

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

**REKABET KURULU KARARI**

Dosya Sayısı : 2011-4-393 (Devralma)  
Karar Sayısı : 12-06/189-51  
Karar Tarihi : 09.02.2012

**A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER**

Başkan : Prof. Dr. Nurettin KALDIRIMCI  
Üyeler : Doç. Dr. Mustafa ATEŞ, İsmail Hakkı KARAKELLE,  
Doç. Dr. Cevdet İlhan GÜNAY, Reşit GÜRPINAR,  
Prof. Dr. Metin TOPRAK

**B. RAPORTÖRLER** : Hakan BİLİR, Canan İÇEL

**C. BİLDİRİMDE**

**BULUNAN** : - Ulusoy Seyahat Nakliyat A.Ş. ve  
- Varan Turizm Seyahat A.Ş.  
Temsilci: Dr. Kemal Tahir SU  
Turan Güneş Bulvarı No:100/20 Yıldız/Ankara

**D. DOSYA KONUSU:** Varan Turizm Seyahat A.Ş.'ye ait bulunan marka, logo, tasarım, alan adları ile 4 adet otobüsün Ulusoy Seyahat Nakliyat A.Ş.'ye devrine ilişkin izin talebi.

**E. DOSYA EVRELERİ:** Kurum kayıtlarına en son 02.02.2011 tarihinde 957 sayılı ile giren bildirim üzerine, 4054 sayılı "Rekabetin Korunması Hakkında Kanun"un 7. maddesi ile 2010/4 sayılı "Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ"ın ilgili hükümleri uyarınca düzenlenen 02.02.2012 tarih ve 2011-4-393/Öİ sayılı Devralma Ön İnceleme Raporu görüşülerek karara bağlanmıştır.

**F. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda, bildirim konusu işlemin 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi ve bu maddeye dayanılarak çıkarılan 2010/4 sayılı Tebliğ kapsamında izne tabi olduğu, işlem sonucunda aynı Kanun maddesinde belirtilen nitelikte hâkim durum yaratılmasının veya mevcut hâkim durumun güçlendirilmesinin ve böylece rekabetin önemli ölçüde azaltılmasının söz konusu olmaması nedeniyle işleme izin verilmesi gerektiği görüşü ifade edilmiştir.

**G. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME**

**G.1. İlgili Pazar**

**G.1.1. Etkilenen Pazar**

Dosyadaki bilgilere göre, etkilenen pazar mümkün olan en dar kapsamda "ulusal çapta sunulan karayolu ile şehirlerarası yolcu taşımacılığı faaliyetleri" olarak belirlenmiştir.

**G.1.2. İlgili Coğrafi Pazar**

Karayolu ile yolcu taşımacılığı hizmeti hat veya güzergah olarak isimlendirilebilecek iki nokta arasında yapılan ulaştırma hizmeti olarak tanımlandığından işlem sonrası olası yoğunlaşmanın etkilerinin her bir hat bazında incelenmesi gerekmektedir. Bu bakımdan, devre konu Varan Turizm'in faaliyet gösterdiği hatların her biri ayrı bir coğrafi pazar olarak kabul edilmiştir.

## G.2. Değerlendirme

Dosya konusu işlem özetle, Ulusoy Seyahat'in Varan Turizm'e ait isim hakkı ve dört adet otobüsü devralmasına ilişkindir. Anılan işlem, 2010/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesi kapsamında bir devralma olup, tarafların 2010 yılı Türkiye cirolarının anılan Tebliğ'in 7. maddesinde öngörülen ciro eşiklerini aştığı anlaşıldığından, Rekabet Kurulunun izne tabidir.

50 Dosya konusu dikkate alınarak, yoğunlaşmanın etkileri öncelikle tarafların en büyük rakipleri konumundaki ulusal çapta faaliyet gösteren işletmeler bakımından ve güzergah bazında ele alınmış, bu işletmelerin aynı pazarda yer alıp almadığı değerlendirilmesi ise işletmelerin ortalama bilet fiyatları gözönüne alınarak yapılmıştır.

