

Rekabet Kurumu Başkanlığından;

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2023-5-025 (Devralma)
Karar Sayısı : 23-46/863-305
Karar Tarihi : 28.09.2023

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Birol KÜLE
Üyeler : Ahmet ALGAN (İkinci Başkan), Hasan Hüseyin ÜNLÜ,
Ayşe ERGEZEN, Cengiz ÇOLAK,

B. RAPORTÖRLER : Gizem HEKİM, Batuhan DEMİR, Gülçin Hande GÜNDOĞAN,
Muhammed Mustafa AÇIKEL

C. BİLDİRİMDE

BULUNAN : -Deutsche Post Beteiligungen Holding GmbH
Temsilcileri: Av. Özge Bahar HASŞERBETÇİ, Av. Başak İSLİM
Büyükdere Cad. No: 193/4 Levent/İSTANBUL

- (1) **D. DOSYA KONUSU: MNG Kargo Yurtiçi ve Yurtdışı Taşımacılık Anonim Şirketi'nin hisselerinin tamamının ve tek kontrolünün DHL Grubu şirketlerinden Deutsche Post Beteiligungen Holding GmbH tarafından devralınması işlemi.**
- (2) **E. DOSYA EVRELERİ:** Rekabet Kurumu (Kurum) kayıtlarına 02.08.2023 tarih ve 41113 sayı ile giren ve eksiklikleri 18.09.2023 tarihli ve 42580 sayılı yazı ile tamamlanan bildirim üzerine düzenlenen 25.09.2023 tarihli ve 2023-5-025/ÖI sayılı Devralma Ön İnceleme Raporu görüşülerek karara bağlanmıştır.
- (3) **F. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda özetle, dosya konusu işleme izin verilmesinde sakınca bulunmadığı ifade edilmiştir.

G. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

- (4) Yapılan bildirimde, hâlihazırda Mirage Cargo B.V.nin (MIRAGE CARGO) tek kontrolü altında bulunan MNG Kargo Yurtiçi ve Yurtdışı Taşımacılık AŞ'nin (MNG) hisselerinin tamamının ve tek kontrolünün, Deutsche Post AG tarafından kontrol edilen grup şirketlerinden (tamamı DHL Grubu) biri olan Deutsche Post Beteiligungen Holding GmbH (Deutsche Post GmbH) tarafından devralınması işlemine 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un (4054 sayılı Kanun) 7. maddesi ve 2010/4 sayılı Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ (2010/4 sayılı Tebliğ) çerçevesinde izin verilmesi talep edilmektedir.

G.1.Taraflara İlişkin Bilgiler

G.1.1. Devralan: DHL Grubu

- (5) DHL Grubu, Almanya merkezli küresel bir lojistik grup şirketi olarak küresel kargo, nakliye bölümü, hava, deniz ve kara kargo taşımacılığı alanında 220'den fazla ülke ve bölgede faaliyet göstermektedir. DHL Grubu'nun hissedarlık yapısına aşağıdaki tabloda yer verilmektedir.

Tablo-1: DHL Grubu'nun Hissedarlık Yapısı

Hissedar	Hisse Oranı (%)
Deutsche Post AG	100
Toplam	100
Kaynak: Bildirim Formu	

- (6) Tablodan da görüleceği üzere, DHL Grubu'nun hisselerinin tamamı ve tek kontrolü, hâlihazırda Deutsche Post AG'ye aittir. DHL Grubu'nun ana şirketi konumundaki Deutsche Post AG ise, hisseleri Frankfurt Menkul Kıymetler Borsası'nda işlem gören halka açık bir Alman sermaye şirkettir.
- (7) DHL Grubu, global faaliyetleri kapsamında "Deutsche Post" ve "DHL" olarak iki marka altında hizmet vermektedir. DHL Grubu'nun posta bölümü olan Deutsche Post, Almanya'da ulusal posta hizmeti sunmaktadır. Bu hizmet, Almanya'daki nihai alıcıya yönelik uluslararası ve yurt içi posta hizmetleri gibi farklı bileşenleri kapsamaktadır. DHL ise, uluslararası hızlı (ekspres) kargo taşımacılığı, nakliye, e-ticaret ve tedarik zinciri yönetimi hizmetleri sunmaktadır.
- (8) DHL Grubu ayrıca, bir holding şirketi olarak kurulmuş olan Deutsche Post GmbH'nin iştirakleri aracılığıyla Türkiye'de uluslararası ve yurt içi hızlı (ekspres) kargo taşımacılığı, navlun taşımacılığı, tedarik zinciri yönetimi, gümrük brokerliği ve kara yolu taşımacılığı gibi çeşitli alanlarda hizmet sunmakta olup bu iştirakler DHL Worldwide Express Taşımacılık ve Ticaret Anonim Şirketi (DHL EXPRESS), DHL Global Forwarding Taşımacılık Anonim Şirketi (DHL FORWARDING), DHL Freight Taşımacılık ve Lojistik Hizmetleri Anonim Şirketi (DHL FREIGHT) ve DHL Lojistik Hizmetleri Anonim Şirketi'nden (DHL LOJİSTİK) oluşmaktadır.
- (9) İştiraklerden DHL EXPRESS; yurt içi ve uluslararası hızlı (ekspres) kargo taşımacılığı alanında faaliyet göstermektedir. Söz konusu faaliyet kapsamında, gönderinin taahhüt edilen belirli bir sürede ulaşmaması halinde ve Türkiye tarafından 26.03.2011 tarihinde kabul edilen Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme (Montreal Sözleşmesi) de dâhil olmak üzere Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası konvansiyonlara uygun olarak hasar veya kayıp durumunda, ücret iadesi prensibi uygulamaktadır. (.....).
- (10) İştiraklerden bir diğeri olan DHL FORWARDING, yurt içi ve uluslararası yük taşımacılığı ve kara taşımacılığı lojistiği alanlarında faaliyet göstererek üçüncü kişiler için deniz yolu, hava yolu veya kara yolu yük taşıma işlerinin organizasyonu ve gümrük işlemleri ve depolama gibi ikincil hizmetlerin verilmesinde görev almaktadır.
- (11) Öte yandan iştiraklerden DHL FREIGHT, üçüncü kişiler için yurt içi ve uluslararası kara yolu yük taşımacılığı hizmetlerini sunarken; DHL LOJİSTİK ise sözleşmeli lojistik, depolama, kamyon yükleme/boşaltma ve gümrük işlemleri gibi yan hizmetlerin müşterilere sağlanması konularında faaliyet göstermektedir.
- (12) Aşağıdaki tabloda DHL Grubu'nun yurt içi ve uluslararası küçük paket taşımacılığı faaliyetlerinin oransal dağılımına yer verilmektedir:

Tablo-2: DHL Grubu'nun 2022 yılı için Satış Değeri Bakımından Küçük Paket Taşımacılığı Faaliyetlerinin Oransal Dağılımı

Taşımacılığın Niteliği		Satış Değeri (TL)	Oransal Dağılım (%)
Yurt içi (.....) Küçük Paket Taşımacılığı ¹		(.....)	(.....)
Uluslararası Küçük Paket Taşımacılığı	Ekspres	(.....)	(.....)
	Standart (gecikmeli)	(.....)	(.....)
Toplam		(.....)	100,00

Kaynak: Bildirim Formu ve Cevabi Yazılar

Tablo-3: DHL Grubu'nun 2022 yılı için Gönderi Miktarı Bakımından Küçük Paket Taşımacılığı Faaliyetlerinin Oransal Dağılımı

Taşımacılığın Niteliği		Gönderi Miktarı	Oransal Dağılım (%)
Yurt içi (.....) Küçük Paket Taşımacılığı ²		(.....)	(.....)
Uluslararası Küçük Paket Taşımacılığı	Ekspres	(.....)	(.....)
	Standart (gecikmeli)	(.....)	(.....)
Toplam		(.....)	100,00

Kaynak: Bildirim Formu ve Cevabi Yazılar

- (13) Yukarıda yer verilen tablolardan da anlaşılacağı üzere, DHL Grubu'nun Türkiye'deki ana faaliyetini uluslararası (.....) küçük paket taşımacılığı oluşturmakla birlikte, (.....).

G.1.2. Devre Konu: MNG

- (14) 2003 yılında kurulmuş olan MNG, yurt içindeki (.....) şube ve acentesi aracılığıyla kargo kabulü ve kargo teslimi yapmak suretiyle Türkiye'de yurt içi kargo taşımacılığı faaliyetleri gerçekleştirmektedir. Bu faaliyet kapsamında kargolar, yurt içi teslimat lokasyonlarına gönderilmek üzere müşterilerden şubeler ve acenteler vasıtasıyla teslim alınmakta ve gelen kargolar da yine şubeler ve acenteler tarafından alıcılarına teslim edilmektedir. MNG'nin organizasyon yapısı içinde (.....) bölge müdürlüğü ve (.....) transfer merkezi bulunmaktadır. Bu kapsamda teşebbüs, Karayolu Taşıma Kanunu ve Karayolu Taşıma Yönetmeliği uyarınca sahip olduğu M2 (tarifeli olarak yurt içi ve/veya uluslararası ticari kargo işletmeciliği) yetki belgesi ve Posta Hizmetleri Kanunu uyarınca sahip olduğu "Posta Hizmetleri Yetki Belgesi" ile ulusal çapta yetkilendirilmiş hizmet sağlayıcı lisansı ile faaliyet gösteren bir kargo firmasıdır.
- (15) MNG'nin yurt dışında herhangi bir satış veya dağıtım ağı bulunmadığından, teşebbüs yalnızca uluslararası kargo taşımacılığı alanında hizmet veren üçüncü taraflarla (entegratör firmalar) yaptığı işbirlikleri aracılığıyla yurt dışına kargo taşınmasını sağlamaktadır. Diğer bir deyişle devre konu teşebbüs, (.....).
- (16) MNG'nin ayrıca (.....). Dolayısıyla MNG'nin, söz konusu işbirliğiyle KKTC'de de kargo taşımacılığı faaliyeti bulunmaktadır.
- (17) Aşağıdaki tabloda MNG'nin yurt içi ve uluslararası küçük paket taşımacılığı faaliyetlerinin oransal dağılımına yer verilmektedir:

¹ (.....).

² (.....).

Tablo-4: MNG'nin 2022 yılı için Satış Değeri Bakımından Küçük Paket Taşımacılığı Faaliyetlerinin Oransal Dağılımı

Taşımacılığın Niteliği		Satış Değeri (TL)	Oransal Dağılım (%)
Yurt içi (.....) Küçük Paket Taşımacılığı ³		(.....)	(.....)
Uluslararası Küçük Paket Taşımacılığı	Ekspres	(.....)	(.....)
	Standart	(.....)	(.....)
Toplam		(.....)	100,00

Kaynak: Bildirim Formu ve Cevabi Yazılar

Tablo-5: MNG'nin 2022 yılı için Gönderi Miktarı Bakımından Küçük Paket Taşımacılığı Faaliyetlerinin Oransal Dağılımı

Taşımacılığın Niteliği		Gönderi Miktarı	Oransal Dağılım (%)
Yurt içi (.....) Küçük Paket Taşımacılığı ⁴		(.....)	(.....)
Uluslararası Küçük Paket Taşımacılığı	Ekspres	(.....)	(.....)
	Standart	(.....)	(.....)
Toplam		(.....)	100,000

Kaynak: Bildirim Formu ve Cevabi Yazılar

- (18) Yukarıda yer verilen Tablo-4 ve Tablo-5'ten de görüleceği üzere, MNG'nin Türkiye'deki ana faaliyetini yurt içi (.....) küçük paket taşımacılığı oluşturmakta, teşebbüsün faaliyetleri içerisinde (.....) görülmektedir. Öte yandan teşebbüs uluslararası küçük paket taşımacılığı hizmetleri kapsamında ağırlıklı olarak (.....) taşımacılığa odaklanmaktadır.
- (19) Aşağıdaki tabloda ise MNG'nin hâlihazırdaki hissedarlık yapısına yer verilmektedir:

Tablo-6: MNG'nin Hissedarlık Yapısı

Hissedar	Hisse Oranı (%)
MIRAGE CARGO	(.....)
(.....)	(.....)
(.....)	(.....)
(.....)	(.....)
(.....)	(.....)
(.....)	(.....)
(.....)	(.....)
(.....)	(.....)
(.....)	(.....)
Toplam	100,00

Kaynak: Bildirim Formu

- (20) Yukarıda yer verilen tablodan da anlaşılacağı üzere, devre konu MNG'nin hisselerinin %(.....)'u MIRAGE CARGO'ya ait olup teşebbüs, hâlihazırda MIRAGE CARGO'nun tek kontrolü altındadır.

³ (.....).

⁴ (.....).

G.2. İlgili Pazar

G.2.1. Dosya Konusu Sektör Hakkında Genel Bilgiler-Lojistik Sektörü

- (21) Taşımacılık kavramının gelişmiş ifadesi olan lojistik kavramı, günümüzde ekonomik göstergelerin iyileşmesinde rol oynayan en önemli araçlardan birisi haline gelmiştir. Lojistik en genel anlamda; ürünün üretildiği noktadan alınarak depolarda tutulması, stoklanması, ürünün istenilen yerlere ve istenilen şekilde teslim edilmesi ve bütün bu işlerin planlı, en verimli ve en hızlı şekilde yapılması olarak tanımlanabilecektir⁵.
- (22) Lojistik sektörü temelde kargo ve yük taşımacılığı olarak iki alt gruba ayrılmaktadır. Kargo hizmetleri ile yük taşımacılığı faaliyetleri ise taşınacak yükün ağırlığı noktasında farklılık arz etmektedir. Bu noktada, kargo taşımacılığı genel olarak herhangi bir araç/gereç kullanmadan bir ya da iki kişinin kaldırabileceği yüklerin taşınması olarak tanımlanırken, yük taşımacılığında ise böyle bir sınırlamadan bahsedilememektedir.
- (23) Geçmiş Kurul kararlarında posta/kargo⁶ taşımacılığı faaliyetleri, gönderinin büyüklüğü, teslim hızı ve teslim yeri gibi ölçütler bazında alt sınıflara ayrılmıştır⁷. İlgili kararlarda, taşımacılık sektöründe lojistik hizmetlerinin üst pazar olarak kabul edildiği, kargo ve yük taşımacılığının ise sözleşmeli lojistik hizmetleriyle⁸ birlikte lojistik hizmetlerinin alt pazarı olarak ele alındığı görülmektedir. Söz konusu sınıflandırmaya Şekil-1'de yer verilmektedir:

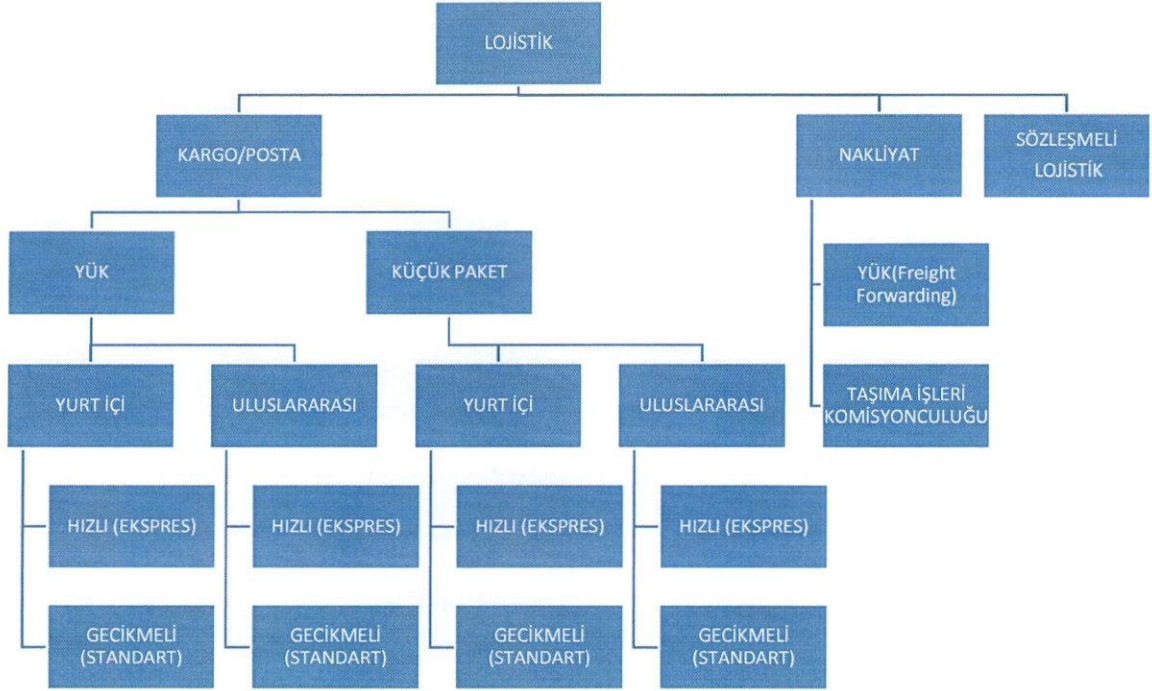
⁵ Kaynak: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/371675>; Erişim Tarihi: 15.08.2023.

⁶ Geçmiş Kurul kararlarında posta ve kargo kavramlarının birbirinin yerine kullanılabildiği göz önüne alınarak işbu kararda da "posta/kargo" ifadesi birlikte kullanılacaktır (Bkz. 16.01.2020 tarihli ve 20-04/47-25 sayılı Kurul kararı).

⁷ 02.12.2015 tarihli, 15-42/713-259 sayılı ve 16.01.2020 tarihli, 20-04/47-25 sayılı Kurul kararları.

⁸ Sözleşmeli lojistik, bir mal üreticisi veya satıcısı ile lojistik hizmet sağlayıcısı arasında bir hizmet sözleşmesi (kontrat) kapsamında yüksek bir iş hacminin olduğu uzun bir işbirliğini temel alan bir iş modelini tanımlamaktadır.

Şekil-1: Lojistik Sektörüne İlişkin Alt Pazar Tanımlamaları



Kaynak: 02.12.2015 tarihli ve 15-42/713-259 sayılı Kurul kararı.

(24) Avrupa Komisyonu (Komisyon) ise UPS-TNT kararında⁹ posta/kargo taşımacılığına ilişkin ilgili ürün pazarını tanımlarken gönderinin büyüklüğü, teslimat hızı (hızlı ve standart), hizmetin coğrafik genişliği (ulusal-uluslararası; Avrupa Ekonomik Alanı (AEA) içi-dışı) gibi kriterleri değerlendirmiş ve ilgili pazarı aşağıda yer verilen yedi alt segmente ayırmıştır:

- i. Küçük paket teslimatı pazarı,
- ii. Yerli ve uluslararası AEA içi küçük paket teslimatı pazarı,
- iii. Uluslararası AEA dışı küçük paket teslimatı pazarı,
- iv. Ekspres ve gecikmeli küçük paket teslimatı pazarı,
- v. Ekspres teslimat pazarının zaman segmentlerine göre ayrıldığı pazarlar,
- vi. AEA içi ekspres teslimatın kısa ve uzun mesafe dağıtım segmentlerine göre ayrıldığı pazarlar,
- vii. Hizmet kalitesine göre ayrılan pazarlar.

(25) Başvuruda yer alan bilgiler incelendiğinde, işlem tarafı teşebbüslerin en genel çerçevede kargo/posta taşımacılığı alanında; alt kırılım bakımından ise gönderinin büyüklüğü, hızı ve destinasyonu gibi kriterler göz önünde bulundurularak yurt içi küçük paket taşımacılığı ve uluslararası hızlı küçük paket taşımacılığı alanlarında hizmet verdiği görülmekte; bunun yanında teşebbüslerin söz konusu alanlarda hizmet sağlayıcılığı veya hizmetin yeniden satışı gibi ağın yapısına ve çeşidine göre birbirinden farklı çalışma modeline sahip olduğu anlaşılmaktadır. Buradan hareketle mevcut dosya kapsamında öncelikli olarak teşebbüslerin faaliyet gösterdiği sektöre ilişkin detaylı açıklamalara yer verilecek, akabinde taşımacılık sektöründe yaygın olarak kullanılan "yeniden satış çalışma modeli"ne değinilecektir.

⁹ Bkz. Case No. COMP/M.6570 -UPS/TNT Express.

G.2.1.1. Posta/Kargo Taşımacılığı Sektörüne İlişkin İlgili Mevzuat ve Yasal Düzenlemeler

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu

- (26) Ülkemizde kargo taşımacılığı faaliyetini düzenleyen temel mevzuat, 2003 yılında yürürlüğe giren 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve bu Kanun'a dayanılarak Ulaştırma Bakanlığı tarafından hazırlanan ve 25.02.2004 tarih ve 25384 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Karayolu Taşıma Yönetmeliğidir. 4925 sayılı Kanun'un 3. maddesine göre; kargo; *"Tek parçada en fazla yüz kilogramı geçmeyen genellikle ambalaj ve kap içerisinde olan küçük boyutlu koli, sandık, paket gibi parça eşya"*, kargo işletmecisi ise; *"Bağımsız bir işyerinin kullanma hakkına sahip olan ve kargoyu teslim alarak kısa sürede gönderilene ulaştırmak amacıyla kendi gözetimi ve denetimi altında yükleme, boşaltma, depolama, istifleme, aktarma ve gönderilene teslim gibi hizmetleri yerine getiren, taşımayı yapan veya yaptıran ve bundan doğacak sorumluluğu üstlenen kişi"* şeklinde tanımlanmıştır. Kargo işletmecisi firmalar, Karayolu Taşıma Kanunu, Karayolu Taşıma Yönetmeliği ve ilgili diğer mevzuat çerçevesinde belirli standartlara uygun olarak kargo taşımacılığı hizmeti vermektedir. Yasaların taşınmasını yasakladığı nakit, çek, senet, altın, döviz gibi kıymetli kâğıt ve nesnelere; taşıma esnasında bozulabilecek her türlü yiyecek; akıcı, yanıcı, patlayıcı, zehirleyici, pis kokulu her türlü sıvı ve gaz; tek parça olarak 100 kg'ı geçen kargolar, açık demir, mermer vb. yükler ile PTT tekeline olan mektuplar kargo işletmecilerince taşınmamaktadır. Ayrıca, kargo firmalarının; teslimatları daha önceden belirlenmiş zaman dilimleri içerisinde gerçekleştirmeleri, kesintisiz ve günlük ulaşım imkânı sunmaları, kargoyu adresten alarak adrese teslim etmeleri, ücreti alıcıdan olmak üzere fatura düzenleyebilmeleri, sigortalı ve güvenli taşımacılık yapmaları, belli standartlara bağlı olarak, yalnızca belli büyüklüklere kadar olan ürünleri taşımaları, yurt çapında yaygın ulaşım ve şube ağı ile organizasyona sahip olmaları, kargo hizmetlerinin genel taşımacılık hizmetlerinden belirgin bir biçimde ayrılmasına yol açmaktadır.
- (27) Karayolu Taşıma Kanunu ve Karayolu Taşıma Yönetmeliği uyarınca, ticari amaçla kargo taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişiler Ulaştırma Bakanlığı'ndan "M" türü yetki belgesi almak durumundadırlar. Bu yetki belgesinin taşımanın türüne göre üç çeşidi mevcuttur. M1 yetki belgesi il sınırları içinde kargo taşımacılığı yapanlara, M2 yetki belgesi yurt genelinde kargo taşımacılığı yapanlara, M3 yetki belgesi ise Türkiye merkezli uluslararası kargo taşımacılığı yapanlara verilmektedir. Bunun yanı sıra il içi dağıtıcılık/kuryecilik yapanların P1, yurt genelinde dağıtıcılık/kuryecilik yapanların ise P2 yetki belgesi alma zorunluluğu vardır.

