

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

**REKABET KURULU KARARI**

Dosya Sayısı : 2022-5-047 (Devralma)  
Karar Sayısı : 23-34/643-216  
Karar Tarihi : 26.07.2023

**A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER**

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

**B. RAPORTÖRLER** : Çiğdem KIR ŞAHİNER, Gizem HEKİM, Dilara TÜRK,  
Batuhan DEMİR, Abdülkadir AYDIN

**C. BİLDİRİMDE  
BULUNAN**

: DFDS A/S  
Temsilcileri: Dr. M. Fevzi TOKSOY, Bahadır BALKI,  
Ertuğrul Can CANBOLAT, Muhammed Safa UYGUR,  
Alper KARAFİL  
Tekkeci Sokak No: 3-5 34345 Arnavutköy Beşiktaş/İstanbul

- (1) **D. DOSYA KONUSU:** Ekol Lojistik AŞ'nin kara yolu ile uluslararası taşımacılık faaliyetlerini kapsayan iş kolunun ve EUTS SRL, EUTS GmbH ile EUTS BV unvanlı teşebbüslerin DFDS A/S tarafından devralınması işlemi.
- (2) **E. DOSYA EVRELERİ:** Rekabet Kurumu (Kurum) kayıtlarına 14.10.2022 tarih ve 32070 sayılı, 32077 sayılı ile intikal eden ve eksiklikleri 07.07.2023 tarih ve 40242 sayılı yazı ile tamamlanan bildirimde, Ekol Lojistik AŞ'nin (EKOL) kara yolu ile uluslararası taşımacılık faaliyetlerini kapsayan iş kolunun ve EUTS SRL, EUTS GmbH, EUTS BV unvanlı teşebbüslerin (hepsi birlikte EUTS) DFDS A/S (DFDS) tarafından devralınması işlemine izin verilmesi talep edilmiştir. DFDS, 14.03.2023 tarihli ve 36477 sayılı yazı ile Kuruma bir taahhüt metni sunmuştur. Ön inceleme sürecinde yapılan tespit ve değerlendirmeler sonucu hazırlanan 17.03.2023 tarihli ve 2022-5-047/Öİ sayılı rapor, Rekabet Kurulunun (Kurul) 23.03.2023 tarihli toplantısında görüşülmüş olup 23-15/259-M sayılı kararla, tarafların faaliyet gösterdiği pazarlara ilişkin konuların detaylandırılması için incelemeye alınmıştır. Bu süreçte yapılan ek çalışma sonucunda hazırlanan 24.07.2023 tarihli ve 2022-5-047/BN-01 sayılı Bilgi Notu görüşülerek karara bağlanmıştır.
- (3) **F. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili Bilgi Notu'nda, bildirim konu işlemin 2010/4 sayılı Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ'in (2010/4 sayılı Tebliğ) 7. maddesi uyarınca Kurulun iznine tabi olduğu, işlem sonucunda devre konu teşebbüsün rakipleri karşısında avantajlı konuma gelmesinin söz konusu olabileceği ve gemiye kabul aşamasında rakipler aleyhinde ayrımcılık yapılabileceğine yönelik endişeler sebebiyle etkin rekabetin önemli ölçüde kısıtlanması ihtimalinin söz konusu olduğu, bununla birlikte, işlem taraflarınca sunulan davranışsal çözümleri içeren taahhüt metninin işlemin yol açabileceği rekabet sorunlarını gidermede yeterli görüldüğü, dolayısıyla işleme DFDS tarafından sunulan taahhütler çerçevesinde koşullu izin verilebileceği, taahhütlerin süresinin, üç yıllık sürenin sonunda üç yıl daha uzatılıp uzatılmayacağına ilişkin olarak Kuruma üç yıllık sürenin bitiminden altı ay öncesinde başvuru yapılmasının uygun olacağı, izin kararı

bakımından getirilen davranışsal taahhütlerin yükümlülük teşkil edeceği, yükümlülüklerin ihlal edilmesi durumunda taraflar hakkında 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un (4054 sayılı Kanun) 17. maddesinde öngörülen idari para cezasının uygulanabileceği kanaatine ulaşıldığı ifade edilmiştir.

## G. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

### G.1. Taraflara İlişkin Bilgiler

#### G.1.1. Devralan: DFDS

- (4) DFDS, Avrupa'da uluslararası deniz taşımacılığı, terminal işletmeciliği, gemi acenteliği hizmetleri ve kara lojistiği alanlarında faaliyette bulunan bir teşebbüstür. DFDS'nin %(.....) oranındaki hisseleri Lauritzen Vakfı'na (LAURITZEN) ait olup teşebbüs, anılan vakıf tarafından kontrol edilmektedir.<sup>1</sup> Danimarka menşeli ticari bir vakıf olarak kurulan LAURITZEN, J. Lauritzen ve DFDS aracılığıyla deniz taşımacılığı alanında faaliyet göstermekle birlikte, yatırım şirketi olan LF Investment ApS aracılığıyla petrol analizi, ölçüm cihazı, yazılım, biyoteknoloji ve gayrimenkul sektörlerinde faaliyet gösteren şirketlerde de hisselerine sahiptir.
- (5) DFDS'nin deniz yolu ile taşıma departmanı, sahip olduğu ve kiraladığı Ro-Ro ve Ro-pax gemileri ve kiraladığı konteyner gemileri ile Kuzey Avrupa'da hem yük hem yolcu taşımacılığı sağlayan deniz hatlarını işletmektedir. Taşıma hattı daha çok Kuzey Denizi, Baltık Denizi ve Manş Denizi üzerinden çeşitli ülkeleri birbirine bağlamaktadır.
- (6) Bunun yanı sıra DFDS, Avrupa'daki Ghent, Immingham, Brevik, Göteborg, Vlaardingen ve Kopenhag terminallerinde denizcilik ve taşıma endüstrisine ilişkin olarak gemi ve yük boşaltma, endüstriye özel depolama imkânları, depolama ve atölye hizmetleri sunmaktadır. Lojistik alanında ise DFDS, konteyner taşımacılığı ve kara yolu yük taşımacılığı ve deniz taşımacılığı rotaları ile bağlantılı olmak üzere intermodal taşımacılık hizmetleri sağlamaktadır. DFDS ayrıca dolaylı olarak %(.....) hisse payı ile iştiraki konumunda olan Samer Seaports&Terminals S.r.l. (SST) aracılığıyla Trieste'de Ro-Ro terminali işletmektedir.
- (7) DFDS, Avrupa içerisinde yurt içi/uluslararası kara yolu ile yük taşımacılığı hizmetleri kapsamında Avrupa'da kapıdan kapıya navlun sevkiyatı pazarında, ağırlıklı olarak treylerler<sup>2</sup> vasıtasıyla hizmet vermekle birlikte, kısa sefer konteynerleri gibi diğer yöntemlerle de faaliyet göstermektedir. Söz konusu faaliyetler genel olarak deniz taşımacılığı unsuru bulunan bölgelere odaklanmakta olup İskandinavya, Birleşik Krallık ve Kuzey-Orta Avrupa Kıtası olmak üzere üç ana bölgeye ayrılmaktadır. DFDS'nin kara yolu ile yük taşımacılığı hizmetleri bakımından Avrupa genelindeki pazar payının %(.....)'nin altında olduğunun tahmin edildiği ifade edilmiştir.
- (8) DFDS, Türkiye'de ise iştiraki DFDS Denizcilik ve Taşımacılık AŞ (DFDS Türkiye) aracılığıyla Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetleri pazarında faaliyet gösteren Pendik Ro-Ro Limanı'nı işletmekte ve Ro-Ro taşımacılığı alanında faaliyet göstermektedir. DFDS'nin Türkiye'de yürüttüğü Ro-Ro faaliyetlerine bakıldığında Pendik-Patras-Trieste, Yalova-Bari-Trieste, Mersin-Trieste, Yalova-Sete ve İzmir-Tarragona arasında Ro-Ro seferleri düzenlediği görülmektedir. Liman hizmetleri bakımından ise teşebbüs aynı zamanda işletmesini yaptığı Pendik Ro-Ro Limanı'nda,

<sup>1</sup> Anılan vakfı, doğrudan veya dolaylı bir şekilde kontrol eden herhangi bir gerçek veya tüzel kişi bulunmamaktadır. Vakıf, Danimarka Ticaret Otoritesi denetimine tabi olacak şekilde kendi yönetim organı tarafından yönetilmektedir.

<sup>2</sup> Treyler, traktörlere ya da kamyonlara, daha çok yük taşımalarını sağlamak için takılan arabaya verilen isimdir.

kendi bünyesindeki Ro-Ro gemilerinin faaliyetlerine yönelik liman hizmeti ve gemi acenteliği hizmeti sunmakta ve yine yalnızca kendi gemilerinin faaliyetlerine yönelik Yalova, Mersin, İzmir ve İstanbul-Ambarlı'da acentelik faaliyetlerinde bulunmaktadır. DFDS ve DFDS Türkiye'nin hâlihazırda Türkiye kalkışlı, Türkiye varışlı veya yurt içi herhangi bir kara taşımacılığı faaliyeti bulunmamaktadır.

### G.1.2. Devre Konu: EKOL LOJİSTİK (EKOL'ün Kara Yolu ile Uluslararası Taşımacılık İş Kolu ve EUTS)

- (9) Devre konu teşebbüslerin bağlı olduğu ekonomik bütünlük olan EKOL AŞ; 1990 yılında kurulan ve taşımacılık, dış ticaret, gümrük ve tedarik zinciri yönetimi alanında on beş ülkede faaliyet gösteren entegre bir lojistik şirkettir. Teşebbüsün faaliyet alanları; kara, hava, deniz taşımacılığı, intermodal taşımacılık<sup>3</sup>, fuar ve sergi lojistiği gibi faaliyetleri ve bahse konu faaliyetlerin yürütülmesiyle yakından ilişkili olan;
- Müşterilerin sipariş, stok, envanter yönetimi, gümrüklü-gümrüksüz depolama gibi depo yönetimi çözümlerini,
  - İlgili mevzuatın elverdiği ölçüde gümrükleme, uluslararası taşımacılık, danışmanlık hizmetlerini içeren dış ticaret çözümlerini,
  - Süreç ve model tasarımı, proje yönetimi, lojistik planlama ve otomasyonel çözüm ürünlerini kapsayan tedarik zinciri çözümlerini

kapsamaktadır. Bahse konu hizmetler, entegre lojistik hizmeti kapsamında sunulmakta olup müşterilerin ihtiyaçlarına göre farklılaştırılabilmektedir. EUTS SRL, EUTS GmbH, EUTS BV ise uluslararası taşımacılık sektöründe faaliyet göstermektedir.

- (10) Bildirilen işlem kapsamında EKOL'ün kara yoluyla uluslararası taşımacılık faaliyetleri ile EUTS SRL, EUTS GmbH, EUTS BV isimli teşebbüsler EKOL LOJİSTİK çatısı altında toplanacaktır. EKOL ve EUTS SRL, EUTS GmbH, EUTS BV'nin hâlihazırdaki hissedarlık yapısına ise aşağıdaki tablolarda yer verilmektedir:

Tablo-1: EKOL'ün Hissedarlık Yapısı

Hissedar	Hisse Oranı (%)
Ahmet MUSUL	(.....)
Yalova Ro-Ro Terminali AŞ	(.....)
Logistar B.V.	(.....)
EKOL	(.....)
Atilla MUSUL	(.....)
Galip MUSUL	(.....)
Mehmet Nail ÖZER	(.....)
Toplam	100,00
Kaynak: Bildirim Formu	

Tablo-2: EUTS SRL ve EUTS GmbH'nin Hissedarlık Yapısı

Hissedar	Hisse Oranı (%)
Ahmet MUSUL	(.....)
Kaynak: Bildirim Formu	

<sup>3</sup> İntermodal taşımacılık, aynı taşıma aracı ile iki veya daha fazla taşımacılık modu kullanılarak yapılan ve mod değişimlerinde araç içindeki yüklerin herhangi bir elleçlemeye tâbi tutulmadığı taşıma şeklidir.

Tablo-3: EUTS BV'nin Hissedarlık Yapısı

Hissedar	Hisse Oranı (%)
LIB Lojistik Yatırım AŞ (LIB LOJİSTİK) <sup>4</sup>	(.....)
Kaynak: Bildirim Formu	

- (11) Ahmet MUSUL'un kontrolü altında olan EUTS Taşımacılık AŞ, Ekol Logistik GmbH, Ekol Logistics SRL, Ekol Int. Logistics SRL, Ekol Logistics LTD, Ekol Logistiques SARL, Ekol Logistics KFT, Ekol Logistics AB, Ekol Logistika DOO, Ekol Spain Logistics SL, EU Trucking Service BV, EU Trucking Service SRL, EU Trucking Service GmbH isimli teşebbüsler EKOL LOJİSTİK çatısı altında devredilecektir. Aşağıdaki tabloda devre konu teşebbüslerin faaliyet alanlarına yer verilmiştir.

Tablo-4: Devre Konu Teşebbüslerin Faaliyet Alanları

Devre Konu Teşebbüsün Ünvanı-Kurulu Bulunduğu Ülke	Faaliyet Alanı
Ekol Logistik GmbH-Almanya	Uluslararası kara yolu ile yük taşımacılığı ve ilgili ülkede depolama
Ekol Logistics Srl-İtalya	Uluslararası kara yolu ile yük taşımacılığı
Ekol International Logistics SRL-Romanya	Uluslararası kara yolu ile yük taşımacılığı, nakliye aracılığı, ilgili ülkede dağıtım ve depolama
Ekol Logistics LTD-Yunanistan	Uluslararası kara yolu ile yük taşımacılığı, ilgili ülkede dağıtım ve depolama
Ekol Logistiques SARL-Fransa	Uluslararası kara yolu ile yük taşımacılığı, gümrükleme, ilgili ülkede dağıtım ve depolama
Ekol Logistics Kft-Macaristan	Uluslararası kara yolu ile yük taşımacılığı, nakliye aracılığı, gümrükleme, ilgili ülkede dağıtım ve depolama
Ekol Logistics AB-İsveç	Uluslararası kara yolu ile yük taşımacılığı
Ekol Logistika D.O.O.-Slovenya	Uluslararası kara yolu ile yük taşımacılığı, gümrükleme ve ilgili ülkede depolama
Ekol Spain Logistics S.L.-İspanya	Uluslararası kara yolu ile yük taşımacılığı
EU Trucking Service BV	Uluslararası kara yolu ile yük taşımacılığı
EU Trucking Service SRL	Uluslararası karayolu ile yük taşımacılığı
EU Trucking Service GmbH	Uluslararası kara yolu ile yük taşımacılığı
EUTS Taşımacılık A.Ş.	Uluslararası kara yolu ile yük taşımacılığı
Kaynak: Bilgi ve Belge Yazısı	

- (12) Devre konu teşebbüslerin tamamının tek kontrolü, Ahmet MUSUL'a<sup>5</sup> aittir. Devre konu şirketlerin cirosu, Ahmet MUSUL'un tüm şirketlerinin toplam cirosunun yaklaşık 2019 yılı için %(.....)'ini, 2020 yılı için %(.....)'sını ve 2021 yılı için %(.....)'ini oluşturmaktadır. İşlem kapsamında EKOL'ün yalnızca kara yolu ile uluslararası taşımacılık iş kolu ve EUTS devredilecek olup EKOL'ün yurt içi taşımacılık, sözleşmeli lojistik, depo yönetimi ve lojistik yazılımları iş kolları işlem öncesinde ayrıştırılarak bildirim konu işlem kapsamı dışında tutulacaktır. Bu kapsamda işlem sonrasında Ekol Lojistik AŞ çatısı altında olan Ekol Dış Tic. Hiz. Ltd Şti., Ekol Logistics SP ZOO, Ekol Logistics SPOL SRO, Ekol Log. Inv. Coop. UA, Logistar BV; Ekol Express Kargo AŞ; LIB Lojistik Yatırım AŞ çatısı altında olan Logiverse Teknoloji AŞ, Yüçetürk İnş. San. Tic. AŞ, Tulip Lojistik Yatırım AŞ, Yalova Ro-Ro Terminali AŞ<sup>6</sup>; Alternative Taşımacılık AŞ çatısı

<sup>4</sup> LIB LOJİSTİK, nihai olarak hisselerinin tamamına sahip olan Ahmet MUSUL tarafından kontrol edilmektedir.

<sup>5</sup> Ahmet MUSUL, Türkiye'deki iştirakleri aracılığıyla, lojistik hizmetleri, depo yönetimi, gümrükleme hizmetleri, bilişim ve yazılım hizmetleri, Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetleri, dış ticaret ve lojistik yatırımları gibi çeşitli alanlarda faaliyet göstermektedir.

<sup>6</sup> Yalova Ro-Ro Terminali AŞ çatısı altında Europa Multipurpose Terminal SRL (EMT) isimli İtalya/Trieste'de bulunan bir Ro-Ro terminali de bulunmaktadır.

altında GRNF Denizcilik ve Tic AŞ; Ekol Log. Invest. Cooperatief UA isimli şirketler Ahmet MUSUL'un kontrolü altında kalmaya devam edecektir.

- (13) Dosya kapsamında ayrıca Ahmet MUSUL'un intermodal taşımacılık faaliyetlerinin devre konu olup olmadığına yönelik bilgi talep edilmiş olup teşebbüs tarafından, intermodal taşımacılık türünün, günümüzde Türkiye'de uluslararası taşımacılık yapan nakliye firmalarının neredeyse tamamı tarafından üçüncü taraf deniz ya da tren yolu operatörlerinin hizmetlerinden faydalanarak kullanıldığı, EKOL'un de üçüncü taraf (deniz ya da tren operatörlerinin) hizmetlerinden faydalanarak intermodal hizmet sunduğu, ancak Ahmet MUSUL'un kontrol ettiği teşebbüsler aracılığıyla gerçekleştirdiği intermodal taşımacılık faaliyeti bulunmadığı belirtilerek devre konu işlem kapsamında herhangi bir intermodal taşımacılık faaliyetinin bulunmadığı ifade edilmiştir.

## G.2. İlgili Pazar

### G.2.1. Dosya Konusu Sektörler Hakkında Genel Bilgiler

#### G.2.1.1. Deniz Yolu Taşımacılığı

- (14) Deniz yolu taşımacılığı, taşımacılık türleri içinde birim taşıma maliyeti en düşük ve en güvenli taşıma şeklidir. Bu taşımacılık şeklinde, dökme malların ve daha büyük tonajlı malların gerek kıtalar arası gerekse ülke iç limanları arasında iletilmesine olanak sağlanmaktadır. Sanayi ham maddesini oluşturan yükler, deniz yolu ile tek seferde ve büyük miktarlarda taşınabilmektedir.
- (15) Günümüzde ekonominin küreselleşmesi ile birlikte kıtalar arası ticaret artmakta ve bu artış içinde, özellikle ağır ve hacimli yükler için deniz yolu taşımacılığı öne çıkan bir alternatif olmaktadır. 2019 yılında tüm dünyada taşınan yüklerin hacim olarak %84'ünün deniz yolu ile taşınıyor oluşu ve son yarım yüzyılda bu yolla yapılan taşımaların hacminin 20 kat artış göstermesi, küresel deniz yolu taşımacılığının önemini ortaya koymaktadır.<sup>7</sup> Nitekim 2019 yılında ülkemizden değer bazında yapılan taşıma ithalatta %62, ihracatta %61 oranında deniz yolu ile gerçekleşmiştir.<sup>8</sup> 2019 yılında miktar olarak taşımaların ithalatta %95'i, ihracatta %81'i deniz yolu ile yapılmıştır.<sup>9</sup>
- (16) Deniz yolu taşımacılığı, büyük hacimli kitle tipi yükler (petrol, kömür, tahıl, vb.) için en uygun taşıma türüdür. Büyük miktarda ve uzun yollar aşması gereken yüklerin taşınması için ideal yöntem olması, deniz yolu taşımacılığının yapısal özelliklerinin temelini oluşturmaktadır. Tek seferde yüksek miktarlarda yük taşınabilme özelliği sebebiyle deniz yolu taşımacılığı diğer taşımacılık türlerine göre daha ekonomik olup bu taşıma türünde enerji tüketimi de azdır. Bu durum ise hem maliyetler hem de doğal kaynaklar açısından olumlu etki yaratmaktadır.
- (17) Sabit maliyeti en yüksek ulaştırma yatırımı olmasına karşın, uzun yol taşımacılığında deniz yolunun en ekonomik yöntem olduğu kabul edilmektedir. Deniz yolu taşımacılığının değişken maliyetleri oldukça azdır ve kara yoluna göre yedi kat, demir yoluna göre üç buçuk kat daha ucuzdur.<sup>10</sup> Yakıt tüketimi bakımından da kara yolundan dört kat, demir yolundan iki kat daha ucuzdur. Küresel rekabetin artması ve ulaştırma

<sup>7</sup> Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) (2021), Lojistik Sektör Raporu 2020, s.124.

<sup>8</sup> UTİKAD (2021), s.40.

<sup>9</sup> UTİKAD (2021), s.42.

<sup>10</sup> T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (2007), Dokuzuncu Kalkınma Planı 2007-2013, Deniz Yolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara, s.1.

maliyetlerinin azaltılmasına yönelik çabalar, deniz yollarının daha yoğun kullanılmasına neden olmuştur.

- (18) Deniz yolu taşımacılığı, yük hasarlarının ve kaza riskinin düşük olması özellikleriyle uluslararası taşımacılıktaki en güvenli lojistik türüdür. Deniz taşımacılığı, yük türü ne olursa olsun teknolojik gelişmelerden etkilenmektedir. Bu çerçevede, gemi sürat ve boyutları artmış, deniz yolu taşımacılığı diğer taşımacılık türleri ile entegre olmaya başlamıştır. Ayrıca yükte uzmanlaşmanın bir sonucu olarak, belirli yük grupları için özel olarak inşa edilmiş gemilerin kullanımı yaygınlaşmıştır. Örneğin demir cevheri, kömür, tarımsal yükleri taşımak üzere dökme yük gemileri; petrol ürünleri, sıvı kimyasallar veya sıvılaştırılmış doğal gaz gibi yükleri taşımak üzere tankerler (dökme sıvı yük gemileri); paketlenmiş ve kolay istif edilebilen yükleri taşımak üzere genel kargo gemileri; çeşitli ebatlardaki konteynerleri taşıyan konteyner gemileri; bozulabilecek yükleri taşımak üzere soğuk hava depolu gemiler ve tekerlekli yükleri taşımak için Ro-Ro gemileri kullanılmaktadır.

### i. Ro-Ro Taşımacılığı

- (19) Deniz yolu taşımacılığında kullanılan Ro-Ro taşımacılığı, taşımalara hız kazandıran yöntemlerin başında gelmektedir. Ro-Ro kelimesi, İngilizcede “roll on” ve “roll off” kelimelerinin kısaltılmasından oluşmakta ve en genel anlamıyla kendi tekerleğiyle hareket edebilen veya çekilebilen bütün araçların, lokomotiflerin, vagonların, makinelerin veya diğer nakil vasıtalarının taşınabildiği gemileri ifade etmektedir.
- (20) Ro-Ro (tekerlekli veya mobil yük) gemileri, kendi tekerleği ile hareket edebilen araçların yüklenebilmesine ve taşınmasına müsait olacak şekilde, bu amaca özgü olarak inşa edilmektedir. Dolayısıyla Ro-Ro yük taşımacılığı; deniz yolu ile yapılan sıvı yük, kuru yük, dökme yük ve konteyner gibi diğer taşımacılık türlerinden ayrılmaktadır. Demir yolu vagonlarından helikopterlere ve iş makinelerine kadar her türlü akslı aracı kapsayabilen, çekicilerle önden bindirilip arkadan indirilebilecek şekilde hazırlanmış yükler ise Ro-Ro yükleri olarak tanımlanmaktadır. Ro-Ro yüklerinin taşınmasında limandan gemiye ve gemiden limana yükün giriş ve çıkışı, tekerlekli taşıtlar üzerinde olmaktadır. Genel olarak taşınan araç tipleri şöyledir:
- Yarı Römork (Semi Trailer/Dorse)<sup>11</sup> denilen çekicisiz araçlar: Bu araçlar mafilerle<sup>12</sup> gemiye yüklenmekte ve tahliye edilmektedir.
  - Komple Ünite (C/U) denilen çekicili tırlar: Bu araçlar kendinden sevk sistemli olup yükleme ve boşaltma aşamasında tahliyesi basittir.
  - Römorklu Kamyon (U): Arkasında bağlı bir dorse bulunan kamyonlardır. Taşıma ücreti diğer araçlara nazaran en fazla olan römorklu kamyonlardır.
  - Bunlara ek olarak, kamyon, otobüs, traktör, greyder gibi diğer tekerlekli ve paletli araçlar da kendi sevk sistemleriyle gemiye yüklenebilmekte ve tahliye edilebilmektedir.
  - Lokomotifler, vagonlar ya da helikopterler de taşınan yükler arasında olabilmektedir.
- (21) Bu taşıma türünde çekiciler, içinde taşınan yüklerin bulunduğu dorseleri gemilere yükleyip bırakmakta, bu aşamadan sonra dorseler gemide çekicisi olmadan

<sup>11</sup> Yarı römork, treyler ve dorse kavramları aynı anlama gelmektedir.

<sup>12</sup> Mafi, kumanda konsoluyula hareket ettirilen, kokpiti 180 dereceye kadar dönebilen ve ayna dahi kullanılmaksızın geri geri kullanıma olanak veren bir dorse çekicisidir.

taşınmaktadır. Varış limanında ise dorseler yine limanda konuşlanmış çekiciler vasıtasıyla gemiden indirilmektedir. Diğer yandan istenirse dorselerin çekicileri ile beraber taşınabilmesi mümkün olup bu durumda varış limanında başka bir çekici ihtiyacı olmamaktadır.

- (22) Ro-Ro taşımacılığının ortaya çıkmasında öncelikli olarak feribotlar etkili olmuştur. Bilindiği üzere feribotlar yolcuların yanı sıra, araçları da bünyesine alarak taşıma gerçekleştirmektedir. Otomobil, kamyon, tır, tren gibi kendiliğinden sürülebilir ya da çekilebilir yükler feribotlar aracılığıyla taşınabilmektedir. Ancak Solas Antlaşması'na<sup>13</sup> göre Ro-Ro yük gemilerinde personel dışında en fazla 12 kişi taşınabilmektedir. Bu bakımdan Ro-Ro yük taşıması, otomobil ve yolcu taşıyan feribotlardan farklılık arz etmektedir.
- (23) Diğer deniz taşımalarına ve kara yoluna göre oldukça pratik ve hızlı bir taşıma türü olan Ro-Ro taşımacılığı, genelde düzenli hatlar üzerinde yapılmaktadır. Ro-Ro taşımacılığının tercih edilmesindeki en büyük etkenlerden biri, fabrikada üretilen malın bir tek taşıyıcı araca sadece bir kez yüklenip boşaltılmasına olanak vermesi ve böylece taşıma süratinin büyük ölçüde artmasıdır. Bu bakımdan Ro-Ro taşımacılığında hem yükün elleçleme ihtiyacı en aza indirgenmekte, hem de malın aktarımlar esnasında meydana gelebilecek hasarlara karşı korunması sağlanmaktadır. Tahliye ve yükleme çabukluğu sayesinde, Ro-Ro taşımacılığında limanlar bünyesinde gerçekleşen işlemlerin daha kısa süre içerisinde tamamlanması ve limanlarda kalış süresinin azlığı liman giderlerini de azaltmaktadır. Gemi personel sayısının azlığı ve limanda daha az personele ihtiyaç duyulması sayesinde insan gücünden tasarruf edilmesi de mümkündür.
- (24) Diğer yandan Ro-Ro gemilerinin süratlerinin yüksek oluşu ve limanlarda bekleme sürelerinin düşük olması da önemli bir avantajdır. Bu özelliği Ro-Ro taşımacılığında daha çok sayıda sefer yapılmasını mümkün kılmaktadır. Ayrıca yük, teslim edileceği adrese bekleme olmaksızın en hızlı, en güvenli ve en ekonomik biçimde teslim edilebilmektedir. Son olarak Ro-Ro gemileri ile taşımanın, araçların yıpranmasını minimuma indirdiği ve amortisman giderinin oldukça düşük olduğu da dikkat çekilen bir başka husustur.
- (25) Ro-Ro taşımacıları, belirlenen hatlarda düzenli olarak sefer düzenleyerek pazarda faaliyet göstermekte, bu niteliği ile Ro-Ro taşımacılığı düzenli hat taşımacılığı sınıfında yer almaktadır. Katedilen mesafe bakımından ise Ro-Ro taşımacılığında seferlerin genel olarak kısa ve orta mesafeler arasında gerçekleştirildiği görülmektedir.
- (26) Ro-Ro taşımacılık pazarının talep tarafını oluşturan müşteriler, ihracat ve ithalat yüklerini verilen teslimat noktalarına ulaştırma hizmeti sağlayan nakliyecilerdir. Ro-Ro taşımacılığına olan talep, ihracat ve ithalat miktarına bağlı olduğundan türetilmiş talep niteliği taşımaktadır.

#### Türkiye'de Ro-Ro Taşımacılığı:

- (27) Ülkemizde Ro-Ro taşımaları, Akdeniz üzerinden Avrupa'ya gerçekleştirilen Ro-Ro hatları, Karadeniz üzerinden Rusya ve Ukrayna'nın çeşitli limanlarına sefer gerçekleştiren Ro-Ro hatları ve Türkiye'nin güneyinde yer alan İskenderun, Mersin ve Taşucu limanlarından Mısır'daki limanlara hareket eden Ro-Ro hatları ile gerçekleştirilmektedir.

<sup>13</sup> *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)*, denizcilikte inşa, operasyon ve ekipman alanında minimum güvenlik standartlarını belirleyen uluslararası bir anlaşmadır.

- (28) Aşağıdaki tabloda 2019-2021 yıllarında Ro-Ro ile taşınan çekici, tır, tır tankeri, treyler ve yük vagonları sayılarına yer verilmiştir.

