

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2022-5-049 (Önaraştırma)
Karar Sayısı : 23-34/642-215
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 ŞAHİNLER, Gizem HEKİM, Asena YAMAN,
Dilara TÜRK, Belma Nilüfer KIRIMLI, Bengi DURAN

C. BAŞVURUDA

BULUNAN : - Uluslararası Nakliyeciler Derneği
Nispetiye Cad. Seheryıldızı Sok. No:10 Etiler PK:34337
Beşiktaş/İstanbul

D. HAKKINDA İNCELEME

YAPILAN : - DFDS Denizcilik ve Taşımacılık AŞ
Temsilcileri: Dr. M. Fevzi TOKSOY, Bahadır BALKI,
Ertuğrul Can CANBOLAT, Caner Kadir ÇEŞİT, Alper KARAFİL
Tekkeci Sokak No: 3-5 34345 Arnavutköy Beşiktaş/İstanbul

(1) **E. DOSYA KONUSU: DFDS Denizcilik ve Taşıma AŞ'nin, tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri pazarındaki faaliyetleri kapsamında aldığı yakıt ayarlama faktörü ücretlerine yönelik uygulamalarıyla hâkim durumunu kötüye kullanarak 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 6. maddesini ihlal ettiği iddiası.**

(2) **F. İDDİALARIN ÖZETİ:** Başvuruda özetle;

- Uluslararası kara yolu taşımacılığı alanında faaliyet gösteren nakliyeciler firmalarının, kara yoluna alternatif olarak Ro-Ro hatlarını da yoğun olarak kullanmak zorunda kaldığı, Avrupa'ya yapılan ihracat taşıma istatistiklerine göre 2022 yılında Ro-Ro taşımacılığının payının %20 olarak gerçekleştiği,
- Türkiye'de gerçekleştirilen Ro-Ro taşımacılığındaki hatlar göz önüne alındığında DFDS A/S'nin (DFDS) Avrupa'ya yapılan ihracatta ana güzergâhlar olan İstanbul, Yalova ve Mersin'de tek seçenek konumunda olduğu, DFDS'nin Türkiye'de DFDS Denizcilik ve Taşımacılık AŞ (DFDS TÜRKİYE) aracılığı ile faaliyet gösterdiği,
- UND Ro-Ro Çalışma Grubu ile DFDS yetkilileri arasında 27.06.2022 tarihinde gerçekleştirilen toplantıda Ro-Ro hatları bazında DFDS'nin toplantı tarihi itibarıyla güncel "yakıt ayarlama faktörü" (*bunker adjustment factor*) (BAF)¹ ücretlerine ilişkin aşağıdaki tablonun paylaşıldığı,

¹ Yakıt ayarlama faktörü (*bunker adjustment factor*) (BAF); uluslararası hava yolu, deniz yolu ve kara yolu taşımacılığında akaryakıt ücretlerindeki dalgalanmalardan etkilenmemek adına taşınacak yükler için belirli periyodlarla belirlenen ücrete verilen isimdir.

Tablo 1: DFDS BAF Uygulaması

DFDS BAF UYGULAMASI		
Hat	Mil	BAF (Avro)
Pendik - Trieste	1.152	(.....)
Esbjerg - Immingham	326	(.....)
Vlaardingen - Felixstowe	115	(.....)
Amsterdam - Newcastle	278	(.....)
Copenhagen - Oslo	272	(.....)
Cuxhaven - Immingham	324	(.....)
Klaipeda - Karlshamn	223	(.....)
Klaipeda - Kiel	397	(.....)
Rosslare - Dunkirk	465	(.....)
Dover - Dunkirk	38	(.....)
Dover - Calais	22	(.....)
Kaynak: UND Şikâyet Başvurusu		

- Tabloda yer verilen hatlara göre DFDS tarafından Pendik-Trieste hattı için uygulanan BAF ücretinin en yüksek BAF ücretinin uygulandığı limanlar arasında olduğu, DFDS'nin taşımacılık yaptığı Ro-Ro hatlarında farklı ücret politikaları uyguladığı

iddia edilerek 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun (4054 sayılı Kanun) kapsamında gereğinin yapılması talep edilmiştir.

- (3) Söz konusu başvuru üzerine dosya raportörleri tarafından UND yetkilileri ile 21.10.2022 tarihinde çevrim içi bir toplantı gerçekleştirilmiş olup bu toplantıda UND yetkilileri tarafından;

- BAF uygulamasının akaryakıt ücret farkına ilişkin bir uygulama olduğu, navlun ücretlerinin o tarihteki akaryakıt ücretlerine göre belirlenmesi sebebiyle BAF'ın hem taşımacıyı korumak hem de bazı hatların kapanmasını engellemek adına gerekli bir uygulama olduğu, akaryakıt ücretlerinde düşüşler olduğunda buna paralel olarak BAF ücretlerinde de indirimlerin görüldüğü,
- BAF ücretlerinin DFDS tarafından aylık olarak güncellendiği, DFDS'nin rakibi olan Ulusoy Deniz Taşımacılığı AŞ (ULUSOY) tarafından ise BAF ücretlerinin navlun ücretlerine dâhil edilerek altı aylık veya bir yıllık periyotlarda güncellenerek tahsil edildiği,
- 2022 yılı Eylül ayında akaryakıt ücretlerinin düşmesiyle birlikte ULUSOY tarafından BAF ücretlerinin navlun sözleşmelerine entegre edilmiş olması nedeniyle navlun sözleşmelerinde indirim yapıldığı, DFDS tarafından aynı tarihlerde BAF ücretlerinde geçici bir indirim yapıp bir sonraki ay eski ücretlere dönüldüğü,
- ULUSOY tarafından navlun ücretlerinde indirim yapılan zamanların görülmesine karşın DFDS'nin akaryakıt ücretlerinde düşüşler olduğunda indirim yapmadığı veya çok nadir yaptığı,
- Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (International Maritime Organization- IMO) gemilerin neden olduğu çevre kirliliğinin önüne geçebilmek adına çok düşük sülfürlü yakıt (VLSFO²) kullanımını zorunlu tuttuğu, VLSFO kullanmayacak gemilerde ise baca değişiminin/bakımının yapılmasının zorunlu olduğu, DFDS'nin Türkiye'de faaliyet gösterdiği hatlardaki gemilerde baca değişimi/bakımı yaparak daha düşük ücretli IFO³ tipi gemi yakıtı kullanmasına rağmen BAF ücretlerini VLSFO ücretleri

² Very low sulphur fuel oil.

³ Intermediate fuel oil.

üzerinden belirlediği ve internet sitesindeki ücretleri de VLSFO'ya göre yayınladığı, bu nedenle ücretin aşırı olduğu

öne sürülmüştür.

- (4) Ayrıca UND tarafından Kurum kayıtlarına 09.11.2022 tarih ve 32815 sayı ile intikal eden yazıda ise;
- BAF uygulamasının akaryakıt ücret farkına ilişkin bir uygulama olmasına rağmen DFDS tarafından gemi yatırımı ve personel maaşı gibi normalde navlun sözleşmesinin içine dâhil edilmesi gereken diğer maliyet kalemlerinin de BAF ücretlerine yansıtıldığı,
 - Konteyner taşımacılığı yapan deniz taşımacılığı şirketlerinin BAF ücretlerini navlun ücretine dâhil ederek uyguladığı, bu şirketlerin kendi inisiyatifleri doğrultusunda belirli aralıklarla (genellikle üç ayda bir) BAF ücretlerini yayınlamakta olduğu, ancak akaryakıt ücretlerinde meydana gelen ani değişkenlikler sonucu BAF ücretlerinin de bu değişkenliğe paralel olarak değişebildiği, buna bağlı olarak genellikle üç ayda bir yayınlanan BAF ücretlerinin aylık olarak da yayınlanabildiği, diğer taraftan gerek BAF ücretleri gerekse faturalandırma işlemlerinin teşebbüslerin inisiyatifinde olduğu, dileyen teşebbüsün BAF ücretini navlun faturasına ekleyebileceği ya da ayrı bir kalem olarak faturada belirtebileceği, ancak genel uygulamada şirketlerin BAF ücretini navluna dâhil ettiği

iddia edilmiştir.

- (5) **G. DOSYA EVRELERİ:** Rekabet Kurumu (Kurum) kayıtlarına 03.10.2022 tarih ve 31685 sayı ile giren başvuru üzerine hazırlanan 06.12.2022 tarih ve 2022-5-049/İİ sayılı İlk İnceleme Raporu Rekabet Kurulunun (Kurul) 08.12.2022 tarihli toplantısında görüşülmüş ve 22-54/845-M sayı ile 4054 sayılı Kanun'un 40. maddesi uyarınca DFDS hakkında önaraştırma yapılmasına karar verilmiştir.
- (6) Önaraştırma kapsamında 28.04.2023 tarihinde DFDS'de yerinde inceleme gerçekleştirilmiş ve DFDS tarafından gönderilen cevabi yazılar ise 12.05.2023 tarihli, 38659 sayılı ve 24.05.2023 tarihli, 38989 sayılı yazılar ile Kurum kayıtlarına intikal etmiştir. Bunun yanı sıra dosya kapsamında değerlendirilmek üzere Ro-Ro taşımacılığı hizmeti alan nakliyecilerden, ULUSOY'dan, UND'den, Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği'nden (UTİKAD) ve SOCAR Turkey Enerji AŞ'den (SOCAR) bilgi ve belge talebinde bulunulmuştur. Talep edilen bilgi ve belgeler muhtelif tarihlerde Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.
- (7) Bilgi taleplerinin yanında ayrıca nakliyecilerden (.....) ve (.....) yetkilileri ile 03.05.2023 tarihinde; (.....) yetkilileri ile 04.05.2023 tarihinde; (.....) yetkilileri ile 05.05.2023 tarihinde; bunun yanında (.....) yetkilisi ile 09.05.2023 tarihinde video konferans aracılığıyla görüşmeler gerçekleştirilmiştir.
- (8) Elde edilen bilgiler doğrultusunda yapılan önaraştırma sonucunda hazırlanan 26.05.2023 tarihli ve 2022-5-049/ÖA sayılı Önaraştırma Raporu, Kurulun 01.06.2023 tarihli toplantısında görüşülmüş ve dosya konusunun 23-25/464-Mİ sayılı karar ile ek çalışma yapılmak üzere Kurul gündeminde incelemeye alınmasına karar verilmiştir. Ek çalışma kapsamında DFDS'den talep edilen bilgi ve belgeler 24.07.2023 tarih ve 40834 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal etmiştir. Süreç sonucunda düzenlenen 27.05.2023 tarihli ve 2022-5-049/BN-01 sayılı Bilgi Notu görüşülerek karara bağlanmıştır.
- (9) **H. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda; DFDS'nin tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri pazarındaki faaliyetleri

kapsamında aldığı BAF (yakıt ayarlama faktörü) ücretlerine yönelik uygulamalarının 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi çerçevesinde ihlal olarak değerlendirilemeyeceği, bu sebeple aynı Kanun'un 41. maddesi kapsamında soruşturma açılmasına yer olmadığı ifade edilmiştir.

I. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

I.1. Hakkında İnceleme Yapılan Teşebbüs: DFDS

- (10) Eski ismi ile UN Ro-Ro 1994 yılında uluslararası nakliye firmaları tarafından kurulmuş olan bir şirket olup 2007 yılı Aralık ayında uluslararası bir yatırım fon şirketi olan Kohlberg Kravis & Roberts'e satılmıştır. İzleyen süreçte 2014 yılında teşebbüs ACTERA Partners II L.P. ve ESAS Holding AŞ'nin ortak kontrolüne geçmiştir. Daha sonra 2018 yılında teşebbüsün tek kontrolünü DFDS devralmıştır.
- (11) Kopenhag Nasdaq OMX borsasına kayıtlı bir şirket olan DFDS, Avrupa'da uluslararası deniz taşımacılığı, terminal işletmeciliği, gemi acenteliği hizmetleri ve kara lojistiği alanlarında faaliyette bulunmaktadır. DFDS'nin %(.....) oranındaki hisseleri Lauritzen Vakfı'na (LAURITZEN) ait olup teşebbüs, anılan vakıf tarafından kontrol edilmektedir.⁴ 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
- (12) DFDS'nin kara lojistik birimi Avrupa'da kapıdan kapıya navlun sevkiyatı pazarında 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.
- (13) DFDS'nin deniz yolu ile taşıma departmanı ise sahip olduğu ve kiraladığı Ro-Ro ve Ro-pax gemileri ve 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. DFDS'nin çeşitli birimleri, denizcilik ve taşıma endüstrisine ilişkin olarak gemi ve yük boşaltma, endüstriye özel depolama imkânları, depolama hizmetleri sunmakta ve tren operatörleri tarafından işletilen demir yolu hatlarında müşterilerine bilet temini hizmeti vermektedir. DFDS ayrıca dolaylı olarak %(.....) hisse payı ile iştiraki konumunda olan Samer Seaports & Terminals S.r.l. (SST) aracılığıyla Trieste'de Ro-Ro terminali de işletmektedir.
- (14) DFDS Türkiye ise iştiraki DFDS TÜRKİYE 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, 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.

⁴ 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.

⁵ <https://lauritzenfonden.com/en/business-activities>, Erişim Tarihi: 21.05.2023.

I.2. Sektöre İlişkin Genel Bilgi

I.2.1. Deniz Yolu Taşımacılığı

- (15) Deniz yolu taşımacılığı, taşımacılık türleri içinde birim taşıma maliyeti en düşük ve 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.
- (16) 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.⁶ Nitekim 2019 yılında ülkemizden değer bazında yapılan taşıma ithalatta %62, ihracatta %61 oranında deniz yolu ile gerçekleşmiştir.⁷ 2019 yılında miktar olarak taşımanın ithalatta %95'i, ihracatta %81'i deniz yolu ile yapılmıştır.⁸
- (17) 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.
- (18) Sabit maliyeti en yüksek ulaştırma yatırımı olmasına karşın, uzun yol taşımacılığında deniz yolunun en ekonomik yöntem olduğu akademik çalışmalarda işaret edilen noktalardan biridir.⁹ Deniz yolu taşımacılığının değişken maliyetleri oldukça azdır ve kara yoluna göre yedi kat, demir yoluna göre üç buçuk kat daha ucuzdur.¹⁰ Yakıt tüketimi bakımından da kara yolundan dört kat, demir yolundan iki kat daha ucuzdur. Bu sebeple küresel rekabetin artması ve ulaştırma maliyetlerinin azaltılmasına yönelik çabalar deniz yollarının daha yoğun kullanılmasına neden olmuştur.
- (19) 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

⁶ UTİKAD (2021), Lojistik Sektör Raporu 2020, s. 124.

⁷ UTİKAD (2021), s.40.

⁸ UTİKAD (2021), s.42.

⁹ BOZKURT C., PELİT İ., IRMAK E. (2018), Türkiye ve Dünyada Deniz Yolu Taşımacılığı, s. 5.

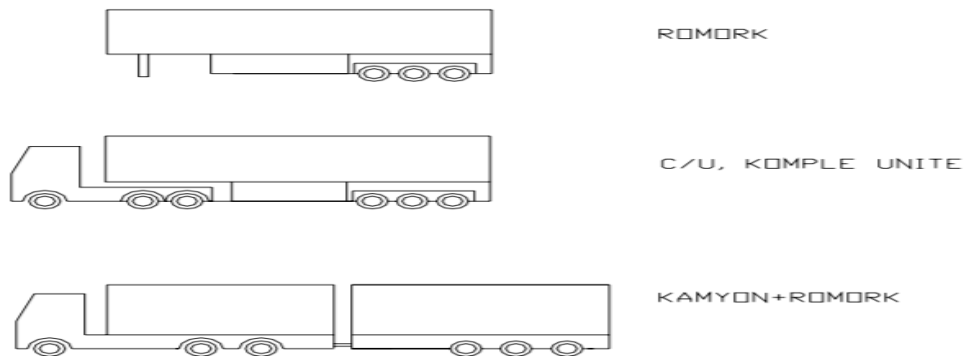
¹⁰ T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (2007), Dokuzuncu Kalkınma Planı 2007-2013, Deniz Yolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Ankara, s.1.

üzere soğuk hava depolu gemiler ve tekerlekli yükleri taşımak için Ro-Ro gemileri kullanılmaktadır.¹¹

I.2.2. Ro-Ro Taşımacılığı

- (20) 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.
- (21) 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)¹² olarak adlandırılan çekicisiz araçlar:* Bu araçlar mafilerle¹³ gemiye yüklenmekte ve tahliye edilmektedir.
 - Komple ünite (C/U) olarak adlandırılan 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.
- (22) Aşağıdaki görselde Ro-Ro gemileri ile taşınabilen en genel araç tiplerine yer verilmektedir:

Şekil 1: Ro-Ro Gemileri ile Taşınabilen En Genel Araç Tipleri



¹¹ Kurulun 09.11.2017 tarihli ve 17-36/595-259 sayılı *UN Ro-Ro/Ulusoy* kararı.

¹² Yarı römork, treyler ve dorse kavramları aynı anlama gelmekte olup dosyanın genelinde birbirlerinin yerine kullanılmaktadır.

¹³ Mafi, kumanda konsoluyla hareket ettirilen, kokpiti 180 dereceye kadar dönebilen ve ayna dahi kullanılmaksızın geri kullanıma olanak veren bir dorse çekicisidir.

- (23) Bu taşıma türünde çekiciler, içinde taşınan yüklerin bulunduğu dorseleri gemilere yükleyip bırakmakta, bu aşamadan sonra dorseler gemide çekicisi olmadan 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.

Şekil 2: Dorse-Çekici



- (24) Ro-Ro taşımacılığının ortaya çıkmasında öncelikli olarak feribotlar etkili olmuştur. 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'na¹⁴ 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.
- (25) Diğer deniz taşımalarına ve kara yoluna göre oldukça pratik ve hızlı bir taşıma türü olan Ro-Ro taşımacılığı genelde düzenli hatlar üzerinde çalışmaktadır. 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 süratının 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.
- (26) 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 ifade olunan bir başka husustur.
- (27) Ro-Ro taşımacıları belirlenen hatlarda düzenli olarak sefer düzenleyerek pazarda faaliyet göstermekte, bu niteliği ile Ro-Ro taşımacılığı düzenli hat taşımacılığı sınıfında

¹⁴ *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)*, denizcilikte inşa, operasyon ve ekipman alanında minimum güvenlik standartlarını belirleyen uluslararası bir anlaşmadır.

yer almaktadır. Katedilen mesafe bakımından ise Ro-Ro taşımacılığında seferlerin genel olarak kısa ve orta mesafeler arasında gerçekleştirildiği görülmektedir.

- (28) 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.

I.2.3. Türkiye’de Ro-Ro Taşımacılığı

- (29) Kara yolu ile Avrupa’ya yapılan taşımalarda sınırlarda uzun süreli beklemler, kara yolu güvenliğinin azalması, otoyol 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.
- (30) 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 (treylar) 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.
- (31) Yıllar içerisinde nakliyecilerin ihtiyaçları doğrultusunda Türkiye ve Avrupa arasında açılan yeni Ro-Ro hatları söz konusu olabildiği 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 başlamıştır. 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 UN 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.
- (32) 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 (Berth 57/Passenger Terminali) 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 2018 yılı Ağustos ayında son bulmuştur.
- (33) Aşağıdaki tabloda, Türkiye-Avrupa arasında mevcut durumda pazarda olan ULUSOY ve DFDS’nin işlettiği Ro-Ro hatlarına yer verilmektedir:

Tablo 2: Türkiye-Avrupa Arasındaki Ro-Ro Hatları ve Hat İşleticileri

Hat	Variş Terminali	İşleten Teşebbüs	Açılış Tarihi	Kapanış Tarihi	Ana/ Uğrak Hat ¹⁵
Haydarpaşa - Trieste	Trieste - EMT ¹⁶	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	9.01.2019	-	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	5.07.2019	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 ¹⁷	DFDS	26.06.1999	14.07.2013	- ¹⁸
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	3.05.2016	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	6.01.2019	-	Uğrak hat
Ambarlı-Patras	Patras	DFDS	31.08.2018	24.01.2020	Uğrak hat
Yalova-Patras	Patras	DFDS	4.01.2019	-	Uğrak hat
Çeşme-Toulon	Toulon	DFDS	22.06.2019	29.06.2019	Uğrak hat
Çeşme-Sete	Sete	DFDS	6.07.2019	31.01.2021	Uğrak hat
İzmir - Tarragona	Tarragona	DFDS	7.02.2021	-	Ana hat
Çeşme-Trieste (İtalya)	TIMT	ULUSOY	03.09.2000	-	Ana Hat
Çeşme-Trieste (İtalya)	PLT	ULUSOY	20.03.2021	-	Ana Hat

Kaynak: Teşebbüslerden Elde Edilen Bilgiler

- (34) Tablodaki bilgilere göre 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.
- (35) DFDS tarafından mevcut durumda işletilen ana hatlar Pendik-Trieste, Yalova-Sete, Mersin-Trieste ve İzmir-Tarragona'dır. DFDS'nin ana hatlarda taşımalara uğrak yapılarak yük alınan/boşaltılan limanlar da tabloda yer almaktadır. Tablodan ayrıca DFDS dışında pazarda faaliyet gösteren tek Ro-Ro taşıyıcısının ULUSOY olduğu ve sadece Çeşme-Trieste hattında faaliyet gösterdiği görülmektedir. ULUSOY tarafından ULUSOY grubunun mevcut durumda; Ulusoy Gemi İşletmeleri AŞ, Ulusoy Ro-Ro İşletmeleri AŞ, Ulusoy Ro-Ro Yatırımları AŞ, Ulusoy Gemi Acenteliği AŞ, Ulusoy

¹⁵ Uğrak hat ayrımı DFDS'nin finansal raporlaması bakımından geçerlidir. Uğrak hat ana hatlardaki gemilerin ilgili limanlara uğrayarak yük alıp/boşaltıp ana hattaki varış limanına taşıma yapılan hatlardır.

¹⁶ Haydarpaşa - Trieste hattı kapsamında, varış terminali olarak 1994-1996 yıllarında o dönem Trieste Liman İdaresi tarafında işletilen Rıhtım 47 (bugünkü adıyla TIMT) kullanılmış, sonrasında ise ilgili hattın kapanış tarihi olan 24.04.2005 tarihine kadar SST kullanılmıştır.

¹⁷ Ambarlı - Trieste hattı kapsamında, varış terminali olarak 2008 yılına kadar SST kullanılmış, sonrasında ise gemiler 14.07.2013 tarihine kadar EMT'ye yanaşmıştır.

¹⁸ 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.

Lojistik Taşımacılık ve Konteyner Hizmetleri AŞ iştirakleri ile Ro-Ro gemileri ile düzenli hat taşımacılığı, Ulusoy Deniz Taşımacılığı AŞ ve Ulusoy Çeşme Liman İşletmesi AŞ iştirakleri ile liman işletmeciliği, Ulusoy Denizyolları İşletmeciliği AŞ ve Ulusoy Denizcilik AŞ iştirakleri ile uluslararası sularda kuru/dökme yük taşımacılığı ve gemi acenteliği gibi alanlarda faaliyet gösterdiği ifade edilmiştir.

- (36) ULUSOY grubu iştiraklerinden Ulusoy Çeşme Liman İşletmesi AŞ'nin Çeşme Limanı'nın işletmecisi olduğu, 28.04.2003 tarihli Özelleştirme Yüksek Kurulu kararıyla Çeşme Limanı'nın işletme hakkını 30 yıl süreyle devir almaya hak kazandığı,¹⁹ ULUSOY'un hâlihazırda beş adet Ro-Ro gemisi bulunduğu ve Çeşme-Trieste hattını kullanarak taşımacılık yaptığı belirtilmiştir. Ayrıca ULUSOY grubunun, %55 hisse payı ile iştiraki olan Trieste Intermodal Maritime Terminal S.r.l. (TIMT) aracılığı ile Trieste'deki Ro-Ro terminalini işlettiği ifade edilmiştir.
- (37) Geçmişte Ro-Ro taşımacılığı pazarında faaliyet gösteren Alternative Taşımacılık AŞ (ALTERNATIVE) ise 2017 yılı Eylül ayında Haydarpaşa-Trieste, Mart 2018'de Alsancak-Sete, 2019 yılı Ocak ayında Yalova-Trieste ve 2019 yılı Haziran ayında 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.

1.2.4. Deniz Yolu Taşımacılığında Gemi Yakıtlarına İlişkin Emisyon Düzenlemeleri ve BAF Uygulamaları

- (38) Deniz taşımacılığı, dünya çapındaki ticaret yükünün yaklaşık %80'inin taşınmasında rol oynaması sebebiyle küresel ekonomi için büyük önem arz etmektedir. Deniz taşımacılığının dünya ticaretindeki rolü güçlenerek devam ederken söz konusu taşımacılık faaliyetinden kaynaklanan zararlı gaz emisyonları son yıllarda önemli düzeyde artış göstermiştir.²⁰ Karbon yoğunluğu bakımından en çevre dostu taşımacılık türü olarak kabul edilmekle beraber son yıllarda deniz taşımacılığı faaliyetlerinden kaynaklanan yüksek düzeydeki sülfür emisyonları, sektörel düzenlemeye duyulan ihtiyacı beraberinde getirmiştir. Birleşmiş Milletlerin denizcilik konusunda ihtisaslaşmış bir örgütü olan Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ise bu konuda ilk inisiyatif alan örgütlerden biri olmuştur.
- (39) IMO'nun yürüttüğü çalışmaların temel amacı, uluslararası denizcilik faaliyetlerini güvenli, çevre dostu ve sürdürülebilir hale getirmektir. IMO kuralları, IMO üyesi ülkelerin bu kurallara uygun olarak gemi işletmeciliği yapmak zorunda olmaları hasebiyle bağlayıcıdır. Gemilerden kaynaklı çevresel kirliliği önlemeye yönelik IMO tarafından başlatılan çalışmalar ve oluşturulan konvansiyonların başında 1973 tarihli *Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme* (MARPOL) gelmektedir. Ülkemizin de 1990 yılında taraf olduğu MARPOL, 1978 yılında güncellenmiş ve MARPOL 73/78 adıyla 02.10.1983'te yürürlüğe girmiştir.²¹ İlerleyen dönemlerde, Uluslararası İklim Değişikliği Platformu'nun (IPCC) talebi doğrultusunda,

¹⁹ 06.06.2003 tarihinde Özelleştirme İdaresi ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri AŞ (TDİ) arasında yapılan protokolle, 30 yıl süre ile Çeşme Limanı'nın işletme hakkını devraldıktan sonra 20.01.2023 tarihinde yine Özelleştirme İdaresi ve TDİ arasında yapılan protokol ile işletme hakkı süresinin, hakkın başlangıç tarihinden itibaren 49 yıla uzatıldığı belirtilmiştir.

²⁰ Raza, Zeeshan; Woxenius, Johan; Finnsgård, Christian (2019), Slow Steaming as Part of SECA Compliance Strategies among RoRo and RoPax Shipping Companies.

²¹ <http://denizstrateji.com/tr/turkce-marpol-73-78-ek-vi/>, Erişim Tarihi: 20.05.2023.

deniz kirliliğinin yanında, gemi kaynaklı hava kirliliğinin önlenmesi hususu da MARPOL EK IV ile IMO'nun gündemine dâhil olmuştur. Bu kapsamda “*Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesi için Kurallar*” isimli Ek VI, MARPOL 73/78 Sözleşmesi'ne eklenmiş ve 19.05. 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir.²² Anılan düzenleme doğrultusunda deniz taşımacılığında kaynaklanan sülfür emisyon sorununu çözmek ve kirlilik seviyelerini küresel olarak azaltmak amacıyla gemiler tarafından kullanılan yakıtta izin verilen maksimum sülfür içeriğine birtakım sınırlamalar getirilmiştir.

