

ISSN 1302-552X

REKABET DERGİSİ

COMPETITION JOURNAL

Cilt/Volume : 15 Sayı/Number : 4 Ekim/October 2014

- ◆ **The Interface Between Intellectual Property Rights And Article 102 Of The Treaty On The Functioning Of The European Union**
Günhan GÖNÜL
- ◆ **Türkiye Otobüs İle Şehirler Arası Tarifeli Yolcu Taşımacılığı Sektörünün Rekabet Düzeyi**
Ali Osman SOLAK

15. YIL
15th YEAR
2000'den beri yayında
Published since 2000

ISSN 1302 - 552X

REKABET DERGİSİ

COMPETITION JOURNAL

Cilt/*Volume*: 15 Sayı/*Number*: 4 Ekim/*October* 2014

Üç ayda bir yayımlanan hakemli dergi
Refereed journal published quarterly

**Rekabet Dergisi, EBSCO, Tübitak Ulakbim
ve Asos Index veri tabanlarında
dizinlenmektedir.**

*Competition Journal is indexed in the
EBSCO, Tubitak Ulakbim and Asos Index
databases.*

YAYINCI REKABET KURUMU ADINA SAHİBİ
OWNER ON BEHALF OF PUBLISHER TURKISH COMPETITION AUTHORITY
Prof. Dr. Ömer TORLAK

SORUMLU MÜDÜR
MANAGING DIRECTOR
Abdullah KÜTÜK

YAYIN KOMİSYONU
EDITORIAL BOARD
Kürşat ÜNLÜSOY
Abdulgani GÜNGÖRDÜ
Ali ARIÖZ
Harun ULU

DANIŞMA KURULU
ADVISORY BOARD
Prof. Dr. Sabih ARKAN
Prof. Dr. Ömer Faruk ÇOLAK
Prof. Dr. Lale DAVUT
Prof. Dr. Ercüment ERDEM
Prof. Dr. Celal GÖLE
Prof. Dr. Erden KUNTALP
Prof. Dr. Ergun ÖZSUNAY
Prof. Dr. Güven SAK
Prof. Dr. Turgut TAN
Prof. Dr. Erol TAYMAZ
Prof. Dr. Ünal TEKİNALP
Prof. Dr. Bilgin TİRYAKİOĞLU
Prof. Dr. Nahit TÖRE
Prof. Dr. Ercan UYGUR
Prof. Dr. Ejder YILMAZ
Prof. Dr. İsmail KIRCA
Prof. Dr. Osman GÜRZUMAR
Prof. Dr. Ünal ZENGİNOBUZ
Doç. Dr. İzak ATİYAS
Doç. Dr. Hasan ERSEL

EDİTÖRLER
EDITORS
Yüksel KAYA
Dr. Hakan Deniz KARAKOÇ
Ş. Demet KORKUT

YAYIN SEKRETERİ
PUBLISHING SECRETARY
Özlem ERDOĞAN

Rekabet Dergisi, Rekabet Kurumu tarafından üç ayda bir yayımlanan hakemli bir dergidir. EBSCO, Tübitak Ulakbim ve Asos Index veri tabanlarında dizinlenen Rekabet Dergisi'nde, rekabet hukuku, politikası ve sanayi iktisadı alanlarındaki Türkçe veya İngilizce özgün makalelere, vaka yorumları ve benzeri görüşler ile haberlere yer verilmektedir. Yazılarda belirtilen düşünce ve görüşlerden yazarlar sorumludur; bu düşünceler ve görüşler Rekabet Kurumu açısından bağlayıcılık teşkil etmez.

Competition Journal is a refereed journal published quarterly by the Turkish Competition Authority. Competition Journal, indexed in the EBSCO, Tubitak Ulakbim and Asos Index databases, publishes original articles, case comments and news in Turkish and English in the field of competition law, policy and industrial organization. Any opinions expressed in the Competition Journal represent solely the views of contributing writers and not necessarily those of the Turkish Competition Authority.

Yönetim Yeri / Managing Office:
Üniversiteler Mahallesi 1597. Cadde No:9 06800
Bilkent-Çankaya/ANKARA

Telefon-Faks / Telephone-Fax: (90) 312 291 44 44-(90) 312 291 40 00

E-posta / E-mail: rekabetdergisi@rekabet.gov.tr

Web Adresi / Web Address: <http://www.rekabet.gov.tr/rekabetdergisi>

Basımcı / Printer:
MRK Baskı ve Tanıtım Hizmetleri Ltd. Şti.
Yeni Batı Mahallesi Gersan Sanayi Sitesi
2310. Sokak No: 15 06370
Yenimahalle / Ankara
www.mrkbaski.com

REKABET DERGİSİ
COMPETITION JOURNAL

Cilt/Volume: 15

Sayı/Number: 4

Ekim/October 2014

İÇİNDEKİLER / CONTENTS

1 MAKALELER / ARTICLES

- 3 The Interface Between Intellectual Property Rights And Article 102 Of The Treaty On The Functioning Of The European Union / Fikri Mülkiyet Hakları İle Avrupa Birliği'nin İşleyişine Dair Antlaşma'nın 102. Maddesi Arasındaki İlişki**
Günhan GÖNÜL

- 40 Türkiye Otobüs İle Şehirler Arası Tarifeli Yolcu Taşımacılığı Sektörünün Rekabet Düzeyi / Competition Degree Of Turkey Intercity Scheduled Passenger Bus Transport Sector**
Ali Osman SOLAK

- 78 YAYIN İLKELERİ VE MAKALE YAZIM KURALLARI / PUBLICATION POLICY AND NOTES FOR CONTRIBUTORS**

MAKALELER
ARTICLES

**THE INTERFACE BETWEEN INTELLECTUAL PROPERTY RIGHTS
AND ARTICLE 102 OF THE TREATY ON THE FUNCTIONING OF
THE EUROPEAN UNION**

*FİKRİ MÜLKİYET HAKLARI İLE AVRUPA BİRLİĞİ'NİN İŞLEYİŞİNE DAİR
ANTLAŞMA'NIN 102. MADDESİ ARASINDAKİ İLİŞKİ*

Günhan GÖNÜL*

Abstract

This article aims to provide an overview of the case law of the Court of Justice of the European Union in relation to the intersection of intellectual property rights and the abuse of dominant position under Article 102 of Treaty on the Functioning of the European Union. First, the relationship between intellectual property law and competition law is evaluated whether there is tension or complementarity. Second, the case law is argued to show two segments: The first segment consists of the classic intellectual property-competition law intersection cases where the majority of the cases deal with refusal to license and the principle is that the exercise of intellectual property rights does not constitute abuse of dominance in itself; however, under exceptional circumstances, abuse may be found. On the other hand, the second segment of the case law shows that; in parallel to the intellectual property right holders' new methods to exploit their intellectual property rights, new types of abusive conduct have arisen. In the relevant section, these abuses are listed and landmark cases and their future implications are provided. Finally, regarding the remedies, for the first segment, they are recommended to be decided cautiously so as not to undermine IPRs. For the second segment, it has been remarked that since these abuse types are mutant due to new commercial strategies, the authorities should not be hasty and inconsistent.

Keywords

Abuse of Dominant Position, Compulsory Licensing, Refusal to License, Misuse of IPRs, AstraZeneca

*The author is currently working as a Research Assistant in Hacettepe University Faculty of Law in Ankara, Turkey. This article is based on the thesis presented by the author for the Degree of Master of European Studies in College of Europe, Belgium.

Öz

Bu makale, Avrupa Birliği'nin İşleyişine Dair Antlaşma'nın 102. maddesinde düzenlenen hâkim durumun kötüye kullanılması halleri ile fikri mülkiyet haklarının kesiştiği durumlar için Avrupa Birliği Adalet Divanının geliştirmiş olduğu içtihadı ilişkin açıklamalarda bulunmaktadır. Bu bağlamda öncelikle, fikri mülkiyet hukuku ile rekabet hukuku arasındaki ilişkinin çatışma mı yoksa bütünsellik mi teşkil ettiği incelenmiştir. Ardından içtihadın iki ana bölümden oluştuğu tespiti yapılmıştır. Buna göre ilk bölüm, çoğu sözleşme yapmayı reddetme biçiminde tezahür eden ve kural olarak fikri mülkiyet haklarına başvurma hâkim durumun kötüye kullanılması anlamına gelmeyeceği, ancak istisnai şartlar altında kötüye kullanmanın gerçekleşebileceği klasik fikri mülkiyet-rekabet hukuku çakışmasının yaşandığı davalardan oluşmaktadır. Öte yandan, fikri mülkiyet hak sahiplerinin haklarını kullanmada yeni metotlar geliştirmelerine paralel olarak, Avrupa Birliği Adalet Divanı içtihatlarının diğer bölümünü yeni kötüye kullanma türleri teşkil etmektedir. İlgili başlık altında, bu kötüye kullanma türleri belirtilmiş ve önemli davalar ile bu davaların geleceğe yönelik olası sonuçları açıklanmıştır. Son olarak, hukuki çarelere ilişkin olarak, ilk bölümdeki davalar için, fikri mülkiyet haklarını göz ardı etmemeye özen göstererek karar verilmesi tavsiye edilmektedir. İkinci bölümde öngörülen hukuki çarelere ilişkin olarak ise, bu kötüye kullanma türleri yeni ticari stratejiler nedeniyle biçim değiştirir nitelikte olduğundan yetkililer aceleci ve tutarsız davranmamaya dikkat etmelidir.

Anahtar Kelimeler

Hâkim Durumun Kötüye Kullanılması, Zorunlu Lisanslama, Sözleşme Yapmayı Reddetme, Fikri Mülkiyet Haklarının Kötüye Kullanımı, AstraZeneca

INTRODUCTION

Upon the awakening that the free markets do not always run in the best interest of consumers, European competition law; the legal basis of which is provided under Article 101 and Article 102 of the Treaty on the Functioning of the European Union (TFEU), has been equipped with sanctions such as fines and remedies in order to redress the markets.¹ Article 102 TFEU concerning abuse of dominant position provides a number of examples of conduct that may constitute abuse.

¹ MARSDEN, P. and P. WHELAN (2007), "When Markets are Failing (Part 1)", *Competition Law Insight*, p. 7.

Meanwhile, as competition law has developed at its own pace, there has been an overlap between competition law and intellectual property law. Intellectual property law (IP law) is the branch of law granting certain exclusive rights to its holders allowing them to manufacture, sell and license. In contrast to the exclusivity of the IP law, competition law and particularly Article 102 TFEU require the right holders to cease their conduct based on IP law and this has stimulated the discussion whether competition law interferes with or even undermines IP law or whether the two branches of law are complementary. This article aims to examine the jurisprudence of the Court of Justice of the European Union (the Court) with regard to the interface between the intellectual property rights (IPRs) and competition law regarding Article 102 TFEU; the role of IPRs in the interpretation of dominance and the assessment of abuse types and remedies.

In this article, the case law is argued to have shown two segments: The first segment is argued to comprise classic IP-competition law intersection cases where the majority of the cases deal with refusal to license and tying on the line of *Volvo*², *Renault*³, *Magill*⁴ and *Microsoft*⁵ judgments. According to the jurisprudence under the first segment, the principle is that the exercise of IPRs does not constitute abuse of dominant position per se; however, under exceptional circumstances, abuse may be found. On the other hand, the second segment of the case law shows an atypical pattern of facts which does not fall under the category of first segment. In parallel to the IPR holders' discovery of new methods to exploit their IPRs, new types of abusive conduct have arisen. These miscellaneous types of abuses are listed and new landmark cases and their future implications are provided. Finally, in relation to the remedies, for the first segment, the remedies of both the European Commission (the Commission) and the Court are recommended to be taken into account with an alert not to undermine IPRs and to guarantee an appropriate return to the IPR holder. For the second segment, since these abuse types are "mutant" due to new commercial exploitation strategies of the undertakings, the authorities should not be hasty and inconsistent when finding abuse.

1. THE INTERFACE BETWEEN IP LAW AND COMPETITION LAW

In relation to this discussion, the Court has repeatedly reassured that the TFEU provisions shall not interfere with the exercise of IPRs and has acknowledged

² Case 238/87 *Volvo v Veng (UK) Ltd* [1988] ECR 6211.

³ Case 53/87 *CICRA et Maxicar v Renault* [1988] ECR 6039.

⁴ C-241-242/91P *Radio Telefis Eireann v Commission (Magill)* [1995] ECR I-743.

⁵ Case T-201/04 *Microsoft Corp v Commission* [2007] ECR II-3601, [2007] 5 CMLR 11 para 335.

that neither the mere existence nor the exercise of IPRs corresponds to abuse of dominant position⁶. However, as IPRs grant exclusivity and the competition law remedies challenge this exclusivity, tension between two branches of law arises. Several suggestions have been proposed to describe the origin of the tension: (i) The different philosophies underlying these laws, in other words, the exclusivity by IP law and prevention of elimination of competition by competition law; (ii) the contrast between the static competition and the protection of dynamics which is portrayed as “a trade-off between the dynamic benefits that society realizes from allowing firms to secure significant rewards, including monopoly prices, from making risky investments and engaging in innovation; and the static cost that society incurs when firms with significant market power raise prices and curtail output”⁷ and (iii) the assessment triggered by the comparison between allocated and dynamic objectives⁸.

Similarly, there is no agreement among economists on the definition of the relationship between IP law and competition law; however, there are two main views on how dynamic efficiency can be promoted by IP rules and competition law⁹. The first view asserts that interference with the exclusivity should be avoided including the situations where the IPR creates market dominance; since such interference would normally have a negative impact on incentives to innovate whereas the second view promotes the theory of complementarity and states that both competition law and IP law aim dynamic efficiency and it shall only be achieved through competition law maintaining competitive pressure on the IPR holder to compete with other products¹⁰.

⁶ ANDERMAN, S. and H. SCHMIDT (2011), *EU Competition Law and Intellectual Property Rights: Regulation of Innovation*, Second Edition, Oxford University Press, Oxford, UK, p.18. Case 24/67 *Parke Davis v Probel* [1968] ECR-55, Case 78/70 *Deutsche Grammophon v Metro* [1971] ECR I-487, Case 53/87 *CICRA et Maxicar v Renault* [1988] ECR 6039, Case 238/87 *Volvo v Veng (UK) Ltd* [1988] ECR 6211, C-241-242/91P *Radio Telefis Eireann v Commission (Magill)* [1995] ECR I-743.

⁷ EVANS, D. S. and K. N. HYLTON (2008), “The Lawful Acquisition and Exercise of Monopoly Power and Its Implications for the Objectives of Antitrust”, *Competition Policy International*, No:4(2), p. 203-227.

⁸ DENOZZA, F. (2012), “Intellectual Property and Refusal to Deal: “Ad Hoc” versus “Categorical Balancing””, G. Caggiano, G. Muscolo and M. Tavassi (eds.), in *Competition Law and Intellectual Property: A European Perspective*, Walters Kluwer, Croydon, p. 259.

⁹ DREXL, J. (2008), “Is there a “more economic approach” to intellectual property and competition law?”, J. Drexl (ed.), in *Research Handbook on Intellectual Property and Competition Law*, Edward Elgar, Cheltenham, p. 36.

¹⁰ Ibid.

Rather than characterizing it with the terms tension or complementarity, another explanation depicts the relationship between competition law and IP law as multidimensional as these two branches of law are not only complementary as they both promote progress in the form of economic growth¹¹ but are also interdependent on each other as both are necessary and neither is sufficient by itself.¹²

Since the purpose of IPRs is to provide legal protection which can create market power, the legal rules at the intersection is expected to focus on issues related to power; however, they fail to resolve practical power issues that lie at the intersection; therefore, when courts rule on an issue at such intersection they should focus on whether the exercise of IPRs enhances the goals of intellectual property or not.¹³ Accordingly, if the source of the power exercised is innovative contribution, the exercise should be allowed; if not, the exercise should be limited either by IP law itself or by competition law.¹⁴ Therefore, a more careful and consistent focus on the relationship between economic markets and innovative contributions has been proposed to solve the tension.¹⁵

On the other hand, both claims which describe the relationship as clash or substantial convergence of goals *i.e.* complementarity are criticized for being over-simplistic and it has been suggested that rather than attributing a direct role to any one of the branches over the other, the recognition of frequent dialect between the two would be useful for elimination of obstruction of innovation and competitive dynamics.¹⁶

In addition to the suggestions above, it has been argued that the Court has foreseen a hierarchical relationship between these two branches of law by allowing competition law to restrict exercise of IPRs under exceptional circumstances and

¹¹ PERITZ, J. R. R. (2011), "Competition within Intellectual Property Regimes: The Instance of Patent Rights", S. Anderman and A. Ezrachi (eds.), in *Intellectual Property and Competition Law: New Frontiers*, Oxford University Press, Oxford, p. 28.

¹² LESLIE, C.R. (2009), "Antitrust and Patent Law as Component Parts of Innovation Policy", http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2062428, Date Accessed: 10.3.2015, p.1260.

¹³ PATTERSON, M. R. (2008), "Intellectual Property and sources of Market Power", I. Govaere and J. Ullrich (eds.), in *Intellectual Property, Market Power and the Public Interest*, College of Europe Studies, Brussels, No: 8, p. 36.

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ *Ibid.*, p.57.

¹⁶ GHIDI, G. (2012), "The Bride and the Groom. On the Intersection between Intellectual Property and Antitrust Law", G. Caggiano, G. Muscolo and M. Tavassi (eds.), in *Competition Law and Intellectual Property: A European Perspective*, Walters Kluwer, Croydon, p. 29.

two main reasons are pointed out for such hierarchy:¹⁷ First, competition law has been given a higher role in the TFEU whereas IP law has been left to national legislation. Secondly, competition law is generally viewed as a matter of public law whereas IP law is treated as an exercise of private property right.

Consequently, the relationship should be characterized to be both conflicting and congruent¹⁸ because the aims of both laws overlap and the competition law is entitled to apply when there is a restriction of competition.¹⁹ Furthermore, the confrontation between competition law and IP law shall continue without reduction even though one may reflect that since the Court provides guidance on what may comprise an abuse of dominant position in relation to IPRs by the case law it settles, the factual situation shows that such thinking is misleading since IP owners have developed more aggressive commercial strategies in their exercise of IPRs and in response to these developments, the regulatory authorities have adapted themselves in measuring market power and assessing the abusive conduct.²⁰

Finally, as established by the Court's case law, a right to access to innovative creations covered by IPRs may be given to third parties if there is a foreclosure of the market; however, the practical and vital question is to what extent access to developments which are covered by IPRs shall be given to third parties since a wrongful intervention by competition law would result in not only undermining the lawful rights but also in deterring innovative practices since the owner of these practices should normally be entitled to benefit through the exclusivity granted by the IP law.

2. THE EFFECT OF IPRs ON THE ASSESSMENT OF ABUSE OF DOMINANT POSITION

2.1. The Role of IPRs in the Assessment of the Relevant Market: Narrow Product Markets

The application of Article 102 TFEU first requires the finding of a dominant position of an undertaking in the relevant product and geographic markets. The

¹⁷ ANDERMAN, S. and H. SCHMIDT (2007), "EC Competition Policy and IPRs", S. Anderman (ed.), in *The Interface Between Intellectual Property Rights and Competition Policy*, Cambridge University Press, Cambridge, p. 37-124.

¹⁸ Peritz 2011, p. 18.

¹⁹ Anderman and Schmidt 2011, p. 4-5.

²⁰ Ibid.

relevant product market definition is crucial when there are cases involving IPRs since narrow market definitions may coincide with the assessment of dominance before the assessment of abuse.²¹ Relevant product markets have generally been defined along the scope of the IPR and therefore it has been assumed that IPRs eventually generate market power in *Hilti*²² and *Tetra Pak II*²³.

The narrow definition of markets by competition authorities leads to single product markets, which is not particularly desired by IPR holders; yet has a direct impact on them.²⁴ For example, due to the nature of technology fixing process, the owner of a technology may find itself in a single product market as in *Rambus*²⁵ where patented technologies were assessed as a single product market.²⁶ Therefore, IPRs may lead to narrow market definition which causes higher possibility of finding dominance and therefore the IP right holder may find himself to enjoy extreme form of dominance *i.e. de facto* monopoly.²⁷

2.2. The Role of IPRs in the Assessment of Dominance

As the Court has upheld several times, the existence of IPRs does not automatically signify that the undertaking in the possession of IPRs is in a dominant position. On the other hand, patent rights particularly contribute to dominance when the undertaking has a strong position in the market and the competitors do not have patents with which they could negotiate cross-licensing.²⁸ Moreover, the special category of monopoly or essential input rather than the mere threshold definition of dominance is essential²⁹ for IPR holders as it can be seen from *Magill* where the Court assessed *de facto* monopoly for TV listings held by TV companies.

In dominance assessment, the market power is measured and one of the leading indicators of market power is high market shares as the Commission has

²¹ Anderman and Schmidt 2011, p. 36.

²² Case T-30/89 *Hilti AG v. Commission*, [1991] ECR II-1439.

²³ Case C-333/94P *Tetra Pak International SA v Commission (Tetra Pak II)* [1996] ECR I-5951. Anderman and Schmidt 2011, p.142.

²⁴ Anderman and Schmidt 2011, p. 10.

²⁵ Commission Decision of 9 December 2009, COMP/38.636-*Rambus*

²⁶ ANDERMAN, S. (2011), "The IP and Competition Interface: New Developments", S. Anderman and A. Ezrachi (eds.), in *Intellectual Property and Competition Law: New Frontiers*, Oxford University Press, Oxford, p. 12.

²⁷ Anderman and Schmidt 2011, p. 36.

²⁸ TURNER, J. D. C. (2010), *Intellectual Property and EU Competition Law*, Oxford University Press, Oxford, UK, p.80.

²⁹ Anderman and Schmidt 2011, p.58.

tendency to consider market shares as a preliminary indication of dominance.³⁰ However, market share is not the decisive criterion since market structure, product differentiation, barriers to expansion/entry and countervailing buyer power should also be examined.³¹ However, sufficiently narrow market definitions may lead to finding of high market shares and accordingly may contribute to the finding of dominance. For example in *Magill* and *IMS Health*³², the dominant undertakings were found to have *de facto* monopoly and in *Tetra Pak II*, Tetra Pak was assessed to hold 92 percent of the market for non-aseptic milk cartons. *AstraZeneca*³³ also confirms the importance of high market shares as *prima facie* evidence of dominance³⁴ since the possession of IPRs is capable of creating dominant position and moreover preventing the effective competition in the market.³⁵

Furthermore, another point to be taken into consideration is how the existence of IPRs may affect actual and potential substitutes to the extent they may constitute barriers to entry.³⁶ In *AstraZeneca*, the Court assessed that patent protection contributed to the market power when it was utilized to put significant pressure on competitors and to force them to enter into patent settlements.³⁷ In addition, an advanced approach to the potential contestability of the markets has attracted attention to IPRs to assess if they could constitute barriers to entry for potential competitors.³⁸

2.3. The Role of IPRs in the Assessment of Abuse

At the intersection of IPRs and Article 102 TFEU, the case law illustrates two segments of cases: First segment consists of the classic IP-competition law

³⁰ MONTI, G. (2006), “The Concept of Dominance in Article 82”, <http://www.lse.ac.uk/collections/law/staff%20publications%20full%20text/monti/ECJdominancepaper.pdf>, Date Accessed: 10.03.2015.