Tablo-5: Ro-Ro ile Taşınan Çekici, TIR, TIR Tankeri, Treyler ve Yük Vagonları

Bölgeler	2019	2020	2021
Avrupa	447.204	347.327	434.801
Karadeniz	71.633	93.958	152.191
Akdeniz	69.144	62.056	82.076
Diğer	3.753	1.411	1.375
Toplam	591.734	504.752	670.876

Kaynak: UTİKAD Lojistik Sektörü Raporu-2021

- (29) Yukarıdaki tabloda, Türkiye’de Ro-Ro taşımalarının çok büyük oranda Avrupa’ya yapılan taşımalardan oluştuğu, Karadeniz üzerinden Rusya ve Ukrayna’nın çeşitli limanlarına sefer gerçekleştiren Ro-Ro hatları ile Türkiye’nin güneyinde yer alan İskenderun, Mersin ve Taşucu limanlarından Mısır’daki limanlara hareket eden Ro-Ro hatlarının oldukça sınırlı olduğu görülmektedir.
- (30) Kara yolu ile Avrupa’ya yapılan taşımalarda sınırlarda uzun süreli beklemler, kara yolu güvenliğinin azalması, otoban ücretlerinin sürekli artışı ve özellikle Balkan ülkelerindeki kara yollarının altyapı eksiklikleri gibi olumsuz faktörler, ülkemiz Ro-Ro taşımacılığının hızlı bir gelişme trendi çizmesine yol açmıştır. Ro-Ro taşımacılığının operasyonel açıdan daha kolay ve az maliyetli olması, düzenli seferlerin bulunması, araçların yıpranma payının az olması, kara yolu taşımacılığında sınır kapılarında yaşanan yoğunluklar ve geçiş izinlerinin yetersizliği gibi problemleri büyük ölçüde bertaraf etmesi nedeniyle tercih edildiği anlaşılmaktadır.
- (31) Ro-Ro taşımacılığı kapsamında, ülkemizin iç bölgelerinden yüklenen araçlar, iç gümrüklerde işlemlerin bitirilmesini müteakip kara yolu ile ülkemizdeki Ro-Ro terminallerine intikal etmektedir. Söz konusu araçlar yarı-römork, komple ünite diye ifade edilen çekici+yarı-römork (treyler) ve uzun ünite olarak ifade edilen araçlardan oluşmaktadır. Taşınanlar içerisinde tekstil ürünleri, makine, otomotiv yedek parçaları başta olmak üzere tıbbi ürünler, kimyasal malzemeler, elektronik ürünler, gıda yükleri ve ambalaj malzemeleri gibi Türkiye’nin ithalat ve ihracatına konu olan her türlü emtia bulunmaktadır.
- (32) Yıllar içerisinde nakliyecilerin ihtiyaçları doğrultusunda Türkiye ve Avrupa arasında açılan yeni Ro-Ro hatları söz konusu olduğu gibi, çeşitli sebeplerle kapanan hatlar da bulunmaktadır. Örneğin, 1998 yılında EGE RO-RO adlı bir Ro-Ro şirketi üç gemi ile Tekirdağ-Trieste hattında faaliyete başlamış, ardından Ambarlı-Trieste hattını açmış, ancak bu hattı açtıktan iki yıl sonra faaliyetlerine son vermiştir. 2007 yılının ilk yarısında Türk-İtalyan ortaklığı ile IT Ro-Ro isimli bir Ro-Ro şirketi daha kurulmuş ve bu şirket iki gemi ile Türkiye’deki Kepez Limanı’ndan, İtalya’nın Bari Limanı’na yük taşımaya başlamış, ancak iki-üç aylık bir faaliyetin ardından şirket faaliyetlerine son vermiştir. 2010 yılının Mayıs ayında BKT Ro-Ro, iki gemi ile Tekirdağ-Trieste arasında Ro-Ro taşımacılığına başlamış, ancak iki sefer yaptıktan sonra faaliyetlerini sonlandırmıştır. 2010 yılında UND Deniz Taşımacılığı AŞ, Tekirdağ-Toulon ve Tekirdağ-Trieste seferlerine başlamış ancak Toulon hattında yaklaşık sekiz ay ve Trieste hattında yaklaşık dört ay sefer düzenledikten sonra faaliyetlerini sonlandırmıştır.
- (33) UN RO-RO tarafından ise 2011 yılında Pendik-Köstence arasında başlayan Ro-Ro seferleri 15.09.2012 tarihinde kaldırılmıştır. 2010 yılında UN RO-RO tarafından yürütülmeye başlanan Ambarlı-Toulon seferleri 2013 yılında kadar devam etmiş ancak bu hattaki faaliyetlere 29.05.2013 tarihinde son verilmiştir. MSC ise Nisan 2018’de İzmir Alsancak-Trieste hattında faaliyet göstermeye başlamış; ancak 13.08.2018 tarihli



Ulaştırma Bakanlığı yazıları ile birlikte Alsancak Limanı'nda Ro-Ro gemilerine hizmet verilmesinin durdurulmasının ardından MSC'nin bu hattaki faaliyetleri Ağustos 2018'de son bulmuştur.

- (34) Aşağıdaki tabloda, Türkiye-Avrupa arasında mevcut durumda pazarda olan ULUSOY ve DFDS'nin işlettiği Ro-Ro hatlarına yer verilmiştir.

Tablo-6: Türkiye-Avrupa Arasındaki Ro-Ro Hatları ve Hat İşleticileri

Hat	Variş Terminali	İşleten Teşebbüs	Açılış Tarihi	Kapanış Tarihi	Ana/ Uğrak Hat <sup>14</sup>
Haydarpaşa - Trieste	Trieste-EMT <sup>15</sup>	DFDS	1994	24.04.2005	Ana hat
Pendik-Trieste	Trieste-Samer	DFDS	26.04.2005	-	Ana hat
Pendik-Trieste	Trieste-EMT	DFDS	14.01.2019	-	Ana hat
Mersin-Trieste	Trieste-Samer	DFDS	28.03.2009	-	Ana hat
Mersin-Trieste	Trieste-EMT	DFDS	09.01.2019	-	Ana hat
Pendik - Marsilya	Marsilya	DFDS	24.07.2010	19.01.2011	Ana hat
Ambarlı - Marsilya	Marsilya	DFDS	24.07.2010	19.01.2011	Uğrak hat
Pendik - Toulon	Toulon	DFDS	23.01.2011	25.09.2019	Ana hat
Ambarlı - Toulon	Toulon	DFDS	17.05.2011	29.05.2013	Ana hat
Pendik - Sete	Sete	DFDS	05.07.2019	10.10.2019	Ana hat
Yalova-Sete	Sete	DFDS	10.10.2019	-	Ana hat
Pendik - Köstence	Köstence	DFDS	19.11.2011	15.09.2012	Ana hat
Ambarlı (Kumport) -Trieste	Trieste <sup>16</sup>	DFDS	26.06.1999	14.07.2013	- <sup>17</sup>
Tekirdağ - Trieste	Trieste	DFDS	21.09.2013	11.05.2014	Uğrak hat
Pendik - Ancona	Ancona	DFDS	14.06.2014	15.04.2017	Uğrak hat
Pendik-Bari	Bari	DFDS	20.04.2017	-	Uğrak hat
Yalova-Bari	Bari	DFDS	16.03.2019	-	Uğrak hat
Ambarlı-Trieste	Trieste-Samer	DFDS	03.05.2016	31/01/2020)	Uğrak hat
Ambarlı-Trieste	Trieste-EMT	DFDS	11.01.2019	29.09.2019	Uğrak hat
Yalova-Trieste	Trieste-EMT	DFDS	31.12.2018	-	Ana hat
Yalova-Trieste	Trieste-Samer	DFDS	2.01.2019	-	Ana hat
Pendik-Patras	Patras	DFDS	22.06.2018	-	Uğrak hat
Patras-Trieste	Trieste-Samer	DFDS	24.06.2018	-	Uğrak hat
Patras-Trieste	Trieste-EMT	DFDS	06.01.2019	-	Uğrak hat
Ambarlı-Patras	Patras	DFDS	31.08.2018	24.01.2020	Uğrak hat
Yalova-Patras	Patras	DFDS	04.01.2019	-	Uğrak hat
Çeşme-Toulon	Toulon	DFDS	22.06.2019	29.06.2019	Uğrak hat
Çeşme-Sete	Sete	DFDS	06.07.2019	31.01.2021	Uğrak hat
İzmir - Tarragona	Tarragona	DFDS	07.02.2021	-	Ana hat
Çeşme-Trieste (İtalya)	TIMT	ULUSOY	03.09.2000	-	Ana Hat
Çeşme-Trieste (İtalya)	PLT	ULUSOY	20.03.2021	-	Ana Hat

Kaynak: Cevabi Yazılardan Elde Edilen Bilgiler

- (35) Türkiye ve Avrupa arasında hâlihazırda Pendik, Mersin, Yalova, Alsancak ve Çeşme'den Avrupa'ya Ro-Ro gemileriyle yükler taşınmaktadır. Hattın karşısında ise İtalya'daki Trieste Limanı (EMT, TIMT, SST ve PLT Terminalleri), Fransa'daki Sete Limanı ve İspanya'da Tarragona Limanı yer almaktadır. DFDS tarafından mevcut durumda işletilen ana hatlar Pendik-Trieste, Yalova-Sete Mersin-Trieste ve İzmir-

<sup>14</sup> Uğrak hat ayrımı DFDS'nin finansal raporlaması bakımından geçerlidir. Uğrak hatlar, ana hatlardaki gemilerin ilgili limanlara uğrayarak yük alıp/boşaltıp ana hattaki variş limanına taşıma yapılan hatlardır.

<sup>15</sup> Haydarpaşa - Trieste hattı kapsamında, variş terminali olarak 1994-1996 yıllarında o dönem Trieste Liman İdaresi tarafından işletilen Rihtım 47 (bugünkü adıyla TIMT) kullanılmış, sonrasında ise ilgili hattın kapanış tarihi olan 24.04.2005 tarihine kadar SST kullanılmıştır.

<sup>16</sup> Ambarlı - Trieste hattı kapsamında, variş terminali olarak 2008 yılına kadar SST kullanılmış, sonrasında ise gemiler 14.07.2013 tarihine kadar EMT'ye yanaşmıştır.

<sup>17</sup> İlgili hat yıllar içerisinde belli dönemlerde ana hat, belli dönemlerde ise uğrak sefer olarak düzenlendiği için söz konusu hat kapsamında ana hat/uğrak sefer ayrımı yapılamamaktadır.

Tarragona'dır. DFDS tarafından taşımalara uğrak yapılarak yük alınan/boşaltılan limanlar da tabloda yer almaktadır.

- (36) Aşağıdaki tabloda ise DFDS'nin taşıdığı olduğu Ro-Ro yüklerinin ülkelere göre dağılımına yer verilmiştir.

Tablo-7: DFDS'nin Taşıma Yaptığı Ülkeler

Türkiye Çıkışlı Yüklerin Nihai Varış Ülkesi	DFDS'nin Ro-Ro Yükleri (Ünite Sayısı)				DFDS'nin Ro-Ro Yükleri (%)			
	2019	2020	2021	2022	2019	2020	2021	2022
İtalya	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Almanya	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Fransa	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
İspanya	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Birleşik Krallık	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Hollanda	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Slovenya	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Belçika	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Avusturya	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Polonya	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
İsviçre	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Portekiz	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Çek Cumhuriyeti	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
İsveç	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
İrlanda	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Macaristan	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Lüksemburg	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Yunanistan	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Danimarka	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Slovakya	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Diğer	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: DFDS'ten Elde Edilen Bilgiler

- (37) Yukarıdaki tabloda yer verilen bilgiler incelendiğinde, DFDS'nin en çok taşıma yaptığı ülkelerin İtalya, Almanya, Fransa ve İspanya olduğu görülmektedir. Söz konusu ülkeleri Birleşik Krallık, Hollanda, Slovenya, Belçika ve Polonya izlemektedir. İlavenen DFDS dışında pazarda faaliyet gösteren tek Ro-Ro taşıyıcısının ULUSOY olduğu ve ULUSOY'un sadece Çeşme-Trieste hattında faaliyet gösterdiği görülmektedir. ULUSOY tarafından; Ro-Ro taşımacılığı faaliyetleri kapsamında son üç yılda kapasite artırımına yönelik; Çeşme Limanı'nda 26.000 m2 tekne ikmal ve çekek yeri olarak tahsis edilen alanın alt ve üst yapısının inşa edilerek Ro-Ro liman sahası olarak kullanıma açıldığı, 06.06.2033 tarihinde kullanım hakkı dolacak olan Çeşme Limanı'nın kullanım hakkının 06.06.2052 tarihine kadar uzatıldığı, Ulusoy-16 isimli bir Ro-RO gemisinin satın alındığı, Trieste'de, limana 35 km mesafede "Prosecco" isimli bölgede 51.374 m<sup>2</sup> bir arazi satın alındığı, bu arazinin serbest bölge olarak faaliyete geçirilmesinin planlandığı ifade edilmiştir. ULUSOY'un kapasite kullanım oranları 2020 yılında %(.....), 2021 yılında %(.....) ve 2022 yılında %(.....) olarak gerçekleşmiştir.

- (38) Devre konu teşebbüsler ile aynı ekonomik bütünlükte yer alan ve geçmişte Ro-Ro taşımacılığı pazarında faaliyet gösteren Alternative Taşımacılık AŞ (ALTERNATIVE) ise Eylül 2017'de Haydarpaşa-Trieste, Mart 2018'de Alsancak-Sete, Ocak 2019'da Yalova-Trieste ve Haziran 2019'da Çeşme-Sete hatlarında Ro-Ro taşımacılığı faaliyetine son vermiştir. ALTERNATIVE'in Ro-Ro taşımacılığı alanındaki faaliyetlerine son vermesiyle birlikte mevcut durumda Ro-Ro taşımacılığı alanında faaliyet gösteren iki teşebbüs bulunmaktadır. Haydarpaşa-Trieste, Alsancak-Trieste ve Alsancak-Sete

dışındaki ALTERNATIVE'in faaliyet gösterdiği hatlarda, ALTERNATIVE'in faaliyetlerine son vermesini takiben DFDS faaliyet göstermeye başlamıştır.

## ii. Kara Yolu Taşımacılığı

- (39) Tedarik zincirlerinin bel kemiği olan taşımacılık faaliyetleri, hem ülke içi ticari faaliyetler hem de uluslararası ticari faaliyetler açısından kritik öneme sahip faaliyetlerdir. Özellikle tüm dünyada yaygın kara yolu ağı ve uygun büyüklükteki taşıma araçları nedeniyle kapıdan kapıya taşıma olanağı sağlayan kara yolu yük taşımacılığı, ülkelerin ticari anlamda gelişmesi açısından üzerinde durulması gereken bir araştırma alanıdır.
- (40) Aktarmasız taşımalarda malların ambalajlanması sırasında maliyetten önemli tasarruf sağlaması, yaygın ağa sahip olması, haftanın her günü ve saatinde yüklem-boşaltmaya izin vermesi, kara yolu ile her yere ulaşılabilmesi (kapıdan kapıya), taşıma bedellerinin daha kolay hesaplanması ve diğer taşıma modları için önemli olan hava koşullarının olumsuz etkisinin kara yolu taşımacılığında daha az hissedilmesi, kara yolu taşımacılığının en önemli avantajlarındanıdır.
- (41) Türkiye; Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarına olan yakınlığı dolayısıyla önemli bir geçiş noktası konumunda olup Orta Asya, Kafkasya ve Rusya Federasyonu'nu Avrupa'ya bağlayan uluslararası ulaştırma koridorlarının merkezinde yer almaktadır. Uluslararası kara yolu güzergâhları aynı zamanda limanlara ve sınır kapılarına da bağlantı sağladığından, bu durum Türkiye üzerinden yapılan transit taşımacılığını önemli hale getirmektedir.
- (42) Aşağıdaki tabloda Türkiye'nin taşıma şekillerine göre ihracat verileri sunulmuştur.

Tablo-8: Yıllar İtibariyle Taşıma Şekillerine Göre İhracat Verileri<sup>18</sup>

Yıl	Kara Yolu	Deniz Yolu	Demir Yolu	Hava Yolu	Diğer
2013	57.804.104,14	88.197.731,72	994.651,94	13.200.117,83	1.284.309,07
%	35,8	54,62	0,62	8,17	0,80
2014	61.133.175,85	88.900.953,01	964.169,86	14.388.661,07	1.117.902,00
%	36,72	53,39	0,58	8,64	0,67
2015	51.946.112,73	79.762.172,74	861.740,08	17.400.190,46	1.011.897,76
%	34,41	52,83	0,57	11,52	0,67
2016	49.537.436,35	80.139.269,72	673.815,72	17.908.781,89	987.695,59
%	33,19	53,7	0,45	12	0,66
2017	50.988.407,80	93.378.624,65	699.915,14	17.217.239,96	2.210.431,77
%	31	56,77	0,43	10,47	1,34
2018	52.222.467,59	108.802.681,33	753.544,42	14.127.905,45	1.262.157,49
%	29,48	61,41	0,43	7,97	0,71
2019	54.461.859,56	109.114.263,72	971.020,92	14.849.231,00	1.436.346,51
%	30,12	60,34	0,54	8,21	0,79
2020	47.678.602,07	89.984.301,88	1.168.736,22	11.451.090,30	1.387.634,47
%	31,44	59,33	0,77	7,55	0,91

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu, Dış Ticaret İstatistikleri

- (43) 2013-2020 yılları arasında Türkiye'nin dış ticarete kara yolu modunun ihracat faaliyetlerindeki kullanım değer ve oranını yansıtan tablo incelendiğinde; kara yolu taşımacılığının taşıma modları içerisindeki payının yaklaşık %29-37 arasında önemli bir aralıkta olduğu, ihracatta taşıma avantajlarından dolayı her daim en yüksek oranda kullanılan taşıma modunun ise deniz yolu taşımacılığı olduğu görülmektedir.

<sup>18</sup> <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/1516530>, Erişim Tarihi: 14.01.2023.

Tablo-9: Yıllar İtibariyle Taşıma Şekillerine Göre İthalat Verileri

Yıl	Kara Yolu	Deniz Yolu	Demir Yolu	Hava Yolu	Diğer
2013	43.544.972,04	146.444.550,37	1.784.904,76	32.759.357,65	36.289.018,18
%	16,70	56,15	0,68	12,56	13,91
2014	40.577.283,08	147.778.523,32	1.253.891,61	24.889.607,69	36.643.123,50
%	16,16	58,84	0,50	9,91	14,59
2015	37.840.931,75	126.868.187,44	1.434.901,69	20.159.751,22	27.315.439,36
%	17,71	59,39	0,67	9,44	12,76
2016	36.716.500,27	121.013.275,92	1.768.602,05	23.107.208,26	19.583.655,36
%	18,16	59,85	0,87	11,43	9,69
2017	40.374.083,04	138.596.808,52	1.294.504,14	34.439.974,75	14.009.784,46
%	16,91	58,06	0,54	14,43	10,06
2018	39.129.379,96	136.737.402,15	1.299.418,59	28.756.744,82	25.229.537,13
%	16,93	59,15	0,56	12,44	10,91
2019	37.177.011,92	112.967.845,40	1.447.897,40	29.238.406,45	29.514.041,39
%	11,67	53,71	0,69	13,90	14,03
2020	37.041.880,38	102.809.752,98	1.929.834,10	35.790.941,11	19.441.838,26
%	18,80	52,18	0,98	18,17	9,87

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu, Dış Ticaret İstatistikleri

- (44) Türkiye'nin taşıma şekillerine göre ithalat verilerini ortaya koyan tablo incelendiğinde ise, 2013-2020 yılları arasında Türkiye'nin kara yolu taşımacılığının taşıma modları içerisindeki payının yaklaşık %16-19 arasında olduğu görülmektedir. Kara yolu taşımacılığının Türkiye'nin ihracat ve ithalatında en yüksek oranda kullanılan ikinci taşımacılık modu olduğu dikkate alındığında, Türkiye açısından kara yolu taşımacılığının son derece önemli olduğu görülmektedir.
- (45) Aşağıdaki tabloda yurt içi ve uluslararası taşımacılık faaliyeti bulunan firma sayısı ve taşıt sayısına yer verilmiştir.

Tablo-10: Yurt İçi ve Uluslararası Taşımacılık Faaliyeti Bulunan Firma Sayısı ve Taşıt Sayısı

Yıl	Firma Sayısı	Taşıt Sayısı
2017	465.242	1.168.753
2018	472.947	1.241.857
2019	452.607	1.193.050
2020	456.865	1.272.291
2021	525.801	1.351.536

Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı, Ulaşan ve Erişen Türkiye 2021.

- (46) İlgili tabloda görüleceği üzere, 2017 yılında yurt içi ve uluslararası taşıma yapan firma sayısı 465.242'dir. 2021 yılına kadar toplamda 60.559 firma daha pazara girmiş ve firma sayısı 525.801'e yükselmiştir. Taşıt sayısı da firma sayısındaki artışa bağlı olarak yıllar içerisinde artış göstermiştir. Bu doğrultuda, son üç yılda taşıma yapan firma ve taşıt sayılarındaki düzenli ve kayda değer artış, anılan pazarın çok oyunculu yapısına rağmen yeni girişler bulunan bir sektör olduğunu ortaya koymaktadır.

### Kara Yolu ile Uluslararası Yük Taşımacılığı

- (47) Kara yolu ağlarının çok geniş olması ve son zamanlarda bütün dünyada transit yolların sayısının artmasına bağlı olarak yük taşımacılığı bakımından kara yolu taşımacılığı, deniz yolu yük taşımacılığının ardından Türkiye'de en çok tercih edilen taşıma yöntemi haline gelmiştir. Oldukça esnek olan bu taşımacılık türünde yükleme ve boşaltma kolaylıklarının bulunması, tarifeli yüklemelerin sıkça yapılabilmesi ve kapıdan kapıya hizmet verilebilmesi, söz konusu taşımacılık türünün başlıca özellikleri arasındadır.
- (48) Günümüzde kara yolu ile uluslararası yük taşımacılığı faaliyetleri, 2003 yılında yayımlanan 4925 sayılı Kara Yolu Taşıma Kanunu ve Kara Yolu Taşıma Yönetmeliği kapsamında gerçekleştirilmektedir. Anılan mevzuat uyarınca uluslararası yolcu ve eşya

taşımacılığı gerçekleştirebilmek için T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (Ulaştırma Bakanlığı) tarafından verilecek özel yetki belgelerine ihtiyaç duyulmaktadır. Kara Yolu Taşıma Yönetmeliği'nin 14. maddesi kapsamında yetki belgesi almak veya yenilemek için aranan şartlar yetki belgesi türüne göre farklılık göstermektedir. Bu kapsamda bazı yetki belgesi türleri için en az, alt sınırı yönetmelikte belirlenen miktarda özmal<sup>19</sup> otomobil ve sermaye koşulu bulunmaktadır. Kara Yolu Taşıma Yönetmeliği kapsamında faaliyette bulunan teşebbüslere 2021 yılı Ekim ayı itibarıyla 514.298 adet yetki belgesi düzenlendiği görülmekte<sup>20</sup>, dolayısıyla yetki belgesi düzenlenen hizmet sağlayıcılarının sayısının kayda değer bir düzeyde olduğu anlaşılmaktadır.

- (49) Kara yolu ile uluslararası yük taşımacılarının transit taşımacılık hizmeti sunmak için kayda değer bir ek maliyete katlanmasına gerek bulunmamakta, dolayısıyla diğer taşıma modları ile mukayese edildiğinde kara yolu taşımacılığında yatırım maliyetleri görece düşük kalmaktadır. Buna ek olarak, kara yollarının alt yapısının oluşturulmasında çeşitli maliyet seçeneklerinin bulunması da kaynak sıkıntısı bulunan ülkelerde kara yolunu diğer taşıma sistemlerine nazaran daha avantajlı hale getirmektedir. Bu durum ise kara yoluyla uluslararası yük taşımacılığı pazarında faaliyet gösteren farklı ölçeklerde birçok nakliye firmasının faaliyet göstermesine imkân sağlamaktadır. Dolayısıyla, kara yolu ile uluslararası yük taşımacılığı pazarı bakımından pazara girmek isteyen herhangi bir lojistik firması gerekli yetki belgelerini temin etmek suretiyle pazarda rahatlıkla faaliyet gösterebilmektedir.
- (50) Pazara girişlerde kolaylık sağlayan bir diğer husus da kara yolu ile uluslararası yük taşımacılığı pazarı bakımından marka bağımlılığının olmamasıdır. Öyle ki, nakliyecilerin müşterisi konumunda farklı sektörlerden birçok büyük şirket aynı anda birden çok lojistik firması ile birlikte çalışabilmekte, aynı zamanda bu firmalar büyük hacimlerine rağmen kolaylıkla firma değiştirebilmektedir.
- (51) Bu noktada yatırım maliyetleri diğer taşıma yöntemleri ile kıyaslandığında görece düşük olan kara yolu ile uluslararası yük taşımacılığının, piyasaya yeni girişler bakımından büyümekte olan, yasal ve ekonomik giriş engellerinin yüksek olmadığı ve çok sayıda teşebbüsün faaliyet gösterdiği rekabetçi bir pazar konumunda olduğu anlaşılmaktadır.
- (52) Küçük kapasitelerde çalışabilme imkânı, kara yolu taşımacılığının diğer taşıma modlarına göre üstün olmasını sağlayan bir diğer faktördür. Diğer tüm taşıma modlarında hem yolcu hem de yük bakımından araç başına düşen taşıma kapasitesi oldukça yüksektir. Bu nedenle kamyon ya da otobüsle yapılan taşımalar, uçak, tren ya da gemiyle yapılan büyük hacimli taşımalara göre daha yüksek doluluk oranlarına ulaşmaktadır. Dolayısıyla, kara yolu ile uluslararası yük taşımacılığında ölçek ekonomisinin önemli bir rol oynamadığı görülmektedir. Bu durum, esasen araçların boş kalma riskleri düşünüldüğünde kara yolu taşıyıcılarına daha fazla esneklik imkân tanımaktadır.
- (53) Uluslararası kara yolu taşımacılığı üç şekilde gerçekleştirilmektedir. Bunlar, transit kara yolu taşımacılığı, ithal kara yolu taşımacılığı ve ihraç kara yolu taşımacılığı olarak sınıflandırılmaktadır.

Transit Kara Yolu Taşımacılığı: Transit kavramı, *“bir ülkenin içinden bir başka ülkeye giden malların ithal resmi ödenmeden geçirilmesi ve bu suretle geçirilen malları”* ifade

<sup>19</sup> Araç tescil belgesinde yetki belgesi sahibi adına kayıtlı taşıtı ifade eder.

<sup>20</sup> <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-yayinlari/ulasan-ve-erisen-turkiye-2021.pdf>, Erişim Tarihi: 08.12.2022.

etmek için kullanılmaktadır. Bu doğrultuda, bir ülkenin sınırları dışında başlayan ve biten bir taşımanın bir kısmı bu ülke üzerinden geçerek tamamlanıyorsa bu taşımaya transit taşıma; bu taşımanın yarattığı trafik akımına ise transit trafik denilmektedir. Bu taşımacılık türü aşağıdaki özelliklere sahiptir:

- Transit taşımacılık, kara, deniz ve demir yolu gibi taşıma sistemlerinden biri veya birkaçı ile yapılabilmektedir. Hava yolu ile transit geçiş, transit taşıma kavramı dışında kalmaktadır.
- Transit taşımaya konu olan şey ticari mallardır.
- Transit ticaretin transit geçilen ülke yönünden özelliği, geçişin vergisiz olmasıdır.

- (54) Transit taşıma, taşıma türlerine göre sınıflandırılabilir. Yalnızca kara, deniz, demir yolu kullanılarak yapılan transit taşımalar "basit transit taşıma" olarak nitelendirilirken birden fazla taşıma sistemi aracılığıyla gerçekleştirilen transit taşıma yöntemine ise "kombine transit taşımacılık" ismi verilmektedir. Buradan yola çıkarak kara yolu transit taşımacılık, transit taşımacılığın kara yoluyla veya kara yolunu da içeren kombine taşımacılıkla gerçekleştirildiği takdirde söz konusu olmaktadır.
- (55) İthal Kara Yolu Taşımacılığı: Bir kara nakil aracının diğer bir ülkeden yüklediği ithal malını ülkesine getirmesi durumunda ithal taşıma söz konusu olmaktadır. İthal taşıma, ithalatta bulunan ülke yönünden transit taşıma tanımının dışında kalmaktadır. İthal taşımayı gerçekleştiren araç için ise malın nakli sırasında transit taşımacılık söz konusu olabilir veya olmayabilir. Eğer araç komşu bir ülkeden mal yükleyip ülkesine getirmişse araç yönünden transit geçiş söz konusu değildir. Fakat araç, malı getirirken bir veya daha fazla ülkeden transit geçiş yapmışsa araç ve geçilen ülke veya ülkeler yönünden transit taşıma söz konusu olmaktadır.
- (56) İhraç Kara Yolu Taşımacılığı: Bir ülkeye ait bir kara nakil aracının diğer bir ülkeye ihracat malı götürmesi durumunda ihracat taşımacılığı söz konusu olmaktadır. İhracat taşıma, ihracatta bulunan ülke yönünden transit taşıma tanımının dışında kalmaktadır. İhracat taşımayı gerçekleştiren araç açısından ise bu malın nakli sırasında transit taşımacılık söz konusu olabilir veya olmayabilir. Eğer araç bir komşu ülkeye mal götürüyorsa araç yönünden transit geçiş söz konusu olmamaktadır. Öte yandan araç malı götürürken bir veya daha fazla ülkeden transit geçiş yapmışsa araç ve geçilen ülke veya ülkeler yönünden transit taşıma söz konusu olmaktadır.
- (57) Türkiye'nin uluslararası kara taşımacılığında kullandığı güzergâhlar; Orta Asya, Kafkaslar, Orta Doğu Ülkeleri, Kapıkule Sınır Gümrük Kapısından Avrupa Birliği Ülkeleri, Ro-Ro gemileriyle İtalya ve İtalya üzerinden yeniden kara yolu araçlarıyla Avrupa Birliği ülkeleri olarak sayılabilmektedir. Kapıkule üzerinden yapılan taşımacılık önemli bir paya sahip olmasına rağmen, transit geçiş ülkeleri gümrüklerindeki uzun bekleme süreleri, geçiş belgeleri sınırlamaları, geçiş ücretleri, tahditli yol ve geçiş süreleri nedeniyle zaman zaman sorunlu bir güzergâh hâlini alabilmektedir.

### **G.2.2. İlgili Ürün Pazarı**

- (58) Bildirim konusu devralma işlemi Ahmet MUSUL'un nihai olarak kontrol ettiği EKOL'un kara yolu ile uluslararası taşımacılık faaliyetleri iş kolunun ve EUTS'nin DFDS tarafından devralınmasına ilişkindir. Ahmet MUSUL, kontrol ettiği Türkiye'deki iştirakleri aracılığıyla, lojistik hizmetleri, depo yönetimi, gümrükleme hizmetleri, bilişim ve yazılım hizmetleri, Ro-Ro gemilerine yönelik liman hizmetleri, dış ticaret ve lojistik yatırımları gibi çeşitli alanlarda faaliyet göstermektedir. İşlem kapsamında EKOL'un yurt içi taşımacılık, sözleşmeli lojistik, depo yönetimi ve lojistik yazılımları iş kolları işlem

öncesinde ayrıştırılarak bildirim konu işlem kapsamı dışında tutulacak ve bu faaliyetler Ahmet MUSUL'un kontrolü altında kalmaya devam edecektir. Devralan taraf DFDS ise DFDS Türkiye aracılığıyla Ro-Ro taşımacılığı, Ro-Ro gemileri için liman hizmetleri ve gemi acenteliği hizmetleri alanında faaliyet göstermektedir. Dosya kapsamında devre konu teşebbüs ile devralan DFDS'nin yatay olarak örtüştüğü pazar bulunmamakla birlikte devre konu teşebbüsün faaliyet alanı olan kara yolu ile uluslararası yük taşımacılığı ile DFDS'nin faaliyet gösterdiği Ro-Ro taşımacılığı pazarı dikey olarak örtüşmekte olup bu faaliyet alanlarına ilişkin pazar tanımlarına aşağıda yer verilmiştir.