- (40) Bu düzenleme kapsamında ilk olarak, yakıt içerisindeki sülfür limitlerinin aşamalı olarak düşürülmesini hedefleyen Sülfür Emisyon Kontrol Alanları (SECA) adı verilen bölgeler oluşturulmuştur. Düzenlemeye göre Baltık Denizi, Kuzey Denizi, Manş Denizi, Kuzey Amerika'nın doğu ve batı kıyıları ve ABD'nin Karayipler bölgesini içeren SECA'larda seyreden tüm gemiler bu düzenlemenin gerekliliklerini yerine getirmekle yükümlü kılınmıştır. Düzenleme kapsamında, 01.01.2015 tarihinden itibaren SECA'larda gemilerin yakıtında izin verilen sülfür seviyesi %1'den %0,1'e düşürülmüştür.²³ Bunun yanında, 2020 yılından itibaren SECA'ların dışında seyreden gemiler için izin verilen %3,5 düzeyindeki küresel sülfür sınırı ise %0,5 düzeyine çekilmiştir.
- (41) IMO tarafından getirilen bir diğer düzenleme ise 01.01.2020 itibarıyla uygulanmaya başlamıştır. 2020 yılında IMO'nun düzenlemeleri sonucunda teşebbüslerin gemi yakıtlarına ilişkin aşağıdaki seçeneklerden birine yönelmesi gerekmektedir:
- MGO²⁴ yakıt türünün kullanılması: Sülfür içeriği oldukça düşük olan (%0,01), daha çevreci ve pahalı bir yakıt türünün kullanılması.
 - VLSFO yakıt türünün kullanılması: Sülfür içeriği %0,05 olan ve IFO 380'e göre daha çevreci olan yakıtın kullanılması.
 - Gemilere gemi bacalarının egzoz gazı temizleme sistemleri (*scrubber*) adı verilen yatırım yapılarak yüksek sülfürlü IFO 380 yakıtının kullanılması: Gemilerin baca sistemlerine *scrubber*'lerin monte edilmesi ile düşük sülfür seviyelerinin tutturularak IFO 380 yakıtının kullanılmaya devam edilmesi.
- (42) Esasında, söz konusu alternatifler de gemi operatörleri açısından birtakım maliyetlere katlanmayı gerektirmektedir. Düşük sülfür düzeyine sahip VLSFO, IFO'ya kıyasla daha pahalı bir yakıt olduğundan gemi operatörünün ilk seçeneğe yönelmesi durumunda, yakıt ve işletme maliyetlerinde artış yaşanmaktadır. Nitekim Armatörler Birliği tarafından düşük sülfürlü yakıtı geçiş halinde bu durumun sektöre maliyetinin yılda ilave 60 milyar ABD Doları olacağı; konteyner firmalarından Maersk'ün yakıt giderinin ise bir milyar ABD Doları artacağı tahmin edildiği ifade edilmektedir.²⁵ Öte yandan, gemi operatörünün ikinci alternatifine yönelmesi halinde ise gemi operatörü gemi bacasına filtreleme için yapacağı ilave bir yatırım maliyeti ile karşı karşıya kalacaktır.
- (43) VLSFO yerine IFO yakıtının seçilmesi durumunda ise gemilere *scrubber* yatırımı yapılması kural olarak getirilmektedir. *Scrubber* sistemi ise egzoz gazları üzerinde filtre görevi görmekte ve bu yolla sülfür emisyonunu nötralize ederek emisyonu

²² <https://www.utikad.org.tr/images/Mevzuat/marpol7378-4091.pdf>, Erişim Tarihi: 20.05.2023.

²³ Raza, Zeeshan; Woxenius, Johan; Finnsgård, Christian (2019), Slow Steaming as Part of SECA Compliance Strategies among RoRo and RoPax Shipping Companies.

²⁴ Marine Gas Oil.

²⁵ <https://armatorlerbirligi.org.tr/wp-content/uploads/2019/11/GEM%C4%B0LERDEN-KAYNAKLI-HAVA-K%C4%B0RL%C4%B0L%C4%B0%C4%B0%C4%9E%C4%B0N%C4%B0-%C3%96NLEMEYE-Y%C3%96NEL%C4%B0K-YEN%C4%B0-ULUSLARARASI-UYGULAMALARIN-ARMAT%C3%96RLERE-EKONOM%C4%B0K-MAL%C4%B0YETLER%C4%B0-1.pdf>, Erişim Tarihi: 18.05.2023.

azaltmaktadır. Bu sistem, yüksek sülfürlü ucuz yakıt kullanımını mümkün kılarak daha düşük operasyonel maliyetlere neden olsa da önemli kurulum maliyetlerini beraberinde getirmesi ve bacaların yenilenmesi esnasında geminin faaliyette bulunamaması sebebiyle dezavantajlı görülebilmektedir. Bunun yanında *scrubber* sistemine ilişkin olgunlaşmamış teknoloji ve fiyat belirsizliği de bu yöntemi bazı gemi operatörleri açısından cazip olmaktan çıkarmaktadır. DFDS tarafından baca filtresi yatırımı yapılırken cihazların işletme maliyetleri, gemilerde büyük teknik modifikasyonların gerekmesi, bakım ve kullanım ömrü gibi konuların belli başlı riskler oluşturduğu ifade edilmektedir. Bu modifikasyonların yapılabilmesi için gemilerin uzun süreler için seferinden kesilip tersaneye alınması gerektiği ve ayrıca söz konusu modifikasyonun yüksek yatırım maliyetleri içerdiği belirtilmektedir. Nitekim bu durum ULUSOY ile yapılan görüşmede de dile getirilmiş ve ULUSOY tarafından söz konusu baca filtresi takılması sürecinde gemi sayısındaki eksilmeden dolayı operasyonların da aksayabildiği ve gerektiğinde gemi kiralama gibi ekstra maliyetlerin ortaya çıkabildiği ifade edilmiştir.

- (44) Yukarıda yer verilen hususlardan da anlaşılacağı üzere gemi operatörleri açısından hangi yöntemin daha avantajlı olduğu yönünde kesin bir çıkarıma varmak mümkün görünmemektedir. Bununla birlikte, bu tercihte belirleyici olan faktörün akaryakıt fiyatları olduğu yönünde görüş birliği bulunmaktadır. Şöyle ki, IFO ve VLSFO arasındaki fiyat farkının yüksek olduğu ve geminin yüksek yakıt tüketimi olan uzun mesafeli bir rotada faaliyet gösterdiği durumlarda gemi operatörünün *scrubber* sistemine yönelmesi beklenebilecektir. Öte yandan, *scrubber* yatırımının maliyetlerinden dolayı amortismanının uzun zaman alabileceği durumlarda ise yakıt türünde değişikliğe gitmek daha makul bir alternatif olabilecektir. Ancak yakıt fiyatlarının belirsiz geleceği ve fiyatlarda yaşanan dalgalanmalar, ileriye dönük maliyet tahminlerini zorlaştırmakta, bu durum ise gemi operatörleri tarafından hangi alternatifin tercih edileceği yönündeki öngörülerini belirsiz kılmaktadır.
- (45) Söz konusu düzenlemeler uyarınca DFDS'nin Türkiye ve Avrupa arasında işlettiği hatlar bakımından, kullandığı gemi yakıtının içerisindeki sülfür limitinin %0,50 ile sınırlı olması zorunlu hale gelmiştir. DFDS, Türkiye ve Avrupa arasında işlettiği hatlar bakımından bu emisyon standartlarına uymak için düşük sülfürlü VLSFO kullanmak yerine uygun gördüğü gemilerine *scrubber* yatırımı uygulamış ve görece daha yüksek sülfürlü IFO 380 yakıt türünü kullanmayı tercih etmiştir. Aşağıdaki tabloda DFDS'nin hâlihazırda *scrubber* yatırımı bulunan gemi sayısına ve kullanılan yakıt türüne yer verilmektedir.

Tablo 3: DFDS'nin *Scrubber* Yatırımı Bulunan Gemi Sayısı ve Gemilerde Kullanılan Yakıt Türleri

DFDS Gemileri	Toplam Gemi Sayısı	Gemide Kullanılan Yakıt Türü
<i>Scrubber</i> Bulunmayan Gemi Sayısı	(.....)	VLSFO
<i>Scrubber</i> Bulunan Gemi Sayısı	(.....)	IFO 380
Kaynak: Teşebbüsten Elde Edilen Bilgiler		

- (46) DFDS hâlihazırda bünyesinde bulunan, kapasiteleri (.....) Lane Meter (LM) (üç gemi), (.....) LM (üç gemi), (.....) LM (dört gemi), (.....) LM (dört gemi), (.....) LM (iki gemi), (.....) LM (bir gemi) ile (.....) LM (iki gemi) arasında farklılık gösteren (.....) Ro-Ro gemisi ile Türkiye-Avrupa arasında operasyonlar yürütmektedir. Yukarıda yer verilen tablodan da anlaşılacağı üzere DFDS'nin (.....) gemisinde *scrubber* bulunması sebebiyle söz konusu gemilerde yüksek sülfürlü Intermediate Fuel Oil (IFO 380) yakıt kullanılırken, geri kalan (.....) gemide *scrubber* bulunmaması sebebi ile düşük sülfürlü VLSFO yakıtı kullanılmaktadır. DFDS tarafından söz konusu gemilerin bacalarına 2019 ve 2020 yıllarında *scrubber* taktırılmış olduğu ve bu kapsamda (.....) Euro *scrubber* yatırımı yapıldığı ifade edilmektedir. Teşebbüs tarafından ayrıca, liman operasyon süreçlerinde

tüm gemilerde MGO kullanıldığı ifade edilmektedir. ULUSOY tarafından da hâlihazırda sahip olduğu beş Ro-Ro gemisinin hepsinde *scrubber* bulunduğu ifade edilmektedir.

- (47) Emisyon azaltımına yönelik bu düzenlemeler ile yakıt fiyatlarındaki belirsizlik ve dalgalanmalar gemi operatörlerinin maliyetlerini artırmış ve zaman içerisinde mevcut dosyanın da konusunu oluşturan BAF adı verilen uygulamaları beraberinde getirmiştir. Yakıt ayarlama faktörü olarak adlandırılan BAF uygulaması, gemi operatörlerince yakıt fiyatlarındaki dalgalanmalar ve malların nakliyesi sırasında oluşan ekstra masrafları telafi etmek için nakliyecilere yansıtılan ilave ücret olarak tanımlanmaktadır.²⁶ Gemilerde kullanılan yakıtlar ham petrolün rafine edilmesiyle elde edildiğinden ham petrol fiyatlarındaki (döviz kurlarındaki) dalgalanmalar, gemi yakıt fiyatlarını doğrudan etkilemektedir. BAF uygulamasıyla amaçlanan yakıt maliyetlerindeki değişikliklerden kaynaklanan dalgalanmaları dengelemek ve yıl içerisindeki akaryakıt fiyatlarındaki yükselişten kaynaklanacak navlun zararlarını minimize etmektir. BAF uygulaması, petrol fiyatlarındaki değişimlere göre düzenli olarak güncellenmekte ve taşıyıcının/gemi operatörünün yakıt maliyetlerini müşterisine yansıtması amacıyla kullanılmaktadır. BAF ücretleri ise rota, gemi yönü, mesafe, transit süresi, yükün ağırlığı, konteynerin boyutu, geminin inşası, yakıt verimliliği vb. faktörlere göre değişkenlik arz etmektedir.
- (48) Dosya kapsamında edinilen bilgiler çerçevesinde, DFDS'nin iş modeline bakıldığında, teşebbüsün, hatlarında taşımakta olduğu üniteler için navlun ve BAF adı altında iki ayrı bedel tahsil ettiği görülmektedir. Tahsil edilen bu bedeller ise taşınan ünitenin tipine göre değişiklik göstermekte; DFDS'nin internet sitesi üzerinden ve e-posta duyuruları vasıtasıyla paylaşılmaktadır. Bir sonraki ayın BAF fiyatları ise aylık akaryakıt fiyat ortalamalarına göre her ayın 21'inde müşterilere e-posta aracılığıyla DFDS'nin internet sitesi üzerinden duyurulmaktadır. DFDS'nin internet sitesine girildiğinde, BAF skalalarının her bir hat özelinde farklılaşacak şekilde halka açık bir şekilde yayımlandığı görülmektedir. DFDS tarafından dünya çapında Ro-Ro firmaları arasında Coberlfret, Stena, P&O, Brittany Ferries, Finnlines, Colorline firmalarının; konteyner firmaları arasında Maersk, Cma-Cgm, Cosco Shipping ve Yang Ming firmalarının BAF uygulamasının bulunduğu ifade edilmektedir. Ayrıca Avrupa'da son zamanlarda artan enerji fiyatları sebebiyle tren operatörlerinin de Energy Adjustment Factor (EAF) adı altında artan maliyetleri müşterilerine yansıttığı ifade edilmektedir.
- (49) Öte yandan, ULUSOY ise BAF adı altında bir ücret almamakta, yakıt fiyatlarından kaynaklı dalgalanmaları doğrudan navlun ücretinin içerisine yansıtmaktadır. Dolayısıyla, söz konusu teşebbüs tarafından navlun ve BAF ücreti özelinde bir ayrıma gidilmemekte, söz konusu bedeller navlun ücreti adı altında toplu bir şekilde nakliyecilerden tahsil edilmektedir. Buradan da anlaşılacağı üzere BAF ücretinin navlun ücretine dâhil edilmesi mümkün olup uygulamada bu durumun firmalar açısından herhangi bir bağlayıcılığı bulunmamaktadır.

I.2.5. DFDS'nin BAF Uygulaması

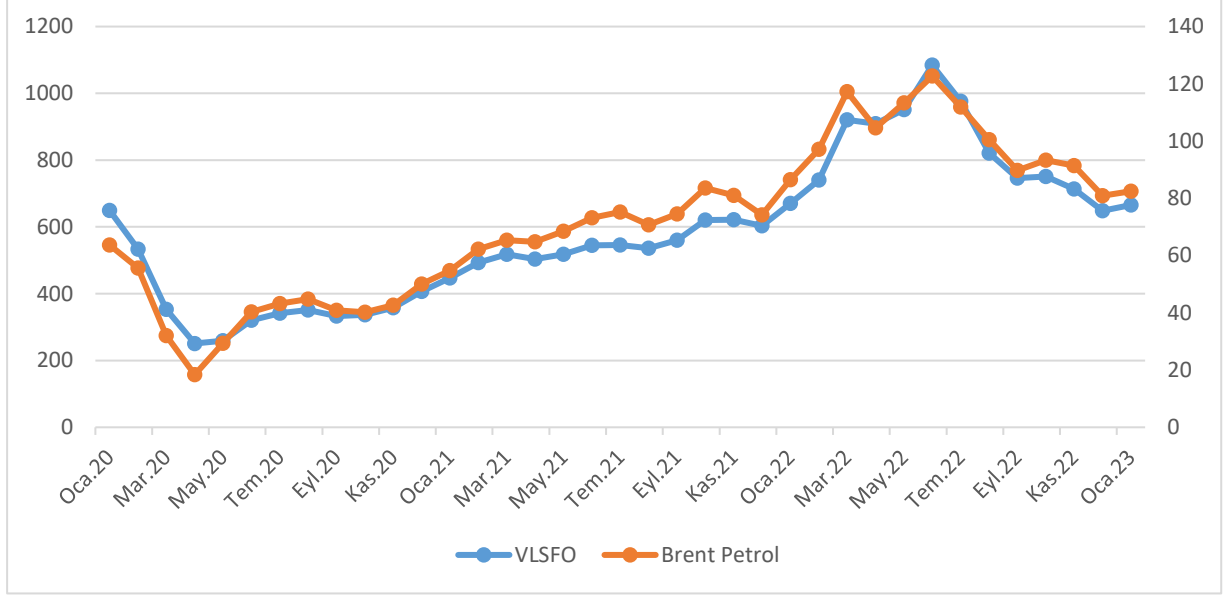
- (50) DFDS, Ro-Ro taşımacılığı kapsamında uluslararası kara nakliyesi yapan müşterilerinden, hatlarında taşımakta olduğu üniteler için navlun bedelinin yanında BAF bedeli de tahsil etmektedir. Tahsil edilen bu bedeller taşınan ünitenin tipine göre değişiklik göstermekte olup belirlenen fiyatlar sene başlarında DFDS'nin internet sitesi üzerinden ve e-posta duyuruları vasıtasıyla paylaşılmaktadır. Her bir sonraki ayın BAF fiyatları ise aylık akaryakıt fiyat ortalamalarına göre her ayın 21'inde müşterilere e-posta vasıtasıyla ve DFDS'nin internet sitesi üzerinden ayrıca duyurulmaktadır.

²⁶ Kaynak: <https://www.container-xchange.com/blog/bunker-adjustment-factor-baf/>

- (51) DFDS tarafından fiyatların belirlenmesinde diğer endüstrilerde olduğu gibi maliyetlerin gelişiminin belirleyici faktör olduğu belirtilmektedir. Bu maliyetlerin başında ise yakıt maliyetlerinin geldiği, yakıt maliyetlerinin taşıma modu ne olursa olsun taşımacılık sektörünün yatırımlar haricinde en büyük gider kalemi olduğu belirtilmektedir. Petrol fiyatlarındaki değişimlere bağlı olarak sürekli dalgalanmakta olan yakıt maliyetleri tüm taşımacılık modlarında farklı şekillerde taşıtanlara yansıtılmaktadır. Denizcilik sektöründe tüm dünyada yaygın şekilde kullanılan BAF, petrol fiyatlarındaki değişimlere göre düzenli olarak güncellenmekte ve taşıyıcının yakıt maliyetlerini müşterisine yansıtması için kullanılmaktadır. Esasında yakıt maliyetleri; gemilerin türleri, kapasiteleri, hızları, hava ve deniz koşulları, katedilen mesafenin uzunluğu ve kullanılan yakıt türünün maliyeti ile doğrudan ilişkilidir. Türkiye-Avrupa arasında işletilen hatlardaki görece uzun mesafeler ile Avrupa'ya gerçekleştirilen yoğun ihracatın gerekliliklerini ve üreticilerin/nakliyecilerin yüklerin teslimi için talep ettikleri taşıma sürelerini karşılayabilmek için sunulan süratli taşıma çözümleri, Türkiye-Avrupa arasındaki hatlardaki yakıt maliyetlerini diğer hatlardaki maliyetlerden farklılaştırabilmektedir. Bu bakımdan BAF ücretleri tüm dünyada operatörden operatöre ve hattan hatta değişse de uygulanma açısından büyük ölçüde benzerlik göstermektedir.
- (52) DFDS tarafından gönderilen cevabi yazıda, teşebbüsün kullandığı BAF skalalarını ilgili dönemlerde müşteriler ve sektör dernekleri taleplerine göre şekillendirdiği ifade edilmiştir. 2020 yılında tüm dünyayı etkileyen uluslararası düzenlemeler ile birlikte DFDS'nin BAF uygulaması da değişmiştir. Bu kapsamda DFDS, yakıt fiyatları ve tedariki açısından orta ve uzun vadelerde kontrolü dışında olan yakıt ile ilgili dalgalanmaların önüne geçebilmek adına daha öncesinde de değinildiği üzere gemilerine *scrubber* yatırımı yaparak IFO 380 yakıtını kullanmaya devam etmeyi tercih etmiş ve 2020 yılı itibarıyla BAF uygulamasının yapısını VLSFO yakıtına endekslemiştir.
- (53) İfade edildiği üzere, BAF uygulaması gemi yakıtı fiyatlarındaki maliyet değişimlerinden etkilenmekte, dolayısıyla BAF skalasının belirlenmesinde enerji kaynakları borsasındaki fiyatlar dikkate alınmaktadır. Bilindiği üzere, dünya genelinde petrol, petrol türevleri ve gaz gibi önemli enerji kaynaklarının ticaretinin bazı ülkelerde yoğun bir şekilde yapılması nedeniyle bu ülkelerde bu ürünlerin borsaları bulunmaktadır. ABD'deki New York Mercantile Exchange (NYMEX), ABD ve İngiltere'deki Intercontinental Exchange (ICE), Japonya'daki Tokyo Commodity Exchange (TOCOM), İngiltere'deki ICE Futures Europe, Hollanda'daki Rotterdam Mercantile Exchange, Birleşik Arap Emirlikleri'ndeki Fujairah bu borsaların başında gelmektedir. Aşağıdaki grafikte VLSFO fiyatlarının brent petrol karşısındaki fiyat dalgalanmasına yer verilmektedir.²⁷

²⁷ [Europe Brent Spot Price FOB \(Dollars per Barrel\) \(eia.gov\)](https://www.eia.gov), Erişim Tarihi: 03.07.2023.

Grafik 1: VLSFO ve Brent Petrol Korelasyonu



- (54) DFDS, Ocak 2020 ve Ağustos 2022 tarihleri arasında Türkiye'de söz konusu yakıt türünün ilgili tarihlerde olgunlaşmaması sebebi ile BAF skalasını Fujairah fiyatlarına endekslemiştir. Ancak sektör birliklerinin ve müşterilerin yakıt seviyelerini daha kolay takip edebilmeleri adına 25 Ağustos 2022 tarihinde yapılan duyuru ile Eylül 2022 itibarıyla kullanılan BAF skalasında Fujairah borsası yerine hesaplama yöntemi değişmeksizin İstanbul fiyatları kullanılmaya başlanmıştır.
- (55) Bu noktada DFDS tarafından BAF'ın ne şekilde belirlendiğine değinilmesinde fayda bulunmaktadır. DFDS tarafından 2019 yılı sonuna kadar müşterilere ünite başına fatura edilen BAF tutarları aylık olarak hesaplanmış ve duyurulmuştur. Bu hesaplamanın, aylık bütçelenen rakamlar dikkate alınarak yine o ayki bütçelenen yakıt maliyet değişiminin etkisini karşılayacak şekilde BAF rakamının belirlenmesi şeklinde gerçekleştirildiği belirtilmektedir. Bu hesaplama ile hat bazında toplam BAF gelirlerinin toplam yakıt maliyetinin tamamını karşılamasa bile aylık BAF gelirindeki değişimin, aylık yakıt maliyetlerindeki değişimi karşılayacak şekilde dizayn edilmesinin hedeflendiği ifade edilmektedir.
- (56) Teşebbüs tarafından gönderilen cevabi yazıda, BAF tutarlarına yönelik hesaplama sisteminin dayandığı mantığın temelde tüm dönemlerde aynı şekilde gerçekleştiği; ünite başı BAF tutarı belirlenirken DFDS'nin genel gelir gider dengesi ve bütçelenen seviyelerin yanı sıra hesaplamanın yapıldığı dönemde bütçelenen yakıt maliyet değişiminin etkisinin de dikkate alındığı ifade edilmektedir.
- (57) DFDS tarafından, 2019 yılı Nisan ayında yayımlanarak yürürlüğe giren ilk BAF skalası için yapılan çalışmalarda, daha önceki tarihlerde gerçekleşen, yakıt tüketim ve fiyat seviyeleri, BAF tutarları, gemi doluluk oranları ve döviz kurları gibi metriklere dayanılarak oluşturulan bütçe sayılarının kullanıldığı belirtilmektedir. Aşağıdaki tabloda 2019 Nisan – Aralık dönemi için kullanılan BAF skalasının oluşturulmasında kullanılan bütçe rakamlarına yer verilmektedir:

Tablo 4: 2019 Nisan – Aralık Dönemi İçin Kullanılan BAF Skalasının Oluşturulmasında Kullanılan Bütçe Rakamları

Bütçe Kalemleri	Bütçe Rakamları
Yakıt Tüketim Miktarı (Ton)	(.....)
Ton Başına Ortalama Yakıt Fiyatı (Avro)	(.....)
BAF Uygulanan Ünite Sayısı (Adet)	(.....)
BAF Uygulanan Ünitelerin Toplam Üniteler İçerisindeki Oranı (%)	(.....)
İstanbul-Trieste Hattı İçin Ünite Başı BAF Tutarı (Avro)	(.....)
Ortalama Standart Araç Uzunluğu (LaneMeter/LM)	(.....)
Treyler Uzunluğu (LaneMeter/LM)	(.....)
Kaynak: DFDS'den Elde Edilen Bilgiler (Belge-102)	

(58) DFDS tarafından nihai BAF tutarı hesaplanırken ise aşağıdaki aşamalar izlenmektedir:

(.....TİCARİ SIR.....)

Tablo 5: BAF Ücreti Hesaplaması

Akaryakıt Fiyatı (€)	BAF (Avro) İst/ Yal-Tri	BAF (Avro) Mer/Fra	BAF/LM İst/ Yal-Tri	BAF/LM Mer/Fra
230-239,99	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

(.....TİCARİ SIR.....)

(59) DFDS tarafından ifade olunduğu üzere, 01.01.2020 itibarıyla getirilen yeni sülfür emisyon limitlerine uyum sağlanmasıyla beraber geçiş yapılan yeni BAF skalası kapsamında, 2019 Aralık ayında duyurulmuş olan BAF rakamı ve aylık yakıt maliyeti baz alınarak, her 10 Avro yakıt maliyetindeki değişime göre BAF rakamlarının şeffaf bir biçimde takip edilebileceği bir skala oluşturulmuştur. 2019 yılı sonunda duyurulan rakamlara göre, IFO 380 yakıtının ortalama maliyeti ton başına 233 Avro (230,00 – 239,99 Avro aralığı) seviyesinde iken duyurulan standart ünite için BAF tutarı, İstanbul Trieste hattı için (çift yönde 148 Avro) tek yönde 74 Avro ($74/14,30 \text{ LM}^{28} = 5,18 \text{ Avro/LM}$) şeklinde gerçekleşmiştir.

Tablo 6: DFDS'nin 2019 Yılı BAF Skalası

Akaryakıt Fiyatı (Avro)	BAF(Avro) İst/Yal-Trieste	BAF(Avro) Mersin Fransa	BAF(LM) İst/Yal- Trieste	BAF(LM) Mersin Fransa
190,00-199,99	91	121	3,16	4,21
200,00-209,99	105	135	3,67	4,72
210,00-219,99	119	149	4,17	5,22
220,00-229,99	134	164	4,68	5,73
230,00-239,99	148	178	5,18	6,23
240,00-249,99	163	193	5,69	6,74
250,00-259,99	177	207	6,19	7,24
Kaynak: DFDS'den Elde Edilen Bilgiler ²⁹				

²⁸ 2 U.N. Ro-Ro döneminde bir standart ünitenin (treylar) uzunluğu 14,30 LM olarak kabul edilmektedir.

²⁹ Kaynak: <https://www.dfds.com.tr/files/fiyat/dfdsbafscale092019.pdf>, Erişim Tarihi: 18.06.2023

- (60) Dikkate alınan bu baz fiyata göre, (.....) 2020 yılı bütçe rakamlarına göre aşağıda şekilde hesaplanmıştır:

(.....TİCARİ SIR.....)

- (61)

(.....TİCARİ SIR.....)³⁰

- (62) Öte yandan, 2022 yaz döneminde yakıt fiyatlarında yaşanan artış ile birlikte Avro kurunun Dolar kuru karşısında ciddi düzeyde değer kaybetmesi neticesinde, DFDS tarafından BAF skalasında VLSFO yakıt fiyatları için Fujairah Borsası endeksi yerine İstanbul Borsası endeksinin kullanılmasına karar verilmiştir.

I.3. İlgili Pazar

I.3.1. İlgili Ürün Pazarı

- (63) 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.
- (64) 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

³⁰ Kaynak: <https://www.dfds.com.tr/baf-uygulamasi-ocak-2020/tr/2511>, Erişim Tarihi:18.06.2023.

ve yaşanan bekleme sürelerin uzaması kara yolunu zaman bakımından dezavantajlı kılabilmektedir.

- (65) 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 kalınmakla birlikte 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 ulaşımına 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.
- (66) 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.
- (67) İkinci olarak değerlendirilmesi gereken husus Ro-Ro taşımacılığı ile kara yolu taşımacılığının birbirinden tamamen farklı iki taşıma türü olması sebebiyle birbirleri arasında arz ikamesinin 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 ise 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.
- (68) Dolayısıyla, kara yolu ve Ro-Ro taşımacılığı pazarları arasında arz ikamesinin bulunmadığı, nakliyecilerin bu iki tür taşıma türünden diğerine geçişinin ilave yatırım maliyetinin yanı sıra iş modelinde esaslı değişim gerektirdiği anlaşıldığından Ro-Ro taşımacılığı ile kara yolu taşımacılığının aynı pazarda değerlendirmesi sonucunu doğuracak bir ikame ilişkisi olmadığı değerlendirilmektedir.