6475 sayılı Posta Hizmetleri Kanunu

- (28) 23.05.2013 tarihli ve 28655 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 6475 sayılı Posta Hizmetleri Kanunu (6475 sayılı Kanun) ile BTK, posta sektörünün düzenlemesi ve denetlemesi hususlarında yetkili kılınmıştır. Söz konusu Kanun'da posta gönderisi *"Göndericinin bizzat kendisi veya talimatıyla, üzerinde belirtilen yer ve adrese, gönderi türüne ve özel hizmetine göre teslim edilen haberleşme gönderileri ile kitap, katalog, gazete ve süreli yayınları, görme engellilere özgü yazıları, ticari değeri olsun veya olmasın eşya içeren en fazla beş kilogram ağırlığa veya elli desimetreküp hacme sahip posta maddesi ile posta kolisi veya kargosu"* şeklinde, posta kolisi veya kargosu ise; *"Hizmet sağlayıcısı aracılığıyla yollanan ve kapsamında haberleşme niteliği taşıyan yazılar bulunmayan en fazla otuz kilogram ağırlığa veya üç yüz desimetreküp hacme sahip her türlü madde"* şeklinde tanımlanmıştır. İlgili Kanun'a

göre; posta hizmeti verilebilmesi veya bunun için gerekli altyapının kurulup işletilebilmesi için BTK tarafından bu hususta yetkilendirilmiş olmak gerekmektedir.

- (29) BTK'nin 2022 yılına ait pazar araştırmasında, yalnızca yurt içi kargo hizmetleri alanında faaliyet gösteren 40 civarında firmanın olduğu ve 2022 yılında posta sektöründen elde edilen gelirlerin, bir önceki yıla kıyasla yaklaşık %85,6 oranında artarak toplamda 33,6 milyar ₺ seviyesine yükseldiği ifade edilmektedir¹⁰. Bununla birlikte, pazara son yıllarda çok sayıda firmanın giriş yaptığı da göz önünde bulundurulduğunda, yurt içi kargo sektörünün büyüme potansiyeline sahip olduğunu söyleyebilmek mümkündür. Ayrıca uluslararası ağa sahip firmaların da ülke sınırları içinde faaliyet gösteriyor olması kargo taşımacılığı sektörünün yoğun bir rekabet baskısı ile karşılaşma potansiyelini ortaya koymaktadır.

Uluslararası Taşımacılık Kapsamında Evrensel Taşıma Birliği (UPU) Düzenlemesi

- (30) Kısa adı UPU (*Union Postale Universelle*) olan Evrensel Posta Birliği, posta politikaları konusunda üye ülkeler arasında koordinasyonu sağlamak, kültürel, sosyal ve ekonomik alanlardaki iş birliğinin en yüksek seviyeye ulaşmasını sağlamak amacıyla 1874 yılında aralarında Türkiye'nin de bulunduğu 22 ülke tarafından kurulmuş bir Birleşmiş Milletler posta ihtisas kuruluşudur. UPU mevzuatı kapsamında Evrensel Posta Hizmeti, 192 üye ülkenin belirlenmiş posta işletmecileri tarafından yürütülmektedir. "Belirlenmiş İşletmeci" (*Designated Operator*); posta hizmetlerinin işletilmesini sağlamak ve toprakları üzerinde UPU mevzuatından doğan yükümlülükleri yerine getirmek üzere üye ülkeler tarafından resmi olarak yetkilendirilmiştir.
- (31) UPU mevzuatının "Tanımlar" başlıklı 1. maddesinde Evrensel Posta Hizmetine; "*temel posta hizmetlerinin bir üye ülke topraklarının her noktasında ve tüm müşterilere karşılanabilir ücretlerle sürekli olarak sunulması*" şeklinde yer verilmektedir. 6475 sayılı Kanun'un 9. maddesinin üçüncü fıkrasında "*PTT, bu Kanun çerçevesinde yurt içi ve yurt dışında posta hizmetlerini yürütmeye ve gerekli altyapıyı kurmaya yetkilidir.*" ifadeleriyle posta hizmetleri için PTT yetkilendirilmiştir. Bu tanımlar çerçevesinde sadece UPU üyesi ülkeler tarafından yetkilendirilmiş Belirlenmiş İşletmeci olan posta idareleri uluslararası alanda postayla ilgili her türlü görev, gelişme vb. takibini yapmakta; Belirlenmiş İşletmeciler haricindeki posta sektöründe faaliyet gösteren diğer hizmet sağlayıcılar UPU'ya üye olamamaktadırlar. Bu kapsamda PTT, UPU nezdinde Türkiye adına faaliyet gösteren Belirlenmiş İşletmeci'dir.
- (32) PTT'nin yurt içinde evrensel hizmet yükümlüsü olarak yerine getirmesi gereken sorumluluklar ve evrensel hizmetin yurt içinde sunulmasına ilişkin kriterler Evrensel Posta Hizmetleri Yönetmeliği ile belirlenmiştir. Bununla birlikte, yurt dışı posta hizmetlerine ilişkin kriter ve süreçler (kabul, sevk, dağıtım gibi) ise UPU kapsamında belirlenen kurallar çerçevesinde yürütülmektedir. UPU, yurt dışı gönderilere yönelik iş ve işlemleri kapsayan UPU mevzuatını yayımlamakta ve buna ek olarak işletme alanlarına göre tüzükler gibi ek açıklayıcı dokümanları da hizmet sağlayıcılarına sunmaktadır. PTT de yurt içi kanunlara ek olarak UPU mevzuatı çerçevesinde yurt dışı posta hizmeti alanında faaliyet göstermektedir.
- (33) Türkiye'de PTT tarafından müşterilerden kabul edilen yurt dışı varışlı gönderiler (mektup, küçük paket koli, acele posta gönderisi) varış ülkelerinde o ülkelerin resmi (belirlenmiş) posta idareleri tarafından alıcılara teslim edilmektedir. UPU çatısı altında, uluslararası posta mevzuat ve uygulamaları doğrultusunda, dünya genelinde,

¹⁰ BTK Pazar Verileri Raporu 2022, s.6.

ülkelerin evrensel posta yükümlüsü olan posta idareleri üzerinden işleyen küresel bir posta ağı sağlanmaktadır. Bu sistem çerçevesinde uluslararası gönderilerin varış yerlerinde alıcılara teslimi için varış yeri posta idaresinin üstlendiği maliyetler için belirlenen ücretler çıkış posta idaresi tarafından varış posta idaresine ödenmektedir. UPU mevzuatı, tüm üye devletleri ve bunlar tarafından atanmış tüm evrensel posta yükümlülerini, ilgili gerekliliklere uyan ve diğer evrensel posta yükümlüleri tarafından iletilen mektup ve kargoları teslim etmekle yükümlü kılmaktadır. İlgili mevzuatta öngörülen söz konusu yükümlülük, hukuki anlamda bir sözleşme yapma yükümlülüğü niteliğindedir.

(34) İşbu dosya kapsamında (.....).

G.2.1.2. Küçük Paket Taşımacılığı Sektörü

(35) Lojistik sektörünün alt kırılımı olan posta/kargo taşımacılığı faaliyetleri gönderinin büyüklüğü, gönderi hızı ve teslim yerine göre farklılaşmaktadır¹¹. Burada ilk ayırım, gönderi büyüklüğüne göre taşınacak kargonun küçük paket mi yoksa yük mü olacağını tespititiyle yapılmaktadır. Küçük paket taşıyıcıları ile yük taşıyıcıları arasındaki en belirgin fark; küçük paket taşıyıcılarının müşterilerin kendi gönderilerini organize etmelerini sağlayan imkânlar sunmalarıdır. Bu çerçevede hem Kurul¹² hem de Komisyon¹³ kararlarında, gönderinin boyutu bakımından küçük paket taşımacılığı hizmetlerinin diğer taşımacılık hizmetlerinden ayrıştığı görülmektedir. Küçük paket taşımacılığı esasında ağırlığa göre tanımlanmaktadır. Komisyon¹⁴ tarafından 31,5 kg'lık ağırlık küçük paket taşımacılığı için üst limit olarak belirlenmiştir. Bu üst limit belirlenirken, bir kişinin herhangi bir araç gerece ihtiyaç duymadan tek başına taşıyabileceği maksimum yük miktarı göz önüne alınmıştır. Bununla birlikte, teşebbüslerin sahip olduğu operasyonel ağ, altyapı ve süreçlere göre bu üst limit değişikliği gösterebilmektedir.

(36) Küçük paket taşımacılığı hizmetinde süreç "toplayıcılar" ile başlamaktadır. Toplayıcılar paketleri müşterinin konumundan toplayıp belirlenmiş küçük merkezlere getirmektedir. Burada toplanan paketler aktarma merkezine gelmekte ve burada paketlenip nihai teslim noktalarına gönderilmektedir. Bu süreçte, paketlerin toplanması ve aktarım merkezine iletilmesi gibi bazı hizmetler üçüncü kişilerden sağlanabilmektedir. Bu hizmeti sağlayanlar genellikle bu hizmetin yanında kendi özel faaliyetlerini de sürdürmektedir.

(37) Küçük paket taşımacılığı müşterileri, buldukları bölgeye, teslimatın hızına ve gönderinin türüne göre farklı ihtiyaçlara sahiptirler. Bu nedenle, küçük paket taşımacılığı hizmeti oldukça farklılaşmış bir yapıdadır. Küçük paket taşımacılığı müşterileri, paketin boyutuna, ihtiyaçlarına ve tercihlerine göre bazen "tek duraklı hizmet anlayışı"ni tercih edebilmektedir. Bu hizmet türünde; hem yurt içi hem uluslararası taşımacılığı içeren hizmetlerin tek bir teşebbüs tarafından sunulması söz konusudur. Bu nedenle, bu müşteriler için, yerel ve uluslararası taşımanın tek bir hizmet şeklinde sunulması olarak tanımlanabilecek "her şey dâhil paket" seçeneğinin olması önemlidir.

¹¹ 16.01.2020 tarihli ve 20-04/47-25 sayılı Kurul kararı.

¹² 21.10.2010 tarihli, 10-66/1405-526 sayılı; 20.09.2012 tarihli, 12-44/1342-447 sayılı ve 02.12.2015 tarihli, 15-42/713-259 sayılı Kurul kararları.

¹³ Bkz. Case No. COMP/M.7630 - FedEx/TNT Express.

¹⁴ Bkz. Case No. COMP/M.6570 - UPS/TNT Express.

- (38) Posta/kargo taşımacılığı faaliyetinde alt pazarlar gönderi büyüklüğüne göre küçük paket ve yük olarak ayrıldıktan sonra, gönderi hızına göre hızlı ve standart (gecikmeli) olarak da ikiye ayrılmaktadır. Hızlı taşımacılık hizmetlerinde gönderiler genelde ertesi gün teslim edilirken, standart taşımacılıkta gönderiler iki veya daha fazla günde teslim edilmekte ve gönderinin tam olarak hangi tarihte teslim edileceği kesin olarak bilinmemektedir.
- (39) Küçük paket taşımacılığı faaliyetleri son olarak gönderinin teslim yerine göre yurt içi ve uluslararası olarak ikiye ayrılmaktadır. Geçmiş Kurul kararlarında¹⁵ bu ayırımın ülkeden içeri, ülkeden dışarı ve ülke içi olarak da yapılabileceği belirtilmiştir.
- (40) Esasında yurt içi posta/kargo taşımacılığı pazarında faaliyet gösteren teşebbüslerin ülke içinde yaygın dağıtım ağları bulunmakta ve sunulan hizmet teşebbüsün operasyonel yapısına, müşterilerin ihtiyaçlarına ve gönderinin büyüklüğüne, gönderi hızına ve teslim yerine göre farklılaşabilmektedir.
- (41) Uluslararası posta/kargo taşımacılığı ise genelde kıtalar arası yapıldığından, bu pazarda hizmet sunacak teşebbüslerin çıkış ve varış destinasyonlarında dağıtım ağının olması veya dağıtım ağı olan başka teşebbüslerle işbirliği yapmaları gerekmektedir. Uluslararası posta/kargo taşımacılığı faaliyetlerinde yeniden satış tarzı çalışma modeli yaygın bir şekilde kullanılmaktadır. Bu model, küçük paket taşıyıcılarının, başka bir küçük paket sağlayıcısından aldığı uluslararası servis hizmetini diğer bir küçük paket taşıyıcısına veya müşteriye satmasına izin vermektedir. Bu modelde hizmet sağlayıcısı (hizmet satan teşebbüsler-HST) olarak faaliyet gösteren entegratörler, hizmetin alıcısı konumundaki teşebbüslere (yeniden satıcı konumundaki teşebbüsler-YST) gönderinin varış noktasına kadar olan ülke veya ülkelerdeki hizmet ağlarının kullanımını satmaktadır. Bu noktada söz konusu modelin uluslararası hızlı posta/kargo taşımacılığı özelinde nasıl işlediğinin anlaşılması önem arz etmektedir.

G.2.1.3. Yeniden Satış Çalışma Modeli

- (42) Yeniden satış çalışma modelinde, gerek yurt içinde gerekse uluslararası taşımacılıkta yeterli dağıtım ağına sahip olmayan teşebbüsler, kendi faaliyetlerinin yeterli olmadığı alanlarda hizmet alımı gerçekleştirmek suretiyle müşterilerine eksiksiz hizmet sunmayı amaçlamaktadır. Somutlaştırmak gerekirse; faaliyetleri genel anlamda uluslararası taşımacılık alanında yoğunlaşan bir teşebbüs yurt içinde yeterli ağına sahip olmadığına, burada taşınacak gönderileri için yurt içinde faaliyet gösteren bir teşebbüsten hizmet alımı yapabilmektedir. Aynı şekilde, faaliyetleri yurt içinde yoğunlaşmış olan, yurt dışında herhangi bir ağı olmayan bir teşebbüs de yurt dışına bir gönderi yapmak istediği takdirde, uluslararası ağı olan firmalardan hizmet alımı yapmaktadır. Bu bağlamda, hizmet satan teşebbüsler HST, aldıkları hizmeti müşterilerine satan teşebbüsler ise YST olarak tanımlanacaktır. Bu noktada HST ve YST arasındaki ticari ilişkinin niteliğinin ortaya konulması da önem taşımaktadır.

G.2.1.4. HST-YST Arasındaki İlişkinin Dikey Niteliği

- (43) Taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren her teşebbüsün hem yurt içinde hem de uluslararası alanda her yere teslimat yapabilecek kapasiteye sahip olması mümkün olmayabilmektedir. Bunun da ötesinde, teşebbüsler kendi kapasite ve çalışma modelleriyle müşterilerinin her türlü ihtiyacına cevap verememektedir. Bu nedenle,

¹⁵ 02.12.2015 tarihli, 15-42/713-259 sayılı; 21.10.2010 tarihli, 10-66/1405-526 sayılı ve 09.10.2003 tarihli, 03-66/796-357 sayılı Kurul kararları.

sektörde bu tarz bir çalışma modeli ortaya çıkmış ve bu yolla teşebbüslerin müşterilerine çeşitli ve farklılaşmış hizmet sağlayabilmesinin önü açılmıştır.

- (44) Daha öncesinde de ifade edildiği üzere, MNG'nin asıl faaliyetini yurt içi taşımacılık hizmeti oluşturmakta; teşebbüsün yurt dışında herhangi bir satış veya dağıtım ağı bulunmaması sebebiyle, uluslararası kargo taşımacılığı alanında hizmet sunabilmek için üçüncü taraflardan (entegratör firmalar-HST) hizmet alması gerekmektedir. Yeniden satış çalışma modeli bu noktada devreye girmektedir.
- (45) Dünya genelinde 2016 yılına kadar UPS, TNT, DHL ve FEDEX olmak üzere 4 büyük entegratör firma faaliyet göstermekte iken TNT'nin hisselerinin tamamının FEDEX tarafından devralınması¹⁶ sonucunda entegratör sayısı üçe düşmüştür. Komisyon'un *UPS-TNT Express* kararında¹⁷ entegratörlerin beş temel özelliğe sahip olduğu belirtilmiştir. Entegratörlerin özelliklerinden ilki ve en önemlisi, şirket tarafından üstlenilen hacimlerin büyük bir kısmının taşındığı, tarifeli uçuşlara sahip bir hava şebekesi de dâhil olmak üzere, şirketin tüm ulaşım araçları üzerinde sahipliğe veya zaman taahhüdüne uygun olarak teslimat yapabilmesi için başlangıçtan varış noktasına kadar tüm lojistik ağı üzerinde tam operasyonel kontrolünün bulunmasıdır. Entegratörlerin diğer belirleyici özellikleri arasında küresel düzeyde yeterli coğrafi alana hizmet sunuyor olmaları, *hub and spoke* (merkez ve uç) tarzı operasyon modeli ile çalışıyor olmaları, tüm verilerin tek bir ağ üzerinden kontrol edilebildiği bir bilişim ağına ve zamanında teslimat konusunda bilinirliğe sahip olmaları bulunmaktadır. Entegratörler, posta/kargo taşımacılığı hizmetlerini lojistik zincirindeki adımları sağlamak suretiyle büyük oranda kendi kaynaklarını kullanarak alıcıya teslim edebilmektedir. Diğer şirketlere nazaran entegratörler, tüm süreç üzerindeki operasyonel kontrolleri sayesinde, daha az aşama ile teslimat yapabilmektedirler.
- (46) Türkiye'de ise UPS, FEDEX, ARAMEX ve DHL hâlihazırda entegratör (HST) olarak faaliyet gösteren küresel firmalardır. Bunlar Türkiye'den gönderilen yurt dışı gönderilerini toplayıp kendi uluslararası dağıtım ağı vasıtasıyla yurt dışındaki alıcıya ulaştırmaktadır. Öte yandan HST'ler, Türkiye içinde kendi bayileri vasıtasıyla da gönderi toplayabilmektedir. Bu modelde bütün operasyon HST bünyesinde gerçekleşmekte olup HST müşteriyle perakende seviyesinde direkt temas halindedir.
- (47) Öte yandan HST'ler yerel dağıtıcılara yurt dışı taşıma ağlarından faydalanma hakkını da satabilmektedir. Yerel dağıtıcılar (YST), HST'den belli kriterlere göre oluşturulmuş bir liste fiyatı üzerinden yurt dışı küçük paket taşıma hizmeti ile hava kargo hizmeti satın almaktadır. YST'ler satın aldıkları bu hakkı, kendi müşterilerine yeniden satmaktadır. Bu bağlamda YST'lerin temel faaliyeti müşterilerin yurt dışı gönderilerini alıp HST'nin toplama merkezine ya da şubesine teslim etmek olup YST'ler sağladığı bu hizmet için düzenlediği faturayı müşterisine göndermektedir. Komisyon'un *UPS-TNT Express*¹⁸ kararında da yer verildiği üzere, YST'ler yalnızca, gönderinin müşteriden alınmasından HST'nin toplama merkezlerine teslim edilmesine kadar geçen süreçte faaliyet göstermektedir. Bu aşamadan sonra gönderinin yurt dışına nasıl taşındığı ve nasıl dağıtıldığı noktasında YST'nin herhangi bir kontrolü bulunmamaktadır. Bunun yanı sıra YST'ler, satın aldıkları posta/kargo taşımacılığı hizmetleri için entegratörlere belirli bir hizmet bedeli ödemektedirler.

¹⁶ 02.12.2015 tarih ve 15-42/713-259 sayılı Kurul kararı ve Komisyon'un CASE M.7630 -FEDEX / TNT EXPRESS kararı.

¹⁷ Bkz. Case No. COMP/M.6570 -UPS/TNT Express.

¹⁸ Bkz. Case No. COMP/M.6570 -UPS/TNT Express.