³¹ Anderman and Schmidt 2011, p.59.

³² Case C-418-01 *IMS Health GmbH & Co OHG v NDC Health GmbH & Co KG* [2004] ECR I-5039.

³³ COMP/A. 37,507/F3 *AstraZeneca*, EuC, T-321/05 *AstraZeneca v. Commission* para 270, Case C-457/10 *AstraZeneca v. Commission* [2012] CJE/12/158.

³⁴ SUBIOTTO QC R., F. MALONE, D. R. LITTLE, C. DE BROSSES and S. SUCIU (2011), “Recent EU Case Law Developments: Article 102 TFEU”, *Journal of European Competition Law & Practice*, No:2(2), p. 138.

³⁵ OTTAVIANO, I. (2012), “Industrial Property and Abuse of Dominant Position in the Pharmaceutical Market: Some Thoughts on the AstraZeneca Judgment of the EU General Court”, G. Caggiano, G. Muscolo and M. Tavassi (eds.), in *Competition Law and Intellectual Property: A European Perspective*, Walters Kluwer, Croydon, p. 193.

³⁶ Anderman and Schmidt 2011, p.59.

³⁷ *Ibid.*, p.60.

³⁸ HEINEMANN, A. (2008), “The contestability of IP protected markets”, J. Drexl (ed.), in *Research Handbook on Intellectual Property and Competition Law*, Edward Elgar, Cheltenham, p.54.

intersection cases where refusal to license and tying are dealt on the line of *Volvo-Renault*, *Magill*, *IMS Health* and *Microsoft*. Under the first segment, the principle is that the exercise of IPRs does not constitute abuse of dominant position itself; however, exceptional circumstances doctrine with strict conditions has been acknowledged.

In parallel to the IPR holders' discovery of new methods to exploit their IPRs, new forms of abuses have arisen. Second segment of the case law shows an atypical pattern of facts where new abuse types have been detected and accordingly new remedies have been developed. Under this segment, there are miscellaneous types of abuses which are relatively new such as patent ambush in *Rambus*, misuse of regulatory procedures and selective deregistration of market authorization for certain products in *AstraZeneca*.

2.3.1. First Segment

2.3.1.1. Refusal to License

As asserted above, in several cases, the Court has set forth the general rule that the mere existence of IPRs does not correspond to dominant position and the mere exercise of an IPR does not amount to abuse of dominant position. The Court has illustrated this rule and the conditions for an exception to it by the jurisprudence it has developed as examined below.

2.3.1.1.1. IBM

In *IBM*³⁹, the Commission alleged that IBM was in abusive conduct by delaying disclosure of interface information which provided an artificial advantage to IBM itself and created an obstacle to its competitors in adapting their products to the new IBM 375 mainframe computer.⁴⁰ The case was resolved by Commission's acceptance of IBM's undertakings to provide interface information and announce the changes in advance. The Commission mentioned that there could be special circumstances where the IPR holder could be obliged to grant license to existing players and/or new entrants.⁴¹ It has been argued that, in *IBM* priority was given to access to interoperability over rewarding incentives and this was consistent with the *Volvo* judgment.⁴²

³⁹ Commission Decision of 18 April 1984, IV/30.849-*IBM personal computer*.

⁴⁰ Anderman and Schmidt 2011, p.99.

⁴¹ *Ibid.*, p.95.

⁴² *Ibid.*, p.111.

2.3.1.1.2. *Volvo and Renault*

In *Volvo v. Veng (Volvo)* and *Conzorzio v. Renault (Renault)*, the Court discussed whether there could be an abuse of dominant position with the involvement of IPRs. In both cases, car manufacturers Volvo and Renault refused to license their design right of body parts to independent producers, namely Veng and Conzorzio, who wanted to produce spare parts. In *Volvo*, while Veng was importing wing panels, Volvo brought an action against Veng on the grounds of infringement of its design right. In response, Veng claimed that Volvo's refusal to license spare parts of Volvo motor cars constituted an abuse of dominant position. In *Renault*, Maxicar and the Conzorzio brought a lawsuit and claimed the annulment of Renault's design right and that their production of spare parts did not constitute unfair competition. Renault argued that the Conzorzio and Maxicar infringed its design right. In response, Conzorzio and Maxicar alleged existence of abuse of dominant position by refusal to grant license. The Court did not find abuse in either of those cases since neither the infringement action nor the refusal to license could correspond to abuse on their own; yet the Court gave the first examples on what could constitute an abuse despite the existence and exercise of IPRs. The non-exhaustive examples given by the Court were (i) the arbitrary refusal to supply spare parts to independent repairers, (ii) price fixing for spare parts at an unfair level and (iii) a decision no longer to produce spare parts for a specific model even though that model is still in circulation.⁴³

These judgments sent a signal to the IPR holders, who had been exploiting their IPRs in an extensive way with the complementary products such as spare parts and software programmes, that there was a limit to their exploitation and set the foundation for the "exceptional circumstances" test which has become the central point in the case law afterwards.⁴⁴

2.3.1.1.3. *Magill*

After giving examples on how an IPR exercise may constitute an abuse, in *Magill*, the Court ruled on abuse and provided a categorical guidance on abuse cases with IPRs. Upon the refusal by broadcasting companies to license their copyrights on

⁴³ *Renault*, para 18, *Volvo*, para 9.

⁴⁴ MAZZIOTTI, G. (2005), "Did Apple's refusal to license proprietary information enabling interoperability with its iPod music player constitute an abuse under Article 82 of the EC Treaty?", <http://escholarship.org/uc/item/7sv460b7>, Date Accessed: 10.03.2015, p.17.

their TV listings, Magill alleged abuse of dominant position due to the refusal and asked for compulsory license. Refusal by the broadcasters was found to be an abuse since it fulfilled the following criteria established by the Court⁴⁵ which eventually became the checklist to assess abuse with an IPR: (i) The refusal to supply or license is indispensable to the exercise of a particular activity on a neighbouring market, (ii) the prevention of the emergence of new product for which there is potential consumer demand, (iii) elimination of competition in the secondary market and (iv) non-existence of any objective justification. These criteria are similar to the ones applied in abusive conduct cases where there is a refusal to supply products which are not covered by IPRs.⁴⁶ However, the additional criterion brought by *Magill* is the condition (iii) the prevention of emergence of a new product *i.e.* “new product requirement”.

Upon *Magill*, it has been proposed that if an IPR holder has a dominant position with an essential facility; it will find itself under an obligation to license despite the exclusive rights for exploitation granted by the IPR⁴⁷ and that this judgment has allowed the compulsory licensing to be applied in horizontal situations.⁴⁸

2.3.1.1.4. *Post-Magill: Bronner and IMS Health*

The conditions of *Magill* have been adjusted in *Bronner* and *IMS Health* cases.

2.3.1.1.4.1. *Bronner*

In *Bronner*⁴⁹, Bronner’s request to access to the newspaper distribution system which was owned by Mediaprint was refused; however, at the end of the proceedings, the Court did not detect abusive conduct. Even though *Bronner* did not involve IPRs, it introduced the exceptional circumstances test to essential facility doctrine and confirmed the conditions for indispensability.⁵⁰ Moreover, the Court mentioned the need for the balance of interests since duty to license interfered with the dominant undertaking’s freedom to contract; however the *Bronner* balancing formula has not been upheld in subsequent case law.⁵¹

⁴⁵ *Magill*, para 53-56.

⁴⁶ Joined Cases 6779 and 7/79 *Commercial Solvents v Commission* [1974] ECR 223.

⁴⁷ Anderman and Schmidt 2011, p.97.

⁴⁸ KANTER, D. (2006), “IP and Compulsory Licensing On Both Sides of the Atlantic – An Appropriate Antitrust Remedy or a Cutback on Innovation?”, http://www.whitecase.com/files/Publication/fecf8cb1-714e-4b4d-8f47-b181c643e9d5/Presentation/PublicationAttachment/87f75f2f-4081-44d2-9224-b5f8d766198a/article_kanter_ip%20and%20compulsory%20licensing.PDF, Date Accessed: 10.3.2015, p. 2.

⁴⁹ Case C-7/97, *Oscar Bronner GmbH & Co KG v. Mediaprint Zeitungs- und Zeitschriftenverlag GbmH* [1988] ECR I-7791.

⁵⁰ Anderman and Schmidt 2011, p.108.

⁵¹ EZRACHI, A. (2011), “Competition Law Enforcement and Refusal to License: The Changing

2.3.1.1.4.2. IMS Health

IMS Health was the copyright holder of the brick structure which was a data analysis system for the pharmaceutical industry in Germany and it sold the data it had collected to the manufacturers. When NDC and AzyX tried to operate in the market with their data system, they could not succeed since IMS Health's brick structure system had become *de facto* industry standard. When they applied for a license, IMS Health declined. Upon complaint, the Commission decided on an interim measure with a duty to license; however, the Court of First Instance suspended the Commission's interim measure as the necessary requirements to decide on interim measure were not properly established. Thereafter, the Commission withdrew the interim measure.

In *IMS Health, Magill* conditions have been clarified to be cumulative. Furthermore, the third of *Magill* conditions was extended by the Court of First Instance by recognizing that potential or fictional market would be sufficient. This is a vital development in case law since the sufficiency of fictional downstream market increases the likelihood of obligation to grant a license to the competitor.⁵² This extension was reiterated by the Court in *Microsoft* judgment along with other aspects of exceptional circumstances doctrine.⁵³ Another adjustment of the *Magill* conditions in *IMS Health* concerns the new product requirement as suggested by the Advocate General⁵⁴ and accepted by the Court;⁵⁵ in order for a product to be regarded as new it should not be a mere replication and duplication. However, the "improvement" requirement has been criticized for not having been established clearly as it is vague.⁵⁶

Boundaries of Article 102 TFEU", S. Anderman and A. Ezrachi (eds.), in *Intellectual Property and Competition Law: New Frontiers*, Oxford University Press, Oxford, p. 97.

⁵² Ezrachi 2011, p. 98.

⁵³ *Microsoft*, para 335.

⁵⁴ Opinion of AG Tizzano in Case C-418/01, *IMS v NDC*, delivered on 2 October 2003, para 66.

⁵⁵ *IMS Health*, para 49.

⁵⁶ TROBERG, M. C. (2011), "Differences between the US and the EU in Antitrust Review of Intellectual Property: A Comparative Analysis of the Essential Facilities Doctrine", <http://www.roschier.com/sites/default/files/Differences%20between%20the%20US%20and%20the%20EU.pdf>, Date Accessed: 10.03.2015, p. 72. The reiteration of the new product requirement has been welcome; however, it has been argued that what has been meant by such condition has still been left in the dark. See GÜRZUMAR, O. B. (2006), *Zorunlu Unsur Doktrinine Dayalı Sözleşme Yapma Yükümlülüğü*, Seçkin, Ankara, Türkiye, p. 211. The author argues that said condition should not be arbitrarily generalized and it must carefully be examined in each specific case with a focus on its probable impacts, p.165.

2.3.1.1.5. Microsoft

Upon a complaint by Sun Microsystems, the Commission assessed that Microsoft was dominant in both personal computer operating systems market and work group server operating systems market. After the assessment of dominance, the Commission found Microsoft in breach of Article 102 TFEU stating that (i) it was using its dominant position in the Windows PC operating system market to obtain dominance in the workgroup server operating system market and media player markets by refusing to supply adequate interoperability information to block development and distribution of compatible products and (ii) tying Windows Media Player to Windows operating system.

Microsoft appealed against the Commission decision; yet the Court of First Instance upheld the Commission decision in most aspects. Microsoft did not appeal against the judgment of the Court of First Instance. Microsoft had patent and trade secret protection over the information protocols⁵⁷; however, it has been claimed that the Commission and the Court of First Instance acted upon the presumption that interoperability information was protected by IP law even though they have not reached that conclusion explicitly.⁵⁸

The remedies ruled on were as follows: In relation to interoperability, the ability for two software products to exchange information mutually for each to function as foreseen,⁵⁹ Microsoft was ordered to make certain interoperability information available and to allow the use of that information on reasonable and non-discriminatory terms. In relation to tying, Microsoft was ordered to create a new product by selling Windows without Windows Media Player. The tying offense is examined below.

The extension of Article 102 TFEU in *Microsoft* can be summarized as follows:

First, in relation to the condition of the appearance of a new product, the Court added technical development within that category. It has been estimated that this evolution would be welcomed by competition authorities in contrast to the advocates of IP protection as it might have significant consequences for IPR holders.⁶⁰ However, it has been assured that such concerns can be overcome; the

⁵⁷ Peritz 2011, p. 57.

⁵⁸ WHISH, R. and D. BAILEY (2012), *Competition Law*, Oxford University Press, Oxford, UK, p. 800.

⁵⁹ Turner 2010, p.31.

⁶⁰ VESTERDORF, B. (2008), "Article 82 EC: Where Do We Stand After the Microsoft Judgment?", Global Antitrust Review ICC Annual Competition Law and Policy Lecture, <http://www.icc.qmul.ac.uk/GAR/Vesterdorf.pdf>, Date Accessed: 10.3.2015, p.8.

extended new product requirement which includes technical developments must be interpreted restrictively as well.⁶¹

Secondly, the Court widened the indispensability notion, which signifies that compulsory licensing is absolutely necessary and the applicant needs to demonstrate its inability to reach the aimed goal,⁶² by including economic indispensability since even though access to market was technically possible, the Court found that the condition of indispensability was fulfilled due to economic viability of interoperability information.⁶³ By allowing economic viability to be covered under the extended indispensability condition in addition to objective indispensability; the Commission was given a wide margin of appreciation.⁶⁴

Thirdly, the Court lowered the threshold by requiring the likelihood of elimination of competition; rather than requiring the actual elimination of competition⁶⁵. The Court said that, it is not required that *all* competition on the market would be eliminated; instead it is sufficient that all *effective* competition would be eliminated. It has been argued that this modification rendered the conditions of finding of an abuse less strict and the shift is welcomed by most people as “there is room for some effective and not just some, however toothless competition”.⁶⁶

Microsoft has brought forth severe criticisms from market definition to the assessment of parties’ allegations, from remedies to the approaches and the legal reasoning of the Commission and the Court. Under this section, only criticisms within the scope of this article shall be examined.

One of the criticisms raised at *Microsoft* is whether the Commission was qualified to require and then decide on whether an IPR had innovative value or not as if it were a patent authority.⁶⁷ Thus, it has been argued that, since the IPR holder naturally expects royalty, a royalty of zero (or even close to zero) undermined IPRs and the incentives for innovation and productivity underlying them and such lack of royalty would constitute a misguided competition policy and a risk

⁶¹ Ibid., p.9.

⁶² Kanter 2006, p.12.

⁶³ Ezrachi 2011, p. 99.

⁶⁴ Vesterdorf 2008, p.10

⁶⁵ Ezrachi 2011, p. 99.

⁶⁶ Vesterdorf 2008, p.8.

⁶⁷ MARSDEN, P. (2007b), “Unfair and Unreasonable”, *Competition Law Insight*, p. 3.

of violating global trade rules.⁶⁸ Therefore, the following question arises: What should be the basis to calculate a reasonable royalty? On the one hand, an IPR holder is entitled to receive an appropriate return for its investment; on the other hand, compulsory licensing is not meant to compensate for full appreciation value on the downstream market because if it were accepted otherwise, this would lead to monopoly prices on both markets.⁶⁹ As a result, a balance should be struck and the calculation should be cost based and a portion must be added for an appropriate return on the investment.⁷⁰

With regard to the grant of interoperability information, it should be noted that in contrast to mandated access which can be cut off, granted information can never be taken back; therefore, the remedy cannot be undone. As the secrecy itself is valuable and the disclosure in effect is divestment and since there is no “undo button” in information sharing, there should be a higher burden of proof on the complainants and the competition authorities.⁷¹

2.3.1.2. Tying

Tying occurs when a product’s supplier requires the buyer to buy a second product, the tied product, and it may take various forms such as contractual tying, technical tying, bundling etc⁷². The tying case-law has frequent involvements of IPRs as it can be seen from *Hilti*, *Tetra Pak II* and *Microsoft* cases. In *Tetra Pak II*, Tetra Pak was found to engage in abusive conduct with its practice to tie the machines for the sterilization and filling of liquid food cartoons to the purchase of cartoons, the maintenance of machines and the purchase of spare parts. Tetra Pak was also found to have conducted predatory pricing as a result of disparities which could not have been explained by market conditions.⁷³ Tetra Pak argued that tying constituted a commercial usage since there was a natural link between the cartoons and filling machines.⁷⁴ However, the Court of First Instance refused this argument on the ground that the IPR holder could not extend the IPR to the

⁶⁸ Ibid., p. 3-4.

⁶⁹ Anderman and Schmidt 2011, p.122.

⁷⁰ Ibid.

⁷¹ MARSDEN, P. (2008), “Article 82 And Structural Remedies After Microsoft”, [http://www.biiicl.org/files/3554_art_82_and_structural_remedies_\(marsden\).pdf](http://www.biiicl.org/files/3554_art_82_and_structural_remedies_(marsden).pdf), Date Accessed: 10.03.2015, p.12.

⁷² Whish and Bailey 2012, p. 689

⁷³ *Tetra Pak II*, para 160.

⁷⁴ Anderman and Schmidt 2011, p.139.

uncovered product.⁷⁵

In *Hilti*, Hilti refused to honour its guarantees to its customers if they were to use a third party nail in their guns and this was found to constitute an exploitative abuse. Hilti's safety and quality arguments were not accepted by the Court on the ground that they were found to be inconsistent.

In order for a tying or bundling to constitute an abusive conduct, following criteria should be met: (i) There should be two separate markets, (ii) the relevant undertaking must be in a dominant position in the tying market, (iii) the customers should be coerced into buying two products together and (iv) tying must be likely to foreclose competition and also there must be no objective justification.⁷⁶ The Commission, as upheld by the Court, found all conditions fulfilled in *Microsoft*. The Commission identified two product markets for tying: operating system market and media player market. Even though Microsoft argued that there was one integrated product and there was no demand for an operating system without a media player,⁷⁷ the Commission reached the conclusion that Windows PC OS and Windows Media Player constituted two separate products. Microsoft was found to be in dominant position as it held 90 per cent of the operating systems market for personal computers.⁷⁸ With regard to the coercion requirement, the Commission's determining question was whether there was a possibility to purchase the products separately as an alternative or not. This requirement was considered to be fulfilled despite the fact that Windows Media Player was offered freely and the customers could download different media players if they wished to do so.⁷⁹ In relation to the foreclosure of the competition, the Commission had asserted that said tying had the risk to foreclose media player market.⁸⁰ Finally, in relation to objective justification attempts, Microsoft's arguments on efficiency defense, reduced transaction costs and technological integration were not accepted neither by the Commission nor the Court⁸¹.

The remedy decided upon was to make available Windows PC OS without Windows Media Player (Windows N). This remedy did not serve for any purpose

⁷⁵ *Tetra Pak II*, para 83, 131.

⁷⁶ *Microsoft*, paras 839-71 and Enforcement Guidelines on Article 82, para 50.

⁷⁷ *Microsoft I* Commission decision, paras 404, 405, 800, 804.

⁷⁸ *Ibid.*, para 432.

⁷⁹ *Ibid.*, paras 75, 833, 834, 968-970.

⁸⁰ *Ibid.*, paras 841-654.

⁸¹ Anderman and Schmidt 2011, p.140-141.

since (i) both the untied and the tied versions had the same price as their costs were almost the same because the cost of adding Windows Media Player was almost zero and (ii) the untied version was not appealing to consumers in practice as the alternate product that Microsoft was obliged to offer was a product with lower quality. Finally, the last remedy decided on was the appointment of a monitoring trustee; however, the Court annulled it stating that the Commission had gone beyond its powers.⁸²

2.3.1.3. Conclusion on First Segment

Considering the explanations provided above, for the first segment, the following conclusion may be reached:

Regarding the assessment of refusal to license cases, the steps to be followed are as follows:⁸³ (i) the establishment of market dominance in a relevant market, (ii) the determination on whether competition by (a possible) substitution operates or not; in other words, the indispensability test, (iii) the assessment of pro- and anti-competitive effects of a duty to license, and (iv) the examination of the effects of compulsory licensing under the concept of dynamic competition on the incentive structure of IP system. After emphasizing the evaluation of effects on the incentive in the determination of compulsory licensing; some authors remark that even though the IPR holders' incentives may be expected to be reduced; the overall incentives to innovation shall be guarded for two reasons: First, the exclusivity held by the IPR holder shall compensate the reduced incentive and secondly, where competition by substitution is not possible, compulsory licensing should be perceived as an attempt to correct an anomaly which is not covered by the rationale of IPRs.⁸⁴

With regard to tying, from the IPR holders' point of view, it is simply another method to exploit the IPR. However, in situations where the IPR holders' market power coincides with dominance with the help of the IPR, tying may create an available ambiance for coercion where the IPR holder is capable of coercing its customers to buy products together and foreclosing competition in the downstream

⁸² Microsoft, para 1278.

⁸³ GALLEGIO, B. C. (2008), "Unilateral refusal to license indispensable intellectual property rights – US and EU approaches", J. Drexl (ed.), in *Research Handbook on Intellectual Property and Competition Law*, Edward Elgar, Cheltenham, p. 236-237.

⁸⁴ Ibid.

market.⁸⁵ On the other hand, in high-tech industry where innovation is provided with the introduction of “new generation” of products such as new generation of mobile phones; tying has been argued to have commercial logic.⁸⁶

To clarify it briefly, the high-tech industry is very much linked to what is called the “new economy”⁸⁷, the foremost component of which can be put as information and communication technologies. What make these technologies “new” are frequent entry and exit and the rapidity of innovation; where a particular attention should be given to economies of scale not only in terms of production; but also from the perspective of consumption, under the concept of network externalities. Such a rapid innovation, especially when supported by IPRs, temporarily paves the way of monopolization at first; however, when combined with the network externalities afterwards; dominant position may occur more permanently and a “lock-in” situation may arise.

Therefore, the practice of tying deserves a more delicate approach, since, on an extreme ground, any product or service can be separated into smaller pieces to be sold; yet this separation ends at some stage.⁸⁸ Smartphones, to be taken as an example, are acclaimed by consumers “for generating new secondary markets and adding value by integrating the functions of many different products that were, until recently, only available separately”.⁸⁹ When evaluating tying to be either pro or anti-competitive,⁹⁰ it should be considered that the overextension of the competition rules to such integrated products may prevent innovation and decrease the consumer and/or total welfare; however, insufficient application of these competition rules cause higher prices. That is why an appropriate balance between IPRs and competition should be established in terms of tying especially in industries where innovation (by means of which dynamic efficiency is sought for) lies at the heart. Finally, another important remark is that competition law remedies are problematic with regard to high-tech industry since by the time

⁸⁵ Anderman and Schmidt 2007, p. 72.

⁸⁶ Ibid.

⁸⁷ POSNER, R.A. (2001), “Antitrust in the New Economy”, *Antitrust Law Journal*, No:68(3), p. 925-943.