- (69) Kurulun önceki kararlarında³¹ da, Ro-Ro taşımacılığının diğer taşımacılık türlerinden ayrışması nedeniyle ayrı bir ilgili ürün pazarı olarak tanımlanmıştır. Yukarıda verilen açıklamalar çerçevesinde, dosya kapsamında ilgili ürün pazarı “tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri” olarak belirlenmiştir.

I.3.2. İlgili Coğrafi Pazar

- (70) Dosya kapsamında tanımlanan ürün pazarı 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.
- (71) Kurulun *UN Ro-Ro/Ulusoy*³² kararında, 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. Mezkûr 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 alınmaması nedeniyle her iki hattın da aynı coğrafi pazarda kabul edilmesi gerektiği tespitlerine yer verilmiştir. Benzer şekilde *UND/UN Ro-Ro*³³ kararında da fiyat geçişleri ve ticari şartlar gibi ekonomik değişkenler bakımından İtalya hatları ile Fransa hatları arasındaki karşılıklı bağımlılık ve etkileşim nedeniyle ilgili Ro-Ro hatlarının aynı (tek) coğrafi pazar içerisinde kabul edilmiştir.
- (72) Bu bağlamda anılan kararlarda, İtalya hatları ile Fransa hatlarının birbirlerine ikame olduklarının değerlendirilmesinde, Kurul tarafından *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. Kurul tarafından, 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 etkileneceği belirtilmektedir.³⁴
- (73) Daha sonra (.....) yapılan incelemeler sırasında “tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri” pazarında coğrafi pazar tanımının farklı coğrafi pazarlarda yer alan limanlara gelen/ayrılan hatlar bazında olabileceği anlaşılmış, ancak dosya kapsamında söz konusu pazar tanımının bir önemi olmaması dolayısıyla kesin tanım yapılmamıştır. Zira liman pazarındaki rekabetçi dinamikler bütünüyle Ro-Ro taşıyıcılığı pazarına yansdığından taşıyıcılıktaki pazar tespiti de limanlardaki pazar tespitiyle büyük ölçüde örtüşebilmektedir. Benzer şekilde Avrupa Komisyonu’nun (Komisyon) *DFDS/HSF Logistics Group*³⁵ ve *DFDS/Norfolk*³⁶

³¹ 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 Kurul kararları.

³² 09.11.2017 tarihli ve 17-36/595-259 sayılı Kurul kararı.

³³ 01.10.2012 tarihli ve 12-47/1413-474 sayılı Kurul kararı.

³⁴ Kurulun 09.11.2017 tarihli ve 17-36/595-259 sayılı *UN Ro-Ro/Ulusoy* kararı, para. 69.

³⁵ 06.09.2021 tarihli, M.10216 sayılı karar.

³⁶ 17.06.2010 tarihli, M.5756 sayılı karar.

kararlarında da dosya konusu ürün pazarını içeren “short-sea shipping services” pazarında coğrafi pazar tanımını ülke koridorları bazında³⁷ yapmıştır. Bu doğrultuda coğrafi pazarların “Türkiye çıkışlı/varışlı – Trieste hatları”, “Türkiye çıkışlı/varışlı-Fransa limanları hatları” olarak da daraltılabilmesi mümkündür. Bununla beraber, ilgili coğrafi pazarın karşılıklı bölgeler olarak daha dar tanımlanması halinde mevcut dosya kapsamında yapılacak değerlendirmeler değişmeyeceğinden analizler geniş tanım üzerinden yapılmıştır.

- (74) Yukarıda yer verilen açıklamalar doğrultusunda, konuyla ilgili Kurulun geçmiş tarihli kararları da göz önünde bulundurularak ilgili coğrafi pazar “Türkiye - Avrupa arasındaki Ro-Ro hatları” şeklinde ele alınmıştır.

I.4. Dosya Kapsamında Elde Edilen Bilgi ve Belgeler

I.4.1. Yerinde İncelemede Elde Edilen Belgeler

I.4.1.1. Yerinde İncelemede Elde Edilen Whatsapp Yazışmaları

- (75) **Bulgu-1:** DFDS’de yapılan yerinde incelemede elde edilen, 23.03.2020 tarihinde DFDS çalışanlarından oluşan “(.....)” adlı WhatsApp grubunda (.....), (.....), (.....), (.....) ve (.....) arasında yapılan WhatsApp yazışmasının içeriğine aşağıda yer verilmektedir:

“(.....): Gençler selam herkese

(.....): Baf açıklanmadı değil mi?

(.....): Suan degil

(.....): Paylaşılmayacak mı?21’inde paylaşmış oluyorduk

(.....): (.....)’e sorayım

(.....): Açıklandı

(.....): yönlendirdim mail’i gruba

(.....): Dusmus hemde

(.....): Evet düşecekti zaten petrol düşüyor

(...)

(.....): Ben olsam bu dönemde düşürmezdim

(...)

(.....): Dünyada petrol fiyatları düşerken nasıl düşürmeyeceksiniz (.....) beycim?

(.....): Abi subat taki gibi

(.....)::)

(.....): Şubatta artmıştı ama

(.....): ((.....)’in mesajına cevaben) DFDS destek veriyordu %(.....) oranında scrubber yansıtmamak için onu kesmiş anladığım kadarıyla

(.....): Subattaki artış iran amerika arasındaki surtusme idi

(.....): Tamam ama petrol arttı baf arttı, petrol düşüyor baf düşüyor..baf bizim (dfds) kendi kendimize verdiğimiz bi rakam değil

(.....): ((.....)’in mesajına cevaben) (.....) haklı yani

(.....): Subattada petrol düşüyordu

(.....): Biz tedbiren artırmıştık

(.....): Simdi bu dönemde oralara giden nakliyeciler aynı navlunumu beriyorki

(.....): Bizim elimizde de bu var oynanabilecek kalem

(.....)::)

³⁷ Örnek olarak; İngiltere-İsveç, İngiltere Danimarka vb.

(.....): Şubat Bafı Aralık 21- Ocak 21 arası petrol fiyatlarından hesaplandı o dönemde trend artıştıydı...ocak 21-Şubat 21 arası düştü o yüzden mart bafı düştü..petrol fiyatı düşmeye devam etti bu ay daha da düştü..ben buradan çok da bişey kazandığımızı sanmıyorum tamamen petrol fiyatı baz alınarak hesaplanıyor. Zaten scrubberlar için fark alacağımızı bile açıkça belirttik

(.....): Müşteriler inanıyor mu bilmem ama ben bu konuda dürüst olduğumuza çoktan inandım☺

(.....): İthalatta yansıtılan ardiyeleride anlamış değilim. Ceza gibi gerçekten. Bununde 3 gün free si varmı?

(.....): O konuda hepimiz küfür yemişizdir zaten

(.....): Samer olarak adamın aracını yükleme unut beklet sonra parkımı işkal ettim diye fatura mı gönderiyor (.....)?

(.....): Ayıp ya”

- (76) **Bulgu-2:** DFDS’de yapılan yerinde incelemede elde edilen, 22.06.2022 tarihinde DFDS çalışanları (.....) ve (.....) arasında yapılan WhatsApp yazışmasının içeriğine aşağıda yer verilmektedir:

“(.....): bu nasıl bir BAF fiyatlaması yalnız (.....) ya

(.....): Hic sorma

(.....): uçmuş gitmiş

(.....): Ben de baktım inanmadım

(.....): Sonra yakita falan baktım

(.....): Cildirmis

(.....): gizli zam değil yani

(.....): Yok yok

(.....): Fujirah med vlsfo falan yaz google a cikmasi lazim

(.....): Burda ufak dususlerde var yansitmamisiz

(.....): Yapacak bisey yok gerci

(.....): Aylık ortalama bakıyorlar

(.....): Guzel yuksek olsun

(.....): Yani danimarkadan geliyor zaten

(.....): Yukseldikce bizim kar marjimiz artiyormus burdan gelen

(.....): Zam yapmadik bu artsin

(...)

(.....): Yani olabilir bi de onların baktığı bizim aldığımız biraz değişiyor fiyatlar ya daha tam çözemedim”

- (77) **Bulgu-3:** DFDS’de yapılan yerinde incelemede elde edilen, 22.07.2022 tarihinde DFDS çalışanlarından oluşan “(.....)” adlı WhatsApp grubunda (.....), (.....) ve (.....) arasında yapılan WhatsApp yazışmasının içeriğine aşağıda yer verilmektedir:

“(.....): (BAF ücretlerine ilişkin olarak paylaşılan görseli alıntılıyarak) BAF yine artmış

(.....): Waoowwww gerçekten yüksek

(.....): Şaka gibi evet

(.....): Navlunu geçti”

I.4.1.2. Yerinde İncelemede Elde Edilen E-posta Yazışmaları

- (78) **Bulgu-4:** DFDS’de yapılan yerinde incelemede elde edilen, 15.06.2021-17.06.2021 tarihlerinde (.....) çalışanı (.....) tarafından yapılan müşteri geri bildirimine istinaden

DFDS Fransa Rota Direktörü (.....) ve (.....) arasında geçen "Puanlama ve geri bildirim" konulu yazışma içeriğine aşağıda yer verilmektedir:

(.....):

(.....) tarafından yapılan müşteri değerlendirmesine ilişkin aşağıdaki tabloyu alıntılıyarak

"(.....) Bey merhaba,

Aşağıdaki puanlama ve geri bildiriminiz için teşekkürler."

Müşteri	Puan	İletişim	Yorumlar
(.....)	0	(.....)	BAF olan Maliyetinzi Belimiz kırmakta Yalova ve Sete Limanda Park bedelleri aşırı yüksek buna bir çözüm bulunması. Sete Limanda Şöförlerin muzdarip kaldığı Vize ve Oturum Kontrollerine bir Çözüm bulunması. Kabotaj olayını bir an önce Çözüm aranması. Fransa Hükümeti ile RORO ile gelen dorselerin Kabotaj olgusundan Muaf tutulması konusunda SETE limanı ile birlikte Hareket edilip çözüm arayışına girilmesi konusunda bir çalışma yapılabilir. TEKEL OLMANIZDAN DOLAYI KARŞILIĞINI MÜŞTEİRDEN ALAMADIĞIMIZ MALİYETLER İLE BAŞ EDEMEZ DURUMUNA GETİRDİNİZ. BAF DİYE BİR KALEM VAR KİME SORSAK BU NEDİR ALAY EDER GİBİ KARŞILIK ALIYORUZ. SİZ GERÇEKTEN BU BAF OLAYINI HERKESE KESİYORMUSUNUZ MARS EKOL GİBİ FİRMALARA KESİYORMUSNUZ?

(.....):

"Biz teşekkür ederiz ,

Ancak Yorumuzda bahsettiğimiz konulara değinmemiş.

Bu konuda bir çalışma varmı BAF' ta bir indirim olacak mı ?

Şöför uçak bedellerini + BAF+ eklediğiniz zaman otomatikmen (.....)EUR bir maliyet oluşturyor.

Ardiye bedellerini 72 saateten sonra (.....)eur olsun konusunda bir iyileştirme yapılamamz mı "

(.....)

"(.....) Bey merhabalar,

DFDS'in BAF fiyatları dünyadaki petrol fiyatlarıyla aynı doğrultuda seyretmektedir.

<https://shipandbunker.com/prices/emea/me/ae-fjr-fujairah#VLSFO>

Yukarıda verdiğim linki inceler ve DFDS'in BAF fiyatlarıyla karşılaştırırsanız benzerliği görebilirsiniz.

Örneğin 21 Mayıs'ta (.....)\$ olan VLSFO ton fiyatı bugün (.....)\$. Dolayısıyla muhtemelen Temmuz BAF'ı, Haziran BAF'ından daha yüksek olacaktır.

Ardiye konusunda ise Sete'de kullandığımız terminal DFDS'e ait değil, SPS adlı Fransız terminal operatörüne ait. Dolayısıyla biz oradaki ardiye tarifesini belirleyemiyoruz maalesef. Onların tarifesine uymak zorunda kalıyoruz ne yazık ki."

(.....):

"(.....) bey,

Şuan yalnız ikimizin arasındaki yazışmalarımız hiçbir Platforma henüz taşımadık. Ancak arkadaş ortamında rahatsızlık diz boyu olduğunu bilmenizi isterim. Dünyadaki Petrol fiyatları inanin hiçbir bağlayıcı tarafı yok zira bu şekilde Yıllık çalışan Firmaların bu Artışla müşteri bulamaz sizin büyük firmalara Ayrı fiyatlandırma yapmıyorsanız kimse tutunamaz ve rekabet edemez. Yalnız BAF ve Uçak bileti ile Maliyetlerimiz (.....)eur arasında yükseldi ve bunu Piyasada karşılığını bulunamıyor BAF dediğimizde ne Bafı kara git mahkum olma denmektedir yani kısaca bu maliyetlerin karşılığını piyasada bulunamıyor. Sete limanda ki günlük (.....) EUR ardiye ile şimdi ücretsiz olan Park alanını da ücrete tabi tutmak istemelerini de artık Stresimize Stres katmaktasınız. Artık biri bu maliyet artışlarına dur demeli ve

Aksiyon almalı. size Kara gitmek zorunda olduğumuz yüklerin Yunanistan üzeri 2020 ve 2021 Fiyatları Altta görebilirsiniz 2 yıldır NE BAF NE AKARYAKIT ARTIŞI NE NAVLUN ARTIŞI yaşanmadı. Hatta bazen bize indirim de yapıyorlar cüzi miktarda olsa bile Nakliyeciler nasıl en iyi hizmeti verebilirler düşüncesindedir. Eğer zahmet edip araştırırsanız DANİMARKA NORVEÇ İNGİLTERE hatlarında çalışan RORO şirketleri de aynı skalada ve fiyatları da hep sabittir.

(.....)

IGOUMENITSA -ANCONA	
PAZARTESİ	(.....)
SALI	(.....)
ÇARŞAMBA	(.....)
PERŞEMBE	(.....)
CUMA	(.....)
CUMARTESİ	(.....)
PAZAR	(.....)
EK SÜRÜCÜ	(.....)

ANCONA -IGOUMENITSA	
PAZARTESİ	(.....)
SALI	(.....)
ÇARŞAMBA	(.....)
PERŞEMBE	(.....)
CUMA	(.....)
CUMARTESİ	(.....)
PAZAR	(.....)
EK SÜRÜCÜ	(.....)

(.....):

“(.....) Bey selamlar,

Muhtemelen okumuşsunuzdur ama ben hatırlatmak için aşağıdaki duyurularımızı tekrar sizinle paylaşayım:

29.03.2019 tarihli BAF Skalası duyurumuz : <http://www.dfds.com.tr/baf-skalasi/tr/2233>

22.11.2019 tarihli müşteri bilgilendirmemiz : <http://www.dfds.com.tr/2020-yili-musteri-bilgilendirmesi/tr/2494>

Hatta Danimarka, Norveç, İngiltere hatlarında çalışan gemileri örnek verdiğiniz için onların BAF skalasını da burada bulabilirsiniz : <https://www.dfds.com/en/freight-shipping/baf-surcharges>

DFDS, Avrupa’da faaliyet gösterdiği tüm ülkelerde önceden yayınladığı BAF Skalasına sadıktır.

Maliyetleriniz (.....)Euro nasıl yükseldi bilmiyorum ama 2020 BAF ortalaması Fransa hattında (.....)Euro olarak gerçekleşmiş, 2021’de ise ortalama şu anda (.....) Euro. Bu artış da söylediğim gibi dünyadaki petrol fiyatlarına endekslidir. Petrol fiyatları 2020 seviyesine gelirse BAF da 2020 seviyesine geri dönecektir.

Teşekkürler.”

- (79) **Bulgu-5:** DFDS’de yapılan yerinde incelemede elde edilen, 15.06.2021 tarihinde (.....) çalışanları (.....) ve (.....) tarafından yapılan müşteri geri bildirimine istinaden DFDS Fransa Rota Direktörü (.....) tarafından gönderilen “Puanlama ve geri bildirim” konulu e-posta içeriğine aşağıda yer verilmektedir:

(.....):

(VIP tarafından yapılan müşteri değerlendirmesine ilişkin aşağıdaki tabloyu alıntıyla olarak)

“Merhaba,

Aşağıdaki puanlama ve geri bildirimleriniz için çok teşekkürler.”

Müşteri	Puan	İletişim	Yorumlar
(.....)	8	(.....)	Maliyetler haric evet. Çok mutluyuz sizlerle çalışmaktan ancak maliyetlerinizin çok yüksek yapılabilecek birseyler vardır diye düşünüyorum sizler tarafından sevgiler
(.....)	9	(.....)	Sektörün sıkıntılı döneminde gerek boş çekmede indirimli desteğiniz, gerekse ihtiyaç duyulduğunda her daim telefon ile verdiğiniz doğru bilgi ile desteğiniz. BAF : Ro-Ro işletmesinin taşımacılara "Sabit Navlun" rakamı vererek yıllık artış olmayacağını garantisiydi. Ve bu şekilde taşımacınının

		yıllık ihalelere girmesine de garanti oluyordu! BAF rakamı ise, sadece "yakıtta gelen zammın geminin seferini etkilediği kadar belirlenir ve adına BAF denirdi. Şimdi ise gemi yakıtının belki de tamamı BAF adı altında taşımacılardan alınmaktadır ki, bu haksızlığın giderilmesi için tekrar değerlendirmenizi rica ederim. Ve bu sayede Ro-Ro maliyetleri düşecektir. Yoksa böyle giderse artan maliyetler sebebi ile Ro-Ro binişleri azalacaktır. Maliyetleri düşürmeniz tüm sektör için önemli!
--	--	---

- (80) **Bulgu-6:** DFDS'de yapılan yerinde incelemede elde edilen 15.06.2021 tarihinde (.....) çalışanı (.....) tarafından yapılan müşteri geri bildirimine istinaden DFDS Fransa Rota Direktörü (.....) gönderilen "Puanlama ve geri bildirim" konulu e-posta içeriğine aşağıda yer verilmektedir:

(.....):

((.....) tarafından yapılan müşteri değerlendirmesine ilişkin aşağıdaki tabloyu alıntılıyarak)

"(.....) Bey merhaba,

Aşağıdaki puanlama ve geri bildiriminiz için teşekkürler."

Müşteri	Puan	İletişim	Yorumlar
(.....)	5	(.....)	Geçtiğimiz aylarda bir çekicim yurt dışında arıza yaptı.Dfds bu çekicinin Türkiye'ye dönüşünde benden navlun almadı. Aynı şekilde, yakın geçmişte bir arazım yurt dışında kaza yaptı.Yine Dfds bu aracımın fark almadı.Bu bakımdan benim için güvenilir çözüm ortağıdır. Ancak sürekli maliyet artışlarının getirdiği huzursuzluk elbette ki bizi etkiliyor.Şu an mümkün olduğunca kara güzergahını kullanmaya çalışıyorum.Zira ro-ro ve kara maliyetleri arasında uçurum oluşmaya başladı. Dfds'in faaliyetleri ve hatlarının güçlü olması nedeni ile öneririm.Ancak Türkiye pazarında tekel olması ve bu tekelleşmeyi kullanması nedeni ile bunu isteyerek gerçekleştirmem.

- (81) **Bulgu-7:** DFDS'de yapılan yerinde incelemede elde edilen, 29.03.2022 tarihinde DFDS Fransa/İspanya Rota Direktörü (.....) tarafından DFDS çalışanları (.....) ve (.....)'ya gönderilen "Ulusoy prices" konulu e-posta ve yazışma içeriğine aşağıda yer verilmektedir:

(.....):

"Herkese selam,

Ulusoy, 2. Çeyrek için fiyatlarını treyler başına tek yön (.....) Euro artırdı. Duyuru ektedir.

Bizim için iyi bir fırsat olabilir.

Franke kargolarını Manisa'dan Yalova'ya aktarmak için DSV İzmir ile temasa geçtim.

Ayrıca Yalova gemilerindeki boş alanı doldurmak da bizim için iyi olabilir."³⁸

(.....):

"Neden bizim için de bir fiyat artışı fırsatı olmasın?"³⁹

(.....):

"Aslında biz de BAF ile fiyat artışı yapıyoruz.

Ocak ayında Trieste BAF'ımız (.....)EUR idi, Nisan ayında (.....) olacak.

³⁸ "Hi all,

Ulusoy increased their prices EUR (.....) per trailer one way for Q2. Announcement attached.

Could be a good opportunity for us.

I'm already in touch with DSV İzmir to switch their Franke cargo from Manisa to Yalova.

Also may be good for us to fill up the free space on Yalova vessels. "

³⁹ "Why not a price increase opportunity for us, as well?"

Bana göre aradaki fark, ULUSOY'un bunu bir aydan diğerine geçişte aniden yapmaları ama biz bunu daha yapılandırılmış bir şekilde yapıyoruz ki bu bence BAF stratejimizin doğruluğunu kanıtlıyor."⁴⁰

(.....):

"Teşekkürler (.....)... Ulusoy ile bir st için güncel ve Nisan ayı fiyat karşılaştırması nedir?"⁴¹

(.....):

"(.....) Bey, Aşağıda görebilirsiniz"⁴²:

	ULUSOY		DFDS (Pen-Tri)	
	Güncel	1 Nisan İtibarıyla	Güncel	1 Nisan İtibarıyla
Römork				
Freight	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
BAF	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Port TR	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Port IT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
vs Cesme		(.....)	(.....)	(.....)

(.....):

"Ulusoy müşterilerinin DFDS'ye yönelik karar vermesi için net (.....) Euro değişim. Tartışmamız gerekiyor."⁴³

(.....):

"Şunu söylemek isterim; müşteriler Ulusoy'daki artışlar ile yeniden pozisyon alsın, biz de Ulusoy'un hacim kaybını takip edelim. Onlardan hacim alırsak, artırmayı düşünebiliriz. duyurularından anladığım kadarıyla ikinci adımda BAF ve navlun fiyatını bölecekler."⁴⁴

(.....):

"Herkes merhaba,

Hepimizin bildiği gibi Ulusoy fiyatlandırma modelinde BAF modeli yok ve genel olarak oranları yıllık olarak açıklıyorlar ancak önemli petrol artış dönemlerinde yıl içinde de ayarlama yapıyorlar.

Ulusoy'un bu fiyat artışının, yüksek yol maliyetleri (geçiş ücreti, köprü, yakıt maliyeti) nedeniyle Yalova-Trieste/Pendik-Trieste'ye gelecek Egeli müşteriler için bir anlam ifade etmeyeceğini düşünüyorum.

	ULUSOY		DFDS (Pen-Tri)	
	Ocak 2022	Nisan 2022	Ocak 2022	Nisan 2022
Römork				
Freight	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
BAF	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Port TR	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Port IT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

⁴⁰ "Actually we're also making price increases with BAF.

In January our Trieste BAF was EUR (.....), in April it will be (.....).

The difference to my opinion is they're making this suddenly from one month to another but we're making it in a more structured way which i think proves the accuracy of our BAF strategy"

⁴¹ "Thanks (.....)... What is the current and April price comparison for a st with Ulusoy?"

⁴² "(.....) Bey,

You can see below :

Best regards / Med venlig hilsen / Cordialement / Atentamente'

⁴³ "Net (.....) euro change (vs DFDS) for Ulusoy customers to make a decision. We need to discuss."

⁴⁴ "I would say that; Let the customers reposition with this Ulusoy increase, and we would monitor the loss of volume for Ulusoy. If we get volume from them, then we can consider increasing. in my estimation from their announcement, they will split BAF and freight price, at the second step."

Ocak-Nisan Artışı	Yakıt	(.....)	(.....)
Pen-Tri vs Çeş-Tri		(.....)	

Marmara'dan yükleme yapan ve kara yolunu kullanan müşterilere odaklanmanın daha doğru olacağı kanaatindeyim.”⁴⁵

I.4.2. Sektördeki Teşebbüslerin BAF Uygulamalarına İlişkin Görüşleri

- (82) Dosya kapsamında sektörde yer alan (.....) ve nakliyeciler tarafından ve ayrıca şikâyetinde bulunan taraf olan UND'den BAF uygulamasına ilişkin yaşadıkları sorunlar başta olmak üzere birtakım bilgiler talep edilmiştir. (.....) tarafından BAF güncellemelerinin aylık olarak yapılması, dolayısıyla uzun süreli navlun oluşturulmasının (.....) üyesi olan nakliyeciler için sorun olmakla birlikte üyelerin navlun tekliflerini müşterilere aylık olarak sunmaları sebebiyle sektörde önemli bir sorun yaşanmadığı dile getirilmiştir.
- (83) (.....) tarafından DFDS'nin özellikle 2022'de uyguladığı BAF ve navlun artışlarını adil bulmadıkları, BAF ücretlerinin her ay akaryakıt artışları kapsamında güncellendiği ve gemiyi kullanan bütün nakliyecilerinin bahsi geçen maliyet kalemleri ile (navlun bedeli, Yalova Sete liman hizmet bedeli, BAF akaryakıt bedeli, sürücü uçak bileti) karşılaştıkları ifade edilmiştir.
- (84) (.....) tarafından BAF'ın uluslararası hava yolu, deniz yolu ve kara yolu taşımacılığında akaryakıt fiyatlarındaki dalgalanmaya göre tacirlerin bu fiyat dalgalanmalarından etkilenmemesi adına her ay belirlenmiş olan taşınacak yük için tespit edilmiş ücreti ifade ettiği, gemilerin yakıt harcamalarının ise ilgili servislerin hacim ve ticaret dengesine göre belirlendiği dile getirilmiştir. Bununla birlikte, DFDS'nin belirlemiş olduğu BAF ücretlerini her ay güncellediği ve kendi web sayfasında yayınladığı belirtilmiş olup (.....) ticari ilişkilerinin bulunduğu diğer Ro-Ro taşıyıcılarının ayrı bir kalem olacak şekilde BAF ücretine benzer bir uygulamalarının bulunmadığı ifade edilmiştir.
- (85) (.....) tarafından ise BAF oranlarına yönelik uygulamanın yalnızca DFDS tarafından gerçekleştirildiği ve diğer taşıyıcı firmalarda böyle bir uygulamanın mevcut olmadığı, bahsi geçen oranların DFDS tarafından belirlendiği dile getirilmiştir.
- (86) (.....) tarafından BAF uygulamasının küresel lojistik sektöründe değişen maliyetlerin taşıma fiyatına yansıtılmasını sağlamak amacı ile kullanılan temel bir yöntem olduğu, BAF ücret güncellemesinin genel olarak firma tarafından aylık olarak yapıldığı ifade edilmiştir. Ayrıca DFDS tarafından kendilerine BAF ücretlerinin yakıt fiyatında yaşanan fiyat değişimlerine bağlı olarak yapıldığının söylendiği, ancak kendilerinin BAF'ın hangi parametrelere göre güncellendiği hakkında bilgilerinin bulunmadığı belirtilmiştir. Bununla birlikte benzer hizmeti aldıkları diğer taşıyıcıların fiyat politikasında BAF uygulamasına benzer bir uygulamanın mevcut olmadığı dile getirilmiştir.
- (87) (.....) tarafından DFDS'nin kendi oluşturduğu sisteme göre bir sonraki ay uygulayacağı BAF bedelini her ayın son haftasında yayınladığı, buna ilişkin bir örneğe cevabi yazının ekinde yer verildiği, genel olarak hizmet aldıkları (.....) ve (.....) gibi diğer Ro-Ro taşıyıcılarının da uyguladığı BAF sistemlerinin bulunduğu belirtilmiştir. Buna karşılık

⁴⁵ “Hi All,

As we all know there is no BAF model in Ulusoy pricing model and in general they announce the rates yearly but for the significant oil increasing periods they make adjustment also within the year.

I think this Ulusoy price increase doesn't make sense to Aegean customers to come Yalova-Trieste/Pendik-Trieste due to higher cost on the high way (toll, bridge, fuel cost).

In my opinion it can be better to focus customers who load cargoes from Marmara and use land route.”