- (48) YST ile yürütülen modelde HST'nin müşteriyle direkt teması bulunmamaktadır. YST'ler müşterileri ile kendi şartları dâhilinde sözleşme akdetmekte, fiyatları ve iş süreçlerini tamamen kendileri belirlemektedirler. YST'ler ayrıca müşterilerine sunduğu hizmete birtakım yeni hizmetler eklemektedir. Örneğin, HST'nin toplama saati dışında toplama yapılması, paketleme, gümrükleme yapılması, esnek ödeme seçenekleri sunulması gibi ek hizmetler sunulabilmektedir. YST'ler, birden çok HST ile çalışabilmekte, ilgili gönderi bakımından hangisi daha uygun ticari koşullar (genellikle fiyat) sunuyorsa gönderiyi o HST ile taşıtabilmektedir. Böylece YST, entegratörün sahip olduğu dağıtım ağını kullanarak hizmet sunmuş olmaktadır.
- (49) Söz konusu çalışma modeline göre her teşebbüsün hem HST hem de YST olarak faaliyet göstermesi mümkündür. Şöyle ki örneğin faaliyetleri genel anlamda yurt dışı taşımacılık alanında yoğunlaşan bir entegratör firma yurt içinde yeterli ağı sahip olmadığına, bu noktada taşınacak gönderileri için yurt içinde faaliyet gösteren teşebbüslerden hizmet alımı yapacaktır. Benzer şekilde, faaliyetleri yurt içinde yoğunlaşmış olan, ancak uluslararası herhangi bir ağı ya da dağıtım imkânı bulunmayan bir yerel dağıtıcının da, yurt dışına bir gönderi yapmak istediği takdirde, uluslararası ağı olan entegratörlerden hizmet alımı yapması gerekecektir.
- (50) Öte yandan, mevcut dosya kapsamında edinilen bilgiler neticesinde, söz konusu çalışma modelinin ağırlıklı olarak uluslararası taşımacılık hizmetleri bakımından yaygın olduğunu söylemek mümkündür. Öyle ki Türkiye'de faaliyet gösteren entegratör firmaların tamamının yurt içinde gelişmiş bir dağıtım ağı bulunduğundan, teşebbüsler taşımacılık operasyonlarını, çoğunlukla üçüncü tarafların dahil olmaksızın kendi bünyelerinde gerçekleştirmektedir. Ancak yerel kargo firmalarının uluslararası dağıtım ağına sahip olmaması sebebiyle gönderinin yurt dışına taşınması noktasında bu firmalar, entegratör firmalara bağımlı hale gelmektedir. Kaldı ki sektörde faaliyet gösteren (.....) gibi birçok yerel kargo firması tarafından, entegratör firmalar gibi bir dağıtım ağına sahip olmanın yüksek yatırım maliyetlerini beraberinde getireceği, herhangi bir yerel firmanın bu şekilde bir yatırıma karar vermesi halinde, mevcut entegratör firmalarla etkin şekilde rekabet edebilecek düzeyde faaliyet göstermesinin uzun zaman alacağı, bu bakımdan yerel kargo firmalarının uluslararası küçük paket taşımacılığı yapmak için entegratör firmalardan hizmet almak dışında başkaca herhangi bir alternatifinin bulunmadığı ifade edilmiştir.
- (51) Bu açıdan bakıldığında HST ile YST arasındaki ilişkinin HST'nin ürettiği hizmeti YST'ye satması şeklinde gerçekleşen dikey nitelikli bir ticari ilişki olduğu değerlendirilmektedir. Benzer değerlendirmeye Kurulun *Kargo*¹⁹ kararında da yer verilmektedir. İlgili kararda HST ve YST'lerin perakende seviyesinde (dağıtım aşaması) birbirlerine rakip olmakla birlikte, YST'lerin HST'lerden satın aldıkları hizmeti üretmediklerinden bahisle üretim seviyesinde HST'lere rakip olmadığı, bu nedenle HST-YST arasındaki anlaşmaların dikey nitelik taşıdığı ifade edilmektedir. İlgili kararda söz konusu tespitten hareketle HST-YST arasındaki dikey ilişki grup muafiyeti kapsamında değerlendirilmiştir.
- (52) Sonuç olarak, uluslararası hızlı posta/kargo taşımacılığı alanında faaliyet gösteren teşebbüslerin taşımalarını genelde kıtalar arasında yaptığı, bu nedenle çıkış-varış destinasyonlarında dağıtım ağına ihtiyaç duydukları, kendilerinde bulunmayan ağlar için hizmet satın almak suretiyle faaliyetlerini gerçekleştirdikleri, bu faaliyet alanı kapsamında HST'lerin tüm dünyada taşıma ağına sahip olan UPS, FEDEX ve DHL olduğu ve bu teşebbüslerin bu faaliyet alanı özelinde "entegratör" olarak adlandırıldığı görülmektedir. Yer verilen hususlardan hareketle, yurt içi ve uluslararası posta/kargo

¹⁹ 16.01.2020 tarihli ve 20-04/47-25 sayılı Kurul kararı.

taşımacılığı faaliyetlerinin gerek ürünün varacağı destinasyonun farklılaşması gerekse daha özelliikli ve karmaşık bir dağıtım ağı gerektirmesi sebebiyle birbirinden ayrıştığı değerlendirilmektedir.

G.2.2. İlgili Ürün Pazarı

- (53) Lojistik sektörü çeşitli vesilelerle Kurul kararlarına konu olmuştur. Kurul pratiğinde bu sektördeki pazar tanımları Komisyon kararlarına benzer olarak²⁰ genellikle gönderilerin büyüklüğü (küçük paket veya yük), teslimat hızı (hızlı (ekspres) veya standart (gecikmeli)), gönderilerin teslim edileceği destinasyon (yurt içi veya uluslararası), taşıma şekli (kargo taşımacılığı veya yük nakliyesi) gibi kriterlere göre yapılmaktadır²¹. Geçmiş Kurul kararları incelendiğinde, ilgili pazar;

- 21.08.2003 tarihli ve 03-58/681-308 sayılı kararda "uluslararası hızlı kargo taşımacılığı";
- 09.10.2003 tarihli ve 03-66/796-357 sayılı kararda ayrı ayrı olmak üzere "kargo taşımacılığı" ve "lojistik";
- 08.07.2009 tarihli ve 09-32/698-161 sayılı UPS'nin Unsped'in kargo faaliyetlerini devralmasına yönelik kararda "uluslararası kargo taşımacılığı", "yurtiçi kargo taşımacılığı" ve "taşıma işleri komisyonculuğu";
- 28.12.2006 tarihli ve 06-95/1201-364 sayılı kararda "lojistik hizmetleri" ve "sözleşmeli lojistik hizmetleri";
- 12.08.2004 tarihli ve 04-52/690-174 sayılı kararda "nakliye yönlendirme" ve "sözleşmeli lojistik hizmetleri"

şeklinde tanımlanmıştır.

- (54) Benzer şekilde 21.10.2010 tarihli ve 10-66/1405-526 sayılı kararda da anılan sektörde ülkeden dışarı, ülkeden içeri ve ülke içi gibi değişik hizmet alanlarından bahsedilebileceği gibi, bu hizmet alanları içerisinde gönderinin ağırlığına ve/veya evsafına bağlı olarak da değişik sınıflandırmalar yapılabileceği belirtilmiştir.
- (55) Kurulun UPS/TNT²² kararı kapsamında, ilgili pazarlar ürünün niteliği, teslim zamanı ve gönderilme yerleri göz önünde bulundurularak; "kargo-yük", "ekspres-standart", "ülke içi-uluslararası" özellikleri itibarıyla değerlendirilmiştir. Benzer şekilde, Komisyon da aynı devralma işlemi hakkında pazar tanımı yaparken gönderinin büyüklüğü, teslimat hızı, teslim yeri (ulusal-uluslararası; AEA içi-dışı) gibi kriterleri değerlendirmiştir²³.
- (56) Kurulun ilgili kararlarına bakıldığında lojistik hizmetlerini üst pazar olarak kabul ettiği, bununla birlikte her bir dosya özelinde kargo hizmetleri, nakliyat hizmetleri ve sözleşmeli lojistik hizmetlerini ayrı alt pazarlar olarak ele aldığı, buna ek olarak kargo

²⁰ Bkz. Case No. COMP/M.6570-UPS/TNT Express.

²¹ Komisyon'un 19.06.2003 tarih ve 3155 sayılı Deutsche Post /Securior ve 21.10.2002 tarih ve 2908 sayılı Deutsche Post/DHL kararları çerçevesinde ise ilgili pazar "posta/kargo ve yük", "ekspres ve gecikmeli (standart)", "ülke içi ve uluslararası" olarak sınıflandırılmıştır.

²² 20.09.2012 tarihli ve 12-44/1342-447 sayılı Kurul kararı.

²³ Komisyon ilgili pazarı yedi alt segmente ayırmıştır. Bunlar; küçük paket teslimatı pazarı (*small packages*), yerli ve uluslararası AEA içi küçük paket teslimatı pazarı (*domestic and international intraEEA services*), uluslararası AEA dışı küçük paket teslimatı pazarı (*international extra-EEA services*), ekspres ve gecikmeli küçük paket teslimatı pazarı (*express versus deferred small package delivery services*), ekspres teslimat pazarının zaman segmentlerine göre ayrıldığı pazarlar (*time-segments of express market*), AEA içi ekspres teslimatın kısa ve uzun mesafe dağıtım segmentlerine göre ayrıldığı pazarlar (*intra-EEA Express market: a segmentation between short-distance and long-distance shipments*), üçüncü bir ürün pazarı boyutu olarak hizmet kalitesine göre ayrılan pazardır (*distinction according to the quality of service as a third product market dimension*).

hizmetlerini kendi içinde yurt içi ve uluslararası olarak; nakliyat hizmetlerini de yük taşımacılığı ve taşıma işleri komisyonculuğu olarak kendi içinde sınıflandırdığı görülmektedir. Kurulun pazar tanımında esas aldığı yaklaşımı yukarıda yer verilen Şekil-1’de de görebilmek mümkündür.

- (57) Mevcut dosya kapsamında işlem tarafı teşebbüsler, genel anlamda kargo/posta taşımacılığı hizmetlerinin bir uzantısı olan “küçük paket taşımacılığı” alanında faaliyet göstermektedir. İlgili pazarın alt kırılım gözetilerek ele alındığı durumda ise teşebbüslerin “yurt içi küçük paket taşımacılığı hizmetleri” ile “uluslararası hızlı küçük paket taşımacılığı hizmetleri” pazarında faaliyet gösterdikleri görülmektedir.
- (58) Bu çerçevede ilk olarak kargo/posta taşımacılığı hizmetlerinin alt kırılımları bakımından yapılacak değerlendirme önem arz etmektedir. Kurulun 16.01.2020 tarihli ve 20-04/47-25 sayılı kararında da belirtildiği gibi, kargo taşımacılığı faaliyetleri gönderinin büyüklüğü, gönderi hızı ve teslim yerine göre farklılaşmaktadır. Burada ilk ayırım, gönderi büyüklüğüne göre taşınacak gönderinin küçük paket mi yoksa yük mü olarak tanımlanması gerektiğine göre yapılmaktadır. Küçük paket taşıyıcıları ile yük taşıyıcıları arasındaki en belirgin fark; küçük paket taşıyıcılarının müşterilerin kendi gönderilerini organize etmelerini sağlayan imkânlar sunmalarıdır. Bu çerçevede, hem Kurul hem de Komisyon kararlarında, gönderinin boyutu bakımından küçük paket taşımacılığı hizmetleri yük taşımacılık hizmetlerinden ayrışmakta ve birbirine ikame olarak değerlendirilmemektedir.
- (59) Bu noktada sektör oyuncularının yük ve küçük pakete yönelik sınıflandırma yaparken esas aldıkları kriterlere değinmek de yerinde olacaktır. Örneğin, (.....)’in kilogram limitleri bakımından yük ile küçük paket teslimatlarını ayırırken 68 kilogram eşliğini kullandığı, (.....)’in 70 kilogram (bazı ülkeler için 31,5 kilogram) eşliğinin yanı sıra paket boyutuna ilişkin sınıflandırma yaptığı, (.....)’in de (.....) ile benzer şekilde 70 kilogram eşliği ile küçük paket ve yük ayırımı yaptığı görülmektedir. Ayrıca (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda posta kolisi ve acele posta gönderisi hizmetlerinde maksimum 30 kilografa kadar gönderilerin kabul edildiği, küçük paket gönderilerinde ise ağırlığı maksimum iki kilografa kadar olan gönderilerin kabul edildiği ifade edilirken, gönderi boyutu bakımından sınırlamaların da söz konusu olduğu belirtilmektedir. (.....), (.....), (.....), (.....), (.....) ve (.....) tarafından genel olarak 30 kilogramın küçük paket taşımacılığı için sınır olduğu ifade edilirken, kilogram sınırlamalarına ek olarak kargo boyutunun da sınırlayıcı bir unsur olduğu belirtilmektedir.
- (60) Benzer bir ayırım, gönderinin teslim yeri bakımından da benimsenmektedir. Sektöre ilişkin bilgiler kısmında da değinildiği üzere, yurt içi ve uluslararası küçük paket taşımacılığı gerek çalışma modelleri, gerek taşınan kargonun destinasyonunun farklılaşması gerekse de farklı kapsamda bir dağıtım ağı gerektirmesi gibi hususlar bakımından birbirinden ayrışmaktadır. Bu doğrultuda, Kurulun geçmiş tarihli kararlarında da²⁴, yurt içi ve uluslararası küçük paket taşımacılığı faaliyetlerinin farklı özellikler arz ettiğinden bahisle, söz konusu pazarlar ayrı pazarlar olarak değerlendirilmiştir.
- (61) Benzer şekilde Komisyon da gerek *UPS/TNT* gerek *FedEx/TNT* kararlarında yurt içi ve uluslararası gönderi pazarlarının ayrıştığı ve birbirine ikame edilememesi nedeniyle ayrı ürün pazarları olarak değerlendirilmesi gerektiğini ifade etmektedir²⁵. Komisyon'un

²⁴ 02.12.2015 tarihli, 15-42/713-259 sayılı ve 16.01.2020 tarihli, 20-04/47-25 sayılı Kurul kararları.

²⁵ Case No COMP/M.6570 – UPS/ TNT Express, Case No COMP/M.7630- FedEx/TNT.

UPS/TNT kararında yer alan "Yerel taşıma hizmetleri tek bir ulusal teslim alma ve dağıtım ağına sahip şirketler tarafından sunulabilmektedir. Bununla birlikte, uluslararası taşıma hizmetleri ve özellikle bir Avrupa Ekonomik Bölgesi ("AEB") ülkesinden diğer bir AEB ülkesine yapılan gönderiler ancak hedef ülkede de böylesi bir ağa sahip olan şirketler tarafından gerçekleştirilebilmektedir." tespitiyle yurt içi-uluslararası hizmetlerin ayrı ürün pazarı teşkil ettiği hususuna özel bir vurgu yapılmaktadır. Komisyon yurt içi ve uluslararası gönderi pazarlarının ayrı ürün pazarları olduğunu, ilgili hizmetlerin hem arz yönünden hem de talep yönünden ikame edilebilir olmadığı ile de gerekçelendirmektedir. Talep yönlü ikame açısından, Komisyon eğer müşteri bir gönderiyi yurt dışında spesifik bir varış yerine göndermek istiyorsa, diğer ulusal/yerel varış noktalarının ikame edilebilir alternatif teşkil etmediğini değerlendirmiş ve dolayısıyla ulusal ve uluslararası hizmetlerin talep yönünden ikame edilebilir olmadığına karar vermiştir. Arz yönlü ikame açısından ise, AEB içerisinde bir ülkede yerel küçük paket taşımacılığı faaliyetleri gösteren bir şirketin, iki hizmet kategorisi arasındaki göreceli bir ücret farklılığına tepki olarak, bu ülkeden AEB içerisindeki diğer ülkelere küçük paket taşımacılığı faaliyetine kısa vadede ve önemli miktarda yatırım ve risklere katlanmadan geçemeyeceği ifade edilmiştir. Bu husus Komisyon'un çeşitli diğer kararlarında da yinelenmektedir. Komisyon, uluslararası ekspres gönderilerin ayrı bir ürün pazarı olarak değerlendirilmesi gerektiğini, zira uluslararası ekspres gönderilerin hızlı gönderim ihtiyacı, gönderilerin süreç içerisinde takibinin sağlanması, gönderinin yola çıkmasından sonra gönderim adresinin değiştirilebilmesi, esnek fiyatlandırma ve faturalama imkânları nedeniyle diğer hizmetler ile ikame edilemediğini belirtmiştir²⁶.

- (62) Dosya kapsamında görüşüne başvurulmuş teşebbüsler tarafından da benzer bir değerlendirmeye yer verildiği görülmektedir. Örneğin entegratör firma konumundaki (....) tarafından, yurt içi ve uluslararası küçük paket taşımacılığı hizmetleri arasında geçiş yaparken büyük yatırım maliyetlerine katlanmak gerekeceği, özellikle uluslararası taşımacılığın, farklı ülkelerin yasal düzenlemelerine uygun olmayı, gümrük işlemlerini ve ithalat/ihracat prosedürlerini anlamayı gerektirdiği, bunun yanında uluslararası taşımacılık hizmetleri sunmak için stratejik bir planlama ve işbirliğinin önem arz ettiği; bu durumun, yeni pazarlara girmek isteyen şirketler için özellikle zaman ve kaynak yoğun bir süreci işaret ettiği, bununla birlikte, yurt içi ve uluslararası küçük paket taşımacılığı hizmetlerinin farklı iş modellerine ve pazarlara hizmet ettiği için bahisle yurt içi ve uluslararası küçük paket taşımacılığı hizmetlerinin farklı pazarlar olarak nitelendirilmesi gerektiği, söz konusu pazarların birbirlerine doğrudan ikame olma eğilimi gösteremeyeceği ve her iki hizmet türünün de kendi dinamiklerine ve gereksinimlere sahip olduğu ifade edilmektedir.
- (63) (....) tarafından da uluslararası küçük paket taşımacılığı hizmetleri pazarında faaliyet göstermek için ciddi yatırımlar yapmanın, büyük bir ağ kurmanın, belirli bir bilinirliğe ulaşmanın gerekli olduğu, bu doğrultuda uluslararası küçük paket taşımacılığı hizmetleri pazarı ile yurt içi küçük paket taşımacılığı hizmetleri pazarının ayrı ilgili ürün pazarları olarak ele alınması gerektiği ifade edilmektedir.
- (64) (....) tarafından da benzer hususlara değinilerek, yurt içi hizmetlerden uluslararası hizmetlere geçişte, gümrük işlemleri, uluslararası lojistik ve gümrük vergileri gibi faktörlerin dikkate alınması gerektiği, bu geçişin genellikle daha fazla bürokrasi ve prosedür içerdiği, bu durumun da yüksek yatırım ve uyum maliyetleri anlamına geleceği ifade edilmektedir. Teşebbüs tarafından ayrıca her iki hizmet türünün de kendi

²⁶ Case No COMP/M.6570 – UPS/ TNT Express, Case No COMP/M.7630- FedEx/TNT.

alanlarında farklı taleplere yönelik olması sebebiyle birbirine ikame olamayacağı değerlendirilmesine yer verilmektedir.

- (65) (.....) tarafından ise, uluslararası kargo taşımacılığının farklı ülkeler arasında yapılması sebebiyle bu pazarda hizmet sunacak teşebbüslerin hem çıkış ve hem de varış destinasyonlarında dağıtım ağının olması ya da buralarda dağıtım ağı olan başka teşebbüslerle iş birliği yapmaları gerekeceği; bu bakımdan gönderilerin teslim edildiği lokasyonların farklılığı düşünüldüğünde bu hizmetlerin birbirleriyle ikame olamayacağı değerlendirildiği ifade edilmektedir.
- (66) Küçük paket taşımacılığı faaliyetleri gönderi hızı bakımından da ayrı bir sınıflandırmaya tabi tutulmakta; hızlı (ekspres) ve standart (gecikmeli) olarak ikiye ayrılmaktadır. Komisyon'un *UPS/TNT* ve *FedEx/TNT* kararlarında, ekspres gönderi ile gecikmeli gönderilerin ayrı pazarlar teşkil ettiği ifade edilmekte ve bu ayırım iki hizmetin farklı altyapılar vasıtasıyla sunulması, önemli sayıda müşterinin ekspres gönderilere itimat etmesi ve ekspres taşıma hizmetinin önemli ölçüde daha maliyetli olması gibi nedenlerle temellendirilmektedir. Talep yönlü ikame açısından, Komisyon ilgili kararda çok sayıda müşterinin gönderinin belirli bir zaman dilimi içerisinde teslim edileceği kesinliğine büyük önem verdiği, bu müşterilerin salt fiyat nedeniyle daha uzun bir teslim süresi olan hizmete geçme ihtimallerinin çok düşük olduğunu ifade etmiştir. Kararda kimi müşterilerin ekspres hizmetler için genellikle daha yüksek bir bedel ödemeye istekli olmalarının da ekspres ve gecikmeli hizmetlerin birbirine ikame olmadığı güçlü bir göstergesi olduğu değerlendirilmiştir. Komisyon, arz yönlü ikame açısından ise sektör araştırması ile elde edilen delillerin, ekspres ve gecikmeli ağların sıklıkla farklı şekilde organize edildiğini gösterdiğini değerlendirmiştir. Komisyon bu çerçevede gecikmeli taşıma için gönderi ağı bulunan bir şirketin gecikmeli ile karşılaştırıldığında ekspres hizmetin fiyatındaki artışa bir reaksiyon olarak ekspres hizmetler sunamayacağını, zira her ne kadar belirli varlıklar hem gecikmeli hem ekspres gönderi ağlarında ortak olarak kullanılıyor olsa da, kapsamlı uluslararası ekspres hizmetler sunabilmek için ön koşul olan hava taşıması yetkinliklerinin gerektiğini ifade etmiştir. Bu husus Komisyon'un çeşitli diğer kararlarında da yinelenmektedir. Komisyon, uluslararası ekspres gönderilerin ayrı bir ürün pazarı olarak değerlendirilmesi gerektiğini, zira uluslararası ekspres gönderilerin hızlı gönderim ihtiyacı, gönderilerin süreç içerisinde takibinin sağlanması, gönderinin yola çıkmasından sonra gönderim adresinin değiştirilebilmesi, esnek fiyatlama ve faturalama imkânları nedeniyle diğer hizmetler ile ikame edilemediğini belirtmiştir.
- (67) Benzer ayırma sektördeki teşebbüsler tarafından da dikkat çekilmektedir. Örneğin (.....) tarafından yurt dışı standart paketlerin ortalama (.....) günde teslim edilirken, yurt dışı ekspres paketlerin ortalama (.....) günde teslim edildiği, bu servis hizmetlerinin en önemli farkının teslimat süresi olduğu ve uluslararası küçük paket taşımacılığı pazarının hızlı ve standart hizmetlerinin genellikle farklı müşteri gereksinimlerini karşılamak üzere sunulduğu ifade edilmektedir. Cevabi yazıda, hızlı (ekspres) hizmetlerin, acil gönderimler için tercih edilirken, standart (gecikmeli) hizmetlerin ise daha uygun maliyetli seçenekler sunabildiği, bu noktada müşteri memnuniyetinin önem arz ettiği, bu bakımdan söz konusu hizmetlerin birbirine ikame olarak değerlendirilemeyeceği belirtilmektedir.
- (68) (.....) ve (.....) tarafından küçük paket taşımacılığı hizmetleri pazarında hızlı (ekspres) ve standart (gecikmeli) taşımacılık hizmetlerinin ticari açıdan birbirine ikame olamayacağı, bu hizmetlerden birinden diğerine geçişte önemli bir yatırım maliyetine katlanmak gerekeceği, yazılım, operasyon merkezleri, personel yapısı, dağıtım

araçları ve bunlarla sınırlı olmamak kaydıyla çeşitli önemli yatırımlara katlanmak gerekeceği ifade edilmektedir.