⁸⁸ BORK, R.H. (1978), *The Antitrust Paradox: A Policy at War with Itself*, Free Press, New York, US, p. 378-79.

⁸⁹ AU, T. H. (2012), “Anti-Competitive Tying and Bundling Arrangements in the Smartphone Industry”, *Stanford Technology Law Review*, No:16(1), p. 190.

⁹⁰ In U.S practice, first tying was considered as a per se violation, while afterwards analysed under the rule of reason doctrine.

these remedies arrive, the market, which evolves very quickly as it concerns high-tech products, may have already amended itself.⁹¹

2.3.2. Second Segment: Miscellaneous Types of Abuse

In parallel to the newly developed methods of the exploitation of IPRs in industries where IP strategies play a key role in competition, abuse of dominant position has been established in various cases. This segment contains miscellaneous cases and differs from the classical IP-competition law intersection cases with their pattern of facts as described below.

As illustrated above, there is a more or less established category of IPRs-competition law intersection cases, with a checklist on how to assess abuse of dominant position with the involvement of IPRs and the remedies in case of such assessment. On the other hand, thanks to the “creativity” of the IPR holders on their exploitation strategies, various types of abuses have been encountered with. Due to the diversity of these abuses and the inappropriateness to list them under a specific abuse category, they may be referred as “miscellaneous types of abuse”; however in time, several categories may emerge among them.

These abuses are categorized as miscellaneous types of abuse as they do not show a single or a similar pattern of facts since these facts differ according to IPR holders’ methods to exploit their rights and their creativity on their maximization for enforcement on a wide spectrum. On the other hand, it is noteworthy to state that some abuses should be labeled cautiously and some cases stand out with their facts. Under this title, individual abuses are briefly mentioned below and under subtitles, patent ambush, infamous *AstraZeneca* judgment and Pharmaceutical Sector Inquiry Report, which provide hints as to what else may constitute miscellaneous types of abuse, are examined.

First, **unlawful acquisition of technology** may constitute an abuse as in *Tetra Pak I*⁹². In this case, the acquisition of a company, having an exclusive license for the patents involving the only viable competing technology, and obtaining a patent for all minor technical characteristics or modifications was found to be the strengthening of an already existing dominant position and therefore abusive. Secondly, **demanding excessive royalties** may constitute an abusive conduct as

⁹¹ MONTI, G. (2004), “Article 82 EC and New Economy Markets”, C. Graham and F. Smith (eds.), in *Competition Regulation and the New Economy*, Hart Publishing, Oxford, p.23.

⁹² Case T-51/89 *Tetra Pak Rausing v Commission* [1990] ECR II-309.

in *Qualcomm*⁹³. In *Qualcomm*, upon complaint, the Commission investigated whether the owner of patents in the European standard for third generation (3G) mobile phones had failed to license its technology on fair, reasonable, and non-discriminatory (FRAND) terms, but afterwards Commission did not pursue since it deemed the case was no longer an administrative priority.⁹⁴ Finally, **vexatious behavior and abuse of process** are established to constitute abuse. In *Osram/Airam*⁹⁵, Airam filed a complaint to the Commission claiming that Osram's registration of a trademark as a dominant undertaking, knowing that that trademark was in use, was an abusive conduct. The Commission held that the registration of a trademark by an undertaking, which knows that a particular trademark could lead to risk of confusion with a similar trademark, could constitute abuse. The proceedings have ended with the settlement of the parties' agreement.

2.3.2.1. Patent Ambush

A subcategory that has emerged under "new" abuses cases, or under "miscellaneous" types of abuse as referred in this article is patent ambush.

A patent ambush means that an undertaking participating in an industry-setting activity is operating in a misleading manner by not disclosing the existence of patents that would be necessary for anyone using the standard and such act allows that undertaking to be able to demand unreasonable royalties as the patent holder.⁹⁶ An important example of patent ambush is the *Rambus* case. The Commission issued a statement of objections alleging that Rambus had engaged in abusive conduct by patent ambush. The subject matter of the *Rambus* case concerns the claims that the practices of Rambus were deceptive regarding the existence as well as the applications of patents, which were afterwards alleged to have become the essential input in terms of the adopted industry standard, and by means of its patented technology, Rambus enjoyed a legal monopoly as its patent became indispensable. The case ended with a settlement where Rambus offered to have a worldwide cap on its royalties for five years and the Commission agreed to end the proceedings. However, it marked a new category of abuse with IPRs.

⁹³ Case T-48/04 *Qualcomm v. Commission* [2009] ECR II-2029.

⁹⁴ Whish and Bailey 2012, p. 804; Commission MEMO /07/389, 1 October 2007; Commission MEMO /09/516, 24 November 2009.

⁹⁵ XIth Report on Competition Policy (1981), point 97, p.66.

⁹⁶ Whish and Bailey 2012, p. 806.

2.3.2.2. AstraZeneca

From the Commission decision in June 2005 until the finalization by the judgment of the Court in December 2012, *AstraZeneca* proceedings have been followed quite carefully by both private sector actors and the public sector authorities.

AstraZeneca is a case of misuse of regulatory procedures where there was a pattern of misleading representations in order to acquire supplementary protection certificates for drugs. As upheld by the Court⁹⁷, the Commission found AstraZeneca dominant on the market for protein pump inhibitors which were a category where Losec, a drug that AstraZeneca was the patent holder, was the leader and the Commission declined to include antihistamines in the relevant market considering that they did not provide significant competitive restraint.⁹⁸ In relation to the market definition, it has been claimed that the Court's approval of market definition of the Commission in *AstraZeneca* may encourage the Commission to pursue narrow market definition for drugs particularly when a new drug enters the market and demonstrates improvement compared to existing drugs.⁹⁹ In *AstraZeneca*, two abuses as submission of misleading information and selective deregistration of market authorization are detected and sanctioned. These abuses are summarized as follows:

2.3.2.2.1. First abuse in *AstraZeneca*: Submission of Misleading Information

AstraZeneca was found to be in abusive conduct in two ways: First, AstraZeneca had applied to obtain "supplementary protection certificates" (the SPCs) which are documents that extend patent protection period by providing an extra five years in order to compensate the period between the filing for a patent and the grant of market authorization. However, it was found to be engaging in an abusive conduct based on the assessment that it tried to obtain the SPCs by providing misleading information. The issuance of the SPCs depends on "the first authorization to place the product on the market". Whereas the common interpretation was the date when the national authority granted the authorization; AstraZeneca considered the date as the date when all administrative steps had been completed and the marketing authorization became effective which corresponded to the date when the national government approved the price of the product. According to the Commission,

⁹⁷ AstraZeneca, paras 31-60.

⁹⁸ HULL, D. W. (2010), "The AstraZeneca Judgment: Implications for IP and Regulatory Strategies", *Journal of European Competition Law & Practice*, No:1(6), p. 501.

⁹⁹ Ibid.

AstraZeneca misled the authorities by not explaining its own interpretation and if the authorities had known such interpretation they might not have provided the SCPs at all or for the same length. The Court upheld that there was a submission of misleading information to public authorities, such act was liable to grant the relevant undertaking an exclusive right that was not deserved in the beginning, and therefore it constituted a practice outside the scope of competition on the merits since misleading public authorities created regulatory obstacles to competition by the unlawful grant of exclusive rights to the dominant undertaking.¹⁰⁰

Even though AstraZeneca argued that abusive conduct could only exist when a dominant undertaking acquired and/or enforced its invalid patent intentionally; the Court did not accept this argument and held that providing misleading information for the grant of an exclusive right constituted a practice outside the competition on the merits which may be particularly restricting competition.¹⁰¹

As it can be seen from the facts, *AstraZeneca* case raised several questions. Since the abusive conduct involved provision of misleading information, the conditions to determine whether a conduct was misleading or not was questioned. In this regard, the Court stressed that the answer depended on each individual case;¹⁰² however, it can be argued that the relevant criteria are not properly established and the threshold to find abusive conduct is so vague that “it harbours a troubling potential for IP owners”¹⁰³. Because if the concept of “misleading” is not defined adequately, it gives a wide margin of discretion to the Commission; moreover, such inadequate definition might have a “chilling effect on innovation” which could eventually lead to the undermining of the value of IPRs and “dilute the competitive restraints they are designed to foster”¹⁰⁴.

Another important issue in relation to the *AstraZeneca* case where there is an abusive conduct through the breach of regulatory rules is the relevance of intention. The Court set forth that the establishment of a deliberate intention was not necessary; however found that AstraZeneca had intended to give misleading information.¹⁰⁵ As upheld by the Court of Justice, the General Court stated in para 356 that:

¹⁰⁰ *AstraZeneca*, para 99.

¹⁰¹ Whish and Bailey 2012, p. 805.

¹⁰² *AstraZeneca*, para 99.

¹⁰³ Hull 2010, p. 502.

¹⁰⁴ *Ibid.*

¹⁰⁵ *AstraZeneca*, para 93.

“proof of deliberate nature of the conduct and the bad faith of the undertaking in a dominant position is not required for the purposes of identifying an abuse of dominant position”.

Upon ruling that the finding of intention was not a requirement, the Court stated that such intention would be taken into account. “Abuse does not require the proof of intent; however, the existence of fraudulent intention altogether is not without importance”¹⁰⁶ which means that the Court does not require the evidence of intention to harm; however, such subjective element may be utilized as a proof for finding abuse.¹⁰⁷ A question that is raised with regard to the relevance of intention is whether the mere use of IP procedures constitutes abusive conduct or not when the applicant party has no intention of using or licensing it¹⁰⁸ for instance in a case where a dominant undertaking obtains a patent not to exploit itself, but to prevent a rival from developing a competing product.¹⁰⁹

In addition to the criteria to decide when misleading information constitutes an abuse and the relevance of intention, another aspect that has raised questions is “the effects” of the particular conduct. The Court upheld that it was not relevant that AstraZeneca did not succeed to obtain the SPC protection beyond the original patent protection period because AstraZeneca’s conduct was very likely to result in the grant of the SPCs and if they were to be granted; such grant would produce significant anticompetitive effects.¹¹⁰ Finally, it has been discussed that the Court set a low threshold for finding of an abuse in case of submission of misleading information since the Court does not require neither the intention nor the anticompetitive effect and finds it sufficient that the dominant undertaking should have been reasonably aware that its conduct was likely to mislead and eventually there would be anticompetitive effects.¹¹¹

2.3.2.2.2. Second Abuse in AstraZeneca: Selective Deregistration of Market Authorization

AstraZeneca withdrew the capsule form of the drug Losec and the market authorization it had obtained for that capsule form and instead started selling the

¹⁰⁶ Ottaviano 2012, p. 194.

¹⁰⁷ Ibid.

¹⁰⁸ Ibid., p. 200.

¹⁰⁹ See Section Pharmaceutical Sector, p. 28.

¹¹⁰ AstraZeneca, para 111.

¹¹¹ Hull 2010, p. 502.

drug in tablet form; however such modification did not allow generic companies to market their capsule formed drugs and prevented parallel imports of the original capsule formed drug from low-price member states into those which required market authorization.¹¹²

It has been discussed that the manipulation of IP procedures may not only enlarge the scope of the underlying IPRs in an unlawful manner and constitute an abuse of dominant position but also such manipulation may violate the fundamental freedoms and constitute an offense to single market.¹¹³

Some authors agree with the Court and the Commission that AstraZeneca's behaviour was unlawful since such behaviour was capable of eliminating competition and reducing consumer welfare since the SPCs protected the market power enjoyed by the patent holder and the unlawful acquisition and holding of such market power and the withdrawal of market authorization could delay the generic entry and the parallel import and thus could prevent the decrease in market prices.¹¹⁴ It was claimed that the manipulation of this IP related procedure was merely a tool for AstraZeneca to prolong its market dominance and it could neither be rationally explained nor justified.¹¹⁵

The Court held that a dominant undertaking's commercial strategy is acceptable only if it is within the scope of competition on the merits. According to Court's assessment, the withdrawal of the capsule form and the introduction of the tablet form were legitimate as they did not make generic entry more difficult; however, the withdrawal of the market authorization for the capsule form constituted an abusive conduct as it raised legal barriers and it was not an investment which was designed to contribute to competition on the merits. The Court's analysis of the withdrawal of market authorization is found to be unsettling particularly for those companies that are active in pharmaceutical industry since they strongly rely on IP and regulatory strategies. Such narrow interpretation of competition on the merits is argued to be uncertain and trouble-signalling for dominant undertakings in relation to their commercial strategies¹¹⁶.

¹¹² *Ibid.*, p. 501.

¹¹³ MAGGLIOLINO, M. and M. L. MONTAGNANI (2011), "AstraZeneca's Abuse of IPR-Related Procedures: A Hypothesis of Anti-Trust Offence, Abuse of Rights, and IPR Misuse", *World Competition*, No:34(2), p. 246.

¹¹⁴ *Ibid.*, p. 248.

¹¹⁵ *Ibid.*, p. 253.

¹¹⁶ Hull 2010, p. 503.

In case of a misuse of IP procedure such as in *AstraZeneca*, one of the questions that arise is which branch of law holds the priority: the specifically related IP law or competition law? The interference of IP related procedure may be found to constitute an abusive conduct; however, the ban on the application of the related IPR constitutes a violation of the specific IP law concurrently. It has been proposed that the Court has given preference to the IP protection for the duration of the exclusivity aiming to protect the investment on innovation; however, once the exclusivity expires the legitimate conduct is considered to fall under the prohibition in Article 102 TFEU.¹¹⁷ Moreover, it has been argued that the fact that both EU law and/or national law have foreseen their own remedies for wrongfully obtaining IPRs does not mean that such conduct cannot constitute abuse of dominant position as well.¹¹⁸

On the other hand, it has been claimed that the European institutions do not have particular competence in IP legislation and that European IP law does not have a doctrine of misuse of IPRs; therefore it has been suggested that in circumstances where there is a violation of both competition law and the regulations in regulated markets; the competition law can play a residual law for two reasons: First, the regulator is in charge of the proper functioning of the relevant regulated market and secondly, an antitrust remedy could “over-deter” when such remedy is “prone to false positive”¹¹⁹.

Although European IP law does not have a doctrine of misuse of IPRs like U.S. IP misuse doctrine,¹²⁰ it has been questioned whether the EU law provides an equivalent misuse doctrine. At first glance, it doubtfully exists on an EU-level since IPRs have a nationwide scope; however, potential sources of misuse equivalence are theoretically put forward; one of which arises from case-law on exercise beyond the substantive scope of IPR in question.¹²¹ The other ground is the emergent Community abuse of rights doctrine stating that a conduct, which does not amount to breach of TFEU Articles 101 and 102, may nevertheless

¹¹⁷ Ottaviano 2012, p. 198.

¹¹⁸ Turner 2010, p.86.

¹¹⁹ Maggliolino and Montagnani 2011, p. 259.

¹²⁰ FLANAGAN, A., F. GHEZZI and M. MONTAGNANI (2010), “The Search for EU Boundaries: IPR Exercise and Enforcement as ‘Misuse’”, A. Flanagan and M. Montagnani (eds.), in *Intellectual Property Law: Economic and Social Justice Perspectives*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham, p.115.

¹²¹ As found not justifiable under the Article 36 of EC Treaty (governing exceptions to freedom of movement principle).

violate the aforesaid emergent policy.¹²² With reference to *AstraZeneca*, it has been argued that competition law is confirmed to remedy the existing attitude towards IP problems.¹²³ The preference for competition law rather than the abuse of rights doctrine stems from its harmonized structure and accessibility especially for small businesses within the Member States.

On the issue whether patent law alone should sanction the patent misuse cases or not, it has also been argued that competition law is better furnished and patent law alone cannot solve the problem since it is originally designed to watch and punish the infringing third parties and not the patent holders.¹²⁴ It should be remembered that invalid patents are capable of damaging the balance between the increase in innovation and the restriction on competition as the consumers are affected by enduring cost of reduced competition; however, they do not receive the benefits of increased innovation.¹²⁵ In order to maximize the innovation, the legal regime should (i) stop existing misuse and its effects, (ii) return the wrongfully attained benefits of the misuse, (iii) deter future violations and (iv) compensate the infringed parties; for instance if the consumers are not reimbursed for illegal overcharge and if the patent holder has obtained and benefited from the patent in an unlawful way, why should the other firms and the consumers who have been suffered not be compensated? It has been discussed that the patent law is established in a way only to achieve the first goal; however the three remaining goals can be achieved via competition law; therefore, two branches of law should be perceived as interdependent serving for the goal of innovation maximization and in addition to IP law, competition law is entitled to intervene and foresee its own prohibitions and sanctions.¹²⁶

Furthermore, it has been argued that both the Commission and the Court are likely to apply Article 102 TFEU when a matter is regulated by sector-specific rules¹²⁷; therefore, competition law cannot be the exclusive answer; as a result, a reform of IP rules has been suggested.¹²⁸

¹²² Flanagan et al. 2010, p.126-127.

¹²³ Ibid., p. 139-140.

¹²⁴ Leslie 2009, p. 1269, 1270, 1285.

¹²⁵ AYRES, I. and P. KLEMPERER (1999), "Limiting Patentees' Market Power Without Reducing Innovation Incentives: The Perverse Benefits of Uncertainty and Non-Injunctive Remedies", http://digitalcommons.law.yale.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2255&context=fss_papers, Date Accessed: 10.03.2015, p. 1019.

¹²⁶ Leslie 2009, p.1282-1286.

¹²⁷ Troberg 2011, p. 78.

¹²⁸ SIRAGUSA, M. (2012), "The EU Pharmaceutical Sector Inquiry. New Forms of Abuse and

2.3.2.3. Pharmaceutical Sector Inquiry Report

In July 2009, the Commission issued a Pharmaceutical Sector Inquiry Report (Inquiry Report) and declared that it would intensify the scrutiny of possible abuses of patenting in the pharmaceutical sector.¹²⁹ Inquiry Report recognizes the innovative nature of IPRs with the exclusivity it provides; however, certain categories of unilateral conduct are pointed out in relation to their likelihood to raise competitive concerns. These categories are: (i) vexatious litigation, (ii) misuse of patent system, (iii) abuse of process and (iv) miscellaneous commercial behaviours.¹³⁰ With regard to vexatious litigation, the Commission declared that the enforcement of patent rights is legitimate; however, anticompetitive concerns might arise. On the other hand, misuse of patent system may appear in form of either patent cluster or divisional patents. Regarding abuse of process, as demonstrated above with *AstraZeneca* case, it may occur as misleading behaviours in administrative process to acquire or prolong a patent and/or a certain authorization. Finally, miscellaneous commercial behaviours correspond to numerous commercial strategies which vary in parallel to the specifications of the pharmaceutical industry such as marketing strategies and contact with doctors and pharmacists. Finally, it has been suggested that the Inquiry Report is critical in situations where a dominant undertaking obtains patent not to exploit itself, but to obstruct a rival from developing a competing product (defensive patenting).¹³¹

2.3.2.4. Conclusion on Second Segment

The line between the legitimate exercise of IPRs and “new abuses” or “miscellaneous types of abuse of IPRs” as referred in this article should be drawn delicately. As consistently held by the Court, the exercise of an IPR may constitute abusive conduct only in exceptional circumstances and the same strict principle should be applied for the new segment of IP-competition law intersection cases.¹³²

Article 102 TFEU”, G. Caggiano, G. Muscolo and M. Tavassi (eds.), in *Competition Law and Intellectual Property: A European Perspective*, Walters Kluwer, Croydon, p. 187.

¹²⁹ Pharmaceutical Sector Inquiry Report (DG Competition Staff Working Document) dated 8 July 2009, and the Commission Communication (executive summary). See http://ec.europa.eu/competition/sectors/pharmaceuticals/inquiry/staff_working_paper_part1.pdf and http://ec.europa.eu/competition/sectors/pharmaceuticals/inquiry/communication_en.pdf, Date Accessed: 10.03.2015.

¹³⁰ Siragusa 2012, p. 179.

¹³¹ KALLAUGHER, J. (2011), “Existence, Exercise, and Exceptional Circumstances: the Limited Scope for a More Economic Approach to IP Issues under Article 102 TFEU”, S. Anderman and A. Ezrachi (eds.), in *Intellectual Property and Competition Law: New Frontiers*, Oxford University Press, Oxford, p.120.

¹³² Siragusa 2012, p. 184-185.

A critical issue in new segment of cases is the relevance of intention. The Court has consistently upheld that the abuse is an objective concept and the subjective intention of the dominant undertaking is not considered during the assessment of the alleged abuse. However, as *AstraZeneca* judgment illustrates; even though the Court declared the intention was irrelevant; it acknowledged that it was not without importance. This new segment of cases, within the context of vexatious behaviour and misuse of IPRs, demonstrates that the finding of the abuse is closely linked to the finding of subjective intention as to whether there is the intention to cause harm to competitors or not. Furthermore, it should be affirmed that the reliance on intention is unsettling for three reasons:¹³³ First, the desire of undertakings to eliminate their competitors is in the very nature of competition. Secondly, competition law is based on the effects and accordingly, to sanction intention itself without effects should not be unlawful, whereas to sanction the effect without intention can be deemed lawful. Thirdly, such reliance could inspire varying interpretations which could lead to legal uncertainty.

In conclusion, even though the relevance of intention is risky to recognize, it is as important for the Court to assess dominance with an effect-based approach. In our opinion, as the new segment of cases shows, intention is to be taken into consideration at certain point by virtue of the very nature of this new segment; however it cannot be relied on arbitrarily. While the risks of subjective intention should be avoided, an effect based approach in these cases should be strictly advocated.

CONCLUSION

Due to the exclusivity they provide, IPRs are generally considered as a barrier to entry; however, they are at the very core of the competitive process as they transform knowledge into legally protected products that can be the subject of legal transactions in various types such as assignment and licensing.¹³⁴

While an IPR grants exclusivity to its owner; competition law aims to keep the market open for as many people as possible and this causes many commentators to fall for the simplistic and wrong assumption that there is an inherent tension between IP law and competition law.¹³⁵ As both encourage innovative efficiency by stimulating competition by substitution, the competition rules and IP rules are in harmony with each other.¹³⁶

¹³³ Siragusa 2012, p. 186.

¹³⁴ Heinemann 2008, p.57.

¹³⁵ Whish and Bailey 2012, p. 769.

¹³⁶ Heinemann 2008, p.71.

In 2008, Vesterdof said whether through a direct action or a preliminary ruling the Court might find the opportunity to examine and decide on the delicate balance between IP law and competition law. Due to the necessity to safeguard the interests of both branches of law and to enable them to function properly, the delicate balance must be struck very carefully. As discussed in this paper, there have been several cases on the said intersection; however, a general rule that can be applied has not been developed so far and such expectation would be unrealistic. This is because the practices of the undertakings and relevant legal issues that arise are various; just as the positions and the market power of the undertakings in the relevant markets are different depending on market definition.

On the other hand, the essential rule is that the exercise of IPRs may be unlawful only under exceptional circumstances and a remedy of compulsory licensing may be ruled. However, the authorities should act attentively and compulsory licensing should be ruled restrictively in a way in order to ensure that the dominant undertakings would have an incentive to widely license their IPRs to avoid such compulsion.¹³⁷ For the first segment of the cases such as *Magill*, *IMS Health* and *Microsoft*; the legal criteria are established to a certain degree and legal certainty is achieved to a certain extent as depicted above. Under the second segment of the cases, dominant undertakings are alleged to violate Article 102 TFEU with various instruments they have developed recently. For instance, in *AstraZeneca*, the issue is whether the undertaking's misuse of rules to obtain IPRs is abusive rather than whether *the exercise* of already obtained IPR is abusive or not.