Dosya mevcudu bilgi ve belgelere göre; Ulusoy Seyahat'in 2011 yılında, Varan Turizm'in faaliyet gösterdiği 77 güzergahın 42'sinde (%55), 2010 yılında 79 güzergahın 48'inde (%60) ve 2009 yılında ise 75 güzergahın 37'sinde (%49) faaliyet gösterdiği anlaşılmaktadır. Bu anlamda, coğrafi pazarın güzergah bazında ele alınmış olduğu düşünüldüğünde, pazarların yaklaşık %45'inde faaliyetlerin çakışmadığı görülmektedir. Diğer yandan Varan Turizm'in cirosu 2011 yılında %(. . . . .), 2010 yılında %(. . . . .) ve 2009 yılında %(. . . . .)'si 60 çakışan güzergahlardaki faaliyetlerden kaynaklanmıştır. Bu güzergahlarda Varan Turizm'in hem gelir hem de taşıdığı yolcu sayısında son iki yılda Ulusoy Seyahat'e karşı ciddi bir gerileme yaşadığı anlaşılmaktadır. Yolcu sayısındaki gerilemenin oransal olarak daha fazla olması, Varan Turizm'in ortalama bilet fiyatlarının Ulusoy Seyahat'ten daha yüksek olduğunu göstermektedir. Buna karşın, bütün dönemler bakımından aradaki farkın ihmal edilebilir olduğu görülmektedir. Ortalama bilet fiyatlarının birbirine yakın olması ve belirli bir aralıkta seyretmesi de tarafların aynı pazarda yer aldıklarını net bir biçimde ortaya koymaktadır.

Dosyada yer alan bilgilerdeki güzergah bazında yapılan karşılaştırmalara bakıldığında, bazı güzergahlarda Varan Turizm'in bazı güzergahlarda ise Ulusoy Seyahat'in rakibinden 70 çok ileri düzeyde gelir/yolcu sayısına sahip olduğu görülmektedir. Bir başka deyişle esasen bazı çakışan güzergahlarda tarafların birbirleri üzerinde dikkat çekici bir rekabetçi baskı uyguladığını söylemek mümkün değildir. Dolayısıyla devralma işleminin bu güzergahlardaki etkisinin anti-rekabetçi olmaktan uzak olması nedeniyle, yapılan değerlendirmede söz konusu güzergahlar göz ardı edilmiştir. Bu açıdan bakıldığında, başlangıçta 77 olan Varan Turizm güzergahlarının sayısı, çakışan noktaların alınması ile birlikte 42'ye ve tarafların o güzergahlardaki faaliyetlerinin diğerleri üzerine rekabetçi baskı uygulayabilecek büyüklükte olması kriteri dikkate alındığında 26'ya kadar düşmektedir. Bir başka deyişle Varan Turizm'in seferlerini gerçekleştirdiği güzergahların yaklaşık %66'sında (51/77) ya Ulusoy Seyahat'in faaliyeti bulunmamakta ya da taraflar birbirleri üzerinde rekabetçi baskı 80 oluşturmamaktadır. Söz konusu değerlendirmenin gelir açısından yapılması durumunda ise, Varan Turizm'in cirosunun yaklaşık %(. . . . .)'lik kısmını elde ettiği alanlar bakımından bir rekabet analizine ihtiyaç olmadığı görülmektedir. Bu anlamda tarafların halihazırda belirli güzergahlarda faaliyetlerinin çakıştığı, gelirlerinin önemli bir bölümünün de bu alanlardan elde edildiğini söylemek mümkündür. Tarafların söz konusu güzergahlardaki ortalama bilet fiyatları da hemen hemen benzer düzeydedir. Bu çerçevede değerlendirmenin söz konusu alanlar üzerinde yoğunlaştırılması doğru olacaktır.