- (69) (.....) tarafından da benzer hususlara değinilerek, ekspres hizmet başlığı altında değerlendirilebilecek hizmetlerin; daha hızlı teslimatı hedefleyen kargoya karşılık geldiği, bu özellikli kargo hizmetlerinin aynı gün ve ertesi gün belirlenen maksimum teslimat zamanlarıyla özelleştirilmiş olup bu bakımdan standart hizmetlerden ayrıldığı ifade edilmektedir. Cevabi yazıda ayrıca, bu hizmetleri sunabilmek adına taahhüt edilen hizmet süreleri içerisinde gönderilerin teslim edebilmesi için araç, personel ve operasyon merkezlerinin bu standartlarda hizmet sunacak organizasyon planlamasının yapılması gerektiği, standart hizmete kıyasla ekspres hizmetten dolayı katlanılacak maliyetlerin yüksek olması sebebiyle ekspres hizmetler için ayrı bir fiyatlandırma yapıldığı, bunun da müşteri tercihi belirleyici bir rol oynadığı ifade edilmektedir.
- (70) Yer verilen bilgiler çerçevesinde, kargo hizmetleri pazarında alt kırılım gözetilerek aşağıdaki pazar tanımlarını yapmak mümkündür:
- Yurt içi standart (gecikmeli) küçük paket taşımacılığı hizmetleri pazarı,
 - Yurt içi hızlı (ekspres) küçük paket taşımacılığı hizmetleri pazarı,
 - Uluslararası standart (gecikmeli) küçük paket taşımacılığı hizmetleri pazarı,
 - Uluslararası hızlı (ekspres) küçük paket taşımacılığı hizmetleri pazarı.
- (71) (.....). Bu bakımdan, dosya kapsamında sağlıklı bir değerlendirme yapabilmek adına, teşebbüslerin faaliyetleri özelinde gönderinin hızı esas alınarak yapılacak bir alt pazar tanımına ihtiyaç olmadığı, pazarın hızlı (ekspres) ve standart (gecikmeli) taşımacılığı içerisine alacak şekilde "yurt içi küçük paket taşımacılığı hizmetleri pazarı" şeklinde tanımlanabileceği değerlendirilmektedir.
- (72) Tarafların uluslararası faaliyetleri ele alındığında ise, MNG'nin yurt dışında herhangi bir satış veya dağıtım ağının bulunmaması sebebiyle yalnızca uluslararası kargo taşımacılığı alanında hizmet veren entegratör firmalarla yaptığı işbirlikleri sayesinde yurt dışına küçük paket taşıdığı görülmektedir. Taraflarca gönderilen cevabi yazıda, MNG'nin Türkiye çıkışlı küçük paketlerin uluslararası taşınması hizmetini sağlarken yalnızca (.....)'ten hizmet aldığı, söz konusu işbirliği kapsamında MNG'nin, müşterileri tarafından şubeleri ve acenteleri aracılığıyla kendisine ulaştırılan Türkiye çıkışlı paket gönderilerini topladığı, gerekli operasyonel süreçler (evrak hazırlığı, etiketleme, içerik kontrol vb.) tamamlandıktan sonra ilgili Türkiye çıkışlı küçük paketleri İstanbul Havalimanı'nda bulunan (.....) antreposuna teslim ettiği belirtilmektedir. Cevabi yazıda ayrıca, taşımaya konu paketlerin gümrük beyanlarının (.....) tarafından verildiği ve paketlerin uluslararası taşınması ve Türkiye dışındaki son noktaya dağıtılması hizmetinin, MNG'nin yurt dışında herhangi bir satış ya da dağıtım ağı bulunmaması sebebiyle, (.....) tarafından sağlandığı ifade edilmektedir. Dolayısıyla paketlerin yurt dışına taşınması noktasında MNG'nin herhangi bir dahli bulunmamakta, teşebbüs söz konusu paketlerin yalnızca Türkiye'deki (.....) merkezlerine taşınması noktasında YST olarak rol oynamaktadır. (.....).
- (73) Tüm bu hususlar birlikte ele alındığında, mevcut dosya kapsamında tarafların uluslararası faaliyetleri bakımından bir diğer ilgili ürün pazarının "uluslararası hızlı küçük paket taşımacılığı hizmetleri pazarı" olarak belirlenebileceği değerlendirilmektedir. Bununla birlikte, İlgili Pazarın Tanımlanmasına İlişkin Kılavuz'un (Kılavuz) 20. maddesinde yer alan "inceleme konusu işlem, gerek ürün gerekse de

coğrafi açıdan olası alternatif pazar tanımları çerçevesinde rekabet açısından endişeler yaratmıyor ya da alternatif tüm tanımlar açısından rekabeti bozucu bir etki söz konusu oluyorsa pazar tanımı yapılmayabilir.” açıklamasından hareketle, incelemeye konu işlemin alternatif pazar tanımları çerçevesinde rekabet açısından endişe yaratmayacağı değerlendirildiğinden, dosya kapsamında kesin bir pazar tanımı yapılmasına gerek olmadığı sonucuna varılmıştır.

G.2.3. İlgili Coğrafi Pazar

- (74) Dosya kapsamında 4054 sayılı Kanun çerçevesinde yapılacak değerlendirmeleri etkilemeyeceği gerekçesiyle net bir ilgili coğrafi pazarın tanımlanmasına gerek olmadığı sonucuna varılmakla birlikte; ilgili coğrafi pazarın, yurt içi küçük paket taşımacılığı özelinde tarafların faaliyetlerini tüm Türkiye genelinde sürdürdükleri değerlendirilerek “Türkiye Cumhuriyeti sınırları” olarak belirlenebileceği; uluslararası küçük paket taşımacılığı kapsamında ise ilgili coğrafi pazarın “Türkiye çıkışlı ve Türkiye varışlı uluslararası küçük paket taşımacılığı faaliyetleri” olarak tanımlanabileceği değerlendirilmektedir.

G.3. Bildirime Konu İşlem Hakkında Bilgi

- (75) Bildirime konu işlem, taraflar arasında (.....) tarihinde imzalanan Hisse Alım ve Satım Sözleşmesi uyarınca gerçekleştirilecektir. İşlem kapsamında hâlihazırda MIRAGE CARGO'nun tek kontrolü altında bulunan MNG'nin hisselerinin tamamı ve tek kontrolü DHL Grubu'nun Alman ana şirketi olan Deutsche Post AG tarafından kontrol edilen Deutsche Post GmbH tarafından devralınacaktır. İşlem sonrasında MNG üzerinde hâlihazırda hissedar olan (.....) ve (.....)'un pay sahipliği de tamamen sona erecektir. Taraflar işlem değerinin (.....) olacağını tahmin edildiğini belirtmektedir.

G.3.1. Üçüncü Tarafların Bildirime Konu İşlem Hakkındaki Görüşleri

- (76) Bildirime konu işlem kapsamında değerlendirilmek üzere ilgili sektörlerde faaliyet gösteren entegratör firmalardan, yerel kargo firmalarından, derneklerden ve müşterilerden bilgi talep edilmiş olup teşebbüslerin işlem hakkındaki görüşlerine aşağıda yer verilmektedir.

G.3.1.1. Entegratör Firmaların İşlem Hakkındaki Görüşleri

- (77) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;
- DHL Grubu'nun MNG'yi satın alması sonucunda sektördeki rekabet dinamiklerinin değişebileceği, büyük uluslararası lojistik şirketlerinin yerel oyuncuları satın almasının pazardaki rekabet yapısını etkileyebileceği, işlemin rekabetin artması veya azalması, hizmet fiyatları, kalite ve çeşitlilik üzerinde etki yaratabileceği, büyük bir şirketin satın alınmasının genellikle hizmet çeşitliliği ve kapasite artışı sağlayacağı,
 - DHL Grubu'nun MNG'nin operasyonel ağı ve varlıklarından faydalanarak daha kapsamlı bir hizmet yelpazesi sunabileceği, bu durumun müşterilere daha fazla seçenek ve daha geniş bir hizmet ağı sağlayabileceği

ifade edilerek işlem sonucunda Türkiye'deki lojistik sektöründe çeşitli etkilerin doğabileceği, bu etkilerin büyüklüğü ve doğasının satın almanın detaylarına, pazar koşullarına ve rekabet dinamiklerine bağlı olarak değişebileceği belirtilmiştir.

- (78) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;

- Bildirime konu işlemin gerçekleşmesinin, tarafların iş portföyünün tamamlanmasına ve birbirlerinin sektördeki ağlarını genişletmesine yardımcı olacağı, birbirlerinin tecrübelerinden faydalanarak tarafların hizmet kalitelerini ve kapasitelerini artıracığı, devralan tarafın yurt içinde pazara giriş yapmış olacağı,
- İşlem sonucunda şirketlerin pazar payları ve konumlarının değişebileceği ve pazardaki oyuncular arasındaki dengelerin etkilenebileceği,
- Değişebilecek rekabet seviyesinin fiyatlara etki edebileceği, rekabetin artması veya azalmasının tüketiciye yansıyan fiyatlar üzerinde etkisinin olabileceği,
- İşlem sonucunda hizmet kalitesinde iyileşme veya değişikliklerin görülebileceği, bu durumun da müşteri deneyimi ve sadakati üzerinde etkili olabileceği,
- Pazardaki oyuncu sayısı ve rekabetin değişebileceği, bu devralma ile genel pazar dinamiklerinin etkilenebileceği ve müşterilere daha fazla veya daha az seçenek sunulabileceği,
- Devralma işlemi ile şirketlerin bir araya gelerek daha fazla kaynak ve uzmanlıkla yenilik ve teknoloji geliştirilmesine olanak tanınabileceği

ifade edilmektedir.

(79) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;

- Bu devralmanın (.....)'in faaliyet gösterdiği uluslararası küçük paket taşımacılığı pazarında önemli bir etki doğurmasının beklenmediği,
- MNG Kargo'nun pazar payına ilişkin olarak bilgileri bulunmasa da, DHL Grubu'nun yurt içi küçük paket taşımacılığı pazarındaki pazar payının artmasının beklenebileceği,
- (.....) tarafından, bu olasılığın pazarda hâkim durum yaratılması veya mevcut bir hâkim durumun güçlendirilmesi sonucuna yol açıp açmayacağına teyit edilmesinin mümkün olmadığı

ifade edilmiştir.

G.3.1.2. DHL Grubu'nun ve MNG'nin Uluslararası Müşterilerinin Görüşleri

(80) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;

- Yurt içi paket taşımacılığı pazarında rekabetin düşük olduğu, hizmet sağlayıcı sayı ve kapasitesinin hala talebi yakalayamadığı, e-ticaret gönderi hacminin her yıl artacağı öngörüsü de dikkate alındığında arzın zayıf kaldığı, bu sebeple hizmet kalitesinde iyileştirmelerin sınırlı kaldığı,
- Son yıllarda yapılan yatırımlara rağmen hizmet sağlayıcısı sayısının sabit kaldığı, bu devralmanın gerçekleşmesi halinde yurt içi küçük paket taşımacılığındaki hizmet kalitesinin yükseleceği,
- Global bir şirket olan DHL Grubu'nun sahip olduğu imkânlar ile Türkiye pazarında yeni yatırımların gerçekleşebileceği, bu doğrultuda uluslararası küçük paket taşımacılığı pazarındaki bilgi birikimi, sistem ve tecrübelerinin yurt içi paket taşımacılığı pazarına aktarılacağına öngörüldüğü, aynı zamanda işlemin yurt içi ve uluslararası taşımacılık hizmetlerinin entegrasyonu açısından da fayda sağlayacağı ifade edilmektedir.

(81) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda söz konusu devralmanın önemli bir etki doğurmayacağı belirtilmiştir.

- (82) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda; küçük paket taşımacılığı hizmetleri bakımından işlemin olumlu ya da olumsuz bir etkisinin olacağına öngörülemediği ifade edilmektedir.
- (83) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda; (.....)'in uluslararası küçük paket taşımacılığı hizmetleri pazarına ilişkin sağlıklı bir değerlendirme yapmak için yeterli bilgiye sahip olmadığı belirtilmekle beraber, işlem neticesinde yurt içi küçük paket taşımacılığı hizmetleri bakımından hizmet kalitesinin artabileceği ancak işlem tarafları bakımından minör fiyat artışlarının da olabileceği ifade edilmektedir.
- (84) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;

- Yurt içi küçük paket taşımacılığı hizmetleri pazarı bakımından; DHL Grubu'nun MNG'yi satın almasıyla rekabet dinamiklerinde bir değişim beklendiği, bu devralmanın sonucunda, DHL Grubu'nun geniş uluslararası ağı ve MNG'nin yerel kapsamı birleşerek diğer yerel kargo şirketlerinin pazar payları üzerinde etkiler yaratabileceği,
- Uluslararası küçük paket taşımacılığı hizmetleri pazarı bakımından; DHL Grubu'nun MNG'nin yerel bilgi ve deneyimiyle birleşmesinin potansiyel etkilerinin önemli olduğu, bu devralma sonucunda uluslararası taşımacılıkta hizmet çeşitliliği ve etkinliği açısından olumlu sonuçlar doğabileceği gibi diğer uluslararası kargo şirketleriyle rekabetin azalma riskine yönelik olası etkilerin analiz edilmesi gerektiği,
- Devralmanın hizmet kalitesi, teslimat süreleri ve müşteri memnuniyeti gibi faktörler üzerindeki potansiyel etkilerinin özenle değerlendirmesi gerektiği, MNG'nin yerel gücü ve DHL Grubu'nun küresel ağı birleştiğinde, daha iyi bir hizmet standardı sağlama potansiyelinin bulunduğu,
- DHL-MNG devralması sonrası müşterilerin iş süreçlerinde iyileşme yaşanacağı, daha hızlı ve entegre hizmet alımı ve maliyet konularında olumlu sonuçlar doğacağı,
- Rekabetçi piyasa koşullarında, diğer rakip şirketlerin de kendi hizmet kalite standartlarını yükselterek ve rekabetçi fiyatlar sunarak bu yeni duruma uyum sağlamayı hedefleyebilecekleri, bu durumun hem teşebbüsler hem de müşteriler için faydalı olabileceği, öte yandan DHL-MNG ortaklığının rekabetçi dengeyi değiştirmesi durumunda, uzun vadede iş süreçlerinin olumsuz etkilenebileceği, bu tür senaryoların öngörülmesinin, gerekli önlemlerin alınması ve ticari faaliyetlerin sürdürülebilirliği için önemli olduğu, uzun dönemde sektördeki rekabetin sağlıklı bir şekilde devam etmesi adına hassas davranılması gerektiği

ifade edilmiştir.

- (85) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;
- DHL Grubu'nun MNG Kargo ile birlikte, market konsolidasyonu oluşturacağı, maliyetlerini optimize ederken, bir yandan da büyüme planları ve pazarda pay artışı hedefleyeceği ve pazar payı artırmak suretiyle uzun süreli damping vb. yollara başvuracağı,
 - Uzun süreli sübvansiyona dayalı böyle bir uygulama olması halinde, Türkiye'deki birçok paket taşımacılığı/kargo taşımacılığı firmasının kapanmak zorunda kalacağı ve bunun neticesinde rekabetçi açıdan endişe verici sonuçların doğabileceği ifade edilmiştir.

- (86) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda; devralmanın gerçekleşmesi durumunda DHL Grubu'nun Türkiye genelinde elini güçlendirerek KOBİ'lerin (lojistik firmaları) topladığı paketlere daha rahat ulaşabileceği ve bu sebeple birçok firmanın mali zorluklar yaşamasına sebep olacağı ifade edilmiştir.

G.3.1.3. Yerel Kargo Firmalarının Görüşleri

- (87) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;
- Sektörel olarak Türkiye'de yurt içi ve uluslararası alanda faaliyette bulunan oyuncuların pazardaki durumları, mevcut ve potansiyel rekabet güçleri, mali güçleri, tedarikçi ve müşteri bulabilme kabiliyetleri göz önüne alındığında bildirilen devralma işleminin gerçekleşmesi halinde hem yurt içi hem de uluslararası pazar açısından piyasa dengelerini etkileyecek önemli sonuçlar doğacağı,
 - Mevcut pazar payları açısından etkisine bakıldığında DHL Grubu'nun, bu devralma ile piyasada belirleyici aktör olarak kendi lehine önemli bir avantaj sağlayacağı, ayrıca, hâlihazırda uluslararası taşımacılıkta en önemli hizmet sağlayıcılardan olma gücüne sahip olan DHL Grubu'nun, bu devralma ile uluslararası piyasadaki söz konusu gücünün etkisiyle fiyat, hizmet kalitesi ve servis seviyesi vb. açıdan yurt içi piyasada da önemli bir belirleyici olma gücüne kavuşacağı gibi etkiler meydana geleceği,
 - Diğer taraftan uluslararası paket taşımacılığı açısından değerlendirildiğinde DHL Grubu'nun küresel ölçekte hizmet sunan çok büyük bir hizmet sağlayıcı olması ve sahip olduğu lojistik alt yapı ve yatırım imkânları, kendi uçak filosuna sahip olması gibi avantajları da göz önüne alındığında söz konusu satın alımla edineceği Türkiye içi erişim sayesinde, DHL Grubu'nun piyasada rekabeti olumsuz anlamda etkileyebilecek önemli bir güce ulaşacağı,
 - Bu devralmanın gerçekleşmesi halinde pazarda %(.....) paya sahip olan Türk kargo firmalarının ((.....)) toplam pazar payının %(.....)'e kadar düşeceğinin tahmin edildiği, böylece sektör hâkimiyetini elinde bulunduran yabancı sermayeli firmaların daha da güçleneceği ve yerli sermayeli firmaların pazar payının ve dolayısıyla pazar hâkimiyetinin azalacağı,
 - Bu bakımdan MNG ve DHL birleşmesinin pazardaki rakiplerin rekabet düzeyini doğrudan etkileyeceği ve hâkim durum yaratılmasının söz konusu olabileceğinin düşünüldüğü; ayrıca yurt dışı kaynaklı alt yapı yatırımları da eklendiğinde bu durumun posta-kargo sektöründe etkin rekabeti azaltıcı bir sonuç doğuracağına öngörüldüğü ifade edilmektedir.
- (88) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;
- Dosya konusu devralma ile dünyanın birçok noktasında pazar mevcudiyetine sahip olan DHL Grubu'nun Türkiye'de özellikle pandemi sonrasında önemli bir büyüme ivmesi yakalayan e-ticaret sektöründen kaynaklı taşımacılık hizmetlerine odaklı bir strateji içerisinde olacağı,
 - Türkiye'den yurt dışına gönderileri ifade eden e-ihracat içerisinde DHL Grubu'nun devralma ile önemli bir avantaj yakalayacağı, entegratör firmalar karşısında alternatif ürün yahut hizmet geliştirme arayışında olan yerel kargo firmalarının kullanabileceği yerel dağıtım ağı avantajının işlem sonrasında entegratör firma eline geçeceği, bu nedenle yerel kargo firmalarının geliştirmeye çalıştığı hizmetlerin yeterince büyümeyeceği,

- Ayrıca DHL Grubu'nun bu devralma ile yurt içi dağıtım ağına sahip olmasının; uluslararası entegratör firmaların, yurt içi taşımacılık bakımından Türkiye'deki pazar paylarını önemli ölçüde küçültebileceği, bu firmaların Türkiye'de yatırım motivasyonunun azalabileceği ve bir diğer senaryoda anılan entegratörlerin DHL Grubu karşısında rekabetçi pozisyona gelebilmek adına yerel firmaları devralma sürecine girebileceği ve bu durumun da hâlihazırda rekabetçi olan yurt içi küçük paket taşımacılığı pazarının uzun vadede oligopolistik yapıya bürünmesine sebep olacağı,
- Hâlihazırda uluslararası küçük paket taşımacılığı hizmetleri pazarında önemli bir pazar gücüne sahip olan DHL Grubu'nun yurt içi küçük paket taşımacılığı pazarına MNG gibi yerleşik dağıtım ağına sahip bir şirketi devralarak girmesi halinde bu durumun her iki tarafa önemli bir sübvansiyon avantajı sağlayacağı, döviz bazlı fiyatlandırma ile entegratör hizmetlerinden sağlanan karlılığın yurt içi taşımacılıkta yıkıcı fiyat stratejisine imkân sağlayabileceği ve yerel kargo firmaların rekabetçi seviyede fiyatlama yapabilecek bir kaynağının söz konusu olamayacağı,
- Bir diğer senaryoda ise e-ticaret sektöründe yerel kargo firmalarının tek başına sunamadığı uluslararası taşımacılık hizmetinin bir paket halinde sunulabileceği, DHL/MNG birlikteliğinin bu anlamda e-ticaret platformlarına uluslararası taşımacılık hizmetinden gelen sübvansiyon ile paket hizmet sunumunda bulunabileceği ve bu durumun DHL/MNG birlikteliğinin önemli bir rekabet avantajına yol açacağı,
- Bunların yanında DHL Grubu portföyünde yer alan ve DHL Grubu'nun bugüne kadarki yerel kargo firmaları ile yürüttüğü ticari ilişkisi sebebiyle sahip olduğu müşteri listesinin MNG tarafından kullanılması durumunda önemli bir veri gücüne sahip olacağı ve rekabet avantajı elde edeceği, öyle ki (.....)'in uluslararası paket taşımacılığında DHL Grubu ile işbirliği yapmakta olduğu, bu kapsamda (.....)'in müşteri bilgilerinin taşıma hizmeti için gerekli olduğu ölçüde DHL Grubu ile paylaşıldığı, devralma sonrasında DHL Grubu'nun bu verileri MNG kanalına aktarması halinde MNG'nin kendi ticari faaliyetleri ile erişemeyeceği müşteri portföyüne erişme imkânı yakalayabileceği, bu veri gücünün de pazar gücü olarak ayrıca değerlendirilmesi gerektiği ifade edilmektedir.

- (89) (.....) tarafından; devralma işleminin (.....)'e herhangi bir olumlu yahut olumsuz etkisi olmayacağına değerlendirildiği ifade edilmektedir.
- (90) (.....) tarafından söz konusu işlemin pazar üzerinde herhangi bir olumsuz etki yaratmayacağına düşünüldüğü ifade edilmektedir.
- (91) (.....) tarafından; işleme izin verilmesi halinde yurt içi küçük paket taşımacılığı hizmetleri pazarında kaliteli hizmetlerin daha uygun fiyatlarla verilmesi açısından rekabet ortamı olacağı, buna ilave olarak işlemin ihracat ve ithalat operasyonlarında toplama, gümrükleme, uluslararası taşıma ve teslimat işlemlerinin tek yapı altında verilebilmesine imkân tanıyacağı ifade edilmektedir.
- (92) (.....) tarafından, işleme ilişkin herhangi bir öngörülerinin bulunmadığı ifade edilmektedir.
- (93) (.....) tarafından; işlemin (.....)'in faaliyetlerine herhangi bir etkisi olmayacağı ancak rekabetin devralma işleminin doğası gereği bir miktar azalacağı ifade edilmektedir. Teşebbüs tarafından ayrıca, bu devralma işlemi ile Türkiye'de paket taşımacılığının çok büyük oranda yabancı firmaların kontrolünde olacağı, bu firmaların da kendi

aralarında rekabete gireceğinin bir garantisinin olmayacağı, bu durumda haksız fiyat yükselişleri ve kalitenin umursanmaması gibi davranışların yaşanabileceği belirtilmektedir.