ULUSOY'un BAF ücretlerini fatura üzerinde detaylandırmadığı ancak gerekli görülen zamanlarda fiyatını yakıt maliyetlerine göre değiştirdiği ifade edilmiştir. Bununla birlikte kendilerinin BAF ya da bahsi geçen fiyat değişikliklerinin hangi parametrelere göre belirlendiği hususunda bilgilerinin olmadığı dile getirilmiştir.

- (88) (.....) tarafından BAF'ın uzun yıllardır deniz yolu taşımacılığında kullanılan bir uygulama olduğu, Türkiye'deki Ro-Ro hatlarında ise düşük sülfürlü yakıt tüketimi zorunluluğu ve pandemi sonrası ortaya çıkan enerji maliyetlerindeki öngörülemez artış sebebi ile 2019 yılından bu yana uygulandığı ifade edilmiştir. Teşebbüs tarafından BAF ücretlerinin düşük sülfürlü yakıt birim maliyeti referans alınarak aylık bazda hesaplanıp yayınlandığı ve aynı coğrafyada faaliyet gösteren diğer operatör firmanın hesaplama sonucu çıkan farkı taşıma navlununa dâhil ederek işlem yaptığı belirtilmiştir. Bununla birlikte anakara Avrupası ile İngiltere arasında hizmet aldıkları diğer yabancı Ro-Ro operatörleri için de aynı şekilde BAF uygulamasının mevcut olduğu dile getirilmiştir.
- (89) Yürütülmekte olan önaraştırma kapsamında DFDS'den hizmet alan (.....) ile çevrim içi toplantılar gerçekleştirilmiş ve DFDS tarafından uygulanan tariflere ilişkin ilgili teşebbüslerin görüşlerine başvurulmuştur.
- (90) Bu kapsamda (.....) ile yapılan çevrim içi görüşmede;
- Navlun ücretlerinin BAF ücretlerinden fazla olduğu ve son beş senelik ortalamaya bakıldığında BAF ücretlerinin navlun ücretlerinin %(.....)'sine tekabül ettiği,
 - (.....) tarafından taşınan araçların Avrupa'ya ulaştırılması için en uygun ve elverişli limanların Pendik ve Yalova limanları olduğu, bu açıdan en elverişli seçeneğin DFDS olduğu,
 - BAF ücretlerinin ayrı bir kalem olarak tahsil edilmesinin ve tahsil edilen BAF ücreti seviyesinin (.....) açısından makul olduğu,
 - Taşıma işlerine deniz yolu ile devam etmek zorunda olan ve BAF ücretini ödemek durumunda kalan nakliye firmalarının BAF ücretinin ayrı bir kalem olarak tahsil edilmesi halinde bunu kendi müşterilerine yansıtma imkânı ve kolaylığının olduğu,
 - BAF ücreti tahsil edilmesinin haklı ve gerekli olduğu düşünüldüğü ifade edilmiştir.
- (91) (.....) ile gerçekleştirilen çevrim içi görüşmede;
- Petrol fiyatlarının düştüğü dönemde BAF ücretlerinin düşmediği ancak petrol fiyatlarının yükseldiği dönemlerde BAF ücretinin de yükseldiği, özellikle 2021 ve 2022 yıllarında petrol fiyatlarındaki düşüşe rağmen BAF ücretinin artış trendini koruduğu,
 - Petrol fiyatlarındaki düşüşün DFDS tarafından maliyet temelinde gerekçelendirildiği, özellikle pandemi döneminden sonra petrol/varil fiyatlarının (.....) ABD Doları aşması sonucunda BAF ücretinin (.....) Avro civarına ulaştığı,
 - DFDS'nin BAF ücretlerini belirlerken maliyet üzeri fiyatlama yaptığının ve bu fiyatlama kar elde ettiğinin düşünüldüğü, bununla birlikte BAF ücretinin nasıl hesaplandığına dair herhangi bir bilgiye sahip olunmadığı,
 - DFDS'nin almış olduğu navlun ücretinin maliyetinden daha yüksek talep edildiğinin ve kâr marjının yüksek olduğunun düşünüldüğü,

- BAF ücretinin; 2018 yılı Haziran ayında (.....) Avro, 2019 yılı Haziran ayında (.....) Avro, 2020 yılı Haziran ayında (.....) Avro, 2021 yılı Haziran ayında (.....) Avro, 2022 yılı Haziran ayında (.....) Avro olduğu, bu artışların normal seyrinde olmadığı,
- Hâlihazırda 2023 yılı Nisan ayında (.....) Avro olduğu, bu bakımdan 2022 yılındaki BAF ücretinin bir önceki yılın BAF ücretinin neredeyse iki katı olduğunun görülebileceği,
- (.....) tarafından söz konusu ücret artışlarının müşterilere yansıtılmadığı ve bu nedenle 2022 yılında söz konusu ücretler nedeniyle müşteri kaybı yaşanıldığı ifade edilmiştir.

(92) (.....) ile gerçekleştirilen;

- Akaryakıt fiyatlarında artış olması halinde BAF ücretinin arttığı, akaryakıt fiyatlarında düşüş olması halinde BAF ücretinin düştüğü ancak bu artış ya da azalışların aylık bazda yapıldığı, anlık artış ya da azalışların BAF ücretine yansıtılmadığı,
- Navlun ücretinin ve BAF ücretinin oldukça yüksek olduğu,
- DFDS'nin her teşebbüse uyguladığı ayrı bir fiyatın olduğu, teşebbüslerin büyüklükleri ve sundukları taahhütlerle ilgili olarak farklı fiyat uygulanmasının olağan olduğu ancak arka planda teşebbüslere ayrı indirimler yapıldığı ve bu indirimlerin faturalaşma olarak gösterildiği,
- Aynı büyüklükte olan teşebbüsler tarafından aynı taahhütlerin sunulmasına karşın teşebbüslere farklı fiyatların ve farklı indirim oranlarının uygulandığı,
- DFDS'nin kullandığı yakıt hakkında ve bacalarına filtre taktırıp taktırmadığı hakkında herhangi bir bilgiye sahip olunmadığı ancak fiyatı görece yüksek olan yakıt kullanılmadığına ilişkin kanaate sahip olduğu,
- (.....)'un kendi müşterilerine BAF ücretini yansıtmadığı, yansıtıldığı takdirde müşteri kaybı yaşanacağı ifade edilmiştir.

(93) (.....) ile gerçekleştirilen görüşmede;

- DFDS'nin BAF ücretine ilişkin uygulamasının haklı ve adil bir uygulama olduğu, DFDS'nin BAF ücretini nasıl hesapladığına ilişkin bilgiye sahip olunmadığı, konuyla ilgili hem doğrudan hem de UND aracılığıyla DFDS ile toplantılar yapıldığı,
- DFDS'nin, BAF ücretini hesaplamada brent petrol yerine Dubai'deki başka bir firmadan alınan ve karbon salınımını en aza indiren yakıtın varil fiyatının baz alındığının bilindiği,
- (.....),
- DFDS'nin BAF ücretlerini belirlerken baz aldığı kaynak olan Dubai merkezli firmanın verilerine bakıldığında DFDS'nin akaryakıt fiyatlarındaki dalgalanmaları BAF ücretlerine doğru orantılı olarak yansıttığının söylenebileceği,
- (.....),
- (.....)'un BAF ücretini 2021 yılı Haziran ayına kadar kendi müşterilerine yansıtmadığı, 2022 yılının Haziran ayından itibaren, yıllık veya dönemsel anlaşma fark etmeksizin DFDS'nin internet sitesinde yayımlanan BAF ücretlerini referans göstererek yansıtmaya başladığı ifade edilmiştir.

(94) (.....) ile gerçekleştirilen görüşmede;

- BAF ücretinin hesaplanmasında yeknesak bir sistem olmadığı, gemi operatörüne göre farklılık gösterdiği, kimi operatörce toplu alımlar yıl bazında oranlanarak bir referans belirlenirken kimi operatörlerce anlık değişimlerin sisteme yansıtıldığı,
- Talep edilen BAF ücretinin makul olup olmadığının tespiti açısından birkaç taşıyıcının mukayese edilmesi gerektiği, öte yandan DFDS'nin rekabet içerisinde olduğu alternatif bir servis bulunmadığından BAF ücretinin makul olup olmadığının matematiksel olarak ölçülmesinin mümkün olmadığı,
- BAF ücretinin akaryakıt fiyatlarındaki artış ya da azalışlarla paralellik gösterdiği,
- DFDS'nin navlun ücreti ile BAF ücreti toplamının ULUSOY'un navlun ücretine çok yakın olduğu,
- (.....)'in kendi müşterilerine BAF ücretini yansıtmak durumunda kaldığı, birçok tedarikçinin müşterileri ile olan sözleşmelerine BAF maliyetini eklediği,
- DFDS tarafından ilk yatırım maliyetine katlanılarak IFO yakıtının tercih edildiği, BAF ücretine ilişkin fiyatlandırmanın VLSFO yakıtı üzerinden yapılarak ilk yatırım maliyetinin yakıt fiyatına endekslendiği yönünde bir uygulama yapıldığının tahmin edildiği, bu durumun da yanlış olmadığı ve firmanın ticari tercihi olarak görülebileceği,
- DFDS'nin bu uygulamadan büyük bir kar elde ettiğinin düşünülmediği,
- DFDS ile yapılan taşıma maliyetinin kara yolu ile yapılan taşıma maliyetinin üzerinde olmadığı sürece adil bir rekabet olduğunun varsayılabilceği,
- Demir yolu tedarikçilerinin de *energy adjustment factor* adı altında BAF ücretine benzer bir ücret talep ettiği, benzer uygulamaların kara yolunda da olduğu ifade edilmiştir.

(95) (.....) ile gerçekleştirilen görüşmede;

- DFDS tarafından talep edilen BAF ücretinin yüksek ya da düşük olup olmadığına ilişkin karşılaştırma imkânının olmadığı, (.....) olarak BAF ücretinin DFDS tarafından nasıl hesaplandığının bilinmediği,
- (.....)'in DFDS'ye ödemek durumunda kaldığı BAF ücretini kendi müşterilerine doğrudan yansıtamadığı, kısmi olarak yansıtılan durumların olabildiği ifade edilmiştir.

(96) (.....) ile gerçekleştirilen görüşmede;

- Yakıt fiyatlarında bir düşüş gerçekleşse dahi pompa yakıt oranında gerçekleşen düşüş tutarı kadar BAF ücretinde düşüş olmadığı,
- (.....)'nın BAF ücretinin nasıl belirlendiğine ilişkin bilgisinin olmadığı,
- BAF ücretine ilişkin tutarın rekabet açısından birçok nakliyeciyi teşebbüs bulunması sebebiyle müşterilere yansıtılmadığı,
- Nakliyeciyi teşebbüsler arasında ve UND aracılığıyla yapılan toplantılarda BAF ücretlerinin yüksekliğine ilişkin konuşulduğu,
- DFDS ile ULUSOY karşılaştırıldığında DFDS'nin daha fazla ücret talep ettiğinin söylenebileceği ancak işbu görüşmenin yapıldığı dönem içinde talep edilen tutarların benzer olduğu,

- UND aracılığıyla DFDS'nin yetkilileri ile sözlü bir görüşme yapıldığı, DFDS tarafından BAF ücretindeki artış ve azalışların gerçekleştirilmesinin gerekliliği, minimum kar oranlarıyla çalışıldığı, bu ücretin alınmaması durumunda sene başında açıklanan navlun ücretinin çok daha yüksek olacağı gibi nedenler ileri sürülerek BAF ücretinin uygulanmaya devam edileceğinin beyan edildiği,
- DFDS'nin her gemisinin araç kapasitesinin aynı olmamasına karşın, tüm gemileri için aynı BAF ücretini talep etmesinin adaletsiz bir uygulama olduğunun düşünüldüğü,
- DFDS'nin işletmekte olduğu bir tren hattının bulunduğu ve bu sene ek enerji maliyeti (EAF) adı altında elektrik tüketiminden dolayı artı bir ücret talep edilmeye başlandığı ifade edilmiştir.

(97) (.....) ile gerçekleştirilen görüşmede;

- DFDS'nin karbon salınımını azaltmak adına gemilerinin bacalarına filtre taktığı ve buna ilişkin tutarı bir dönem fatura ettiği, sonrasında ise BAF adı altında bu tutarın fatura edildiği,
- (.....)'in çalışmakta olduğu bazı müşterilerle imzalanan sözleşmelerde BAF ücretine ilişkin bedeller yer alırken bazı müşterilere ilgili bedelin hiç yansıtılmadığı,
- BAF ücretinin hızla yükseldiği dönemde DFDS'den BAF ücretinin nasıl hesaplandığına ilişkin bilgi talep edildiği, DFDS tarafından tüketilen yakıt miktarına göre hesaplama yapıldığı, yakıt maliyetinin dolar bazlı olması ancak BAF uygulamasının Euro bazlı olmasından dolayı BAF fiyatlamasının Dolar-Avro paritesinden de etkilendiği dolayısıyla tüm bunların hesaplamada dikkate alındığı şeklinde açıklama yapıldığı ancak BAF ücretinin içeriği hakkında net bir açıklamada bulunulmadığı,
- BAF uygulamasının gerekli bir uygulama olduğu fakat DFDS açısından kâr marjı yüksek bir uygulama olduğunu düşündükleri,
- BAF ücretinin ortaya çıkmasında yakıt ücretlerindeki dalgalanmaların ciddi bir etkisinin olduğu ancak bu durumun fırsata çevrilip çevrilmediği konusunda kesin bir kanaate sahip olmadıkları,
- Petrol fiyatlarında düşüş olması halinde DFDS'nin bu düşüşü BAF ücretine yansıtmadığı ve bu duruma itiraz edildiği, DFDS'nin bununla ilgili Dolar-Avro paritesinden kaynaklı olarak BAF ücretini düşürmediğini beyan ettiği ifade edilmiştir.

(98) (.....) ile gerçekleştirilen görüşmede;

- BAF uygulamasının yanlış bir uygulama olmadığı, BAF ücretine ilişkin hususların şeffaf olması gerektiği, nasıl arttığının/azaldığının, kriterlerin taraflar tarafından bilinmesi gerektiği,
- (.....),
- (.....),
- Yakıt maliyetinin sefer giderlerinin neredeyse %50'sini oluşturduğu,
- Navlun ücretlerinin belirlenmesinde yakıt giderlerinin yanında enflasyon oranı, liman giderleri, personel giderleri, finans giderleri gibi maliyetlerin de etkili olduğu ancak en büyük etkenin yakıt giderleri olduğu,
- (.....),

- Pandemi döneminde iki yakıtın ücretleri arasında farklılık bulunduğu ancak sonrasında bu farkın 30-40 dolara kadar düştüğü ve scrubberın daha maliyetli olduğu dönemlerin yaşandığı,
- (.....),
- DFDS'nin IFO kullanıp BAF ücretini VLSFO üzerinden hesaplamasının bir aldatmaca olmadığı, (.....),
- (.....)⁴⁶,
- (.....),
- (.....)

ifade edilmiştir.

I.5. Değerlendirme

I.5.1. Hâkim Durum Değerlendirmesi

- (99) 4054 sayılı Kanun'un 3. maddesinde hâkim durum, "*Belirli bir piyasadaki bir veya birden fazla teşebbüsün, rakipleri ve müşterilerinden bağımsız hareket ederek fiyat, arz, üretim ve dağıtım miktarı gibi ekonomik parametreleri belirleyebilme gücü*" olarak tanımlanmaktadır. Rekabet hukuku literatürü ve uygulamalarında hâkim durum sayılabilecek pazar gücünün büyüklüğüne ilişkin kesin bir eşik ortaya konmamakta, rekabetin düzeyi için ölçüt sayılabilecek; pazar payları, giriş engelleri, dikey bütünleşik yapı ve kapsam ekonomileri gibi bir dizi ekonomik göstergeye bakılarak değerlendirme yapılmaktadır. En nihayetinde ilgili teşebbüsün ekonomik parametreleri belirleyebilme gücüne sahip olup olmadığı tespit edilmektedir.
- (100) İncelenen teşebbüsün hâkim durumda kabul edilebilmesi için rekabetçi baskılardan ne ölçüde bağımsız davranabildiği önem taşımaktadır⁴⁷. Bu kapsamda, her bir olayın kendine özgü koşul ve özellikleri göz önünde bulundurularak yapılacak olan bir değerlendirme daha sağlıklı olacaktır. Hâkim Durumdaki Teşebbüslerin Dışlayıcı Kötüye Kullanma Niteliğindeki Davranışlarının Değerlendirilmesine İlişkin Kılavuz'un (Hakim Durum Kılavuzu) 10. paragrafında hâkim durumun değerlendirilmesinde göz önünde bulundurulacak temel unsurlar; incelenen teşebbüsün ve rakiplerinin ilgili pazardaki konumu, pazara giriş ve pazarda büyüme engelleri ve alıcıların pazarlık gücü (dengeleyici alıcı gücü) olarak ifade edilmektedir.
- (101) Söz konusu dosya özelinde ilgili pazar "*Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri pazarı*" şeklinde tanımlanmış olup DFDS'nin anılan pazarda hâkim durumda bulunup bulunmadığına yönelik analize aşağıda yer alan başlıklar altında yer verilecektir. Bu kapsamda, ilk olarak sektörde faaliyet gösteren teşebbüslerin pazar payları ve piyasadaki konumları ele alınacak, akabinde pazara giriş ve büyümenin önündeki engeller ile dengeleyici alıcı gücü unsuru tartışılacaktır.

I.5.1.1. DFDS ve Rakiplerinin Pazardaki Payları

- (102) Hakim Durum Kılavuzu'nda, incelenen teşebbüsün ilgili pazardaki konumunun birincil göstergesinin teşebbüsün sahip olduğu pazar payı olduğu ifade edilmektedir. Bu

⁴⁶ (.....).

⁴⁷ Avrupa Birliği Adalet Divanı (ABAD)'ın United Brands kararında bu tanıma yer verilmiştir. Bkz. Case 27/76, *United Brands Co and United Brands Continental BV v. Commission* (1978), para. 65. Ayrıca Komisyonun *Hoffmann-La Roche & Co AG v. Commission* kararında pazardaki parametreleri etkileyebilme gücüne atıfta bulunulmuştur. Bkz. Case 84/76, *Hoffmann-La Roche & Co AG v. Commission* (1979), para. 38-39.

kapsamda, teşebbüsün pazardaki konumu değerlendirilirken ilk olarak ilgili pazardaki pazar payı tespit edilmektedir. Kurulun yerleşik uygulamasında ve anılan Kılavuz'da %40'ın altında pazar payına sahip olan teşebbüslerin hâkim durumda olma ihtimali düşük kabul edilmektedir. Bu düzeyin üzerindeki pazar payına sahip teşebbüsler bakımından ise daha detaylı bir incelemeye gidilmesi gerekmektedir.

- (103) İncelenen teşebbüsün sahip olduğu pazar payının yanı sıra bu pazar payının zaman içerisindeki istikrarı, ilgili pazarda faaliyet gösteren rakiplerin sayısı ve sahip oldukları pazar payları da hâkim durum analizinde dikkate alınmaktadır. Zira pazar payının yüksekliği tek başına hâkim durumun varlığının göstergesi olmayabilmektedir. Komisyon'un *Akzo*⁴⁸ ve *Hilti*⁴⁹ kararlarında teşebbüslerin yüksek pazar paylarının yanında; rakiplerin konumu, hâkim durumdaki teşebbüsün pazardaki konumunu koruduğu süre vb. gibi diğer pek çok faktörün birlikte değerlendirildiği görülmekte, bu bakımdan Avrupa uygulamalarında da bütüncül bir yaklaşımın benimsendiği dikkat çekmektedir.
- (104) Dosya kapsamında DFDS tekerlekli ve mobil yük taşıyan Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri pazarında faaliyet göstermekte olup DFDS'nin ve rakibi ULUSOY'un pazar paylarına ilişkin değerlendirme, 2020-2022 yılları özelinde söz konusu teşebbüslerce taşınan ünite adedi ve teşebbüsler tarafından elde edilen gelirler çerçevesinde yapılacaktır. Teşebbüslerin ilgili değişkenler bazındaki pazar paylarına ise aşağıdaki tablolarda yer verilmektedir:

Tablo 7: Ro-Ro Taşımacılığı Pazarında Taşınan Ünite Adedi Bakımından Pazar Payları (%)

Yıllar	2020	2021	2022
DFDS Taşıdığı Ünite Adedi	(.....)	(.....)	(.....)
DFDS Pazar Payı (%)	(.....)	(.....)	(.....)
ULUSOY Taşıdığı Ünite Adedi	(.....)	(.....)	(.....)
ULUSOY Pazar Payı (%)	(.....)	(.....)	(.....)
Taşınan Ünite Adedi Olarak Pazarın Büyüklüğü	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüslerden Elde Edilen Bilgiler

- (105) Yukarıdaki tabloda yer alan bilgilerden de görüleceği üzere DFDS'nin taşınan ünite adedi bakımından pazar payları 2020-2022 yılları arasında %(.....) civarında gerçekleşmiştir. Rakibi ULUSOY'un pazar payı ise ilgili yıllar özelinde %(.....) aralığında değişmektedir. Aşağıdaki tabloda DFDS'nin ve rakibinin elde ettiği gelir bakımından pazar payı bilgisine yer verilmektedir.

Tablo 8: Ro-Ro Taşımacılığı Pazarında Gelir Bazlı Pazar Payları

Yıllar	2020	2021	2022
DFDS Geliri (TL)	(.....)	(.....)	(.....)
DFDS Pazar Payı (%)	(.....)	(.....)	(.....)
ULUSOY Geliri (TL)	(.....)	(.....)	(.....)
ULUSOY Pazar Payı (%)	(.....)	(.....)	(.....)
Satış Değeri Bakımından Pazarın Büyüklüğü (TL)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüslerden Elde Edilen Bilgiler

- (106) Teşebbüslerin satış gelirleri bakımından hesaplanan pazar paylarının yer aldığı yukarıdaki tablo incelendiğinde, DFDS'nin gelir bazlı pazar payının 2020-2022 yılları arasında %(.....) civarında gerçekleştiği; rakibi ULUSOY'un ise gelir bazlı pazar payının anılan yıllar özelinde %(.....) olarak gerçekleştiği görülmektedir.

⁴⁸ Case C-62/86, AKZO Chemie BV v Commission of the European Communities.

⁴⁹ Case T-30/89, Hilti AG v Commission of the European Communities.

- (107) Yukarıda yer verilen tablolardan, 2022 yılında DFDS'nin pazardaki tek rakibi konumundaki ULUSOY'un taşınan ünite adedi bakımından dört katı; elde edilen gelir bakımından ise yaklaşık beş katı pazar payı büyüklüğüne sahip olduğu anlaşılmaktadır. Bununla birlikte, DFDS'nin ilgili yıllar özelinde pazar payını istikrarlı bir şekilde muhafaza ettiği ve rakibi ULUSOY ile arasındaki yüksek pazar payı farkını da koruduğu dikkat çekmektedir. Bu kapsamda, 2020 yılından bu yana pazarın yapısında önemli bir değişiklik meydana gelmediği ve DFDS'nin son üç yılda pazardaki lider konumunu muhafaza ettiğini söylemek mümkündür. Pazarın yapısının yıllar içerisinde kayda değer ölçüde değişmemesi ise rakiplerin rekabetçi baskı yaratabilecek güce sahip olmadığına işaret etmektedir. Tüm bu hususlar birlikte değerlendirildiğinde, DFDS'nin Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri pazarındaki payının, rakibine göre oldukça yüksek olduğu ve hâkim durum eşliği olarak kabul edilen %40 oranının oldukça üzerinde gerçekleştiği anlaşılmaktadır.

I.5.1.2. Giriş Engelleri

- (108) Hâkim durum değerlendirmesi kapsamında pazara giriş koşulları, mevcut ve/veya potansiyel rakiplerin pazar gücünü elinde bulunduran teşebbüs karşısında rekabetçi bir baskı yaratabilecek nitelikte faaliyet gösterebilmeleri açısından önemlidir. Bu doğrultuda, pazara yeni teşebbüslerin girmesinin ya da pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin büyümesinin önünde engeller bulunup bulunmadığının incelenmesi gerekmektedir. Zira pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin büyüme ya da pazara yeni teşebbüslerin girme olasılığı da incelenen teşebbüsün davranışları üzerinde rekabetçi bir baskı oluşturabilmektedir. Hakim Durum Kılavuzu'nda belirtildiği üzere pazara girişin ya da büyümenin önündeki engeller ilgili pazarın özelliklerinden ve/veya incelenen teşebbüsün özelliklerinden ya da davranışlarından kaynaklanabilmektedir. İlgili pazarın özelliklerinden kaynaklanan engeller; kamu tekelleri, yetkilendirme ve lisanslama gereklilikleri, fikri mülkiyet hakları gibi yasal ve idari engeller veya batık maliyetler, ölçek ve kapsam ekonomileri, şebeke etkileri, tüketicilerin başka bir sağlayıcıya geçiş maliyetleri gibi ekonomik engeller şeklinde ortaya çıkabilmektedir. İncelenen teşebbüsün özelliklerinden kaynaklanan engeller arasında ise teşebbüsün kilit girdilere erişim imkânına, âtil kapasiteye, dikey bütünleşik yapıya, güçlü bir dağıtım ağına ve geniş bir ürün portföyüne, yüksek marka bilinirliğine, finansal ve ekonomik güce sahip olması bulunmaktadır.⁵⁰ Tüm bu unsurların yanında, dengeleyici alıcı gücü de giriş engeli yaratan bir diğer husus olarak analize dâhil edilebilmektedir. Bu bağlamda, pazara giriş engellerine ilişkin değerlendirmelere yer verilmektedir.
- (109) Esasen kanun koyucu ülke çıkarlarını gözeterek yaptığı düzenlemelerle birtakım sektörlere gerçekleşecek potansiyel girişleri engelleyebilmektedir. Örnek olarak yurt içindeki üreticilerin korunması amacıyla kota veya tarife uygulamalarına, doğal tekele konu alanlarda belirli birtakım düzenlemelere ve sınırlamalara gidilebilme veya patent koruması yoluyla teknolojik yenilik getiren teşebbüslerin menfaatleri ön planda tutulabilmektedir. Bu açıdan bakıldığında, DFDS ve rakiplerinin faaliyet gösterdiği Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri pazarı yasal tekel niteliği taşımamakta ve giriş engeli olarak nitelendirilebilecek herhangi bir hukuki imtiyaz ya da fikri mülkiyet hakları bulunmamaktadır. Bu bakımdan, ilgili sektörde herhangi bir yasal giriş engeli bulunmadığı görülmektedir.
- (110) İlgili pazarın özelliklerinden kaynaklanan ve pazara giriş açısından önemli görülen bir diğer unsur ise iktisadi kaynaklı giriş engelleridir. Bu türdeki giriş engellerinin en bilineni ve yaygını, yatırım maliyeti kaynaklı olanlardır. Finansal giriş engeli olarak da

⁵⁰ Hakim Durum Kılavuzu, para. 17 ve 18.

tanımlanan bu giriş engeli türünde, teşebbüsün faaliyete başlaması için gerekli olan makine parkı, bina, arsa vb. yüksek maliyetli yatırımların yapılması gerekmektedir.