### **i. Ro-Ro Taşımacılığı Pazarı**

- (59) Ro-Ro taşımacılığı, bir başka ifade ile tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı, deniz yolu taşımacılığının özel bir türü olup deniz yolu ile yapılan dökme yük veya konteyner taşımalarından operasyonel olarak farklılaşmaktadır. Yükler yarı-römorkların içerisinde çekiciler vasıtasıyla gemilere yüklenmekte ve varış limanında hazır bulunan çekiciler aracılığıyla veya kombine tren yolu taşımacılığı ile gemiyi terk ederek nihai varış noktasına ulaştırılmaktadır. Bu taşıma türü, nakliyeciler teşebbüslere neredeyse yarı-römork sayılarının yarısı kadar çekiciye sahip olarak daha düşük bir yatırım tutarıyla taşımacılık yapma imkânı sunmakta; bununla birlikte taşımacıların Ro-Ro nakliyesine uygun bir organizasyon yapısı oluşturmaları, kalkış ve varış limanlarında ayrı ayrı çekici bulundurmaları ya da kiralamaları, gemilerin sefer gün ve saatlerine göre yük dağılımlarını ayarlamaları gerekmektedir. Bu özellikleri nedeniyle Ro-Ro taşımacılığı, deniz yolu ile yapılan diğer taşıma türlerinden farklılaşmaktadır.
- (60) Kara yolu taşımasının Ro-Ro taşımacılığına ikame olup olmayacağına bakılacak olursa ilk olarak talep ikamesi bakımından yapılacak değerlendirmede Ro-Ro taşımacılığının müşterileri olan nakliyecilerin tercihlerinin dikkate alınması ve kara yolunu Ro-Ro taşımacılığının alternatifi olarak görüp görmediklerinin ortaya konması gerekmektedir. Ro-Ro ve kara yolu taşımacılığı; hız, güvenlik, çalıştırılan personel ve iş modeli bakımından birbirinden farklılaşabilmektedir. Kara yolunun tercih edilmesi durumunda, nakliyeciler araçları iki şoför ile çalıştırıp gidilecek mesafeye bağlı olmakla birlikte kimi zaman varış noktasına denizyolundan daha kısa bir sürede ulaşabilmektedirler. Bununla birlikte, araçların birden fazla sınırı geçmesi ve bu sınırlardaki bürokratik işlemleri tamamlamaları gerekebilmektedir. Kimi zaman sınır geçişlerindeki prosedürler ve yaşanan bekleme sürelerinin uzaması kara yolunu zaman bakımından dezavantajlı kılabilir.
- (61) Kara yolunun tercih edilmesi noktasında, dikkate alınan bir diğer husus da her ülkenin kara yolu kullanımı konusunda uyguladığı kotalardır. Buna karşılık araçların Ro-Ro ile taşınması halinde, Ro-Ro sefer gün ve saatlerine bağımlı kalınmakta ancak araçların daha güvenli ve düşük riskli bir şekilde ilgili limana ulaşması sağlanmaktadır. Araçlar mesafenin önemli bir kısmını deniz yolu ile aldığından, limana indikten sonra kara yolu veya demir yolu ile ulaşmaya devam etmekte ve böylece daha az sınır geçişi ve yol mesafesi yaparak nihai varış ülkesine ulaşma imkânı yakalamaktadırlar. Bununla birlikte, Ro-Ro taşımacılığının tercih edilmesi durumunda, nakliyecilerin kalkış ve varış limanlarında gerekli organizasyonu oluşturmaları, çekicilerini bu limanlar arasında dağıtmaları ve bu organizasyonu yönetecek personel istihdam etmeleri gerekmektedir. Bu iki taşımacılık türü, farklı sermaye yatırımı, farklı iş düzeni ve farklı nitelikte personel istihdamı gerektirdiğinden, taşımacılık türleri arasında geçiş ilave birtakım yatırım gerektirebilmektedir. Kara yolu taşımacılığına göre organize olmuş bir teşebbüsün ise Ro-Ro taşımacılığına geçebilmesi için ilave dorse yatırımı yapması gerekebilmektedir. Ayrıca teşebbüsün varış ve kalkış limanlarına çekicilerini dağıtması ve

organizasyonlarını buna uygun şekilde düzenlemesi gerekebilmektedir. Bu nedenle, Ro-Ro müşterisi konumundaki nakliye firmaları açısından iki taşımacılık türü arasındaki geçiş yapılması için ilave yatırım yapılması ve istihdam yapısı ve iş organizasyonunun değiştirilmesi gerekebilmektedir.

- (62) İkinci olarak değerlendirilen husus, Ro-Ro taşımacılığı ile kara yolu taşımacılığının birbirinden tamamen farklı iki taşıma türü olması sebebiyle birbirleri arasında arz ikamesinin bulunup bulunmadığı hususudur. Kara yolu taşımacılığı pazarında hizmet veren teşebbüsler nakliye firmaları iken, Ro-Ro taşımacılığı pazarında hizmet veren teşebbüsler çoğu aynı zamanda armatör de olan Ro-Ro taşımacılığı teşebbüsleri; tarifeli hat işletmecileridir. Bu kapsamda, kara yolu taşımacılığında hizmet veren konumda olan nakliye firmaları, Ro-Ro taşımacılığı pazarı söz konusu olduğunda hizmet alan konumdadır. Kara yolunda çekiciler tarafından çekilen yarı römorklar, Ro-Ro taşımacılığı pazarında gemilere yüklenmektedir. Dolayısıyla, bir nakliye firmasının Ro-Ro taşımacılığı hizmeti verebilmesi için öncelikle gemi kiralaması/satın alması, varış ve kalkış noktası limanlarından izin alması, gerekli hat izinlerini alması, Ro-Ro taşımacılığına yönelik teknik personel ve kaptan çalıştırması; kısaca tüm diğer faaliyetlerinden tamamen farklı ekipmana sahip olması ve farklı teknik bilgi ve özelliklere sahip personel istihdam etmesi gerekmektedir. Benzer şekilde, Ro-Ro taşımacılığında faaliyet gösteren bir teşebbüsün kara yolu ile taşıma yapabilmesi için çekici ve yarı römork satın alması, yeterli sayıda şoför istihdam ederek onlar için gerekli izinleri alması, bunun yanı sıra ihracat ve ithalat yapan müşteri bulması gerekecektir. Dolayısıyla kara yolu ve Ro-Ro taşımacılığının farklı iş tecrübesi, bilgi birikimi ve sermaye kullanımı gerektirdiği ve farklı hukuki düzenlemelere tabi olduğu anlaşılmaktadır.
- (63) Bu bilgiler çerçevesinde, kara yolu ve Ro-Ro taşımacılığı pazarları arasında arz ikamesinin bulunmadığı, nakliyecilerin bu iki tür taşıma türünden diğerine geçişinin ilave yatırım maliyeti ve yanı sıra iş modelinde esaslı değişim gerektirdiği anlaşıldığından, Ro-Ro taşımacılığı ile kara yolu taşımacılığının aynı pazarda değerlendirilmeleri sonucunu doğuracak bir ikame ilişkisi içerisinde olmadıkları değerlendirilmiştir.<sup>21</sup>
- (64) Yukarıda yer verilen açıklamalar çerçevesinde, dosya kapsamında ilgili ürün pazarından biri "*tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri*" olarak belirlenmiştir.

## ii. Kara Yolu ile Uluslararası Yük Taşımacılığı Pazarı

- (65) Devre konu teşebbüs olan EKOL LOJİSTİK'in (EKOL'ün Kara Yolu ile Uluslararası Taşımacılık İş Kolu ve EUTS) faaliyet alanı, ihracata ve ithalata konu yüklerin kara yolu ile taşınmasını kapsamaktadır. Uluslararası kara yolu yük taşımacılığı, uluslararası ticarete konu olan eşyanın veya hizmetin bir yerden diğer bir yere ücret karşılığında taşınmasını kara yolu ile sağlayan ve taşımacı ile müşteri arasında bir sözleşme yapılmasını gerektiren taşıma şeklidir. Bu çerçevede, devre konu EKOL LOJİSTİK'in faaliyet gösterdiği pazarda talep tarafını yükünü taşıtan ihracatçı/ithalatçı müşteriler, arz tarafını ise EKOL LOJİSTİK ve kara yoluyla yük taşıyan nakliyeci teşebbüsler oluşturmaktadır.

<sup>21</sup> Geçmiş Kurul kararlarında da, Ro-Ro taşımacılığı diğer taşımacılık türlerinden ayrışması nedeniyle ayrı bir ilgili ürün pazarı olarak tanımlanmıştır. Bkz: 01.10.2012 tarihli ve 12-47/1413-474 sayılı, 16.01.2014 tarihli ve 14-02/41-19 sayılı, 06.01.2016 tarihli ve 16-01/12-5 sayılı, 09.11.2017 tarihli ve 17-36/595-259 sayılı, 31.05.2018 tarihli ve 18-17/302-151 sayılı, 23.01.2020 tarihli ve 20-06/51-28 sayılı kararlar.



- (66) Pazarın talep tarafına bakıldığında, öncelikli olarak Avrupa'ya taşıma yapan ihracatçıların ve Avrupa'dan taşıma yapan ithalatçıların kara yolu ile uluslararası yük taşımacılığı kapsamında salt kara yolu veya kara yolu+Ro-Ro ile yüklerini ihraç/ithal ettiği görülmektedir. Birinci durumda yükün uluslararası taşınmasında salt kara yolu tercih edilmekte, diğer bir ifade ile kara yolu taşımacılığı yapan nakliyeciler, yükünü bir noktadan diğer noktaya kara gümrük kapılarından geçerek sadece kara yoluyla ulaştırmaktadır. İkinci durumda ise uluslararası yük öncelikle kara yolu ile Ro-Ro limanlarına taşınmakta, akabinde Ro-Ro gemileriyle bir başka limana ulaşmakta ve son olarak ulaştığı limandan kara veya demir yoluyla teslim edileceği noktaya ulaştırılmaktadır. Aşağıdaki tabloda Türkiye'den Avrupa'ya yapılan taşımalarda tercih edilen bu iki uluslararası yük taşımacılığının oransal dağılımına yer verilmiştir.

Tablo-11: Türkiye'den Avrupa Ülkelerine Dolu/Boş Çıkış İstatistikleri

Taşıma Türü/Yıl	Araç Sayısı			Oranı (%)		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Salt Kara Yolu Taşımaları	285.110	373.324	417.622	68,4	69,1	70,6
Ro-Ro Kullanılan Taşımalar (kara yolu +Ro-Ro)	131.796	166.804	173.765	31,6	30,9	29,4
TOPLAM	416.906	540.128	591.387	100,0	100,0	100,0

Kaynak: Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) Tarafından Sağlanan Bilgiler

- (67) Tablodan görüleceği üzere kara yoluyla uluslararası yük taşımacılığında yaklaşık olarak %70 oranında salt kara yolu tercih edilirken %30 oranında da kara yolu+Ro-Ro taşıma yönteminin tercih edilmektedir. Söz konusu toplam taşımaların ülkeler bazında kırılımına ise aşağıdaki tabloda yer verilmiştir.

Tablo-12: Avrupa Ülkelerine Gerçekleştirilen İhracat Taşıma Sayıları

Ülkeler	2019	2020	2021
Almanya	109.707	112.071	143.823
Romanya	77.511	81.794	100.433
Bulgaristan	67.727	65.686	84.205
İtalya	40.703	38.769	50.845
Polonya	31.879	34.680	47.096
Fransa	34.141	30.866	39.034
Sırbistan	22.656	26.278	35.180
Yunanistan	26.602	24.989	34.913
Hollanda	17.461	20.099	28.963
İspanya	22.847	19.730	25.451
Birleşik Krallık	20.522	19.616	23.415
K. Makedonya	15.450	15.212	20.055
Macaristan	15.095	14.260	15.986
Çekya	12.864	12.266	15.920
Bosna Hersek	10.005	9.974	14.030
Avusturya	11.384	11.226	13.761
Diğer	75.223	78.717	103.043
Toplam	611.777	616.233	796.153

Kaynak: UND Yönetici Özeti, 2021

- (68) Türkiye'den Avrupa'ya yapılan taşımalarda en çok taşımanın Almanya, Romanya, Bulgaristan, İtalya, Polonya, Fransa'ya gerçekleştiği görülmektedir. Dosya kapsamında ayrıca devre konu EKOL LOJİSTİK'in Avrupa'ya<sup>22</sup> yapmış olduğu taşımalarının salt kara yolu ve kara yolu + Ro-Ro ile taşımalarının ülkeler bazında dağılımı incelenmiş olup aşağıdaki tabloda EKOL'ün taşıma yaptığı Türkiye çıkışlı yüklerin nihai varış ülkeleri bazında dağılımına yer verilmiştir.

<sup>22</sup> EKOL LOJİSTİK, sınırlı da olsa Avrupa kıtası dışında kalan bölgelere de taşıma yapmaktadır.

Tablo-13: EKOL'ün Taşıma Yaptığı Türkiye Çıkışlı Yüklerin Nihai Varış Ülkeleri (Ünite Sayısı)

Ülkeler	Ro-Ro Yükleri				Ro-Ro Dışında Kalan Yükleri			
	2019	2020	2021	2022	2019	2020	2021	2022
Almanya	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
Arnavutluk	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
Avusturya	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
Belçika	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
Beyaz Rusya	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
Bosna Hersek	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
Bulgaristan	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
Çek Cumhuriyeti	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
Danimarka	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
Estonya	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
Finlandiya	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
Fransa	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
Hırvatistan	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
Hollanda	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
İngiltere	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
İrlanda	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
İspanya	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
İsveç	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
İsviçre	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
İtalya	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
Karadağ	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
Kosova	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
Letonya	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
Liechtenstein	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
Litvanya	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
Lüksemburg	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
Macaristan	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
Makedonya	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
Moldova	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
Norveç	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
Polonya	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
Portekiz	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
Romanya	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
San Marino	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
Sırbistan	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
Slovakya	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
Slovenya	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
Ukrayna	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
Yunanistan	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
Toplam	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)

Kaynak: DFDS'den Elde Edilen Bilgiler

- (69) Aşağıdaki tabloda ise EKOL'ün taşıma yaptığı Türkiye varışlı yüklerin ilk çıkış ülkeleri bazında dağılımına yer verilmiştir.

Tablo-14: EKOL'ün Türkiye Varışlı Yüklerinin İlk Çıkış Ülkesi (Ünite Sayısı)

Ülkeler	Ro-Ro Yükleri				Ro-Ro Dışında Kalan Yükleri			
	2019	2020	2021	2022	2019	2020	2021	2022
Almanya	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Arnavutluk	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Avusturya	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Belçika	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Beyaz Rusya	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Bosna Hersek	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Bulgaristan	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Çek Cumhuriyeti	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Danimarka	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Estonya	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Finlandiya	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Fransa	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Hırvatistan	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Hollanda	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
İngiltere	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
İrlanda	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
İspanya	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
İsveç	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
İsviçre	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
İtalya	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Letonya	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Liechtenstein	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Litvanya	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Lüksemburg	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Macaristan	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Moldova	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Norveç	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Polonya	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Portekiz	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Romanya	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
San Marino	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Sırbistan	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Slovakya	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Slovenya	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Ukrayna	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Yunanistan	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: DFDS'den Elde Edilen Bilgiler

- (70) Tablolarda görüleceği üzere, EKOL LOJİSTİK'in, 2019-2022 yıllarında ünite sayısı olarak taşıma yaptığı Ro-Ro yükleri toplamda (.....); Ro-Ro dışında kalan salt kara yolu yükleri ise toplamda (.....) olarak gerçekleşmiştir. Ayrıca teşebbüsün Almanya, Fransa ve Hollanda gibi ülkelere ağırlıklı olarak Ro-Ro ile gittiği; Çekya, İtalya, Macaristan, İngiltere gibi ülkelerde hem salt kara yolu hem de kara yolu + Ro-Ro'yu benzer oranlarda kullandığı; Romanya, Slovakya ve Yunanistan gibi ülkelerde ise ağırlıklı olarak salt kara yolunu tercih ettiği görülmektedir.
- (71) Bu noktada EKOL LOJİSTİK'in uluslararası yüklerin taşınmasında hangi yöntemi daha çok tercih ettiğine değinmekte yarar bulunmaktadır. Aşağıdaki tabloda EKOL'ün taşıdığı yükler içindeki Ro-Ro yüklerinin ağırlığına yer verilmiştir.

Tablo-15: EKOL'ün Uluslararası Yükleri İçinde Ro-Ro Kullanılan Yükleri

EKOL'ün Taşımaları		2019	2020	2021	2022
Miktar (ünite adedi)	Ro-Ro	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Toplam Taşımalar <sup>23</sup>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Ro-Ro Taşıma Oranı	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Gelir (TL)	Ro-Ro	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Toplam Taşımalar	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Ro-Ro Taşıma Oranı	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kaynak: DFDS Tarafından Sunulan Bilgiler					

- (72) Tabloda görüleceği üzere teşebbüsün uluslararası yük taşımaları 2019-2021 yılları arasında miktar bazında %(.....), %(.....), %(.....) oranında; gelir bazında ise %(.....), %(.....), %(.....) oranında kara yolu+Ro-Ro yöntemiyle gerçekleşmiştir. Bu yöntemde EKOL, taşımasını gerçekleştirdiği uluslararası yükleri Ro-Ro limanlarına kadar taşımakta, daha sonra yük, EKOL'ün Ro-Ro taşımacılığı hizmeti aldığı Ro-Ro operatörlerince (DFDS ve ULUSOY) bir limandan başka bir limana taşınmaktadır. Teşebbüsün uluslararası yük taşımasında salt kara yolunu tercih etme oranı ise miktar bazında %(.....), %(.....), %(.....) oranında; gelir bazında ise %(.....), %(.....), %(.....) oranında gerçekleşmiştir. Bu yöntemde EKOL, yükün çıkış noktasından varış noktasına kadar yalnızca kara yolunu kullanmaktadır. Tablodan da anlaşılacağı üzere, teşebbüsün bahse konu iki yöntem arasından kara yolu + Ro-Ro taşımasını daha çok tercih ettiğini söylemek mümkündür.
- (73) Dosya kapsamında nakliye firmalarına uluslararası kara yolu taşımacılığı faaliyetleri kapsamında hizmet verdikleri ithalatçı/ihracatçı müşterilerin yüklerinin taşınmasında; (i) konteyner, Ro-Ro, uluslararası kara yolu veya diğer taşımacılık türlerine ilişkin özel bir tercihin olup olmadığı, (ii) söz konusu taşıma türlerinin, olası bir fiyat artışı durumunda ihracatçılar/ithalatçılar açısından birbirine ikame olarak görülüp görülemeyeceği ve (iii) ihracatçıların/ithalatçıların taşımacılık türü tercihinde rol oynayan faktörlerin neler olduğu konusunda görüş ve değerlendirmeleri de sorulmuştur. Söz konusu görüşlere aşağıda yer verilmiştir.
- (74) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda; taşımacılık hizmetinin ithalatçı veya ihracatçı müşterilerin talepleri doğrultusunda gerçekleştirildiği, esas olarak taşınacak yükün cinsine, ihracat ya da ithalat ülkesinin konumuna, ekonomik ve konjonktürel durumlara, transit sürelerle dayalı olarak farklı taşımacılık modlarının tercih edildiği, söz konusu taşıma türlerindeki fiyat artışlarının dönemsel olarak ihracatçı ve ithalatçıların taşıma türü tercihlerinde değişikliğe yol açtığı, taşıma modlarının belirli kriterler dâhilinde ikame olarak görüldüğü, ancak yine bağlayıcı değişkenlerin yükün cinsine ve transit süre beklentisine göre değerlendirildiği, ihracatçı ve ithalatçıların taşımacılık türü tercihinde rol oynayan faktörlerin toplam maliyet ve birim taşımacılık maliyeti, taşımacılık süresi güvenilirliği, nakliye sıklığı, mesafe, hız, esneklik, mevcut ekipman, taşıt özellikleri, stok özellikleri, kayıp ve hasarlar, ürün özellikleri, taşıma firmasının yıllık işlem hacmi, nakliyenin izlenebilirliği ve tecrübe değişkenlerinden oluştuğu, bu değişkenler arasında en çok tercih sebebi olarak görülenlerin ise “taşıma süresi güvenilirliği, hız, maliyet, kayıp/hasar oranı ve taşıma kapasitesi” olduğu ifade edilmiştir.
- (75) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda; ihracatçı/ithalatçı teşebbüslerin konteyner yüklemelerini navlun olarak ucuz ve termin süresi uzun yüklemelerde tercih ettikleri, kara yolu ve Ro-Ro taşımacılığının ise daha hızlı istenen sevkiyatlarda tercih edildiği; bunlara ek olarak yükün fiziki durumu (en, boy, yükseklik) gibi değişkenlerin tercihleri

<sup>23</sup> EKOL'ün Ro-Ro taşımaları dışında kalan taşımalarının kara yolu taşımaları olduğu ifade edilmiştir.

etkilediği, söz konusu taşıma türlerinin müşterilerinin farklı olduğu, zaman içinde sevkiyatlarda meydana gelen aksaklıklar nedeniyle taşıma türleri arasında geçişkenliklerin görülebildiği, ihracatçı ve ithalatçıların taşımacılık türü tercihlerinde yükün aciliyeti, yükün cinsi ve coğrafi olarak yükleme ve boşaltma noktalarının konumu gibi faktörlerin rol oynadığı ifade edilmiştir.

- (76) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda; hizmet verilen müşterilerin, yüklerin taşınmasında ilgili yüklerin çeşidi, aciliyeti, aldıkları ve/veya sattıkları coğrafyanın konumuna göre taşıma türlerinde dönemsel olarak farklı hizmet taleplerinde bulunduğu, bu doğrultuda tercihlerin değişkenlik gösterdiği, taşıma türlerinde olası bir fiyat artışı yaşanması durumunda, ihracatçı ve ithalatçılar açısından taşıma türleri zaman zaman birbirine ikame olarak görülse de satın almaya konu olan mal ve hizmetlerin satış şartlarına göre fiyat artışına rağmen birbiri yerine ikame edilemeyeceği durumların da oluştuğu, ilaveten ihracatçı ve ithalatçıların taşımacılık türü tercihinde rol oynayan faktörlerin; fiyat, maliyet avantajı, servis kalitesi, aciliyet durumu ve malzemenin özellikleri olarak sayılabileceği ifade edilmiştir.
- (77) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda; ithalatçı ve ihracatçı müşteriler tarafından konteyner, Ro-Ro, uluslararası karayolu taşımacılık türlerine ilişkin özel bir tercihin bulunmadığı, söz konusu taşıma türlerinin olası bir fiyat artışı durumunda ihracatçı ve ithalatçılar açısından birbirine ikame olarak görüldüğü, ihracatçıların/ithalatçıların taşımacılık türü tercihinde rol oynayan faktörlerin; maliyet, süre ve güvenilirlik olarak sıralanabileceği ifade edilmiştir.
- (78) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda; müşterilerinin, kargonun uygunluğu, rota, maliyetler, taşıma sırasındaki sıcaklık ve taşıma süresi gibi faktörlere bağlı olarak taşıma türünün seçiminde farklı tercihlere sahip oldukları, taşıma türlerindeki olası bir fiyat artışı durumunda farklı taşıma türlerinin belirli taşıma türlerinin yerine geçebileceği, ancak farklı taşıma türlerinin kullanımı ve ne ölçüde ikame edilebilir olduklarının, ilgili kargoya, güzergâha, maliyetlere, taşıma sırasındaki sıcaklığa ve taşıma süresine bağlı olarak değişebileceği, ihracatçıların/ithalatçıların taşımacılık türü tercihinde rol oynayan faktörlerin; kargonun uygunluğu, rota, maliyetler, taşıma sırasındaki sıcaklık, taşıma süresi, transit süre, CO2 tüketiminin azaltılması ve sürdürülebilirlik olarak sıralanabileceği ifade edilmiştir.
- (79) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda; ithalatçı ve ihracatçı müşteriler tarafından maliyet ve termin hassasiyetine göre konteyner veya diğer (hava yolu) taşımacılık türlerine ilişkin tercihlerin mutlaka belirtildiği, öte yandan Ro-Ro ve tamamen kara yolu güzergâhı kullanan taşımalar arasında tercihin çoğunlukla (.....) tarafından yapıldığı ve bu seçimlerde yine termin ve maliyet kriterine dikkat edildiği, ilaveten taşıma türlerinin birbirinin ikamesi olduğu, ihracatçıların/ithalatçıların taşımacılık türü tercihinde rol oynayan faktörlerin; maliyet, termin, tutarlılık, esneklik olarak sıralanabileceği, bunun yanı sıra maliyetin en öncelikli faktör olduğu ifade edilmiştir.
- (80) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda; ithalatçı ve ihracatçı müşterilerinin taşımacılık tercihlerinde genel olarak; taşıma süresi, taşıma kapasitesi ve taşıma fiyatının rol oynadığı, özellikle kara yolu sınır kapılarında yaşanan problemler sebebiyle Ro-Ro taşımalarının nakliyeciler teşebbüsler ve müşterileri için bir tercihten çok zorunluluk haline geldiği, olası bir fiyat artışı durumunda ihracatçı/ithalatçılar açısından Ro-Ro ve kara yolu taşımacılığının birbirine ikame olabileceği, ancak konteyner taşımacılığı ile Ro-Ro ve kara yolu taşımacılığının transit süre, fiyat, kapasite olarak birbirine ikame olmadığı, kara yolu taşımacılığının Ro-Ro taşımacılığına en büyük rakip olduğu, diğer tüm koşullar sabitken bu iki taşımacılık modundan birinde meydana gelen

fiyat değişiminin diğerinin pazar payını etkileyebildiği, özellikle kara sınır kapılarında yaşanan yoğunluklara bağlı olarak ihracatçıların Ro-Ro taşımacılığını daha fazla tercih edebildiği, ilaveten ihracatçı ve ithalatçıların taşımacılık türü tercihinde; fiyat, transit süre, kapasite, hizmet kalitesi gibi faktörlerin rol oynadığı, bazı yükler için özel durumların (gümrük kısıtları, nem hassasiyeti, dereceli taşıma) yaşanabildiği, ancak çoğunlukla temel karar kriterinin fiyat olduğu ifade edilmiştir.

- (81) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda; fiyat artışı durumunda taşıma türlerinin birbirine ikame olarak değerlendirilebileceği, nitekim ihracatçı ve ithalatçıların aynı bölgeye hizmet verebilen tüm taşıma türlerini birbirine alternatif olarak değerlendirdiği, ihracatçı ve ithalatçıların taşıma türü tercihlerinde; karşı taşıma ülkesi, ürün ağırlığı, ürün boyutları, ürün cinsi, navlun maliyeti, transit süre gibi faktörlerin önemli rol oynadığı, kara yolu, Ro-Ro ve demir yolu taşımacılığının birbirine ikame olarak değerlendirilebileceği, bu noktada transit süre ve taşıma maliyetinin ön plana çıkan faktörler olduğu, ilaveten Ro-Ro taşımalarında maliyet avantajına sahip firmaların özellikle yüksek hacimli ihalelerde de bu maliyet avantajını kullanarak ön plana çıktığı, bununla birlikte aynı bölgede transit süre konusunda hassas olan bir ihracatçı/ithalatçının ise Ro-Ro veya demir yolu operasyonlarının daha uzun sürmesi sebebiyle kara yolu güzergâhını kullanmayı tercih edeceği ifade edilmiştir.
- (82) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda; ihracatçı ve ithalatçı teşebbüslerin Ro-Ro, uluslararası kara yolu veya diğer taşımacılık türlerine ilişkin yükün taraflar arasındaki anlaşmada yazılı olan sürede varış yerinde olması haricinde ekstra bir taleplerinin bulunmadığı, ihracatçı ve ithalatçıların taşımacılık türü tercihinde; maliyet, sürat, gümrük yoğunluğu, gümrükteki sıra durumu, Ro-Ro taşımacılığını etkileyen olumsuz hava koşulları ve fors majör durumların etkili olduğu ifade edilmiştir.
- (83) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda; müşteriler tarafından özel bir taşımacılık tercihi durumuna nadiren rastlandığı, (.....) özelinde ise özellikle Güney Avrupa'ya yapılan taşımalarda genel anlamda filo kurgusunun Ro-Ro ile servis vermek üzerine kurulu olduğu, Ro-Ro'ların hizmet verdiği Güney Avrupa bölgesi (İspanya, Fransa, Portekiz) itibarıyla fiyat anlamında Ro-Ro taşımacılığının avantajını koruduğu, maliyet dengesini bozacak bir artış söz konusu olduğunda ise kara yolu taşımacılığının Ro-Ro için ikame hale gelebileceği, ancak böyle bir durumun filo yönetimi tarafını zorlaştıracasını ve ihracatçının Avrupa pazarına ulaşma maliyetini yükselteceği, ihracatçı teşebbüslerin en temel beklentilerinin maliyet avantajı, hız (taşıma süresi), güvenilirlik, emniyet, izlenebilirlik, esneklik olarak sıralanabileceği belirtilmiştir.
- (84) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda; (.....)'ın çalışma prensibi olarak Ro-Ro ile taşıma yapmayı tercih ettiği, ayrıca ekspres kara yolu taşımacılığı için minivan araçların bulunduğu, bu araçların karadan yapılan hızlı teslimatlar için kullanıldığı, müşteri portföyünün ise komple tir ve parsiyel olarak yük vermekte olup ağırlıklı olarak Ro-Ro taşımacılığını tercih ettiği, ekonomik şartlara bağlı olarak oluşabilen zamlara karşı konteyner tercihinde bulunan ve bazı dönemlerde de bu şekilde devam etmek isteyen müşterilerin bulunduğu belirtilmiştir.
- (85) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda; genellikle kara yolu taşımacı ile özel talep alındığı, Ro-Ro taşımalarına dair özel taleplerin ancak ilgili tarife pozisyonunda ek bir denetim ya da belge talebi varsa gerçekleştiği, intermodal taşımacılıkta ise özel olarak bir talebin alınmadığı belirtilmiştir.
- (86) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda; hizmet verilen ithalatçı ve/veya ithalatçı müşterilerin yüklerin taşınmasında kara yolunu tercih ettiği, söz konusu taşıma türlerinin, olası bir fiyat artışı durumunda ihracatçılar/ithalatçılar açısından birbirine

ikame olarak görülebileceği, ihracatçı ve ithalatçıların taşımacılık türü tercihinde; navlun, transit süresi ve hizmet kalitesinin rol oynadığı belirtilmiştir.