- (94) (.....) tarafından; sektörde kaliteli hizmet verecek oyuncu ihtiyacının bulunduğu, bu sebeple bu güç birleşiminden hizmet kalitesinin artacağına öngörüldüğü ancak her zaman bu tarz sektöre yeni girişlerde düşük/ agresif fiyat politikası izlendiği, bu noktada özellikle yurt dışından sağlanan sermaye gücü ile birlikte pazarlama maliyeti yerine düşük fiyat politikası ile sektör dinamikleri hiçe sayılarak bir fiyatlandırma politikası izlendiği takdirde sektörün olumsuz etkilenebileceği, bu sebeple taban fiyat uygulamasının (.....) gibi teşebbüsler için iyi bir çözüm olacağı ifade edilmektedir.
- (95) (.....) tarafından; işleme izin verilmesi halinde yurt içi küçük paket taşımacılığı hizmetleri pazarında ve uluslararası küçük paket taşımacılığı hizmetleri pazarında büyük ölçekte bir yatırım yapılması durumunda taşıma ücretlerinin düşmesinin muhtemel olacağı ve bu nedenle sektördeki bazı oyuncuların mali durumunun etkilenebileceği belirtilerek, hizmet kalitesi bakımında katlanılan araç ve tesis yatırımları doğrultusunda maliyetlerin azalacağı ve hizmetin iyileşebileceği ancak bu durumun muhtemel etkisinin (.....) nezdindeki müşteri portföyünün azalması olabileceği ifade edilmektedir.
- (96) (.....) tarafından; DHL Grubu gibi bir oyuncunun Türkiye pazarına girmesiyle hizmet kalitesinin artacağı, müşteri odaklı bakış açısının olumlu etki yaratacağı, bununla birlikte DHL Grubu'nun sahip olduğu global finansal güç, deneyim ve operasyonel bilginin pazarda kısa sürede dominant duruma gelmesine olanak sağlayacağı ifade edilerek, pazarın halihazırdaki rekabetçi yapısının bozulması endişesinin duyulduğu belirtilmektedir.
- (97) (.....) tarafından; yurt içi kargo taşımacılığı bağlamında olumsuz bir etki olmadığı ve benzer şekilde uluslararası küçük paket taşımacılığı bağlamında da fiyat politikası, gönderilere limit uygulanması, firma bazlı gönderilere öncelik verilmesi gibi uygulamalar konusunda şeffaf bir süreç yürütüldüğü takdirde önemli bir etki beklenmediği ifade edilmektedir.

G.3.1.4. (.....)'in İşlem Hakkındaki Görüşleri

- (98) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;
- Küresel oyuncuların Türkiye pazarına girmesinin hem rekabetin artmasını sağlayacağı hem de tüketiciler lehine olumlu sonuçlar doğuracağı,
 - Küresel oyuncuların dünya çapındaki hizmetleri göz önüne alındığında daha fazla çeşitlilikte ürünlerin tüketicilerin kullanımına sunulması ve hizmet kalitesinin artırılması yönünde olumlu gelişmelerin beklenebileceği, ayrıca uygulanan risk yönetimi stratejileri ve iş sürekliliği planlarının, hizmet kesintilerini minimize ederek hizmet kalitesini daha da öngörülebilir hale getireceği,
 - Bu bağlamda yapılacak yeni yatırımlar ve kapasite artışı ile istihdamın artması, rekabetin artması ve sonuç olarak fiyatlarda tüketici lehine hareketlerin oluşmasının beklenebileceği ifade edilmektedir.
- (99) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda ise; devralma işleminin rekabetçi parametreler üzerindeki muhtemel etkilerinin değerlendirilebilmesi için ülke içinde veya dışında yerleşmiş olan teşebbüslerin fiili ve potansiyel rekabeti, teşebbüslerin pazardaki durumu, ekonomik ve mali güçleri, sağlayıcı ve müşteri bulabilme alternatifleri, arz kaynaklarına ulaşabilme imkânı, pazara giriş engelleri, arz ve talep

eğitimlerinin göz önünde bulundurulması gerektiği, bu konuda (.....)'ın değerlendirme yapmasının mümkün olmadığı ifade edilmektedir.

G.4. Değerlendirme

- (100) Bildirime konu işlem, taraflar arasında (.....) tarihinde imzalanan Hisse Alım ve Satım Sözleşmesi uyarınca gerçekleştirilecektir. İşlem kapsamında hâlihazırda MIRAGE CARGO'nun tek kontrolünde bulunan MNG'nin hisselerinin tamamının ve tek kontrolünün DHL Grubu tarafından devralınması işlemine izin verilmesi talep edilmektedir. İşlem sonrasında MNG üzerinde mevcut durumda hissedar olan (.....) ve (.....)'un teşebbüs üzerindeki pay sahipliği de tamamen sona erecektir. Bu durum devre konu teşebbüsün kontrol yapısında kalıcı bir değişiklik meydana getireceğinden, söz konusu işlemin, 2010/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesi çerçevesinde bir devralma işlemi olduğu değerlendirilmektedir. Ayrıca tarafların cirolarının 2010/4 sayılı Tebliğ'in 7. maddesinin (a) ve (b) bentlerinde öngörülen eşikleri aşması nedeniyle işlemin izne tabi olduğu tespit edilmiştir.
- (101) Taraflar arasında yatay ve/veya dikey örtüşme bulunan ilgili ürün pazarlarına ilişkin tablo aşağıda sunulmaktadır.

Tablo-7: Yoğunlaşma İşlemi Kapsamında Yatay ve Dikey Etkilenen Pazarlar

İlgili Ürün Pazarı	DHL Grubu'nun Faaliyet Gösterdiği	MNG Kargo'nun Faaliyet Gösterdiği	Yatay/Dikey
Yurt içi küçük paket taşımacılığı	✓	✓	Yatay
Uluslararası küçük paket taşımacılığı	✓	✓	Dikey/Yatay ²⁷

- (102) Yukarıdaki tablodan da görüleceği üzere, tarafların faaliyetlerinin yurt içi küçük paket taşımacılığı hizmetleri pazarında yatay; uluslararası küçük paket taşımacılığı hizmetleri pazarında ise dikey olarak örtüşmesi sebebiyle aşağıda tarafların Türkiye'de faaliyette bulunduğu pazarlar açısından yatay ve dikey örtüşmenin gerçekleştiği pazarlara yönelik değerlendirmelere yer verilecektir.

G.4.1. Yatay Etkilenen Pazara İlişkin Değerlendirme

- (103) Bildirim konusu işlem kapsamında, devralan konumunda bulunan DHL Grubu ile devre konu MNG'nin Türkiye'deki faaliyetleri yatay anlamda "yurt içi küçük paket taşımacılığı" pazarında örtüşmektedir. Tarafların söz konusu pazardaki faaliyetlerine ilişkin değerlendirmelere aşağıda yer verilmektedir.

G.4.1.1. Yurt İçi Küçük Paket Taşımacılığı Pazarına İlişkin Değerlendirme

- (104) İşlem taraflarından MNG yurt içi faaliyetleri kapsamında yalnızca yurt içi (.....) küçük paket taşımacılığı alanında hizmet vermekte; (.....). Öte yandan DHL Grubu ise, Türkiye'de yalnızca yurt içi (.....) küçük paket taşımacılığı hizmetleri pazarında faaliyette bulunmakta olup yurt içi (.....) küçük paket taşımacılığı hizmetleri pazarında hizmet vermemektedir. Tarafların faaliyet alanları göz önünde bulundurulduğunda, dosya kapsamında gönderinin hızı esas alınarak bir alt pazar tanımı yapılmasına gerek olmadığı değerlendirilmiş ve pazar hızlı (ekspres) ve standart (gecikmeli) taşımacılığı içerisinde alacak şekilde "yurt içi küçük paket taşımacılığı hizmetleri pazarı" şeklinde ele alınmıştır.

²⁷ Yatay örtüşmeye ilişkin detaylı açıklamalara ilerleyen kısımlarda yer verilecektir.

- (105) Yatay birleşme ve devralmaların rekabet üzerindeki tek taraflı etkileri ele alınırken ilk olarak işlem taraflarının pazar payları bakımından bir değerlendirmeye yer verilmektedir. Aşağıdaki tabloda devralma taraflarının satış değeri ve miktarı bakımından pazar paylarına yer verilmektedir:

Tablo-8: İşlem Taraflarının Satış Değeri Bakımından Yurt İçi Küçük Paket Taşımacılığı Pazarındaki Pazar Payları (2020-2022)

Yıllar	2020	2021	2022
MNG Satış Değeri (TL)	(.....)	(.....)	(.....)
MNG Pazar Payı (%)	(.....)	(.....)	(.....)
DHL Grubu Satış Değeri (TL)	(.....)	(.....)	(.....)
DHL Grubu Pazar Payı (%)	(.....)	(.....)	(.....)
İşlem Taraflarının Pazar Payları Toplamı	(.....)	(.....)	(.....)
Satış Değeri Olarak Pazarın Büyüklüğü (TL) ²⁸	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Bildirim Formu ve BTK Türkiye Posta Sektörü Pazar Verileri Raporu 2022

- (106) Yukarıdaki tablodan da görüleceği üzere işlem taraflarından MNG'nin yurt içi küçük paket taşımacılığı pazarındaki değer bazlı pazar payı 2022 yılında %(.....) iken, DHL Grubu'nun ise ilgili yıldaki pazar payının %(.....) olduğu görülmektedir. Tarafların 2020-2022 yıllarında pazar payları toplamı ise %(.....) ile %(.....) arasında değişmektedir.

Tablo-9: İşlem Taraflarının Gönderi Miktarı (Adet) Bakımından Yurt İçi Küçük Paket Taşımacılığı Pazarındaki Pazar Payları (2020-2022)

Yıllar	2020	2021	2022
MNG Gönderi Miktarı	(.....)	(.....)	(.....)
MNG Pazar Payı (%)	(.....)	(.....)	(.....)
DHL Grubu Gönderi Miktarı	(.....)	(.....)	(.....)
DHL Grubu Pazar Payı (%)	(.....)	(.....)	(.....)
İşlem Taraflarının Pazar Payları Toplamı (%)	(.....)	(.....)	(.....)
Satış Miktarı Olarak Pazarın Büyüklüğü ²⁹	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Bildirim Formu ve BTK Türkiye Posta Sektörü Pazar Verileri Raporu 2022

- (107) Tarafların satış miktarı bazlı pazar paylarının yer aldığı Tablo-9 incelendiğinde de, 2022 yılında MNG'nin pazar payının %(.....)'ya tekabül ettiği görülmekte; bu oran DHL Grubu için ise ilgili yılda %(.....) gibi oldukça düşük bir düzeyde kalmaktadır. Tarafların satış miktarı bazlı pazar payları toplamı da 2022 yılında %(.....)'in altında seyretmektedir. Keza hem satış değeri hem de satış miktarı bakımından MNG'nin pazar payının 2022 yılında önceki yıllara göre düştüğü görülmektedir.
- (108) Yatay Kılavuz'un 18. paragrafında işlem tarafı 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 olmadığını varsayabileceği ifade edilmektedir. Bu çerçevede yukarıda yer verilen pazar payları ışığında, bildirim konu devralma işleminin yatay etkilerinin incelenmesi kapsamında yurt içi küçük paket

²⁸ Pazarın büyüklüğü BTK Türkiye Posta Sektörü Pazar Verileri Raporu 2022'de yer verilen veriler esas alınarak hesaplanmıştır.

²⁹ Pazarın büyüklüğü BTK Türkiye Posta Sektörü Pazar Verileri Raporu 2022'de yer verilen veriler esas alınarak hesaplanmıştır.

taşımacılığı pazarına yönelik daha ayrıntılı bir analize gidilmesine gerek olmadığı değerlendirilmekle birlikte, pazarın yapısının ve işlem tarafları ile rakiplerin pazardaki konumunun daha iyi anlaşılabilmesi bakımından aşağıdaki tabloda rakip teşebbüslerin 2022 yılı özelindeki gönderi adedi ve değeri bazlı pazar paylarına yer verilmektedir:

Tablo-10: Rakiplerin Gönderi Miktarı Bakımından Yurt İçi Küçük Paket Taşımacılığı Pazarındaki Pazar Payları (2020-2022)

Pazar	2020		2021		2022	
	Teşebbüs Adı	Pazar Payı (%)	Teşebbüs Adı	Pazar Payı (%)	Teşebbüs Adı	Pazar Payı (%)
Yurt içi küçük paket taşımacılığı pazarı	YURTIÇİ	(.....)	YURTIÇİ	(.....)	ARAS	(.....)
	ARAS	(.....)	ARAS	(.....)	TRENDYOL	(.....)
	PORT(SÜRAT)	(.....)	MNG	(.....)	YURTIÇİ	(.....)
	MNG	(.....)	PORT(SÜRAT)	(.....)	PORT(SÜRAT)	(.....)
	PTT	(.....)	PTT	(.....)	PTT	(.....)
	UPS	(.....)	HEPSİJET	(.....)	MNG	(.....)
	HEPSİJET	(.....)	UPS	(.....)	HEPSİJET	(.....)
	Diğer	(.....)	Diğer	(.....)	Diğer	(.....)

Kaynak: BTK Türkiye Posta Sektörü Pazar Verileri Raporu (2022)

Tablo-11: Rakiplerin Satış Değeri Bakımından Yurt İçi Küçük Paket Taşımacılığı Pazarındaki Pazar Payları (2020-2022)

Pazar	2020		2021		2022	
	Teşebbüs Adı	Pazar Payı (%)	Teşebbüs Adı	Pazar Payı (%)	Teşebbüs Adı	Pazar Payı (%)
Yurt içi küçük paket taşımacılığı pazarı	YURTIÇİ	(.....)	YURTIÇİ	(.....)	ARAS	(.....)
	ARAS	(.....)	ARAS	(.....)	YURTIÇİ	(.....)
	MNG	(.....)	MNG	(.....)	TRENDYOL	(.....)
	PORT(SÜRAT)	(.....)	UPS	(.....)	PORT(SÜRAT)	(.....)
	PTT	(.....)	PTT	(.....)	MNG	(.....)
	UPS	(.....)	PORT(SÜRAT)	(.....)	PTT	(.....)
	HEPSİJET	(.....)	HEPSİJET	(.....)	UPS	(.....)
	Diğer	(.....)	Diğer	(.....)	Diğer	(.....)

Kaynak: BTK Türkiye Posta Sektörü Pazar Verileri Raporu (2022)

- (109) Yukarıda yer verilen tablolardan anlaşılacağı üzere, yurt içi küçük paket taşımacılığı pazarında çok sayıda oyuncu faaliyet göstermekte; pazarda (.....) gibi 2022 yılında pazar payları miktar bakımından %(.....)'leri, değer bakımından ise %(.....)'ları bulan rakip teşebbüslerin varlığı dikkat çekmektedir. Söz konusu pazar, yukarıda yer verilen oyuncularla sınırlı olmayıp (.....) gibi çok sayıda kargo firması da pazarda faaliyet göstermekte, dolayısıyla pazar irili ufaklı çok sayıda oyuncudan oluşmaktadır. Geçmiş Kurul kararlarında da pazarın çok oyunculu yapısına özel bir vurgu yapılmaktadır³⁰. İlgili tablo incelendiğinde, önde gelen rakiplerin büyük bir kısmının pazar paylarının yıllar itibarıyla azalan bir seyir izlediği görülmekte, MNG'nin de 2022 yılı itibarıyla bir önceki yıl ile kıyaslandığında satış miktarı bakımından pazar payında yaşanan %(.....)'lik bir azalmayla altıncı sıraya gerilediği görülmektedir. Teşebbüslerin sıralamaları ise pazar paylarındaki dalgalanmalara paralel olarak yıllar itibarıyla farklılık göstermektedir. Öte yandan, ilgili tabloda, "diğer" grubunda yer alan rakiplerin pazar paylarındaki artış ise dikkat çekmektedir. "Diğer" rakipler satış miktarı bakımından 2021 yılında pazarın %(.....)'ini teşkil ederken 2022 yılı itibarıyla bu oranın %(.....)'e yükseldiği görülmektedir. (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda yurt içi

³⁰ 05.08.2021 tarihli ve 21-37/541-264 sayılı Kurul kararı.

küçük paket taşımacılığı faaliyetleri için dağıtım sistemlerinin kurulum süreci ve bu sürecin gerekliliklerinin, yeni teşebbüslerin pazara girişini önleyecek ve dolayısıyla pazardaki rekabeti sınırlandıracak ölçekte olmadığı, sektördeki teşebbüslerin, çok yüksek tutarlarda olmayan yatırımlarla kargo toplama, elleçleme ve dağıtım kapasitelerini artırmaya veya benzer şekilde sektöre yeni oyuncuların giriş yapabileceği ifade edilmektedir. (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda ise, posta piyasasına son beş yılda giriş yapan 26 teşebbüs olduğu hususuna vurgu yapılmaktadır. Bu noktada, giriş engellerinin düşük olduğu söz konusu pazara, çok sayıda rakip firmanın girişi ile birlikte önde gelen teşebbüslerin pazar paylarının bir kısmının, sektördeki güçlü rekabet de göz önünde bulundurulduğunda, "diğer" kategorisinde yer alan rakiplere kaydığı değerlendirilmektedir.

- (110) Pazar paylarının yanında, yatay birleşmelerin değerlendirilmesi noktasında esas alınan ölçütlerden bir diğeri de pazardaki yoğunlaşma seviyesidir. Yoğunlaşma seviyelerini ölçmek için ise, yoğunlaşma oranı (CR4, CR5 vb.), Herfindahl Hirschman Endeksi (HHI) vb. ölçütler kullanılabilir. HHI, pazardaki her bir teşebbüsün paylarının karelerinin toplamı alınarak hesaplanmaktadır. Bu endeks hesaplanırken, pazardaki büyük paya sahip teşebbüslere daha fazla ağırlık verilmektedir.
- (111) Yatay Kılavuz kapsamında birleşme sonrası pazardaki HHI endeksinin 1.000'in altında olduğu durumlarda işlemin rekabetçi kaygılar oluşturma ihtimalinin oldukça düşük olduğu kabul edilmekte ve bu tür işlemlere Kurul çoğunlukla müdahale etmemektedir. Birleşme sonrası pazardaki HHI endeksi 1.000 ile 2.000 arasında olan ve işlem neticesinde HHI endeksindeki değişimi 250'nin altında kalan ya da birleşme sonrası pazardaki HHI endeksi 2.000'nin üzerinde olan ancak işlem neticesinde HHI endeksindeki değişimi 150'nin altında kalan işlemlerde de belli istisnalar hariç olmak üzere rekabetçi kaygılar oluşması ihtimalinin düşük olduğu kabul edilmektedir.
- (112) Aşağıda bildirim konu devralma işlemi öncesinde mevcut olan ve işlem sonrasında ortaya çıkacak HHI değerlerine³¹ ve bu değerdeki değişime yer verilmektedir³²:

Tablo-12: Satış Miktarı Bazlı HHI Endeksi

Teşebbüs Adı	Gönderi Miktarı Bazlı Pazar Payları (%)	İşlem Öncesi HHI Endeksi	İşlem Sonrası HHI Endeksi	HHI Endeksindeki Değişim
ARAS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TRENDYOL	(.....)			
YURTIÇİ	(.....)			
PORT (SÜRAT)	(.....)			
PTT	(.....)			
MNG Kargo	(.....)			
DHL Grubu	(.....)			

- (113) Yukarıdaki tablo incelendiğinde, pazardaki en büyük beş rakibin verisinin hesaplamaya dâhil edildiği durumda, HHI endeksindeki değişimin (.....) gibi ihmal edilebilir bir düzeyde gerçekleştiği, dolayısıyla bildirilen işlem neticesinde pazardaki yoğunlaşma düzeyi üzerinde esaslı bir değişikliğin meydana gelmeyeceği değerlendirilmektedir.
- (114) Dosya kapsamında ayrıca, yerel dağıtıcı konumundaki firmalara işlem hakkındaki görüşleri sorulmuştur. Teşebbüs görüşlerine kararın önceki bölümlerinde detaylıca yer

³¹ HHI değeri hesaplanırken pazarda faaliyet gösteren en büyük 5 rakibin 2022 yılı gönderi adedi bakımından pazar payları esas alınmıştır.

³² Teşebbüslerin satış değer ve miktarları bakımından pazar payları büyük ölçüde benzerlik gösterdiğinden, dosya kapsamında yapılacak değerlendirmeyi etkilemeyecek olması sebebiyle işbu kararda HHI değerleri yalnızca satış miktarı bazlı pazar payları esas alınarak hesaplanmıştır.

verilmiş olup sektördeki teşebbüslerin büyük bir kısmının devralma işlemine olumlu yaklaştığı görülmektedir.

- (115) Yukarıda yer verilen bilgilerden hareketle, işlem taraflarının görece düşük pazar paylarının yanında; pazarın çok oyunculu ve rekabetçi yapısı ile pazardaki güçlü rakiplerin mevcudiyeti birlikte değerlendirildiğinde anılan pazar özelinde bildirme konu işlem ile etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılmasının söz konusu olmayacağı değerlendirilmektedir.
- (116) Diğer taraftan, işlem taraflarının faaliyetlerinin dikey olarak örtüştüğü uluslararası hızlı küçük paket taşımacılığı pazarına özgü analizlere aşağıda yer verilmektedir.