- (111) Mevcut dosyada, Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri pazarında sefer planlamaları ve ücretler yıllık olarak belirlenmektedir. Hattın yıllık düzenli seferler dâhilinde sürdürülebilmesini garanti altına alabilmek ve müşterilere bu konuda güvence vermek için hattın belirli yük miktarına ulaşması gerekmektedir. Kurulun *UN Ro-Ro/Ulusoy*⁵¹ kararında ifade edildiği üzere Ro-Ro taşımacılığı pazarında faaliyet göstermeye başlanabilmesi için ilk etapta en az üç Ro-Ro gemisine sahip olunması gerekmektedir. İlgili kararda ayrıca sektörde faaliyet gösterecek yeni bir teşebbüsün müşteri güveninin tesisi için de en az üç yıllık bir zaman diliminde faaliyet göstermesi gerektiği ifade edilmektedir. Pazara giriş için gerekli olan yıllık sefer planı, en az üç sefer, üç gemi ve üç yıllık faaliyet gerekliliği dolayısıyla ortaya çıkan gemi yatırımı ve finansmanı, liman ücretleri, yakıt bedeli, personel giderleri ve diğer sabit kıymet yatırımları, Ro-Ro taşımacılığı pazarının yüksek yatırım maliyeti gerektiren ve önemli planlama ve organizasyon ihtiyacı bulunan bir faaliyet alanı olduğunu ortaya koymaktadır. Bu bakımdan söz konusu pazara giriş yapmak isteyen teşebbüslerin, yüksek yatırım maliyetlerine katlanması gerekmektedir.
- (112) Girişin ya da büyümenin önündeki engeller ilgili pazarın yapısından kaynaklanabileceği gibi incelenen teşebbüsün özelliklerinden ya da davranışlarından da kaynaklanabilmektedir. İncelenen teşebbüsün özelliklerinden kaynaklanan engeller arasında; teşebbüsün kilit girdilere ve özel bilgiye erişim imkânına, âtıl kapasiteye, dikey bütünleşik yapıya, güçlü bir dağıtım ağına ve geniş bir ürün portföyüne, yüksek marka bilinirliğine, finansal ve ekonomik güce sahip olması sayılabilir. Teşebbüsün sahip olduğu bu özellikler, teşebbüse mevcut ya da potansiyel rakipleri karşısında avantaj sağlamak suretiyle rakiplerin pazara girişini ya da pazarda büyümesini zorlaştırabilmektedir.
- (113) Mevcut dosya özelinde bakıldığında, DFDS'nin marka bilinirliğinin pazar gücünü destekleyen unsurlardan biri olduğu dikkat çekmektedir. Özellikle deneyim ve itibarın önem arz ettiği piyasalarda, sektörde uzun yıllar güçlü bir şekilde faaliyet gösteren teşebbüslerin varlığı yeni girişlerde caydırıcı bir rol oynayabilmektedir. Nitekim Kurulun *UND/UN Ro-Ro*⁵² kararında bu hususa özel bir vurgu yapılarak UN Ro-Ro'nun pazar gücünü destekleyen unsurların başında "*Türkiye ile Avrupa arasındaki Ro-Ro taşımacılığı alanında sahip olduğu tecrübe ve sektör çapındaki bilinirliği*"nin geldiği ifade edilmektedir. Gerçekten de Avrupa bölgesinde en yoğun kullanılan hatlarda Türkiye'de hizmet veren tek teşebbüs DFDS olup bu durumun da DFDS'nin ilgili pazardaki bilinirliğini artıran bir unsur olarak ele alınabileceği değerlendirilmektedir.
- (114) Pazara giriş engellerinin değerlendirilmesi açısından önem arz eden hususlardan bir diğeri de pazardaki dikey bütünleşik yapının varlığıdır. Mevcut dosya özelinde, Ro-Ro taşımacılığı pazarına giriş yapmak isteyen bir teşebbüs ayrıca faaliyet göstereceği bir liman bulmak durumundadır. Bu limanın ise Ro-Ro taşımacılığına elverişli altyapı ve kapasiteye sahip olması beklenmektedir. Bu noktada potansiyel oyuncunun aynı zamanda bir Ro-Ro limanını da işletiyor olması oldukça önem arz etmektedir. Nitekim pazarda faaliyet gösteren DFDS ve ULUSOY'un her ikisinin de aynı zamanda Ro-Ro limanına sahip olduğu görülmektedir.
- (115) Bu noktada liman gerekliliği hattın iki ayağı için de (Türkiye-Avrupa) söz konusu olup bu durum yatırım miktarını ve planlama ihtiyacını artırmaktadır. Yeni bir liman kurmak

⁵¹ Kurulun 09.11.2017 tarihli ve 17-36/595-259 sayılı kararı.

⁵² Kurulun 01.10.2012 tarihli ve 12-47/1413-474 sayılı kararı.

suretiyle pazara girmek isteyen teşebbüslerin ayrıca idari izin süreçlerini tamamlamaları ve limanın kurulum süresini beklemeleri de gerekmektedir. Yeni bir liman inşa edilerek yapılacak girişlerin muhtemel, zamanında ve yeterli düzeyde olup olmadığı bakımından yapılacak değerlendirmede ilk olarak yeni liman inşası için gerekli tarama, iskele inşası, bağlantı yolları ve liman üstyapısı gibi yüksek maliyetli yatırımların varlığının genellikle yeni rakipler için önemli bir giriş engeli oluşturduğu ifade edilmelidir. Ayrıca tesis ve iskele için yeterli alan veya derinliğin olmaması gibi doğal faktörler de yeni liman inşasını kısıtlayabilmektedir.

- (116) Liman hizmetleri bakımından dosya kapsamında edinilen bilgilerden Pendik Ro-Ro Limanı'nın DFDS'ye ait olduğu, bu kapsamda teşebbüsün kendi bünyesindeki Ro-Ro gemilerinin faaliyetlerine yönelik liman hizmeti ve gemi acenteliği hizmeti verdiği anlaşılmaktadır. Buradan hareketle DFDS'nin gerek dikey bütünleşik yapısının beraberinde getirdiği liman avantajına sahip olması gerekse de en yoğun hatların çıkış noktası olan limanlarda söz hakkına sahip olması hususlarının pazara girişlerin önünde engel oluşturacağı değerlendirilmektedir. Ayrıca Kurulun 23.01.2020 tarihli ve 20-06/51-28 sayılı kararı ile Yalova Ro-Ro Terminali AŞ'nin işletme hakkının da beş sene boyunca DFDS'ye verildiği görülmektedir. Benzer şekilde DFDS, en önemlilerinden biri Trieste limanındaki olmak üzere Türkiye'den gidecek gemilerin varış noktalarında da terminallere sahiptir.
- (117) Yukarıda yer verilen hususların yanında, pazara giriş engellerinin bulunup bulunmadığı konusunda belirleyici olan göstergelerden bir diğeri de pazarda geçmiş dönemlerde gerçekleşen giriş çıkışlardır. Kurulun *UN Ro-Ro/Ulusoy*⁵³ kararında geçmiş yıllarda UND Deniz Taşımacılığı AŞ, BKT Ro-Ro, Ege Ro-Ro, TI Ro-Ro gibi teşebbüslerin pazarda kısa süreler ile faaliyet gösterdiği ancak pazarda tutunamayıp faaliyetlerini sonlandırdıkları, söz konusu teşebbüslerin önceki yıllarda piyasaya giriş denemelerinin bulunduğu ancak başarısız olduğu belirtilmiştir.
- (118) Yukarıda bahsi geçen teşebbüslere ilaveten 2012 yılında kurulan ve Ro-Ro taşımacılığı pazarında faaliyet gösteren ALTERNATIVE 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 faaliyetlerini sonlandırmasını takiben Haydarpaşa-Trieste, Alsancak-Trieste ve Alsancak-Sete dışındaki ALTERNATIVE'in faaliyet gösterdiği hatlarda ise DFDS faaliyet göstermeye başlamıştır.⁵⁴
- (119) Benzer şekilde konteyner taşımacılığında önde gelen küresel taşıyıcılardan biri olan MSC de Türkiye Ro-Ro taşımacılığı pazarına 2018 yılında kısa süreli bir giriş yapmıştır. MSC İzmir Alsancak Limanı'ndan Trieste'ye Con-Ro gemileri (hem araç hem de konteyner türü birim yük taşıyan gemiler) ile hizmet vermekte iken, T.C Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından teşebbüsün hizmet verdiği Alsancak Limanı'nın lisansı iptal edilmiş ve MSC gibi deniz taşımacılığı alanında önemli bir uluslararası oyuncu faaliyet gösterdiği limanın lisansının iptal edilmesi sonucunda pazardan çıkmıştır. Konteyner taşımacılığında önemli bir tecrübesi olan bir oyuncunun liman sıkıntısı nedeniyle pazardan ayrılması, Ro-Ro taşımacılığı pazarında faaliyet göstermek açısından dikey bütünleşik yapının ne kadar önemli olduğunu ve bu pazarda sürdürülebilirliğin faaliyetin zorluğunu açıkça ortaya koymaktadır.
- (120) Esasında yukarıda yer verilen pazardaki gelişmeler ve pazara giriş denemelerinin başarısız olması; hem pazara girişin ve pazarda tutunmanın zorluğunu ortaya

⁵³ Kurulun 09.11.2017 tarihli ve 17-36/595-259 sayılı kararı.

⁵⁴ Kurulun 23.01.2020 tarihli ve 20-06/51-28 sayılı kararı.

koymakta hem de pazara yeni giriş yapmak isteyen teşebbüsler açısından caydırıcı bir rol oynamaktadır. Mevcut duruma bakıldığında Ro-Ro taşımacılığı pazarında faaliyet gösteren yalnızca iki teşebbüsün (DFDS ve ULUSOY) varlığı dikkat çekmekte, bu bakımdan piyasanın hâlihazırda duopol bir yapı sergilediği anlaşılmaktadır. Bununla birlikte, mevcut oyuncuların DFDS; Pendik-Patras-Trieste, Pendik-Bari-Trieste, Mersin-Trieste, Yalova-Sete ve İzmir-Sete hatlarında faaliyet gösterirken rakibi ULUSOY ise yalnızca Çeşme-Trieste hattında faaliyet göstermektedir. Teşebbüslerin faaliyet gösterdikleri hatlar göz önünde bulundurulduğunda, DFDS'nin Türkiye-Avrupa arasında Ro-Ro taşımacılığı pazarında hizmet verdiği hat sayısının fazlalığı ve ilgili hatların yoğunluğu dikkat çekmekte, bu durum teşebbüsün rakibine kıyasla daha geniş bir müşteri portföyüne ulaşmasını ve yalnızca Çeşme-Trieste hattında faaliyet gösteren ULUSOY üzerinde ciddi bir üstünlük kurabilmesini de mümkün kılmaktadır. Tüm bu hususlar birlikte değerlendirildiğinde Ro-Ro taşımacılığı pazarında giriş engellerinin bulunduğu değerlendirilmektedir.

I.5.1.3. Dengeleyici Alıcı Gücü

- (121) Hâkim durum değerlendirmesi kapsamında giriş engellerinin yanı sıra incelenmesi gereken bir diğer husus da alıcıların hâkim durumdaki teşebbüsün pazar gücünü dengeleyebilecek şekilde hareket edebilme kabiliyetlerinin bulunup bulunmadığıdır. Dengeleyici alıcı gücünün değerlendirilmesinde pazarda faaliyet gösteren alıcıların sayısı belirleyici olan unsurların başında gelmektedir. Dosya kapsamında edinilen bilgiler çerçevesinde, yalnızca DFDS'nin uluslararası kara yolu ile taşımacılık faaliyeti yürüten müşteri sayısının toplamda (.....) olduğu görülmektedir. Hizmet verilen bu nakliyeciler teşebbüsler içerisinde DFDS'nin sahip olduğu pazar gücünü dengeleyebilecek bir alıcının bulunup bulunmadığı önem arz etmektedir. Aşağıdaki tabloda DFDS'nin 2022 yılında çalıştığı en büyük ilk 10 müşterisinin taşınan ünite adedi ve elde edilen gelir bakımından paylarına yer verilmektedir.

Tablo 9: 2022 Yılında Taşınan Ünite Adedine ve Elde Edilen Gelire Göre DFDS'nin Hizmet Verdiği En Büyük 10 Nakliyeciler

	Taşınan Ünite Adedine Göre İlk 10 Müşteri Adı	Taşınan Ünite Adedi	Toplam Taşınan Ünite İçerisindeki Payı (%)	Elde Edilen Gelire Göre İlk 10 Müşteri Adı	Elde Edilen Gelir (TL)	Toplam Gelir İçerisindeki Payı (%)
2022	EKOL	(.....)	(.....)	EKOL	(.....)	(.....)
	SARP	(.....)	(.....)	SARP	(.....)	(.....)
	MARS	(.....)	(.....)	VEGA	(.....)	(.....)
	VEGA	(.....)	(.....)	MARS	(.....)	(.....)
	HÜNER	(.....)	(.....)	HÜNER	(.....)	(.....)
	ÇOBANTUR	(.....)	(.....)	ARES	(.....)	(.....)
	ARES	(.....)	(.....)	ÇOBANTUR	(.....)	(.....)
	KOMBIVERKEHR	(.....)	(.....)	BULUNG	(.....)	(.....)
	ABC	(.....)	(.....)	GÖKBORA	(.....)	(.....)
	ALPHA	(.....)	(.....)	ABC	(.....)	(.....)
	İlk 10 Toplamı	(.....)	(.....)	İlk 10 Toplamı	(.....)	(.....)
Toplam	(.....)	(.....)	Toplam	(.....)	(.....)	

Kaynak: Teşebbüsten Elde Edilen Bilgiler

- (122) Yukarıda yer verilen tablo incelendiğinde DFDS'nin en büyük müşterisinin 2022 yılı özelinde ünite adedi bazında %(.....); elde edilen gelire göre ise %(.....) oranları ile EKOL olduğu görülmekte; EKOL'ü SARP, MARS, VEGA, HÜNER, ARES gibi nakliyeciler izlemektedir. EKOL dışında kalan müşterilerin DFDS'nin toplam taşınan ünite adedi ve gelirleri içerisindeki pazar payları ise her iki değişken bazında %(.....)'un altında kalmakta, bu oran nakliyeciler teşebbüslerin büyük bir çoğunluğu için ise %(.....)'in

altında seyretmektedir. DFDS'nin hâlihazırda (.....) nakliyeciyi teşebbüse hizmet verdiği göz önünde bulundurulduğunda, ilgili tablodan söz konusu nakliyecilerden hiçbirinin, gerek taşınan ünite adedi gerekse gelir bazında sahip oldukları düşük pazar payları sebebiyle DFDS nezdinde önemli bir ticari ortak olarak görülemeyeceği, dolayısıyla nakliyeciler açısından dengeleyici alıcı gücünden bahsedilemeyeceği değerlendirilmektedir.

- (123) Yukarıda yer verilen değerlendirmeler ışığında; DFDS'nin hem ünite adedi hem de gelir bakımından pazar payının oldukça yüksek olduğu, söz konusu pazar payını uzun yıllar boyunca muhafaza edebildiği, ilgili pazarda; pazarın finansal yapısı, bilinirlik, portföy etkisi ve dikey bütünleşik yapıdan kaynaklanan giriş engellerinden söz edilebileceği ve DFDS'nin pazar gücünü dengeleyebilecek ölçüde alıcı gücü bulunmadığı değerlendirilmektedir. Bu çerçevede, DFDS'nin Ro-Ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri pazarında rakipleri ve müşterilerinden bağımsız şekilde hareket etmesini sağlayacak bir pazar gücüne sahip olduğu ve ilgili pazarda hâkim durumda bulunduğu değerlendirilmektedir.

I.5.2. Hâkim Durumun Kötüye Kullanılması Değerlendirilmesi

I.5.2.1. Rekabet Hukukunda Aşırı Fiyatlama

- (124) Dosyanın konusu DFDS'in BAF ücretlerinin yüksekliğine ilişkin iddiaların araştırılmasına yönelik olup, bu çerçevede öncelikle aşırı fiyat teorisi incelenmiştir. Aşırı fiyat, pazar gücünün uygulanması sonucunda fiyatların devamlı bir şekilde ve önemli bir oranda rekabetçi düzeyin üzerinde belirlenmesidir. Aşırı fiyatlamaya sonucunda rekabetçi piyasalarda oluşan tüketici fazlasının bir kısmı pazar gücüne sahip firmaya üretici fazlası olarak geçerken bir kısmı ise hiçbir ekonomik kesim tarafından elde edilemeyerek dara kaybı olarak yok olmaktadır.
- (125) Rekabet hukuku uygulamalarının tüketici refahının korunmasına odaklı olduğu göz önünde bulundurulduğunda sömürücü nitelikteki davranışlar içerisinde yer alan ve tüketici refahında doğrudan bir kayba ve refahın dağılımında etkinsizliğe sebep olan aşırı fiyatlamaya davranışının rekabet hukukunun kapsamı içinde yer almaktadır. Ancak sömürücü davranışlardan biri olarak kabul edilen aşırı fiyatlamaya müdahale bazı tartışmaları da beraberinde getirmekte; kimi rekabet hukuku sistemlerinde ihlal olarak nitelendirilen aşırı fiyatlamaya, kimi sistemlerde hukuka aykırı olmadığı görülmektedir. Bu tartışmalar hem kavramsal hem de uygulamaya yönelik olabilmektedir.
- (126) Kavramsal olarak tekel gücüne sahip olan veya hâkim durumda bulunan teşebbüslerin fiyat belirleyici konumda buldukları ve fiyatlarını kendi maliyet yapılarına göre belirledikleri varsayımları dikkate alındığında aşırı fiyatlamayı tekel gücü ve hâkim durum kavramlarından ayrı tutmak mümkün değildir. Bu nedenle aşırı fiyatlamayı yasaklama, belirli bir düzeyde pazar gücüne sahip olan teşebbüslerin kâr maksimizasyonu davranışına rekabet otoritesi olarak engel olmak anlamına gelebilecektir. Uygulamaya yönelik olarak yapılan tartışmalar da bu doğrultuda aşırı fiyatlamaya tanımında yer alan "fiyatın sürekli bir biçimde ve önemli ölçüde rekabetçi fiyatın üzerinde olması" durumunun rekabet otoritelerince sağlıklı bir şekilde tespit edilip edilemeyeceği ile rekabet hukukunun aşırı fiyatlamaya müdahale etmede doğru bir araç olup olmadığı sorularını beraberinde getirmektedir.
- (127) Hukuk ve ekonomi literatüründe aşırı fiyatlamaya müdahale edilmemesine yönelik olarak temelde üç neden belirtilmektedir. İlk olarak fiyatlara sınır koyan müdahalelerin var olması yatırım ve yenilik yapma yönünde alınacak ekonomik kararların geri dönüşlerini azaltacaktır. Dolayısıyla fiyatlara müdahale ihtimalinin olması teşebbüslerin yatırım ve yenilik yapma güdülerini azaltacaktır. İkincisi gerek kavramsal gerek pratik

açından aşırı fiyatın belirlenmesi oldukça zor olduğundan aşırı fiyatlamaya müdahale olasılığı ve maliyeti de oldukça yüksektir. Son olarak; giriş engellerinin düşük olduğu bir piyasada aşırı fiyatlamamanın endişe oluşturması muhtemel değildir, zira bu tip pazarlarda fiyatın rekabetçi seviyenin üzerinde belirlenmesi durumunda pazar kendi kendini düzeltecektir.⁵⁵

(128) Aşırı fiyatlamaya müdahalenin belli pazar koşullarıyla sınırlı tutulması yönünde genel bir kabul oluşmakla birlikte bu koşullar rekabet otoritelerinin ve rekabet hukuku uygulamalarının müdahaleciliği ölçüsünde değişmektedir. Evans ve Padilla'nın⁵⁶ görüşlerine göre esas olarak rekabet hukuku çerçevesinde tüm fiyatlama davranışlarının yasal kabul edilerek müdahale edilmemesi ve müdahale tercih edilecekse müdahalenin şu üç koşulun birlikte sağlandığı haller ile sınırlandırılması gerekmektedir:

- Teşebbüsün pazarda geçmiş yatırımların veya inovasyonların sonucu olmayan ve aşılmaz yasal giriş engelleriyle korunan tekel ya da tekele yakın konumda bulunması,
- Teşebbüsün uyguladığı fiyatların ortalama toplam maliyetleri büyük ölçüde aşması,
- Bu fiyatların komşu pazarlarda yeni mal ve hizmetlerin ortaya çıkmasını engelleme riski bulunması.

1.5.2.1.1. Aşırı Fiyat Uygulamalarına Yönelik Avrupa Birliği (AB) Uygulaması

(129) AB rekabet hukukunda aşırı fiyatlama davranışına müdahalenin yasal dayanağını Avrupa Birliği'nin İşleyişine Dair Anlaşma'nın (ABİDA) 102. maddesinin (a) bendi oluşturmaktadır. İlgili bentte yer alan "*Doğrudan ya da dolaylı olarak haksız alım ya da satış fiyatları uygulamak veya haksız ticari koşullar öne sürmek*" ifadesi aşırı fiyatlamayı da içine alan bir kötüye kullanma örneği olarak kabul edilmektedir. AB rekabet hukukunda aşırı fiyatlamaya yönelik hukuki çerçeveyi ise Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın (ABAD) *United Brands*⁵⁷ kararı çizmektedir. İlgili kararda ABAD aşırı fiyatı "*sunulan ürünün fiyatının ekonomik değeri ile makul bir ilişkinin olmaması*" şeklinde tanımlamıştır⁵⁸. ABAD bu tanımlamaya ilaveten, aşırı fiyatın tespit edilebilmesi için "*Ekonomik Değer Testi (EDT)*" olarak adlandırılan iki aşamalı bir test önermiştir. Bu teste göre ilk aşamada inceleme konusu ürünün maliyetleri ve makul kâr marjı dikkate alınarak ürünün ekonomik değeri belirlenmektedir. Ardından ürünün ekonomik değeri ve satış fiyatları arasında bir kıyaslama yapılmakta ve ürünün maliyetleri ile makul kâr marjının toplamını (*ekonomik değerini*) aşan fiyatlar aşırı olarak kabul edilmektedir.

(130) EDT'nin ikinci aşamasında hâkim durumdaki teşebbüsün uyguladığı fiyatın kıyaslanması ile haksız olup olmadığı tespit edilmeye çalışılmaktadır. Fiyat karşılaştırması analizi olarak adlandırılan bu yaklaşımda, teşebbüsün kendi fiyatları ile yapılan kıyaslama ve/veya rakiplerinin fiyatları ile yapılan kıyaslama şeklinde iki yönlü bir metodolojinin izlendiği görülmektedir.

(131) Literatürde EDT'nin her iki aşamasının kümülatif olarak mı yoksa birbirinin yerine alternatif olarak mı uygulanması gerektiğine yönelik tartışmalar bulunsa da Komisyon

⁵⁵ O'Donoghue, R. ve Padilla, J. (2019), *The Law and Economics of Article 102 TFEU*, Third Edition, s.738.

⁵⁶ Padilla, J. and Evans, D. S., *Excessive Prices: Using Economics to Define Administrable Legal Rules* (2004), CEPR Discussion Paper No. 4626, <https://ssrn.com/abstract=620402>, Erişim Tarihi: 08.05.2020

⁵⁷ Case 27/76 *United Brands Company v. Commission* [1978] ECR 207.

⁵⁸ A.g.k para. 249, 250.

*Port of Helsingborg*⁵⁹ ve *IMAX*⁶⁰ kararlarında EDT'nin iki aşamasının kümülatif olarak ele alınması gerektiğini belirterek bu tartışmalara son noktayı koymuştur. Öte yandan bir müzik eserinin yaratılması gibi ürünün niteliği gereği maliyetinin hesaplanmasının mümkün olmadığı durumlarda yalnızca fiyat karşılaştırmasına da başvurulabilmektedir.⁶¹

- (132) ABAD, United Brands kararında EDT'yi öne sürmekle birlikte testin özellikle ilk aşamasının uygulanmasına yönelik birtakım zorluklara da dikkat çekmiştir. ABAD'a göre karara konu muz ürünü bakımından geçerli olmasa da üretim maliyetlerinin hesaplanması bazı durumlarda dolaylı maliyetlerin keyfi olarak dağıtılmasını gerektiren ve teşebbüsün büyüklüğüne, amacına, karmaşık doğasına, bölgesel operasyonlarına, bir veya birden fazla ürün üretmesine bağlı olarak büyük zorluklar barındıran bir süreçtir.⁶² O'Donoghue ve Padilla da özellikle birden fazla ürün veya hizmet üreten teşebbüsler bakımından fiyat-maliyet karşılaştırmasının özellikle problemliliğini, zira rekabetçi bir pazarda bu teşebbüsler bakımından en uygun stratejinin fiyatları toplam üretim maliyetlerini dikkate alarak belirlemekten geçtiğini, bu durumun da farklı fiyat esnekliklerine sahip ürünler için farklı fiyat-maliyet marjları ortaya çıkaracağını belirtmektedir.⁶³
- (133) EDT'nin ilk aşamasında yaşanan zorluklardan bir diğeri de ne ölçüde bir kâr marjının aşırı olacağını belirlenmesidir. Zira kâr marjları her sektör özelinde farklılık gösterebilmekte olup makul kâr marjının belirlenmesi ölçek ekonomileri, batık maliyetler ve riski de içeren birçok değişkenin dikkate alınmasını gerektirmektedir. Ayrıca yüksek kâr marjları başlangıçtaki yüksek yatırım maliyetleri veya AR-GE harcamalarının karşılanabilmesi için gerekli olabilmektedir.⁶⁴ Bu nedenle, Komisyon tarafından EDT'nin ilk aşamasında ulaşılan sonuçlar tek başına yeterli görülmemekte, ikinci aşamada elde edilen bulgularla birlikte değerlendirilmektedir.
- (134) Belirtildiği üzere, EDT'nin ikinci aşamasında fiyat karşılaştırma analizi yapılarak hâkim durumdaki teşebbüsün uyguladığı fiyatın haksız olup olmadığı tespit edilmeye çalışılmaktadır. AB içtihadında fiyat karşılaştırma analizinin uygulanışı her bir olay özelinde hangi verilerin mevcut olduğuna ve dava bakımından hangi kıyaslamaların en iyi sonucu verecek olduğuna göre değişse de temelde rakiplerin fiyatları ile karşılaştırmalara, farklı coğrafi pazarlar arasında karşılaştırmalara ve teşebbüsün kendi içerisinde uyguladığı fiyatlara yönelik karşılaştırmalara başvurulmaktadır.⁶⁵ Ancak EDT'nin ilk aşamasında olduğu gibi ikinci aşamasındaki fiyat karşılaştırma analizinde de uygulanan her yöntemin kendine özgü birtakım zorlukları bulunmaktadır.
- (135) ABAD *Deutsche Grammophon*⁶⁶ kararında iki rakip arasında yapılacak kıyaslama ile aşırı fiyatın varlığına hükmedilebileceğini belirtmiştir. Benzer şekilde, United Brands

⁵⁹ Case COMP/36.568/D3/, *Scandlines Sverige AB v Port of Helsingborg*, 2004, para. 147 ve 149; Case COMP/36.568/D3 *Sundbusserne v Port of Helsingborg*, para. 85.

⁶⁰ COMP/C-2/37.761, *Euromax v/IMAX*, 2004.

⁶¹ Case 395/87, *Ministere Public v Tournier* 1989, Joined Cases 110/88, 241/88 *Lucazeau v SACEM* 1989.

⁶² Case 27/76, *United Brands Company v. Commission* [1978] ECR 207, para. 252.

⁶³ O'Donoghue, R. ve Padilla, J. (2019), *The Law and Economics of Article 102 TFEU*, Third Edition, s.766.

⁶⁴ A.g.k., s.765; OECD (2011) *Excessive Prices*, DAF/COMP/(2011)18, European Union s. 318; ÜNAL, Ç. (2009), *Aşırı Fiyat Kavramı ve Aşırı Fiyatlandırma Davranışının Rekabet Hukukundaki Yeri*, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi, s.34.

⁶⁵ O'Donoghue, R. ve Padilla, J. (2019), *The Law and Economics of Article 102 TFEU*, Third Edition, s.762.

⁶⁶ Case 78/70, *Deutsche Grammophon v Metro* (1971).

kararında UBC'nin markalı muzları ile rakiplerin markalı muzlarının fiyatları karşılaştırılmıştır. Hâkim durumdaki teşebbüsün uyguladığı fiyatlar ile rakiplerinin fiyatlarının karşılaştırılmasına ilişkin olarak ortaya çıkan temel sorun fiyatlar arasındaki farklılıkların teşebbüslerin sunduğu ürünlerdeki kalite farklılığından kaynaklanabileceğidir. Bu çerçevede, Komisyonun *IMAX*⁶⁷ kararında dikkat çektiği hususa değinilmesi gerekmektedir. Komisyon ilgili kararında kıyaslamaların tutarlı olabilmesi için "aynı kalite ve işlevselliğe sahip, aynı vadeye ve koşullara tabi olan aynı miktardaki" ürünlerin fiyatlarının kıyaslanması gerektiğini belirtmiştir. Komisyonun bu sonuca ulaşmasında; *IMAX*'in marka değeri, sözleşme koşullarının farklılığı, sunulan hizmetin proje bazlı bir iş olması nedeniyle rakiplerin fiyatlarının tam olarak bilinmemesi gibi unsurlar etkili olmuştur.

