....)	(.....)	(.....)	(Hesaplanamamıştır)

*IBTL'nin, 2007 yılı sonunda kurulması nedeniyle, anılan yıla ait cirosu bulunmamaktadır.

370 Söz konusu firmaların 2007 yılına ait taşıma işleri organizatörlüğü faaliyetlerinden elde ettikleri toplam cironun (.....) TL. olması ve 2008 yılı için taşıma işleri organizatörlüğünden elde edilen cirolar ayrıştırılamasa bile teşebbüs tarafından pazar paylarının %(...)'un altında olduğunun beyan edilmesi hususları birlikte düşünüldüğünde IBTL'nin veya aynı iktisadi bütünlük içinde bulunan firmaların hakim durumda olmadıklarının kabul edilebileceği kanaatine varılmıştır. Dolayısıyla hakim durumda olmayan bir firmanın Kanun'un 6. maddesini ihlal etmesi mümkün değildir.

380 Aşırı fiyat iddiaları ise sadece, Hakim Durumun Kötüye Kullanılmasını düzenleyen 6. maddesi çerçevesinde ele alınabilecek bir konudur. Bir başka ifade ile aşırı fiyat, hakim durumun varlığı ve bunun sömürücü kötüye kullanımı hallerinde 4054 sayılı Kanun kapsamında bir rekabet ihlali olarak değerlendirilebilecektir. Ancak, IBTL hakim durumda olmadığından, aşırı fiyat

09-09/185-55

iddiaları nedeniyle 4054 sayılı Kanun kapsamında herhangi bir işlem yapılmasına gerek bulunmamaktadır.

K. SONUÇ

390 Düzenlenen rapora ve dosya kapsamına göre; dosya konusu iddialara ilişkin olarak Ünsped Global Lojistik Tic. A.Ş., IBTL Uluslararası Taşımacılık ve Dış Ticaret Ltd. Şti. ve Mas Taşımacılık ve Dağıtım Sistemleri A.Ş. hakkında 4054 sayılı Kanun'un 41. maddesi uyarınca soruşturma açılmasına gerek olmadığına, şikayetin reddine OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.