- (87) Dosya kapsamında ayrıca (.....)'ın da görüşlerine başvurulmuş olup gönderilen cevabi yazıda; ihracatçıların yüklerinin taşınması bakımından kara yolu, konteyner, Ro-Ro ve diğer taşıma türleri arasında özel bir tercih bulunmama ile birlikte bu taşımacılık türlerinin birbirlerinin yerine geçecek ve birlikte olacak şekilde kullanılabilirdiği, birçok uluslararası yük taşıması yapan firmanın taşıma operasyonlarını hem kara yolu hem Ro-Ro kullanarak yaptığı, taşıma türü tercihindeki temel faktörün teslimatın zamanı ve taşımanın maliyeti olduğu, maliyet bakımından kara yolu, konteyner, Ro-Ro taşımalarının birinde fiyat artışı olması halinde diğer taşıma türlerinin tercih edilebildiği belirtilmiştir.
- (88) Yukarıda yer verilen bilgiler çerçevesinde, devre konu teşebbüsün hizmet verdiği uluslararası kara yolu taşımacılığı faaliyetlerinde pazarın talep tarafını oluşturan ihracatçıların yüklerin taşınması noktasında salt kara yolu veya kara yolu+Ro-Ro'yu tercih etmelerinde önemli olan unsurların fiyat, maliyet, süre ve yükün varış yeri olduğu anlaşılmıştır.
- (89) Pazarın arz tarafına bakıldığında, Türkiye-Avrupa arasında kara yolu ile uluslararası yük taşıyan nakliyecilerin yükünü (i) salt kara yoluyla veya (ii) kara yolu+Ro-Ro (kara yoluyla limana kadar kendisi taşımayı yapıp iki liman arası Ro-Ro taşıyıcısından hizmet alması) yoluyla taşınması mümkün olmakla birlikte bu iki seçenek, farklı sermaye yatırımı, farklı iş düzeni ve farklı nitelikte personel istihdamı gerektirdiğinden, taşımacılık türleri arasında geçişin ilave birtakım yatırımlar gerektirebildiği görülmektedir. Kara yolu taşımacılığına göre organize olmuş bir nakliyecinin, Ro-Ro taşımacılığına geçebilmesi için ilave dorse yatırımı yapması gerekebilmektedir. Ayrıca teşebbüsün varış ve kalkış limanlarına çekicilerini dağıtması ve organizasyonlarını buna uygun şekilde düzenlemesi gerekebilmektedir. Bu nedenle, Ro-Ro müşterisi konumundaki nakliye firmaları açısından iki taşımacılık türü arasındaki geçiş yapılması için ilave yatırım yapılması ve istihdam yapısı ve iş organizasyonunun değiştirilmesi gerekebilmektedir.
- (90) İlaveten, Türkiye-Avrupa arasında kara yoluyla uluslararası yüklerin Ro-Ro gemileri kullanılarak taşınmasında birtakım avantajlar bulunmaktadır. Ro-Ro gemilerinin süratlerinin yüksek olması, limanlarda bekleme sürelerinin düşük olması, Ro-Ro gemileri ile taşımanın araçların yıpranmasını minimuma indirmesi gibi avantajların yanı sıra; Türkiye-Avrupa arasında Ro-Ro taşımacılığı yapılan limanlardan biri olan Trieste Limanı'nın da nakliyeciler için önemli avantajları bulunmaktadır. Trieste Limanı'nın serbest liman olma özelliğinin belli bir güzergâhta geçiş belgesi sorununu ortadan kaldırması, kara yolu taşımacılığı bakımından bu limanı İtalya, Fransa ve diğer Avrupa ülkelerindeki limanlara nazaran avantajlı bir konuma getirmektedir. Trieste Limanı'nın kara yolu taşımacılığındaki bir diğer avantajı da Türk plakalı çekicilerin limanda faaliyet gösterebilmesi ve bu çekicilerin kabotaj hakkına takılmadan ve Türkiye'ye dönmeden nihai hedef ülkelere gidebilmesidir. Kabotaj kanunlarına göre her ülke içindeki taşımaların, o ülkenin plakasına sahip çekiciler ile yapılması gerekmektedir. Ancak Trieste Limanı, özel statüsü sebebiyle serbest bölge niteliği taşıdığından Türk plakalı çekiciler limanda faaliyet gösterebilmekte, bu çekiciler kabotaj hakkına takılmadan ve Türkiye'ye dönmeden nihai hedef ülkelere gidebilmektedir. Bu özellik sayesinde Trieste Limanı'na inen bir yarı römork, Türk plakalı çekicileri ile birleşip İtalya içine yük boşaltabilmekte veya İtalya'dan yük alırken Türk çekici tarafından çekilebilmekte yani Avrupa Birliği plakalı bir çekiciye gerek olmamaktadır. Bu özellik, yarı römork taşımalarını cazip kıldığı için, Türkiye'den yapılan taşımalarda

ağırlıklı olarak yarı römork kullanılmaktadır. Bu taşıma modeli, nakliyeciyeye daha az sürücü ve çekici ile taşıma yapılabilme imkânı ile maliyet tasarrufu sağlamakta, nakliyecinin sürücü bulma, sürücü vizesi vb. sorunlarla karşılaşma ihtimalini azaltarak operasyonel bir fayda da ortaya çıkarmaktadır. Dolayısıyla Trieste Limanı geçiş belgesi gerekliliği olmayan güzergâh alternatifi ve dorsecilik faaliyetlerine izin verilmesi ile nihai varış ülkesine kara yolu ile gitmek isteyen nakliyeciler bakımından maliyet avantajı ve operasyonel faydalar ortaya çıkarmaktadır. Bu bilgilerden hareketle, DFDS ve ULUSOY'un taşımaları içindeki en büyük paya sahip nakliyecilerin filolarındaki çekici ve yarı römork sayısı incelenmiş ve aşağıdaki tablo oluşturulmuştur.

Tablo-16: Nakliyecilerin Römork ve Çekici Sayıları

Teşebbüs	Çekici			Yarı Römork		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
EKOL	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
MARS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
BARSAN	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
GÖKBORA	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
NETLOG	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
EVOLG	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ÇOBANTUR	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TRANSER	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
HÜNER	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ARES	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
SARP	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
BORUSAN	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
DSV	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
EKNAK	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
VEGA	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüslerden Elde Edilen Bilgiler

- (91) Yukarıdaki tabloda, DFDS ve ULUSOY'un Ro-Ro taşımacılığı hizmeti verdiği en büyük nakliyecilerin yarı römork yatırımlarının fazla olduğu görülmektedir. Bunun yanı sıra BARSAN, TRANSER, VEGA gibi yarı römork ve çekici sayısı dağılımı birbirine yakınsayan teşebbüsler de bulunmaktadır.
- (92) Kara yolu ile yük taşımacılığı faaliyetlerine ilişkin geçmiş tarihli Kurul kararlarında, "kara yolu ile uluslararası yük taşımacılığı pazarı<sup>24</sup>" ve "kara yolu ile yurt içi yük taşımacılığı<sup>25</sup>" şeklinde ikili bir ayrıma gidilmiştir. Söz konusu kararlarda yurt dışı taşımaları yurt içi taşımalarından ayıran pek çok unsurun bulunduğu altı çizilerek yurt dışı taşımaların hem daha yüksek sermaye hem de belli ölçüde bilgi birikimi ve deneyim gerektiren, daha fazla kapasiteli, daha yeni ve teknolojisi yüksek araçlardan oluşan taşıma filolarıyla gerçekleşen bir faaliyet olduğu; yurt içi taşımaların ise dingil adedi ve taşıma kapasitesi daha düşük olan kamyonlardan oluştuğu, "kamyon borsası" olarak adlandırılan pazarlardan araç temin edilerek yürütülen bir faaliyet olduğu ifade edilmiştir. Bu doğrultuda, örneğin *Deutsche Bahn/Transportes*<sup>26</sup> kararında, "Uluslararası yük nakliyatı, tabii olduğu hukuk rejimi ve gerekli bilgi birikimi bakımından farklılık arz eden, ancak uluslararası ağı olan şirketler tarafından sunulan daha nitelikli bir hizmet olduğundan, yurtiçi taşımacılıktan ayrılmaktadır." denilmek suretiyle işlem taraflarının uluslararası yük taşımacılığı ve lojistik hizmetleri alanlarında faaliyet gösterdiği tespitinden hareketle ilgili ürün pazarının "uluslararası nakliye hizmetleri"

<sup>24</sup> 28.01.2010 tarihli ve 10-10/94-42 sayılı Kurul kararı.

<sup>25</sup> 06.06.2002 tarihli ve 02-36/394-163 sayılı Kurul kararı.

<sup>26</sup> 3.1.2008 tarihli ve 08-01/2-1 sayılı Kurul kararı.



olarak tanımlanmıştır. Benzer şekilde *UND Akaryakıt*<sup>27</sup> ve *UND Muafiyet*<sup>28</sup> kararlarında da ilgili ürün pazarı “*kara yolu ile uluslararası yük taşımacılığı pazarı*” olarak tanımlanmıştır.

- (93) Yukarıdaki açıklamalar çerçevesinde, bildirilen işlem kapsamında devre konu teşebbüslerin faaliyetleri dikkate alınarak ilgili ürün pazarı; geniş anlamda “*kara yolu ile uluslararası yük taşımacılığı*” olarak; daha dar anlamda ise “*Ro-Ro gemileri kullanılarak gerçekleştirilen kara yolu ile uluslararası yük taşımacılığı*” olarak tanımlanmıştır.

### G.2.3. İlgili Coğrafi Pazar

- (94) İlgili coğrafi pazar, teşebbüslerin mal ve hizmetlerin arz ve talebi konusunda faaliyet gösterdikleri, rekabet koşullarının yeterli derecede homojen ve özellikle rekabet koşulları komşu bölgelerden hissedilir derecede farklı olduğu için bu bölgelerden kolayca ayrılabilen bölgelerdir. Mevcut dosya kapsamında “*kara yolu ile uluslararası taşımacılık faaliyetleri*” ve “*Ro-Ro taşımacılığı pazarı*” olmak üzere iki ayrı ilgili ürün pazarı tanımlanmış olup ilgili coğrafi pazar, anılan ürün pazarlarının her biri özelinde ayrı değerlendirilmiştir.

#### i.Ro-Ro Taşımacılığı Pazarı

- (95) Dosya kapsamında tanımlanan ürün pazarlarından biri olan “Ro-Ro taşımacılığı”, belli hatlar üzerinde tarifeli seferlerle gerçekleştirilmekte; Akdeniz üzerinden Avrupa’ya gerçekleştirilen Ro-Ro hatlarının yanı sıra Karadeniz üzerinden Rusya ve Ukrayna’nın çeşitli limanlarına sefer gerçekleştiren Ro-Ro hatları da bulunmaktadır. Ayrıca Türkiye’nin güneyinde yer alan İskenderun, Mersin ve Taşucu limanlarından Mısır’daki limanlara hareket eden Ro-Ro hatları da Ortadoğu, Afrika ve Arap ülkelerini hedef almaktadır.
- (96) *UN Ro-Ro/Ulusoy* kararında<sup>29</sup>, nihai varış ülkesi tamamen farklılaşan Karadeniz, Afrika veya Arap Yarımadasına yönelen Ro-Ro taşımalarının Avrupa’ya yapılan Ro-Ro taşımalarına ikame olmadığı değerlendirilmiş, bunun yanında Türkiye’den Avrupa’ya gerçekleştirilen Ro-Ro hatlarının birbirine ikame olup olmadığı ele alınmıştır. Söz konusu kararda, fiyatların veya ticari şartların belirlenmesinde Trieste hatlarında ve Fransa hatlarında faaliyet gösteren Ro-Ro teşebbüslerinin birbirlerinin hattındaki değişkenleri göz ardı edemeyeceği ve ilgili kararların diğer hattan bağımsız olarak alınamaması nedeniyle her iki hattın da aynı coğrafi pazarda kabul edilmesi gerektiği tespitlerine yer verilmiştir. Benzer şekilde *UND/UN Ro-Ro* kararında<sup>30</sup> da, fiyat geçişleri ve ticari şartlar gibi ekonomik değişkenler bakımından İtalya hatları ile Fransa hatları arasındaki karşılıklı bağımlılık ve etkileşim nedeniyle ilgili Ro-Ro hatları aynı coğrafi pazar içerisinde kabul edilmiştir.
- (97) Bu bağlamda anılan kararlarda, İtalya hatları ile Fransa hatlarının birbirlerine ikame olduklarının değerlendirilmesinde, *UN Ro-Ro/Ulusoy* kararında her iki Ro-Ro hattının hitap ettiği ülkelere, bir başka ifadeyle kesişen alanlara yapılan taşımaların her bir Ro-Ro hattındaki payı ve önemi incelenmiştir. Kararda, bu kesişen alanların Ro-Ro hatları bakımından önemli bir paya sahip olması sebebi ile ilgili Ro-Ro hatları arasında rekabet olacağı ve bu nedenle her bir Ro-Ro hattının diğer Ro-Ro hattındaki fiyat, kalite, sefer sıklığı gibi değişkenlerden etkilenmeyeceği belirtilmiştir.<sup>31</sup>

<sup>27</sup> 28.1.2010 tarihli ve 10-10/94-42 sayılı Kurul kararı.

<sup>28</sup> 21.03.2012 tarihli ve 12-13/389-118 sayılı Kurul kararı.

<sup>29</sup> 09.11.2017 tarihli ve 17-36/595-259 sayılı Kurul kararı.

<sup>30</sup> 01.10.2012 tarihli ve 12-47/1413-474 sayılı Kurul kararı.

<sup>31</sup> Kurulun 09.11.2017 tarihli ve 17-36/595-259 sayılı *UN Ro-Ro/Ulusoy* kararı, para. 69.

- (98) Yukarıda yer verilen açıklamalar ışığında, konuyla ilgili geçmiş tarihli Kurul kararları da göz önünde bulundurularak, Ro-Ro taşımacılığı hizmetleri bakımından ilgili coğrafi pazar geniş olarak “Türkiye-Avrupa arasındaki Ro-Ro hatları” şeklinde tespit edilmiştir.

### ii.Kara Yolu ile Uluslararası Yük Taşımacılığı Pazarı

- (99) Dosya kapsamında tanımlanan ilgili ürün pazarlarından bir diğeri olan kara yolu ile uluslararası taşımacılık faaliyetlerine ilişkin Kurul içtihadında, *Deutsche Bahn/Transportes*<sup>32</sup> kararında devralmaya konu teşebbüslerin faaliyetlerinin Türkiye geneline yönelik olması ve söz konusu mal ve hizmetlerin pazar şartlarının homojenliği dikkate alınarak, ilgili coğrafi pazar “Türkiye Cumhuriyeti Sınırları” olarak tespit edilmiştir. Benzer şekilde *UND Akaryakıt*<sup>33</sup> ve *UND Muafiyet*<sup>34</sup> kararlarında da ilgili coğrafi pazar, “Türkiye” olarak tespit edilmiştir.
- (100) Yukarıda yer verilen açıklamalar ışığında, konuyla ilgili geçmiş tarihli Kurul kararları da göz önünde bulundurularak, kara yolu ile uluslararası yük taşımacılığı faaliyetleri kapsamında ilgili faaliyetlerin Türkiye geneline yönelik olması sebebiyle ilgili coğrafi pazar “Türkiye” olarak tespit edilmiştir.

### G.3. Bildirime Konu İşlem Hakkında Bilgi

- (101) Bildirime konu işlem, DFDS ile Ahmet MUSUL arasında 06.04.2022 tarihinde imzalanan Ön Protokol uyarınca gerçekleştirilecektir. İşlem kapsamında öncelikle EKOL’ün kara yolu ile uluslararası taşımacılık faaliyetlerini kapsayan iş kolu ve EUTS, işlem öncesinde EKOL’ün hâlihazırda kontrol ettiği EKOL LOJİSTİK’e kısmi bölünme suretiyle devredilecek, akabinde ise EKOL LOJİSTİK’in tamamı ve teşebbüse devri gerçekleştirilen ilgili iştirakler, DFDS tarafından devralınacaktır.
- (102) Bildirimde bulunan taraflar ayrıca, kara yolu ile uluslararası taşımacılık faaliyetleri kapsamında tamamlayıcı bir faaliyet alanı olarak kabul edilen EKOL AŞ’nin uluslararası taşıma işleri komisyonculuğu (*freight forwarding*)<sup>35</sup> faaliyetlerinin de işlem kapsamında yer aldığını belirtmiştir. Devre konu teşebbüsün müşterilerinin ihtiyacını zaman ve kapasite engellerine takılmadan karşılayabilmek için gerekli durumlarda nakliye aracılığı (*freight forwarding*) kapsamında kara yolu, deniz yolu ve hava yolu taşımacılığı alanlarında faaliyet gösteren farklı lojistik şirketlerinden ihtiyacına uygun hizmetler temin ederek müşterilerinin taleplerini karşıladığı belirtilmektedir. Örnek olarak devre konu teşebbüsün otomotiv sektöründe faaliyet göstermekte olan Almanya merkezli bir müşterisi tarafından bir yedek parçanın çok acil İstanbul’a gönderilmesi gerektiğinde ilgili taşımayı talep edilen zamanda kendi araçları ile gerçekleştirilmesi mümkün veya ticari olarak anlamlı değil ise bir hava yolu veya kara yolu lojistik şirketi ile irtibata geçilerek söz konusu taşımanın müşterinin ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde gerçekleştirilmesinde taşıma hizmeti alınabilmektedir. Bu tarz durumlarda, müşteri ilgili taşıma için devre konu teşebbüs ile anlaşmakta, devre konu teşebbüs ise müşterinin gereksinim duyduğu çözümü ihtiyaç duyduğu taşıma yoluna göre farklı firma ve çözüm ortaklarından hizmet almak suretiyle (örneğin, kara yolu taşıma hizmetleri bakımından tır kiralanmak suretiyle) sağlamaktadır. Devre konu teşebbüslerin 2021 yılında *freight forwarding* hizmetlerinden elde ettiği gelirlerin, Türkiye cirosu içerisinde yaklaşık

<sup>32</sup> 3.1.2008 tarihli ve 08-01/2-1 sayılı Kurul kararı.

<sup>33</sup> 28.1.2010 tarihli ve 10-10/94-42 sayılı Kurul kararı.

<sup>34</sup> 21.03.2012 tarihli ve 12-13/389-118 sayılı Kurul kararı.

<sup>35</sup> EKOL uluslararası nakliye aracılığı faaliyeti kapsamında müşterilerinin ihtiyacını zaman ve kapasite engellerine takılmadan karşılayabilmek için kara yolu, deniz yolu ve hava yolu taşımacılığı alanlarında faaliyet gösteren farklı lojistik şirketlerinden hizmetler temin ederek müşterilerinin taleplerini karşılamaya çalıştığını ifade etmiştir.

%(.....)'luk bir pay teşkil ettiği belirtilmiştir. Öte yandan EKOL'ün yurt içi taşımacılık, sözleşmeli lojistik, depo yönetimi ve lojistik yazılımları iş kollarının işlem öncesinde ayrıştırılarak bildirim konu işlem kapsamı dışında tutulacağı ifade edilmiştir.

#### **G.4. Üçüncü Tarafların Bildirime Konu İşlem Hakkındaki Görüşleri**

- (103) Bildirime konu işlem kapsamında değerlendirilmek üzere ilgili sektörlerde faaliyet gösteren rakip konumundaki teşebbüslerden ve (.....)'den bilgi talep edilmiş olup söz konusu teşebbüslerin görüşlerine aşağıda yer verilmiştir.

##### **G.4.1. (.....)'un İşlem Hakkındaki Görüşleri**

- (104) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda özetle;
- Söz konusu işlemin, Yalova Terminali üzerinde DFDS'ye tanınan sözleşme özgürlüğüyle birlikte DFDS'nin pazarda tekel olmasını amaçlayan işlemler silsilesinin nihai adımı olduğu,
  - DFDS'nin, EKOL LOJİSTİK'i devralmayı amaçlayarak kendi tekeli kurduğu ve bu yolla kendi liman-hat-yük ekosistemini oluşturmaya çalıştığı, EKOL LOJİSTİK'in Ro-Ro taşımacılığı pazarının alt pazarı olan nakliye sektörünün önemli bir oyuncusu olduğu ve devralmanın gerçekleşmesi halinde EKOL LOJİSTİK'in yüklerinin dikey bütünleşmenin tabiatı gereği DFDS tarafına taşınacağı, diğer bir deyişle EKOL LOJİSTİK'in pazar payının tümüyle ve kalıcı olarak DFDS tarafından iktisap edileceği,
  - İşlem gerçekleştiği takdirde sağlayıcı DFDS'nin, alt pazarda da faaliyet göstermeye başlayacağından kara yolu lojistik hizmeti sunan müşterilerine rakip olacağı ve müşterileri karşısında önemli rekabetçi avantajlar elde edeceği,
  - Nakliye hizmetinde rekabetçi avantajların özellikle liman hizmetleri ve Ro-Ro taşımacılığından kaynaklanan maliyetleri etkileyebileceği, devralma işlemiyle dikey bütünleşme sonucunda EKOL LOJİSTİK'in bu maliyetlerden kurtulacağı, bu durumun kısa vadede etkinlik yaratsa dahi uzun vadede DFDS'nin rakiplerinin rekabet edebilirliğini hızla yok edebileceği, çapraz sübvansiyon sayesinde sektörde faaliyet gösteren diğer nakliyecilerin EKOL LOJİSTİK'in uygulayacağı fiyatlarla rekabet edemeyeceği ve rekabetin olmadığı bir pazarda hizmet kalitesinin de düşeceği,
  - DFDS'nin Ro-Ro taşımacılığı hizmeti kapsamında oluşturduğu T1<sup>36</sup> ve Manifesto<sup>37</sup> belgelerinde, alt pazarda rekabet edecekleri nakliyecilerin rekabete hassas bilgilerinin bulunduğu, bu bilgilerin arasında; taşınan yükün çıkış noktası, göndericisi, alıcısı, yükün türü, ağırlığı, varış noktası gibi kritik bilgilerin de yer aldığı, bu bilgilerin DFDS tarafından rakiplerin aleyhine olacak şekilde kullanılmasına açık hale geleceği,
  - Giriş engellerinin yüksek olduğu Ro-Ro pazarındaki başat giriş engellerinden birisinin müşteri portföyü yaratmadaki zorluk olduğu, Ro-Ro taşımacılığı pazarına etkin bir girişin ancak bildirim konusu işlem gibi dikey bütünleşme ile söz konusu olabileceği, bahse konu devralmanın gerçekleşmesi durumunda ise artık pazara dikey bütünleşme ile girilmesi ihtimalinin ortadan kalkacağı,

<sup>36</sup> Menşei Avrupa Birliği ülkeleri olmayan eşyaların ortak transit rejimi içerisinde taşınmasında kullanılan belgedir. Örneğin; hareket ülkesi Türkiye, varış ülkesi Bulgaristan olan bir transit işlemi için T1 belgesi kullanılır.

<sup>37</sup> Bir gemideki malları göstermek için boşaltma işlemlerinin yapılacağı gümrük idaresine verilen listeye verilen isimdir.

- Bu doğrultuda, liman hizmetleri pazarı ve Ro-Ro taşımacılığı pazarında faaliyet gösteren DFDS'nin, alt pazarında faaliyet gösteren EKOL LOJİSTİK'i devralma işlemine izin verilmesi durumunda gerçekleşecek dikey bütünleşmenin, Ro-Ro taşımacılığı pazarı ve kara yolu ile uluslararası yük taşımacılığı pazarında kayda değer olumsuz etkilere sebep olacağı ve gerek (.....), gerekse kara yolu ile nakliye taşımacılığı hizmetleri pazarında faaliyet gösteren teşebbüslerin rekabet gücünü büyük ölçüde kısıtlayacağı

ifade edilmiştir.

#### **G.4.2. Kara Yolu ile Uluslararası Taşımacılık Alanında Faaliyet Gösteren Teşebbüslerin İşlem Hakkındaki Görüşleri**

(105) Bildirime konu işleme yönelik olarak (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda özetle;

- Ro-Ro taşımacılığında birçok hatta alternatifi bulunmayan ve piyasada önemli bir role sahip olan DFDS'nin lojistik firmaları için sağlayıcı konumda olduğu, mevcut iş planlamasında gemilere öncelikli olarak taahhüt veren büyük oyuncuların araçlarının bindirildiği, gemide boşluk varsa diğer araçların taşımalarının gerçekleştirildiği,
- EKOL LOJİSTİK ile DFDS arasında gerçekleştirilecek işlem sonrasında anlaşma koşullarının nasıl uygulanacağını öngörülemediği, teşebbüslerin birleşmeleri halinde hacim taahhüdü uygulamaları gibi uygulamaların EKOL LOJİSTİK lehine düzenlenebileceği, bu uygulamaların Ro-Ro taşımacılığı gerçekleştiren oyuncular arasındaki rekabeti olumsuz etkileyebileceği,
- DFDS'nin bilinçli ya da bilinçsiz bir şekilde gemilere araç kabulünde EKOL LOJİSTİK'e öncelik verebileceği, farklı firmaların araçlarını gemilere kabul etmeyebileceği, bu hususun EKOL LOJİSTİK ile kara yolu taşımacılığı pazarında rekabet eden diğer oyuncuların ilgili piyasadaki faaliyetlerini zorlaştırabileceği, bu tür ayrımcı ve dışlayıcı davranışların varlığının kara yolu taşımacılığı pazarındaki oyuncuların belirli güzergâhlarda faaliyetlerinin azalmasına ya da tamamen pazardan dışlanmalarına neden olabileceği,
- Güney Avrupa hatlarında (Fransa, İspanya) Ro-Ro taşımacılığının oldukça kritik ve önemli bir durumda olduğu, önceki yıllarda haftada iki kere kalkan Sete gemisinin sefer sayısının haftalık beş adede çıktığı, bu gemilerin de en büyük müşterisinin EKOL LOJİSTİK olduğu, aynı gemide EKOL LOJİSTİK'in aynı pazarda faaliyet gösterdiği rakiplerinin yüklerinin de yer aldığı, bahse konu güzergâhta dünya çapında firmaların hâlihazırda belirli taşımacılık firmalarıyla çalışmayı tercih ettiği, bu firmaların tanımlı tedarikçiler arasında yer aldığı ancak söz konusu işleme izin verilmesi durumunda yeni ihale dönemlerinde EKOL LOJİSTİK ile rakiplerinin eşit şartlar altında ihaleye katıldığı ve rekabet ettiğinin söylenmesinin mümkün görülemediği,
- T1 ve T2 belgeleri aracılığıyla ülke bazlı müşteri isimlerine ve yük cinslerine ulaşılabildiği, Ro-Ro taşımacılığında gemiye binmeden önce dorse içerisinde ürünleri olan firmalar ile ilgili bilginin gemiyi işleten DFDS ile paylaşılmakta olduğu,
- Taşınan yükün çıkış noktası, göndericisi, alıcısı, yükün türü, ağırlığı, varış noktası gibi bilgilerin kara yolu ile yük taşımacılığı gerçekleştiren teşebbüsler açısından pazarda müşteri bulmak ve operasyonlara uygun yük bulmak için oldukça kritik olduğu, dolayısıyla ticari sır niteliği taşıyan bu tür rekabete hassas bilgilerin yer aldığı gemiye yük veren firmaların tüm müşteri verisinin DFDS'de mevcut olduğu,

ticari ilişki içerisinde bulunan tüm lojistik firmalarının müşteri portföylerinin risk altında olduğu ve bu verilerin EKOL LOJİSTİK ile paylaşılma riski bulunduğu,

- Örneğin Fransa'ya yük taşıma yaparak portföyünü genişletmek isteyen bir taşımacının bu ülkeye trafiği olan müşterileri bulmak için standart satış elementlerini (internetten arama, telefon ile arama, müşteri ziyaretleri, fuar katılımları vb) kullandığı, bu veri tabanı DFDS'de bulunduğundan, bir dikey bütünleşik yapılanma sonucunda (.....)'ın rakiplerinin bu bilgilere erişebileceği,
- Aynı hatta çalışan bir tedarikçinin ihracat trafiğinin yoğun olduğu ve ithalat trafiğinin daha az olduğu/dengesiz olduğu senaryoda araçlarının döndürülebilmesi için ithalat yüklerine ihtiyacı bulunduğu, T1 ve T2 belgeleri aracılığıyla yine ülke bazlı trafik dengesinin de sağlanması açısından avantaj sağlanabileceği,
- Birden fazla müşterinin yükünü taşıyan parsiyel araçlarda karlılık seviyesinin artırılması için müşteri isimleri ve yük tiplerinden yararlanılabileceği, örneğin bir araç içerisinde taban yükü olarak tabir edilen ağırlık olarak yüksek değerleri olan ama aracı tek başına hacim olarak aracı dolduramayan bir yük bulunduğu varsayımında, bu yükün yanına tonaj açısından ağır farklı bir ürün konulmadığı, bu yükün yanına ağırlık olarak hafif, ama hacim olarak uygun yüklere sahip müşterilerin yükleri konulduğunda (tekstil kolileri gibi) araç karlılıklarının artırılabilirliği, dolayısıyla sadece müşteri adının değil taşınan ürünün cinsinin de kritik bir bilgi olarak değerlendirildiği,
- Bu kapsamda, söz konusu işleme izin verilmesinin, özellikle Ro-Ro ve kara yolu taşımacılığı faaliyetlerinde (.....) ve lojistik hizmetleri sunan diğer teşebbüsler bakımından ciddi rekabetçi kaygılar doğuracağı, DFDS'nin EKOL LOJİSTİK'i taşımacılık faaliyetlerinde avantajlı konuma getirebileceği,
- Söz konusu işlemin, (.....)'ın da faaliyet gösterdiği kara yoluyla taşımacılık pazarında doğurabileceği olumsuz etkilerin giderilmesi adına DFDS tarafından alt pazarda ayrımcılık yapılmasının önüne geçecek taahhütlerin alınmasının bu tür endişelerin giderilmesi açısından önem arz ettiği

ifade edilmiştir.