- (136) Farklı coğrafi pazarlar arasında yapılan karşılaştırmalar incelemeye konu hâkim durumdaki teşebbüsün farklı coğrafi pazarlarda uyguladığı fiyatların karşılaştırılması veya farklı teşebbüslerin benzer ürünler için farklı coğrafi pazarlarda uyguladığı fiyatların karşılaştırılması yoluyla yapılabilmektedir. *United Brands* kararında, Komisyon UBC'nin farklı AB üye ülkelerinde uyguladığı fiyatlar arasında kıyaslama yapmıştır. Öte yandan ABAD'ın müzik meslek birliği SACEM'in Fransız diskolarından talep ettiği ücretlerin aşırı olup olmadığını değerlendirdiği *Lucazeau*⁶⁸ ve *Tournier*⁶⁹ kararlarında SACEM'in talep ettiği telif ücretleri diğer üye ülkelerde tahsil edilen telif ücretleri ile kıyaslanmıştır. *Bodson*⁷⁰ kararında ise aşırı fiyat tespitinin tek el olan teşebbüsün fiyatları ile rekabetçi bir coğrafi pazarda faaliyet gösteren bir teşebbüsün fiyatlarının kıyaslanması yoluyla yapılabileceği ifade edilmiştir. Bununla birlikte, farklı coğrafi pazarlarda uygulanan fiyatların kıyaslanmasının da birtakım dezavantajları bulunmaktadır. Zira farklı coğrafi pazarlardaki farklı fiyatlar yerel vergiler, işgücü piyasaları, tüketicilerin gelir seviyeleri ve belirli bir ürüne olan talep esneklikleri özelindeki farklılıklara bağlı olabilecektir.⁷¹ ABAD da *United Brands* kararında, belirtilen nedenlerden ötürü hâkim durumdaki teşebbüsün her üye ülkede tek tip fiyatlama yapmak zorunda olmadığını belirtmiştir.⁷²
- (137) Teşebbüsün kendi içerisinde uyguladığı fiyatların karşılaştırılması ise teşebbüsün farklı müşteri gruplarına uyguladığı fiyatların kıyaslanması veya teşebbüsün zaman içerisindeki fiyatlarının kıyaslanması şeklinde yapılabilmektedir. *Port of Helsinborg* kararlarında feribot işletmecilerine uygulanan fiyatlarla kargo gemilerine uygulanan fiyatlar kıyaslanmıştır. Ancak sunulan hizmetlerdeki farklılık nedeniyle söz konusu müşteri grupları tarafından ödenen toplam liman ücretlerinin karşılaştırılmasının anlamlı bir sonuç vermeyeceği belirtilmiştir.⁷³ *British Leyland*⁷⁴ kararında ise Birleşik Krallıktaki araçlara uygunluk sertifikaları vermek için yasal tek el konumunda olan British Leyland'ın zaman içerisinde uyguladığı fiyatlar kıyaslanmış ve teşebbüsün incelemeye konu dönemde soldan direksiyonlu araçlar için sertifika fiyatlarına yönelik olarak yaptığı %600'lük fiyat artışının aşırı olduğuna hükmedilmiştir.

⁶⁷ *Euromax/IMAX COMO/C-2/37.761* (2004).

⁶⁸ Joined Cases 110/88, 241/88 ve 242/88, *Lucazeau v Societe des Auteurs, Compositeurs et Editeurs de Musique* (1989), para. 25.

⁶⁹ Case 395/87, *Ministère Public v Tournier* [1989] ECR 2521, para. 38.

⁷⁰ Case 30/87, *Corinne Bodson v SA Pompes funèbres des régions libérées* [1988] ECR 2507, para. 31

⁷¹ O'Donoghue, R. ve Padilla, J. (2019), *The Law and Economics of Article 102 TFEU*, Third Edition, s. 770.

⁷² Case 27/76 *United Brands Company v. Commission* [1978] ECR 207, para. 228.

⁷³ Case COMP/36.568/D3/, *Scandlines Sverige AB v Port of Helsinborg*, 2004 para.178; Case COMP/36.568/D3 *Sundbusserne v Port of Helsinborg* para.153.

⁷⁴ Case 226/84, *British Leyland Plc. v Commission* [1986] ECR 3263.

- (138) AB rekabet hukukunda EDT'nin gerek ilk gerek ikinci aşaması bakımından ne ölçüde bir farklılığın aşırı olarak kabul edileceğine dair bir ölçüt bulunmadığı değerlendirilmektedir. *Deutsche Post* kararında Komisyon, posta hizmetleri sektörüne yönelik hazırlanan bir çalışmadan yararlanarak sektör genelinde toplu postalar için birim başına kâr marjının ortalama %3 olduğunu belirtmiş ve Deutsche Post'un bu hizmetler için uyguladığı fiyatı ve bu hizmetler için katlandığı ortalama maliyeti arasındaki %25'lik farkı aşırı olarak değerlendirmiştir.⁷⁵ *United Brands* kararında Komisyon UBC'nin Almanya, Hollanda, Belçika, Lüksemburg ve Danimarka'da uyguladığı fiyatların İrlanda'da uyguladığı fiyatların %100'ünü aşması, teşebbüsün markalı ve markasız muzlarının fiyatları arasında %20'den %40'a varan farkların bulunması ve UBC'nin fiyatları ile rakiplerinin fiyatları arasında %7'lik fark bulunmasından ötürü UBC'nin aşırı fiyat uyguladığına karar vermiştir. Öte yandan ABAD, UBC'nin İrlanda'da teşebbüsün zarar ettiği dönemlerin Komisyon tarafından dikkate alınmamasını ve UBC'nin rakipleriyle arasındaki %7'lik farkın aşırı olarak değerlendirilemeyecek olmasını gerekçe göstererek Komisyonun kararını iptal etmiştir.⁷⁶ Komisyon *Deutsche Telekom* kararında, karşılaştırılabilir rekabetçi pazarlardaki fiyatların gerçekleşen fiyatların %100 üzerinde olmasının özel koşulların olmaması halinde aşırı olabileceğini belirtmiştir.⁷⁷ *British Leyland* kararında ise teşebbüsün zaman içerisindeki %600'lük fiyat artışı aşırı olarak değerlendirilmiştir.

1.5.2.1.2. Aşırı Fiyat Uygulamalarına Yönelik Kurul Uygulaması

- (139) Aşırı fiyat kavramına ve tespitine yönelik Türkiye uygulamasına bakıldığında, Kurulun hâkim durumda bulunan bir teşebbüsün rekabetçi şartlarda uygulayamayacağı ve sunduğu ürünün/hizmetin ekonomik değerinin önemli ölçüde üzerinde olan fiyatları rekabet hukuku anlamında aşırı fiyat olarak değerlendirdiği görülmektedir. Ayrıca kararlarda aşırı fiyat tespit edilirken AB'ye paralel olarak ekonomik değer kavramının esas alındığı, inceleme konusu ürün veya hizmetin fiyatlarının benzer nitelikteki ürün ve hizmetlerle kıyaslanması yoluyla aşırı fiyat tespitinin fiyat-maliyet kıyaslamasından daha çok tercih edildiği görülmektedir.
- (140) Kurulun *Belko*⁷⁸ kararında;⁷⁹ aşırı fiyatın tespitinde EDT esas alınmış, Belko'nun fiyatları diğer coğrafi pazarlardaki satış fiyatları ile karşılaştırılarak teşebbüsün fiyatlarının kıyaslama yapılan pazarlardaki fiyatlardan %50-60 oranında daha yüksek olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Kurul tarafından yapılan değerlendirme sonucunda Belko'nun *aşırı fiyat uygulayarak hakim durumunu kötüye kullandığına* karar verilmiştir.⁸⁰
- (141) Kurulun *Belko* kararında tespit edilen %50-60 oranındaki fiyat farkına paralel olarak *Biletix-2* kararında⁸¹ %11-18 aralığındaki marj aşırı fiyat tespiti için yeterli yükseklikte

⁷⁵ *Deutsche Post AG/Interception of cross-border mail*, OJ 2001 L 331/40, para. 162, 166 ve 167.

⁷⁶ *Case 27/76 United Brands Company v. Commission* [1978] ECR 207, para. 243 ve 266.

⁷⁷ <https://ec.europa.eu/competition/publications/cpn/cpn19982.pdf>, s.37, Erişim Tarihi: 08.05.2020

⁷⁸ Kurulun 06.04.2001 tarihli ve 01-17/150-39 sayılı kararı.

⁷⁹ Söz konusu kararda, Ankara ilinde kömür ithalatı ve satışı hakkını münhasıran elinde bulunduran bir belediye teşebbüsü olan Belko'nun Ankara ısınma amaçlı kömür pazarındaki hâkim durumunu aşırı fiyat uygulayarak kötüye kullandığı iddiası incelenmiştir.

⁸⁰ Kurul kararı Danıştay'ın 2001/4817 E., 2003/4770 K. sayılı ve 05.12.2003 tarihli kararı ile hukuka uygun bulunmuştur. Danıştay, ilgili kararında, aşırı fiyat kavramını ele alırken söz konusu uygulamanın 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında ele alınabileceğine hükmetmiş; "*rekabet koşullarının bulunmadığı, piyasanın kendi kendini düzeltmediği, aşırı fiyatlandırmanın yeni girişleri teşvik etmediği, giriş engellerinin bulunduğu, bilgi akışının tam ve homojen olmadığı bir ekonomide... [aşırı fiyat] gibi istismar edici eylemlere rekabet kuralları aracılığıyla müdahale edilebileceğini*" ifade etmiştir.

⁸¹ 01.03.2007 tarihli ve 07-18/164-54 sayılı karar.

bulunmamıştır. Aynı şekilde, *MTS* kararında⁸² Baymak'ın uyguladığı fiyatın aşırı olup olmadığının tespiti için fiyat kıyaslamasına başvuran Kurul, başka bir teşebbüs tarafından ithal edilen benzer niteliklere sahip bir kombinin yedek parçaları ile Wolf marka kombilerin yedek parçaları arasında tespit edilen %25-30 aralığındaki fiyat farklılığını aşırı olarak nitelendirmemiştir.

- (142) Kurul, *Tüpraş* kararında⁸³ ise maliyet hesaplamasının sağlıklı bir veri sunmadığını değerlendirmiş, fiyat maliyet karşılaştırması yerine *Tüpraş* tarafından uygulanan rafineri satış fiyatlarını, en yakın erişilebilir dünya serbest piyasa fiyat oluşumu olarak kabul edilen Platts İtalya CIF Med fiyatları ve ayrıca *Tüpraş*'in ihracat fiyatları ile kıyaslayarak aşırı fiyat uyguladığı sonucuna ulaşmıştır. İlave, *Tüpraş*'in 2008 yılının yaklaşık son üç ayında uyguladığı fiyatların, referans fiyat olarak seçilen Platts İtalya CIF Med fiyatlarından ortalama %15 oranında; *Tüpraş*'in yurt içi perakende satış fiyatlarının ihracat fiyatlarından ortalama %30 üzerinde olmasını aşırı fiyat tespiti yapmak için yeterli görülmüştür.
- (143) Kurul *Congresium* kararında⁸⁴ da *Belko* kararına benzer şekilde muhasebe maliyetlerine bakıldığında *Congresium*'un fuar alanı kiralama hizmetinden zarar ettiğini tespit etmesine rağmen fiyat maliyet ve rakip fiyat karşılaştırmalarını incelemiştir. Maliyetlerin tam olarak ayrıştırılamamış olması sebebiyle fiyat maliyet karşılaştırmasının ardından eşdeğer nitelikteki hizmetlerin fiyatları kıyaslanmıştır. Kurul, *Congresium*'un kendi fiyatları içinde karşılaştırmasına ek olarak teşebbüsün fiyatlarını, rakiplerin fiyatları ile kıyasladıktan sonra aşırı fiyat uygulanmadığı sonucuna varmıştır.
- (144) Aşırı fiyat uygulamalarına ilişkin *Sahibinden.com* kararında⁸⁵ Kurul teşebbüsün maliyetlerinin pazarlar bakımından ayrıştırılamaması, ürün/hizmet bazında çeşitli yöntemlerle maliyetlerin dağıtılmasının da sağlıklı sonuçlar vermeyecek olması sebebiyle fiyat-maliyet marjının hesaplanmasından imtina etmiş, teşebbüsün yüksek kârlılık ile faaliyet gösterip göstermediğinin tespit edilebilmesi için özsermaye ve net satış kârlılık oranlarını incelemiştir. Ayrıca teşebbüsün yıllık fiyatları, fiyat artış oranları ve pazar payındaki değişim ilgili pazarlardaki rakiplerin verileri ile kıyaslanmıştır. Yapılan incelemeler sonucunda, teşebbüsün ilgili pazarlarda rekabetçi pazarlarda görülmeyecek ölçüde yüksek fiyatlama davranışı sergilediği değerlendirilerek teşebbüse idari para cezası verilmiştir. Bununla birlikte, *Sahibinden.com* kararı, Ankara 6. İdare Mahkemesinin 18.12.2019 tarihli ve 18-36/584-285 sayılı kararı ile iptal edilmiştir. Kararda mahkeme; aşırı fiyatlamaya müdahalenin istisnai hallerde başvurulacak bir yöntem olduğunu, müdahalenin olumlu sonuçları olacağı kesin verilerle ortaya konulması halinde mümkün olabileceğini, müdahalenin "*istisnaen kabul edilen bir durum olması*" sebebiyle de bu yöndeki tespit ve değerlendirmelerin tereddüde yol açmayacak şekilde veriler ve olgular ile ortaya konması gerektiğini, ispat standardının gereği olarak "*neredeyse kesin olarak ne olduğunun*" ortaya konulmasının gerektiğini ve şüphe üzerinden kanaate varılmasının hukuken yetersiz kalacağını belirtmiştir. Mahkeme ayrıca kararda hangi tüketici grubunun refahının öncelendiğinin açık olmadığı, zira platformun nihai tüketicilerden herhangi bir ücret talep etmediği dikkate alındığında kurumsal üyeliklerin ücretlerinin düşürülmesinin bireysel müşterilerden ücret alınması sonucuna yol açıp açmayacağı değerlendirilmediği ve sadece tek bir grup tüketicinin refahına odaklanılmasında eksiklik bulunduğu

⁸²26.05.2006 tarihli ve 06-36/462-124 sayılı karar.

⁸³ 17.01.2014 tarihli ve 14-03/60-24 sayılı karar.

⁸⁴ 27.10.2016 tarihli ve 16-35/604-269 sayılı *Congresium* kararı.

⁸⁵ 01.10.2018 tarihli ve 18-36/584-285 sayılı Kurul kararı.

değerlendirmelerine yer vermiştir. Bunun yanı sıra Mahkeme "uygun olmayan farklı pazarlarda faaliyet gösteren teşebbüslerle karşılaştırma yapıldığı, buna karşın, farklı coğrafyalarda ve özellikle global oyuncuların bulunduğu ülkeler ile fiyat kıyaslamasına gidilmediği" tespitinde bulunmuş ve maliyetlerin ayrıştırılamaması nedeniyle fiyat-maliyet karşılaştırması yapılamadığı halde Kurulun *Sahibinden.com*'a maliyet odaklı fiyatlandırma yapılması önerisinde bulunmasını tutarsızlık olarak değerlendirmiştir.

- (145) Kurulun *Bandırma Liman*⁸⁶ kararında Bandırma Limanı'nı işleten Çelebi Bandırma Uluslararası Limanı İşletmeciliği AŞ'nin Ro-Ro taşımacılığı yapan teşebbüslere verdiği liman hizmetlerinde aşırı fiyat uygulayıp uygulamadığı incelenmiştir. Söz konusu kararda, limanda Ro-Ro hizmetleri dışında yük ve konteyner taşımacılığına yönelik hizmetler de sunulmasından ötürü EDT'nin ilk aşaması için teşebbüsün maliyetlerinin ayrıştırılması gerekmiştir. Bu çerçevede, liman hizmetlerine ilişkin sabit maliyetler faaliyet tabanlı dağıtım yöntemi, değişken maliyetler ise göreceli gelir dağıtım yöntemi ile dağıtılmış olup yapılan fiyat-maliyet karşılaştırmasında teşebbüsün fiyatlarının 2017 yılına kadar maliyetlerin altında kaldığını tespit etmiştir. Ancak Kurul yine de EDT'nin ikinci aşamasını da değerlendirmiş ve Bandırma Limanı tarafından uygulanan fiyatları rakip limanların uyguladığı fiyatlar ile karşılaştırmıştır. Yapılan analizlerde, incelenen dönem içerisinde Bandırma Limanı tarafından uygulanan fiyatların bazı rakiplerin fiyatlarının altında bazılarının ise üstünde kaldığı, Bandırma Limanı'nın 2014 yılı haricinde hiçbir dönemde en yüksek fiyata sahip olmadığı belirtilerek aşırı fiyat uygulanmadığına karar verilmiştir.
- (146) Google'ın açık artırma mekanizmasıyla aşırı fiyat elde ettiği iddiasının değerlendirildiği kararda,⁸⁷ ekonomik değer testinin uygulanmasının iki açıdan mümkün olmadığı, birincisi Google'ın reklam maliyetinin hesaplanması, ürünün aldığı tıklama ile orantılı olduğundan kârlılık oranının hesaplanması ve makul kâr marjının ne olduğunun belirlenmesinin mümkün olmadığı; ikincisi anlık açık artırmalarla gerçekleşen ve bir saniye sonraki aynı ürün sorgusunda dahi fiyatın farklı çıkabileceği arama bazlı çevrim içi reklamcılık pazarında, ürünlerin fiyatının kendi içinde ya da rakip arama motorunda söz konusu ürün bakımından gerçekleşen reklam fiyatı ile karşılaştırma yapılmasının mümkün olmadığı belirtilmiştir. Dolayısıyla hangi kârlılık oranının aşırı olduğu yönünde bir yorumlama yapmanın zor olması ve mevcut durumda net kârlılık oranlarını hesaplamanın mümkün olmaması nedenleriyle fiyatların aşırı olup olmadığı konusunda bir sonuca varmanın mümkün olmadığı ifade edilmiştir.
- (147) Kurulun *Biletix*⁸⁸ kararında Biletix'in bilet dağıtım hizmetini bilet satış hizmetinden ayrı bir hizmet kabul ederek sattığı biletlerin fiyatlarına hizmet bedeli, işlem bedeli, kargo bedeli gibi isimler altında fahiş tutarlarda ekstra masraflar eklediği; bahsi geçen ek bedelleri ödemek istemeyen müşterilerin ülke genelinde sınırlı sayıda olan perakende satış noktalarına ulaşmak için işlem maliyetlerine katlanmak ile bileti teslim almak için ek bedel ödemek arasında bir seçim yapmak zorunda bırakıldığı ve Biletix'in organizatörlerle münhasır sözleşmeler yaptığı iddiasıyla incelenen kararda öncelikle bilet dağıtım hizmetinin bilet satış hizmetinin doğal ve ayrılmaz bir parçası olduğu, iki farklı pazardan söz etmek mümkün olmadığı için Biletix uygulamalarının bağlama teorisi kapsamında olmadığı, etkinlik ve bilet sayısı ile biletleme gelirleri bakımından Biletix'in pazar payının oldukça yüksek olduğu ve söz konusu pazar payını uzun yıllar boyunca muhafaza edebildiği; ilgili pazarda şebeke dışsallıkları, marka bilinirliği ve Biletix'in portföy gücünden kaynaklanan giriş engelleri bulunduğu ve Biletix'in pazar

⁸⁶ 11.10.2018 tarihli ve 18-38/618-299 sayılı Kurul kararı.

⁸⁷ Kurulun 7.11.2019 tarih ve 19-38/575-243 sayılı kararı.

⁸⁸ Kurulun 21.01.2021 tarihli ve 21-04/53-22 sayılı kararı.

gücünü dengeleyebilecek ölçüde alıcı gücü bulunmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Şikâyetin aşırı fiyata yönelik olması sebebiyle Ekonomik Değer Testi (EDT) aracılığıyla ilk aşamada biletlerin satış fiyatları ile ekonomik değerleri karşılaştırılmış, ikinci aşamada Biletix'in bilet bedellerine ilave olarak talep ettiği hizmet ve işlem bedelleri ile rakiplerinin talep ettiği bedeller karşılaştırılmıştır. Sonuçta Biletix'in aşırı fiyat uyguladığına yönelik somut verilere ulaşılmamıştır.

- (148) Kurulun *Port Akdeniz*⁸⁹ kararında ise ilgili pazarlar bakımından ayrı ayrı olmak üzere aşırı fiyatlama yapılıp yapılmadığına dair değerlendirme yapılmıştır. Aşırı fiyatlamamanın ekonomik analizinde konteyner, dökme (katı ve sıvı için ayrı) ve genel kargo yüklerine dair hizmetlerden her biri için bu hizmetlerden kaynaklanan gelirlerin tamamı dikkate alınmıştır. Aşırı fiyatlama analizinde; fiyat-maliyet analizi, limanın zarar edip etmediği, döviz kurlarındaki artışlar gibi unsurlar dikkate alınmıştır. Port Akdeniz'in faaliyet gösterdiği sektörün iç dinamikleri ve olayın kendi özellikleri birlikte alınarak değerlendirme yapılmıştır. Liman işletmelerinin verdikleri hizmetlerin kapsamının ve kalitesinin farklılık arz edebildiği ve bu durumun fiyatların farklı olmasına sebep verdiği, özellikle özelleştirilen limanlarda, imtiyaz hakkının satış bedelinden kaynaklanan farklılıkların limanların kar marjlarının farklı olmasına yol açtığı ifade edilmiştir. İlgili kararda, genel kargo elleçleme pazarında, Port Akdeniz tarafından uygulanan fiyatların aşırı fiyatlama savını destekler bir görünüm arz etmediği sonucuna ulaşılmışken Dökme Katı Elleçleme Hizmetleri Pazarında aşırı fiyat uyguladığına kesin olarak ulaşılamamıştır. Konteyner Elleçleme Hizmetleri Pazarında ise Port Akdeniz tarafından uygulanan fiyatların sürekli olarak makul olmayan şekilde yüksek olduğu kaanatine ulaşılarak 2016-2018 yılları arasındaki üç yıllık dönemde aşırı fiyatlama yapmak suretiyle Kanun'un 6. maddesinin ihlal ettiği sonucuna ulaşılmıştır.

I.5.2.2. DFDS'nin Aşırı Fiyat Uyguladığı İddialarının Değerlendirilmesi

- (149) Aşırı fiyat teorisinin anlatıldığı bölümde değinildiği üzere, aşırı fiyatın tespitinde kullanılan temel yöntem EDT'dir. Bu çerçevede, dosya kapsamında da DFDS'nin aşırı fiyat uygulayıp uygulamadığının tespitinde EDT'nin kullanılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir. EDT kapsamında ilk aşamada ürünün satış fiyatı ile ekonomik değeri karşılaştırılmaktadır. DFDS tarafından Ro-Ro taşımacılığı kapsamında hizmet verilen nakliyecilerden navlun bedeli ve BAF ücreti ayrı talep edilmektedir.
- (150) Navlun ve BAF bedeli DFDS'nin sunmuş olduğu Ro-Ro taşımacılığı hizmetinin ayrılmaz bir parçasıdır. Bu bakımdan, bu bedeller, Ro-Ro taşımacılığı hizmeti çatısı altında beraber değerlendirilmiştir. Keza teşebbüsün ilgili coğrafi pazardaki tek rakibi olan ULUSOY'un ücret kalemleri incelendiğinde böyle bir ücreti ayrıca almadığı, yakıt giderlerini doğrudan navlun ücreti içine dâhil ederek tahsil ettiği görülmektedir. Bu bakış açısıyla BAF bedellerini Ro-Ro taşımacılığı hizmetinden ayırarak değerlendirmenin doğru bir yaklaşım olmayacağı değerlendirilmektedir. Dolayısıyla aşırı fiyata yönelik EDT uygulamasında DFDS'nin BAF için aldığı bedelin tek başına aşırı olup olmadığı yerine hem BAF ücretinin, hem de BAF da dâhil Ro-Ro taşımacılığı kapsamında alınan bedellerin aşırı olup olmadığının değerlendirilmesi gerekmektedir. Bununla birlikte, şikâyetin DFDS'nin BAF bedeline ilişkin hususlar içermesi nedeniyle BAF bedeline ilişkin analize ayrıca yer verilmiştir.
- (151) EDT'nin ilk aşamasında ürünün veya hizmetin ekonomik değerinin tespit edilebilmesi öncelikle ilgili ürünün veya hizmetin maliyetinin bilinmesini gerekli kılmaktadır. Aşırı fiyatlama analizinde kullanılacak maliyetlerin hangi yöntemler ile belirleneceği hususunda tam olarak bir uygulama birliğinden bahsetmek mümkün görünmemekle

⁸⁹ Kurulun 05.11.2020 tarihli ve 20-48/666-291 sayılı kararı.

birlikte muhasebe temelli maliyetlerin sömürücü olduğu iddia edilen fiyatlama davranışlarının tespit edilmesinde en sık başvurulan ölçütler olduğu görülmektedir. Aşırı fiyatlama iddialarının Komisyon ve mahkemeler tarafından da mümkün olduğu ölçüde muhasebe temelli yaklaşımlar çerçevesinde değerlendirildiği görülmektedir.⁹⁰ Benzer şekilde, Kurulun *Congresium* ve *Bandırma Liman* kararlarında da muhasebe temelli maliyetlerden yararlanılarak aşırı fiyat değerlendirmeleri yapılmıştır.

- (152) Muhasebe temelli maliyet ölçütlerinden en sık kullanılan maliyet hesaplama yöntemi olarak tam dağıtılmış maliyetler (TDM) öne çıkmaktadır. TDM ölçütünde ürünün maliyeti, doğrudan ilişkilendirilebilir sabit ve değişken maliyetlerin tamamı ile doğrudan ürünle ilişkilendirilemeyen ortak ve genel maliyetlerin ürüne düşen payının hesaplanması yoluyla bulunmaktadır. Yapılan hesaplamalarda öncelikle doğrudan ilişkilendirilebilir maliyetler ilgili oldukları ürünlere yüklenirken ortak maliyetler ve genel maliyetler ise belirli dağıtım yöntemleri aracılığı ile dağıtılmaktadır.
- (153) Dosya kapsamında, DFDS'den EDT analizinin yapılabilmesi adına Ro-Ro taşımacılığı hizmetleri özelinde katıldığı maliyetler ve bu faaliyetlerinden elde ettiği gelirler talep edilmiştir. Teşebbüs tarafından gönderilen cevaba göre, DFDS'nin Ro-Ro taşımacılığı hizmetleri kapsamında elde etmiş olduğu toplam gelir, navlun gelirlerinden ve BAF gelirlerinden oluşmaktadır. Tahsil edilen bu bedeller taşınan ünitenin tipine göre değişiklik göstermektedir. Aşağıdaki tabloda teşebbüsün 2018-2022 yıllarına ilişkin gelir kalemlerine Avro bazında yer verilmektedir.

Tablo 10: DFDS'nin Ro-Ro Taşımacılığı Pazarındaki Gelir Kalemleri

Gelir Kalemi	Gelir Tutarı (Avro)				
	2018	2019	2020	2021	2022
Navlun ⁹¹	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
BAF	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüsten Elde Edilen Bilgiler

- (154) Yukarıda yer alan tabloda 2018-2022 yılları arasında DFDS'nin Ro-Ro hizmetleri kapsamında elde ettiği ve Ro-Ro taşımacılığı ile doğrudan bağlantılı olan gelirleri navlun ve BAF gelirleri olarak ayrılarak gösterilmektedir. Teşebbüsün en önemli gelir kalemini navlun gelirleri oluşturmakta olup her iki gelir kaleminin de 2020 yılı hariç ilgili yıllarda artış sergilediği, bununla birlikte 2022 yılına gelindiğinde gelirlerde önemli oranda artış yaşandığı görülmektedir.
- (155) Aşağıdaki tabloda teşebbüsün 2018-2022 yıllarına ilişkin gelir kalemlerine TL bazında yer verilmektedir.