G.4.2. Dikey Etkilenen Pazara İlişkin Değerlendirme

G.4.2.1. Uluslararası Ekspres (Hızlı) Küçük Paket Taşımacılığı Pazarına İlişkin Değerlendirme

G.4.2.1.1. Tek Taraflı Etkiler Bakımından Değerlendirme

i) Girdi Kısıtlaması

- (117) Girdi kısıtlaması temel olarak, birleşik teşebbüsün sağlayıcısı olduğu girdilerin, devralma sonrası alt pazarda faaliyet gösteren rakip teşebbüslere arzını kısıtlayarak devralma öncesindeki fiyat ve koşullardan girdi temin etmelerini zorlaştırması ve bunun sonucunda maliyet artışına neden olması olarak tanımlanmaktadır. Bu durum ise birleşik teşebbüse tüketiciye uyguladığı fiyatları artırabilme imkânı sağlayacaktır.
- (118) Girdi kısıtlaması konusunda, birleşik teşebbüsün girdi kısıtlama imkân ve güdüsü olup olmadığı değerlendirilmekte ve en nihayetinde böyle bir pazar kapama uygulamasının alt pazarda rekabeti önemli ölçüde bozup bozmayacağı dikkate alınmaktadır. Bu hususlar genelde iç içe geçmiş olması nedeniyle değerlendirme safhasında birlikte ele alınmaktadır.
- (119) Yatay Olmayan Kılavuz'da girdi kısıtlaması değerlendirmelerinde, ilk olarak girdinin alt pazardaki üretim açısından önemli bir girdi olup olmadığı dikkate alınmaktadır. Pazar kapama, ilgili girdinin önemli olması halinde gündeme gelebilmektedir. Ayrıca, alt pazardaki üretim maliyetlerinde önemli bir kalem oluşturmasının yanında girdi, maliyet dışı faktörlerle de önemini koruyabilmektedir. Bununla birlikte, Yatay Olmayan Kılavuz'da, girdi kısıtlaması yoluyla pazar kapama etkisinin ortaya çıkabilmesi için devralma sonrası oluşacak dikey bütünleşik teşebbüsün üst pazarda belli bir pazar gücüne sahip olması gerektiği belirtilmektedir.
- (120) Yukarıda da değinildiği üzere, uluslararası küçük paket taşımacılığı sektöründe yeniden satış çalışma modeli oldukça yaygın bir uygulama olup bu iş modelinde gönderinin uluslararası düzeyde taşınması noktasında yerel kargo firmaları entegratör firmalardan hizmet almaktadır. Söz konusu ilişki kapsamında hizmet sağlayıcısı konumundaki entegratör firmalar HST, hizmet alıcısı konumundaki yurt içi kargo firmaları ise YST olarak adlandırılmakta ve teşebbüsler arasındaki ilişki dikey nitelik taşımaktadır. Bu bakımdan HST ile YST arasındaki ilişkinin HST'nin ürettiği hizmeti YST'ye satması şeklinde gerçekleşen bir ticari ilişki olduğu söylenebilecektir.
- (121) Entegratör firmalar temelde, Türkiye'den gönderilen yurt dışı gönderilerini toplayıp kendi uluslararası dağıtım ağı vasıtasıyla yurt dışındaki alıcıya ulaştırmaktadır. HST'ler Türkiye içinde kendi bayileri vasıtasıyla da gönderi toplayabilmektedir. Bu modelde

bütün operasyonlar HST bünyesinde gerçekleşmekte olup HST'ler müşterileri perakende seviyesinde direkt temas halinde olmaktadır.

- (122) Öte yandan HST'ler yerel dağıtıcılara yurt dışı taşıma ağlarından faydalanma hakkını da satabilmektedir. Bu noktada yeniden satış modeli adı verilen sistem ortaya çıkmaktadır. Yerel dağıtıcılar, HST'den belli kriterlere göre oluşturulmuş bir liste fiyatı üzerinden yurt dışı küçük paket taşıma hizmeti ile hava kargo hizmeti satın almaktadır. Bu firmalar satın aldıkları bu hakkı, kendi müşterilerine yeniden satmaktadır. Bu bağlamda YST'lerin temel faaliyeti müşterilerin yurt dışı gönderilerini alıp HST'nin toplama merkezine ya da şubesine teslim etmektir. Söz konusu hususa Komisyon'un UPS-TNT kararında da yer verilmiş olup ilgili kararda YST'nin, gönderinin müşteriden alınmasından HST'nin toplama merkezlerine teslim edilmesine kadar geçen süreçte faaliyet gösterdiği ifade edilmektedir. Bu aşamadan sonra gönderinin yurt dışına nasıl taşındığı ve nasıl dağıtıldığı noktasında YST'nin herhangi bir kontrolü ya da dahli bulunmamaktadır.
- (123) Söz konusu çalışma modelinde faaliyetleri yurt dışına odaklanan, yurt içinde yeterli dağıtım ağı olmayan entegratörlerin (HST) de yurt içi kargo firmalarından uluslararası gönderinin yurt içinde taşınması noktasında hizmet alması mümkün olabilmektedir. Bununla birlikte, sektörün genel işleyişi bakımından uluslararası küçük paket taşımacılığı hizmetinin doğrudan entegratör firma bünyesinde verilebiliyor olması sebebiyle, entegratör firmaların uluslararası gönderilerin yurt içinde taşınması noktasında yerel kargo firmalarından nadiren hizmet aldığı görülmektedir³³. Aşağıda DHL Grubu'nun ve rakip entegratör firmaların uluslararası ekspres taşımacılığının ne kadarını kendi bünyelerinde ne kadarını üçüncü taraflar aracılığıyla taşıdığını gösteren tabloya yer verilmektedir:

Tablo-13: Entegratör Firmaların Uluslararası Ekspres Taşımacılık Faaliyetleri Kapsamında Hizmet Aldıkları Teşebbüslerin Oransal Ağırlığı (%) (Türkiye varışlı)

Teşebbüs Adı	2022	
	Gönderi Miktarı (Paket Adedi)	Oranı
FEDEX ³⁴	Kendi Bünyesinde	(.....)
	Üçüncü taraflar aracılığıyla	(.....)
UPS	Kendi Bünyesinde	(.....)
	Üçüncü taraflar aracılığıyla	(.....)
ARAMEX	Kendi Bünyesinde	(.....)
	Üçüncü taraflar aracılığıyla	(.....)
DHL	Kendi Bünyesinde	(.....)
	Üçüncü taraflar aracılığıyla	(.....)

Kaynak: Teşebbüslerden Gelen Cevabi Yazılar

- (124) Yukarıdaki tablodan da görüleceği üzere, entegratör firmalardan yalnızca (.....) ve (.....) Türkiye varışlı gönderilerin taşınması noktasında üçüncü taraflardan hizmet almakta; bu oran ise (.....) için %(.....); (.....) için %(.....) gibi oldukça düşük bir değere tekabül etmektedir. (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda teşebbüsün taşımacılığının çok kısıtlı bir bölümünün yerel kargo firmaları aracılığıyla taşındığı; bu hizmetin ise (.....) ve

³³ (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda; yerel kargo şirketlerinin uluslararası küçük paket taşımacılığı alanında entegratör firmaların yeniden satıcıları konumunda olduğu, bununla birlikte belirli durumlarda entegratör firmaların çeşitli yerel kargo şirketlerinden kendi operasyon erişiminin kısıtlı olduğu bölgelerde toplama dağıtım faaliyetleri için operasyonel hizmet satın alabildiği, bu durumda ilgili yerel kargo şirketinin entegratörün taşıyıcısı olarak faaliyet gösterdiği ifade edilmektedir.

³⁴ Teşebbüs tarafından sağlanan veriler ışığında 2020-2021 yılları özelinde de bu oranın aynı olduğu görülmektedir.

(.....)³⁵ firmalarından alındığı ifade edilmektedir. (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda ise teşebbüsün yalnızca (.....)'den hizmet aldığı belirtilmektedir. (.....) ve (.....) ise uluslararası gönderilerin tamamını kendi bünyesinde taşımakta; bu bakımdan yerel kargo firmalarından herhangi bir hizmet almamaktadır. Bu çerçeveden bakıldığında, entegratör firmalar açısından yerel kargo firmaları tarafından sunulan hizmetin önemli bir girdi olmadığı değerlendirilmektedir. Entegratör firmalardan (.....) de entegratörlerin asıl faaliyetinin uluslararası taşımacılık hizmetinden oluştuğu, yurt içi taşımacılık faaliyetinin ise yan hizmet olarak kabul edilebileceğini ifade etmektedir.

- (125) Bununla birlikte, yerel kargo firmaları entegratör firmalar olmaksızın kendi bünyesinde yurt dışına taşıma yapamamakta; dolayısıyla firmaların gönderinin yurt dışına taşınabilmesi noktasında entegratör firmalar ile işbirliği yapması gerekmektedir. Diğer bir deyişle YST, entegratörün (HST) dağıtım ağı olmaksızın uluslararası taşımacılık hizmeti sunamamaktadır. Bu açıdan değerlendirildiğinde, faaliyetleri yurt içi odaklı bir teşebbüs açısından yurt dışına gönderim yapmak için entegratör firmaların vazgeçilmez bir ticari ortak olduğu tartışmasızdır.
- (126) Yer verilen hususlar çerçevesinde, mevcut dosya kapsamında entegratör firmaların (HST) sunduğu uluslararası ekspres küçük paket taşımacılığı hizmetinin (üst pazar), uluslararası küçük paket taşımacılığı pazarında YST olarak faaliyet gösteren yerel kargo firmaları (alt pazar) açısından önemli bir girdi niteliğinde olduğu kabulü altında bir değerlendirmeye yer verilecektir. Bu noktada ilk olarak, DHL Grubu'nun faaliyette bulunduğu üst pazar olan uluslararası ekspres küçük paket taşımacılığı pazarında pazar gücüne sahip olup olmadığı incelenmiştir. Aşağıda teşebbüslerin miktar bazlı pazar paylarına yer verilmektedir.

Tablo-14: Türkiye Varışlı ve Türkiye Kalkışlı Uluslararası Ekspres Küçük Paket Taşımacılığı Pazarında Miktar Bazlı Pazar Payları (2020-2022)

Yıllar	2020	2021	2022
DHL Grubu Gönderi Miktarı	(.....)	(.....)	(.....)
DHL Grubu Pazar Payı (%)	(.....)	(.....)	(.....)
UPS Gönderi Miktarı	(.....)	(.....)	(.....)
UPS Pazar Payı (%)	(.....)	(.....)	(.....)
FEDEX Gönderi Miktarı	(.....)	(.....)	(.....)
FEDEX Pazar Payı (%)	(.....)	(.....)	(.....)
ARAMEX Gönderi Miktarı	(.....)	(.....)	(.....)
ARAMEX Pazar Payı (%)	(.....)	(.....)	(.....)
Gönderi Miktarı Bazlı Pazarın Büyüklüğü	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüslerden Gelen Cevabi Yazılar

- (127) Yukarıdaki tabloda yer alan bilgilerden görüleceği üzere DHL Grubu'nun taşınan küçük paket adedi bakımından pazar payı 2020-2022 yılları arasında %(.....) civarında gerçekleşmiştir. En yakın rakibi (.....)'in ilgili yıllardaki pazar payının %(.....) olduğu görülürken, teşebbüsü %(.....)'lik pazar payıyla (.....) izlemektedir. (.....)'in ekspres taşımacılık hizmetleri bakımından pazar payının ise %(.....) arasında değiştiği görülmektedir. İlgili tabloda DHL Grubu'nun yüksek pazar payı dikkat çekmekle birlikte, son üç yıllık süreçte teşebbüsün rakibi (.....)'ye karşı pazar payı kaybettiği, (.....)'nin (.....)'in ise pazar payını artırarak DHL Grubu'na oldukça yakınsadığı görülmektedir. Bu

³⁵ Teşebbüs tarafından; Türkiye varışlı uluslararası küçük paket gönderilerin yurt içinde taşınması faaliyetlerinde %(.....) oranında (.....)'tan, %(.....) oranında diğer kargo firmalarından hizmet alındığı ifade edilmiştir. Bu şirketler, (.....)'in yerel teslimat ağının güçlü olmadığı Doğu ve Güneydoğu Bölgesi gibi belirli bölgelerde ya da otomotiv ve tıbbi tedarik şirketleri gibi belirli endüstrilerde faaliyet gösteren muayyen şirketlere son adım teslimatı hizmetleri sunmaktadır.

23-46/863-305

noktada (.....) ve (.....)'in DHL Grubu üzerinde rekabetçi baskı yaratabilecek düzeyde oyuncular olduğu değerlendirilmektedir.

- (128) Aşağıdaki tabloda ise DHL Grubu'nun ve rakiplerinin gelir bakımından pazar payı bilgisine yer verilmektedir.

Tablo-15: Türkiye Varışlı ve Türkiye Kalkışlı Uluslararası Ekspres Küçük Paket Taşımacılığı Pazarında Gelir Bazlı Pazar Payları (TL) (2020-2022)

Yıllar	2020	2021	2022
DHL Grubu Taşıma Değeri	(.....)	(.....)	(.....)
DHL Grubu Pazar Payı (%)	(.....)	(.....)	(.....)
UPS Taşıma Değeri	(.....)	(.....)	(.....)
UPS Pazar Payı (%)	(.....)	(.....)	(.....)
FEDEX Taşıma Değeri	(.....)	(.....)	(.....)
FEDEX Pazar Payı (%)	(.....)	(.....)	(.....)
ARAMEX Taşıma Değeri	(.....)	(.....)	(.....)
ARAMEX Pazar Payı (%)	(.....)	(.....)	(.....)
Taşınan Değer Olarak Pazarın Büyüklüğü	(.....)	(.....)	(.....)
Kaynak: Teşebbüslerden Gelen Cevabi Yazılar			

- (129) Tabloda yer alan bilgilerden görüleceği üzere, DHL Grubu'nun gelir bakımından pazar payı 2020-2022 yılları arasında sırasıyla %(.....), %(.....) ve %(.....) olarak gerçekleşmiştir. En yakın rakibi (.....)'in gelir bakımından pazar payı ise miktar bazlı pazar payının aksine düşük bir seviyede kalmış olup %(.....) arasında değişmektedir. (.....)'i ise %(.....) arasında değişen pazar payıyla (.....) takip etmektedir. (.....)'in pazar payının ise 2022 yılı itibarıyla %(.....)'in altında gerçekleştiği görülmektedir. İşlem tarafları ve üçüncü taraflarca söz konusu pazar payı farkının döviz kurundaki değişiklikler ve enflasyona bağlı olarak ortaya çıktığı, bu bakımdan satış değerleri bazında yapılacak bir hesaplamanın yanıltıcı olabileceği ifade edilmiştir. Ancak her koşulda, DHL Grubu'nun pazar payının hem satış değeri hem de satış miktarı bakımından oldukça yüksek olduğu açıktır.

Tablo-16: Türkiye Varışlı ve Türkiye Kalkışlı Uluslararası Standart Küçük Paket Taşımacılığı Pazarında Satış Değeri ve Gönderi Miktarı Bazlı Pazar Payları (%) (2020-2022)

Yıllar	Satış Değeri Bazlı Pazar Payları (%)			Gönderi Miktarı Bazlı Pazar Payları (%)		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
DHL Grubu	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
DHL Grubu Pazar Payı (%)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
UPS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
UPS Pazar Payı (%)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
FEDEX	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
FEDEX Pazar Payı (%)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ARAMEX ³⁶	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ARAMEX Pazar Payı (%)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Pazarın Toplam Büyüklüğü	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüslerden Gelen Cevabi Yazılar

(130) Uluslararası standart küçük paket taşımacılığı verilerinin yer aldığı yukarıdaki tablo incelendiğinde ise, DHL Grubu'nun söz konusu pazardaki pazar payının 2022 yılı özelinde satış miktarı bakımından %(.....); satış değeri bakımından %(.....)'e karşılık geldiği; öte yandan rakibi (.....)'in pazar payının ise anılan yılda satış değeri bakımından %(.....), miktar bakımından %(.....)'e tekabül ettiği göze çarpmaktadır. (.....)'i ise oldukça yüksek pazar payıyla (.....) izlemektedir. Mevcut pazar paylarından hareketle, 2022 yılında satış değeri bakımından (.....)'in pazarın lideri olduğu, teşebbüsü (.....)'in izlediği ve (.....)'nun ise son sırada yer aldığı görülmektedir.

(131) Aşağıdaki tabloda ise pazarın gönderinin hızı bakımından alt kırılıma gidilmeksizin uluslararası küçük paket taşımacılığı olarak tanımlandığı durumda teşebbüslerin pazar paylarına yer verilmektedir:

Tablo-177: Türkiye Varışlı ve Türkiye Kalkışlı Uluslararası Küçük Paket Taşımacılığı Pazarında Miktar ve Değer Bazlı Pazar Payları (%) (2020-2022)

Yıllar	Satış Değeri Bakımından			Gönderi Miktarı Bakımından		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
DHL Grubu	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
DHL Grubu Pazar Payı (%)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
UPS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
UPS Pazar Payı (%)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
FEDEX	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
FEDEX Pazar Payı (%)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ARAMEX	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ARAMEX Pazar Payı (%)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Pazarın Toplam Büyüklüğü	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüslerden Gelen Cevabi Yazılar

(132) Yukarıda yer verilen tablodan da görüleceği üzere, pazarın alt kırılım olmaksızın analiz edildiği durumda, 2022 yılında, satış miktarı bakımından %(.....)'lık pazar payı ile (.....) pazarın lideri konumuna gelmekte, (.....) %(.....)'lük pazar payıyla ikinci en büyük oyuncu olmakta ve (.....)'nu ise %(.....) gibi oldukça yakın bir pazar payıyla (.....) izlemektedir. İlgili tablodan anlaşılacağı üzere, pazarın uluslararası küçük paket

³⁶ (.....)'in uluslararası standart küçük paket taşımacılığı alanında herhangi bir faaliyeti bulunmamaktadır.

23-46/863-305

taşımacılığı olarak ele alındığı durumda gönderi adedi bakımından entegratör firmaların pazar payları birbirine oldukça yakınsamaktadır.

- (133) Girdi kısıtına yönelik değerlendirme kapsamında, DHL Grubu'nun üst pazardaki pazar payının yanında, devre konu MNG'nin DHL Grubu'nun satışları içerisindeki payı da önem arz etmektedir. Daha öncesinde de ifade olunduğu üzere, (.....).
- (134) Aşağıdaki tabloda ise DHL Grubu'nun uluslararası ekspres küçük paket taşımacılığı alanında hizmet verdiği en büyük yerel kargo firmalarına yer verilmektedir:

Tablo-18: DHL Grubu'nun Uluslararası Ekspres Küçük Paket Taşımacılığı Alanında HST Olarak Hizmet Verdiği En Büyük Teşebbüsler

Yıl	Taşınan Adede Göre	Gönderi Adedi (Paket Adedi)	Toplam İçindeki Pay (%)	Gelire Göre	Gelir (TL)	Toplam İçindeki Pay (%)
2020	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	TOPLAM	(.....)	(.....)	TOPLAM	(.....)	(.....)
2021	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	TOPLAM	(.....)	(.....)	TOPLAM	(.....)	(.....)
2022	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	TOPLAM	(.....)	(.....)	TOPLAM	(.....)	(.....)

Kaynak: Bilgi ve Belge Yazıları

- (135) Yukarıda yer verilen tablo incelendiğinde, DHL Grubu'nun hizmet sunduğu en büyük müşterisinin 2022 yılında gönderi adedine göre %(.....); satış değerine göre ise %(.....)

oranlarında (.....) olduğu görülmektedir. (.....)'ı % (.....)'lik oranla (.....) takip etmektedir. DHL Grubu çok sayıda YST'ye hizmet vermekte; teşebbüsün hizmet verdiği YST'ler arasında (.....), (.....) ve (.....) gibi yerel kargo firmalarının yanında (.....), (.....), (.....) gibi bazı lojistik firmaları da yer almaktadır. Söz konusu müşterilerin 2022 yılı özelinde DHL Grubu'nun toplam taşımaları içerisindeki ağırlığı satış miktarı bakımından % (.....); satış değeri bakımından ise % (.....) gibi oldukça yüksek bir orana tekabül etmektedir. (.....).

Tablo-19: (.....)

Yıl	2020	2021	2022
(.....)	Gönderi Miktarı Bazında (%)	Gönderi Miktarı Bazında (%)	Gönderi Miktarı Bazında (%)
	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Bildirim Formu ve Taraflardan Gelen Cevabi Yazılar

(136)

(.....TİCARİ SIR.....)^{37, 38}

- (137) DHL Grubu'nun hizmet sunduğu müşterilerinin yanında, MNG ve rakip konumundaki önemli yerel kargo firmalarının gönderilerinin yurt dışına taşınması noktasında hâlihazırda hizmet aldığı entegratör firmaların toplam taşımalar içerisindeki ağırlığına da değinmek yerinde olacaktır.

Tablo-20: Uluslararası Hızlı Küçük Paket Taşımacılığı Alanında YST Olarak Hizmet Sunan Yerel Kargo Firmalarının Hizmet Aldığı Entegratörlerin Miktar Bakımından Ağırlığı³⁹ (Türkiye Çıkışlı)

Yıl	Teşebbüs Adı	Taşıtılan Küçük Paket Miktarı Bazında Oranlar (%)					
		DHL	ARAMEX	UPS	FEDEX	Diğer	Toplam
2020	YURTIÇI	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	MNG	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	ARAS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2021	YURTIÇI	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	MNG	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	ARAS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2022	YURTIÇI	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	MNG	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	PORT(SÜRAT) ⁴⁰	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	ARAS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüslerden Gelen Cevabi Yazılar

- (138) İlgili tablo incelendiğinde, uluslararası hızlı küçük paket taşımacılığı alanında YST olarak faaliyet gösteren (.....)'ın ağırlıklı olarak (.....)'den, (.....)'nin (.....)'den, (.....)'un (.....) ise (.....) ve (.....)'ten hizmet aldığı; bu bakımdan yerel kargo firmalarının, uluslararası küçük paket taşımacılığına yönelik hizmet alımında çoğunlukla DHL Grubu dışındaki alternatif entegratör firmalara yöneldiği görülmektedir. Öte yandan, söz konusu teşebbüslerin DHL Grubu'ndan hizmet alımları ise oldukça sınırlı bir düzeyde

³⁷ 10.06.2021 tarihli ve 21-30/395-199 sayılı Kurul kararı.

³⁸ Benzer değerlendirmelere 21.01.2021 tarihli ve 21-04/45-19 sayılı Kurul kararında da yer verildiği görülmektedir.

³⁹ (.....), (.....)'ye yer verilmemiş olup teşebbüs özelinde ayrı bir değerlendirme yapılmıştır.

⁴⁰ (.....) tarafından yalnızca 2022 yılına ilişkin verilerin sağlanabildiği ifade edilmiştir.

kalmaktadır. Dolayısıyla, bu noktada, pazardaki alternatif entegratörlerin mevcudiyeti de göz önünde bulundurulduğunda, DHL Grubu'nun YST'ler nezdinde vazgeçilmez bir ticari ortak olarak değerlendirilemeyeceği sonucuna varılmıştır.