Another important point is that, should the conclusion reached in pharmaceutical sector in *AstraZeneca*, which states that the misuse of legal rules to obtain IPRs could constitute an abuse when a dominant undertaking violates regulatory rules, whether intentionally or not, with no direct or specific relation to competition law, is applied in other regulatory areas; legal uncertainty could arise in a troubling manner.

Furthermore, the relevance of intention is a vital issue. Even though the second segment of cases differs from the former one with pattern of facts, the Court has established that intention is irrelevant in these second segment cases as well. Even if only a limited role were to be attributed to intention, the establishment

¹³⁷ Mazziotti 2005, p.34.

of intention as a criterion is troublesome and it is likely to lead to varying interpretations with legal uncertainty, mostly on the nature, timing and proof of intention.

With regard to the balance to be struck in cases at this intersection, the Court should require an economic approach since it may intervene even before the grant of exclusivity. In its Guidance Paper,¹³⁸ the Commission declares that it will focus on market functioning, consumer benefit and effective competition. In other words, the Commission based its analysis of exclusionary conduct on foreclosure and consumer harm.¹³⁹ In addition, the Commission stated that it would carefully assess the circumstances for the intervention and recognized that wrongful intervention might cause reduction in incentives, competitors' trying to free ride dominant undertakings' investments and also consumer harm.

Furthermore, should the Commission pursue a more economic approach, it will have to explain its decisions such as in informal guidance, non-infringement decisions or prohibitions more thoroughly and this will provide legal clarity to both the authorities and the practitioners.¹⁴⁰ Moreover, the economic-based approach shall avoid over-enforcement and reluctance of investment in innovation;¹⁴¹ therefore, the authorities should be more sensitive "*when faced with clear harm (to IP) for speculative gain (of inventions not yet invented)*"¹⁴².

In order not to undermine IPRs, it should be remembered that the logic behind the grant of exclusivity is to reward and foster innovation for further developments. Having said that, underlying policies and values of IPRs must be respected and rather than allowing free-riders, the Commission should allow competitors to bargain to agree on a FRANDly (Fair, Reasonable and Non-Discriminatory) price.¹⁴³

¹³⁸ Communication from Commission, Guidance on the Commission's Enforcement Priorities in Applying Article 82 of the Treaty to the Abusive Exclusionary Conduct by Dominant Undertakings [2009] OJ C 45/02.

¹³⁹ SIRAGUSA, M. and G. FAELLA (2013), "Trends and Problems of the Antitrust of the Future", E.A. Raffaelli (ed.), in *Antitrust between EU and national law X = Antitrust fra diritto nazionale e diritto dell'Unione europea*, Bruylant, Bruxelles, p.297.

¹⁴⁰ MARSDEN, P. (2009), "Checks and Balances: EU Competition Law and the Rule of Law", *Competition Law International*, No: 5(1), p. 24.

¹⁴¹ Troberg 2011, p. 81.

¹⁴² MARSDEN, P. (2007a), "Microsoft v. Commission - With Great Power Comes Great Responsibility", *Competition Law Insight*, p. 5.

¹⁴³ Marsden 2008, p. 12.

Finally, any intervention of Article 102 TFEU should be implemented in a way to preserve the benefits of technological progress¹⁴⁴ and should be limited to exceptional situations where the conditions are set forth and applied restrictively with legal certainty. Otherwise, one may find itself in a situation where what one hand gives, the other takes away.

¹⁴⁴ BOCHECK, R. (2012), “Intellectual Property Rights & Compulsory Licensing: The Case of Pharmaceuticals in Emerging Markets”, *World Competition*, No:35(4), p. 630.

BIBLIOGRAPHY

ANDERMAN, S. (2011), “The IP and Competition Interface: New Developments”, S. Anderman and A. Ezrachi (eds.), in *Intellectual Property and Competition Law: New Frontiers*, Oxford University Press, Oxford, p. 3-25.

ANDERMAN, S. and H. SCHMIDT (2007), “EC Competition Policy and IPRs”, S. Anderman (ed.), in *The Interface Between Intellectual Property Rights and Competition Policy*, Cambridge University Press, Cambridge, p. 37-124.

ANDERMAN, S. and H. SCHMIDT (2011), *EU Competition Law and Intellectual Property Rights: Regulation of Innovation*, Second Edition, Oxford University Press, Oxford, UK.

AU, T. H. (2012), “Anti-Competitive Tying and Bundling Arrangements in the Smartphone Industry”, *Stanford Technology Law Review*, No:16(1), p. 188-228.

AYRES, I. and P. KLEMPERER (1999), “Limiting Patentees’ Market Power Without Reducing Innovation Incentives: The Perverse Benefits of Uncertainty and Non-Injunctive Remedies”, http://digitalcommons.law.yale.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2255&context=fss_papers, Date Accessed: 10.03.2015.

BOCHECK, R. (2012), “Intellectual Property Rights & Compulsory Licensing: The Case of Pharmaceuticals in Emerging Markets”, *World Competition*, No:35(4), p. 621-634.

BORK, R. H (1978), *The Antitrust Paradox: A Policy at War with Itself*, Free Press, New York, US.

DENOZZA, F. (2012), “Intellectual Property and Refusal to Deal: “Ad Hoc” versus “Categorical Balancing””, G. Caggiano, G. Muscolo and M. Tavassi (eds.), in *Competition Law and Intellectual Property: A European Perspective*, Walters Kluwer, Croydon, p. 259-281.

DREXL, J. (2008), “Is there a “more economic approach” to intellectual property and competition law?”, J. Drexl (ed.), in *Research Handbook on Intellectual Property and Competition Law*, Edward Elgar, Cheltenham, p. 27-53.

EVANS, D. S. and K. N. HYLTON (2008), “The Lawful Acquisition and Exercise of Monopoly Power and Its Implications for the Objectives of Antitrust”, *Competition Policy International*, No:4(2), p. 203-227.

EZRACHI, A. (2011), “Competition Law Enforcement and Refusal to License: The Changing Boundaries of Article 102 TFEU”, S. Anderman and A. Ezrachi (eds.), in *Intellectual Property and Competition Law: New Frontiers*, Oxford University Press, Oxford, p. 95-112.

FLANAGAN, A., F. GHEZZI and M. MONTAGNANI (2010), “The Search for EU Boundaries: IPR Exercise and Enforcement as ‘Misuse’”, A. Flanagan and M. Montagnani (eds.), in *Intellectual Property Law: Economic and Social Justice Perspectives*, Edward Elgar, Cheltenham, p. 112-143.

GALLEGIO, B. C. (2008), “Unilateral refusal to license indispensable intellectual property rights – US and EU approaches”, J. Drexl (ed), in *Research Handbook on Intellectual Property and Competition Law*, Edward Elgar, Cheltenham, p. 215-238.

GHIDI, G. (2012), “The Bride and the Groom. On the Intersection between Intellectual Property and Antitrust Law”, G. Caggiano, G. Muscolo and M. Tavassi (eds.), in *Competition Law and Intellectual Property: A European Perspective*, Walters Kluwer, Croydon, p. 27-52.

GÜRZUMAR, O. B. (2006), *Zorunlu Unsur Doktrinine Dayalı Sözleşme Yapma Yükümlülüğü*, Seçkin, Ankara, Türkiye.

HEINEMANN, A. (2008), “The contestability of IP protected markets”, J. Drexl (ed.), in *Research Handbook on Intellectual Property and Competition Law*, Edward Elgar, Cheltenham, p.54-79.

HULL, D. W. (2010), “The AstraZeneca Judgment: Implications for IP and Regulatory Strategies”, *Journal of European Competition Law & Practice*, No:1(6), p. 500-504.

KALLAUGHER, J. (2011), “Existence, Exercise, and Exceptional Circumstances: the Limited Scope for a More Economic Approach to IP Issues under Article 102 TFEU”, S. Anderman and A. Ezrachi (eds.), in *Intellectual Property and Competition Law: New Frontiers*, Oxford University Press, Oxford, p.113-139.

KANTER, D. (2006), “IP and Compulsory Licensing On Both Sides of the Atlantic – An Appropriate Antitrust Remedy or a Cutback on Innovation?”, <http://www.whitecase.com/files/Publication/fecf8cb1-714e-4b4d-8f47-b181c643e9d5/Presentation/PublicationAttachment/87f75f2f-4081-44d2-9224-b5f8d766198a/>

[article_kanter_ip%20and%20compulsory%20licensing.PDF](#), Date Accessed: 10.03.2015.

LESLIE, C. R. (2009), “Antitrust and patent Law as Component Parts of Innovation Policy”, http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2062428, Date Accessed: 10.03.2015.

MAGGLIOLINO, M. and M. L. MONTAGNANI (2011), “Astrazeneca’s Abuse of IPR-Related Procedures: A Hypothesis of Anti-Trust Offence, Abuse of Rights, and IPR Misuse”, *World Competition*, No:34(2), p. 245-259.

MARSDEN, P. (2007a), “Microsoft v. Commission - With Great Power Comes Great Responsibility”, *Competition Law Insight*, p. 3-5.

MARSDEN, P. (2007b), “Unfair and Unreasonable”, *Competition Law Insight*, p. 3-4.

MARSDEN, P. (2008), “Article 82 And Structural Remedies After Microsoft”, [http://www.biicl.org/files/3554_art_82_and_structural_remedies_\(marsden\).pdf](http://www.biicl.org/files/3554_art_82_and_structural_remedies_(marsden).pdf), Date Accessed: 10.03.2015.

MARSDEN, P. (2009), “Checks and Balances: EU Competition Law and the Rule of Law”, *Competition Law International*, No:5(1), p.24-28.

MARSDEN, P. and P. WHELAN (2007), “When Markets are Failing (Part 1)”, *Competition Law Insight*, p. 6-8.

MAZZIOTTI, G. (2005), “Did Apple’s refusal to license proprietary information enabling interoperability with its iPod music player constitute an abuse under Article 82 of the EC Treaty?”, <http://escholarship.org/uc/item/7sv460b7>, Date Accessed: 10.03.2015.

MONTI, G. (2004), “Article 82 EC and New Economy Markets”, C. Graham and F. Smith (eds.), in *Competition Regulation and the New Economy*, Hart Publishing, Oxford, p.17-54.

MONTI, G. (2006), “The Concept of Dominance in Article 82”, <http://www.lse.ac.uk/collections/law/staff%20publications%20full%20text/monti/ECJdominancepaper.pdf>, Date Accessed: 10.03.2015.

OTTAVIANO, I. (2012), “Industrial Property and Abuse of Dominant Position

in the Pharmaceutical Market: Some Thoughts on the AstraZeneca Judgment of the EU General Court”, G. Caggiano, G. Muscolo and M. Tavassi (eds.), in *Competition Law and Intellectual Property: A European Perspective*, Walters Kluwer, Croydon, p. 191-201.

PATTERSON, M. R. (2008), “Intellectual Property and sources of Market Power”, I. Govaere and J. Ullrich (eds.), in *Intellectual Property, Market Power and the Public Interest*, College of Europe Studies, Brussels, No:8, p. 35-58.

PERITZ, J. R. R. (2011), “Competition within Intellectual Property Regimes: The Instance of Patent Rights”, S. Anderman and A. Ezrachi (eds.), in *Intellectual Property and Competition Law: New Frontiers*, Oxford University Press, Oxford, p. 27-60.

POSNER, R. A. (2001), “Antitrust in the New Economy”, *Antitrust Law Journal*, No:68(3), p. 925-943.

SIRAGUSA, M. (2012), “The EU Pharmaceutical Sector Inquiry. New Forms of Abuse and Article 102 TFEU”, G. Caggiano, G. Muscolo and M. Tavassi (eds.), in *Competition Law and Intellectual Property: A European Perspective*, Walters Kluwer, Croydon, p. 177-189.

SIRAGUSA, M. and G. FAELLA (2013), “Trends and Problems of the Antitrust of the Future”, E.A. Raffaelli (ed.), in *Antitrust between EU and national law X = Antitrust fra diritto nazionale e diritto dell’Unione europea*, Bruylant, Bruxelles, p.273-304.

SUBIOTTO, QC R., F. MALONE, D. R. LITTLE, C. DE BROSSES and S. SUCIU (2011), “Recent EU Case Law Developments: Article 102 TFEU”, *Journal of European Competition Law & Practice*, No:2(2), p. 138-147.

TROBERG, M. C. (2011), “Differences between the US and the EU in Antitrust Review of Intellectual Property: A Comparative Analysis of the Essential Facilities Doctrine”, <http://www.roschier.com/sites/default/files/Differences%20between%20the%20US%20and%20the%20EU.pdf>, Date Accessed: 10.03.2015.

TURNER, J. D. C. (2010), *Intellectual Property and EU Competition Law*, Oxford University Press, Oxford, UK.

VESTERDORF, B. (2008), “Article 82 EC: Where Do We Stand After the Microsoft Judgment?”, *Global Antitrust Review ICC Annual Competition*

Law and Policy Lecture, <http://www.icc.qmul.ac.uk/GAR/Vesterdorf.pdf>, Date Accessed: 10.03.2015.

WHISH, R. and D. BAILEY (2012), *Competition Law*, Oxford University Press, Oxford, UK.

JURISPRUDENCE

ADVOCATE GENERAL OPINION

Opinion of AG Tizzano in Case C-418/01, *IMS v NDC*, delivered on 2 October 2003.

COMMISSION

Commission Decision of 18 April 1984, IV/30.849 - *IBM personal computer*

Commission Decision of 24 March 2004, COMP/C3/37.792 - *Microsoft*

Commission Decision of 9 December 2009, COMP/38.636 - *Rambus*

EUROPEAN COURT OF JUSTICE

Joined Cases 6779 and 7/79 *Commercial Solvents v Commission* [1974] ECR 223.

Case 24/67 *Parke Davis v Probel* [1968] ECR-55.

Case 53/87 *CICRA et Maxicar v Renault* [1988] ECR 6039.

Case 238/87 *Volvo v Veng (UK) Ltd* [1988] ECR 6211.

Case C-333/94P *Tetra Pak International SA v Commission (Tetra Pak II)* [1996] ECR I-5951.

Case C-241-242/91P *Radio Telefis Eireann v Commission (Magill)* [1995] ECR 1-743.

Case C-7/97, *Oscar Bronner GmbH & Co KG v. Mediaprint Zeitungs- und Zeitschriftenverlag GbmH* [1988] ECR I-7791.

Case C-418-01 *IMS Health GmbH & Co OHG v NDC Health GmbH & Co KG* [2004] ECR I-5039.

Case C-457/10 *AstraZeneca v. Commission* [2012] CJE/12/158.

GENERAL COURT

(since the entry into force of the Treaty of Lisbon, former Court of First Instance)

Case T-30/89 *Hilti AG v. Commission*, [1991] ECR II-1439.

Case T-51/89 *Tetra Pak Rausing v Commission* [1990] ECR II-309.

Case T-48/04 *Qualcomm v. Commission* [2009] ECR II-2029.

Case T-201/04 *Microsoft v. Commission* [2007] ECR II-000.

INSTITUTIONAL SOURCES

Commission XIth Report on Competition Policy (1981), http://ec.europa.eu/competition/publications/annual_report/ar_1981_en.pdf, Date Accessed: 10.03.2015.

Commission Communication, Guidance on the Commission's Enforcement Priorities in Applying Article 82 of the Treaty to the Abusive Exclusionary Conduct by Dominant Undertakings [2009] OJ C 45/02.

Commission MEMO/07/389, 1 October 2007, http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-07-389_en.htm, Date Accessed: 10.03.2015.

Commission MEMO/09/516, 24 November 2009, http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-09-516_en.htm, Date Accessed: 10.03.2015.

Commission Pharmaceutical Sector Inquiry Report (DG Competition Staff Working Document) dated 8 July 2009, and the Commission Communication (executive summary), http://ec.europa.eu/competition/sectors/pharmaceuticals/inquiry/staff_working_paper_part1.pdf and http://ec.europa.eu/competition/sectors/pharmaceuticals/inquiry/communication_en.pdf, Date Accessed: 10.03.2015.

TÜRKİYE OTOBÜS İLE ŞEHİRLER ARASI TARİFELİ YOLCU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜNÜN REKABET DÜZEYİ

COMPETITION DEGREE OF TURKEY INTERCITY SCHEDULED PASSENGER BUS TRANSPORT SECTOR

Ali Osman SOLAK*

Öz

Bu çalışmada, şehirler arası yolcu taşımacılığında önemli pay alan, otobüs ile şehirler arası tarifeli yolcu taşımacılığı sektörünün rekabet düzeyi ele alınmıştır. Sektörün genelinde 340 firmanın taşımacılık yapmasından dolayı, piyasa davranışlarını belirleyecek ölçüde bir yoğunlaşma bulunmamakta ve sektör genel olarak rekabetçi bir yapı arz etmektedir. Coğrafi pazarlar diyebileceğimiz taşıma hatları ise oligopolistik yapı özelliği göstermektedir. Ancak, bu oligopolistik yapı içinde faaliyet gösteren teşebbüsler tekeli davranışta bulunmamaktadır. Bu durum, pazardaki potansiyel ve intermodal rekabet baskısından kaynaklanmaktadır. Nitekim rekabet otoritesi olan Rekabet Kurulu da sektöre ilişkin kararlarında bu hususa dikkat çekmiştir.

Anahtar Kelimeler: Karayolu ile Yolcu Taşımacılığı, Oligopol Piyasalar, Potansiyel Rekabet, İntermodal Rekabet, Rekabet Düzeyi

Abstract

In this study, competition degree of intercity scheduled passenger bus transport sector, which has a significant share of intercity passenger transportation, is discussed. There are 340 firms operating in the whole sector. That's why there is no sufficient concentration to determine market behavior, and in general, the industry has a competitive structure. Transport lines/geographic markets have an oligopolistic structure. However, the firms operating in the oligopolistic structure cannot act as monopolistic firms. This situation is due to the potential and intermodal competitive pressures in the market. Competition Board has also drawn attention to this matter in its decisions concerning the sector.

Keywords: Road Passenger Transport, Oligopoly Markets, Potential Competition, Intermodal Competition, Degree of Competition

* Yrd. Doç. Dr., Abant İzzet Baysal Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi.

GİRİŞ

Türkiye’de, 2013 yılı itibarıyla şehirler arası yurtiçi yolcu taşımacılığının yaklaşık %90,5’i (268.178 milyon yolcu-km) karayolu ile yapılmıştır. Karayolu ile yapılan bu taşımacılığın %50-55’i özel otomobillerle, %45-50’si taşımacılık işletmeleri tarafından otobüslerle tarifeli ve tarifesiz seferler düzenlenerek gerçekleştirilmiştir.¹ Şehirler arası tarifeli yolcu taşımacılığı yapmak için alınması gerekli D1 yetki belgesine sahip 340 işletme, şehirler arası tarifesiz yolcu taşımacılığı yapmak için alınması gerekli D2 yetki belgesine sahip 1.638 işletme bulunmaktadır.² Otobüslerle yapılan taşımacılığın büyük bir kısmı, tarifeli seferlerle gerçekleştirilmiştir/gerçekleştirilmektedir.

Rakamlardan görüldüğü üzere, otobüs ile şehirler arası tarifeli yolcu taşımacılığı (OŞTYT) sektörü, şehirler arası yolcu taşımacılığında önemli pay almaktadır. Bu nedenle, sektörün etkin işleme, ülke kaynaklarının kullanımı açısından önem arz etmektedir.³ Sektördeki rekabet düzeyi, sektörün etkinliğini belirleyen önemli bir faktör olup, bu çalışmanın da konusunu oluşturmaktadır.⁴

¹ Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) (2014), *2009-2013 İstatistik Yıllığı*, TCDD, Ankara, s.113-114. Otomobil ve otobüs kullanımına ait oranlar için, 2013 yılı verilerinin olmaması nedeni ile 2011 yılı verileri kullanılmıştır.

² Bkz. <http://www.kugm.gov.tr>, Erişim Tarihi: 06.08.2014. Verilen rakamlar 01.08.2014 tarihi itibarıyla.

³ Literatürde sektörün etkinliğini ölçen herhangi bir ampirik çalışmaya rastlanmamıştır. Bu durum, büyük ölçüde sektöre ilişkin istatistiklerin yetersiz olmasından kaynaklanmaktadır. Ancak, sektörün etkinliğine ilişkin fikir verebilecek önemli bir gösterge olan taşımacıların doluluk oranları, yayımlanmış herhangi bir veri olmamakla birlikte- bayram tatilleri, yılbaşı tatilleri gibi belirli dönemlerin dışında düşüktür. Bu durum sektör temsilcileri ve ilgili kamu otoriteleri tarafından çeşitli platformlarda dile getirilmiştir. Bkz. AYDIN, T. (2011), “Kara Ulaştırması ve Karayolları”, Rekabet Kurumu (der.), *Ulaştırma Sektöründe Serbestleştirme, Rekabet ve Rekabet Hukuku Sempozyumu Kitabı* içinde, s.50, 52 ve 55; Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) (2006), *9. Kalkınma Planı - Karayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu*, DPT, Ankara, s.43; ERDOĞAN, M. (2011), “Kara Ulaştırması ve Karayolları”, Rekabet Kurumu (der.), *Ulaştırma Sektöründe Serbestleştirme, Rekabet ve Rekabet Hukuku Sempozyumu Kitabı* içinde, s.74; GÜNDÜZ, R. (2011), “Karayolu Taşımacılığı ve Rekabet: Yanılsama ve Gerçekler”, Rekabet Kurumu (der.), *Ulaştırma Sektöründe Serbestleştirme, Rekabet ve Rekabet Hukuku Sempozyumu Kitabı* içinde, s.76; İTÜ Ulaştırma ve Ulaşım Araçları Uygulama Araştırma Merkezi (2005), *Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Sonuç Raporu, İstanbul Teknik Üniversitesi tarafından Ulaştırma Bakanlığı için hazırlanmış rapor*, İTÜ Ulaştırma ve Ulaşım Araçları Uygulama Araştırma Merkezi, İstanbul, s.7.1-3 ve 7.1-8.