(106) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda özetle;

- Devri söz konusu olan EUTS'nin Türkiye'de 5.000'den fazla araçlık uluslararası yük taşımacılığı yapabilmesi ve en büyük özmal araç filosuna sahip olması sebebiyle ilgili işlemin gerçekleşmesi durumunda oluşacak yapının deniz ve kara taşımacılığında, gerek Türkiye'deki ihracatçı firmaların gerekse uluslararası taşımacılık alanında faaliyet gösteren lojistik şirketlerinin karşısında etkin bir güç haline geleceği ve bunun önemli riskleri beraberinde getireceği,
- Mevcut koşullarda uluslararası taşımacılık navlun fiyatları, hizmet kalitesi ve diğer rekabetçi parametreler göz önünde bulundurulduğunda, ilgili devralma neticesinde oluşacak yeni yapının özellikle Ro-Ro taşımacılığı kısmında monopol olmanın getirdiği güçle fiyatları yükseltebilme kabiliyetine sahip olacağı, bunun yanında, Ro-Ro ile diğer uluslararası taşımacılık firmalarının kullanacağı araç kapasitesinin satın alınan firmaya tahsis edilme riskinin de oluşabileceği,
- Tüm bu gelişmelerin ihracatçı firmaların ürünlerinin Avrupa'ya daha yüksek fiyatla ve geç ulaşabilme riskine sebep olabileceği,
- Yapılanmasını Ro-Ro taşımacılığına uygun olarak oluşturmuş firmaların kara yoluna

yönemesi için ciddi çekici yatırımına ihtiyaç duyacağı ve bu hatta yaşanan yoğunluğun kara yoluna tümünden dönüşü de imkânsız kılacağı

ifade edilmiştir.

(107) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda özetle;

- Türkiye ile Avrupa arasındaki yük taşımalarında (.....) tarafından kullanılan ana çözümlerden birinin DFDS şirketinin sunduğu Ro-Ro taşımacılığı hizmeti olduğu, bu hizmetin maliyeti ve kalitesinin teşebbüsün lojistik çözümleri için kritik önem taşıdığı,
- EKOL LOJİSTİK'in, bu hizmet türünde en önemli rakiplerden birisi olduğu ve söz konusu devralma işlemi sonrası EKOL LOJİSTİK'e DFDS tarafından sağlanacak olası fiyat avantajları ve hizmet farklarının rekabet açısından ciddi riskler yaratma potansiyelinin bulunduğu
- DFDS ile ticari ilişkiler kapsamında yüklenen araçlara ilişkin T1, T2 ve gümrük beyannameleri gibi belgelerin hazırlandığı, bu kapsamda söz konusu belgelerde yer alan bilgilerin DFDS'de bulunduğu,
- Belgelerde yer alan bilgilerin rakip bir firma tarafından bilinmesinin risk arz ettiği, bu bilgiler sayesinde tüm müşteri portföyünün bir rakip firma tarafından kullanılacağı, örneğin Almanya'dan ihracat yüküne ihtiyaç duyulduğu bir dönemde bu verinin bir rakip elinde olması durumunda çok hızlı bir şekilde hatasız bir pazarlama faaliyeti başlatılıp tüm Almanya ihracat yüklemesi yapan müşteriler ile irtibata geçilebileceği

ifade edilmiştir.

(108) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda özetle;

- İşlemin normal şartlarda ilgili teşebbüslerin hizmet kalitesinde herhangi bir gelişime neden olmayacağı, ancak bu durumun DFDS'nin devre konu teşebbüslere ayrıcalık sağlayacak bir hizmet yaklaşımı ortaya koymaması şartıyla söz konusu olduğu,
- DFDS'nin Ro-Ro pazarındaki gücünü işlem kapsamındaki teşebbüslerin hizmet kalitesini geliştirecek şekilde kullanması ve bu vesileyle devre konu teşebbüslerin hizmet verdikleri pazarlardaki pazar payının haksız bir şekilde artmasına neden olabileceği,
- İşlemin gerçekleşmesi halinde bu iştiraklerin uluslararası nakliye pazarında en temel rekabet unsuru olan fiyat/vade noktasında, aynı alanda hizmet verdikleri rakiplerine nazaran ciddi bir avantaja sahip olacakları, bu durumun özellikle DFDS'nin Türkiye özelindeki pazar gücü dikkate alındığında haksız bir rekabete neden olabileceği gibi pazarın doğal koşulları içinde oluşması beklenen fiyat/vade yapısının da DFDS ve EKOL LOJİSTİK'in eline geçmesine sebep olabileceği,
- DFDS'nin devralınması planlanan iştiraklere benzer hizmetleri sunan tüm şirketlere eşit mesafede durması gereken bir konumda olduğu ve teşebbüsün hizmet verdiği alandaki pazar gücü dikkate alındığında, tüm şirketlere eşit mesafede durma sorumluluğunun daha kritik bir hal alacağı, öyle ki söz konusu iştiraklerin devralınmasının doğal şartlarda oluşması gereken rekabet ortamının zarar görmesine neden olabileceği,
- Devralınması planlanan iştiraklerin, lojistik sektörünün geneli içindeki pazar payının oldukça önemli bir düzeyde olduğu, söz konusu işlem ile ileride Türkiye'deki lojistik pazarının ilgili firma lehine konsolide edilmesi ve pazarın tamamının kontrol altına alınması riskinin gündeme geleceği

ifade edilmiştir.

(109) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda özetle;

- Söz konusu devralma işleminin taraflar lehine olacak şekilde piyasada fiyat avantajı sağlayacağı ve rekabeti kısıtlayacak şekilde tekelleşmeye yol açacağı,
- (.....)'un satın alma gücüne maliyet açısından dolaylı da olsa etki edeceği,
- İşlemin ayrıca bilgi güvenliği bakımından risk oluşturabileceği ve işleme izin verilmesi noktasında pozitif bir yaklaşıma sahip olmadıkları

ifade edilmiştir.

(110) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda özetle;

- Muhtemel devralmanın etkilerinin çoğunlukla DFDS'nin gelecekteki stratejisine bağlı olarak değişeceği,
- Dikey birleşmelerde genellikle, rakip taşıma işleri komisyoncularının karlılık erişiminin, birleşik teşebbüslerin taşıma kapasitesine binaen kısıtlanması ile sonuçlandığı,
- Bu doğrultuda, devre konu teşebbüslerin kara taşıma işleri komisyonculuğu pazarındaki pozisyonu ile Türkiye'ye giden ve gelen birleşik hat pazarının, hakkaniyetle güçlendirilmesi gerektiği

ifade edilmiştir.

(111) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda özetle;

- DFDS'nin söz konusu şirketleri devralması halinde kara yolu taşımacılığı alanında da faal hale geleceği, bu nedenle deniz yolu ile taşımanın bir diğer uzantısı olabilecek olan kara yolu taşımacılığını da kendi bünyesinde gerçekleştirebileceğinden diğer *forwarder*, kara nakliye vb. şirketlerin hizmet alanlarına da etki edeceği,
- Deniz yolu ile taşıma işlerinde girilen ihalelerde kapıdan kapıya teslimat seçeneği açısından söz konusu işlemin DFDS'ye avantaj sağlayacağı ve teşebbüsü rakiplerinin önüne geçireceği,
- Dolayısıyla alt nakliyeciler kullanan, *forwarder* hizmeti veren şirketlerin bu durumdan olumsuz etkileneceği

ifade edilmiştir.

(112) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda özetle;

- Pazar şartlarının tek bir firmanın etki edebileceğinden çok daha dinamik ve rekabetçi olduğu,
- Türkiye'nin dış ticaretinin kara yolu, deniz yolu, demir yolu ve kombine taşımacılık faaliyetleri ile sevk ve idare edildiği; bu taşıma modellerinin tamamında ise hâlihazırda varlık gösteren küresel aktörlerin yanında yerli birçok teşebbüsün de rekabet şartları doğrultusunda faaliyet gösterdiği,
- Üretilen hizmetin maliyeti ve karşılık bulan pazar fiyatının çok geniş tabanlı uluslararası taşımacılık sektöründe eşyanın tabiatına uygun şekilde dönemsel arz talep dengesi çerçevesinde oluştuğu,
- Hizmet kalitesinin sektörde hizmet verilen ihracatçı ve ithalatçı firmaların talepleri doğrultusunda günden güne iyileştiği,

- Bu doğrultuda, serbest piyasa koşullarında ve alıcının fiyatı belirlediği bir pazarda söz konusu devralmanın fiyatlar, hizmet kalitesi ve teşebbüsün faaliyetleri üzerinde olumsuz bir etkisinin olmayacağını öngörüldüğü

ifade edilmiştir.

(113) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda özetle;

- Söz konusu devralmanın, birden fazla taşıma modelinin tek elde toplanmasına yol açacağı ve bu bağlamda eşit rekabet ilkesini zedeleyebilecek nitelikte olduğu,
- Öte yandan mevcut pazar payları bakımından teşebbüsün faaliyetlerine somut ve ciddi bir engel teşkil etmeyeceği

ifade edilmiştir.

(114) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda özetle;

- İşlemin Ro-Ro taşımacılığı bakımından pozitif etkilere sebep olacağı, DFDS gibi global bir markanın Türkiye menşeli tır firmasını satın almasının (.....) gibi global yatırımcılara satılma hedefleri olan firmalara da öncülük edeceği,
- Kara yolu pazarı açısından bakıldığında ise söz konusu pazar özelinde ciddi bir rekabetin mevcut olduğu ve hizmet kalitesinde de artış olacağını öngörüldüğü, öyle ki satın alma işlemi sonrasında ortaya çıkacak bir hizmet eksikliğinin işlem taraflarını da etkileyecek olması sebebiyle teşebbüs üzerinde kaliteyi devamlı üst düzeyde tutması konusunda baskı yaratacağı,
- Bu bakımdan sektörün her yönüyle bu satın almadan pozitif olarak etkileneceğinin düşünüldüğü

ifade edilmiştir.

(115) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda özetle;

- Söz konusu devralma işleminin mevcut hizmetin iyileştirilmesi bakımından makul sayılabileceği,
- Bununla birlikte şeffaf bir yönetim sergilenmesi ve ilgili işlemin üçüncü taraf tüzel kişiler tarafından da denetlenmesi gerektiği

ifade edilmiştir.

(116) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda özetle;

- İşlem kapsamında yeni bir kapasitenin piyasaya arzı söz konusu olmadığından arz-talep dengesinin değişmeyeceği ve söz konusu işlemin kara yolu ile uluslararası yük taşımacılığı pazarındaki fiyatlara olumlu veya olumsuz önemli bir etkisinin olmayacağı; öte yandan verimlilik kaynaklı bir miktar iyileşmenin yaşanabileceği,
- Devir sonrası Ro-Ro taşımacılığı faaliyetleri ile kara yolu yük taşımacılığı faaliyetinin DFDS tarafından tek elden planlanabileceği ve yürütülebileceği düşünüldüğünde işlemin nihai müşteriler açısından (ihracatçılar/ithalatçılar) olumlu sonuçlarının olacağı,
- Uçtan uca hizmette tüm süreçleri kendi altyapısı ile sağlayacağı ve verimlilik ile kalite konularındaki gelişim fırsatları dikkate alındığında, devir sonrası DFDS'nin pazarda önemli bir rekabet avantajı elde edeceğinin değerlendirildiği, bu avantajın toplamda nihai müşterilerin ve Türk ihracatçısının rekabet avantajına doğru orantı ile olumlu yönde yansıtacağı,



- Diğer taraftan söz konusu işlem neticesinde doğabilecek rekabet karşıtı uygulamalara müsaade edilmemesi gerektiği; işlem ile birlikte EKOL LOJİSTİK'in kara yolu yüklerinin bulunduğu tırlarının Ro-Ro gemisine öncelikli yüklenecek ve boşaltılacak şekilde planlanmasının ve EKOL tırlarına rekabeti zorlayacak özel indirimler uygulanmasının pazardaki rekabeti etkileyeceği,
- Avrupa yönüne ve Avrupa yönünden üstlenilen Ro-Ro bağlantısını içeren taşımaların, (.....)'un toplam sefer sayısının yalnızca (.....)'una karşılık gelmesi sebebiyle devralma işleminin teşebbüsün faaliyetlerine kayda değer bir etkisi olmayacağını değerlendirildiği

ifade edilmiştir.

(117) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda özetle;

- Söz konusu devralma işleminin gerek kara yolu, gerek Ro-Ro güzergâhı bakımından taşıma hacmi göz önünde bulundurulduğunda, yüksek ihracat hacmine sahip olan Türkiye'de EKOL LOJİSTİK-DFDS birleşmesinin (.....) gibi yüksek değer sahibi firmalar için olumlu bir gelişme olacağı,
- Söz konusu devralma işleminin rekabetçi bir ortam yaratacağı, bu rekabet içerisindeki her teşebbüsün kendini geliştirmesini, yenilemesini ve kendine değer katmasını mümkün kılacağı,
- EKOL LOJİSTİK'in devralınması noktasında en sağlıklı alıcının DFDS olduğu, alıcı firmanın başka bir gemi firması olması ya da sektör dışından yatırım yapan bir firma olması halinde rekabet edilmesinin daha zor olacağı,
- DFDS'nin, lojistik firmalarının büyük çoğunluğuyla hâlihazırda çalıştığı ve ilgili devralma sonrasında olası zamların doğrudan EKOL LOJİSTİK'i de etkileyeceği, bu sebeple yapılacak zamların daha makul seviyelerde kalacağı,
- Türkiye'de Ro-Ro üzerinden yapılan Batı Avrupa taşımalarının toplam ihracatın 15-20'sini kapsadığı ve Avrupa kara sınırlarında bulunan gümrük kapılarındaki sıraların fazla olması gibi örneklerden yola çıkarak (.....) gibi yüksek araç kapasitesine sahip olan firmaların dahi yüklemek için araç bulamadığı göz önünde bulundurulduğunda söz konusu devralma işleminin olumsuz bir etki doğurmayacağı

ifade edilmiştir.

(118) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda özetle;

- DFDS ile ticari ilişki kapsamında düzenlenen evraklar üzerinde gönderici/alıcı ve taşınan emtiaya dair hassas ticari bilgiler bulunduğu, bu kapsamda DFDS'nin tüm taşımacıların müşteri bilgilerine ulaşabildiği, yapılan taşımaların detay bilgilerine ulaşabildiği, bu bilgilerin herhangi bir ülkeye kara yolu taşınması yapılacağı zamanın potansiyel iş büyüklüğünü gösterdiği için yatırım planlarına esas teşkil edecek şekilde kullanılabilmesi

ifade edilmiştir.

(119) Yukarıda yer verilen teşebbüslerin yanında, (.....) ve (.....) tarafından, işleme ilişkin olarak herhangi bir negatif etki öngörülmediği; (.....) ve (.....) tarafından ise Ro-Ro taşıma metodunun teşebbüslerce nadiren kullanılması sebebiyle, söz konusu işlem neticesinde yük taşımacılığı pazarındaki fiyat, hizmet kalitesi ve diğer parametreler üzerinde ortaya çıkacak muhtemel etkilerin öngörülemediği ifade edilmiştir.

### G.4.3. (.....)'nin İşlem Hakkındaki Görüşleri

(120) Bildirime konu işleme yönelik olarak (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda özetle;

- DFDS'nin en büyük müşterisinin EKOL olduğu, hâlihazırda DFDS'nin gemilerini en fazla kullanan teşebbüsün kontrolünün armatör sahibine geçmesi durumunda, EKOL LOJİSTİK'in araçlarına ve dolayısıyla yüklerine gemide öncelik verilmesi riskinin doğabileceği, pazardaki diğer taşımacı şirketlerin talep ettikleri/edecekleri seferlere ait gemileri kullanamama veya yer bulamama sorunu ile karşı karşıya kalabilecekleri, bunun yanında, taşımacı firmalar açısından müşterilere verilen teslimat sürelerinin ve sözleşme şartlarının gerçekleştirilememesinin söz konusu olabileceği,
- Devralma işlemi sonrası uluslararası kara yolu taşımacılığı faaliyetinin DFDS'nin ana iş kollarından biri haline geleceği, taşınan malın muhteviyatı gibi kendi ticari çıkarları açısından önemli bilgilere sahip olacağı, bununla birlikte Türk taşımacılarının rakibi ve aynı zamanda gemi şirketine sunulan manifesto ve benzeri bilgilere de sahip olarak önemli bir rekabet avantajı kazanacağı,
- Hâlihazırda 17 gemi ile operasyonlarını gerçekleştiren DFDS'nin Avrupa'da 12 adet tren hattının bulunduğu, bu durumun teşebbüse Avrupa'daki operasyonun neredeyse tamamını kontrol etme olanağı tanıdığı, DFDS'nin EKOL LOJİSTİK'i devralarak Türkiye'deki kara yolu operasyonlarının da kontrolünü ele alacağı, böylelikle DFDS'nin birden fazla taşıma modunda (kara, Ro-Ro ve tren) kontrol yetkisine sahip tek firma konumuna gelebileceği,
- Firmaların, en önemli maliyet kaleminin gemi bileti ücreti olduğu, bu bilet ücretinde anti-rekabetçi bir uygulamaya maruz kalınması halinde firmaların pazarda rekabet etme şansının ortadan kalkacağı, DFDS'nin kendi bünyesine alacağı EKOL LOJİSTİK ile diğer firmalara uygulayacağı ücretlendirmenin aynı seviyede olmaması halinde firmaların maliyetlerinde önemli bir fark meydana geleceği, bu hususun taşımacı firmalar açısından bahse konu devralmayla ilgili en önemli endişelerden birisi olduğu,
- Ro-Ro ile uluslararası kara yolu taşımacılığı faaliyeti gerçekleştiren firmaların iş modeli gereği çekici sayısından fazla yarı römorku bulundurmasından ötürü genel olarak operasyonlarında gemiye yarı römorklarını yüklemekte oldukları, Trieste'ye varış yapan bu yarı römorkların varış limanından çekicilerle veya trenle güzergâhına devam ettikleri, DFDS'nin bu güzergâhta treni ve gemi hattını işleten tek firma olduğu,
- Taşımacıların yarı römork sayısına oranla aynı sayıda çekicisi olmamasından ötürü tüm operasyonlarını kara yoluna çevirmek gibi bir alternatifi bulunmadığı, bu nedenle hattı kullanmak zorunda oldukları için DFDS'ye bağımlı oldukları

ifade edilmiştir.

### G.5. Değerlendirme

(121) Bildirime konu işlem kapsamında, Ahmet MUSUL'un nihai olarak kontrol ettiği EKOL'ün kara yolu ile uluslararası taşımacılık faaliyetlerinin ve EUTS'nin DFDS tarafından devralınması işlemine izin verilmesi talep edilmiştir. Başvuruda sunulan bilgi ve belgelere göre işlem öncesinde devredilmesi planlanan iş kolları ve teşebbüslerin ilk etapta EKOL LOJİSTİK'e kısmi bölünme yoluyla devredilmesi ve işlem sonrasında ise EKOL LOJİSTİK'in tamamının nihai olarak DFDS tarafından devralınması planlanmaktadır. Başvuruda ayrıca EKOL LOJİSTİK'in yurt içi taşımacılık, sözleşmeli

lojistik, depo yönetimi ve lojistik yazılımları iş kollarının işlem öncesinde taraflarca ayrıştırılacağı ve bildirim konu işlemin dışında tutulacağı belirtilmiştir. İşlem neticesinde devre konu teşebbüsün kontrol yapısında kalıcı bir değişiklik meydana geleceğinden, söz konusu işlemin, 2010/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesi çerçevesinde bir devralma işlemi olduğu değerlendirilmektedir.

- (122) Öte yandan, tarafların ciro bilgilerinden, devralma işleminin 2010/4 sayılı Tebliğ'in 7. maddesinin (a) ve (b) bentlerinde öngörülen eşikleri aşması nedeniyle izne tabi olduğu anlaşılmıştır.
- (123) DFDS, Türkiye'de gemi acenteliği, liman işletmeciliği ve Ro-Ro taşımacılığı alanlarında faaliyet göstermekte, devre konu teşebbüsler ise kara yolu ile uluslararası yük taşımacılığı alanında faaliyet göstermektedir. Kara yolu ile uluslararası yük taşımacılığı pazarı ve Ro-Ro taşımacılığı pazarı arasında ise dikey bir ilişki bulunmaktadır. Farklı ilgili ürün pazarlarında faaliyet gösteren teşebbüsler arasında gerçekleşen birleşme ve devralma işlemleri yatay olmayan birleşme ve devralmalar olarak tanımlanmaktadır. Dikey birleşmeler<sup>38</sup>, tedarik zincirinin farklı seviyelerinde faaliyet gösteren teşebbüsler arasında gerçekleştirilen işlemleri ifade etmektedir. Bu tür işlemlerin değerlendirilmesinde birleşme tarafı olan teşebbüslerin faaliyet gösterdikleri pazarlar genel olarak alt pazar ve üst pazar olarak ayırma tabi tutulmaktadır. Üst pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin, alt pazarda faaliyet gösteren teşebbüslere girdi sağladıkları kabul edilmektedir. Ayrıca, dikey ticari ilişkiler bağlamında bir ürün veya hizmetin üretimi, dağıtımı ve perakende satışı seviyelerinde faaliyet gösteren teşebbüslerin aralarında gerçekleşecek olan birleşmeler de dikey birleşmeler kapsamında değerlendirilecektir.
- (124) Dikey birleşmeler ile belirli çok pazarlı birleşmelerde, birleşmeye taraf teşebbüslerin faaliyetleri ya da ürünleri birbirlerini tamamlayıcı niteliktedir. Tamamlayıcı ürünlerin ya da faaliyetlerin tek bir teşebbüs altında birleşmeleri önemli etkinlik kazanımları yaratabilmektedir. Bu tür birleşmeler ile rekabetten beklenen olumlu sonuçlar yoluyla tüketiciye fayda sağlanması öngörülmektedir. İktisat teorisinde, tamamlayıcı ürünler üreten teşebbüslerin dikey biçimde birleşmeleri sonucunda, birleşme öncesinde üst ve alt pazarlarda uygulanan tekelci kâr marjlarının birleşme sonrasında içselleştirileceği öngörülmektedir. Dikey birleşme sonucunda çifte tekelci fiyatlamanın ortadan kaldırılması, dikey bütünleşik teşebbüsün alt pazarda üretimi kârlı bir şekilde artırmasını sağlayabilecektir. Teorik olarak, birleşmenin dikey olarak bütünleşmiş teşebbüse nihai ürün fiyatını düşürme veya çıktı miktarını artırma yönünde güdü sağlayacağı ve böylece tüketici faydasını artıracığı kabul edilmektedir. Benzer şekilde, pazarın bir seviyesinde satışları arttırmak için hizmet kalitesini ya da inovasyonu artırma gibi olumlu girişimler de pazarın diğer seviyesi bakımından birtakım faydalar sağlayacaktır. Bu faydaları kendi bünyesine alacak olan dikey bütünleşik bir teşebbüsün bu türden girişimlerde bulunma güdüsü artacaktır.
- (125) Ayrıca, dikey bütünleşme işlem maliyetlerini azaltırken aynı zamanda ürün tasarımı, üretim, satış ve dağıtım süreçlerinin organizasyonu bakımından etkinlikler doğurabilecektir. Buna ilave olarak, ürünler tamamlayıcı olsun ya da olmasın, aynı tüketici grubuna satılan bir ürün serisi içerisinde yer alan farklı ürünlerin sağlayıcıları arasında gerçekleşen birleşmeler, tüketici bakımından tek duraklı alışveriş imkânı sunmak gibi birtakım faydalar ortaya çıkarabilecektir. Ancak diğer taraftan, bazı durumlarda yatay olmayan birleşmeler etkin rekabeti önemli ölçüde azaltabilme

<sup>38</sup> Bildirime konu işlem, dosya kapsamında devralma olarak tanımlansa da, devralma ve birleşme kavramları birbiri yerine geçecek şekilde kullanılmıştır.

potansiyeli de taşımaktadır. Bu durum özellikle hâkim durum yaratılması ya da mevcut bir hâkim durumun güçlendirilmesi halinde söz konusudur.

- (126) Yatay olmayan birleşmeler iki yolla etkin rekabeti önemli ölçüde azaltabilecektir. Bunlar tek taraflı etkiler ve koordinasyon doğurucu etkilerdir. Tek taraflı etkiler, asıl olarak yatay olmayan birleşmelerin pazarı kapamaya yol açabileceği durumlarda ortaya çıkabilecektir. Pazarı kapama kavramı, birleşme nedeniyle mevcut ve potansiyel rakiplerin tedarik kaynaklarına ya da pazarlara erişiminin güçleştirilmesi veya engellenmesi ve bu yolla söz konusu rakiplerin rekabet edebilme imkânı ve/veya güdüsünün azaltılmasını ifade etmektedir. Pazarı kapamanın sonucu olarak, birleşik teşebbüsün ve muhtemelen bazı rakiplerinin fiyatları kârlı bir şekilde yükseltebilme ihtimalleri ortaya çıkmaktadır. Bu tür birleşmeler rekabet karşıtı pazar kapamaya yol açmak suretiyle etkin rekabeti önemli ölçüde azaltabilecektir.
- (127) Koordinasyon doğurucu etkiler ise birleşme öncesinde davranışlarını uyumlaştırmadan faaliyet gösteren teşebbüslerin birleşme sonrasında koordinasyon yoluyla fiyatları yükseltme ya da rekabeti azaltma ihtimallerinin önemli ölçüde artmasını ifade etmektedir. Birleşme öncesinde pazardaki teşebbüslerin zaten koordinasyon halinde faaliyet gösteriyor olmaları durumunda ise pazarda gerçekleşecek bir birleşme işlemi mevcut koordinasyonun daha kolay, kalıcı ve etkili bir biçimde sürdürülmesini destekleyecektir. Koordinasyon doğurucu etkiler içeren bir birleşmenin etkin rekabeti önemli ölçüde azaltabileceği kabul edilmektedir.
- (128) Birleşmenin rekabet üzerindeki etkileri değerlendirilirken, ilgili pazarlarda birleşme öncesinde gözlemlenen ve birleşme sonrası oluşacağı tahmin edilen rekabet koşulları kıyaslanmaktadır. Birleşmenin gerçekleştiği andaki durum çoğu zaman anlamlı bir kıyaslama imkânı verirken, bazı durumlarda ilgili pazarda gelecekte gerçekleşmesi öngörülen birtakım değişiklikler de dikkate alınmaktadır. Bu değerlendirmelerde, ilgili pazarda birleşme ile bağlantılı olmayan muhtemel giriş ve çıkışlar ile yakın gelecekte yürürlüğe girecek düzenlemelerin etkileri de göz önünde bulundurulmaktadır. Yatay olmayan birleşmelerin değerlendirilmesinde, birleşmenin rekabet üzerindeki olumsuz etkilerinin yanı sıra birleşmeyle ortaya çıkan etkinliklerden kaynaklı olumlu etkilerin de dikkate alınması gerekmektedir.

### **G.5.1. Tek Taraflı Etkilerin Değerlendirilmesi**

- (129) Birleşmenin pazarı kapama etkisi yaratması, birleşme nedeniyle mevcut ve potansiyel rakiplerin tedarik kaynaklarına ya da pazarlara erişiminin engellenmesi ve bu yolla söz konusu rakiplerin rekabet edebilme imkânı ya da güdüsünün azaltılmasını ifade etmektedir. Pazarı kapamaya yol açan unsurlar, pazara girişleri veya pazardaki oyuncuların büyümelerini zorlaştırmanın yanı sıra rakipleri pazardan dışlayıcı bir etki de oluşturmaktadır. Pazar kapama etkisinin varlığından söz edebilmek için rakiplerin birleşme sonrasında mutlaka pazardan çıkmak zorunda kalması şartı aranmaz. Birleşmenin rakipleri dezavantajlı konuma getirerek etkin şekilde rekabet edemeyecek olmalarına yol açması bunun için yeterlidir. Sonuç olarak, birleşen teşebbüslerin veya rakiplerinin işlem sonrasında fiyatlarını kârlı bir şekilde yükseltebilme imkânı elde etmeleri durumunda rekabeti engelleyici nitelikte pazar kapama etkilerinin olacağı kabul edilmektedir.
- (130) Pazarı kapamanın girdi kısıtlaması (*input foreclosure*) ve müşteri kısıtlaması (*customer foreclosure*) olmak üzere iki ayrı boyutu bulunmaktadır. Girdi kısıtlaması, birleşme sonrasında birleşik teşebbüsün, alt pazardaki rakiplerin ihtiyacı olan önemli girdilere erişimini kısıtlaması ve bu yolla rakiplerin maliyetlerini artırması olarak ifade edilmektedir. Müşteri kısıtlaması ise, birleşme sonrasında birleşik teşebbüsün, üst

pazardaki rakiplerin yeterli müşteri tabanına erişimini kısıtlaması anlamına gelmektedir. Ayrıca dikey birleşmeler, birleşik teşebbüse alt ve üst pazardaki rakipleri hakkında kritik ticari bilgilere erişim imkânı sağlaması sebebiyle de bazı tek taraflı etkilerin ortaya çıkmasına neden olabilmektedir. Örneğin, dikey birleşme sonucunda alt pazardaki rakibinin sağlayıcısı olan bir teşebbüs, rakipleri hakkında elde edeceği bilgiler neticesinde alt pazarda fiyatları yüksek tutabilecektir. Benzer şekilde dikey bütünleşik teşebbüsün elindeki kritik bilgilere erişim imkânı, rakiplerin pazara girişlerini veya pazarı genişletmelerini engelleyebilmektedir.

- (131) Bildirim konusu işlemden, Ro-Ro taşımacılığı pazarı ile kara yoluyla uluslararası yük taşımacılığı pazarı birbiri ile dikey ilişkili pazarlar olup Ro-Ro taşımacılığı pazarı üst pazar, kara yolu ile uluslararası yük taşımacılığı pazarı alt pazar konumundadır. Bu bakımdan bahse konu işlemin Ro-Ro taşımacılığı pazarı ve kara yoluyla uluslararası yük taşımacılığı pazarı için pazar kapamaya neden olup olmayacağı değerlendirilmiştir. Söz konusu değerlendirme, Yatay Olmayan Birleşme ve Devralmaların Değerlendirilmesi Hakkında Kılavuz'da (Yatay Olmayan Kılavuz) girdi kısıtlaması ve müşteri kısıtlaması olasılıkları altında yapılmıştır.

### **Girdi Kısıtlaması**

- (132) Girdi kısıtlaması temel olarak, birleşik teşebbüsün sağlayıcısı olduğu girdilerin, devralma sonrası alt pazarda faaliyet gösteren rakip teşebbüslere arzını kısıtlayarak bu teşebbüslerin devralma öncesindeki fiyat ve koşullardan girdi temin etmelerini zorlaştırması ve bunun sonucunda maliyet artışına neden olması olarak tanımlanmaktadır. Bu durum, birleşik teşebbüse tüketiciye uyguladığı fiyatları artırabilme imkânı sağlayacaktır. Girdi kısıtlaması konusunda, birleşik teşebbüsün girdi kısıtlama imkân ve güdüsü olup olmadığı 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 birlikte değerlendirilmektedir.
- (133) 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.
- (134) İncelemeye konu devralma işlemi kapsamında, devralan taraf olan DFDS'nin üst pazarda sunduğu Ro-Ro taşımacılığı hizmetinin, kara yolu ile uluslararası taşımacılık pazarının önemli bir girdisi olduğuna dair şüphe bulunmamaktadır. Bu noktada, DFDS'nin faaliyette bulunduğu üst pazar olan Ro-Ro taşımacılığı pazarında pazar gücüne sahip olup olmadığı incelenmiştir.