- (139) İlgili tabloda dikkat çeken hususlardan biri de teşebbüslerin aynı anda birden fazla entegratör firma ile çalışabiliyor olmasıdır. Dosya kapsamında, sektörde YST olarak faaliyet gösteren yerel kargo firmalarına birden fazla entegratör firma ile çalışılmasının ya da sağlayıcı değişikliği yapılmasının önünde herhangi bir engel olup olmadığı sorulmuştur.
- (140) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda; uluslararası küçük paket taşımacılığına yönelik hizmet alımı noktasında, pazarda yeterli alternatifin mevcut olduğu; bunun yanında birden fazla entegratör firma ile çalışılmasının veyahut hizmet sağlayıcısı değişikliği yapılmasının önünde herhangi bir engel olmadığı ifade edilmiştir.
- (141) (.....) tarafından sektörde yeterli düzeyde teşebbüsün bulunduğu ve birden fazla entegratörle çalışmanın ya da sağlayıcı değişikliğinin bir sorun teşkil etmeyeceğinin düşünüldüğü ifade edilmektedir.
- (142) (.....) tarafından tüm dünya çapında oldukça az sayıda olan uluslararası entegratör firmaların, uluslararası küçük paket taşımacılığı hizmeti piyasasında Türkiye de dâhil olmak üzere tüm ülkelerde oligopolistik bir pazar yapısı oluşturduğu, bu nedenle de entegratör firmaların sunduğu hizmetler bakımından yeterli alternatifin mevcut olmadığı; ayrıyeten yerel kargo firmalarının uluslararası küçük paket taşımacılığı hizmetleri için bu firmalara bağımlı olduğu ifade edilmiştir.
- (143) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda, pazarda yeterli alternatifin bulunmadığı ifade edilmekle birlikte, hizmet sağlayıcı değişikliğinin kolaylıkla yapılabildiği belirtilmektedir.
- (144) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda ise; uluslararası küçük paket taşımacılığına yönelik hizmet alımı noktasında pazarda farklı seçenekler sunan yeteri kadar entegratör firmanın bulunduğu, kargo firmalarının birden fazla entegratör firma ile çalışmasının önünde herhangi bir engel bulunmadığı, ilaveten entegratör firmaların genelde tüm kargo firmalarıyla entegrasyonu bulunması sebebiyle hizmet sağlayıcısı değişikliğinin kolay bir şekilde yapılmasının mümkün olduğu ifade edilmektedir.
- (145) Yukarıda yer verilen taraf görüşlerinden, söz konusu pazarda sınırlı sayıda entegratör firma bulunmasına karşın, teşebbüslerin hizmet alım ve sağlayıcı değişikliği noktasında önemli düzeyde bir sorun yaşamadığı anlaşılmaktadır.
- (146) Tablo-20'de yer verilmemiş olmakla birlikte, (.....)'ye ilişkin olarak yapılacak bir değerlendirme de önem arz etmektedir.

Tablo-21: (.....)'nin Uluslararası Küçük Paket Taşımacılığı Hizmet Dağılımı

Destinasyon	Hizmet Modelleri	2020		2021		2022	
		Miktar	Oran (%)	Miktar	Oran (%)	Miktar	Oran (%)
Türkiye Varışlı ⁴¹	(.....) Standart	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....) Ekspres	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Türkiye Çıkışlı	(.....) Standart	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....) Ekspres	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....) Ekspres	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Türkiye Varışlı ve Çıkışlı	(.....) Standart	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....) Ekspres	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....) Ekspres	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüslerden Gelen Cevabi Yazılar

- (147) Teşebbüs tarafından gönderilen cevabi yazılarda (.....)'nin ağırlıklı olarak uluslararası standart küçük paket taşımacılığı hizmetine yoğunlaştığı görülmekte; teşebbüsün uluslararası hızlı paket taşımacılığı faaliyetleri ise oldukça sınırlı bir düzeyde kalmaktadır. Daha öncesinde de yer verildiği üzere, (.....), uluslararası standart gönderiler ve ekspres gönderilerin bir bölümü (.....)⁴². Bu kapsamda Tablo-21'den de görüleceği üzere, 2020-2022 döneminde (.....) ve (.....) hizmetleri olmak üzere uluslararası gönderilerde miktar endeksli dağılım sırasıyla; %(.....)-%(.....); %(.....)-%(.....); %(.....)-%(.....) oranlarında gerçekleşmiştir. Sunulan bilgiler ışığında, uluslararası küçük paket taşımacılığı hizmetleri pazarında (.....)'nin asıl faaliyetlerinin (.....) kapsamında gerçekleştiği, (.....) göz önüne alındığında, işlem neticesinde DHL Grubu'nun yukarıda ifade edilen uluslararası standart ve ekspres (.....) taşımacılık hizmeti bakımından (.....)'ye girdi kısıtı uygulamasının söz konusu olamayacağı değerlendirilmektedir. Kaldı ki, (.....) bir kenara bırakıldığında dahi, (.....)'nin toplam küçük paket taşımacılığı faaliyetleri içerisinde ekspres taşımacılık hizmetinin ağırlığının oldukça düşük olması ve sektörde faaliyet gösteren güçlü alternatif sağlayıcıların varlığı göz önünde bulundurulduğunda, bildirilen işlemin (.....)'nin hizmet alımı üzerinde etki doğurmayacağı değerlendirilmektedir.
- (148) Birleşik teşebbüsün girdi kısıtlama güdüsüne sahip olup olmadığının değerlendirilmesinde, alt pazardaki rakiplerin gücü ve pazardaki rekabetin seviyesinin de dikkate alınması gerekmektedir. Birleşik teşebbüs tarafından üst pazarda girdi kısıtlaması uygulamak suretiyle alt pazardaki iştirakinin kalıcı olarak pazar payını artırmayı ve rakiplerini pazar dışına itmeyi başarabilmesi için alt pazarın sınırlı düzeyde rekabetin söz konusu olduğu ve yüksek giriş engellerinin bulunduğu bir pazar olması gerekmektedir.
- (149) Daha öncesinde de detaylı bir şekilde ele alındığı üzere, işlem kapsamında alt pazar konumunda olan yurt içi küçük paket taşımacılığı pazarı, çok sayıda oyuncunun faaliyet gösterdiği rekabetçi bir pazardır. Bu teşebbüslerden bazıları, uluslararası taşımacılık alanında YST olarak da faaliyet göstermekte, bu faaliyeti sunarken ise entegratör firmaların (HST) dağıtım açısından faydalanmaktadır. YST'ler bu hizmeti verirken HST'ler ile işbirliği yapabildiğinden, ayrıca bir yatırım ve operasyon maliyetine katlanmaları gerekmemektedir. Dolayısıyla uluslararası taşımacılık alanında hizmet vermek isteyen yerel kargo firmalarının söz konusu hizmeti önemli bir maliyete

⁴¹ (.....) tarafından Türkiye varışlı (.....) hizmeti verilmemektedir.

⁴² (.....), (.....) uluslararası hızlı kargo taşımacılığı çerçevesinde yüklenici firmalardan alınan hizmet doğrultusunda gönderilerin taşınması, dağıtımı ve tesliminin tek elden yapılması maksadıyla hızlı kargo taşımacılığına uygun olarak (.....).

katlanmaksızın HST'ler aracılığıyla sağlayabilmesi mümkün olmaktadır. Bu bakımdan faaliyetleri yurt içine odaklanan bir teşebbüsün uluslararası kargo taşımacılığı pazarına giriş yapmasının önünde önemli giriş engellerinin bulunduğu bahsedilememektedir. Bununla birlikte entegratör firmalar uluslararası taşımacılık operasyon sürecini tamamen kendi bünyelerinde de yürütebildiğinden, perakende seviyesinde⁴³ hem HST'ler hem de YST'ler faaliyet göstermektedir. Aşağıdaki tabloda MNG'nin ve rakiplerinin uluslararası ekspres küçük paket taşımacılığına yönelik YST faaliyetleri pazarındaki pazar payına yer verilmektedir:

Tablo-228: MNG'nin ve Rakiplerinin YST Faaliyetleri Kapsamında Gönderi Miktarı Bakımından Pazar Payı⁴⁴ (2020-2022)

Teşebbüs Adı	Gönderi Miktarı (Paket Adedi)			Pazar Payı (%)		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
MNG	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
DHL	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüslerden Elde Edilen Bilgiler

- (150) Teşebbüslerin satış miktarı üzerinden hesaplanan pazar paylarının yer aldığı ilgili tablo incelendiğinde, MNG'nin 2020, 2021 ve 2022 yıllarındaki pazar paylarının sırasıyla % (.....) % (.....) ve % (.....) olarak gerçekleştiği, bu bakımdan teşebbüsün pazar payının toplam pazar büyüklüğü ile kıyaslandığında sınırlı bir seviyede kaldığı söylenebilmektedir. İlgili tabloda dikkat çeken bir diğer husus ise, uluslararası kargo taşımacılığı pazarında YST olarak faaliyet gösteren MNG, (.....), (.....), (.....) gibi faaliyetleri yurt içine odaklanan teşebbüslerin pazar payının oldukça düşük bir seviyede kalırken; asıl rekabetin entegratör firmalar arasında yaşanıyor olmasıdır.
- (151) Kurulun *Tesco Kipa*⁴⁵ kararında da yer aldığı üzere, birleşik teşebbüsün alt pazardaki mevcudiyetini güçlendirmek için üst pazardaki iştirakinin asıl işi olması hasebiyle müşterileri ile olan ticaretini riske atamayacağı ifade edilerek birleşik teşebbüsün alt pazardaki rakiplerine girdi teminini sonlandırmasının rasyonel olmayacağı değerlendirilmiştir. Değindiği üzere DHL Grubu'nun esas faaliyeti uluslararası ekspres küçük paket taşımacılığı olup teşebbüs bu pazarda oldukça güçlü bir konumu haizdir. DHL Grubu'nun faaliyetlerinin uluslararası taşımacılık hizmetlerine odaklanması sebebiyle, teşebbüsün YST olarak faaliyet gösteren teşebbüsler ile kıyaslandığında önemli düzeyde pazar payına sahip olduğu görülmektedir. MNG'nin ise 2022 yılında yurt içi küçük paket taşımacılığı pazarında % (.....) seviyesinde bir pazar payı; YST faaliyetleri kapsamında ise % (.....) civarında bir pazar payı bulunmaktadır. Bu noktada

⁴³ Perakende seviyesinden kasıt; Türkiye çıkışlı gönderiler açısından YST'lerin gönderiyi müşteriden alıp entegratör merkezine kadar getirdiği faaliyetlerdir. Aynı şekilde Türkiye varışlı gönderiler açısından ise gönderinin entegratörün merkezinden alınarak Türkiye içerisindeki nihai varış noktasına ulaştırılması kastedilmektedir.

⁴⁴ İlgili tabloda entegratör firmaların uluslararası ekspres küçük paket taşımacılığı faaliyetleri kapsamında üçüncü tarafların dahili olmaksızın yurt içinde taşıdığı gönderi miktarı ayrıştırılmak suretiyle bir hesaplama gerçekleştirilmiştir.

⁴⁵ 09.02.2017 tarihli ve 17-06/56-22 sayılı Kurul kararı.

DHL Grubu açısından devralacağı MNG ile alt pazarındaki pazar payını artırarak gelir elde etmek için diğer müşterileri ile olan ticaretini riske atması ve onlara girdi kısıtı yaratması anlamlı olmayabilecektir. Kaldı ki mevcut durumda DHL Grubu'nun MNG ile arasında herhangi bir hizmet alıcı-sağlayıcı ilişkisi de bulunmamaktadır. Dahası, DHL Grubu'nun işlem sonrasında yalnızca MNG'ye hizmet verecek şekilde müşterilerine girdi kısıtlamasına gitmesi durumunda dahi MNG'nin DHL Grubu'nun toplam taşımaları içerisindeki ağırlığı oldukça düşük bir düzeyde kalacak ve teşebbüse getirisi ihmal edilebilir bir seviyede olacaktır. Bu bakımdan, birleşik teşebbüsün alt pazarda yer alan rakiplerine girdi teminini sonlandırmasının makul ve rasyonel olamayacağı değerlendirilmektedir.

(152) Mevcut dosya kapsamında uluslararası küçük paket taşımacılığı pazarında HST ve YST'ler arasındaki ilişkinin dikey nitelikli olduğu değerlendirilmekle birlikte, entegratörlerin Türkiye çıkışlı veyahut Türkiye varışlı gönderileri doğrudan kendi bünyesinde de taşıyabilmesi sebebiyle entegratör firmaların faaliyetleri ile yerel kargo firmalarının YST kapsamındaki faaliyetleri arasında perakende düzeyinde muhtemel bir yatay örtüşmenin varlığı gündeme gelmektedir. Daha öncesinde de değinildiği üzere, yeniden satış modelinde örneğin, Türkiye çıkışlı bir gönderi; yerel kargo firması tarafından müşteriden alınarak anlaşmalı entegratör firmanın merkezine kadar taşınmakta, gönderi entegratör firmanın merkezine ulaştıktan sonra ise yerel kargo firmasının gönderinin yurt dışına taşınması noktasında herhangi bir dahli söz konusu olmamaktadır. Benzer şekilde Türkiye varışlı gönderiler açısından da entegratör firma söz konusu paketi yurt dışı noktasından Türkiye'ye kadar taşımakta; sonrasında gönderinin Türkiye'deki varış noktasına taşınabilmesi için yerel kargo firmaları ile işbirliği yapabilmektedir. Bu bakımdan, yerel kargo firmaları (YST), uluslararası gönderinin yalnızca Türkiye içerisinde *müşteriden-entegratör firma merkezine* ya da *entegratör firma merkezinden-müşteriye* taşınması noktasında rol oynamaktadır. Öte yandan uluslararası küçük paket taşımacılığı sürecinin tamamının entegratörün kendi bünyesinde de gerçekleştirilebilmesi mümkündür. Böyle bir durumda entegratör firma, herhangi bir YST ile işbirliği yapmaksızın gönderiyi müşteriden doğrudan kendisi almakta ve yurt dışına gönderilecek noktaya kadar tüm operasyonları kendi bünyesinde yürütmektedir. HST'nin doğrudan müşteriyle temasa geçtiği bu çalışma modelinde herhangi bir hizmet alımından ya da bir hizmetin yeniden satışından bahsedilemeyeceğinden, tüm süreç HST bünyesinde sunulan bir hizmetler bütünü olarak değerlendirilebilecektir. Dolayısıyla bu noktada sunduğu hizmetin niteliği bakımından HST'lerin YST'lere perakende seviyesinde tam anlamıyla rakip olmadıkları değerlendirilmektedir. Ancak dosya kapsamında herhangi bir şüpheye mahal vermemek adına HST ve YST'lerin perakende seviyesinde rakip olma ihtimalleri kapsamında da bir değerlendirmeye yer verilmiştir.

(153) Teşebbüslerin pazar paylarının yer aldığı Tablo-22 incelendiğinde, 2022 yılı itibarıyla (.....)'nin %(.....)'lük pazar payı ile lider konumunda olduğu görülmekte; teşebbüsü %(.....)'luk pazar payıyla DHL Grubu izlemektedir. (.....) ise %(.....)'lik pazar payıyla en büyük üçüncü oyuncu konumundadır. Öte yandan MNG'nin uluslararası küçük paket taşımacılığı faaliyetlerinin oldukça sınırlı bir düzeyde kaldığı görülmekte; teşebbüsün %(.....)'in altında kalan pazar payı dikkat çekmektedir. Yerel kargo firmalarının entegratör firmaların aksine, ağırlıklı olarak yurt içi taşımacılık faaliyetlerine odaklandığı göz önüne alındığında, MNG'nin YST faaliyetleri kapsamında DHL Grubu ile yakın rakip olarak değerlendirilemeyeceği açıktır. Bununla birlikte aşağıda bildirim konusu işlem neticesinde YST faaliyetleri kapsamında HHI endeksinde yaşanabilecek değişime yer verilmektedir.

Tablo-23: HHI Endeksinde Yaşanacak Değişim⁴⁶

Teşebbüs Adı	Gönderi Miktarı Bazlı Pazar Payları (%)	İşlem Öncesi HHI Endeksi	İşlem Sonrası HHI Endeksi	HHI Endeksindeki Değişim
(.....)	(.....)			
(.....)	(.....)			
(.....)	(.....)			
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
MNG	(.....)			
DHL Grubu	(.....)			

- (154) Tablo-23 incelendiğinde; birleşme sonrası pazardaki HHI endeksinin 2.000'nin üzerinde kalmakla birlikte işlem neticesinde HHI endeksindeki değişimin Kılavuz'da öngörülen 150 değerinin altında olduğu görülmekte; pazarda güçlü rakiplerin varlığı da göz önünde bulundurulduğunda söz konusu işlemin rekabetçi endişeler doğurma ihtimalinin oldukça düşük olduğu değerlendirilmektedir. Keza HHI endeksindeki değişim de, işlem öncesi ve sonrasında oluşacak pazar yapısı üzerinde kayda değer bir etkinin ortaya çıkmayacağını doğrulamaktadır.
- (155) Yukarıdaki açıklamalar çerçevesinde, DHL Grubu her ne kadar üst pazarda önemli bir pazar gücüne sahip olsa da teşebbüsün hâlihazırda hizmet verdiği alt pazardaki bağımsız müşterilerinin, teşebbüsün toplam satışları içerisinde önemli bir paya sahip olduğu ve işlem sonrasında birleşik teşebbüsün alt pazardaki payında oldukça sınırlı düzeyde bir artış yaşanacağı dikkate alındığında birleşik teşebbüsün girdi kısıtlama güdüsüne sahip olma ihtimalinin düşük olacağı değerlendirilmektedir. Bununla birlikte DHL Grubu'nun yüksek pazar payı göz önüne alındığında işlem sonucunda alt pazarda faaliyet gösteren teşebbüsler için ticari açıdan hassas bilgilerin MNG ile paylaşılması ihtimaline yönelik endişeler ortaya çıkabilecek olup söz konusu değerlendirmelere ilerleyen kısımlarda yer verilmektedir.

ii) Müşteri Kısıtlaması

- (156) Müşteri kısıtlaması, birleşik teşebbüsün üst pazardaki rakiplerinin yeterli derecedeki müşteri tabanına erişiminin kısıtlanmasıdır. Bu kapsamda, üst pazarda faaliyet gösteren bir teşebbüsün alt pazarda önemli derecede pazar payına sahip olan bir teşebbüs ile birleşmesi müşteri kısıtlaması yoluyla rekabeti engelleme ve kısıtlama ihtimalini ihtiva etmektedir.
- (157) Birleşik teşebbüs alt pazarda da faaliyetine devam edeceği için, üst pazarda faaliyet gösteren rakip teşebbüslerin kayda değer müşteri tabanına ulaşımını kısıtlayabilecektir. Bu durum sonrası arzın azalmasından dolayı alt pazarda faaliyet gösteren teşebbüsler devralma öncesi fiyat ve koşullarda girdi temin edemeyecek ve nihai ürün fiyatlarında artış yaşanabilecektir.
- (158) Yatay Olmayan Kılavuz'da müşteri kısıtlamasına ilişkin yapılacak değerlendirmede ilk olarak, birleşik teşebbüsün üst pazarda faaliyet gösteren rakip teşebbüslerden girdi alımını azaltarak onların alt pazara erişimini sınırlandırmasının pazar kapamaya neden olup olmayacağını tespit edilmesi gerektiği belirtilmektedir. İkinci olarak ise birleşik teşebbüsün girdi alımını azaltma yönünde bir güdüye sahip olup olmadığı

⁴⁶ Hesaplama yapılırken teşebbüslerin gönderi miktarı bakımından 2022 yılı pazar payı verileri esas alınmıştır.

değerlendirildikten sonra böyle bir pazar kapama uygulamasının nihai tüketici üzerinde olumsuz etkisinin oluşup oluşmayacağına analiz edilmesi gerektiği vurgulanmaktadır.

- (159) Anlatılan hususlar çerçevesinde müşteri kısıtlaması yoluyla pazar kapama etkisinin ortaya çıkabilmesi için üst pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin önemli derecede müşteri kaynaklarından dışlanması gerekmektedir. Birleşik teşebbüsün müşteri kısıtlama imkânına sahip olabilmesi için, üst pazardaki rakip teşebbüslerin ürünlerini satabilecek yeterli sayıda alternatif müşterinin alt pazarda faaliyet göstermiyor olması gerekmektedir. Bu nedenle, müşteri kısıtlamasının rekabet açısından bir endişe teşkil edebilmesi için, ilgili dikey devralma işlemine konu alt pazar biriminin önemli bir müşteri olması ve alt pazarda önemli bir pazar gücüne sahip olması gerekmektedir.
- (160) Öncelikle belirtmek gerekir ki MNG'nin pazar payı gerek yurt içi küçük paket taşımacılığı faaliyetleri bakımından (%(.....)) gerekse YST faaliyetleri kapsamında (%(.....)) oldukça düşük bir seviyede kalmaktadır. Bununla birlikte, önceki kısımlarda da ifade edildiği üzere alt pazarda (.....), (.....), (.....), (.....) gibi birçok önemli yerel kargo firmasının yanında çok sayıda lojistik firması da pazarda YST olarak hizmet verebilmektedir. Bu noktada ilk olarak birleşik teşebbüsün üst pazardaki rakiplerinin işlem sonrasında yeterli müşteri tabanına ulaşıp ulaşamayacağına tespiti açısından rakip entegratör firmaların hâlihazırda hizmet verdiği en büyük YST firmalarına ve bu firmaların toplam taşınan adet içerisindeki ağırlığına yer verilmesi gerektiği değerlendirilmektedir:

Tablo-24: Rakip Entegratörlerin Uluslararası Hızlı Küçük Paket Taşımacılığı Alanında Hizmet Sağladığı En Büyük Teşebbüsler (Miktar Bazlı) (Türkiye Çıkışlı)

Yıl	2020			2021			2022		
	Gönderi Miktarına Göre	Miktar	Toplam İçindeki Pay (%)	Gönderi Miktarına Göre	Miktar	Toplam İçindeki Pay (%)	Gönderi Miktarına Göre	Miktar	Toplam İçindeki Pay (%)
ARAMEX	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TOPLAM	(.....)	(.....)	(.....)	TOPLAM	(.....)	(.....)	TOPLAM	(.....)	(.....)
UPS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TOPLAM	(.....)	(.....)	(.....)	TOPLAM	(.....)	(.....)	TOPLAM	(.....)	(.....)
FEDEX	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TOPLAM	(.....)	(.....)	(.....)	TOPLAM	(.....)	(.....)	TOPLAM	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüslerden Gelen Cevabi Yazılar

- (161) Yukarıda yer verilen tablodan da görüleceği üzere, (.....), (.....) ve (.....)'in hizmet sunduğu en büyük müşterileri arasında ağırlıklı olarak lojistik firmaları yer almakta;

bunların yanında söz konusu teşebbüslerin (.....), (.....), (.....) gibi yerel dağıtıcılara da hizmet verdiği görülmektedir. İlaveten, teşebbüslerden (.....) ve (.....)'in 2022 yılında taşınan gönderi sayısı bakımından ilk beş müşterisinin toplam payının oldukça yüksek olduğu göze çarpmakta, bu oran (.....) için %(.....)'in; (.....) için ise %(.....)'in üzerine çıkmaktadır. Öte yandan, (.....) için bu oran görece düşük bir seviyede kalmakla birlikte teşebbüsün hizmet verdiği YST'ler yukarıdaki tabloda yer verilenlerle sınırlı olmayıp (.....) çok sayıda YST'ye hizmet sunmaktadır.