⁴ Piyasalarda artan rekabetin üretimde ve kaynak dağılımında etkinliği artıracığı (statik etkinlik) ve yenilik ve teknolojik iyileşmeyi özendirceği (dinamik etkinlik), iktisat teorisinin temel kabullerinden biridir. Rekabet ve etkinlik ilişkisi üzerine birçok kaynak bulunmaktadır. Bunlardan bazıları için bkz. ATİYAS, İ. (2000), “Rekabet Politikasının İktisadi Temelleri Üzerine Düşünceler”, *Rekabet Dergisi*, No: 1(1), s.24-45; VICKERS, J. (1995), “Concepts of Competition”,

Herhangi bir sektördeki rekabet düzeyinin değerlendirilmesinde, ilgili pazarın yapısı ve pazardaki potansiyel rekabet durumu önemli rol oynamaktadır. Teşebbüs sayısının çok ve girişin kolay olduğu bir pazarda, teşebbüslerin aralarında fiyat anlaşması yapması gibi rekabeti bozan davranışların görülmesinin zor olduğu kabul edilirken; teşebbüs sayısının nispeten az ve girişin zor olduğu bir pazarda, rekabeti bozan bu türden davranışların görülmesi daha kolaydır. OŞTYT sektörünün rekabet düzeyini incelerken, piyasa yapısı ve potansiyel rekabetin yanı sıra intermodal rekabet de dikkate alınmalıdır. Çünkü sektördeki işletmeler, birbirleri ile rekabet etmenin yanı sıra havayolu ve demiryolu gibi diğer sektörlerde yolcu taşımacılığı yapan işletmeler ile de rekabet etmektedir. Ayrıca, sektördeki kayıt dışılık önemli boyutlara ulaşmış olup bu durum Rekabet Kurulu kararlarına da yansımıştır. Kayıt dışılık, işletmeler arasında haksız rekabete yol açmakta ve uzun dönemde piyasa yapısını önemli ölçüde etkileyebilmektedir. Bu nedenle sektördeki rekabet düzeyinin değerlendirilmesinde kayıt dışılık da dikkate alınmalıdır.

Bu çalışmada, OŞTYT sektöründeki rekabet düzeyi ele alınmıştır. Bu doğrultuda, piyasa yapısı, potansiyel rekabet, intermodal rekabet ve kayıt dışılık açısından sektörün fotoğrafı çekilmeye çalışılmış; rekabet otoritesi olan Rekabet Kurulunun sektörün rekabet düzeyi ile ilgili değerlendirmelerine yer verilmiş; sektördeki rekabet düzeyine ilişkin genel bir değerlendirme yapılmış ve sonuç bölümünde bazı önerilerde bulunulmuştur.

1. PİYASA YAPISI

Herhangi bir piyasadaki rekabet düzeyinin belirlenmesinde, ilgili piyasanın yapısı temel faktördür. Piyasa yapıları genellikle, tam rekabet, monopolcü rekabet, oligopol ve monopol piyasalar olmak üzere dört farklı şekilde sınıflandırılır. İki uç piyasa türü olan tam rekabet ve monopol nadiren görülen piyasalardır.⁵

OŞTYT'nin pazar yapısını, taşıma hatları bazında/temelinde incelemek daha doğru olacaktır. Çünkü coğrafi pazarlar olarak nitelendirilen taşıma hatlarındaki

Oxford Economic Papers, No: 47(1), s.1-23.

⁵ Piyasa yapısının belirlenmesinde, genellikle yoğunlaşma düzeyi kullanılmaktadır. Yoğunlaşma, bir sektördeki üretim ve fiyatların az sayıda firma tarafından kontrol edilmesidir. Yoğunlaşmanın düşük olduğu endüstriler tam rekabete, yüksek olduğu endüstriler monopole yakındır. Piyasada faaliyet gösteren firma sayısı ve büyüklüğü ile yoğunlaşma düzeyi arasında ters yönlü ilişki vardır. Firma sayısının azalması ve firma büyüklüğünün artması yoğunlaşmanın artmasına neden olmaktadır. Bkz. YILDIRIM, K., R. EŞKİNAT, A. KABASAKAL ve M. ERDOĞAN (2009), *Endüstriyel Ekonomi*, Ekin Basım Yayım Dağıtım, s.38.

arz ve talep yapıları farklılık göstermektedir. Türkiye genelinde OŞTYT yapılan birçok taşıma hattı bulunmakta olup bu taşıma hatlarında, Ankara-İstanbul hattı gibi yolcu sayısının oldukça fazla olduğu birkaç hattın dışında, az sayıda firma taşımacılık yapmaktadır.⁶ Örnek olması açısından, Tablo 1’de, Bolu merkezli olarak seçilmiş taşımacılık hatlarına ve bu hatlarda taşımacılık yapan ana firmalara yer verilmiştir. Tablo 1’den görüldüğü üzere, Bolu merkezli hatlarda faaliyet gösteren ana taşımacı sayısı, 2 ile 5 arasında değişmektedir.⁷

Tablo 1: Bolu Merkezli Seçilmiş Hatlarda Taşımacılık Yapan Ana Firmalar

Hat	Firmalar				
Bolu-İstanbul	Metro	Kamil Koç	Ulusoy	İstanbul Seyahat	
Bolu-Ankara	S.S. Düzce Güven	Sakarya Vib	Metro	Kamil Koç	İstanbul Seyahat
Bolu-Sakarya	Sakarya Vib	Metro			
Bolu-Bursa	Efe Tur	Metro	Kamil Koç	Ulusoy	Özemniyet
Bolu-Bartın	Metro	Kamil Koç	Ulusoy	Özemniyet	
Bolu-Kastamonu	Metro	Ulusoy	Kamil Koç		
Bolu-Zonguldak	S.S. Düzce Güven	Üstün Erçelik			
Bolu-Karabük	Metro	Efe Tur	Kamil Koç	Ulusoy	Yenice Etap

Kaynak: Bolu’da işletmecilik yapan F1 acentelerinin, 13.08.2014 tarihi itibarıyla sözleşmeli olduğu firmalar esas alınarak; firmalara ait internet sitelerinden alınan bilgiler, F1 acenteleri ve UDH XIII. Bölge Müdürlüğü ile yapılan görüşmeler sonucu elde edilen bilgilere göre yazar tarafından düzenlenmiştir.

Taşıma hatlarındaki firma sayısının az olmasının temel sebebi, sektördeki yoğunluk ekonomisidir.⁸ Yoğunluk ekonomisi, herhangi bir hatta faaliyet gösteren işletme sayısını önemli ölçüde etkilemektedir. Trafik yoğunluğunun

⁶ Taşıma hatlarındaki firma sayıları ile ilgili bilgi, ilgili UDH Bölge Müdürlüklerinden, terminal işletmelerinden, F1 acentelerinden ve firmaların internet sitelerinden elde edilebilir. KTY’nin 43. maddesi gereğince, D1 yetki belgesi alan firmalar, sürekli faal olacak bir internet sitesi kurmak ve bu sitede, geçerli hat, güzergâh, ücret ve zaman tarifeleri, şube ve acente ile kendilerine ait iletişim ve benzeri bilgilere yer vermekle yükümlüdür.

⁷ Tablo 1’deki hatlarda, ana firmaların yanı sıra, tali firmalar diyebileceğimiz, Bolu terminalinde yolcu indirme bindirme izni olan, diğer bir ifade ile Bolu Terminalindeki F1 acentelerinden (farklı taşımacıların biletlerini satan yazıhaneler) herhangi birine kayıtlı veya Bolu’da şubesi olan firmalar da taşımacılık yapmaktadır. Ancak bu firmalar, Bolu’yu ara durak olarak kullanmakta, eğer indirecek yolcusu yoksa çoğu zaman Bolu terminaline girmemekte ve Bolu’dan yolcu almamaktadır.

⁸ Yoğunluk ekonomisi, herhangi bir taşıma hattında yapılan bir seferin yolcu-km başına düşen maliyetlerinin trafik yoğunluğundaki/hacmindeki artışa bağlı olarak azalması olarak tanımlanabilir.

artması, kapasite kullanımını artırmakta ve buna bağlı olarak birim maliyetleri düşürmektedir. Hatlardaki firma sayısının artması ise -talep miktarının değişmediği varsayıldığında- trafik yoğunluğunun düşmesine ve birim maliyetlerin artmasına yol açmaktadır.

Taşıma hatlarındaki firma sayısı az olmakla birlikte, sektörün genelinde 340 firma taşımacılık yapmaktadır. Sektörün genelindeki toplam firma sayısının çok, buna karşılık taşıma hatlarındaki firma sayısının az olması, firmaların çoğunun bölgesel ölçekte taşımacılık yapmasından kaynaklanmaktadır. Örnek olması açısından, aşağıdaki Tablo 2’de Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme (UDH) XIII. Bölge Müdürlüğü’nün kapsadığı illere (Bolu, Düzce, Sakarya, Zonguldak, Karabük, Bartın ve Kastamonu) kayıtlı D1 yetki belgesine sahip firmalar ve bu firmaların faaliyet gösterdiği iller verilmiştir.⁹ Tablo 2’den de görüldüğü üzere, 7 ilde kayıtlı olan 15 firma içerisinde, en fazla sayıda ilde taşımacılık yapan firma, Düzce merkezli S.S. Düzce Güven olup bu firma toplam 24 ilde taşımacılık yapmaktadır. Firmalardan 5 tanesi sadece iki il arasında taşımacılık yapmaktadır.

Bölgesel ölçekte taşımacılık yapılması, firmaların ölçek ekonomisinin getirilerinden tam olarak faydalanamamasına yol açmaktadır.¹⁰ Sektör şebeke endüstrisi niteliğine sahip olduğu için, firmaların taşımacılık ağı genişledikçe personel ve otobüs kullanım etkinliği artmakta, yolcu-km başına düşen terminal ücretleri ve genel idari maliyetleri düşmektedir. Bunun yanı sıra, uzun mesafelerde, yolcular aktarma yapmamak için yaygın taşımacılık ağına sahip büyük taşımacıları tercih etmektedir.¹¹ Bununla birlikte, sektördeki ölçek artışının getirisi, diğer şebeke endüstrilerine kıyasla daha azdır. Çünkü ölçek ekonomileri, yüksek sabit maliyetlerin varlığının sonuçlarından biridir. Karayolu taşımacılığında ise işletmelerin sabit maliyetlerini büyük ölçüde otobüsler için ödenen bedel oluşturmakta olup bu sabit maliyetlerin toplam maliyetler içerisindeki oranı nispeten düşüktür.

⁹ Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü (KDGM), Türkiye geneline yayılmış 13 UDH Bölge Müdürlüğü aracılığı ile karayollarındaki taşımacılık faaliyetlerini takip etmektedir.

¹⁰ Ölçek ekonomileri, en sade şekliyle tek bir mal üreten bir firma için, üretimde kullanılan girdilerin tümünün aynı oranda artırılması durumunda, üretimin bu orandan daha fazla artması olarak tanımlanabilir. Burada ölçek ekonomileri ile kastedilen ölçeğe göre artan getiri durumudur. Bkz. Yıldırım vd. 2009, s.70.

¹¹ FRAVEL, F.D., H. TAUCHEN ve G. GILBERT (1982), “Regulatory Policy and Economies of Scale in the U.S. Intercity Bus Industry”, *Transportation*, No: 11(2), s.176-177; OECD (2001), *Competition Issues in Road Transport*, OECD, Paris, s.23.

Tablo 2: UDH XIII. Bölge Müdürlüğüne Kayıtlı D1 Yetki Belgeli Firmalar ve Faaliyet Gösterdiği İller

Firma İsmi	Firmanın Kayıtlı Olduğu İl	Firmanın Faaliyet Gösterdiği İller			
S.S. Düzce Güven	Düzce	Sakarya	İstanbul	Ordu	Samsun
		İzmir	Antalya	Balıkesir	Trabzon
		Manisa	Kocaeli	Isparta	Düzce
		Bursa	Ankara	Eskişehir	Kütahya
		Aydın	Rize	Muğla	Denizli
		Zonguldak	Yalova	Bilecik	Bolu
Sakarya Vib	Sakarya	Sakarya	İstanbul	Bursa	Balıkesir
		İzmir	Kocaeli	Ankara	Muğla
		Samsun	Ordu	Rize	Antalya
		Trabzon	Isparta	Giresun	Aydın
		Bolu	Düzce	Amasya	Manisa
Üstün Erçelik	Zonguldak	Zonguldak	Düzce	Sakarya	Bartın
		Giresun	Samsun	Kocaeli	İstanbul
		Ordu	Bolu	Trabzon	
Hasan Çatal	Kastamonu	Kastamonu	Sakarya	Kocaeli	Ankara
Yenice Etap	Karabük	İstanbul	Samsun		
		Karabük	Zonguldak	Bolu	Kastamonu
Tosya Seyahat	Kastamonu	Karabük	Düzce		
Araç Doğuş	Kastamonu	Kastamonu	İstanbul	Ankara	Samsun
Has Bartın	Bartın	Karabük	Zonguldak	Kastamonu	Çankırı
Yeşil Göynük	Bolu	Zonguldak	Kastamonu	Bartın	
Tahir Öztürk	Bartın	Bolu	Kocaeli	İstanbul	
Cide Güven	Kastamonu	Bartın	Zonguldak	Ankara	
Düzce Güven	Düzce	Kastamonu	İstanbul		
Evin Taşımacılık	Sakarya	Düzce	Bolu		
Raşit Nalbant	Kastamonu	Sakarya	İstanbul		
Sakarya Sev	Sakarya	Kastamonu	İstanbul		
		Sakarya	İstanbul		

Kaynak: Firma isimleri ve kayıtlı olduğu iller, UDH XIII. Bölge Müdürlüğü personeli tarafından Kara Ulaştırması Otomasyon Sistemi'nden (U-NET) 13.08.2014 tarihinde alınmıştır. Firmaların faaliyet gösterdiği iller ise UDH XIII. Bölge Müdürlüğünden 13.08.2014 tarihinde alınan firmalara ait "Zaman Tarifeleri" ve "Düzenli Yolcu Taşıma Hattı ve Güzergâhı" belgeleri esas alınarak yazar tarafından düzenlenmiştir.

Sektördeki firmalar tarafından sunulan hizmetin “homojen” olduğunu söylemek mümkündür. Firmalar, genellikle benzer otobüslerle hizmet vermektedir. Şehir içi ulaşım için servis sağlanması ve seferler esnasında ikramların yapılması gibi ilave hizmetlerin büyük ölçüde standart haline geldiği görülmektedir. Sunulan hizmetin homojen olması, aynı taşıma hattında faaliyet gösteren firmaların fiyat esnekliğinin yüksek olmasına sebep olmaktadır. Firmalar, birbirlerinin fiyatlarından oldukça fazla etkilenmekte, dolayısıyla birbirine yakın fiyatlandırma yapmaktadır.

OTŞYT pazarı, “şeffaf” bir pazardır. Taşıma biletleri terminallerdeki F1 acentelerinden, terminal dışındaki -genellikle belirli bir bölgede yoğunlaşmış- bilet satış noktalarından ve taşımacıların internet sitelerinden alınabilmektedir. Bunun yanı sıra, taşımacılık hizmeti, yolcuların anlamakta güçlük çekeceği, karmaşık ve teknik bilgi gerektiren nitelikte bir hizmet türü değildir. Yolcular, biletlerini nereden alırlarsa alsınlar, firmaların bilet satış fiyatlarını, zaman tarifelerini, seferde kullanılacak otobüs vb. hizmetin niteliği ile ilgili bilgileri kısa zamanda maliyetsiz olarak öğrenme, karşılaştırma ve kendileri için rasyonel/etkin karar verme imkânına sahiptir. Diğer taraftan, firmalar da birbirlerinin fiyat, zaman tarifesi vb. bilgilerini kolaylıkla elde edebilmektedir/gözlemleyebilmektedir.

Taşıma yapılan hatlarda az sayıda firmanın olması, sunulan hizmetin homojen olması, pazarın şeffaf olması ve firmaların birbirlerinin fiyatlarından etkilenmesi nedeni ile taşıma hatlarındaki piyasa yapısını oligopol olarak nitelenmek mümkündür.¹² Nitekim oligopol piyasalarda görülen “karşılıklı bağımlılık”, OŞTYT sektöründe de görülmektedir. Aynı taşıma hattında faaliyet gösteren firmalar, rakiplerinden bağımsız olarak fiyat belirleyememekte ve firmalar arasında bir anlaşma varmış gibi paralel fiyatların hâkim olduğu pazar dengesi oluşmaktadır. Ancak bu paralel fiyatlar, bazı durumlarda fiyat anlaşmalarından da kaynaklanabilmektedir.

¹² Oligopol piyasalar, az sayıda firmanın homojen veya farklılaştırılmış mal ürettiği piyasa yapısına denilmektedir. Oligopol piyasalarda az sayıda firmanın olmasından anlaşılması gereken, piyasada kaç tane firma olursa olsun, bunlardan herhangi birinin satış politikası ile ilgili olarak aldığı bir kararın öteki firmaları etkilemesidir. Bkz. Yıldırım vd. 2009, s.112. Rekabet Kurulunun 16.01.2014 tarih ve 14-02/40-18 sayılı kararında oligopol piyasalara ilişkin tanıma ve bu piyasalara yönelik açıklamalara yer verilmiştir. Bu çerçevede oligopol piyasalar, az sayıda oyuncunun bulunduğu, fiyat düzeyi veya üretim miktarı gibi stratejik kararlar verirken aktörlerin birbirlerinin davranışlarını izleyebildiği şeffaf pazarlardır. Oligopol piyasalarda teşebbüs sayısının azlığı ve pazarın şeffaflığı, teşebbüslerin birbirlerinin aldıkları kararları takip etmelerine ve bu kararlara göre hareket etmelerine imkân sağlamaktadır. Bu durum, teşebbüslerin karar alma sürecinde karşılıklı bağımlılık doğurmakta; oligopolistik bağımlılık olarak nitelendirilen bu durum, piyasadaki fiyatların da benzer seviyelerde oluşmasına neden olmaktadır.

Sektördeki fiyat anlaşmalarının bir kısmı, rekabetin yıkıcı boyutlara ulaşmasını engellemek için yapılmaktadır. Yıkıcı fiyat uygulaması, sektörde geçmişte sıklıkla görülmüştür.¹³ Nitekim KDGM, sektördeki yıkıcı fiyat uygulamalarını engellemek amacıyla, “Karayoluyla Şehirler Arası Yolcu Taşımacılığı Alanında Uygulanacak Taban Ücret Tarifesi Hakkında Tebliğ”leri ile hatların uzunluğuna göre taban fiyat belirlemesi yapmaktadır. Fiyat anlaşmalarının diğer bir kısmı ise firmalar tarafından rekabet üstü kâr elde edebilmek amacıyla yapılmaktadır.

2. POTANSİYEL REKABET

Herhangi bir pazardaki firma sayısının az olması, pazardaki rekabet düzeyinin mutlaka düşük olduğu anlamına gelmez. Bu tür pazarlarda, giriş ve çıkış engellerinin olmaması durumunda, pazarda potansiyel rekabet şartları sağlanmış olur ve pazardaki firmalar yeni firmaların pazara girebileceğini göz önüne alarak tekeli davranışlarda bulunamaz, diğer bir ifade ile bu pazar yarışılabilir/rekabet edilebilir pazar özelliği gösterir.¹⁴ OŞTYT yapılan taşıma hatlarının çoğu, önceki bölümde de ifade edildiği üzere, az sayıda firmanın taşımacılık yaptığı oligopol pazarlardır. Dolayısıyla, pazardaki potansiyel rekabet durumu, taşımacıların monopolcü davranış gösterip göstermemesinde önemli rol oynamaktadır. Pazardaki potansiyel rekabet durumunu giriş ve çıkış engelleri açısından değerlendirmek mümkündür. Aşağıda giriş engelleri olarak giriş düzenlemelerine, çıkış engelleri olarak batık maliyet riskine yer verilmiştir.

2.1. Giriş Düzenlemeleri

OŞTYT pazarına yönelik giriş düzenlemelerini ele alırken, pazara giriş için doğrudan ve/veya dolaylı giriş engeli olup olmadığına bakmak daha doğru olacaktır. Doğrudan giriş engeli, pazarın genelinde veya herhangi bir taşıma hattında faaliyet gösteren işletme sayısının sınırlandırılması; dolaylı giriş engeli ise pazara giriş maliyetlerinin yasal araçlarla yükseltilmesidir.¹⁵

Mevzuat açısından,¹⁶ pazara girişte doğrudan herhangi bir sınırlama/engel

¹³ Gündüz 2011, s.78; İTÜ Ulaştırma ve Ulaşım Araçları Uygulama Araştırma Merkezi 2005, s.7.1-8; UDH Bakanlığı (2013), *11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası Karayolu Çalışma Grubu Raporu*, UDH Bakanlığı, Ankara, s.128; Ulaştırma Bakanlığı (2009), *Ulaştırma Bakanlığı Stratejik Planı 2009-2013*, Ulaştırma Bakanlığı, Ankara, s.89.

¹⁴ BAUMOL, W.J. (1982), “Contestable Markets: An Uprising in the Theory of Industry Structure”, *The American Economic Review*, No: 72(1), s.3-4.

¹⁵ SVORNY, S. (2000), “Licensing, Market Entry Regulation”, B. Bouckaert ve G. De Geest (der.), *Encyclopedia of Law and Economics Volume III* içinde, Edward Elgar, Cheltenham, s.300-301.

¹⁶ Türkiye’de karayolu taşımacılık faaliyetleri, 19 Temmuz 2003 tarihinde yürürlüğe giren 4925

olup olmadığına bakıldığında; Karayolu Taşıma Kanunu'nun (KTK) 5. maddesi gereğince Türkiye'de karayolu tarifeli yolcu taşımacılığı pazarında faaliyet göstermek isteyen işletmelere UDH Bakanlığından D1 yetki belgesi alma zorunluluğunun getirildiği görölmektedir. Bu yetki belgesinin alınmasında bir sınırlama olup olmadığına bakıldığında ise Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin (KTY) 10. maddesinde "...yolcu ve eşya taşıma kapasiteleri ile bu husustaki potansiyel, yetki belgelerinde kayıtlı taşıtların durumu, haksız rekabetin önlenmesi, kamu yararının gözetilmesi, atıl kapasite oluşumunun ve kaynak israfının önlenmesi, güvenlik veya benzeri nedenlerle Bakanlık (UDH), yetki belgelerinin verilmesi ve/veya sayısında, taşıt sayıları ve/veya kapasitelerinde, taşıma hatlarında veya güzergâhlarında sınırlamalar, kısıtlamalar ve/veya belirli bir süreyle sınırlı geçici düzenlemeler yapabilir." ifadesinin yer aldığı; ancak uygulamada böyle bir sınırlamanın olmadığı görölmektedir. Dolayısıyla, gerek genel taşımacılık pazarına girişte, gerekse herhangi bir taşıma hattından diğer bir taşıma hattına geçişte doğrudan bir engelin olmadığını söylemek mümkündür.

Pazara girişte dolaylı herhangi bir sınırlama/engel olup olmadığına bakıldığında ise KTY'de, D1 yetki belgesi almak için başvuranların, toplam 150 adet koltuk kapasitesine sahip özmal otobüslere ve 60.000 TL işletme sermayesine sahip olmaları şartı getirildiği; D1 yetki belgesi sahiplerinin taşımacılık faaliyetinde bulunabilecekleri hatların sayısının özmal koltuk kapasitelerine bağlı olarak belirlendiği; buna göre yaklaşık olarak her 50 adet özmal koltuk için 1 adet taşıma hattı verilmesinin uygun göröldüğü; D1 yetki belgesi ücretinin ise 2013 yılı itibarıyla 50.796 TL olarak belirlendiği; yetki belgelerinin beş yılda bir yenilenmesi gerektiğinin ifade edildiği ve yenileme ücretinin, ilk ücretin %15'i olarak tespit edildiği görölmektedir. Bu düzenlemeler piyasaya ilk giriş için geçerli olup, yeni hatlarda taşımacılık yapmak için veya herhangi bir taşıma hattından diğer bir taşıma hattına geçiş için söz konusu değildir.