Tablo 11: DFDS'nin Ro-Ro Taşımacılığı Pazarındaki Gelir Kalemleri (TL)

Gelir Kalemi	Gelir Tutarı (TL) ⁹²				
	2018	2019	2020	2021	2022
Navlun	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
BAF	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüsten Elde Edilen Bilgiler

- (156) Yukarıda yer alan tablodan 2018-2022 yılları arasında DFDS'nin Ro-Ro hizmetleri kapsamında elde ettiği her iki gelir kaleminin de TL bazında yıllar itibarıyla artış

⁹⁰ ÖZDEMİR, Ü. N. (2009), Fiyatlamaya İlişkin Tek Taraflı Davranışların Değerlendirilmesinde Kullanılan Maliyet Ölçütleri, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezi s. 60.

⁹¹ Deniz yolu ile taşınan mallar için taşıma hizmeti karşılığında tahsil edilen ücretlerden oluşmaktadır.

⁹² Avro tutarlarının Türk Lirası karşılıkları, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası'nın ilan ettiği ortalama döviz alış kuru olan 2018 mali yılı için 1 avro=4,12 tl; 2019 yılı için 1 avro= 6,35 TL; 2020 mali yılı için 1

sergilediği, bununla birlikte 2022 yılına gelindiğinde gelirlerde önemli oranda artış yaşandığı görülmektedir.

- (157) Aşağıdaki tabloda ise DFDS'nin 2018-2022 döneminde Ro-Ro hizmeti bakımından katlandığı toplam maliyet kalemleri ve tutarları Avro bazında yer almaktadır.

Tablo 12: DFDS'nin Ro-Ro Taşımacılığı Maliyet Kalemleri ve Tutarları (Avro)

Maliyet Kalemleri	Maliyet Tutarları (Avro)				
	2018	2019	2020	2021	2022
Yakıt giderleri ⁹³	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Liman giderleri ⁹⁴	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Diğer ⁹⁵	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Amortisman ve itfa giderleri ⁹⁶	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam Maliyetler	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: DFDS'den Elde Edilen Bilgiler

- (158) Aşağıdaki tabloda ise ilgili kalemlerin TL karşılıkları yer almaktadır.

Tablo 13: DFDS'nin Ro-Ro Taşımacılığı Maliyet Kalemleri ve Tutarları (TL)

Maliyet Kalemleri	Maliyet Tutarları (TL)				
	2018	2019	2020	2021	2022
Yakıt giderleri	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Liman giderleri	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Diğer	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Amortisman ve itfa gideri	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam Maliyetler	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: DFDS'den Elde Edilen Bilgiler

- (159) Yukarıda yer alan ve DFDS'nin maliyet kalemlerini gösteren tablodan görüldüğü üzere, yakıt giderleri teşebbüsün en büyük gider kalemini oluşturmaktadır. İlave olarak yakıt maliyetlerinin yıllar itibarıyla diğer maliyet kalemlerine nazaran daha yüksek oranda artış sergilediği göze çarpmaktadır. Aşağıdaki tabloda ise DFDS'nin yıllık bazda gelir ve giderlerinin yüzdesel değişimine yer verilmektedir:

Tablo 14: DFDS'nin Gelir ve Giderlerinde Önceki Yıla Göre Değişim

Gelir-Gider Kalemi	Bir Önceki Yıla Göre Gelir ve Giderlerdeki Değişim (%)			
	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022
Gelirlerdeki Değişim	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Giderlerdeki Değişim	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüsten Elde Edilen Bilgiler

- (160) Tablodan incelendiğinde DFDS'nin 2019 yılında bir önceki yıla göre gelirlerinin %(.....) artarken giderlerinin %(.....) oranında artış gösterdiği, 2020 yılına gelindiğinde hem gelir hem de giderlerde oransal olarak birbirine benzer azalmalar görüldüğü, 2021 yılında

avro= 8,03 TL; 2021 yılı için ortalama döviz alış kuru olan 1 avro= 10,44 TL; 2022 yılı için ortalama döviz alış kuru olan 1 avro= 17,36 TL üzerinden hesaplanmıştır.

⁹³ Deniz taşımacılığında yakıt ve yağlama yağı maliyetlerinin tamamı bunker maliyetleri olarak adlandırılmaktadır.

⁹⁴ Ro-Ro faaliyetleri kapsamında gemilerin limana yanaşma ve kalkma sırasında oluşan römorkaj, palamar, pilotaj ve boğaz geçiş vb. giderlerden oluşmaktadır.

⁹⁵ Diğer giderler; personel giderleri, sigorta giderleri, teknik yönetim giderleri, tren, uçak, acenta giderleri gibi gider kalemlerinden oluşmaktadır.

⁹⁶ Büyük çoğunluğu DFDS'nin faaliyetlerinde kullanılan gemiler olmak üzere, binalar, yer altı ve yer üstü düzenleri, demirbaşlar, taşıtlar ve roll-trailerlar, lisans ve Trieste liman kullanım hakkı ve diğer maddi duran varlık amortisman giderlerinden oluşmaktadır.

gelirlerin % (.....) ile oransal olarak daha fazla artış göstermekle birlikte giderlerin % (.....) arttığı, son olarak 2022 yılında ise giderlerin oransal açıdan daha fazla artarak teşebbüsün giderlerinde % (.....) artış olurken gelirlerin % (.....) arttığı tespit edilmektedir. Söz konusu verilerden teşebbüsün gelirlerinde giderlerine nazaran oransal olarak çok yüksek ve sürekli bir artış farkının yaşanmadığı anlaşılmaktadır.

- (161) EDT'nin ilk aşamasında ilgili ürünün maliyeti ve makul kâr marjının toplamı ürünün ekonomik değerini ortaya koymakta; maliyet ve makul kâr marjının toplamını aşan fiyatlar ise aşırı olarak addedilmektedir. Öte yandan ne ölçüde bir kâr marjının makul olduğunu tespit etmenin güç olması nedeniyle maliyetler ve fiyatlar karşılaştırılmakta olup maliyetin önemli ölçüde üzerinde olan fiyatlar aşırı kabul edilmektedir. Bu bağlamda, aşağıdaki tabloda 2018-2022 yılları arasında DFDS'nin Ro-Ro taşımacılığı hizmeti pazarındaki toplam gelirlerine ve bu doğrultuda ünite başına düşen gelire Avro bazında yer verilmektedir.

Tablo 15: DFDS'nin Ünite Başına Gelir ve Ünite Başına Maliyetleri

Gelir-Gider Kalemi	Gelir-Gider Tutarı (Avro)				
	2018	2019	2020	2021	2022
Taşınan Ünite Adedi	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam Gelir	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam Maliyetler	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Ünite Başına Gelir	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Ünite Başına Maliyet	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüsten Elde Edilen Bilgiler

- (162) Tablodan görüldüğü üzere, 2018-2022 döneminde DFDS'nin toplam gelirleri ile taşınan ünite adedi sayısı birlikte ele alındığında, ünite başına gelirin yıllar itibarıyla (.....), (.....), (.....), (.....) ve (.....) Avro olarak gerçekleştiği görülmektedir. 2018-2022 döneminde DFDS'nin toplam maliyetleri ve taşınan ünite adedi sayısı göz önünde bulundurulduğunda ise ünite adedi başına maliyetin yıllar itibarıyla sırasıyla (.....), (.....), (.....), (.....) ve (.....) Avro olarak gerçekleştiği görülmektedir.

- (163) Aşağıdaki tabloda ise ilgili değerlerin TL karşılıklarına yer verilmektedir.

Tablo 16: DFDS'nin Ünite Başına Gelir ve Ünite Başına Maliyetleri

Gelir-Gider Kalemi	Gelir-Gider Tutarı (TL)				
	2018	2019	2020	2021	2022
Taşınan Ünite Adedi	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam Gelir	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam Maliyetler	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Ünite Başına Gelir	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Ünite Başına Maliyet	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüsten Elde Edilen Bilgiler

- (164) Tablodan görüldüğü üzere, 2018-2022 döneminde DFDS'nin toplam gelirleri ile taşınan ünite adedi sayısı birlikte ele alındığında, ünite başına gelir yıllar itibarıyla (.....), (.....) ve (.....) TL olarak gerçekleşmiştir. 2018-2022 döneminde DFDS'nin toplam maliyetleri ve taşınan ünite adedi sayısı göz önünde bulundurulduğunda ise ünite adedi başına maliyetin yıllar itibarıyla sırasıyla (.....) ve (.....) TL olarak gerçekleştiği görülmektedir. Yer verilen ünite başına maliyet ve ünite başına gelir tutarları karşılaştırıldığında genel olarak DFDS'nin maliyetlerinin üstünde gelirin olduğu anlaşılmıştır. Bununla birlikte ünite başına gelir gider arasındaki kâr marjının hangi düzeyde olduğu aşırı fiyat uygulanıp uygulanmadığı noktasında belirleyici olmaktadır. Teşebbüsün ünite başına gelir ve ünite başına giderine göre yıllar itibarıyla sahip olduğu kar marjlarına ise aşağıda yer verilmektedir.

Tablo 17: DFDS'nin Kâr Marjları (%)

Teşebbüs	Yıl	Kar Marjı
DFDS	2018	(.....)
	2019	(.....)
	2020	(.....)
	2021	(.....)
	2022	(.....)
Kaynak: Teşebbüsten Elde Edilen Bilgiler		

- (165) Tablodan görüleceği üzere teşebbüs en yüksek kâr marjını 2018 yılında elde etmiş olup bu yılda da ünite başına elde ettiği gelir ünite başına katlandığı maliyetin % (.....) üzerine çıkmaktadır. Bununla birlikte kâr marjının 2019 ve 2020 yıllarında düştüğü görülmektedir. 2021 yılına gelindiğinde ise teşebbüsün kâr marjı artmış ve % (.....) olmuştur. 2022 yılında ise teşebbüsün kâr marjı bir miktar düşüş sergileyerek % (.....) olarak gerçekleşmiştir. Ancak teşebbüsün kârlılığının Covid-19 öncesi döneme ulaşmadığı dikkat çekmektedir.⁹⁷ Gerek AB içtihadında gerek Türk rekabet hukuku uygulamalarında aşırı fiyat değerlendirmesinde ne ölçüde bir kâr marjının aşırı olacağı konusunda her durumda geçerli tek bir orandan bahsedilememektedir. Bununla birlikte, aşırı fiyat teorisine ilişkin bölümde yer verilen değerlendirmeler ve gerek AB gerek Türk rekabet hukuku içtihadı göz önünde bulundurulduğunda, DFDS'nin sahip olduğu kâr marjlarının önemli ölçüde ve sürekli bir biçimde yüksek olmadığı görülmektedir.
- (166) Dosya kapsamında şikâyette UND tarafından özellikle vurgulanan husus DFDS'nin tahsil ettiği BAF bedelidir. BAF bedelleri, DFDS internet sitesi üzerinden, e-posta duyuruları vasıtasıyla paylaşılmaktadır. Her bir sonraki ayın BAF fiyatları ise aylık akaryakıt fiyat ortalamalarına göre her ayın 21'inde müşterilere e-posta vasıtasıyla ve DFDS internet sitesi üzerinden ayrıca duyurulmaktadır. Her ne kadar bu bedelin Ro-Ro taşımacılığı hizmetleri olarak kabul edilen bir bütünün farklı parçalarından biri olduğu düşünülerek birlikte analiz edilmesi gerektiği değerlendirilse de somut olay özelinde DFDS'nin BAF gelirleri ile yakıt giderlerinin de ayrıca karşılaştırılması gerekmektedir. Değindiği üzere BAF, yakıt maliyetlerindeki (ve döviz kurlarındaki) değişikliklerden kaynaklanan dalgalanmaları dengelemek ve yıl içerisindeki akaryakıt fiyatlarındaki yükselişten kaynaklanacak navlun zararlarını minimize edebilmek amacıyla uygulanmakta olup yalnızca denizcilik sektörü özelinde kullanılmamakta; kara yolu, demir yolu ve hava yolu olmak üzere diğer taşımacılık sektörlerinde de kullanılmaktadır. DFDS tarafından da uzun yıllardır kullanılan BAF uygulamasında 2020 yılı için IMO'nun düzenlemeleri çerçevesinde birtakım değişiklikler meydana gelmiştir. Sektöre ilişkin bilgiler kısmında da değindiği üzere, IMO gemi yakıtlarında teşebbüslere; (i) gemi bacalarına *scrubber* adı verilen filtre yatırımı yapılarak o ana değin kullanılan yüksek sülfürlü (%<3,5) IFO yakıtının (daha ucuz ve çevreye zararı olan yakıt) kullanılması, (ii) gemilerde herhangi bir filtre yatırımı gerekmeksizin düşük sülfürlü (%<0,5) VLSFO yakıtının (daha pahalı ve daha çevreci yakıt) kullanılması veya (iii) gemilerde herhangi bir filtre yatırımı gerekmeksizin en düşük sülfür oranına (%<0,1) sahip MGO yakıtının (en pahalı ve en çevreci yakıt) kullanılması olmak üzere üç seçenek sunmaktadır. MGO yakıtının kullanılmasına ilişkin zorunluluk dünyada yalnızca bazı özel bölgelere getirildiği ve çok maliyetli olduğu için zorunlu durumlar hariç teşebbüsler tarafından tercih edilebilir bir alternatif olmamaktadır. Bu açıdan teşebbüsler genelde *scrubber* yatırımı ile IFO yakıtını kullanmak veya herhangi bir yatırım gerekmeksizin VLSFO yakıtı kullanmak arasında seçim yapmaktadır.

⁹⁷ Avro cinsinden değerler incelendiğinde Covid-19 pandemisi döneminde teşebbüsün toplam gelir ve toplam maliyetleri arasındaki farkın % (.....) düştüğü, 2018 yılı karlılık düzeyine 2022 yılında hala ulaşmadığı görülmektedir.

- (167) DFDS de söz konusu düzenlemeler kapsamında büyük ölçüde gemi bacalarına *scrubber* yatırımı yaparak IFO yakıtını kullanmaya devam etme kararı almıştır. Nitekim hâlihazırda DFDS'nin Türkiye'de faaliyeti bulunan (.....) gemisinden (.....)'sının bacasında *scrubber* bulunmakta ve bu gemiler IFO yakıtını kullanmaktadır. DFDS, bu kapsamda finansman maliyetleri hariç (.....) milyon Avro'yu aşan tutarda *scrubber* yatırımı yaptığını belirtmektedir. DFDS IFO kullanmayı yakıt arzının sürekliliğini temin etme ihtiyacını da göz önünde bulundurarak en güvenli ve uygulanabilir seçenek olarak gördüğünü ifade etmektedir. DFDS, *scrubber* bulunmayan (.....) gemisinde ise VLSFO yakıtını kullanmaktadır. MGO ise gemilerin özellikle düşük süratle gerçekleştirilen yanaşma-kalkma manevraları ve liman operasyonları sırasında gemilerin yakıt sistemlerinde ve manevralar sırasında makinalarında problem yaratmaması nedeniyle kullanılmakta, VLSFO ve IFO380 ise seyir esnasında kullanılmaktadır. DFDS'nin Türkiye operasyonları için yakıt sağlayıcısı SOCAR⁹⁸ olup SOCAR tarafından DFDS'nin %(.....) oranında IFO, %(.....) oranında VLSFO ve %(.....) oranında ise MGO satın aldığı ifade edilmektedir. DFDS tarafından ağırlıklı olarak IFO yakıtı kullanılmasına karşın teşebbüs 01.01.2020 itibarıyla BAF uygulamasının yapısını VLSFO yakıtının fiyatına endekslemiştir. Bir başka deyişle operasyonlarında ağırlıklı olarak IFO yakıtını kullanmakla birlikte nakliyecilerden almış olduğu BAF ücretini VLSFO yakıtının fiyatlarına endeksleyerek belirlemektedir. Aşağıdaki tabloda DFDS'nin yakıt giderlerine ve bu giderlerin toplam giderler içerisindeki payına yer verilmektedir.

Tablo 18: DFDS'nin Yakıt Giderleri

Yıl	DFDS Yakıt Gideri (Avro)	DFDS'nin İlgili Yıldaki Toplam Gideri (Avro)	Yakıtın Toplam Giderler İçerisindeki Payı (%)
2018	(.....)	(.....)	(.....)
2019	(.....)	(.....)	(.....)
2020	(.....)	(.....)	(.....)
2021	(.....)	(.....)	(.....)
2022	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: DFDS'den Elde Edilen Bilgiler

- (168) Aşağıdaki tabloda ise ilgili değerlerin TL karşılıkları yer almaktadır.

Tablo 19: DFDS'nin Yakıt Giderleri

Yıl	DFDS Yakıt Gideri (TL)	DFDS'nin İlgili Yıldaki Gideri (TL)
2018	(.....)	(.....)
2019	(.....)	(.....)
2020	(.....)	(.....)
2021	(.....)	(.....)
2022	(.....)	(.....)

Kaynak: DFDS'den Elde Edilen Bilgiler

- (169) Yukarıda yer verilen tablolar incelendiğinde DFDS'nin gemileri için kullanmış olduğu yakıtın en önemli gider kalemlerinden birini oluşturduğu anlaşılmaktadır. Nitekim DFDS'nin gider kalemleri içerisinde yakıt giderinin payının 2018-2022 yılları arasında sırasıyla %(.....), %(.....), %(.....), %(.....) ve %(.....) olduğu görülmektedir. DFDS'nin en önemli gider kalemlerinden biri olan yakıt giderinin Covid-19 pandemisinin etkisiyle sefer sayısında yaşanan azalmadan kaynaklı olabileceği düşünülen 2020 yılı hariç yıllar itibarıyla artış gösterdiği, özellikle 2022 yılında bir önceki yıla nazaran önemli ölçüde bu giderin maliyetinin arttığı görülmektedir.

⁹⁸ SOCAR; Marmara Denizi, İzmir ve İskenderun bölgesinde kiralamış olduğu tanklara TÜPRAŞ ve ithal kaynaklardan temin etmiş olduğu deniz yakıtlarını ihracat kapsamında depolamakta ve piyasaya arz etmektedir.

- (170) DFDS, gemilerinde kullandığı yakıtların fiyatlarındaki dalgalanmalardan korunmak amacıyla nakliyecilerden tahsil edilen BAF adı verilen bir yakıt ayarlama ücreti tahsil etmektedir. Aşağıdaki tabloda, 2018-2022 döneminde DFDS'nin nakliyecilerden tahsil ettiği BAF tutarlarına ve bu tutarların ilgili yıllardaki gelirler içerisindeki payına yer verilmektedir.

Tablo 20: DFDS'nin Tahsil Ettiği BAF Bedelleri (Avro)

Yıl	Nakliyecilerden Tahsil Edilen BAF (Avro)	DFDS'nin İlgili Yılda Geliri (Avro)	BAF'ın Payı (%)
2018	(.....)	(.....)	(.....)
2019	(.....)	(.....)	(.....)
2020	(.....)	(.....)	(.....)
2021	(.....)	(.....)	(.....)
2022	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: DFDS'den Elde Edilen Bilgiler

- (171) Aşağıdaki tabloda ise ilgili değerlerin TL karşılıkları yer almaktadır.

Tablo 21: DFDS'nin Tahsil Ettiği BAF Bedelleri (TL)

Yıl	Nakliyecilerden Tahsil Edilen BAF (TL)	DFDS'nin İlgili Yılda Geliri (TL)
2018	(.....)	(.....)
2019	(.....)	(.....)
2020	(.....)	(.....)
2021	(.....)	(.....)
2022	(.....)	(.....)

Kaynak: DFDS'den Elde Edilen Bilgiler

- (172) Yukarıda yer verilen tablodan görüldüğü üzere, DFDS'nin 2018-2022 döneminde nakliyecilerden tahsil ettiği BAF tutarlarının toplam gelirlerine oranı yıllar itibarıyla %(.....), %(.....), %(.....), %(.....) ve %(.....) olarak gerçekleşmiştir. İlgili verilerden anlaşılacağı üzere özellikle 2022 yılında teşebbüsün gelir kalemleri içerisinde BAF'ın oranının önemli ölçüde arttığını söylemek mümkündür. DFDS'nin önemli gelir kalemlerinden biri olan BAF gelirlerinin de 2018-2022 döneminde 2020 yılı hariç olmak üzere artış sergilediği görülmektedir.
- (173) Bu noktada DFDS'nin hem yakıt giderlerinde hem de BAF gelirlerinde belirleyici olan unsurlara değinmekte yarar bulunmaktadır. Gemilerde kullanılan yakıtların fiyatları ham petrolün rafine edilmesiyle elde edildiği için ham petrol fiyatlarındaki (ve dolayısıyla döviz kurlarındaki) dalgalanmalar, gemi yakıt fiyatlarını doğrudan etkilemektedir. Aşağıdaki tabloda DFDS'nin BAF ücretlerini endekslediği yakıtın aylık ortalama fiyatlarına yer verilmektedir.

Tablo 22: VLSFO Yakıt Fiyatları (Avro)

Yıl	Ay	VLSFO
2020	Ocak	521
	Şubat	644
	Mart	503
	Nisan	343
	Mayıs	232
	Haziran	198
	Temmuz	260
	Ağustos	282
	Eylül	284
	Ekim	267
	Kasım	281
	Aralık	287
2021	Ocak	317
	Şubat	346
	Mart	389
	Nisan	433
	Mayıs	409
	Haziran	408
	Temmuz	417
	Ağustos	452
	Eylül	440
	Ekim	448
	Kasım	497
	Aralık	538
2022	Ocak	523
	Şubat	555
	Mart	624
	Nisan	777
	Mayıs	800
	Haziran	820
	Temmuz	983
	Ağustos	1.033
	Eylül	827
	Ekim	868
	Kasım	822
	Aralık	780
2023	Ocak	686
	Şubat	675
	Mart	661
	Nisan	648

Kaynak: Teşebbüsten Elde Edilen Bilgiler

(174) Yakıt maliyetleri gemilerin türleri, kapasiteleri, hızları, hava ve deniz koşulları, katedilen mesafenin uzunluğu ve kullanılan yakıt türünün maliyeti ile doğrudan ilişkilidir. Türkiye Avrupa arasında işletilen hatlardaki görece uzun mesafeler ile Avrupa'ya gerçekleştirilen yoğun ihracatın gerekliliklerini ve üreticilerin/nakliyecilerin yüklerin teslimi için talep ettikleri taşıma sürelerini karşılayabilmek için sunulan taşıma çözümleri, Türkiye-Avrupa arasındaki hatlardaki yakıt maliyetlerini diğer hatlardaki maliyetlerden farklılaştırabilmektedir. Aşağıdaki tabloda 2020-2023 yıllarında DFDS

tarafından Türkiye’de faaliyet gösterilen hatlarda yarı römork araçlar⁹⁹ için uygulanan aylık BAF ücretlerine yer verilmektedir.

Tablo 23: DFDS Tarafından Tahsil Edilen Aylık BAF Ücretleri (Avro)

Yıl	Ay	Istanbul /Yalova-Bari/Trieste	Mersin-Trieste, Pendik-Toulon, Yalova-Sete	Pendik-Patras	Izmir-Tarragona
2020	Ocak	(....)	(....)	(....)	(....)
	Şubat	(....)	(....)	(....)	(....)
	Mart	(....)	(....)	(....)	(....)
	Nisan	(....)	(....)	(....)	(....)
	Mayıs	(....)	(....)	(....)	(....)
	Haziran	(....)	(....)	(....)	(....)
	Temmuz	(....)	(....)	(....)	(....)
	Ağustos	(....)	(....)	(....)	(....)
	Eylül	(....)	(....)	(....)	(....)
	Ekim	(....)	(....)	(....)	(....)
	Kasım	(....)	(....)	(....)	(....)
	Aralık	(....)	(....)	(....)	(....)
2021	Ocak	(....)	(....)	(....)	(....)
	Şubat	(....)	(....)	(....)	(....)
	Mart	(....)	(....)	(....)	(....)
	Nisan	(....)	(....)	(....)	(....)
	Mayıs	(....)	(....)	(....)	(....)
	Haziran	(....)	(....)	(....)	(....)
	Temmuz	(....)	(....)	(....)	(....)
	Ağustos	(....)	(....)	(....)	(....)
	Eylül	(....)	(....)	(....)	(....)
	Ekim	(....)	(....)	(....)	(....)
	Kasım	(....)	(....)	(....)	(....)
	Aralık	(....)	(....)	(....)	(....)
2022	Ocak	(....)	(....)	(....)	(....)
	Şubat	(....)	(....)	(....)	(....)
	Mart	(....)	(....)	(....)	(....)
	Nisan	(....)	(....)	(....)	(....)
	Mayıs	(....)	(....)	(....)	(....)
	Haziran	(....)	(....)	(....)	(....)
	Temmuz	(....)	(....)	(....)	(....)
	Ağustos	(....)	(....)	(....)	(....)
	Eylül	(....)	(....)	(....)	(....)
	Ekim	(....)	(....)	(....)	(....)
	Kasım	(....)	(....)	(....)	(....)
	Aralık	(....)	(....)	(....)	(....)
2023	Ocak	(....)	(....)	(....)	(....)
	Şubat	(....)	(....)	(....)	(....)
	Mart	(....)	(....)	(....)	(....)
	Nisan	(....)	(....)	(....)	(....)

Kaynak: DFDS'den Elde Edilen Bilgiler

- (175) Tabloda yer verilen bilgiler incelendiğinde genel olarak BAF ücretlerinin yakıt fiyatlarında olduğu gibi 2022 yılında yükselişe geçerek 2022 yılının Ağustos ayında en yüksek seviyesini gördüğü anlaşılmaktadır. Bu nokta DFDS'nin uygulamış olduğu BAF ücretlerinin VLSFO fiyatındaki dalgalanmalarla ne ölçüde paralellik gösterdiğinin

⁹⁹ DFDS tarafından gemilere alınan yarı römork, komple araç, konteyner (40 feet) ve konteyner (20 feet) araçlar için farklı farklı BAF ücretleri açıklanmakla birlikte dosya kapsamında yapılan karşılaştırma için DFDS'nin en fazla taşımasını yaptığı yarı römork BAF ücretleri kullanılmıştır.

incelenmesinde fayda bulunmaktadır. Aşağıdaki tabloda aylar itibarıyla VLSFO ve BAF fiyatlarındaki yüzdesel değişimlere yer verilmektedir.

Tablo 24: VLSFO'nun ve BAF Değerlerinin Aylık Değişimi (%)

Yıl	Ay	İstanbul /Yalova- Bari/Trieste	Mersin-Trieste, Pendik- Toulon, Yalova- Sete	Pendik- Patras	İzmir- Tarragona	VLSFO
2020	Şubat	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	23,6
	Mart	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	-21,9
	Nisan	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	-31,7
	Mayıs	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	-32,4
	Haziran	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	-14,7
	Temmuz	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	31,8
	Ağustos	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	8,4
	Eylül	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	0,6
	Ekim	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	-6,0
	Kasım	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	5,3
	Aralık	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	2,0
2021	Ocak	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	10,6
	Şubat	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	9,2
	Mart	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	12,3
	Nisan	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	11,4
	Mayıs	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	-5,6
	Haziran	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	-0,1
	Temmuz	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	2,1
	Ağustos	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	8,4
	Eylül	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	-2,6
	Ekim	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	1,7
	Kasım	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	11,0
	Aralık	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	8,3
2022	Ocak	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	-2,8
	Şubat	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	6,1
	Mart	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	12,4
	Nisan	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	24,6
	Mayıs	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	3,0
	Haziran	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	2,4
	Temmuz	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	19,9
	Ağustos	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	5,1
	Eylül	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	-19,9
	Ekim	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	5,0
	Kasım	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	-5,3
	Aralık	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	-5,2
2023	Ocak	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	-12,0
	Şubat	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	-1,6
	Mart	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	-2,1
	Nisan	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	-2,0

Kaynak: DFDS'den Elde Edilen Bilgiler

- (176) Aşağıdaki grafikte ise DFDS'nin söz konusu hatlardaki BAF değerlerindeki değişimler ile VLSFO'daki değişimlerinin seyrine yer verilmektedir.