Tablo-17: Ro-Ro Taşımacılığı Pazarında Miktar Bazlı Pazar Payları

Yıllar	2019	2020	2021
DFDS Taşıma Miktarı	(.....)	(.....)	(.....)
DFDS Pazar Payı (%)	(.....)	(.....)	(.....)
ULUSOY Taşıma Miktarı	(.....)	(.....)	(.....)
ULUSOY Pazar Payı (%)	(.....)	(.....)	(.....)
Taşınan Ünite Adedi Olarak Pazarın Büyüklüğü	(.....)	(.....)	(.....)
Kaynak: Bildirim Formu			

- (135) Yukarıdaki tabloda yer alan bilgilerden görüleceği üzere, DFDS'nin taşınan ünite adedi bakımından pazar payı 2019-2021 yılları arasında %(.....) civarında gerçekleşmiştir. Rakibi ULUSOY'un pazar payı ise 2019-2021 yılları arasında %(.....) aralığında değişmektedir. Aşağıdaki tabloda ise DFDS'nin ve rakibinin gelir bakımından pazar payı bilgisine yer verilmiştir.

Tablo-18: Ro-Ro Taşımacılığı Pazarında Gelir Bazlı Pazar Payları

Yıllar	2019	2020	2021
DFDS <sup>39</sup> Geliri	(.....)	(.....)	(.....)
DFDS Pazar Payı (%)	(.....)	(.....)	(.....)
ULUSOY Geliri	(.....)	(.....)	(.....)
ULUSOY Pazar Payı (%)	(.....)	(.....)	(.....)
Satış Değeri Bakımından Pazarın Büyüklüğü	(.....)	(.....)	(.....)
Kaynak: Bildirim Formu			

- (136) DFDS'nin gelir bakımından pazar payı 2019-2021 yılları arasında sırasıyla %(.....), %(.....) ve %(.....) olarak gerçekleşmiştir. Rakibi ULUSOY'un ise gelir bakımından pazar payı 2019-2021 yılları arasında %(.....), %(.....) ve %(.....) olmuştur. Pazar paylarına bakıldığında, DFDS'nin pazar payının hâkim durum eşliğinin oldukça üzerinde olduğu görülmektedir. Bildirime konu işlem kapsamında devre konu teşebbüsün DFDS'nin satışları içerisinde payı önem arz etmektedir. Aşağıdaki tabloda EKOL LOJİSTİK'in ve diğer lojistikçilerin DFDS'nin satışları içerisindeki payına yer verilmiştir.

<sup>39</sup> İlgili yıllara ait satış değeri bilgileri, navlun için müşterilere sağlanan indirimler dâhil olacak şekilde yalnızca standart ünitelerden elde edilen net navlun gelirlerini içermektedir.

Tablo-19: : 2020 ve 2021 Yılı İçin DFDS'nin Hizmet Verdiği En Büyük 10 Nakliyecİ Müşterisi

Yıl	Taşınan Adede Göre	Ünite Adedi	Toplam İçindeki Pay (%)	Gelire Göre <sup>40</sup>	Gelir (TL)	Toplam İçindeki Pay (%)
2020	EKOL	(.....)	(.....)	EKOL	(.....)	(.....)
	MARS	(.....)	(.....)	MARS	(.....)	(.....)
	SARP	(.....)	(.....)	SARP	(.....)	(.....)
	VEGA	(.....)	(.....)	VEGA	(.....)	(.....)
	ÇOBANTUR	(.....)	(.....)	ÇOBANTUR	(.....)	(.....)
	HÜNER	(.....)	(.....)	HÜNER	(.....)	(.....)
	KOMBIVERKEHR DEUTSCHE	(.....)	(.....)	ARES	(.....)	(.....)
	ARES	(.....)	(.....)	GÖK-BORA	(.....)	(.....)
	NETLOG	(.....)	(.....)	NETLOG	(.....)	(.....)
	ABC	(.....)	(.....)	KOMBIVERKEHR DEUTSCHE	(.....)	(.....)
	TOPLAM	296.780	58,3		1.532.779.513	51,5
2021	EKOL	(.....)	(.....)	EKOL	(.....)	(.....)
	MARS	(.....)	(.....)	MARS	(.....)	(.....)
	SARP	(.....)	(.....)	SARP	(.....)	(.....)
	VEGA	(.....)	(.....)	VEGA	(.....)	(.....)
	HÜNER	(.....)	(.....)	HÜNER	(.....)	(.....)
	ÇOBANTUR	(.....)	(.....)	ÇOBANTUR	(.....)	(.....)
	ARES	(.....)	(.....)	ARES	(.....)	(.....)
	KOMBIVERKEHR DEUTSCHE	(.....)	(.....)	NETLOG	(.....)	(.....)
	ABC	(.....)	(.....)	GÖKBORA	(.....)	(.....)
	NETLOG	(.....)	(.....)	KOMBIVERKEHR DEUTSCHE	(.....)	(.....)
	TOPLAM	379.405	58,3		2.529.821.153	51,0
2022	EKOL	76.047	(.....)	EKOL	868.494.059	(.....)
	SARP	39.601	(.....)	SARP	230.886.133	(.....)
	MARS	33.662	(.....)	VEGA	225.149.907	(.....)
	VEGA	30.978	(.....)	MARS	211.422.028	(.....)
	HÜNER	18.297	(.....)	HÜNER	152.186.509	(.....)
	ÇOBAN TUR	12.077	(.....)	ARES	146.641.475	(.....)
	ARES	9.897	(.....)	ÇOBANTUR	104.049.329	(.....)
	KOMBIVERKEHR DEUTSCHE	9.767	(.....)	BULUNG LOJİSTİK AŞ	74.356.281	(.....)
	ABC	9.494	(.....)	GÖKBORA	67.524.202	(.....)
	ALPHA INTERMODAL SA	8.004	(.....)	ABC	42.393.881	(.....)
	TOPLAM	420.780	58,9	TOPLAM	4.281.652.911	49,6

Kaynak: Bilgi ve Belge Yazıları

- (137) Yukarıdaki tabloda görüleceği üzere, DFDS'nin en büyük müşterisi 2020 ve 2021 yıllarında ünite adedine göre %(.....) ve %(.....); ciroya göre ise %(.....) ve %(.....) oranlarında EKOL olmuştur. Aşağıdaki tabloda ise DFDS'nin faaliyet gösterdiği hatlarda EKOL'ün yüklerinin kırılımına yer verilmiştir.

<sup>40</sup> Başvuruda Euro tutarlarının Türk Lirası karşılıkları, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası'nın 2020 mali yılı için ilan ettiği ortalama döviz alış kuru olan 1 Euro = 8,03 TL; 2021 yılı için ortalama döviz alış kuru olan 1 Euro = 10,44 TL; 2022 yılı için ortalama döviz alış kuru olan 1 Euro = 17,36 TL üzerinden hesaplanmıştır.

Tablo-20: DFDS'nin Faaliyet Gösterdiği Hatlarda EKOL Yüklerinin Dağılımı

2020 Yılı					
Yükün Taşındığı Hat	Devre Konu Teşebbüslerin Ro-Ro Taşımaları/ Hattın Toplam Ro-Ro Taşımaları				Hattın Toplam Kapasitesi İçindeki Payı <sup>41</sup> (%)
	Miktar	Oran(%)	Gelir <sup>42</sup> (TL)	Oran(%)	
İstanbul - Trieste <sup>43</sup>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Mersin - Trieste	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Türkiye-Fransa <sup>44</sup>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TOPLAM	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2021 Yılı					
Yükün Taşındığı Hat	Devre Konu Teşebbüslerin Ro-Ro Taşımaları/ Hattın Toplam Ro-Ro Taşımaları				Hattın Toplam Kapasitesi İçindeki Payı(%)
	Miktar	Oran(%)	Gelir (TL)	Oran(%)	
İstanbul - Trieste	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Mersin - Trieste	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Türkiye-Fransa	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
İzmir - Tarragona <sup>45</sup>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TOPLAM	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2022 Yılı					
Yükün Taşındığı Hat	Devre Konu Teşebbüslerin Ro-Ro Taşımaları/ Hattın Toplam Ro-Ro Taşımaları				Hattın Toplam Kapasitesi İçindeki Payı(%)
	Miktar	Oran(%)	Gelir (TL)	Oran(%)	
İstanbul - Trieste	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Mersin - Trieste	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Türkiye-Fransa	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
İzmir - Tarragona	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TOPLAM	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: DFDS Tarafından Sunulan Bilgiler

- (138) Yukarıdaki tabloda görüleceği üzere, EKOL'ün yükleri en çok Pendik-Trieste, Pendik-Bari, Ambarlı-Trieste, Pendik-Patras, Patras-Trieste, Yalova-Trieste, Yalova-Bari hatlarını içeren İstanbul-Trieste hatlarında taşınmaktadır. Bu hatlarda EKOL'ün DFDS taşımaları içindeki payı 2020 yılında miktar bazında %(.....); gelir bazında ise %(.....) civarında gerçekleşmiştir. Mersin-Trieste hattındaki EKOL yükleri ise yıllar içerisinde artış göstererek 2022 yılında miktar bazında %(.....), gelir bazında %(.....) seviyelerine ulaşmıştır. Türkiye-Fransa hatlarında DFDS'nin taşımaları içerisinde EKOL'ün yüklerinin payı ise 2020 yılında %(.....) seviyelerinde iken 2022 yılına gelindiğinde düşüş göstererek %(.....) seviyelerine gerilemiştir. DFDS'nin İzmir-Tarragona hattını ise büyük oranda EKOL kullanmakla birlikte bu hatta ilişkin esaslı bir talebin olmadığı, bu hatta Inditex'in<sup>46</sup> yüklerinin taşınması amacıyla Inditex'in İspanya yüklerini taşıyan EKOL'ün talebi üzerine haftada bir sefer olarak açıldığı ifade edilmiştir. Söz konusu hatların kapasitelerine bakılacak olursa bütün hatların kapasitesinin altında taşıma yaptığı görülmektedir. Söz konusu hatların tam kapasite ile çalışmış olduğu senaryoda

<sup>41</sup> Hattın Toplam Kapasitesi=İlgili hattın LaneMeter bazında yıllık kapasitesi/standart ünite uzunluklarının ağırlıklı ortalaması (14,48LM).

<sup>42</sup> Söz konusu gelir bilgileri, navlun için müşterilere sağlanan indirimler dahil olacak şekilde yalnızca standart ünitelerden elde edilen net navlun gelirlerini içermektedir.

<sup>43</sup> Pendik-Trieste, Pendik-Bari, Ambarlı-Trieste, Pendik-Patras, Patras-Trieste, Yalova-Trieste, Yalova-Bari hatlarını içermektedir.

<sup>44</sup> Yalova -Sete ve Çeşme-Sete hatlarını içermektedir.

<sup>45</sup> İzmir-Tarragona hattının 2021 yılında, Inditex'in yüklerinin taşınması amacıyla Inditex'in İspanya yüklerini taşıyan EKOL'ün talebi üzerine haftada bir sefer olarak açıldığı, EKOL haricinde başka bir nakliyeciden ilgili hattı kullanma yönünde bir talebin bulunmaması nedeniyle Ro-Ro taşımaları bakımından hâlihazırda düşük kapasiteli bir adet gemi kullanıldığı belirtilmiştir.

<sup>46</sup> 1985 yılında İspanya'da kurulan ve bünyesinde Zara, Berska, Stradivarius gibi hazır giyim şirketlerini barındıran gruptur.



ise EKOL'ün hatlardaki payının 2020-2022 yıllarında İstanbul-Trieste hatları için %(.....), Mersin-Trieste hattı için %(.....), Türkiye-Fransa hatları için %(.....) ve İzmir-Tarragona hattı için %(.....) civarında olduğu görülmektedir. Ayrıca tüm hatlarda yapılan taşımaların hepsi bir arada düşünüldüğünde, her ne kadar EKOL'ün yüklerinin payı %(.....) oranlarında değişse de DFDS'nin kapasitesi içinde EKOL'ün taşımaları %(.....) oranlarına gerilemiştir.

- (139) DFDS'nin Ro-Ro taşımacılığı hizmeti verdiği diğer nakliyeciler ise (.....) olmuştur. Nitekim DFDS'nin Ro-Ro taşımacılığı faaliyetlerinden elde ettiği gelirlerin yaklaşık %(.....)'i devre konu teşebbüs dışındaki hizmet verdiği nakliyecilerden elde edilmektedir. Bu bakımdan her ne kadar EKOL LOJİSTİK DFDS'nin en büyük müşterisi olsa da, pazarda hem (.....) gibi önemli nakliyecilerin varlığı hem de DFDS'nin hâlihazırda hizmet verdiği uluslararası kara yolu ile taşımacılık faaliyeti yürüten 581 teşebbüsün bulunduğu düşünüldüğünde, teşebbüsün girdi kısıtlaması uygulamasına gittiğinde pazarda kayıplar yaşayabileceği değerlendirilmektedir.
- (140) Yatay Olmayan Kılavuz, girdi kısıtlama güdüsünün, birleşik teşebbüs için ancak kısıtlamanın kârlı olduğu derecede mümkün olacağını ifade etmektedir. Birleşik teşebbüsün kısıtlama güdüsüne sahip olabilmesi için, üst pazarda elde edilen kâra ilişkin kaybın, kısa veya orta vadede alt pazardaki satış miktarının veya müşterilere uygulanan fiyatların artırılmasına ilişkin fırsat dolayısıyla elde edilecek karşılığa kıyasla daha düşük olması gerekmektedir. Yatay Olmayan Birleşme Kılavuzu'nda, işlem öncesinde üst pazar kâr marjının düşük ve alt pazar kâr marjının yüksek olması halinde, birleşik teşebbüsün girdi kısıtlaması uygulama güdüsüne sahip olma ihtimali olacağı ifade edilmektedir. *AEH/Migros*<sup>47</sup> kararında da vurgulandığı üzere, girdi kısıtlama güdüsünün oluşabilmesi için kısıtlamanın kârlı ve rasyonel olması gerekliliğinin yanı sıra, rakiplere uygulanan girdi kısıtlaması sonucu gerçekleşecek kâr kaybının kısa ya da uzun vadede alt pazardaki satışları artırarak tüketicilere uygulanan fiyatları yükseltmek suretiyle telafisinin mümkün olması gerekmektedir. Kararda ayrıca, birleşik teşebbüsün alt pazarda sahip olduğu pazar payı ne kadar büyükse artan kâr marjını yansıtacağı satışların miktarının ve böylece girdi kısıtlama güdüsünün o kadar yüksek olacağı ifade edilmektedir.
- (141) Bu çerçevede aşağıdaki tabloda, son beş yıl içerisinde EKOL LOJİSTİK'in kara yolu ile uluslararası yük taşımacılığından elde ettiği kâr oranları ile DFDS'nin Ro-Ro taşımacılığı pazarında elde ettiği kâr oranlarına yer verilmiştir.

Tablo-21: İşlem Tarafı Teşebbüslerin Kârlılık Oranları

Teşebbüs	2017	2018	2019	2020	2021
EKOL <sup>48</sup>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
DFDS <sup>49</sup>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Bildirim Formu

- (142) Tabloda görüleceği üzere, kara yolu ile uluslararası yük taşımacılığı pazarında elde edilen kâr oranları, Ro-Ro taşımacılığı pazarında elde edilen kâr oranlarıyla karşılaştırıldığında son derece düşük kalmaktadır. Bu bakımdan, DFDS'nin üst pazardaki kârından feragat ederek alt pazara yönelik bir girdi kısıtlaması güdüsüne sahip olma ihtimali düşük görünmektedir.

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

<sup>48</sup> İlgili yıllara ait karlılık oranları, EKOL tarafından gerçekleştirilen satış değerlerinden satış maliyetlerinin çıkarılması yoluyla hesaplanan brüt kar marjlarını ifade etmektedir.

<sup>49</sup> İlgili yıllara ait karlılık oranları, DFDS'nin bağımsız denetimden geçmiş konsolide mali tabloları ve finansman giderleri öncesi faaliyet karları üzerinden hesaplanmıştır.

- (143) Birleşik teşebbüsün girdi kısıtlama güdüsüne sahip olup olmadığının değerlendirilmesinde, alt pazardaki rakiplerin gücü ve pazardaki rekabetin seviyesinin de dikkate alınması gerekmektedir. Nitekim 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. İşlem kapsamındaki alt pazar konumunda olan kara yolu ile uluslararası yük taşımacılığı (geniş tanımlanan pazar) ve Ro-Ro gemileri kullanılarak gerçekleştirilen kara yolu ile uluslararası yük taşımacılığı (dar tanımlanan pazar) pazarları, çok sayıda oyuncunun faaliyet gösterdiği bir pazardır. Nitekim hem DFDS'nin hem de ULUSOY'un hizmet sağladığı en büyük 10 nakliye müşterisi dahi DFDS'nin ve ULUSOY'un toplam taşımalarının yaklaşık olarak % (.....)'sini oluşturmaktadır.
- (144) Ulaştırma Bakanlığı tarafından 15.11.2021 tarihinde yayımlanan Ulaştırma Bakanlıkları Avrupa Konferansı (UBAK) İzin Belgeleri Değerlendirme Listesine<sup>50</sup> bakıldığında da kara yolu ile uluslararası yük taşımacılığı pazarının çok oyunculu bir yapıya sahip olduğu görülmektedir.
- (145) Aşağıdaki tabloda teşebbüslerin 2022 yılında gerçekleştirdikleri uluslararası sefer sayılarının toplam sefer sayısı içerisindeki ağırlığına yer verilmiştir.

Tablo-22: Teşebbüslerin 2022 Yılı UBAK İzin Belgeleri Değerlendirme Listesi'ndeki Toplam Sefer Sayısı İçerisindeki Payı

Teşebbüs Adı	Toplam İçindeki Payı (%)
MARS	5,12
EKOL LOJİSTİK	4,64
BARSAN	2,08
EVOLOG	1,29
ARES	1,17
GÖKBORA	1,05
NETLOG	0,94
HNR	0,89
ABC	0,77
ARSPET	0,73
ÇOBANTUR	0,70
TRANSER	0,69
ORKUN	0,68
BORUSAN	0,43
DSV	0,06
SARP	0,003

Kaynak: UBAK İzin Belgesi Değerlendirme Listesi<sup>51</sup> (2023)

- (146) İlgili tablo incelendiğinde, teşebbüslerin sefer sayısı o pazar paylarının oldukça düşük bir seviyede kaldığı görülmekte ve bu oranların birbirine yakınlığı dikkat çekmektedir. En yüksek paya sahip teşebbüsler %5,12 ve %4,64'lük pazar paylarıyla MARS ve EKOL LOJİSTİK olurken söz konusu teşebbüslerin pazar paylarının %6'nın altında kaldığı görülmektedir. Bu doğrultuda pazarın, görece birbirine yakın büyüklükte çok sayıda oyuncudan meydana geldiği anlaşılmaktadır. Aşağıdaki tabloda ise kara yolu ile uluslararası yük taşımacılığı pazarında EKOL LOJİSTİK'in miktar bazlı pazar payları yer almaktadır.

<sup>50</sup> UBAK İzin belgesi geçerli olduğu topraklar içerisinde, yükleme ve boşaltma noktaları arasında ve Kullanım Kılavuzunda belirtilen gerekli evrakların aracın üzerinde bulunması şartıyla iki UBAK üyesi ülke arasında taşımacılığa izin vermektedir.

<sup>51</sup><https://und.entra.net/websites/und/files/2022/11/2023-yili-ubak-izin-belgesi-degerlendirme-listesi-yayimlanmistir.pdf>, Erişim Tarihi: 28.01.2023.

Tablo-23: EKOL LOJİSTİK'in Satış Miktarı Bakımından Pazar Payı (%)

Teşebbüs	2019		2020		2021	
	Satış Miktarı	Pazar Payı(%)	Satış Miktarı	Pazar Payı(%)	Satış Miktarı	Pazar Payı(%)
EKOL LOJİSTİK	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam Pazar Büyüklüğü	2.281.367		2.198.774		2.666.095	

Kaynak: Bildirim Formu ve UND Taşıma İstatistikleri

- (147) EKOL LOJİSTİK'in satış miktarı üzerinden hesaplanan pazar paylarının yer aldığı tablo incelendiğinde, teşebbüsün 2019, 2020 ve 2021 yıllarındaki pazar paylarının sırasıyla %(.....), %(.....) ve %(.....) olarak gerçekleştiği, bu bakımdan teşebbüsün pazar payının toplam pazar büyüklüğü ile kıyaslandığında sınırlı bir seviyede kaldığı görülmektedir.
- (148) İlgili pazarın “Ro-Ro gemileri kullanılarak gerçekleştirilen kara yolu ile uluslararası yük taşımacılığı” olarak dar anlamda tanımlandığı durumda ise EKOL LOJİSTİK'in pazardaki konumunun nasıl olduğunun belirtilmesinde fayda bulunmaktadır. Önceki bölümlerde de yer verildiği üzere kara yolu ile uluslararası yük taşımacılığı faaliyetleri salt kara yolu veya kara yolu+Ro-Ro ile yapılmaktadır. UND'den elde edilen bilgiler çerçevesinde Avrupa ile Türkiye arasında kara yolu ile uluslararası yük taşımacılığı %70 oranında salt kara yolu, %30 oranında ise kara yolu+ Ro-Ro ile yapılmaktadır. İfade edildiği üzere Ro-Ro'yu tercih eden teşebbüslerin Türkiye-Avrupa Ro-Ro hatları arasında özel bir konumu olan Trieste Limanı'nın avantajlarından dolayı yarı römork yatırımı daha fazla olup kara yolunu tercih eden teşebbüslerin çekici ve yarı römork sayıları birbirine daha yakın seyretmektedir.<sup>52</sup>
- (149) Aşağıdaki tabloda sektörde faaliyeti bulunan ve DFDS ile ULUSOY'un hizmet verdiği en büyük teşebbüsler içerisinde yer alan bazı nakliyecilerin miktar bazlı taşımalarında salt kara yolu ve kara yolu+Ro-Ro taşımalarının ağırlığına yer verilmiştir.

Tablo-24: Nakliyecilerin Salt Kara Yolu ve Kara Yolu+Ro-Ro Taşımalarının Ağırlığı (%)

Teşebbüsler <sup>53</sup>	2020		2021		2022	
	Ro-Ro	Kara	Ro-Ro	Kara	Ro-Ro	Kara
EKOL	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ARSPET	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
BORUSAN	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
DSV	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
SARP	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
EVOLOG	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
GÖKBORA	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
MARS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TRANSER	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ÇOBANTUR	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ARES	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ÇOBANTUR	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
EKNAK	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
VEGA	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
HÜNER	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
BARSAN	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüslerden Elde Edilen Bilgiler

- (150) Yukarıdaki tablodan da görüleceği üzere, (.....) ve (.....) gibi nakliyeciler kara yolu uluslararası yük taşımacılığı operasyonları kapsamında salt kara yolu taşımasından

<sup>52</sup> Bkz. Tablo-16: Nakliyecilerin Römork ve Çekici Sayıları

<sup>53</sup> Söz konusu oranlar yalnızca salt kara yolu taşıması ve Ro-Ro+kara yolu taşımasının tüm taşımalar (konteyner, hava yolu vs.) içindeki payını içermektedir.

ziyade daha çok Ro-Ro gemilerini kullanmaktadır. Bunun yanı sıra, pazarda 2022 yılı verilerine göre (.....) gibi Ro-Ro gemilerinin kullanıldığı uluslararası kara taşımacılığında ziyade salt kara yolunu daha çok tercih eden teşebbüsler de bulunmaktadır. EKOL'ün yakın rakiplerinden olan (.....) ise 2022 yılına gelindiğinde hem salt kara yolu hem de Ro-Ro gemilerini benzer oranlarda kullanmaktadır. Bu kapsamda EKOL LOJİSTİK'in dar anlamda tanımlanan *Ro-Ro gemileri kullanılarak gerçekleştirilen kara yolu ile uluslararası yük taşımacılığı* pazarındaki payı da incelenmiştir.

- (151) Aşağıdaki tabloda Türkiye-Avrupa arasında *Ro-Ro gemileri kullanılarak gerçekleştirilen kara yolu ile uluslararası yük taşımacılığı* pazarında EKOL ve rakiplerinin pazar paylarına yer verilmiştir.

Tablo-25: Ro-Ro Gemileri Kullanılarak Gerçekleştirilen Kara Yolu İle Uluslararası Yük Taşımacılığı Pazarındaki Paylar (2020)

Taşınan Adede Göre	Toplam İçindeki Pay (%)	Gelire Göre	Toplam İçindeki Pay (%)
EKOL (DFDS+ULUSOY)	(.....)	EKOL (DFDS+ULUSOY)	(.....)
MARS (DFDS+ULUSOY)	(.....)	MARS (DFDS+ULUSOY)	(.....)
ÇOBANTUR (DFDS+ULUSOY)	(.....)	ÇOBANTUR (DFDS+ULUSOY)	(.....)
SARP (DFDS)	(.....)	SARP (DFDS)	(.....)
VEGA (DFDS)	(.....)	VEGA (DFDS)	(.....)
HÜNER (DFDS)	(.....)	HÜNER (DFDS)	(.....)
KOMBIVERKEHR DEUTSCHE (DFDS)	(.....)	KOMBIVERKEHR DEUTSCHE (DFDS)	(.....)
ARES (DFDS)	(.....)	ARES (DFDS)	(.....)
NETLOG (DFDS)	(.....)	NETLOG (DFDS)	(.....)
ABC (DFDS)	(.....)	GÖKBORA (DFDS)	(.....)
ARSPET (ULUSOY)	(.....)	ARSPET (ULUSOY)	(.....)

Kaynak: DFDS ve ULUSOY'dan Elde Edilen Bilgiler

Tablo-26: Ro-Ro Gemileri Kullanılarak Gerçekleştirilen Kara Yolu İle Uluslararası Yük Taşımacılığı Pazarındaki Paylar (2021)

Taşınan Adede Göre	Toplam İçindeki Pay (%)	Gelire Göre	Toplam İçindeki Pay (%)
EKOL (DFDS+ULUSOY)	(.....)	EKOL (DFDS+ULUSOY)	(.....)
MARS (DFDS+ULUSOY)	(.....)	MARS (DFDS+ULUSOY)	(.....)
ÇOBANTUR (DFDS+ULUSOY)	(.....)	ÇOBANTUR (DFDS+ULUSOY)	(.....)
SARP (DFDS)	(.....)	SARP (DFDS)	(.....)
VEGA (DFDS)	(.....)	VEGA (DFDS)	(.....)
HÜNER (DFDS)	(.....)	HÜNER (DFDS)	(.....)
KOMBIVERKEHR DEUTSCHE (DFDS)	(.....)	KOMBIVERKEHR DEUTSCHE (DFDS)	(.....)
ARES (DFDS)	(.....)	ARES (DFDS)	(.....)
NETLOG (DFDS)	(.....)	NETLOG (DFDS)	(.....)
ABC (DFDS)	(.....)	GÖKBORA (DFDS)	(.....)
ARSPET (ULUSOY)	(.....)	ARSPET (ULUSOY)	(.....)

Kaynak: DFDS ve ULUSOY'dan Elde Edilen Bilgiler

- (152) Görüleceği üzere Türkiye-Avrupa arasındaki hatlarda faaliyet gösteren DFDS ve ULUSOY'un toplam taşımaları içinde EKOL'ün payı 2020-2021 yıllarında miktar ve gelir bazında %(.....) civarında olmuştur. Bu noktada EKOL'ün kendisine en yakın rakibi olan (.....)'ın payı ise DFDS ve ULUSOY'un toplam taşımalarında miktar bazında %(.....) ve %(.....); gelir bazında ise %(.....) ve %(.....) olarak gerçekleşmiştir. Bu

teşebbüsleri (.....) gibi teşebbüsler izlemekle birlikte genel olarak bu teşebbüslerin paylarının düşük seyrettiği görülmektedir.

- (153) Bu noktada işlem sonrasında bir girdi kısıtlamasına gidilmesinin teşebbüs açısından rasyonel olup olmayacağı önem taşımaktadır. *Tesco Kipa*<sup>54</sup> 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 değerlendirilmektedir. Değinildiği üzere, DFDS'nin esas faaliyeti gelirinin ana kısmını oluşturan Ro-Ro taşımacılığı pazarındaki faaliyetleridir. EKOL LOJİSTİK'in ise, kara yolu ile uluslararası yük taşımacılığı pazarı olarak geniş tanımlanırsa %(.....) seviyesinde bir pazar payı; Ro-Ro gemileri kullanılarak gerçekleştirilen kara yolu ile uluslararası yük taşımacılığı pazarı olarak dar tanımlanırsa %(.....) civarında bir pazar payı bulunmaktadır. Bu noktada DFDS için devralacağı kara yolu ile uluslararası yük taşımacılığı alt pazarındaki pazar payını artırarak gelir elde etmek için EKOL LOJİSTİK'in rakibi konumundaki nakliyecilerle olan ticaretini riske atması ve onlara girdi kısıtı yaratması anlamlı olmayacaktır. Dolayısıyla, birleşik teşebbüsün kara yolu ile uluslararası yük taşımacılığı alt pazarında yer alan rakiplerine girdi teminini sonlandırmasının makul ve rasyonel olmayacağı değerlendirilmiştir.
- (154) İlâveten, Ro-Ro taşımacılığı pazarında ölçek ekonomisinin önemli bir rol oynadığı görülmektedir. Zira kapasite kullanımı, kârlılıkları doğrudan etkileyen en önemli faktör olarak Ro-Ro taşımacılığı sektörü için büyük önem arz etmektedir. Hâlihazırda, Ro-Ro operatörleri büyük hacimli taşımalar yapmak suretiyle birim maliyetleri düşürerek kârlılık elde etmektedir. Bu bağlamda, Ro-Ro gemilerinin %100 yahut %20 doluluk oranları ile taşıma gerçekleştirdikleri durumlarda benzer maliyetlere katlanmaları, ilgili pazardaki kârlılıkların doluluk oranlarına bağlı olduğunun anlaşılması bakımından önemli bir unsurdur. Dolayısıyla, bir Ro-Ro gemisinin boş kalma riskleri düşünüldüğünde Ro-Ro operatörünün böyle bir esneklik imkânının bulunmadığı değerlendirilmektedir.
- (155) Doluluk oranları ve ölçek ekonomisinin Ro-Ro taşımacılığı pazarı bakımından önemi dikkate alındığında, daha kârlı olan üst pazarda faaliyet gösteren DFDS'nin işlem sonrasında girdi kısıtlamasına yönelmesi durumunda Ro-Ro taşımacılığı hizmeti satışlarında kayıplar yaşaması mümkün olabilecektir. Söz konusu kaybı telafi edebilmek adına, teşebbüsün alt pazardaki kara yolu ile uluslararası taşımacılık hizmeti satışlarını benzer oranda artırması gerekmektedir. Bu noktada DFDS'nin geniş anlamda tanımlanan pazar için kara yolu ile uluslararası yük taşımacılığı alt pazarında elde edeceği düşük pazarı payı (%(.....)) için rakiplere girdi kısıtlamasında bulunmasının kârlı ve makul olmayabileceği, dar anlamda tanımlanan pazar olan Ro-Ro gemileri kullanılarak gerçekleştirilen kara yolu ile uluslararası yük taşımacılığı bakımından bakıldığında da alt pazarda elde edilecek %(.....)'luk payın girdi kısıtlamasına gidilmesi noktasında kârlı ve makul olmayabileceği, DFDS'nin üst pazardaki satış potansiyelinin doğası gereği alt pazardaki satış potansiyelinden çok daha fazla olduğu da dikkate alındığında DFDS'nin ana faaliyetini bir kenara bırakacak şekilde girdi kısıtlaması uygulamasının rasyonel olamayabileceği görülmektedir. Ayrıca DFDS'nin sadece EKOL LOJİSTİK'e Ro-Ro taşımacılığı hizmeti verdiği varsayımında ölçek ekonomisi gereğince %(.....) doluluk oranlarıyla piyasadaki varlığını sürdürmesi ve kara yolu ile uluslararası yük taşımacılığı alt pazarındaki kazanımın bu kayıpları geri

<sup>54</sup> 09.02.2017 tarihli ve 17-06/56-22 sayılı Kurul kararı.

getirmesi mümkün olmayacaktır. Bu nedenle, işlem sonrasında girdi kısıtlaması güdüsüne sahip olunmasının rasyonel olmayacağı değerlendirilmiştir.