Buna göre, yetki belgesi almak için gerekli olan 50.796 TL tutarındaki yetki belgesi ücreti, sahip olunması gereken 150 adet koltuk kapasitesi ve 60.000

sayılı Karayolu Taşıma Kanunu (KTK) kapsamında yapılmaktadır. KTK'nin yürürlüğe girmesi ile birlikte; Türkiye, ilk defa karayolu taşımacılık faaliyetlerini düzenleyen özel bir kanuna kavuşmuştur. Karayolu taşımacılık sektörü için bir dönüm noktası olan ve temelde Avrupa Birliğine uyum hedefi gözetilerek hazırlanan KTK'den sonra, Kanunun uygulanmasına yönelik olarak Karayolu Taşıma Yönetmeliği (KTY) yürürlüğe girmiştir. Kanun ve Yönetmeliđin yürürlüğe girmesini müteakip Kanunu tamamlar nitelikte ve sektöre doğrudan veya dolaylı etkileri olan, karayolu taşımacılık faaliyetleri mesleki yeterlilik eğitimi ve idari para cezaları gibi konular için kanun ve yönetmelikler ile düzenlemeler getirilmiştir.

TL işletme sermayesi, pazara giriş maliyetini artırarak dolaylı giriş engeli oluşturabilecek niteliktedir. Bununla birlikte; koltuk kapasitesi ve işletme sermayesi ile ilgili şartların, -sektördeki firmaların çoğunlukla bölgesel ölçekte taşımacılık yapan, verimliliği düşük firmalar olduğu göz önüne alındığında-firmaların ölçek ve yoğunluk ekonomisi imkânlarından faydalanmasını sağlayıcı ve kurumsallaşmasını artırıcı etkisi de bulunmaktadır. Ayrıca, sahip olunması gerekli olan koltuk kapasitesi ve işletme sermayesi, pazardaki firmalar için de geçerli olduğundan; düzenlemelerin, pazara girmek isteyen potansiyel firmalar ile pazardaki firmalar arasında haksız rekabete yol açan bir etkisi bulunmamaktadır.

2.2. Batık Maliyet Riski

Batık maliyetler, geri döndürülemeyen ve başka alanlarda kullanılmayan yatırımlardır. Batık maliyetlerin varlığı, ilgili piyasaya giriş yapacak firmaların başarısız oldukları takdirde karşılaşacakları zarar miktarını artırır. Bu nedenle, hem yeni girecek firma için caydırıcı etki oluşturarak, hem de mevcut firmalar açısından girişi engelleme dürtüsüne ağırlık kazandırarak girişi zorlaştırıcı etki yaratır.¹⁷

OŞTYT sektöründe, firmaların sabit maliyetlerini büyük ölçüde otobüsler için ödenen bedel oluşturmaktadır. Firmalar, kullandıkları otobüslerin tamamını satın almak zorunda olmayıp, KTY'nin 25. maddesi gereğince sahip olunması gereken özmal otobüs şartını sağladıktan sonra, özmal otobüs sayısının 2 katını geçmemek üzere sözleşmeli olarak otobüs çalıştırabilmektedir. Özmal otobüsler için ödenen bedeller dışında, önemli büyüklükte olabilecek herhangi bir sabit yatırım gerekmemektedir. Sektördeki işletmeler, taşımacılık piyasasından tamamen çıkmak istediğinde, sahip oldukları otobüsleri iyi bir fiyat karşılığında ikinci el pazarında elden çıkarabilme imkânına sahiptir. Dolayısıyla, sektörde sabit yatırımlar açısından batık maliyet riski bulunmamaktadır. Ancak, sektördeki işletmeler, taşımacılık piyasasından tamamen çıkmak istediğinde, sektöre girişte yetki belgesi almak için ödemek zorunda oldukları 50.796 TL tutarındaki ücreti geri alamamaktadır. Dolayısıyla, yetki belgesi ücretini batık maliyet olarak değerlendirmek mümkündür.

3. İNTERMODAL REKABET

Otobüs ile şehirler arası tarifeli yolcu taşımacılığı sektörünün rekabet düzeyini incelerken, diğer endüstrilerden farklı olarak, piyasa yapısı ve potansiyel

¹⁷ BAUMOL, W.J. ve R.D. WILLIG (1981), "Fixed Costs, Sunk Costs, Entry Barriers and Sustainability of Monopoly", *The Quarterly Journal of Economics*, No: 96(3), s.406, 418 ve 419; DAVUT, L. (1996), "Yarışılabilir Piyasalar", *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, No: 51(1), s.124.

rekabetin yanı sıra intermodal rekabetin de dikkate alınması gerekmektedir. Çünkü sektördeki işletmeler, birbirleri ile rekabet etmenin yanı sıra havayolu ve demiryolu gibi diğer sektörlerde yolcu taşımacılığı yapan işletmeler ile de rekabet etmektedir. Birçok OECD üyesi ülkede, ulaştırma sistemleri arasındaki artan rekabetin bir sonucu olarak, şehirler arası yolcu taşımacılığında otobüs kullanımını gerilerken diğer taşımacılık türleri ve özel otomobil kullanımını artmaktadır.¹⁸

Sektördeki taşıma hatlarının birçoğunda, otobüs ile taşımacılık yapan işletmeler, diğer taşıma türlerinden gelen rekabet baskısı ile karşı karşıyadır. Özellikle havayolu taşımacılığında yoğun rekabet baskısı gelmektedir. Havayolu taşımacılığı, uzun mesafe yolculuklarda, karayolu taşımacılığının alternatifi (yakın ikamesi) konumundadır. Yüksek gelire sahip ve zaman maliyetini önemseyen yolcular, uzun mesafe yolculuklarda havayolu taşımacılığını tercih etmektedir. Bu iki taşımacılık türü arasında yaşanan rekabet, havayolu taşımacılığının rekabete açılması ve taşımacılık yapılan hat sayısının artması sebebi ile artmıştır/ artmaktadır. Tablo 3'ten görüldüğü üzere, havayolu taşımacılığının yolcu taşımacılığındaki payı 2000 yılı sonunda %1,8 iken, bu rakam 2013 yılı sonunda %7,9'a çıkmıştır.

Tablo 3: Türkiye’de Ulaştırma Sistemlerine Göre Yolcu Taşımaları (milyon)

Yıllar	Karayolu		Demiryolu		Denizyolu		Havayolu		Genel Toplam
	Yolcu-km	%	Yolcu-km	%	Yolcu-km	%	Yolcu-km	%	Yolcu-km
2000	185.681	95,9	4.240	2,2	56	0,03	3.555	1,8	193.532
2005	182.152	95,3	3.661	1,9	1.240	0,65	3.992	2,1	191.045
2010	226.913	97,8	3.606	1,6	1.570	0,68	-	-	232.089
2013	268.178	90,5	3.020	1,0	1.667	0,56	23.357	7,9	296.222

Şehir içi taşımacılık dâhil değildir.

Kaynak: TCDD 2014, s.113.

Demiryolu taşımacılığının yolcu taşımacılığındaki payı, gerek oransal olarak gerekse rakamsal olarak gerileme göstermektedir; 2000 yılı sonunda %2,2 olan payı, 2013 yılı sonunda %1'e gerilemiştir. Ancak, Türkiye’de yakın zamanda taşımacılığa başlayan yüksek hızlı trenler karayolu taşımacılığına ciddi bir alternatif oluşturmaktadır. Halen az sayıda hatta taşımacılık yapan yüksek hızlı trenlerin, önümüzdeki yıllarda daha fazla sayıda hatta taşımacılık yapması ve geniş

¹⁸ OECD 2001, s.30.

bir şebekeye ulaşması beklenmektedir.¹⁹ Bunun yanı sıra, konvansiyonel trenler de, bazı kısa mesafe (Mersin-Adana vb. gibi) hatlarda, otobüs taşımacılığına alternatif oluşturmaktadır.

Denizyolu taşımacılığı, bütün hatlarda hizmet vermesi mümkün olmasa da, bazı hatlar (İstanbul-Yalova vb. gibi) itibarıyla karayolu taşımacılığına ciddi bir alternatif oluşturmaktadır.²⁰ 2000 yılı sonunda neredeyse sıfır olan denizyolu taşımacılığının payı, 2010 yılında %0,68'e ulaşmış, 2013 yılı sonunda %0,56'ya gerilemiştir.

Ulaştırma sistemleri arasındaki rekabet giderek artmakla birlikte; kamu tarafından yapılan bazı düzenleme ve uygulamalarda bu rekabetin dikkate alınmadığı görülmektedir. Örnek olarak; OŞTYT yapan firmalar, akaryakıt için özel tüketim vergisi (ÖTV) ödemekte; buna karşılık havayolu ve denizyolu taşımacılığı yapan firmalara akaryakıt için ÖTV muafiyeti tanınmaktadır. Benzer şekilde, OŞTYT sektöründeki fiyat düzenlemeleri daha sıkı olup firmalar en fazla %30 indirim yapabilmekte; buna karşılık havayolu taşımacılığı sektöründeki fiyat düzenlemeleri daha gevşek olup firmalar istediği oranda indirim yapabilmektedir. Havayolu, demiryolu ve denizyolu taşımacılığının payının artırılarak dengeli bir yolcu taşımacılığı pazarının oluşmasına sağlamak amacı ile yapılan bu ve benzeri düzenleme ve uygulamalarda, ulaştırma sistemleri arasındaki rekabetin ihmal edildiği görülmektedir.

4. KAYIT DIŞILIK

Kayıt dışı ekonomi için literatürde çok farklı isimler kullanılmakta ve çok farklı tanımlar yapılmaktadır. Kayıt dışı ekonomiyi en sade şekliyle, ulusal gelir hesaplarına kayıtlı olmayan kamu denetimi dışındaki ekonomik faaliyetler olarak tanımlamak mümkündür.²¹ Kayıt dışılık, resmen kayıtlı olmayan firmaların

¹⁹ Türkiye'de yüksek hızlı tren taşımacılığı 2009 yılında başlamış, 2013 yılı sonu itibarıyla yüksek hızlı tren hat uzunluğu 888 km'ye ulaşmış ve 2013 yılında yaklaşık 1.185.377.000 yolcu-km taşımacılık yapılmıştır. Bkz. TCDD 2014, s.15. Yapımı devam eden ve önümüzdeki yıllarda yapılması planlanan hızlı tren projeleri için bkz. <https://hizlitren.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=11>, Erişim Tarihi: 28.07.2014.

²⁰ Denizyolu taşımacılığı yapılan düzenli hatlar için bkz. http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/HTML/20130508_144406_64032_1_64480.html, Erişim tarihi: 12.11.2014.

²¹ FREY, B.S. ve F. SCHNEIDER (2000), "Informal and Underground Economy", O. Ashenfelter (der.), *International Encyclopedia of Social and Behavioral Science* içinde, Bd. 12 Economics, Elsevier Science Publishing Company, Amsterdam, s.7441.

faaliyetlerinin ve kayıtlı firmaların faaliyetlerinin bildirilmediği durumları kapsayan ortak bir terimdir.²²

Benzer mal ve hizmet üreten firmalar arasında, kayıt dışı çalışan firmalar, kayıtlı çalışan firmalardan daha az vergi verdikleri veya hiç vergi vermedikleri için daha düşük bedelle mal ve hizmet sunma imkânı bulmakta; dolayısıyla rekabet üstünlüğüne sahip olmaktadır. Bu durum, kayıtlı çalışan üretici aleyhine haksız rekabet doğurmakta ve rekabetçi bir piyasa yapısının oluşmasını olumsuz yönde etkilemektedir.²³

OŞTYT sektöründe gözlemlenen kayıt dışılığın, yukarıdaki tanımlamada da bahsedildiği üzere, tam kayıt dışılık ve kısmi kayıt dışılık olmak üzere iki boyutu bulunmaktadır. Tam kayıt dışılık, firmanın yetki belgesi olmadan taşımacılık yapması veya yetki belgesi olsa bile taşımacılık yaptığı otobüsü/otobüsleri yetki belgesine kaydettirmemesidir.²⁴ Sektördeki tam kayıt dışılığın, yaptırımların ağırlaştırılması ve denetimlerin kısmen artırılması sonucu, büyük ölçüde ortadan kalktığını söylemek mümkündür.

Kısmi kayıt dışılık ise yapılan taşımalar için bilet düzenlenmemesi veya düzenlenen biletteki fiyatın gerçeğe aykırı olmasıdır. Bilet düzenlenmemesi, taşımacıların “düzenli yolcu taşıma hattı ve güzergâhı” belgelerinde ara durak olarak göstermediği, dolayısıyla yolcu indirme bindirme izne olmayıp transit olarak geçmesi gereken güzergâhlarda, terminallere girmeden-dolayısıyla terminal ücreti ödmeden- yoldan yolcu alması ve bu yolculara bilet düzenlenmemesidir. Genellikle daha ucuza taşıma yapıldığı için, yolcular bilet düzenlenmemesinden şikâyetçi olmamaktadır. Biletlerdeki fiyatların gerçeğe aykırı olması durumu ise genellikle yoğun rekabetin olduğu hatlarda görülmektedir. Yıkıcı boyutlara ulaşabilen rekabet ortamında, taşımacılar UDH Bölge Müdürlükleri tarafından onaylanan fiyat tarifelerinin altında fiyatla taşıma yapabilmekte; fiyatlara ilişkin yaptırımlarından kurtulabilmek için de yolculara gerçek güzergâh ve fiyatı yansıtmayan biletler düzenleyebilmektedir. Kısmi kayıt dışılık sektörde yaygın olarak görülmektedir.

²² PALMADE, V. ve A. ANAYIOTOS (2005), “Rising Informality”, *Public Policy for the Private Sector*, Note No: 298, The World Bank, s.1.

²³ US, V. (2005), “Kayıtdışı Ekonomi”, *İktisat İşletme ve Finans*, No: 20(230), s.97.

²⁴ KYT'nin 15. maddesi gereğince, firmalar taşımacılık yapmak istediği otobüsleri UDH Bölge Müdürlüklerine onaylatarak yetki belgesine kaydettirmek zorundadır.

5. REKABET KURULU KARARLARINDA OTOBÜS İLE ŞEHİRLER ARASI TARİFELİ YOLCU TAŞIMACILIĞININ REKABET DÜZEYİ

Otobüs ile şehirler arası tarifeli yolcu taşımacılığı sektörüne yönelik rekabet ihlalleri ile ilgili iddialar, Rekabet Kurulunun gündemini sıklıkla işgal etmiştir. Rekabet Kurulunun sektöre ilişkin (Danıştay tarafından verilen iptal kararları üzerine aynı konuda alınan kararlar dâhil olmak üzere) toplam 98 kararı bulunmaktadır.²⁵ Rekabet Kurulu kararlarının sayısal özeti Tablo 4’te yer almaktadır.

Tablo 4: Otobüs ile Şehirler Arası Tarifeli Yolcu Taşımacılığına İlişkin Rekabet Kurulu Kararlarının Sayısal Özeti

	Ret	9/3	Ceza	Toplam
İlk İnceleme	26	2	-	28
Önaraştırma	55	6	-	61
Soruşturma	2	-	7	9
Toplam	83	8	7	98

Kaynak: Rekabet Kurumunun internet sitesinde yayımlanan Rekabet Kurulu kararları taranarak yazar tarafından düzenlenmiştir.

Tablo 4’ten görüldüğü üzere, Rekabet Kurulunun sektöre ilişkin 7 idari para cezası ve 8 uyarı kararı bulunmaktadır. Bu ceza ve uyarı kararları, büyük ölçüde, taşımacıların fiyat tespit etmek, pazar paylaşmak ve arzı belirlemek suretiyle 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun’un (4054 sayılı Kanun) 4. maddesini ihlal etmesi nedeniyledir. İdari para cezası ve uyarı kararlarına ilişkin dosyaların detayları Tablo 5’de yer almaktadır. Ceza ve uyarı verilmeyen dosyaların çoğunun konusu da –ekteki Tablo 6’dan görüldüğü üzere- aynı şekilde 4054 sayılı Kanun’un 4. maddesinin ihlal edilmesidir.

Tablo 5: Otobüs ile Şehirler Arası Tarifeli Yolcu Taşımacılığına İlişkin İdari Para Cezası ve Uyarı Verilen Rekabet Kurulu Kararları

Karar Sayısı	Dosya Türü	Karar	
06-11/143-33	Soruşturma	Kastamonu merkezli şehirler arası otobüs ile yolcu taşımacılığı pazarında teşebbüslerin birlikte fiyat tespit etmek suretiyle 4054 sayılı Kanun’un 4. maddesini ihlal etmeleri nedeni ile	Ceza

²⁵ Rekabet Kurulunun karayolu ile şehir içi taşımacılık (il ve ilçeler arası taşımalar da dâhil) ve terminal işletmeciliğine dair kararları da bulunmaktadır. Ancak yukarıda verilen rakamlara bu kararlar dâhil edilmemiştir. Rekabet Kurulu kararlarına ilişkin, karar sayısı, dosya türü ve dosya konusu gibi bilgilere ekteki Tablo 6’da yer verilmiştir.

06-38/478-130	Soruşturma	Nevşehir İli merkezli otobüs ile şehirler arası yolcu taşımacılığı hizmet pazarında hâkim durumda bulunan teşebbüslerin pazara yeni girecek teşebbüslerin faaliyetlerini zorlaştırmak amacıyla ve bu sonucu doğuran bir şekilde birlikte davranış yoluyla hâkim durumlarını kötüye kullanmakla 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesini ihlal etmeleri nedeni ile, Coğrafi pazar paylaşımı ve rekabet koordinasyonunu amaçlayan ve bu sonucu doğuran bir anlaşma yapmak suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinin ihlal edilmesi nedeni ile, Rekabeti bozma amacı taşıyan birden fazla anlaşmaya taraf olmak suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinin ihlal edilmesi nedeni ile	Ceza
06-40/504-131	Soruşturma	Teşebbüs birliği yolu ile 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinin ihlal edilmesi nedeni ile	Ceza
06-55/713-203	Soruşturma	Fiyat tespit etmek, pazar paylaşmak ve arzı belirlemek suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinin ihlal edilmesi nedeni ile	Ceza
08-60/963-381	Önaraştırma	Fiyat anlaşmasına katılan teşebbüslerin piyasadaki fiyatın serbestçe oluşumunu etkileyebilecek her türlü toplantı, karar ve görüşmelerine derhal son vermeleri için	9/3
09-25/521-122	İlk İnceleme	Firmalar arasında fiyata ilişkin bir anlaşma ve/veya uyumlu eylem olduğu yönünde belirtiler olduğu için	9/3
09-27/576-136	İlk İnceleme	Dönüşümlü sefer uygulamasının, 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinin ihlali niteliğinde olduğu için	9/3
10-36/579-209	Önaraştırma	Firmaların bilet fiyatlarındaki paralelliğin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal etme şüphesini uyandırdığı, bu nedenle firmaların ilgili piyasada rekabet kısıtlaması yaratacak fiyat tespiti gibi davranışlardan kaçınmaları için	9/3
10-52/966-340	Önaraştırma	Firmaların sefer sayılarını birlikte belirlemelerinin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesine aykırılık teşkil edebilecek nitelikte olması nedeniyle, söz konusu uygulamaya son verilmesi için	9/3
10-56/1066-397	Soruşturma	4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi ve özellikle de aynı maddenin "mal veya hizmetlerin alım ya da satım fiyatının, fiyatı oluşturan maliyet, kar gibi unsurlar ile her türlü alım yahut satım şartlarının tespit edilmesi" şeklindeki (a) bendinde yasaklanan eylemlerin gerçekleştirilmesi nedeni ile	Ceza
10-66/1394-516	Önaraştırma	4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal teşkil edebilecek nitelikteki, teşebbüslerin aralarında anlaşmak suretiyle bilet fiyatlarını sabitlemesi şeklindeki uygulamanın sona erdirilmesi için	9/3
10-68/1445-545	Soruşturma	4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinin ihlal edilmesi nedeni ile	Ceza

11-64/1664-594	Önaraştırma	Teşebbüsler arasında yapılan anlaşmanın 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinin ihlal edebilecek nitelikte olması nedeni ile	9/3
13-08/94-55	Soruşturma	Fiyat tespit etmek suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal edilmesi nedeni ile	Ceza
13-55/766-325	Önaraştırma	4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında rekabeti bozucu uygulamalardan kaçınılması gerektiği, aksi takdirde Kanun çerçevesinde haklarında işlem başlatılacağı yönünde görüş bildirilmesi için	9/3

Kaynak: Rekabet Kurumunun internet sitesinde yayımlanan Rekabet Kurulu Kararları taranarak yazar tarafından düzenlenmiştir.

OŞTYT sektörüne ilişkin olarak verilen söz konusu Rekabet Kurulu kararlarında, pazardaki rekabet düzeyi ile ilgili değerlendirmeler yapılmıştır. Aşağıda bu değerlendirmelere yer verilerek, Rekabet Kurulunun sektördeki rekabet düzeyine ilişkin bakış açısı yansıtılmaya çalışılmıştır.²⁶

Rekabet Kurulunun taşıma hatlarındaki pazar yapısına ilişkin değerlendirmeleri aşağıda yer almaktadır:

Rekabet Kurulu kararlarının birçoğunda, ilgili taşıma hatlarında az sayıda firmanın faaliyet gösterdiği ve hatlarının oligopol yapı sergilediği ifade edilmektedir.²⁷ Birbirine benzer değerlendirmeler içeren bu kararlarda özetle: İlgili coğrafi pazarlarda faaliyet gösteren otobüs firmalarının benzer araçlarla, benzer ikramlarla aynı hareket noktasından kalkarak aynı varış noktasına ulaştıkları, mal ve hizmet farklılaşmasının çok fazla olmadığı, bir diğer ifade ile sunulan hizmetin homojen olduğu ve bu nedenle yolcuların tercihlerini belirleyen temel unsurun bilet fiyatlarının olduğu, ilgili pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin otobüs terminallerinin yerleşim yapısı nedeni ile birbirlerinin uyguladığı fiyatlardan haberdar olduğu yani piyasanın şeffaf bir piyasa olduğu değerlendirilmiştir. Bahsedilen bu piyasa özelliklerinin, rakiplerin fiyatlarının birbirine yaklaşması üzerinde büyük bir etkiye sahip olduğu ve bu durumun oligopolistik bağımlılıkla izah edildiği hususu birçok kararda ifade edilmiştir. Rekabet Kurulu, pazarın yapısından kaynaklanan oligopolistik bağımlılık nedeniyle, pazarda paralel fiyat artışlarının olabileceği, bu durumun

²⁶ Bu makalede Rekabet Kurulunun kararlarının detaylı analizi yapılmamış olup, bu analizin başka bir çalışmanın konusu olabileceği düşünülmektedir.

²⁷ Örnek olarak bkz. 16.01.2014 tarih ve 14-02/40-18 sayılı; 20.02.2013 tarih ve 13-11/165-87 sayılı; 19.12.2012 tarih ve 12-65/1656-611 sayılı; 22.11.2012 tarih ve 12-59/1573-574 sayılı; 04.10.2012 tarih ve 12-48/1420-480 sayılı; 29.12.2011 tarih ve 11-64/1666-596 sayılı Rekabet Kurulu kararları.

her zaman için rakip teşebbüsler arasındaki rekabeti engelleme, bozma ya da kısıtlama amacı taşıyan bir anlaşmanın veya uyumlu eylemin ya da bir teşebbüs birliği kararının sonucu olmayabileceği değerlendirilmesinde bulunmuştur.