## 12-06/189-51

90 Yukarıda yer verilen, tarafların faaliyetlerinin çakıştığı ve aynı zamanda rekabetin etkilenebileceği 26 güzergahta ulusal düzeyde taşıma hizmeti veren diğer oyuncuların (Kamil Koç, Pamukkale, Nilüfer, Metro) ortalama bilet fiyatlarına bakıldığında, güzergah bazında fiyatların birbirlerine yakın olduğu ve/veya belirli bir aralık içinde kaldığı görülmektedir. Diğer bir deyişle, ulusal çapta hizmet veren söz konusu işletmeciler devralma işleminin taraflarıyla aynı pazarda yer almakta olup, dosyadaki bilgilerde yer alan ve taraflar ile söz konusu teşebbüslerin de yer aldığı bu güzergahlarda, satış gelirine göre hesaplanan pazar paylarına bakıldığında ise, tarafların devralma işlemi sonrası pazar payı 2010 yılı için (.....); 2011 yılı için ise (.....) güzergahta %50'nin üzerine çıkmaktadır. Pazar payı %50'nin altında kalan güzergahların tamamında hem ulusal firmaların faaliyet göstermesi hem de yerel firmaların olması, pazara giriş engellerinin mevcut olmaması, alternatif vasıtaların varlığı, pazar payı oranlarının bir yıl gibi bir süre içinde bile ciddi oranlarda değişebilmesi gibi koşulların bulunması nedeniyle, herhangi bir rekabetçi endişe söz konusu değildir. Diğer taraftan, pazar payı %50'yi geçen güzergahlar açısından bir değerlendirme yapıldığında; taraflardan bir tanesinin pazar payı çok yüksek iken, diğer tarafın pazar payının rakibine göre oldukça düşük olduğu güzergahlarda devralma işleminin etkisi oldukça sınırlıdır.

100 Dosya mevcudu bilgilere göre, tarafların her ikisinin de toplamda %50'yi geçen pazar payına sahip olduğu ve rekabetçi endişelerin doğabileceği güzergahlar "İzmir-Trabzon, İstanbul-Çeşme, İstanbul-Turgutreis, İstanbul-Datça, İstanbul-Kaş" olarak sayılabilir. Ancak devralma işlemine konu tarafların söz konusu hatlarda dört mevsim faaliyette bulunduğu, buna karşın diğer ulusal firmaların ise özellikle yaz aylarında faaliyet gösterdiği ve diğer zamanlarda bir takım sınırlamalara gidildiği anlaşılmaktadır. Dolayısıyla diğer ulusal firmalar söz konusu hatların tamamında kolaylıkla sefer sayılarını artırılacaklardır. Öte yandan;

- Değerlendirmeye konu güzergahların hemen hemen tamamında yerel ya da bölgesel işletmecilerin faaliyet gösterdiği,
- Birçok güzergah bakımından alternatif teşkil edebilecek (havayolu, demiryolu vb) vasıtaların varlığı,
- Devralma konusu işleminin marka hakkının satışını ilgilendirdiği,
- Karayolu ile yolcu taşımacılığı sektöründe giriş engellerinin düşük olduğu,
- Devre konu Varan Turizm'in ciro ve pazar payında yıllar içinde önemli düşüşlerin mevcudiyeti,
- Gelişen havayolu ile yolcu taşımacılığının otobüs ile yapılan taşımacılık fiyatları üzerinde baskı oluşturduğu ve yüksek akaryakıt, otogar ve yer hizmeti maliyetleri nedeniyle, karayolu yolcu taşımacılığında kar marjlarının azaldığı bir dönem içerisinde bulunulduğu

120 hususları gözönüne alındığında, devralma işleminin rekabeti kısıtlayıcı bir sonuç doğurmayacağı kanaatine varılmıştır.

**12-06/189-51**

130 **H. SONUÇ**

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 aynı Kanun maddesinde belirtilen nitelikte hakim durum yaratılmasının veya mevcut hakim durumun güçlendirilmesinin ve böylece rekabetin önemli ölçüde azaltılmasının söz konusu olmaması nedeniyle işleme izin verilmesine OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.