- (162) Bununla birlikte, (.....) ve (.....) tarafından sunulan cevabi yazıda, teşebbüslerin MNG'ye uluslararası taşımacılık anlamında herhangi bir hizmet sunmadıkları ifade edilirken, (.....) tarafından söz konusu teşebbüse hizmet sunulduğu ancak bu oranın (.....)'nin toplam taşımaları içerisindeki ağırlığının %(.....) olduğu belirtilmektedir. Kurulun *EH/Migros*⁴⁷ kararında birleşmenin gerçekleşmesi öncesinde birleşik teşebbüsün alt pazar biriminin, üst pazardaki rakiplerin pazar paylarına düşük oranlarda katkıda bulunması halinde olası bir müşteri kısıtlama stratejisinin pazardaki rekabeti etkilemeyeceği tespitine yer verildiği görülmektedir. Dahası, Tablo-20'de de belirtildiği üzere yerel kargo firmaları, uluslararası küçük paket taşımacılığına yönelik hizmet alımında çoğunlukla DHL Grubu dışındaki alternatif entegratör firmalara yönelmektedir. Söz konusu hususlar bir bütün olarak değerlendirildiğinde, MNG'nin entegratörler açısından alıcı gücüne sahip bir müşteri konumunda olmadığı, pazarda çok sayıda önemli müşterinin varlığı da göz önünde bulundurulduğunda, işlem neticesinde MNG'nin hizmet alımlarının bir kısmını veya tamamını DHL Grubu'na yönlendirme ihtimali durumunda dahi entegratörler açısından bir müşteri kısıtlamının ortaya çıkmayacağı değerlendirilmektedir.
- (163) Yukarıda yer verilen açıklamalar çerçevesinde, gerek alt pazarda hizmet alımı yapan müşteri sayısının çokluğu ve pazarın rekabetçi yapısı, gerekse de alt pazar seviyesinde düşük bir pazar gücüne sahip olan MNG'nin rakip entegratörler açısından önemli ve vazgeçilmez bir alıcı konumunda olmaması sebebiyle işlem neticesinde MNG'nin tüm alımlarını DHL Grubu'na kaydırması ve rakip entegratörlerden hizmet alımını durdurması halinde dahi entegratör firmalar, alternatif müşterilere yönelebileceğinden işlemin üst pazardaki rakip entegratörlerin toplam pazar payına etki etmeyecek düzeyde değişime yol açacağı, bu kapsamda işlem neticesinde müşteri kısıtlamasına ilişkin rekabet karşıtı ciddi bir etkinin ortaya çıkmayacağı değerlendirilmektedir. Kaldı ki sektörde faaliyet gösteren entegratör firmalar tarafından da işlem hakkında olumsuz bir görüş dile getirilmemiş, aksine işlemin piyasada etkinlik doğuracağı yönünde değerlendirmelere yer verilmiştir.
- (164) İlaveten birleşik teşebbüsün müşteri kısıtlaması yönünde bir güdü veya imkâna sahip olup olmadığına ve işlemin pazarda herhangi bir olumsuz etkiye neden olup olmayacağına da değinmek gerekmektedir. İşlem akabinde birleşik teşebbüs alt pazarda pazar gücünü mevcut duruma kıyasla önemli bir seviyede artırmayacaktır. Geçmiş tarihli Kurul kararlarında⁴⁸ da birleşik teşebbüsün alt pazardaki pazar gücünün düşük olması ve alt pazarda çok sayıda ve güçlü rakiplerin bulunması sebebiyle, anılan işlemin müşteri kısıtlamasına yol açmasının mümkün olmayacağı değerlendirilmektedir.

⁴⁷ 09.07.2015 tarihli ve 15-29/420-117 sayılı Kurul kararı.

⁴⁸ 08.05.2018 tarihli, 18-14/267-129 sayılı; 21.01.2021 tarihli, 21-04/45-19 sayılı Kurul kararları.

iii) Diğer Tek Taraflı Etkiler

- (165) Birleşik teşebbüs dikey bütünleşerek rakiplerin alt ya da üst pazardaki faaliyetlerine ilişkin ticari açıdan hassas bilgilere erişim sağlayabilir. Örneğin, birleşme yoluyla alt pazardaki rakibin sağlayıcısı konumuna gelen birleşik teşebbüs tüketicinin zararına olacak şekilde alt pazarda daha az agresif fiyatlandırma yapmasına imkân veren önemli bilgiler edinebilir⁴⁹. Ayrıca rakipleri rekabet açısından dezavantajlı bir konuma getirerek onları pazara girmekten ya da pazarda genişlemekten caydırabilir. Rakipler hakkında rekabete hassas bilgilerin kötüye kullanılması da yatay olmayan birleşmelerin rekabet üzerinde doğurabileceği olası olumsuz etkilerden biridir.
- (166) Dosya kapsamında görüşüne başvurulmuş teşebbüslerden (.....) tarafından işlem neticesinde DHL Grubu portföyünde yer alan ve DHL Grubu'nun bugüne kadarki yerel kargo firmaları ile yürüttüğü ticari ilişkisi sebebiyle sahip olduğu müşteri listesinin MNG tarafından kullanılması durumunda teşebbüsün önemli bir veri gücüne sahip olacağı ve rekabet avantajı elde edeceği, mevcut durumda (.....)'in uluslararası paket taşımacılığında DHL Grubu ile işbirliği yapmakta olduğu, bu kapsamda (.....)'in müşteri bilgilerinin taşıma hizmeti için gerekli olduğu ölçüde DHL Grubu ile paylaşıldığı, devralma sonrasında DHL Grubu'nun bu verileri MNG kanalına aktarması halinde MNG'nin kendi ticari faaliyetleri ile erişemeyeceği müşteri portföyüne erişme imkânı yakalayabileceği endişesi dile getirilmiştir.
- (167) Taraflarca iletilen cevabi yazıda; DHL Grubu'nun Türkiye çıkışlı uluslararası gönderilerin taşınmasına yönelik hizmet sunarken MNG'nin rakiplerinin müşterilerine düzenlediği faturalara ve fatura üzerinde yazan bilgilere (müşteri adı/unvanı, adresi, satış değeri vb.), gümrük beyannamesi ile konşimento içeriğine eriştiği, bu bilgilere ise işinin ifası gereği erişmekte olduğu ve bu hususun yasal zorunluluklardan kaynaklandığı ifade edilmektedir.
- (168) Öncelikle belirtmek gerekir ki, müşteriler YST'ler aracılığıyla HST'lerden dolayı olarak uluslararası kargo hizmeti alabileceği gibi, HST'lerle doğrudan temasa geçerek de bu hizmeti alabilmektedir. YST'nin olmadığı iş modelinde, HST'ler, müşteriyle perakende seviyesinde direkt temas halinde olduğundan, söz konusu müşteri bilgilerine doğrudan kendisi erişmektedir. Bu bakımdan, HST'ler gönderinin esas muhatabı olan müşteriye ilişkin verilere yalnızca YST aracılığıyla erişim sağlamamaktadır. Kaldı ki, dosya kapsamında teşebbüslerce sunulan veriler incelendiğinde, entegratörlerin Türkiye çıkışlı gönderileri çoğunlukla kendi bünyelerinde taşıdığı, YST'lere ise nadiren hizmet verdikleri görülmektedir. İlgili verilere aşağıdaki tabloda yer verilmektedir:

Tablo-259: Entegratör Firmaların Türkiye Çıkışlı Uluslararası Ekspres Taşımacılık Faaliyetleri Kapsamında YST'lerin Ağırlığı (%)

Teşebbüs Adı		2022	
		Gönderi Miktarı (Paket Adedi)	Oranı
FEDEX	Kendi Bünyesinde	(.....)	(.....)
	Üçüncü taraflar aracılığıyla	(.....)	(.....)
UPS	Kendi Bünyesinde	(.....)	(.....)
	Üçüncü taraflar aracılığıyla	(.....)	(.....)

⁴⁹ Ayrıca bkz. Guidelines on the assessment of non-horizontal mergers under the Council Regulation on the control of concentrations between undertakings, s.14, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52008XC1018\(03\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52008XC1018(03)&from=EN), Erişim Tarihi: 29.08.2023; bkz. U.S. Department Of Justice and The Federal Trade Commission Vertical Merger Guidelines, s.10, <https://www.justice.gov/atr/page/file/1290686/download>, Erişim Tarihi: 29.08.2023.

ARAMEX	Kendi Bünyesinde	(.....)	(.....)
	Üçüncü taraflar aracılığıyla	(.....)	(.....)
DHL	Kendi Bünyesinde	(.....)	(.....)
	Üçüncü taraflar aracılığıyla	(.....)	(.....)
Kaynak: Teşebbüslerden Gelen Cevabi Yazılar			

- (169) Bu noktada önemle vurgulamak gerekir ki, MNG'nin uluslararası taşımacılık faaliyetleri oldukça sınırlı bir düzeyde kalmakta, teşebbüs ağırlıklı olarak yurt içi paket taşımacılığı faaliyetlerine odaklanmaktadır. Benzer şekilde, MNG'nin rakibi konumundaki yerel kargo firmalarının da toplam faaliyetleri içerisinde uluslararası paket taşımacılığı hizmetinin sınırlı bir yer tuttuğu görülmektedir⁵⁰. Dolayısıyla bu açıdan bakıldığında, yerel kargo firmaları arasındaki asıl rekabetin yurt içi küçük paket taşımacılığı pazarında ortaya çıktığı değerlendirilmektedir. Yurt içi faaliyetler bakımından yerel kargo firmalarının hemen hepsi, operasyonlarını kendi bünyelerinde yürüttüğünden, bu noktada entegratörlerle kurulan bir işbirliğinden, dolayısıyla bir veri paylaşımından da bahsedilememektedir. Dahası, uluslararası taşımacılık faaliyetlerinin MNG ve rakiplerinin esas faaliyet alanını oluşturmaması sebebiyle DHL Grubu'nun yerel kargo firmalarının uluslararası faaliyetlerine ilişkin olarak MNG ile herhangi bir bilgi değişimine girmesinin de anlamlı olmayacağı değerlendirilmektedir.
- (170) Bunun yanında, DHL EXPRESS MNG'nin rakibinden gönderileri toplu olarak almakta ve bu gönderiler içerisinde birçok müşteriye ait birçok farklı adet ve hacimde gönderiler bulunmaktadır. Bu açıdan bakıldığında, müşterilerin söz konusu gönderilerinin sıklığı/çeşitliliği hakkında da herhangi bir anlamlı veriye ulaşmak mümkün görünmemektedir. DHL Grubu tarafından gönderilen cevabi yazıda, DHL EXPRESS'in doğrudan çalıştığı sadece bir müşterisinin günlük gönderi adedinin, DHL EXPRESS'in MNG'nin bir rakibinden toplu olarak aldığı günlük gönderi adedinin (.....) katı olabildiği hususuna yer verilmektedir.
- (171) Diğer tek taraflı etkiler kapsamında, entegratör firmaların hizmetin alıcısı olduğu senaryo bakımından yapılacak bir değerlendirme de önem arz etmektedir. Daha öncesinde de ifade edildiği üzere, entegratör firmalardan (.....) ve (.....) uluslararası küçük paket taşımacılığı kapsamında herhangi bir yerel kargo firmasından hizmet almamakta; (.....) ve (.....) için ise bu oran oldukça düşük bir düzeyde kalmaktadır. Dolayısıyla entegratör firmalar, uluslararası kargo taşıma operasyonlarını ağırlıklı olarak kendi bünyelerinde gerçekleştirmekte; bunun yanında yerel kargo firmalarından nadiren hizmet alımında bulunmaktadır. Söz konusu hizmet alım ilişkisi kapsamında yerel kargo firmaları, sunacakları hizmet karşılığında entegratörlere bir fiyat vermekte, bu kapsamda entegratör firmalar da, alt pazardaki teşebbüsler tarafından kendisine verilen fiyat bilgisine erişmiş olmaktadır. Bu noktada önemle belirtmek gerekir ki sunulan hizmet karşılığında verilen fiyat bilgisi, ilgili pazarda müşterinin işlem hacmi, hangi güzergâhlara çalıştığı, profili gibi çeşitli kriterler bakımından farklılık göstermektedir. Dolayısıyla entegratör firmanın erişeceği bu fiyat bilgisi, yerel kargo firmalarının yüzlerce müşterisine uyguladığı fiyatlardan yalnızca biri olacağından, söz konusu verinin bir firmanın fiyatlandırma politikası hakkında çıkarımda bulunmak için yeterli olmayacağı, bu açıdan rekabete hassas veri olarak değerlendirilemeyeceği kanaatine varılmıştır.
- (172) Taraflarca gönderilen cevabi yazıda ayrıca; işlem sonrasında DHL Grubu'nun ve MNG'nin yönetim yapısı arasında herhangi bir örtüşme olmayacağı; bunun yanında

⁵⁰ 2022 yılı için toplam satış miktarı içerisinde uluslararası küçük paket taşımacılığının oranları; MNG, (.....) ve (.....) için %(.....), (.....) için %(.....) olarak hesaplanmıştır.

işlem taraflarının, rakiplerin ticari açıdan hassas bilgilerine erişme imkânı olan satış, muhasebe vb. gibi birimlerin de işlem sonrasında bağımsız kalmaya devam edeceği, bu bakımdan taraflar arasında rekabete hassas herhangi bir bilgi paylaşımının söz konusu olmayacağı ifade edilmektedir.

- (173) Yer verilen hususlardan hareketle, taraflar arası rekabete hassas bir bilgi değişiminin gündeme gelmeyeceği değerlendirilmektedir.

G.4.2.1.2. Koordinasyon Doğurucu Etkiler

- (174) Genel olarak birleşmeler, teşebbüslerin piyasa davranışlarında bazı değişikliklerin yaşanmasına zemin hazırlayabilmektedir. Birleşme öncesinde rekabeti bozucu şekilde anlaşma içinde olmaksızın faaliyetlerini sürdüren teşebbüslerin, piyasadaki bir birleşme sonrasında fiyat anlaşması yapmaları veya rekabete zarar verici diğer konularda davranışlarını koordine etme ihtimalleri artabilmektedir. Ayrıca, bazı teşebbüslerin davranışlarını birleşme öncesindeki dönemde de rekabet sürecine aykırı biçimde koordine ediyor olmaları halinde ise piyasada gerçekleşen bir birleşmenin söz konusu koordinasyonu daha kolay, daha istikrarlı ve etkili kılacağı ileri sürülebilmektedir.

- (175) Dikey birleşmeler, alt ve üst pazarlardaki teşebbüslerin belli bir koordinasyonun koşulları hakkında mutabakata varmalarını kolaylaştırıcı bir unsur olabilmektedir. Genel olarak, pazardaki oyuncuların sayısındaki azalma pazarda kalan diğer teşebbüslerin koordinasyon kurmalarını kolaylaştırabilmektedir. Ayrıca, dikey birleşmelerin pazarda faaliyet gösteren teşebbüsler arasındaki simetriyi ve pazar şeffaflığını artırma yönünde etkileri de olabilmektedir. Bu yolla pazardaki teşebbüslerin aralarında koordinasyon kurma ihtimali artabilmekte ve pazarda varsa oyunbozan teşebbüsün de ortadan kalkmasına sebep olabilmektedir.

- (176) Birleşme/devralma işlemi öncesinde sağlayıcı veya alıcı konumunda bulunan teşebbüsün, işlem sonrasında rakip konumuna da gelmesi ile rakibi olan teşebbüslerin fiyat, teknoloji ve diğer fiyat dışı önemli bilgilerine ulaşılabilmesi veya işlem sonrası alt ve üst pazarlarda faaliyet gösteren teşebbüs sayısının azalması sonucunda teşebbüslerin paralel davranışlarda bulunma ve bu yapıyı koruma olasılıkları artacaktır.

- (177) Dosya konusu işlemde yatay seviyede önemli bir düzeyde yoğunlaşmanın ortaya çıkmayacağı, dikey yoğunlaşma sonucu ise önemli seviyede pazar payına sahip bir alıcının birleşik teşebbüs bünyesine katılmayacağı değerlendirilmektedir. MNG'nin uluslararası küçük paket taşımacılığı pazarındaki (YST) düşük pazar payı ile teşebbüslerin koordinasyona uyumunu teşvik etme ya da koordinasyondan sapanları caydırma mekanizmalarının kullanımını kolaylaştırma yönünde etki doğurabilecek nitelikte bir alıcı olmadığı, bu nedenle bildirim konu işlemin önemli bir alıcının birleşik teşebbüs bünyesine katılması ile sonuçlanmayacağı değerlendirilmektedir. Bunun yanında işlem kapsamında entegratör sayısında bir azalma meydana gelmeyecek olması ve alt pazarın oldukça rekabetçi ve çok oyunculu bir pazar olduğu da göz önüne alındığında; üst pazarda koordineli davranışların sergilenme ihtimalinin oldukça düşük olduğu kanaatine varılmıştır.

G.4.3. İşleme İlişkin BTK'nin Görüşü

- (178) Bildirilen işleme ilişkin olarak BTK tarafından gönderilen ilgili görüş yazısında;
- 6475 sayılı Kanun çerçevesinde Türkiye posta sektöründe posta hizmeti verilebilmesi veya bunun için gerekli altyapının kurulup işletilebilmesi için

BTK tarafından bu hususta yetkilendirilmiş olunması gerektiği ve yetkilendirme işleminin BTK tarafından yetki belgesi verilmesi yoluyla yapılacağına hükme bağlandığı,

- BTK tarafından yetkilendirilen posta hizmet sağlayıcılarının; 6475 sayılı Kanun ve bu Kanun'a dayanılarak çıkarılan Posta Sektörüne İlişkin Yetkilendirme Yönetmeliği (Yetkilendirme Yönetmeliği), Posta Hizmetlerinin Sunulmasına İlişkin Yönetmelik ve Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu Posta Sektöründe İdari Yaptırımlar Yönetmeliği çerçevesinde faaliyetlerini yürütmesinin esas olduğu; bu kapsamda devralma işleminin gerçekleşmesi halinde posta sektöründeki birincil ve ikincil düzenlemelere uyum sağlanmasının devam etmesinin beklendiği,
- Bununla birlikte, Yetkilendirme Yönetmeliği'nin "Hisse devri, birleşme ve devralma ile tüzel kişilik yapısındaki diğer değişiklikler" başlıklı 15. maddesi uyarınca, BTK'den yetki belgesi almış hizmet sağlayıcılarına ilişkin olarak hisse devri, birleşme ve devralma ile tüzel kişilik yapısındaki diğer değişiklikler konusunda bir düzenlemeye gidildiği ve söz konusu değişikliklerde hizmet sağlayıcılarının değişiklik öncesi Yetkilendirme Yönetmeliği'nin "Yetkilendirme başvuru şartları" başlıklı 6. maddesinde yer alan şartları karşıladığını kanıtlayıcı belgelerle Kurumdan izin alması gerektiğinin hükme bağlandığı

ifade edilerek söz konusu devralma başvurusunun BTK'nin ilgili mevzuatı ile açıklamaları çerçevesinde değerlendirilebileceğinin düşünüldüğü; Türkiye'deki posta sektörü açısından ilgili pazarlarda sunulan hizmetlerin, pazara giriş koşulları, pazardaki oyuncu sayısı ve pazar yapısı açısından değerlendirildiğinde, gerçekleştirilmesi planlanan hisse devrinin sektörde mevcut rekabet şartlarında, pazar göstergeleri ve yapısında köklü ve olumsuz bir değişikliğe neden olmayacağına öngörüldüğü, öte yandan BTK'ye yapılan hisse devri başvurusunun sonuçlandırılabilmesi için Rekabet Kurulu tarafından alınan kararın BTK'ye iletilmesinin önem arz ettiği belirtilmektedir.

- (179) Yukarıda yer verilen açıklamalar bir bütün olarak değerlendirildiğinde, bildirilen işlem neticesinde yatay anlamda önemli düzeyde bir örtüşmenin meydana gelmeyeceği; dikey anlamda ise DHL Grubu'nun yüksek pazar payına rağmen, teşebbüsün hâlihazırda hizmet verdiği alt pazardaki bağımsız müşterilerinin, teşebbüsün toplam satışları içerisinde önemli bir paya sahip olduğu ve işlem sonrasında birleşik teşebbüsün alt pazardaki payında oldukça sınırlı düzeyde bir artış yaşanacağı dikkate alındığında birleşik teşebbüsün girdi kısıtlama güdü ve imkânına sahip olma ihtimalinin düşük olduğu değerlendirilmiş; bununla birlikte, gerek alt pazarda hizmet alımı yapan müşteri sayısının çokluğu ve pazarın rekabetçi yapısı, gerekse de alt pazar seviyesinde düşük bir pazar gücüne sahip olan MNG'nin rakip entegratörler açısından önemli bir alıcı konumunda olmaması sebebiyle işlem neticesinde MNG'nin tüm alımlarını DHL Grubu'na kaydırması ve rakip entegratörlerden hizmet alımını durdurması halinde dahi işlem neticesinde müşteri kısıtlamasına ilişkin rekabet karşıtı ciddi bir etkinin ortaya çıkmayacağı kanaatine varılmıştır. İlave olarak, MNG'nin uluslararası küçük paket taşımacılığı pazarındaki (YST) konumu dikkate alındığında, teşebbüsün koordinasyona uyumu teşvik etme ya da koordinasyondan sapanları caydırma mekanizmalarının kullanımını kolaylaştırma yönünde bir etki de doğurmayacağı değerlendirilmektedir. Bu doğrultuda, bildirim konu işlem sonucunda etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuracak ölçüde hâkim durum yaratılmasının veya mevcut bir hâkim durumun güçlendirilmesinin söz konusu

olmayacağı kanaatine varılmış, dolayısıyla bildirim konusu işleme izin verilmesine karar verilmiştir.

H. SONUÇ

- (180) 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.