Rekabet Kurulunun taşıma hatlarındaki potansiyel rekabet durumu ile ilgili değerlendirmelerine aşağıda yer verilmektedir:

Rekabet Kurulunun 12.11.2008 tarih ve 08-63/1041-401 sayılı kararında, ilgili coğrafi pazarlara giriş çıkış engellerinin düşük olduğu, dolayısıyla potansiyel rekabetin yüksek olduğu; 28.10.2010 tarih ve 10-68/1445-545 sayılı kararında, başlangıç yatırım maliyetleri bir yana bırakılırsa, otoparlara giriş ücretleri dışında sektörde önemli bir giriş engeli bulunmadığı, pazara giriş engellerinin düşük olduğu; 29.12.2011 tarih ve 11-64/1667-597 sayılı kararında, sektöre girişlerin ve şehirler arası hatlar arasındaki geçişlerin oldukça kolay olduğu ifade edilmiştir.

Rekabet Kurulunun taşıma hatlarındaki intermodal rekabet durumu ile ilgili değerlendirmeleri aşağıdaki gibi özetlenebilir:

Rekabet Kurulunun 12.11.2008 tarih ve 08-63/1041-401 sayılı kararında, pazarının büyük illere yönelik kısmında, özellikle havayolu taşımacılığından gelen baskı ile oldukça rekabetçi bir yapının bulunduğu; 16.12.2009 tarih ve 09-59/1449-381 sayılı kararında, Kocaeli-İstanbul hattındaki demiryolu taşımacılığının, aynı hatta hizmet veren otobüs taşımacıları üzerinde rekabet baskısı yarattığı değerlendirilmesinde bulunulmuştur.

Rekabet Kurulunun 28.10.2010 tarih ve 10-68/1445-545 sayılı kararında, karayolu ile yolcu taşımacılığında hizmet ve fiyat rekabetinin önemli ölçüde arttığı belirtilmiş; artan bu rekabette havayolu ve demiryolu taşımacılığının ciddi bir alternatif olarak ortaya çıkmasının payı olduğu, özellikle uzun mesafeli güzergâhlarda otobüs firmalarının en büyük rakibinin havayolu şirketleri olduğu değerlendirilmesinde bulunulmuştur.

Rekabet Kurulunun sektördeki kayıt dışılık ile ilgili değerlendirmelerine aşağıda yer verilmektedir:

Rekabet Kurulunun 23.10.2008 tarih ve 08-60/963-381 sayılı kararında, sektördeki korsan taşımacılara dikkat çekilmiş ve verilen kararda korsan taşımacıların sektördeki rekabeti artırıcı etkisinin dikkate alındığı ifade edilmiştir. Rekabet Kurulunun 08.04.2010 tarih ve 10-29/434-161 sayılı kararında, ilgili firmalarla yapılan görüşmelerde, Bolu ilinin coğrafi özelliğinden dolayı çok

sayıda otobüsün ilgili pazardan transit olarak geçtiği ve bu otobüslerden tam dolu olmayanların yoldan daha ucuza yolcu aldığı ve yolcuların da ucuz bedelle yolculuk etmeyi tercih ettiği bu sebeple büyük miktarda kayıt dışı taşımacılık yapıldığının ifade edildiği belirtilmiştir.

Rekabet Kurulunun 28.10.2010 tarih ve 10-68/1445-545 sayılı kararında kayıt dışılık konusuna özellikle dikkat çekilmiş ve geniş yer ayrılmıştır. Söz konusu kararda özetle, sektörde gözlemlenen kayıt dışılığın iki boyutunun olduğu belirtilmiş; bunlardan birincisinin tamamen kayıt dışılık olduğu; ikincisinin ise özellikle bilet bedeli ve güzergâh konusunda gerçeğe aykırı beyanları içeren kısmi kayıt dışılık olduğu ifade edilmiştir. Bu kararda, dosya konusu hatlarda yapılan incelemelerde kısmi kayıt dışılığın birçok firma tarafından dile getirildiği, özellikle firmalar arasında fiyat savaşlarının yaşandığı dönemlerde UDH Bakanlığı tarafından onaylanan tarifelerin altındaki fiyatlara ilişkin yaptırımlarından kurtulabilmek adına yolculara gerçek güzergâh ve fiyatı yansıtmayan biletlerin tanzim edildiği belirtilmiştir. Bu duruma örnek olarak, bilet tanzim eden bir firmanın, Edirne'den İstanbul'a gidecek yolcuya asgari haddin altında bedelle bilet satıp, gideceği yeri İstanbul değil Çorlu olarak yazması gösterilmiştir.

Rekabet Kurulunun pazarın geneline ilişkin değerlendirmeleri aşağıdaki gibidir:

Rekabet Kurulunun 12.11.2008 tarih ve 08-63/1041-401 sayılı kararında, pazarın büyük illere yönelik kısmında, özellikle havayolu taşımacılığında gelen baskı ile zaten oldukça rekabetçi bir yapının bulunduğu, görece küçük illere yönelik kısmında ise piyasa fiyat oluşum süreçlerinin oldukça şeffaf ve gözlemlenebilir olduğu, piyasalara giriş çıkış engellerinin düşük olması nedeni ile potansiyel rekabetin yüksek olduğu ifade edilmiştir. Ayrıca, ilgili yasal düzenlemeler de dikkate alındığında, pazarın bu rekabetçi yapısı nedeni ile pazarda rekabeti ve dolayısıyla piyasa etkinliğini endişe yaratacak nitelikte bozacak bir fiyat anlaşmasının yapılması ve sürdürülmesinin zor olduğu değerlendirilmesinde bulunulmuştur.

Rekabet Kurulunun 28.10.2010 tarih ve 10-68/1445-545 sayılı kararında; otobüs ile yolcu taşımacılığı hizmetleri pazarının genel olarak rekabetçi bir yapı arz ettiği ve bu rekabetin tüketiciler açısından uygun fiyatların yanı sıra hizmet kalitesi bakımından da oldukça olumlu sonuçlar doğurduğu; şehir içi ulaşım için servis sağlanması ve seferler esnasında ikramların yapılması gibi hizmetlerin tüketiciler

nezdinde bir hizmet standardı haline geldiği, bu tür kalite rekabetinin giderek daha da arttığı ifade edilmiştir. Aynı kararda; sektördeki rekabet koşullarının ülkemizdeki diğer birçok sektöre kıyasla daha fazla olduğu belirtilmiştir. Ancak, arz ve talep arasındaki mevsimsellikten kaynaklanan dengesizlik nedeniyle, yolcu sayısının arttığı tatil dönemlerinde otobüs firmalarının talebi karşılamakta güçlük çektiği, yılın büyük bir bölümünde ise talep edilenin çok üstünde bir koltuk arzı doğduğu, bu durumun sonucu olarak firmaların yıkıcı fiyat savaşları içine girdiği ve çoğu zaman bu yıkıcı fiyat savaşlarının bir sonucu olarak fiyat anlaşmaları gibi yollara başvurduğu ifade edilmiştir.

6. GENEL DEĞERLENDİRME

Türkiye’de, OŞTYT taşımacılığı yapılan birçok hat bulunmakta olup, çoğunluğu itibarıyla bu hatlar oligopolistik yapıdadır. Nitekim bu husus Rekabet Kurulu kararlarında da ifade edilmiştir. Oligopol piyasalar, genel itibarıyla rekabet düzeyinin düşük ve firmaların monopolcü davranış gösterdiği piyasalardır. Ancak, OŞTYT yapılan hatların rekabet düzeyi yüksek olup firmaların tekelci davranış gösterdiği söylenemez. Çünkü tekelci davranışı engelleyen iki temel faktör bulunmaktadır.

Bu faktörlerin birincisi, potansiyel rekabet baskısıdır. Gerek genel taşımacılık pazarına girişte, gerekse herhangi bir taşıma hattından diğer bir taşıma hattına geçişte doğrudan bir giriş engeli bulunmamaktadır. Dolayısıyla, aşırı kâr fırsatı olan hatlara yeni taşımacıların giriş yapması veya bu hatlardaki mevcut taşımacıların yeni seferler koyması mümkündür. Herhangi bir firmanın aşırı kâr elde etmesi durumu, potansiyel rekabet nedeni ile uzun süre sürdürülebilir değildir. Bununla birlikte, firmaların pazara girişte ödemek zorunda olduğu yetki belgesi ücreti, hem pazara giriş maliyetini artırarak dolaylı giriş engeli oluşturmakta, hem de pazardan çıkarken geri alınamaması -batık maliyet olması- nedeni ile çıkış engeli oluşturmaktadır. Bu ücret sembolik bir düzeye çekilerek, pazardaki potansiyel rekabet baskısı daha da artırılabilir.

İkinci faktör ise, taşımacılık yapılan birçok hatta intermodal rekabet baskısının olmasıdır. Uzun mesafe yolculuklarda, havayolu taşımacılığı, karayolu taşımacılığının alternatifi konumunda olup, yoğun rekabet baskısı oluşturmaktadır. Nitekim Rekabet Kurulu kararlarında da, uzun mesafeli güzergâhlarda otobüs firmalarının en büyük rakibinin havayolu şirketlerinin olduğu, hizmet ve fiyat

rekabetinin önemli ölçüde arttığı ifade edilmiştir. Bunun yanı sıra bazı hatlarda demiryolu taşımacılığı, -özellikle yüksek hızlı trenler-, bazı hatlarda denizyolu taşımacılığı önemli ölçüde rekabet baskısı oluşturmaktadır.

Taşımacıların monopolcü davranış göstermesini engelleyen ve rekabet düzeyini artıran bu iki temel faktörün yanı sıra, Rekabet Kurulunun 23.10.2008 tarih ve 08-60/963-381 sayılı kararında da ifade edildiği üzere, bazı hatlarda -her ne kadar haksız rekabet olsa da- korsan taşımacıların da rekabeti artırdığı görülmektedir.

OŞTYT sektörünün, sektör içi ve intermodal rekabet nedeni ile genel olarak rekabetçi bir yapı arz ettiği ve sektördeki rekabet düzeyinin ülkemizdeki diğer birçok sektöre kıyasla daha fazla olduğu söylenebilir. Bu durum, tüketicilere artan hizmet kalitesi ve uygun fiyatlar olarak yansımaktadır. Firmalar, rekabet baskısı nedeni ile internetten rezervasyon yapılması, duraksız ve ekstra konforlu seferlerin konulması, araç içi servis görevlisi ile seferler esnasında ikramların yapılması, şehir içi ulaşım için servis sağlanması gibi uygulamalar ile hizmet kalitesini artırmaya çalışmaktadır.

Sektörde rekabet düzeyi yüksek olmakla birlikte, sektördeki taşımacılara yönelik fiyat anlaşmaları ile ilgili iddialar Rekabet Kurulunun gündemini sıklıkla işgal etmiştir. Bu iddialar çoğunlukla aynı taşıma hattında faaliyet gösteren firmaların benzer/paralel fiyat uygulamalarından kaynaklanmaktadır. Ancak, sektördeki taşımacıların fiyat paralellikleri, çoğunlukla, rekabeti kısıtlama amacı olan bir anlaşma, uyumlu eylem veya teşebbüs birliği kararına dayanmayıp, oligopolistik bağımlılık sonucu olarak ortaya çıkmaktadır. Taşıma hatlarındaki firma sayısının az, sunulan hizmetin homojen ve pazarın şeffaf olması sebebi ile firmalar birbirlerinin aldıkları kararları takip etmekte ve bu kararlara göre hareket etmektedir. Bununla birlikte sektördeki taşımacılar, açık veya örtük fiyat anlaşmaları yapabilmektedir. Nitekim tespit edilen anlaşmalar²⁸ sebebi ile anlaşmaya taraf olan taşımacılar Rekabet Kurulu tarafından idari para cezası ve uyarı almıştır.

Rekabet Kurulu tarafından tespit edilen veya edilemeyen, sektördeki fiyat anlaşmalarının tamamını, firmaların monopolcü davranışları sonucu kârlarını artırmak için yaptığı anlaşmalar olarak değerlendirmek çok doğru

²⁸ Tablo 5'te yer verilmiştir.

olmayacaktır.²⁹ Bu anlaşmaların bir kısmı, sektörde geçmişte sıklıkla görülen yıkıcı fiyat uygulamalarına karşı önlem olması amacıyla yapılan anlaşmalar olarak da görülebilir. Çünkü sektörde, gerek genel gerekse mevsimsellikten kaynaklanan arz fazlasından dolayı yılın büyük bir bölümünde talep edilenin çok üstünde bir koltuk arzı bulunmaktadır. Bu durum, firmalar arası yıkıcı fiyat savaşlarına yol açmakta ve çoğu zaman bu yıkıcı fiyat savaşlarının bir sonucu olarak firmalar fiyat anlaşmaları gibi yollara başvurmaktadır. Bu husus Rekabet Kurulu kararlarında da ifade edilmiştir.³⁰ Zaten pazarın rekabetçi yapısı nedeni ile pazarda rekabeti ve dolayısıyla piyasa etkinliğini endişe yaratacak nitelikte bozan bir fiyat anlaşmasının uzun süre sürdürülmesinin zor olduğu söylenebilir. Nitekim KDGM de fahiş fiyat konusunda endişe duymadığı için herhangi bir tavan fiyat uygulamasında bulunmamıştır/bulunmamaktadır.³¹

Rekabet düzeyinin bir göstergesi olmamakla birlikte, sektörde yaygın olarak görülen kısmi kayıt dışı faaliyetler, -bazı hatlar itibarıyla rekabeti artırsa dahaksız rekabete yol açmakta ve uzun dönemde sektördeki rekabet düzeyini olumsuz yönde etkilemektedir. Bu durum büyük ölçüde denetim yetersizliğinden kaynaklanmaktadır. Denetimlerin artırılması ile kısmi kayıt dışılığın tamamen olmasa da büyük ölçüde önüne geçmek mümkündür.

Önümüzdeki yıllarda, havayolu taşımacılığının mevcut gelişme ivmesinin devam etmesi ve yüksek hızlı tren hatlarının uzunluğunun artması durumunda, intermodal rekabet daha da artabilir. İntermodal rekabetin artması, bir taraftan OŞTYT sektörünün daha rekabetçi olmasına, diğer taraftan da sektördeki konsolidasyon ve yoğunlaşma düzeyinin artmasına yol açar. Çünkü intermodal rekabetin artması durumunda, otobüs ile taşımacılık yapan firmalar, maliyetlerini düşürmek ve hizmet kalitesini artırmak zorunda kalır. Dolayısıyla, sektördeki firmaların, satın almalar, birleşmeler ve farklı işbirlikleri yolu ile ölçek ve

²⁹ Oligopol piyasalarda sıklıkla görülen fiyat anlaşmaları, piyasanın optimumdan uzaklaşmasına ve etkinlik kaybına neden olur. Çünkü anlaşma sonucu oluşan fiyat, rekabet sonucu oluşan fiyatın üzerindedir.

³⁰ Bkz. 28.10.2010 tarih ve 10-68/1445-545 sayılı; 11.06.2009 tarih ve 09-27/576-136 sayılı Rekabet Kurulu kararları.

³¹ KTY'nin 57. maddesi gereğince, taşımacıların hazırlaması gereken ücret tarifelerinin, uygulamaya konulmadan önce UDH Bakanlığında "görölmüştür" şerhinin alınması zorunluluğu vardır. Ancak UDH Bakanlığı, taşımacılar tarafından sunulan fiyatları onaylanmasında, fiyatlardaki üst sınıra müdahale etmemekte, sadece fiyatların daha önceden belirlenen taban fiyatlara uygunluğunu kontrol etmektedir.

yoğunluk ekonomisinin getirilerinden faydalanarak maliyetleri düşürmesi gerekir.³² Bu da genel olarak sektördeki konsolidasyon ve yoğunlaşma düzeyinin artmasına yol açar.^{33 ve 34}

İntermodal rekabetin artması, yolcu taşımacılığının rekabet açısından değerlendirilmesinde, pazar tanımının karayolu taşımacılığı ile sınırlı tutulmayıp ulaştırma sektörünün tamamının dikkate alınarak yapılmasına da kapı açmaktadır. Dolayısıyla Rekabet Kurulunun sektöre ilişkin değerlendirmelerinde bu hususu daha fazla dikkate alması ve kamunun, düzenlemeler, vergi ve teşvik uygulamaları gibi konularda, sektörler arası rekabeti daha fazla gözetmesi gerekmektedir. Ancak, mevcut durum itibarıyla ÖTV muafiyeti ve fiyat düzenlemeleri gibi konularda bu hususun ihmal edildiği görülmektedir.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Otobüs ile şehirler arası tarifeli yolcu taşımacılığı sektörü, şehirler arası yolcu taşımacılığında önemli pay almaktadır. Bu nedenle, sektörün etkin işlemesi, ülke kaynaklarının kullanımı açısından önem arz etmektedir. Sektördeki rekabet düzeyi, sektörün etkinliğini belirleyen önemli bir faktördür. Sektörde taşımacılık yapılan birçok hat bulunmakta olup, bu hatlar genel itibarıyla oligopolistik yapıdadır. Ancak sektöre önemli ölçüde giriş ve çıkış engellerinin olmaması ve özellikle havayolu taşımacılığı olmak üzere diğer taşıma türlerinden gelen rekabet baskısı nedeni ile sektörün genel olarak rekabetçi bir yapı arz ettiği ve sektördeki mevcut rekabet düzeyinin ülkemizdeki diğer birçok sektöre kıyasla daha fazla olduğu söylenebilir. Havayolu taşımacılığında mevcut gelişme ivmesinin devam etmesi ve planlanan yüksek hızlı tren hatlarının hayata geçirilmesi durumunda, önümüzdeki yıllarda intermodal rekabet daha da artabilir. Bununla birlikte, intermodal rekabetin artması, sektördeki konsolidasyonun ve yoğunlaşma düzeyinin artmasına da yol açabilir.

³² Sektörün mevcut durumu itibarıyla firmalar arasında işbirlikleri görülmektedir. Örnek olarak, Rekabet Kurulunun 28.08.2012 tarih ve 12-42/1264-415 sayılı kararında ele aldığı, Pamukkale ve Anadolu firmalarının, maliyetlerini azaltmak ve daha fazla noktada bilet satışı gerçekleştirmek amacıyla bilet satış ağlarını birleştirmek için yaptığı işbirliği anlaşması gösterilebilir. Rekabet Kurulu, 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında olan bu anlaşmayı, Kanun'un 5. maddesi kapsamında değerlendirmiş ve bireysel muafiyet koşullarını taşıdığı neticesine varmıştır. Gerekece olarak da, teşebbüslerin, ciddi maliyet düşüşü sağlamasını, daha fazla noktada bilet satışı gerçekleştirebilme ve dolayısıyla da daha fazla müşteriye ulaşma imkânı bulmasını; tüketicilerin de fiyat indirimi ve daha fazla noktada bilet alma imkânı elde etmesini göstermiştir.

³³ Gündüz 2011, s.77-78.

³⁴ Sektördeki mevcut ve muhtemel satın almalar, birleşmeler ve işbirliklerinin rekabet hukuku ve iktisadi açısından değerlendirilmesi ayrı bir tartışma konusu olup başka bir çalışmada ele alınabilir.

Sektörde rekabet düzeyi yüksek olmakla birlikte, Rekabet Kurulu tarafından tespit edilen ve idari para cezası uygulanan fiyat anlaşmaları da görülebilmektedir. Ancak sektördeki fiyat anlaşmalarının tamamı, hatlardaki düşük rekabetten kaynaklanmayıp, bir kısmı yıkıcı fiyat uygulamalarına karşı önlem olması amacıyla yapılan anlaşmalar olarak da değerlendirilebilir. Zaten, pazarın rekabetçi yapısı nedeni ile piyasa etkinliğini endişe yaratacak ölçüde azaltacak bir fiyat anlaşmasının uzun süre sürdürülmesinin zor olduğu söylenebilir.

Yukarıda yapılan tespitler ve değerlendirmeler ile birlikte sektördeki rekabet düzeyini dolayısıyla da sektörün etkinliğini artırmak için şu önerileri de yapabiliriz:

Yetki belgesi almak için gerekli olan 50.796 TL tutarındaki ücret, pazara giriş ve çıkış maliyetini artırmaktadır. Bu ücret tamamen kaldırılmalı veya sembolik bir seviyeye indirilmelidir.

Sektördeki intermodal rekabetin varlığı nedeni ile yolcu taşımacılığının rekabet açısından değerlendirilmesinde, pazar tanımını ulaştırma sektörünün tamamı dikkate alınarak yapılmalıdır. Dolayısıyla, kamu tarafından yapılan düzenleme ve uygulamalarda sektörler arası rekabet daha fazla gözetilmeli; Rekabet Kurulunun sektörle ilgili değerlendirmelerinde bu husus daha fazla dikkate alınmalıdır.

Sektörde yaygın olarak görülen kısmi kayıt dışı faaliyetler, uzun dönemde sektörde rekabetçi piyasa yapısını olumsuz yönde etkilemektedir. Kısmi kayıt dışılığın önüne geçmek için ilgili kurumlar tarafından yapılan denetimler artırılmalıdır.

KAYNAKÇA

- ATİYAS, İ. (2000), “Rekabet Politikasının İktisadi Temelleri Üzerine Düşünceler”, *Rekabet Dergisi*, No: 1(1), s.24-45.
- AYDIN, T. (2011), “Kara Ulaştırması ve Karayolları”, Rekabet Kurumu (der.), *Ulaştırma Sektöründe Serbestleştirme, Rekabet ve Rekabet Hukuku Sempozyumu Kitabı* içinde, s.47-69.
- BAUMOL, W.J. (1982), “Contestable Markets: An Uprising in the Theory of Industry Structure”, *The American Economic Review*, No: 72(1), s.1-15.
- BAUMOL, W.J. ve R.D. WILLIG (1981), “Fixed Costs, Sunk Costs, Entry Barriers and Sustainability of Monopoly”, *The Quarterly Journal of Economics*, No: 96(3), s.405-431.
- DAVUT, L. (1996), “Yarışılabilir Piyasalar”, *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, No: 51(1), s.123-133.
- Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) (2006), *9. Kalkınma Planı - Karayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu*, DPT, Ankara.
- ERDOĞAN, M. (2011), “Kara Ulaştırması ve Karayolları”, Rekabet Kurumu (der.), *Ulaştırma Sektöründe Serbestleştirme, Rekabet ve Rekabet Hukuku Sempozyumu Kitabı* içinde, s.71-74.
- FRAVEL, F.D., H. TAUCHEN ve G. GILBERT (1982), “Regulatory Policy and Economies of Scale in the U.S. Intercity Bus Industry”, *Transportation*, No: 11(2), s.173-187.
- FREY, B.S. ve F. SCHNEIDER (2000), “Informal and Underground Economy”, O. Ashenfelter (der.), *International Encyclopedia of Social and Behavioral Science* içinde, Bd. 12 Economics, Elsevier Science Publishing Company, Amsterdam, s.7441-7446.
- GÜNDÜZ, R. (2011), “Karayolu Taşımacılığı ve Rekabet: Yanılsama ve Gerçekler”, Rekabet Kurumu (der.), *Ulaştırma Sektöründe Serbestleştirme, Rekabet ve Rekabet Hukuku Sempozyumu Kitabı* içinde, s.75-90.
- İTÜ Ulaştırma ve Ulaşım Araçları Uygulama Araştırma Merkezi (2005), *Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Sonuç Raporu*, İstanbul Teknik Üniversitesi tarafından Ulaştırma Bakanlığı için hazırlanmış rapor, İTÜ Ulaştırma ve Ulaşım Araçları Uygulama Araştırma Merkezi, İstanbul.