- (156) Bu noktada benzer değerlendirmeler Komisyon'un *DFDS/HSF Logistics*<sup>55</sup> kararında da yer almaktadır. Komisyonun 2021 tarihli *DFDS/HSF Logistic* kararında HSF Logistic'in DFDS tarafından devralınmasına izin verilmesi talebi incelenmiştir. Kararda yer aldığı üzere DFDS'nin faaliyetleri (i) Avrupa içinde ve çevresinde kısa mesafeli deniz taşımacılığı güzergahları ağı işleten, liman terminali hizmetleri, yük ve yolcu taşımacılığı hizmetleri sağlayan Ferry Bölümü ve (ii) Kıta Avrupası ve Birleşik Krallık'ta faaliyet gösteren depolama ve lojistik çözümleriyle birlikte kısmi yük taşımacılığı hizmetleri sunan Lojistik Bölümü olarak iki bölüme ayrılmıştır. Devre konu HSF ise Kuzey Batı Avrupa'da faaliyet gösteren bir soğuk zincir lojistik şirkettir. Başlıca faaliyetleri, soğutulmuş nakliye (taze ve dondurulmuş gıda), soğuk depolama ve çapraz sevkiyat, yeniden kullanılabilir ambalajlamadır. Kararda işlem, (i) DFDS'nin kısa mesafeli deniz taşımacılığı (Ro-Ro) hizmetleri (üst pazar) ile tarafların taşıma işleri komisyonculuğu - freight forwarding faaliyetleri (alt pazar) arasında dikey ilişkilere yol açtığı belirtilmektedir. Kısa mesafe deniz taşımacılığı hizmetleri için etkilenen pazar segmentlerinde DFDS'nin pazar payları; İskandinavya/İngiliz Adaları için %70-80, Danimarka/Birleşik Krallık için %100, İsveç/Birleşik Krallık için %100, Norveç/Birleşik Krallık için %50-60, Kuzey Avrupa-Baltıklar için %30-40 ve Almanya/Litvanya için %80-90 olarak hesaplanmıştır. Tarafların ilgili ticaret koridorlarında/ülke çiftlerinde alt pazar olarak en dar anlamda bakılan soğuk kargo taşımacılığı için pazar payları ise genel olarak hem DFDS hem de HSF için %0-5 aralığında veya daha düşük olmakla birlikte bu oran Danimarka/Birleşik Krallık ülke çifti kapsamında HSF için %20-30; DFDS için %<0-5 olarak tespit edilmiştir. Komisyon kararında DFDS'nin çoğu coğrafi pazar bakımından yukarıda da yer verildiği üzere üst pazarda yüksek pazar payına sahip olduğu tespit edilmiş, uluslararası freight forwarding hizmetleri bakımından deniz ve kara (total) DFDS'nin %5-10 arası ve HSF+DFDS'nin %10-20 arası payı olacağı tespit edilmiştir. Olabilecek en dar pazar tanımı olarak tüm doğrudan ve dolaylı yolları içerecek şekilde alt pazarda soğuk kargo freight forwarding ele alınmış olup en yüksek Danimarka-İngiltere pazarında %20-30 aralığında pazar payı tespit edilmiştir. Bu çerçevede önce girdi kısıtlaması, bir diğer ifadeyle birleşik teşebbüsün alt pazardaki rakipleri dışlayıp dışlayamayacağı incelenmiştir. Bu kapsamda endişenin en yüksek olacağı pazar olan Danimarka Birleşik Krallık üst pazarındaki incelemeye örnek olarak yer verilebilmektedir. Kararda DFDS'nin üst pazarın %100'üne sahip, alt pazarda ise işlem sonrasında %20-30 pazar payı aralığına ulaşacağı tespit edilmiştir. Üst pazarda pazar gücü %100 olup pazar payına ve Ro-Ro gemisinin önemli bir girdi olmasına rağmen işlem sonrasında DFDS'nin pazar gücünü kısıtlayıcı etmenler olduğu ifade edilmiş ve girdi kısıtlamasına yol açmayacağı tespit edilmiştir.

- (157) Yukarıdaki açıklamalar çerçevesinde, DFDS her ne kadar üst pazarlarda rakibine kıyasla ciddi bir güce sahip olsa da DFDS'nin hâlihazırda hizmet verdiği alt pazardaki bağımsız müşterilerinin, teşebbüsün toplam satışları içinde önemli bir paya sahip olması, işlem sonrasında alt pazardaki payının düşük seviyede seyredeceği ve hâlihazırda ilgili üst pazardaki kâr marjlarının alt pazardaki kâr marjlarından daha yüksek seviyelerde olduğu dikkate alındığında, birleşik teşebbüsün girdi kısıtlama güdüsüne sahip olma ihtimalinin düşük olabileceği değerlendirilmiştir. Bununla birlikte DFDS'nin yüksek pazar payı göz önüne alındığında işlem sonucunda kara yoluyla uluslararası taşımacılık yapan teşebbüsler için ticari açıdan hassas bilgilerinin EKOL ile paylaşılması ve EKOL LOJİSTİK lehine ayrımcılık yapılması ihtimaline yönelik

<sup>55</sup> Case M.10216 - DFDS / HSF LOGISTICS GROUP

endişeler ortaya çıkabilecek olup söz konusu değerlendirmelere ilerleyen kısımlarda yer verilmiştir.

### **Müşteri Kısıtlaması**

- (158) 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.
- (159) 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.
- (160) 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 olmayacağına tespit edilmesi gerektiği belirtilmektedir. İkinci olarak ise birleşik teşebbüsün girdi alımını azaltma yönünde bir güdüye sahip olup olmadığı değerlendirildikten sonra böyle bir pazar kapama uygulamasının nihai tüketici üzerinde olumsuz etkisinin oluşup oluşmayacağına analiz edilmesi gerektiği vurgulanmaktadır.
- (161) 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.
- (162) Önceki kısımlarda da ifade edildiği üzere alt pazar hem *kara yolu ile uluslararası kara yolu yük taşımacılığı* pazarı hem de dar anlamda *Ro-Ro gemileri kullanılarak gerçekleştirilen kara yolu ile uluslararası yük taşımacılığı* pazarı olarak incelendiğinde pazarda birçok teşebbüsün faaliyetinin bulunduğu görülmektedir.
- (163) Aşağıdaki tabloda DFDS ve ULUSOY'un Ro-Ro taşımacılığı hizmeti verdiği en büyük nakliyeciler teşebbüslerin yıllık gelirlerine yer verilmiştir.

Tablo-27: Kara Yolu Taşımacılığı Alanında Faaliyet Gösteren Teşebbüslerin Satış Değerleri (TL)

Teşebbüs Adı	2019	2020	2021
EKOL LOJİSTİK	(.....)	(.....)	(.....)
MARS	(.....)	(.....)	(.....)
BARSAN	(.....)	(.....)	(.....)
EVOLÓG	(.....)	(.....)	(.....)
SARP	(.....)	(.....)	(.....)
BORUSAN	(.....)	(.....)	(.....)
ÇOBANTUR	(.....)	(.....)	(.....)
GÖKBORA	(.....)	(.....)	(.....)
NETLOG	(.....)	(.....)	(.....)
ARES	(.....)	(.....)	(.....)
ABC	(.....)	(.....)	(.....)
DSV	(.....)	(.....)	(.....)
ARSPET	(.....)	(.....)	(.....)
KÜHNE	(.....)	(.....)	(.....)
BDP	(.....)	(.....)	(.....)
HNR	(.....)	(.....)	(.....)
ORKUN	(.....)	(.....)	(.....)
TRANSER	(.....)	(.....)	(.....)
VEGA	(.....)	(.....)	(.....)
HOROZ	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Bilgi Belge Yazıları

- (164) Yukarıdaki tablo incelendiğinde, 2021 yılında EKOL LOJİSTİK ve (.....)'ın kara yolu taşımacılığından elde ettikleri gelirlerin birbirine oldukça yakın olduğu ve anılan teşebbüsleri (.....) ve (.....) gibi rakiplerin takip ettiği görülmektedir. Yıllar itibarıyla teşebbüslerin sıralamaları elde ettikleri gelirlere göre farklılık göstermekle birlikte, teşebbüslerin birçoğunun gelirlerinin birbirine yakınsadığı, bu bakımdan sektörde rakiplerinden belirgin bir şekilde ayrılan bir teşebbüsün bulunmadığı görülmektedir. Bu noktada, kara yolu ile uluslararası yük taşımacılığı pazarına girişte herhangi bir engel bulunup bulunmadığı da önem kazanmaktadır. Günümüzde uluslararası kara yolu yük taşımacılığı faaliyetleri, 2003 yılında yayımlanan 4925 sayılı Kara Yolu Taşıma Kanunu ve Kara Yolu Taşıma Yönetmeliği kapsamında gerçekleştirilmektedir. Pazara girmek isteyen herhangi bir lojistik firması gerekli yetki belgelerini temin etmek suretiyle rahatlıkla bu pazarda faaliyet gösterebilecektir. Dolayısıyla EKOL LOJİSTİK'in satış miktarı ve sefer sayısı bakımından oldukça düşük bir seviyede kalan pazar payları, kara yolu ile uluslararası yük taşımacılığı pazarının rekabetçi yapısı ile giriş engellerinin düşüklüğü birlikte değerlendirildiğinde teşebbüsün önemli bir pazar gücüne sahip olmadığı anlaşılmaktadır.
- (165) Bu aşamada, işlem sonrasında oluşacak dikey bütünleşik yapı nedeniyle EKOL LOJİSTİK'in alımlarının bir kısmını veya tamamını DFDS'ye yönlendirme ihtimali gündeme gelmektedir. Dolayısıyla, bu durumun, DFDS'nin pozisyonunu nasıl etkileyeceğine bakmak gerekmekte, EKOL'ün alımlarının içerisinde DFDS'nin sahip olduğu pay da önem taşımaktadır. Mevcut durumda EKOL LOJİSTİK'in Ro-Ro ile taşınan yükleri arasında DFDS ve rakiplerinin paylarına aşağıdaki tabloda yer verilmiştir.



Tablo-28: EKOL LOJİSTİK'in Ro-Ro ile Taşınan Yükleri

Yıl	Ro-Ro Operatörlerinin Taşımaları			Paylar (%)		
	DFDS	ULUSOY	ALTERNATIVE	DFDS	ULUSOY	ALTERNATIVE
2019	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2020	(.....)	(.....)	-	(.....)	(.....)	(.....)
2021	(.....)	(.....)	-	(.....)	(.....)	(.....)

(166) Yukarıdaki tablo incelendiğinde, EKOL LOJİSTİK'in Ro-Ro yükleri içerisinde DFDS tarafından gerçekleştirilen Ro-Ro taşımalarının payının 2021 yılı itibarıyla %(.....) gibi oldukça yüksek bir orana tekabül ettiği, rakip sağlayıcıların EKOL LOJİSTİK'in Ro-Ro taşımaları içerisindeki payının ise %(.....) ile %(.....) gibi bir seviyede kaldığı görülmektedir. Teşebbüsün hizmet alımlarının yalnızca sınırlı bir kısmını rakip sağlayıcılardan gerçekleştirmesi sebebiyle, EKOL LOJİSTİK'in rakip sağlayıcılar açısından kayda değer pazar payı sağlayan bir müşteri olarak değerlendirilemeyeceği anlaşılmaktadır. *EH/Migros*<sup>56</sup> kararında da 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 verilmiştir.

(167) Dosya kapsamında incelenen gereken bir diğer husus, birleşik teşebbüsün üst pazardaki rakiplerinin işlem sonrasında yeterli müşteri tabanına ulaşım sağlayamayacağıdır. Bu kapsamda aşağıdaki tabloda DFDS'nin hâlihazırda tek rakibi olan ULUSOY'un en büyük 10 müşterisine yer verilmiştir.

Tablo-29: ULUSOY'un Hizmet Sağladığı En Büyük 10 Nakliyecisi Müşterisi

Yıl	Taşınan Adede Göre	Ünite Adedi	Toplam İçindeki Pay (%)	Gelire Göre	Gelir (TL)	Toplam İçindeki Pay (%)
2020	ARSPET	(.....)	(.....)	ARSPET	(.....)	(.....)
	CERAN	(.....)	(.....)	EKOL	(.....)	(.....)
	EGE EKSPRESS	(.....)	(.....)	CERAN	(.....)	(.....)
	EKOL	(.....)	(.....)	EGE EKSPRESS	(.....)	(.....)
	EBAM	(.....)	(.....)	EBAM	(.....)	(.....)
	ASLAN	(.....)	(.....)	ASLAN	(.....)	(.....)
	EKNAK	(.....)	(.....)	EKNAK	(.....)	(.....)
	MELTEM	(.....)	(.....)	MELTEM	(.....)	(.....)
	ÇOBANTUR	(.....)	(.....)	MARS	(.....)	(.....)
	MARS	(.....)	(.....)	ÇOBANTUR	(.....)	(.....)
TOPLAM	(.....)	(.....)	TOPLAM	(.....)	(.....)	
2021	ARSPET	(.....)	(.....)	ARSPET	(.....)	(.....)
	CERAN	(.....)	(.....)	CERAN	(.....)	(.....)
	EGE EKSPRESS	(.....)	(.....)	EGE EKSPRESS	(.....)	(.....)
	EKOL	(.....)	(.....)	EKOL	(.....)	(.....)
	ÇOBANTUR	(.....)	(.....)	EKNAK	(.....)	(.....)
	EKNAK	(.....)	(.....)	MARS	(.....)	(.....)
	BARSAN	(.....)	(.....)	ÇOBANTUR	(.....)	(.....)
	MARS	(.....)	(.....)	BARSAN	(.....)	(.....)
	ASLAN	(.....)	(.....)	ASLAN	(.....)	(.....)
	DNT	(.....)	(.....)	EBAM	(.....)	(.....)
TOPLAM	(.....)	(.....)	TOPLAM	(.....)	(.....)	

Kaynak: Bilgi ve Belge Yazısı

<sup>56</sup> 09.07.2015 tarihli ve 15-29/420-117 sayılı Kurul kararı.

- (168) Yukarıdaki tabloda da görüleceği üzere, ULUSOY'un en büyük müşterileri ARSPET, CERAN, EGE EKSPRESS, EKOL olup teşebbüsün 2021 yılında taşıma ünite adedi ve cirosu bakımından ilk 10 müşterisinin toplam payı %(.....)'i bulmaktadır. ULUSOY'un taşımaları içinde EKOL'un payı ise 2020 ve 2021 yıllarında taşıma adedi olarak %(.....) ve %(.....); gelir olarak ise %(.....) ve %(.....) olarak gerçekleşmiştir. Dolayısıyla ULUSOY'un kara yolu ile uluslararası taşımacılık yapan müşterileri arasında belirgin bir şekilde öne çıkan teşebbüsün bulunmadığı ve ULUSOY'un da tıpkı DFDS gibi birçok müşteri ile çalıştığı görülmektedir.
- (169) Yukarıda yer verilen tablolara ilişkin açıklamalar bir bütün olarak değerlendirildiğinde, gerek piyasada kara yolu ile uluslararası yük taşımacılığı alanında faaliyet gösteren oyuncu sayısının çokluğu ve pazarın rekabetçi yapısı, gerekse de alt pazar seviyesinde düşük bir pazar gücüne sahip olan EKOL LOJİSTİK'in ULUSOY açısından önemli ve vazgeçilmez bir ticari ortak olmaması sebebiyle, işlem neticesinde EKOL LOJİSTİK'in tüm alımlarını DFDS'ye kaydırması ve ULUSOY'dan hizmet alımını durdurması halinde dahi ULUSOY alternatif müşterilere yöneltebileceğinden, işlemin üst pazardaki rakip Ro-Ro operatörlerinin toplam pazar payına etki etmeyecek düzeyde değişime yol açacağı, bu kapsamda işlem neticesinde müşteri kısıtlamasına ilişkin rekabet karşıtı ciddi bir etkinin ortaya çıkmayacağı değerlendirilmiştir.
- (170) İlâveten 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 gücüne sahip olmayacaktır. Birleşik teşebbüsün alt pazardaki pazar gücünün düşük olması ve alt pazarda çok sayıda ve güçlü rakiplerin bulunması durumunda, işlemin müşteri kısıtlamasına yol açmasının mümkün olmayacağı değerlendirilmektedir.<sup>57</sup>
- (171) Müşteri kısıtlaması yoluyla alt pazarlara erişimi kısıtlama güdüsü, birleşik teşebbüs bakımından kısıtlamanın ne ölçüde kârlı olacağı ile de doğrudan ilişkilidir. Müşteri kısıtlaması yoluyla alt pazarlara erişimi kısıtlama güdüsü değerlendirilirken üst ve alt pazarlarda müşteri kısıtlamasından kaynaklanan fiyat artışlarının, birleşik teşebbüsün üst ve alt pazar birimlerine ne şekilde fayda sağlayacağı dikkate alınmalıdır. Bu bağlamda birleşik teşebbüsün alt pazarda görece yüksek pazar payına sahip olması halinde, birleşme sonrasında artan kâr marjları daha yüksek toplam getiri elde edilmesini sağlayacaktır. Ancak daha öncesinde de izah edildiği üzere, devre konu EKOL LOJİSTİK'in pazar payı ihmal edilebilir bir düzeyde kalmakta olup bu bağlamda işlem neticesinde birleşik teşebbüsün alt pazarda yüksek bir paya sahip olamayacağı değerlendirilmektedir.
- (172) Kaldı ki, hâlihazırda EKOL LOJİSTİK'in Ro-Ro yüklerinin neredeyse tamamına yakını DFDS tarafından taşındığından, işlem sonrasında alt pazardaki müşteriler bakımından rakip Ro-Ro operatörlerinin payında kayda değer bir değişiklik meydana gelmeyeceği öngörülmektedir. Dolayısıyla, diğer rakip Ro-Ro operatörleri için piyasa yapısı işlem sonrasında da büyük ölçüde aynı kalacağından, birleşik teşebbüs açısından müşteri kısıtlaması güdüsünün olmayacağı kanaatine ulaşılmıştır.

### **Diğer Tek Taraflı Etkiler**

- (173) 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

<sup>57</sup> 08.05.2018 tarihli ve 18-14/267-129 sayılı; 21.01.2021 tarihli ve 21-04/45-19 sayılı Kurul kararları.

olacak şekilde alt pazarda daha az agresif fiyatlama yapmasına imkân veren önemli bilgiler edinebilir.<sup>58</sup> 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.

- (174) Dosya kapsamında görüşüne başvurulmuş teşebbüsler tarafından, Ro-Ro taşımacılığında gemiye binmeden önce dorse içerisinde ürünleri olan firmalar ile ilgili bilgilerin gemiyi işleten DFDS ile paylaşmakta olduğu belirtilmiştir. Ayrıca taşınan yükün çıkış noktası, göndericisi, alıcısı, yükün türü, ağırlığı, varış noktası gibi bilgilerin kara yolu ile yük taşımacılığı gerçekleştiren teşebbüsler açısından oldukça kritik olduğu, dolayısıyla ticari sır niteliği taşıyan bu tür rekabete hassas bilgilerin yer aldığı gemiye yük veren firmaların tüm müşteri verisinin DFDS’de mevcut olduğu belirtilerek bu bilgilerin işlem sonrasında EKOL LOJİSTİK ile paylaşılması endişesinin söz konusu olduğu ifade edilmiştir. Bu noktada DFDS’nin Ro-Ro taşımacılığı faaliyetleri kapsamında nakliyeciler teşebbüslerin hangi bilgilerini elde ettiği incelenmiştir.
- (175) DFDS’nin uluslararası deniz taşımacılığı yaptığı limanların gümrüklü sahalar olması ve Uluslararası Denizcilik Örgütü’nün gemi ve limanlardaki güvenliğe ilişkin uyguladığı Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Kodu (*ISPS Code*) sebebiyle limanlara giriş ve çıkışlar kontrol altında tutulmaktadır. Bu sebeple liman girişlerinde araç şoförlerinin kimlik bilgileri ve araç plaka bilgileri alınmaktadır.
- (176) Liman sahasına girip yurt dışına çıkacak araç ve araç içerisinde taşınacak yükler için nakliye firmalarının çalışanları veya tayin ettikleri aracı firmalar (gümrük müşavirleri) araçların gümrük muamelelerini bireysel olarak gerçekleştirirken, taşınan araç ve yüklere ilişkin olarak TIR karnesi, Transit Refakat Belgesi (T1/T2 Beyannameleri), Gümrük Beyannamesi (EX Beyanname) ve Tehlikeli Madde Emniyet Bilgi Formu (MSDS) belgelerini DFDS ile paylaşmaktadır. Bu belgeler esas alınmak suretiyle DFDS tarafından yük manifestosu oluşturulmakta ve yine yük manifestosu DFDS tarafından Ticaret Bakanlığı’na sunulmaktadır.
- (177) Transit Refakat Belgesi (T1/T2 Beyannameleri), dış ticarete konu ürünlerin menşei baz alınarak Ortak Transit Sözleşmesine taraf ülkelerde gümrük vergileri ödenmeksizin taşınmasına olanak sağlayan Avrupa Birliği prosedürleri ve aynı isimle anılan transit gümrük beyannameleridir. İlgili beyannameler içerisinde nakliyecilere ve yüke ilişkin olarak, gönderici ve alıcı bilgileri, nakliyecinin unvanı, yükün tanımı, miktarı, ağırlığı, çıkış ve varış ülkeleri bilgisi bulunmaktadır. Gümrük Beyannamesi, yazılı gümrük beyanı yapılması için düzenlenmesi zorunlu olan bir belgedir. Gümrük beyannamesinin şekli, hangi bilgileri içereceği ve nasıl doldurulacağı gümrük mevzuatı ile belirlenmektedir. Gümrük beyannamesi içerisinde nakliyecilere ve yüke ilişkin olarak, gönderici ve alıcı bilgileri, yükün tanımı, miktarı, ağırlığı, yükün kıymeti, çıkış ve varış ülkeleri bilgisi bulunmaktadır.
- (178) Konşimento, yükün hangi durumda gemiye alındığını, yüklendiğini, hangi koşullar altında taşınacağını ve teslim edileceğini belirten kıymetli evraktır. Malların sahipliğini gösteren, kimin adına tanzim edildiği ve hangi mal için tanzim edilmişse hukuki olarak mal üzerindeki ve kanunlardan doğacak bütün hak ve sorumlulukların o şahsa ait

---

<sup>58</sup> 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: 08.03.2023; bknz. 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: 08.03.2023

olduğunu gösteren belgedir. Konşimento içerisinde nakliyecilere ve yüke ilişkin olarak, gönderici ve alıcı bilgileri, nakliyecinin unvanı, yükün tanımı, miktarı, ağırlığı, yükün kıymeti, çıkış ve varış limanı bilgisi bulunmaktadır. Manifesto ise gemide bulunan malların detaylı bir dökümüdür. Gemideki malın gümrük tarafından takibi nedeniyle önemli bir belgedir. Manifesto içerisinde nakliyecilere ve yüke ilişkin olarak, nakliyecinin unvanı, yükün tanımı, miktarı, ağırlığı, çıkış ve varış limanı bilgisi bulunmaktadır. Nakliye firmalarının sürücüleri gemi ile seyahat edecek ise ilgili sürücülerin pasaport bilgileri alınarak yolcu manifestosu oluşturulup acente tarafından Türkiye Hudut ve Sahiller Genel Müdürlüğü'ne teslim edilmektedir. Firmanın sürücüleri uçak ile karşı limana ulaşacak ise, firmalar uçak rezervasyonlarını uçak acentesinin internet sitesi üzerinden kendileri yapmaktadır.

- (179) Görüleceği üzere DFDS, Ro-Ro taşımacılığı işleri kapsamında nakliye müşterilerinin gönderici ve alıcı bilgileri, nakliyecinin unvanı, yükün tanımı, miktarı, ağırlığı, yükün kıymeti, çıkış ve varış limanı bilgisi gibi bilgileri elinde bulundurmaktadır. Bu kapsamda söz konusu bilgilerin rekabete hassas bilgi olup olmadığı önem arz etmektedir. Genel olarak fiyata, miktara, müşterilere, maliyetlere, cirolara, satışlara, alımlara, kapasiteye, ürün niteliklerine, pazarlama planlarına, risklere, yatırımlara, teknolojilere, AR-GE programlarına ilişkin ve benzeri bilgilerin rekabete duyarlı olduğu kabul edilmektedir. Nakliyeciler tarafından müşteri bilgilerinin yasal belgelerin düzenlenmesi adına DFDS ile paylaşılmasından dolayı bu bilgilere işlem sonrası EKOL LOJİSTİK'in de erişebiliyor olmasının endişe yarattığı ifade edilmiştir. Şöyle ki, nakliyeciler tarafından müşterilerin portföyü bilgisinin EKOL LOJİSTİK tarafından bilinmesi EKOL LOJİSTİK'e geleceğe yönelik pazarlama faaliyetlerini bu bilgiler doğrultusunda planlama imkânı verebilecek ve EKOL LOJİSTİK lehine bir durum oluşabilecektir. Bir diğer önemli nokta ise, DFDS'nin sahip olduğu belgeler arasında yükün ağırlığına ve hacmine ilişkin bilgilerin yer almasıdır. Yükün ağırlığı ve hacmine ilişkin bilgiler bazı durumlarda müşterilerin araçlarına alacakları yükleri en kârlı biçimde yerleştirme planı oluşturmalarında önem arz edilmektedir. Şöyle ki araç içerisinde taban yükü olarak tabir edilen ve ağırlık olarak yüksek değerleri olan ama tek başına hacim olarak taşıyamayan bir yük bulunduğu varsayımında, bu yükün yanına tonaj açısından ağır farklı bir ürün konulmadığı, bu yükün yanına ağırlık olarak hafif ama hacim olarak uygun yüklere sahip müşterilerin yükleri konulduğunda (tekstil kolileri gibi) araç kârlılıklarının artırılacağı ifade edilmiştir. Dolayısıyla sadece müşteri adının değil taşınan ürünün cinsinin de kritik bir bilgi olabileceği anlaşılmaktadır. Bu çerçevede, DFDS'nin faaliyetleri kapsamında nakliyeciler tarafından elde ettiği bilgilere bildirilen işlem sonrasında birleşik müşteri çatısı altında EKOL LOJİSTİK'in de erişiminin olması, EKOL LOJİSTİK'i diğer nakliyeciler karşısında avantajlı bir konuma getirme ihtimalini ve endişesini gündeme getirmektedir.

- (180) Nakliyeciler tarafından ifade olunan bir diğer husus ise gemilere araç kabulünde EKOL LOJİSTİK'e öncelik verebileceği endişesidir. DFDS tarafından haftalık sefer programının takip eden iki haftayı içerecek şekilde, her hafta Cuma günü şirketin internet sitesinde "*Ro-Ro/Sefer Tarifeleri*" başlığı altında ve ayrıca e-posta kanalı ile müşterilere duyurulduğu ifade edilmiştir. Müşteriler, ilgili hatta görev yapan satış departmanı ekipleri tarafından kullanılan ve hat bazında belirlenmiş olan ortak rezervasyon e-posta adresleri ile iletişim kurarak veya "*My Freight*" adlı uygulamayı kullanarak gemilere rezervasyon yaptırabilmektedir. Müşterilerin gemiye kabulünün ise e-posta kanalı ile veyahut My Freight uygulaması üzerinden gerçekleştirilen rezervasyon sırasına göre yapıldığı belirtilmiştir. Gemilere biniş prosedürü bakımından "*Cut-off*" şeklinde adlandırılan "*Son Araç Kabul Zamanı*" esas alınmaktadır. Son araç

kabul zamanı, gemiye binmek üzere rezervasyon yapmış olan müşterilerin en geç, son araç kabul saatinde limanda gemiye binmek üzere hazır olması gereken saat olarak tanımlanmaktadır. Rezervasyonu olduğu halde son araç kabul zamanı geldiğinde hazır bulunmayan müşteriler olması halinde ilgili müşterinin rezervasyonu boşa çıkmaktadır. Boşa çıkan bu rezervasyon, bekleme listesinde yer alan müşterilerin ve liman kapısından giriş yaparak biniş için bekleyen müşterilerin kullanımına sunulmaktadır. Bu durumda müşterilerin gemiye biniş sıralaması “*first come, first served*” prensibi uygulanarak önce gelen müşteriye gemiye önce biniş imkânı sunulacak şekilde belirlenmektedir. Nakliyeciler tarafından, işlemin gerçekleşmesi sonrasında gemiye kabul ve rezervasyon aşamalarında EKOL LOJİSTİK’e ayrımcılık yapılması noktasında endişeler taşındığı ifade edilmiştir. Bu kapsamda, yukarıda yer verilen kritik bilgilerin paylaşılmasına ilişkin endişe ile EKOL LOJİSTİK lehine ayrımcılık yapılabileceğine yönelik endişelerin giderilmesine ilişkin DFDS tarafından taahhüt sunulmuş olup bu taahhütlerin değerlendirilmesine ilerleyen bölümlerde yer verilmiştir.