Grafik 2: BAF ve VLSFO Fiyat Değişimleri

(.....TİCARİ SIR.....)

- (177) Yukarıdaki grafik incelendiğinde BAF artışlarının, VLSFO fiyatlarındaki artıştan çok daha fazla olduğu bazı aylar görülse de (2020 Temmuz ayı, 2020 Şubat ayı vs.) söz konusu verilerin yalnızca birkaç ay ile sınırlı olduğundan tek başına bir gösterge olmadığı değerlendirilmektedir. Veriler incelendiğinde, genel anlamda VLSFO fiyatları ile DFDS'nin bu hatlardaki gelirlerinde yaşanan fiyat artış-azalışlarının birbiri ile uyumlu sayılabilecek düzeyde gerçekleştiği anlaşılmaktadır. İlave, büyük çoğunlukla VLSFO fiyatlarında meydana gelen düşüşler sonrasında BAF ücretlerine de indirim geldiği görülmektedir. BAF ücretleri en yüksek seviyelerinin 2022 Nisan-Ağustos döneminde görmüş, bu tarihten sonra ise VLSFO fiyatlarındaki düşme ile paralel şekilde düşme trendine girmiştir. Bu bilgiler çerçevesinde, DFDS'nin incelenen dönem içerisinde araç başına elde ettiği BAF gelirin önemli ölçüde ve sürekli olarak yüksek seyretmediği görülmekte, dolayısıyla BAF geliri açısından aşırı fiyat uygulamasının var olduğunu söylemek mümkün görünmemektedir.
- (178) Yer verilen bilgiler ve değerlendirmeler çerçevesinde, EDT'nin ilk aşaması olan fiyat-maliyet analizi kapsamında DFDS'nin ünite başına elde ettiği gelirin incelenen zaman diliminde aşırı sayılabilecek bir kâr marjına sahip olmadığı görülmektedir. Kurul uygulamasına bakıldığında EDT'nin ilk aşamasında bu sonuca ulaşılmış olmasının fiyatların aşırı olmayacağı kanaatine varmak için yeterli olmadığı anlaşılmaktadır. Zira *BELKO* kararında fiyatların maliyetlerin altında kalmasının dahi fiyatların aşırı olarak değerlendirilemeyeceği anlamına gelmediği belirtilmektedir. Bu bakımdan, fiyatlamanın haksız olup olmadığının ortaya konulabilmesi için EDT'den sonra ikinci aşama olarak inceleme konusu fiyat, teşebbüsün kendi içerisindeki fiyatları ve rakiplerinin fiyatları ile karşılaştırılmalıdır. Bu bağlamda, devam eden bölümlerde EDT'nin ikinci aşaması kapsamında yapılan değerlendirmelere yer verilecektir.
- (179) Dosya konusu şikâyet her ne kadar BAF ücretine odaklanmış olsa da daha önceki bölümlerde değinildiği üzere, inceleme konusu bedel, bir hizmetin farklı aşamalarda ücretlendirilmesinden ibaret olup bir bütün olarak değerlendirilmesi gerekmektedir. BAF ücreti sektörde kabul görmüş olan bir uygulama olmakla birlikte ilgili pazarda DFDS'nin tek rakibi olan ULUSOY'un BAF adı altında almış olduğu bir ücret bulunmadığı görülmektedir. Ro-Ro pazarında faaliyet gösteren teşebbüslerden DFDS, BAF ücretini ayrıca tahsil ederken ULUSOY bu bedeli navlunun içine dahil etmektedir. Bu çerçevede, BAF ücretini, Ro-Ro hizmetinin bütününden ayırarak değerlendirmek doğru bir yaklaşım olmayacaktır. Nitekim bir ürünün/hizmetin fiyatlandırılma sürecinde her bir aşamadaki maliyetler hesaplanarak her bir aşama için fiyat belirlenmesinden ziyade ürün/hizmet için katlanılan toplam maliyet esas alınarak bir kâr marjı belirlenmekte ve ürünün/hizmetin fiyatı bu veriler doğrultusunda tespit edilmektedir. Zira bu aşamalar birbirinden bağımsız bölümler olarak değerlendirildiğinde tüm aşamalarda alınan toplam bedelin aşırı olarak değerlendirilmediği bir durumda bazı aşamaların sifıra yakın bir maliyeti olması nedeniyle aşırı fiyat sonucuna ulaşılması mümkün olabilecektir. Ancak bu yaklaşımın, eylemin aşırı fiyat bakımından değerlendirilmesinde kendi içinde hakkaniyete aykırı sonuçlar doğurabilecektir. Bunun yanı sıra bu tür aşamalı

fiyatlandırma sürecinde her bir aşamanın ayrı fiyat olarak kabul edilmesi, teşebbüslerin fiyatlarını parçalara ayırarak aşırı fiyat değerlendirmesinden kaçınmalarını da teşvik edebilecektir. Bu bakımdan, EDT'nin ikinci aşamasına yönelik yapılacak karşılaştırma, ilgili pazardaki kümülatif olarak Ro-Ro hizmeti ücretine yönelik olacak, akabinde de komşu coğrafi pazarlardaki BAF uygulamaları karşılaştırılacaktır. Bu çerçevede, aşağıdaki tabloda ULUSOY'un toplam gelir ve giderlerine yer verilmektedir.

Tablo 25: ULUSOY'un Toplam Gelir ve Giderleri

Gelir-Gider Kalemi	Gelir-Gider Tutarı (TL)				
	2018	2019	2020	2021	2022
Taşınan Ünite Adedi	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam Gelir	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam Maliyetler	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Ünite Başına Gelir	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Ünite Başına Maliyet	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüsten Elde Edilen Bilgiler

- (180) Yukarıda yer verilen tablo incelendiğinde ULUSOY'un gelir ve giderlerinin genel olarak yıllar itibarıyla artış yaşandığı, bununla birlikte ünite başına gelir ve giderlere bakıldığında 2020 yılı ile birlikte ünite başına gelirlerin ünite başına giderlere göre çok daha fazla arttığı görülmektedir. Teşebbüsün bu verilerinin pazardaki rakibiyle de kıyaslanması adına aşağıdaki tabloda DFDS ve ULUSOY'un ünite başına gelir ve giderleri bir arada verilmektedir.

Tablo 26: Teşebbüslerin Ünite Başına Talep Ettiği Toplam Bedel Ortalaması (TL)

Teşebbüsler		2018	2019	2020	2021	2022
DFDS	Ünite Başına Gelir	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Ünite Başına Maliyet	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ULUSOY	Ünite Başına Gelir	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Ünite Başına Maliyet	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüslerden Elde Edilen Bilgiler

- (181) Tabloda yer verildiği üzere, DFDS ile ULUSOY'un ünite başına gelirlerinin benzer seyrettiği, bununla birlikte maliyetler bakımından ULUSOY'un ünite başına maliyetinin daha düşük olduğu görülmektedir. DFDS'nin ve ULUSOY'un 2018-2022 döneminde faaliyetlerinden elde ettiği toplam gelir ve toplam maliyet esas alınarak teşebbüslerin ilgili yıllardaki kâr marjı aşağıdaki tabloda sunulmaktadır.

Tablo 27: 2018-2022 Döneminde DFDS ve ULUSOY'un Kar Marjı (%)

Yıl	DFDS	ULUSOY
2018	(.....)	(.....)
2019	(.....)	(.....)
2020	(.....)	(.....)
2021	(.....)	(.....)
2022	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüslerden Elde Edilen Bilgiler

- (182) Tabloda yer alan veriler doğrultusunda; DFDS'nin 2018-2022 dönemindeki kâr marjının sırasıyla %(.....), %(.....), %(.....), %(.....) ve %(.....) olduğu görülmektedir. DFDS'nin kâr marjının genel itibarıyla rakibi ULUSOY'un altında kaldığı görülmekte olup kâr marjı hesaplaması bakımından DFDS'nin aşırı fiyat uyguladığı sonucuna ulaşılmamaktadır.
- (183) Aşırı fiyat teorisinin anlatıldığı bölümde, coğrafi pazarlar arasında yapılan kıyaslamaların EDT'nin ikinci aşamasında başvurulan başka bir yöntem olduğu belirtilmiştir. Coğrafi pazarlar arasında yapılan kıyaslama, incelenen teşebbüsün farklı

coğrafi pazarlarda uyguladığı fiyatların karşılaştırılması yoluyla yapılabileceği gibi farklı bir coğrafi pazarda faaliyet gösteren farklı teşebbüslerin uyguladığı fiyatların karşılaştırılmasıyla da yapılabilmektedir.

- (184) DFDS uluslararası ölçekte faaliyet gösteren bir deniz yolu taşımacılık firması olup DFDS'nin Avrupa'da birçok ülkede faaliyeti bulunmaktadır. Aşağıdaki tabloda öncelikle bahse konu hatlarda DFDS'nin sahip olduğu pazar payı bilgilerine yer verilmektedir.¹⁰⁰

Tablo 28: DFDS'nin Yurt Dışı Coğrafi Pazarlardaki Pazar Payları (%)

Ülke Koridorları	Pazar Payı	
İskandinavya/Britanya Adaları	[70-80]	
	Danimarka/İngiltere	100
	İsveç/İngiltere	100
	Norveç/İngiltere	[50-60]
Kuzey Avrupa-Baltıklar	[30-40]	
	Almanya/Litvanya	[80-90]
Kaynak: Komisyon'un DFDS/HSF Lojistik Kararı		

- (185) Tablodan görüleceği üzere DFDS Avrupa'da faaliyet gösterdiği ülkelerde de oldukça yüksek pazar payına sahip olup bazı hatlarda tek sağlayıcı konumundadır. UND tarafından yapılan şikâyette DFDS'nin Avrupa'da faaliyette bulunduğu Esbjerg – Immingham (333 deniz mili), Vlaardingen – Felixstowe (121 deniz mili), Amsterdam – Newcastle (265 deniz mili), Copenhagen – Oslo (273 deniz mili), Cuxhaven – Immingham (330 deniz mili), Klaipeda – Karlshamn (222 deniz mili), Klaipeda – Kiel (407 deniz mili), Rosslare – Dunkirk (477 mil), Dover – Dunkirk (35 deniz mili), Dover – Calais (24 deniz mili) hatlarındaki BAF ücretleri örnek verilerek Türkiye bağlantılı hatlarda talep edilen BAF ücretinin aşırı fiyat sayılabilecek düzeyde yüksek olduğu ifade edilmiştir. Söz konusu hatların hepsinin deniz mili uzunluğu birbirinden farklılık arz edeceğinden söz konusu hatlarda uygulanan BAF'ların mil başına düşen payının kıyaslanması uygun olacaktır. Bu kapsamda öncelikli olarak DFDS'nin Türkiye bağlantılı hatları olan Pendik-Trieste (1.184 deniz mili), Mersin-Trieste (1.347 deniz mili), Pendik-Toulon (1.361 deniz mili), Yalova-Sete (1.462 deniz mili), Pendik-Patras (620 deniz mili), İzmir-Tarragona (1.366 deniz mili) hatlarında yarı römork araçlar için mil başına uyguladığı BAF ücretlerine yer verilmektedir.

¹⁰⁰ Case M.10216 - DFDS / HSF Logistics Group.

Tablo 29: Türkiye Bağlantılı Hatlarda Mil Başına BAF Ücreti (Avro)

Yıl	Ay	Pendik-Trieste	Mersin-Trieste	Pendik-Toulon, Yalova-Sete	Pendik Patras	İzmir-Tarragona
2020	Ocak	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Şubat	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Mart	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Nisan	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Mayıs	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Haziran	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Temmuz	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Ağustos	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Eylül	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Ekim	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Kasım	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Aralık	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2021	Ocak	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Şubat	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Mart	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Nisan	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Mayıs	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Haziran	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Temmuz	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Ağustos	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Eylül	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Ekim	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Kasım	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Aralık	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2022	Ocak	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Şubat	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Mart	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Nisan	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Mayıs	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Haziran	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Temmuz	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Ağustos	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Eylül	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Ekim	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Kasım	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Aralık	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2023	Ocak	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Şubat	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Mart	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Nisan	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüsten Elde Edilen Bilgiler

(186) Aşağıdaki tabloda ise UND'nin şikâyetinde de yer verilen DFDS'nin Avrupa'da faaliyeti bulunan hatlardan bazılarında uygulanan mil başına BAF ücretlerine yer verilmektedir.

Tablo 30: DFDS'nin Avrupa'daki Bazı Hatlarındaki Mil Başına BAF Ücretleri (Avro)

Yıl/ Ay	Copenhagen-Oslo	Amsterdam-Newcastle	Cuxhaven - Immingham	Esbjerg - Immingham	Vlaardingen - Felixstowe	Klaipeda - Karlshamn	Klaipeda - Kiel	Dover - Dunkirk	Dover-Calais	Roslare-Dunkirk
20/1	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
20/2	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
20/3	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
20/4	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
20/5	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
20/6	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
20/7	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

ayında geçerli olacak BAF fiyatları hakkında konuştuğu, ilgili ayda geçerli olacak BAF fiyatlarının bir önceki aya kıyasla düştüğünün dile getirildiği ve söz konusu düşüşün petrol fiyatlarındaki düşüşten kaynaklandığının ifade edildiği anlaşılmaktadır.

- (191) Bununla birlikte yazışmanın devamında geçen ifadelerden DFDS çalışanlarından (.....) tarafından BAF fiyatlarının Şubat ayında petrol fiyatlarında yaşanan düşüşe rağmen artırıldığı ifade edildiği görülmektedir. (.....) tarafından gönderilen iletide ise BAF fiyatları hesaplanırken petrol fiyatlarındaki artış-azalışların esas alındığı, bu doğrultuda petrol fiyatlarında düşüş yaşanması durumunda BAF'ın düşürüldüğü, petrol fiyatının yükselmesi durumunda ise BAF'ın artırıldığı, Şubat BAF'ının 21 Aralık- 21 Ocak arası petrol fiyatları baz alınarak hesaplandığı ve bu tarihlerde petrol fiyatlarının yükselme eğiliminde olduğunun görüldüğü ifade edilmektedir.
- (192) İlgili kısımlarda değinildiği üzere, her bir sonraki ayın BAF fiyatları DFDS tarafından aylık akaryakıt fiyat ortalamalarına göre her ayın 21'inde duyurulmaktadır. İlgili yazışmanın geçtiği 23.03.2020 tarihine bakıldığında söz konusu tarih itibarıyla Nisan ayında uygulanacak BAF'ın kesinleştiği görülmektedir. Bu kapsamda Nisan ayı BAF ücretlerinin; İstanbul/Yalova- Bari/Trieste hattı için (.....) Avro, Mersin-Trieste, Pendik-Toulon, Yalova-Sete hattı için (.....) Avro ve Pendik-Patras hattı için ise (.....) Avro olduğu görülmekte; Mart ayı için ise bu bedellerin sırasıyla (.....) Avro, (.....) Avro ve (.....) Avro olarak gerçekleştiği görülmektedir. İlgili veriler kıyaslandığında, Mart ayından Nisan ayına geçişte BAF bedellerinde düşüş yaşandığı anlaşılmaktadır. İlgili dönemlerdeki VLSFO değerine bakıldığında da Mart ayında (.....) Avro olan VLSFO bedeli, Nisan ayına gelindiğinde (.....) Avro'ya gerilemiştir. Bu bakımdan ilgili yazışmada Nisan ayı BAF fiyatlarının VLSFO fiyatlarına paralel şekilde bir önceki aya kıyasla düştüğüne ilişkin ifadeler ilgili bölümde yer verilen tespitlerle doğrulanmaktadır.
- (193) Öte yandan, ilgili bulgu özelinde incelenmesi gereken esas nokta, Şubat ayında BAF fiyatlarında yaşanan değişimin VLSFO fiyatlarından etkilenip etkilenmediği hususudur. Yazışmada, Şubat ayında VLSFO fiyatlarında düşüş yaşanmasına rağmen BAF fiyatlarının arttığına ilişkin bir ifadenin geçtiği görülmektedir. Bu noktada 2020 BAF ve VLSFO fiyatları bakımından yapılacak kıyaslama önem arz etmektedir.
- (194) 2020 yılı Ocak-Şubat VLSFO bedeline bakıldığında, söz konusu bedelin Ocak ayında (.....) Avro iken Şubat ayında (.....) Avro'ya çıktığı görülmektedir. İlgili dönemde BAF fiyatları incelendiğinde ise bu bedelin Ocak ayı için İstanbul /Yalova-Bari/Trieste hattında (.....) Avro, Mersin-Trieste, Pendik-Toulon, Yalova-Sete hattında (.....) Avro ve Pendik-Patras hattında (.....) Avro olduğu görülmekte; Şubat ayına gelindiğinde ise bu bedellerin sırasıyla (.....) Avro, (.....) Avro ve (.....) Avro olarak belirlendiği, dolayısıyla BAF bedellerinin Ocak ayından Şubat ayına geçişte VLSFO fiyatlarına paralel şekilde artan bir seyir izlediği anlaşılmaktadır. Bu kapsamda ilgili ay özelinde hem BAF hem de VLSFO fiyatlarının artış gösterdiği değerlendirilmektedir.
- (195) **Bulgu-2'ye İlişkin Değerlendirme:** 22.06.2022 tarihinde DFDS çalışanları arasında yapılan WhatsApp yazışmasında Temmuz 2022 BAF bedellerinin oldukça yüksek olduğunun ifade edildiği ve söz konusu ay itibarıyla VLSFO fiyatında yaşanan düşüşün BAF bedeline yansıtılmadığı ifade edilmektedir.
- (196) 2022 Haziran-Temmuz VLSFO ve BAF bedelleri incelendiğinde, Haziran ayından Temmuz ayına geçişte VLSFO fiyatının (.....) Avro'dan (.....) Avro'ya yükseldiği, DFDS tarafından uygulanan BAF fiyatlarının da Haziran ayında İstanbul /Yalova-Bari/Trieste hattında (.....) Avro, Mersin-Trieste, Pendik-Toulon, Yalova-Sete hattında (.....) Avro, Pendik-Patras hattında (.....) Avro ve İzmir-Tarragona hattında (.....) Avro iken, Temmuz ayında sırasıyla (.....) Avro, (.....) Avro, (.....) Avro ve (.....) Avro olarak belirlendiği

görülmektedir. Bu bakımdan BAF fiyatlarının da Haziran'dan Temmuz'a geçişte arttığı anlaşılmaktadır. Söz konusu değişim oransal olarak incelendiğinde ise Temmuz ayında VLSFO'da yaşanan artış %(.....) iken bu oranın BAF için %(.....) düzeyinde olduğu görülmektedir. Bu kapsamda Haziran ayında ilgili ay özelinde hem BAF hem de VLSFO fiyatlarının artış gösterdiği; BAF'ta meydana gelen artışın ise VLSFO ile kıyaslandığında aşırı olmadığı değerlendirilmektedir.

- (197) **Bulgu-3'e İlişkin Değerlendirme:** 22.07.2022 tarihinde DFDS çalışanlarından oluşan "(.....)..." adlı WhatsApp grubunda yapılan yazışmada DFDS çalışanları tarafından 2022 Ağustos BAF fiyatının oldukça yüksek olduğu, bu bedelin navlun bedelinin üzerine çıktığı dile getirilmektedir.
- (198) 2022 Temmuz-Ağustos VLSFO ve BAF bedelleri incelendiğinde, Temmuz ayından Ağustos ayına geçişte VLSFO fiyatının (.....) Avro'dan (.....) Avro'ya çıktığı; DFDS tarafından uygulanan BAF fiyatlarının da Temmuz ayında İstanbul /Yalova-Bari/Trieste hattında (.....) Avro, Mersin-Trieste, Pendik-Toulon, Yalova-Sete hattında (.....) Avro, Pendik-Patras hattında (.....) Avro ve İzmir-Tarragona hattında (.....) Avro iken Ağustos'ta sırasıyla (.....) Avro, (.....) Avro, (.....) Avro ve (.....) Avro olarak belirlendiği görülmektedir.
- (199) Söz konusu artış oransal olarak VLSFO için Ağustos ayında bir önceki aya kıyasla %(.....) artış gösterirken, bu oran Ağustos BAF'ı için her bir hat özelinde %(.....) olmuştur. Dolayısıyla BAF'ın Ağustos ayında VLSFO'yla paralel oranda artış gösterdiği göze çarpmaktadır. Öte yandan, 2022 yılı BAF verileri incelendiğinde, BAF bedellerinde meydana gelen söz konusu fiyat artışlarının 2022 yılı genelinde süreklilik arz etmediği görülmektedir. Bu bakımdan DFDS tarafından gerçekleştirilen dönemsel fiyat artışı gerek söz konusu oranın oldukça düşük olması, gerekse süreklilik arz etmemesi sebebiyle aşırı fiyatlama olarak değerlendirilmemiştir.
- (200) **Bulgu-4-5-6'ya İlişkin Değerlendirme:** 15.06.2021 tarihinde DFDS'nin (.....), (.....) ve (.....) isimli üç müşterisinin DFDS hakkında geri bildirimde bulunduğu, her üç müşterinin de ilgili dönemde alınan yüksek BAF bedellerinden ötürü rahatsızlığını dile getirdiği belirlenmiştir.
- (201) VLSFO bedellerinin yer aldığı tablo incelendiğinde, VLSFO fiyatlarının Ocak-Haziran döneminde (.....)Avro, (.....)Avro, (.....)Avro, (.....) Avro,(.....)Avro ve (.....)Avro olduğu; ilk dört ay VLSFO fiyatlarında artış yaşanırken Mayıs ve Haziran ayında fiyatların azalan bir seyir izlediği görülmektedir.
- (202) İlk altı aylık periyoddaki BAF fiyatlarına bakıldığında ise "İstanbul /Yalova-Bari/Trieste, Mersin-Trieste", "Pendik-Toulon, Yalova-Sete", "Pendik-Patras" ve "İzmir-Tarragona" hatlarında bu bedellerin VLSFO'ya paralel şekilde ilk dört ay artış gösterirken, Mayıs ayında azalmış; Haziran ayında ise VLSFO fiyatlarındaki artışa rağmen BAF bedelleri Mayıs ayındaki bedellerle aynı kalmıştır.
- (203) Esasında söz konusu verilerden de anlaşılacağı üzere, 2022 yılının ilk altı ayı için DFDS BAF fiyatlarını sürekli ve sistematik bir şekilde artırmamakta, BAF fiyatlarının ilk dört ay VLSFO fiyatları gibi artış trendi yakaladığı ve Mayıs ayında düşüşe geçtiği görülmekte, öte yandan Haziran ayında VLSFO fiyatlarında meydana gelen %(.....)'lik düşüşün ise BAF'a yansıtılmadığı anlaşılmaktadır. Bu bakımdan VLSFO ve BAF fiyatları ilgili dönemde büyük ölçüde paralellik göstermekte olup BAF fiyatlarındaki aylık artış oranının Ocak ayı için %(.....)'lerde, Şubat ayı için %(.....)'larda, Mart ayı için %(.....)'larda, Nisan ayı için %(.....)'lerde olduğu; bu oranın VLSFO için ise ilk dört ay %(.....), %(.....), %(.....) ve %(.....) olarak gerçekleştiği görülmektedir. Mayıs ayına gelindiğinde ise BAF fiyatlarında %(.....) oranında düşüş yaşanırken bu oranın VLSFO

için %(.....) olduğu görülmektedir. BAF fiyatlarındaki aylık değişimin, VLSFO ile kıyaslandığında aşırı sayılabilecek bir düzeyde olmadığı ve makul kabul edilebileceği değerlendirilmektedir.

- (204) **Bulgu-7'ye İlişkin Değerlendirme:** 29.03.2022 tarihinde DFDS çalışanları arasında geçen "*Ulusoy prices*" konulu e-posta yazışmasından; 2022 yılı Nisan ayında BAF fiyatlarının DFDS tarafından bir önceki aya kıyasla artırıldığı; benzer şekilde ULUSOY tarafından da ilgili dönemde toplam navlun fiyatlarında artışa gidildiği, ancak bu artışın, DFDS'nin toplam navlun ücretindeki artışla kıyaslandığında oldukça yüksek bir düzeyde kaldığı belirtilerek ULUSOY tarafından yapılan fiyat artışının hacim kaybı ile sonuçlanacağını öngörüldüğü, bu kaybın DFDS tarafından fırsata çevrilmek istendiği anlaşılmaktadır.
- (205) 2022 VLSFO ve BAF bedellerinin yer aldığı tablolar incelendiğinde, Mart ayından Nisan ayına geçişte VLSFO fiyatının (.....) Avro'dan (.....) Avro'ya yükseldiği; DFDS tarafından "İstanbul /Yalova-Bari/Trieste, Mersin-Trieste", "Pendik-Toulon, Yalova-Sete", "Pendik-Patras" ve "İzmir-Tarragona" hatlarında uygulanan Nisan BAF fiyatının da bir önceki aya kıyasla artış göstererek (.....) Avro, (.....) Avro, (.....) Avro ve (.....) Avro olduğu görülmektedir. Söz konusu bedellerin aylık değişiminin yer aldığı tablo incelendiğinde ise Nisan ayında VLSFO %(.....) artarken; BAF fiyatlarının ise her bir hat özelinde %(.....) oranında artış gösterdiği göze çarpmaktadır. Bu bakımdan DFDS'nin Nisan ayında BAF fiyatlarında yaşanan artışın VLSFO ile paralellik gösterdiği değerlendirilmektedir.
- (206) İlgili yazışmada ayrıca ULUSOY ve DFDS'yi kıyaslamak adına teşebbüslerin 2022 yılı Ocak, Mart ve Nisan ayında elde ettikleri navlun gelirlerine yer verildiği görülmektedir. Mart-Nisan navlun bedellerine ilişkin tablo incelendiğinde, ULUSOY'un iş modelinde BAF uygulaması olmamakla birlikte, teşebbüsün Mart ayından Nisan ayına geçişte toplam navlun fiyatında %(.....) oranında artış yaşandığı görülürken; DFDS için ise söz konusu artış oranının %(.....) olduğu görülmektedir. Dolayısıyla, Mart-Nisan döneminde DFDS tarafından her ne kadar BAF ücretlerinde %(.....) artış yapılmış olsa da söz konusu artışın toplam navlun gelirin düşük oranda yansıdığı, bu oranın ULUSOY'un navlun bedeli artış oranının altında kaldığı görülmektedir.
- (207) Ocak-Nisan verilerinin yer aldığı tablo incelendiğinde de ULUSOY'un navlun bedelinin %(.....) oranında artarken, bu oranın DFDS için %(.....) düzeyinde kaldığı görülmektedir. Söz konusu veriler, ilgili bulguda geçen "*Bana göre aradaki fark, ULUSOY'un bunu bir aydan diğerine geçişte aniden yapmaları ama biz bunu daha yapılandırılmış bir şekilde yapıyoruz ki bu bence BAF stratejimizin doğruluğunu kanıtlıyor.*" ifadesini de destekler nitelikte olup DFDS'nin BAF fiyatlarının aşırı olmadığını ortaya koymasından da önem taşımaktadır. Yerinde incelemede elde edilen belgeler, yukarıda yer verilen BAF fiyatları ve VLSFO fiyatları ile birlikte değerlendirildiğinde etki yönünden incelenen bir ihlal türü olan aşırı fiyat uygulamasına yönelik DFDS'nin bir eyleminin bulunmadığı değerlendirilmektedir.
- (208) Yukarıda yer verilen tespit ve değerlendirmeler doğrultusunda, DFDS'nin dosya konusu uygulamalarının aşırı fiyat tespitine yol açacak somut bilgi, belge ve bulgu içermediği kanaatine varılmıştır.

J. SONUÇ

- (209) Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre, 4054 sayılı Kanun'un 41. maddesi uyarınca şikâyetin reddi ile soruşturma açılmamasına, gerekçeli kararın tebliğinden itibaren 60 gün içinde Ankara İdare Mahkemelerinde yargı yolu açık olmak üzere OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.