### **G.5.2. Koordinasyon Doğurucu Etkiler**

- (181) Genel olarak birleşme/devralmalar, teşebbüslerin piyasa davranışlarında bazı değişikliklerin yaşanmasına zemin hazırlayabilmektedir. İşlem öncesinde rekabeti bozucu şekilde anlaşma içinde olmaksızın faaliyetlerini sürdüren teşebbüslerin, işlem sonrasında fiyat anlaşması yapmaları veya rekabete zarar verici diğer konularda davranışlarını koordine etme ihtimalleri artabilmektedir. Ayrıca, bazı teşebbüslerin davranışlarını birleşme/devralma öncesindeki dönemde de rekabet sürecine aykırı biçimde koordine ediyor olmaları halinde ise piyasada gerçekleşen bir birleşme/devralmanın söz konusu koordinasyonu daha kolay, daha istikrarlı ve etkili kıldığı görülebilmektedir.
- (182) 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 durum, pazardaki teşebbüslerin aralarında koordinasyon kurma ihtimalini arttırabilmekte ve pazarda varsa oyunbozan teşebbüsün de ortadan kalkmasına sebep olabilmektedir.
- (183) 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.
- (184) Dosya konusu işlemde yatay seviyede bir yoğunlaşmanın ortaya çıkmayacağı, dikey yoğunlaşma sonucu ise önemli seviyede pazar payına sahip bir alıcının birleşik teşebbüs bünyesine katılmayacağı değerlendirilmektedir. EKOL LOJİSTİK’in kara yolu ile uluslararası taşımacılık pazarındaki 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 konusu işlemin önemli bir alıcının birleşik teşebbüs bünyesine katılması sonucunu doğurmayacağı değerlendirilmektedir. Yukarıda da yer verildiği üzere, kara yolu ile uluslararası taşımacılık pazarı çok oyunculu ve dinamik bir pazar yapısı sergilediğinden, söz konusu pazarda koordineli davranışların sergilenme ihtimali düşük görülmektedir. Ro-Ro taşımacılığı pazarına bakıldığında ise, hem ULUSOY hem de

DFDS'nin fiyat ve sefer tarifeleri başta olmak üzere nakliye müşterine verilen hizmet kapsamındaki bilgilerin teşebbüslerin internet siteleri üzerinden yayımlandığı görülmekte, bu kapsamda işlemin gerçekleşmesi sonucunda DFDS'nin EKOL LOJİSTİK'i devralmasıyla EKOL LOJİSTİK vasıtasıyla DFDS ve ULUSOY arasında Ro-Ro taşımacılığı pazarında koordineli davranışların görülmesi ihtimalinin düşük bulunduğu değerlendirilmektedir. Her ne kadar işlem sonrasında alt veya üst pazarda koordineli davranışların oluşma ihtimalinin düşük olduğu öngörülse de, tarafların sunmuş olduğu taahhütlerin söz konusu koordinasyon riski ihtimalini de ortadan kaldıracabileceği değerlendirilmiştir.

### G.5.3. DFDS Tarafından Sunulan Taahhütler ve Değerlendirmesi

- (185) Dosya kapsamında yapılan incelemeler çerçevesinde bildirim konu işlem neticesinde girdi ve müşteri kısıtı oluşmayacağı kanaatine ulaşılmış olmakla birlikte, DFDS'nin yüksek pazar payı göz önüne alındığında işlem sonucunda kara yoluyla uluslararası taşımacılık yapan teşebbüsler bakımından, ticari açıdan hassas bilgilerinin EKOL ile paylaşılması ve EKOL LOJİSTİK lehine ayrımcılık yapılması ihtimaline yönelik endişeler ortaya çıkabileceği değerlendirilmiştir. Bu kapsamda, DFDS tarafından ön inceleme safhasında, aşağıda yer verilen taahhütler sunulmuştur.

**1 No'lu Taahhüt:** EKOL LOJİSTİK'in rakiplerine ilişkin bilgilerin EKOL LOJİSTİK ile paylaşılmasına yönelik çekinceleri gidermek üzere işlem sonrasında;

- a) EKOL LOJİSTİK'in, DFDS'nin Türkiye'deki Kara Yolu Taşımacılığı iş birimi olarak faaliyet göstereceği ve DFDS'nin Türkiye'deki Ro-Ro iş biriminin ayrı bir tüzel kişiliğe sahip olacağı,
- b) EKOL LOJİSTİK ve DFDS'nin her birinin Akdeniz İş Birimi'nden sorumlu DFDS başkan yardımcısı altında birbirinden ayrı "iş birimi yöneticileri" (diğer bir deyişle, genel müdürleri) yönetiminde olacağı, bahse konu iş birimlerinin ticari ve operasyonel departmanlarındaki yöneticiler ve diğer çalışanlar olmak üzere tüm çalışanlarının ayrı tutulacağı, EKOL LOJİSTİK ve DFDS'de bir operasyonel birimin çalışanlarının diğer iş biriminin işlerinde herhangi bir rolünün bulunmayacağı, EKOL LOJİSTİK'in çalışanlarının ve DFDS'nin çalışanlarının kendi iş birimleri içerisindeki raporlama kanallarının birbirlerinden ayrı tutulmasının sağlanacağı, iki iş biriminin birbirlerine çapraz raporlama gerçekleştirmeyeceği,
- c) Muhasebe, insan kaynakları ve bilgi teknolojileri departmanları gibi destek birimleri bakımından EKOL LOJİSTİK ve DFDS'nin, bazıları ayrı bir iş birimine atanmış, bazıları da iki iş birimine de destek veren çalışanlardan yardım alabileceği, her halükârda bu çalışanların herhangi bir bireysel müşteriye etkileyen ticari kararlar almasının söz konusu olmayacağı ve bir iş birimi bünyesindeki bu çalışanlardan diğer iş biriminin çalışanlarına herhangi bir ticari olarak hassas bilgi akışının söz konusu olmayacağı,
- d) DFDS'nin, Ro-Ro taşımacılığı pazarındaki ticari ilişkileri vasıtasıyla bir Ro-Ro taşımacısı olarak elde ettiği ticari açıdan hassas bilgileri doğrudan veya dolaylı olarak EKOL LOJİSTİK ile paylaşmayacağı,
- e) EKOL LOJİSTİK ve DFDS'nin, farklı operasyonel bilişim teknolojileri sistemleri kullanacağı, operasyonel yazılımlarda EKOL LOJİSTİK faaliyetleri kapsamında saklanan veriler ile DFDS faaliyetleri kapsamında saklanan verilerin otomatik olarak birbirinden ayrı tutulacağı, bu kapsamda DFDS'nin çalışanlarının EKOL LOJİSTİK'in faaliyetleri kapsamında saklanan verilerine ve aynı şekilde EKOL

LOJİSTİK çalışanlarının da DFDS'nin faaliyetleri kapsamında saklanan verilerine erişiminin bulunmayacağı, bir iş biriminin çalışanlarının diğer iş birimine ait müşteri bilgilerine erişimine izin verilmeyeceği,

- f) Bu taahhüdün uygulanması sürecinde DFDS'nin hangi yöntemlerle ne tür tedbirler aldığını içeren raporun, işlemin kapanışından itibaren 90 gün içerisinde ve taahhütlerin devam ettiği süre boyunca yılda bir defa olmak üzere takip eden yılbaşında DFDS tarafından Kuruma sunulacağı,

**2 No'lu Taahhüt:** DFDS'nin işlem öncesinde mevcut olan rezervasyon ve gemiye kabul prosedürlerinin işlem sonrasında herhangi bir değişiklik söz konusu olmaksızın tüm müşteriler bakımından aynen devam edeceği,

**3 No'lu Taahhüt:** Taahhütlerin süresinin, işlemin kapanış tarihinden itibaren üç yıl olacağı ve Kurul tarafından gerekli görülmesi halinde sürenin sonunda üç yıl daha uzatılabileceği

ifade edilmiştir.

- (186) 1 No'lu taahhüt ile dikey birleşmeden kaynaklanan DFDS ve EKOL LOJİSTİK'in faaliyetleri kapsamında alt ve üst pazardaki rakiplerden elde edilen bilgiler ile ilgili olarak müşteri listeleri, taşınan yükün alıcısı ile göndericisi, yükün ağırlığı, yükün hacmi, yükün niteliği ve mal değeri bilgilerini içerecek şekilde her türlü bilginin geçişine karşı bariyer olarak işletilecek şekilde tam ve etkili bir bilgi-iletişim duvarı (*Chinese Wall*) tesis edileceği ifade edilmiştir. Söz konusu taahhüt uyarınca, hem EKOL LOJİSTİK hem DFDS devam eden ticari ilişkileri kapsamında elde ettikleri rekabete duyarlı bilgileri birbirleri ile paylaşmayacaktır. Bu noktada rakiplere, müşterilere ve benzeri hususlara ilişkin hassas bilgilerin paylaşılacağı taahhüt edilmiştir.
- (187) DFDS tarafından sunulan bilgilere göre DFDS'nin Avrupa'daki faaliyetleri de "ferry" ve "lojistik" olmak üzere iki bölüme ayrılmaktadır. DFDS'nin Türkiye ve Avrupa arası Ro-Ro faaliyetleri *ferry* bölümünün bir parçasıdır. DFDS içerisinde, lojistik iş birimi ile *ferry* iş birimi küresel olarak birbirinden ayrılmıştır. Lojistik ve *ferry* iş birimlerinde görev alan çalışanların birbirlerinin operasyonlarına herhangi bir dahli bulunmamaktadır. Ayrıca, hem lojistik iş biriminin hem de *ferry* iş biriminin bilgi teknolojileri departmanları kendine özgü bir sistemle ve diğer iş biriminden ayrı şekilde çalışmaktadır. Bu kapsamda, lojistik bölümü çalışanlarının *ferry* bölümünde bulunan bir müşterinin bilgisine, *ferry* bölümü çalışanlarının ise lojistik bölümünde bulunan bir müşterinin bilgisine erişimi bulunmamaktadır. Bazı müşteriler DFDS'nin hem *ferry* hem de lojistik bölümünden hizmet alıyor olsalar dahi DFDS lojistik iş biriminin rakipleriyle sözleşme yapan DFDS *ferry* iş birimi çalışanlarının, DFDS lojistik iş biriminin sistemlerine erişimi veyahut DFDS lojistik iş birimi bünyesindeki karar verme süreçlerine herhangi bir dahli bulunmamaktadır. Destek birimleri, her iki bölümü de destekleyebilmekte, ancak herhangi bir bireysel müşteriyi etkileyen türden bir karar almamaktadırlar. Bu durumun, *ferry* iş birimi ile lojistik iş biriminin faaliyetlerinin birbirinden farklı olmasının ve bu faaliyetler arasında teknik bilgi ve uzmanlığa göre bir ayrıma gidilmesinin ticari olarak anlamlı olmasının bir yansıması olduğu ifade edilmiştir.
- (188) DFDS, bildirim konu işlem kapsamında da tıpkı Avrupa'da uyguladığı gibi *ferry* ve kara yolu taşımacılığı faaliyetlerine ilişkin olarak yukarıda açıklanan organizasyon yapısını Türkiye'de de kurmayı planladığını ifade etmiştir. DFDS tarafından kurulacağı ifade edilen yapı, nakliyeciler için önem arz eden ticari sır niteliğindeki bilgilerin korunmasını sağlayabilecek, teşebbüs içindeki farklı birimler ve bu birimlerde çalışanlar

arasında bilgi alışverişinin organizasyonel yapılanmalar ile engellenebilmesi mümkün olabilecektir.

- (189) 2 No'lu taahhüt, EKOL LOJİSTİK lehine oluşabilecek her türlü potansiyel ayrımcılık riskini ortadan kaldırmak amacıyla getirilmiş olup DFDS'nin eşit konumdaki tüm müşterilerinin Ro-Ro taşımacılığı hizmeti kapsamında rezervasyon ve gemiye kabulde eşit şartlarla hizmet alabileceğini temin etmektedir. Mevcut rezervasyon ve gemiye kabul prosedürleri kapsamında, haftalık sefer programı takip eden iki haftayı içerecek şekilde her haftanın belirli bir günü şirketin internet sitesi olan "www.dfds.com.tr" adresinde "Ro-Ro/Sefer Tarifeleri" başlığı altında ve ayrıca e-posta kanalı ile müşterilere duyurulmaktadır.
- (190) Müşteriler, ilgili hatta görev yapan satış departmanı ekipleri tarafından kullanılan ve hat bazında belirlenmiş olan ortak rezervasyon e-posta adresleri ile iletişim kurarak veya "My Freight" adlı uygulamayı kullanarak gemilere rezervasyon yaptırabilmektedir. Müşterilerin gemiye kabulü ise yukarıda da bahsedildiği üzere e-posta kanalı ile veyahut My Freight uygulaması üzerinden gerçekleştirilen rezervasyon sırasına göre yapılmaktadır. Gemilere biniş prosedürü bakımından ise "Cut-off" şeklinde adlandırılan "Son Araç Kabul Zamanı" esas alınmaktadır. Son araç kabul zamanı, gemiye binmek üzere rezervasyon yapmış olan müşterilerin limanda gemiye binmek üzere hazır olması gereken en geç saat olarak tanımlanmaktadır.
- (191) Rezervasyonu olduğu halde son araç kabul zamanı geldiğinde yüklerinin tamamı veya bir kısmı hazır bulunmayan müşteriler olması halinde ilgili müşteri tarafından kullanılmamış olan alanlar boşa çıkmaktadır. Boşa çıkan bu rezervasyon, bekleme listesinde yer alan müşterilerin ve liman kapısından giriş yaparak biniş için bekleyen müşterilerin kullanımına sunulmaktadır. Bu durumda, müşterilerin gemiye biniş sıralaması "first come, first served" prensibi uygulanarak önce gelen müşteriye gemiye önce biniş imkânı sunulacak şekilde belirlenmektedir. DFDS'nin yıllık ortalama yaklaşık %(.....) civarında boş kapasite ile hizmet verdiğini ve dolayısıyla rezervasyon iptalinin dışında, rezervasyonun olmadığı durumlarda dahi ilgili seferin tam kapasite çalışmaması durumunda "first come, first served" prensibi uyarınca liman kapısından giriş yaparak biniş için bekleyen yüklerin gemiye alınmasının sağlandığını belirtilmektedir.
- (192) 2 No'lu taahhüdün verilmesi ile DFDS, detaylarına önceki bölümlerde yer verilmiş olan mevcut rezervasyon ve gemiye kabul prosedürlerinin İşlem sonrasında herhangi bir değişiklik söz konusu olmaksızın DFDS'nin tüm müşterileri bakımından aynen devam edeceğini ve EKOL LOJİSTİK'e bir öncelik/farklı bir hak verilmeksizin uygulanacağını garanti altına almaktadır.
- (193) Taahhütlerin süresine yönelik olarak getirilen 3 No'lu taahhüt ile davranışsal taahhütlerin süresinin üç yıl olacağı ve Kurul tarafından gerekli görülmesi halinde sürenin sonunda üç yıl daha uzatılabileceği taahhüt edilmektedir. Davranışsal taahhütler ile bir dikey birleşme sonucunda oluşan piyasanın yapısal değişikliğine, ilgili paydaşların (rakipler, müşteriler) tepki vermesini sağlamak amaçlanmaktadır. Belirsiz veya çok uzun süreli davranışsal taahhütler, işlem sonucu ortaya çıkması beklenen etkinlik kazanımlarının tam olarak ortaya çıkmasını engelleyebilecektir. Kara yolu ile uluslararası yük taşımacılığı pazarı çok sayıda yerel ve uluslararası rakibin ve alıcının mevcut olduğu dinamik ve rekabetçi bir pazardır. DFDS'nin pazardaki konumu düşünüldüğünde üç yıl sonra sürenin uzatılıp uzatılmayacağına ilişkin yeniden değerlendirmenin yapılabileceği değerlendirilmektedir. Dolayısıyla, söz konusu üç+üç yıllık sürenin, rakiplerin rekabetçi baskı kurabilecek stratejiler geliştirmeleri ve



uygulamaya geçirmeleri için yeterli olduğu kanaatine ulaşılmıştır. Bu açıklamalar çerçevesinde, teşebbüs tarafından getirilen taahhüdün, endişeleri gidermek bakımından yeterli olduğu değerlendirilmiştir.

## H. SONUÇ

(194) Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre,

- 1- 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,
- 2- İşlem sonucunda aynı Kanun maddesi çerçevesinde etkin rekabetin önemli ölçüde kısıtlanması ihtimalinin söz konusu olduğuna,
- 3- Bununla birlikte, DFDS A/S tarafından 14.03.2023 tarihli ve 36477 sayılı yazı ile sunulan davranışsal çözümleri içeren taahhüt metninin işlemin yol açacağı rekabet sorunlarını gidermede yeterli bulunduğu, dolayısıyla işleme DFDS tarafından sunulan taahhütler çerçevesinde koşullu olarak izin verilmesine,
- 4- Taahhütlerin süresinin, üç yıllık sürenin sonunda üç yıl daha uzatılıp uzatılmayacağına ilişkin olarak Kuruma üç yıllık sürenin bitiminden altı ay öncesinde başvuru yapılmasına,
- 5- İzin kararı bakımından getirilen davranışsal taahhütlerin yükümlülük teşkil edeceğine, yükümlülüklerin ihlal edilmesi durumunda taraflar hakkında 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 17. maddesinde öngörülen idari para cezasının uygulanabileceğine

gerekçeli kararın tebliğinden itibaren 60 gün içinde Ankara İdare Mahkemelerinde yargı yolu OYÇOKLUĞU ile karar verilmiştir.

**26.07.2023 Tarih ve 23-34/643-216 Sayılı Kurul Kararına İlişkin Karşı Görüş**

(1) Kurulun 26.07.2023 tarih ve 23-34/643-216 sayılı kararıyla, EKOL Lojistik AŞ (EKOL)'nin DFDS A/AS (DFDS) tarafından devralınası işlemine koşullu olarak izin verilmiştir. Aşağıda yer verilen gerekçelerle, işlemin 4054 sayılı Kanun'un 7. Maddesi kapsamında etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuracak nitelikte bir devralma olduğu ve bu nedenle işleme izin verilmemesi gerektiği düşüncesiyle Kurulun çoğunluk görüşüne katılmamız mümkün olmamıştır.

**i. DFDS, Ro-Ro Taşımacılığı Pazarında Tekele Yakın Pazar Gücüyle Hâkim Durumdadır Ve Ro-Ro Gemilerini Kullanarak Uluslararası Yük Taşımacılığı Yapan Teşebbüsler İçin Vazgeçilmez Ticari Partner Konumundadır.**

(2) Türkiye'de Ro-Ro taşımalarının büyük bölümü Avrupa'ya yapılan taşımalardan oluşmaktadır (prg 28). Türkiye-Avrupa arasındaki hatların tamamına yakını (Pendik-Trieste, Mersin-Trieste, Yalova-Sete, İzmir-Tarrogana) DFDS tarafından işletilmekte, DFDS dışında pazarda faaliyet gösteren tek Ro-Ro taşıyıcısı ULUSOY ise sadece Çeşme-Trieste hattında faaliyet göstermektedir. Bu bakımdan Avrupa bölgesinde en yoğun kullanılan hatlarda DFDS Türkiye'de hizmet veren tek teşebbüs konumundadır. Pazarın en geniş haliyle tanımlandığı sebnaryoda dahi DFDS'nin %(. ....)'in üzerindeki pazar payıyla tekele yakın bir pazar gücüne sahiptir. Bununla birlikte DFDS aynı zamanda stratejik öneme sahip limanların sahibi/işleticisidir (Pendik Limanı, Yalova Limanı Trieste Limanı) Kararda da belirtildiği üzere Trieste Limanı'nın, serbest liman özelliğine sahip olması, Türk plakalı çekicilerin kabotaj hakkına takılmadan nihai varış ülkelerine gidebilmesi nedeniyle ayrı bir önemi bulunmaktadır (prg.90). Bu bakımdan Türkiye çıkışlı Ro-Ro yüklerinin Avrupa'ya geçişi büyük ölçüde

Trieste Limanı aracılığıyla gerçekleştirilmektedir. Dolayısıyla DFDS'in dikey bütünleşik yapısının beraberinde getirdiği en yoğun hatların çıkış-varış noktasındaki stratejik limanlarda hattın her iki tarafında da karşılıklı hak sahibi olması, Avrupa'daki liman arkası hinterlandtaki faaliyetleri (kara ve demir yolu bağlantıları) ve Türkiye ile Avrupa arasındaki Ro-Ro taşımacılığı alanındaki sahip olduğu tecrübe ve sektör çapındaki bilinirliği piyasadaki gücünü daha da pekiştirmektedir. Türkiye'de kara nakliyesi ve Ro-Ro kara nakliyesi alanında faaliyet göstermeyen DFDS, bu alanda faaliyet gösteren pazarın en güçlü oyuncusu konumundaki EKOL'ü devralmasıyla birlikte, dikey entegrasyonu tam olarak sağlayacak (liman sahipliği, Ro-Ro taşımacılığı, Ro-Ro kara yolu taşımacılığı) ve Ro-Ro taşımacılığı pazarındaki tekele yakın hâkimiyetini daha da güçlendirecektir. Ro-Ro gemileri aracılığıyla uluslararası yük taşımacılığı alanında faaliyet gösteren ve bu hizmetin sunulmasında zorunlu olarak DFDS'den hizmet almak durumunda olan teşebbüsler aynı zamanda DFDS ile rakip konuma gelecek, bu durum DFDS tarafından hâkim durumun kötüye kullanılması riskini beraberinde getirecektir.

**ii. EKOL, Ro-Ro Gemileri Kullanılarak Yapılan Uluslararası Yük Taşımacılığı Pazarında Lider Konumdadır Ve Rakiplerine Kıyasla Önemli Bir Pazar Gücüne Sahiptir.**

- (3) Öncelikle belirtilmesi gereken husus, işlemin rekabetçi etkileri değerlendirilirken EKOL'ün faaliyet gösterdiği ilgili ürün pazarının en dar haliyle Ro-Ro gemileri kullanılarak gerçekleştirilen kara yolu ile uluslararası yük taşımacılığı pazarı olarak belirlenmesi gerektiğidir. Nitekim gerekçeli karar da fiyat, maliyet ve süre bakımından Ro-Ro gemileri kullanılarak yapılan uluslararası taşımacılık faaliyetlerinin, salt karayolu ile yapılan taşımacılık faaliyetlerine kıyasla önemli avantajlara sahip olduğu ifade edilmiştir (prg. 88-90). EKOL'ün yüklerinin büyük bölümü de (yaklaşık %(.....)) Ro-Ro gemileri aracılığıyla taşınmaktadır. Söz konusu pazarda EKOL, yaklaşık %(.....)'lik Pazar payı ile lider konumdadır ve en yakın rakibinin 2 katından fazla bir Pazar payına sahiptir. Araç park, çekici ve yarı römork sayıları bakımından bakıldığında ise devre konu teşebbüsün Pazar payı çok daha yüksek seviyelere (yaklaşık %(.....)) çıkmaktadır. Diğer rakiplerin Pazar payları ise oldukça düşük seviyededir(prg. 90,151). Benzer şekilde, EKOL'ün yüklerinin en çok taşındığı hatlar olan İstanbul- Trieste hatlarında %(.....), Mersin-Trieste hattında %(.....),

İzmir-Tarragona hattında %(.....) oranında EKOL yükleri taşınmakta, bu bakımdan EKOL hat bazında da pazarın en güçlü oyuncusu konumundadır. Dolayısıyla işlem ile birlikte üst pazarda (Ro-Ro taşımacılığı) tekele yakın bir pazar gücü olan DFDS, alt pazardaki (Ro-Ro gemileri kullanılarak gerçekleştirilen uluslararası yük taşımacılığı) en güçlü oyuncuyu devralarak bu pazarda da önemli bir Pazar gücüne ulaşacaktır. Bununla birlikte, DFDS'in en büyük müşterisi konumunda olan ve alt pazardaki Pazar gücü nedeniyle, az da olsa DFDS üzerinde dengeleyici bir alıcı gücü oluşturabileceği düşünülen tek teşebbüs konumunda olan EKOL'ün devralınması sonrasında alt pazarda herhangi bir teşebbüsün bu minvalde bir pazarlık gücü de kalmayacaktır. Diğer taraftan, gerekçeli kararda EKOL'ün kara yolu ile uluslararası yük taşımacılığı pazarında elde ettiği kâr oranının, DFDS'in Ro-Ro taşımacılığı pazarında elde ettiği kâr oranından düşük olduğu, bu bakımdan DFDS'in üst pazardaki kârından feragat ederek alt pazara yönelik bir girdi kısıtlaması güdüsüne sahip olma ihtimalinin düşük olduğu belirtilmiştir (prg.142). Ancak DFDS'in Ro-Ro taşımacılığı pazarından elde ettiği gelirler içersinde, bireysel olarak EKOL'ün rakiplerinin payının düşük olması, DFDS'in üst pazarda önemli bir gelir kaybı yaşamaksızın, alt pazarda güncel ya da potansiyel olarak kendine önemli rakip gördüğü teşebbüslerin faaliyetlerinin zorlaştırılmasına imkân sağlayabilecektir.

**iii. Dosya Kapsamında Görüşüne Başvurulan Teşebbüslerin Çoğu, İşlemin Piyasadaki Rekabeti Olumsuz Yönde Etkileyeceği Ve İşleme İzin Verilmemesi Gerektiğini İfade Etmiştir.**

- (4) Dosya kapsamında çok sayıda teşebbüs tarafından, DFDS'in Ro-Ro taşımacılığı pazarındaki tekele yakın Pazar gücüne ve Ro-Ro gemileri kullanılarak uluslararası yük taşımacılığı yapan teşebbüslerin pazarda faaliyet gösterebilmesi için DFDS tarafından sunulan Ro-Ro taşımacılığı hizmetinin zorunlu bir unsur niteliğinde olduğuna, işlem sonrasında üst pazardaki hâkim durumunun yanında DFDS'in, işlem öncesi Türkiye'de faaliyeti bulunmayan kara yolu ile uluslararası yük taşımacılığı pazarının da en önemli oyuncusu konumuna geleceğine vurgu yapmıştır. Bu bakımdan teşebbüs görüşlerinde, DSDF'in liman-hat-yük ekosistemini tamamlamak suretiyle dikey entegrasyonu tam olarak sağlayarak üst pazardaki hâkim durumunu daha da güçlendireceği, alt pazarda ise DFDS tarafından EKOL'e sağlanacak fiyat, vade,kapasite, hizmet vb. avantajların rakiplerin faaliyetlerini önemli ölçüde zorlaştırabileceği

ifade edilmiştir. Özellikle mevzuat gereği liman işletmeciliği ve Ro-Ro taşımacılığı sıfatıyla DFDS tarafından derlenen, EKOL'ün rakiplerine ait rekabete hassas bilgilerin (yükün çıkın ve varış noktası, türü, ağırlığı, değeri ,göndericisi, alıcısı vb) DFDS VE EKOL'ün pazardaki rakipleri aleyhine kullanılması riskinin ortaya çıkacağı belirtilmiştir. Bu bakımdan sektör oyuncularının büyük bir bölümünün, devralma işleminin piyasadaki rekabeti olumsuz yönde etkileyeceğine dair görüş birliği içinde olduğu görülmektedir.

#### **iv. Devralma Kapsamında Kabul Edilen Taahhütler Rekabetçi Endişeleri Gidermekte Yetersiz Kalmaktadır.**

- (5) Kurul tarafından kabul edilen taahhüt paketi 13 maddeden oluşmaktadır. “DFDS’in işlem öncesinde mevcut olan rezervasyon ve gemiye kabul prosedürlerinin işlem sonrasında herhangi bir değişiklik olmaksızın tüm müşteriler bakımından aynen devam edeceği” şeklindeki 2 numaralı taahhütün yalnızca rezervasyon ve gemiye kabulde tüm müşterilere eşit şartlarda hizmet verilmesini hüküm altına alan, geçmişteki uygulamalarda herhangi bir değişikli olmayacağı şeklinde oldukça genel nitelikli bir taahhüt olduğu ve söz konusu taahhüt maddesiyle; fiyat, indirim, vade, ödeme koşullar vb. önemli ticari parametreler başta olmak üzere EKOL'un rakipleri bakımından oluşabilecek her türlü ayrımcılık riskini bertaraf edilmediği düşünülmektedir.

#### **v. Devralmanın Herhangi Bir Etkinlik Sağlaması Söz Konusu Değildir.**

- (6) DFDS ve EKOL'ün faaliyet gösterdiği pazarlardaki güçlü konumları ve yukarıda yer verilen rekabetçi endişeler, devralmanın ortaya çıkaracağı etkinliklerin somut bir şekilde ortaya konulmasını zaruri kılmaktadır. Bunun için birleşme kaynaklı etkinliklerin, birleşik teşebbüse tüketici yararına olacak şekilde davranma imkânı ve güdüsü sağlayacağını ve böylece birleşmenin rekabet bakımından olası olumsuz etkilerinin nasıl bertaraf edileceğinin gösterilmesi gerekmektedir. Ancak Kararda, devralma işleminin hangi etkinlik kazanımları sağlayacağı, ortaya çıkabilecek etkinliklerin tüketicilere nasıl ve ne şekilde yansıtacağı konusunda herhangi bir açıklamaya ya da değerlendirmeye yer verilmemiştir. Kanımızca söz konusu devralma, DFDS'in her iki pazardaki güçlü konumunu pekiştirmekten başka bir amaca hizmet etmeyecek, tüketicinin faydasına olacak şekilde herhangi bir etkinlik kazanımı ortaya çıkarmayacaktır.

(7) Yukarıda yer verilen açıklamalar doğrultusunda, DFDS'İN Türkiye'de Ro-Ro taşımacılığı pazarında tekele yakın Pazar gücüyle hâkim durumda olduğu, EKOL'ün Ro-Ro gemileri kullanılarak yapılan uluslararası yük taşımacılığı pazarında rakiplerine kıyasla önemli ölçüde Pazar gücüne sahip olduğu, bu devralmayla birlikte dikey entegrasyonu (liman sahipliği, Ro-Ro kara yolu taşımacılığı) tam olarak sağlayacak DFDS'in üst pazarda sahip olduğu vazgeçilmez konumunu EKOL'ün de faaliyet gösterdiği pazardaki rakip teşebbüslere karşı kötüye kullanabileceği, DFDS tarafından sunulan taahhütlerin bu endişeleri gidermekte yetersiz kaldığı, dosya kapsamında görüşüne başvurulmuş neredeyse tüm teşebbüslerin işlemin rekabeti olumsuz yönde etkileyeceği yönünde görüş bildirdikleri ve işlemin herhangi bir etkinlik doğurmasının da söz konusu olmadığı hususları dikkate alınarak, işleme izin verilmemesi gerektiği düşüncesiyle, Kurulun devralma işlemine izin verilmesi yönündeki çoğunluk kararına katılmamız mümkün olmamıştır.

**Hasan Hüseyin ÜNLÜ**  
Kurul Üyesi

**Berat UZUN**  
Kurul Üyesi