OECD (2001), *Competition Issues in Road Transport*, OECD, Paris.

PALMADE, V. ve A. ANAYIOTOS (2005), “Rising Informality”, *Public Policy for the Private Sector*, Note No: 298, The World Bank.

SVORNY, S. (2000), “Licensing, Market Entry Regulation”, B. Bouckaert ve G. De Geest (der.), *Encyclopedia of Law and Economics Volume III* içinde, Edward Elgar, Cheltenham, s.296-328.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) (2014), *2009-2013 İstatistik Yıllığı*, TCDD, Ankara.

Ulaştırma Bakanlığı (2009), *Ulaştırma Bakanlığı Stratejik Planı 2009-2013*, Ulaştırma Bakanlığı, Ankara.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (2013), *II. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası Karayolu Çalışma Grubu Raporu*, UDH Bakanlığı, Ankara.

US, V. (2005), “Kayıtdışı Ekonomi”, *İktisat İşletme ve Finans*, No: 20(230), s.95-109.

VICKERS, J. (1995), “Concepts of Competition”, *Oxford Economic Papers*, No: 47(1), s.1-23.

YILDIRIM, K., R. EŞKİNAT, A. KABASAKAL ve M. ERDOĞAN (2009), *Endüstriyel Ekonomi*, Ekin Basım Yayım Dağıtım.

İnternet Kaynakları

<http://www.kugm.gov.tr>, Erişim Tarihi: 06.08.2014.

<http://www.tcdd.gov.tr>, Erişim Tarihi: 28.07.2014.

<http://www.ubak.gov.tr>, Erişim tarihi: 12.11.2014.

Mevzuat

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu, 19.7.2003 tarih ve 25173 sayılı Resmi Gazete.

Karayolu Taşıma Yönetmeliği, 11.06.2009 tarih ve 27255 sayılı Resmi Gazete.

Rekabet Kurulu Kararları

Çalışma kapsamında, Rekabet Kurulunun -tesis edilmesinden bugüne- otobüs ile yolcu taşımacılığı sektörüne ilişkin kararlarının tamamı (toplam 98 karar) gözden geçirilmiştir. Bu kararlara ekteki Tablo 6’da yer verilmiştir.

EK

Tablo 6: Otobüs ile Şehirlerarası Tarifeli Yolcu Taşımacılığına İlişkin Rekabet Kurulu Kararları

Karar Sayısı	Dosya Türü	Dosya Konusu	Karar
01-26/256-72 ^{35, 36}	Soruşturma	İzmir Otobüs ve Terminal İşletmeleri A.Ş. adlı firmanın “şehirlerarası otobüs seyahat ücretlerine bir alt sınır getirilmesine yönelik fiyat protokolleri yapılması ve denetlenmesi”nde öncü olmak, otobüs firmalarının ise “bu protokollere katılmak suretiyle” rekabeti ihlal ettikleri iddiası.	Ret ve Ceza ³⁷
01-31/313-91 ^{38, 39}	Soruşturma	Büyük İstanbul Otobüs İşletmeleri A.Ş.’nin İstanbul ili otobüs terminali işletmeciliği pazarındaki hâkim durumunu kötüye kullanarak 4054 sayılı Kanun’u ihlal ettiği iddiası.	Ceza
02-24/250-100 ⁴⁰	Önaraştırma	Edirne Şehirlerarası Otobüs Terminali’nde faaliyet gösteren yazıhane kiracısı ve işleticisi teşebbüslerin terminalde tekelleşmek suretiyle rakip taşımacı firmalar aleyhine rekabeti sınırladıkları iddiası ve Edirne Belediye Başkanlığının, Belediyece konuya ilişkin olarak yapılan düzenlemeler hakkındaki görüş talebinin değerlendirilmesi.	9/3
04-55/751-188 ⁴¹	Soruşturma	Konya Otobüs İşletmecileri Nakliyecileri ve Acentecileri Derneği ile Konya Otogarı’nda faaliyet gösteren ve anılan Dernek üyesi olan 17 teşebbüsün aralarında anlaşarak fiyat tespit etmek ve servis hizmeti gibi birtakım hizmetleri kaldırmak yolu ile Konya merkezli şehirlerarası yolcu taşımacılığı pazarında 4054 sayılı Kanun’u ihlal edip etmediklerinin tespiti.	Ceza

³⁵ Bu karar Danıştay 13. Dairesi tarafından iptal edilmiştir. Danıştay’ın iptal kararı üzerine, dosya konusunun yeniden değerlendirilmesi sonucu 07-01/1-1 sayılı Rekabet Kurulu kararı vardır.

³⁶ Bu kararda ilgili ürün pazarı; “şehirlerarası otobüs terminali işletmeciliği pazarı” ve “karayolu ile şehirlerarasında yolcu taşıma hizmetleri pazarı” olarak tespit edilebilir.

³⁷ Otobüs firmaları rekabeti ihlal suçlamasından ceza almamıştır.

³⁸ Bu karar Danıştay 13. Dairesi tarafından iptal edilmiştir. Danıştay’ın iptal kararı üzerine, dosya konusunun yeniden değerlendirilmesi sonucu 05-60/893-242 sayılı Rekabet Kurulu kararı vardır.

³⁹ Bu kararda ilgili ürün pazarı “şehirlerarası otobüs terminali işletmeciliği pazarı” ve doğrudan etkilenen pazar ise “şehirlerarası karayolu ile yolcu taşıma hizmetleri pazarı” olarak tespit edilmiştir.

⁴⁰ Bu kararda, ilgili ürün pazarının, 01-31/313-91 sayılı karardan hareketle “şehirlerarası otobüs terminali işletmeciliği pazarı” ve doğrudan etkilenen pazar ise “şehirlerarası karayolu ile yolcu taşıma hizmetleri pazarı” olduğu söylenebilir.

⁴¹ Bu karar Danıştay 13. Dairesi tarafından iptal edilmiştir. Danıştay’ın iptal kararı üzerine, dosya konusunun yeniden değerlendirilmesi sonucu 06-53/687-194 sayılı Rekabet Kurulu kararı vardır.

04-81/1160-292	Önaraştırma	Tokat ili karayolu ile şehirlerarası yolcu taşımacılığı pazarında 4054 sayılı Kanun'un ihlal edildiği iddiası.	Ret
05-01/9-8	İlk İnceleme	Diyarbakır ilinde faaliyet gösteren otobüs şirketlerinin aralarında fiyat anlaşması yaptıkları iddiası.	Ret
05-10/83-32	İlk İnceleme	Mardin ilinde faaliyet gösteren otobüs şirketlerinin aralarında fiyat anlaşması yaptıkları iddiası.	Ret
05-11/107-37	İlk İnceleme	Kırklareli İli Vize İlçesinde faaliyet gösteren otobüs şirketlerinin aralarında fiyat anlaşması yaptıkları iddiası.	Ret
05-28/324-83	İlk İnceleme	Sivaslılar Yıldız Turizm Ticaret Sanayi Ltd. Şti., Öz Sivas Huzur Turizm Ticaret Sanayi Ltd. Şti. ve Yağmur Turizm Karayolu Hizmetleri Taşıma Nakliyat Sanayi Ltd. Şti. unvanlı şirketlerin 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettikleri iddiası.	Ret
05-28/325-84 ⁴²	İlk İnceleme	S.S. 16 No'lu Ezine Minibüsleri Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifinin düşük fiyatla yolcu taşımacılığı yapmak suretiyle 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettiği iddiası.	Ret
05-44/626-159	İlk İnceleme	Samsun İlde faaliyet gösteren şehirlerarası otobüs firmalarının fiyatlarını birlikte belirlemek suretiyle 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettikleri iddiası.	Ret
05-60/893-242 ⁴³	Soruşturma	Danıştay 13. Dairesi'nin 8.7.2005 tarih ve 2005/3427 sayılı kararı üzerine, 03.08.2000 tarih, 00-29/310-177 sayılı Rekabet Kurulu kararı ile açılan soruşturma dosyasının yeniden değerlendirilmesi.	Ceza
05-70/964-264	Önaraştırma	Diyarbakır ilinde faaliyet gösteren şehirlerarası otobüs firmalarının ortak bir fiyat tarifesi belirlemek suretiyle 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettikleri iddiası.	Ret
06-11/143-33	Soruşturma	Teşebbüslerin anlaşarak fiyat tespit etmek suretiyle Kastamonu merkezli şehirlerarası yolcu taşımacılığı pazarında 4054 sayılı Kanun'u ihlal edip etmedikleri.	Ceza
06-38/478-130	Soruşturma	Nevşehir ili merkezli otobüs ile şehirlerarası yolcu taşımacılığı pazarında faaliyet gösteren Es Nevtur Adi Komandit Şti., Lüks Göreme Turizm, Nevşehir Kapadokya Tur. Taş. Ltd. Şti., Lüks Kent Turizm Seyahat Ltd. Şti. ve Halil İbrahim MIZRAK'ın 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini, Metro Seyahat Taşımacılık Tic. A.Ş.'nin 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesini ve Nevşehirli Turizm Seyahat İşl. ve Tic. Ltd. Şti.'nin 4054 sayılı Kanun'un 4. ve 6. maddelerini; Aksaray ili merkezli otobüs ile şehirlerarası yolcu taşımacılığı pazarında faaliyet gösteren Yeni Aksaray Sey. Tur. ve Tic. Ltd. Şti, Yeşil Aksaray Tur. Nak. San. ve Tic. Ltd. Şti, Aksaray Birlik Tur. Nak. San. Ve Tic. Ltd. Şti.'nin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal edip etmedikleri.	Ceza

⁴² Her ne kadar Kararda ilgili ürün pazarı "şehirlerarası yolcu taşımacılığı pazarı" olarak belirlenmiş olsa da, söz konusu ürün pazarı il ve ilçe arası şehir içi taşımacılıktır.

⁴³ Danıştay'ın iptal kararı üzerine, dosya konusunun yeniden değerlendirilmesi sonucu verilen karar.

06-40/504-131	Soruşturma	Şanlıurfa ili merkezli otobüs ile şehirlerarası yolcu taşıma hatlarında faaliyet gösteren firmaların oluşturduğu teşebbüs birliği niteliğindeki Derneğin, belirli hatlarda ortak fiyat tarifesi belirleyerek 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettiği iddiası.	Ceza
06-53/687-194 ⁴⁴	Soruşturma	Rekabet Kurulunun 18.8.2004 tarih, 04-55/751-188 sayılı kararının iptaline ilişkin Danıştay 13. Dairesi'nin 23.5.2006 tarih, 2005/6049 E. 2006/2225 K.; 2005/5935 E. 2006/2226 K.; 2005/6052 E. 2006/2224 K. sayılı kararları üzerine Konya Otobüs İşletmecileri Nakliyecileri ve Acentecileri Derneği ile Konya Otogarı'nda faaliyet gösteren ve anılan Dernek üyesi olan 17 teşebbüsün aralarında anlaşarak fiyat tespit etmek ve servis hizmeti gibi birtakım hizmetleri kaldırmak yolu ile Konya merkezli şehirlerarası yolcu taşımacılığı pazarında 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettikleri iddiasının yeniden değerlendirilmesi.	Ceza
06-53/688-195	Önaraştırma	Diyarbakır ilinde faaliyet gösteren şehirlerarası otobüs firmalarının ortak bir fiyat tarifesi belirlemek suretiyle 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettikleri iddiası.	Ret
06-55/713-203	Soruşturma	S.S. Sakarya VİB Motorlu Taşıyıcılar ve Otobüsçüler Kooperatifi, Klas Ağa Tur Taşımacılık Seyahat Tic. Ltd. Şti. ve Kocaali Turizm Seyahat Akaryakıt Gıda İnş. ve Tic. A.Ş.'nin rekabeti sınırlayıcı anlaşma yapmak suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal ettikleri iddiası.	Ceza
06-92/1169-348 ⁴⁵	Önaraştırma	Viranşehir-Şanlıurfa güzergâhında yolcu taşımacılığı yapan teşebbüslerin aralarındaki rekabeti ortadan kaldırır mahiyette karar ve eylemler içerisinde oldukları iddiası.	Ret
06-94/1191-357 ⁴⁶	Soruşturma	Metro Motorlu Taşıtlar Taşımacılık San. ve Tic. A.Ş., Aydın Yapı Ürünleri Banyo Aksesuarları Kaplama Nak. İth. İhr. Paz. San. Ve Tic. Ltd. Şti., Sedat Menteş, Menteşoğlu Tur. Sey. Ve Motorlu Araç Tic. Ltd. Şti., Yeşil Bartın Otobüs Nak. Tic. Ltd. ve Devrek Özlem Sey. Uluslar. Nak. Tic. Ltd. Şti. unvanlı teşebbüslerin Bartın merkezli şehirlerarası yolcu taşımacılığı pazarında 4054 sayılı Kanun'u ihlal edip etmedikleri.	Ceza

⁴⁴ Danıştay'ın iptal kararı üzerine, dosya konusunun yeniden değerlendirilmesi sonucu verilen bu karar, Danıştay tarafından yeniden kısmi reddedilmiştir. Dosya konusunun yeniden değerlendirilmesi sonucu 13-08/94-55 sayılı Rekabet Kurulu kararı vardır.

⁴⁵ İl ve ilçe arası şehir içi taşımacılık.

⁴⁶ Bu karar Danıştay 13. Dairesi tarafından iptal edilmiştir. Danıştay'ın iptal kararı üzerine, dosya konusunun yeniden değerlendirilmesi sonucu 10-56/1066-397 sayılı Rekabet Kurulu kararı vardır.

07-01/1-1 ⁴⁷ ve 48	Soruşturma	Rekabet Kurulunun 5.6.2001 tarih, 01-26/256-72 sayılı kararının iptaline ilişkin Danıştay 13. Dairesi'nin 11.10.2006 tarih, 2005/135 E. 2006/3902 K. Sayılı kararı üzerine. İzmir Otobüs ve Terminal İşletmeleri A.Ş.'nin şehirlerarası otobüs seyahat ücretlerine alt sınır getirilmesine yönelik fiyat protokolleri yapılması ve denetlenmesinde öncü olmak suretiyle rekabeti ihlal ettiği iddiasının yeniden değerlendirilmesi.	Ceza
07-39/419-165 ⁴⁹	İlk İnceleme	Şampiyon Hersekli ve Metro Turizm'in anlaşarak, Kırklareli-Babaeski hattında fahiş fiyatla yolcu taşıdığı iddiası.	Ret
07-63/768-276	İlk İnceleme	Konya-Isparta arası yolcu taşımacılığı yapan otobüs firmalarının ortak hareket ederek bilet fiyatlarını yükselttikleri ve bu durumun 4054 sayılı Kanun'a aykırılık teşkil ettiği iddiası.	Ret
07-63/769-277	İlk İnceleme	Konya-Kayseri arası yolcu taşımacılığı yapan otobüs firmalarının ortak hareket ederek bilet fiyatlarını yükselttikleri ve bu durumun 4054 sayılı Kanun'a aykırılık teşkil ettiği iddiası.	Ret
07-63/770-278	İlk İnceleme	Erzincan-İstanbul arası yolcu taşımacılığı yapan otobüs firmalarının ortak hareket ederek bilet fiyatlarını yükselttikleri ve bu durumun 4054 sayılı Kanun'a aykırılık teşkil ettiği iddiası.	Ret
07-63/771-279	İlk İnceleme	Ankara-Konya arası yolcu taşımacılığı yapan otobüs firmalarının ortak hareket ederek bilet fiyatlarını yükselttikleri ve bu durumun 4054 sayılı Kanun'a aykırılık teşkil ettiği iddiası.	Ret
07-85/1035-397	Soruşturma	Karabük İlinde faaliyet gösteren şehirlerarası otobüs firmalarının aralarında anlaşarak yolcu taşıma ücretlerini belirlemek suretiyle 4054 sayılı Kanunu ihlal ettikleri iddiası.	Ret
07-90/1155-448 ⁵⁰	İlk İnceleme	Kırıkkale-Ankara arası yolcu taşımacılığı yapan firmalara ait otobüslerin sıra usulü ile faaliyet gösterdikleri ve müşterilerin sırası gelen otobüs firması ile seyahat etmek zorunda bırakıldıkları iddiası.	Ret
07-90/1156-449 ⁵¹	İlk İnceleme	Konya-Karapınar arası yolcu taşımacılığı yapan otobüs firmalarının birlikte hareket ederek bilet fiyatlarını düşürmek suretiyle şikâyetçiyi pazar dışına çıkarmaya çalıştıkları ve bu durumun 4054 sayılı Kanun'a aykırılık teşkil ettiği iddiası.	9/3

⁴⁷ Danıştay'ın iptal kararı üzerine, dosya konusunun yeniden değerlendirilmesi sonucu verilen karar.

⁴⁸ Bu kararda ilgili ürün pazarı, "Şehirlerarası otobüs terminali işletmeciliği pazarı" olarak tespit edilmiştir.

⁴⁹ Şehir içi taşımacılık.

⁵⁰ 100 km'nin altında.

⁵¹ İl ve ilçe arası şehir içi taşımacılık.

08-15/154-56	İlk İnceleme	Konya-Afyon arasında yolcu taşımacılığı yapan otobüs firmalarının ortak hareket ederek bilet fiyatlarını yükselttikleri ve bu durumun 4054 sayılı Kanun'a aykırı olduğu iddiası.	Ret
08-16/170-59	İlk İnceleme	İstanbul-Adapazarı arasında yolcu taşımacılığı yapan otobüs firmalarının ortak hareket ederek bilet fiyatlarını yükselttikleri ve bu durumun 4054 sayılı Kanun'a aykırı olduğu iddiası.	Ret
08-27/312-101	İlk İnceleme	Konya-Ankara arasında yolcu taşımacılığı yapan otobüs firmalarının ortak hareket ederek bilet fiyatlarını belirledikleri ve bu durumun 4054 sayılı Kanun'a aykırı olduğu iddiası.	Ret
08-37/499-180	İlk İnceleme	Öz Bolu Turizm ve Seyahat A.Ş.'nin aşırı fiyat uyguladığı iddiası.	Ret
08-37/501-181	Önaraştırma	Bartın ili merkezli yolcu taşımacılığı yapan otobüs firmalarının ortak hareket ederek bilet fiyatlarını belirledikleri ve bu durumun 4054 sayılı Kanun'a aykırılık teşkil ettiği iddiası.	Ret
08-37/502-182	İlk İnceleme	Eskişehir - Zonguldak Ereğli arası yolcu taşımacılığı yapan otobüs firmasının hizmet veren tek firma olması dolayısıyla aşırı fiyat uyguladığı ve bu durumun 4054 sayılı Kanun'a aykırılık teşkil ettiği iddiası.	Ret
08-40/532-198	İlk İnceleme	İstanbul-Kütahya (Gediz) arası yolcu taşımacılığı yapan Kütahyalılar otobüs firmasının aşırı fiyatlandırma yapmak suretiyle 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettiği iddiası.	Ret
08-41/552-205	İlk İnceleme	Kayseri-Ankara arası yolcu taşımacılığı yapan otobüs firmalarının ortak hareket ederek bilet fiyatlarını yükselttikleri iddiası.	Ret
08-41/553-206	İlk İnceleme	Sivas-Kayseri arasında otobüsle yolcu taşımacılığı hizmeti veren Kızılırmak Seyahat Turizm Ltd. Şti.'nin ilgili pazara girişleri engellediği ve aşırı fiyat uyguladığı iddiası.	Ret
08-45/626-238	İlk İnceleme	Şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan Kütahya Astur Otobüs İşl. ve Tic. Ltd. Şti. firmasının rakip firmalarla anlaşarak sabit fiyat uygulamak suretiyle 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettiği iddiası.	Ret
08-47/667-261	İlk İnceleme	Niğde-Ankara arası yolcu taşımacılığı yapan otobüs firmalarının ortak hareket ederek aşırı fiyat uyguladıkları ve bu durumun 4054 sayılı Kanun'a aykırılık teşkil ettiği iddiası	Ret
08-49/699-274	İlk İnceleme	Elbistan-İstanbul ve Elbistan-Ankara arasında otobüsle yolcu taşımacılığı yapan Öz Elbistan Seyahat ve Lider Elbistan Turizm Ltd. Şti. firmalarının anlaşarak Metro Turizm Seyahat Organizasyon ve Ticaret A.Ş.'nin Elbistan yetkili acentesinin faaliyetlerini zorlaştırmak amacıyla aşırı fiyat indirimi yaptıkları iddiası.	Ret

08-50/731-289	İlk İnceleme	Mersin-Ankara arası yolcu taşımacılığı yapan otobüs firmalarının ortak hareket ederek bilet fiyatlarını yükselttikleri ve bu durumun 4054 sayılı Kanun'a aykırılık teşkil ettiği iddiası.	Ret
08-50/733-291	Önaraştırma	Konya-Ankara arası yolcu taşımacılığı yapan otobüs firmalarının ortak hareket ederek bilet fiyatlarını belirledikleri ve bu durumun 4054 sayılı Kanun'a aykırılık teşkil ettiği iddiası.	Ret
08-52/783-312	İlk İnceleme	Karaman il otogarında faaliyet gösteren otobüs firmalarının aralarında fiyat anlaşması yapmak suretiyle tek fiyat uyguladıkları iddiası.	Ret
08-52/836-333	İlk İnceleme	Kayseri Merkezli olarak şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan otobüs firmalarının ortak hareket ederek bilet fiyatlarını belirledikleri ve bu durumun 4054 sayılı Kanun'a aykırılık teşkil ettiği iddiası.	Ret
08-60/963-381	Önaraştırma	Adana Şehirlerarası Otobüs Terminali'nde faaliyet gösteren otobüs firmalarının aralarında anlaşma yapmak suretiyle otobüs bilet fiyatlarını belirledikleri iddiası.	9/3
08-60/981-382	İlk İnceleme	Konya-Ankara arası yolcu taşımacılığı yapan otobüs firmalarının ortak hareket ederek bilet fiyatlarını belirledikleri ve bu durumun 4054 sayılı Kanun'a aykırılık teşkil ettiği iddiası	Ret
08-63/1041-401	İlk İnceleme	Bartın ili merkezli yolcu taşımacılığı yapan otobüs firmalarının hizmet kalitelerinin düşük, fiyatlarının ise ortak hareket etmeleri sonucu yüksek olduğu iddiaları.	Ret
09-17/383-91 ⁵²	Önaraştırma	Ankara-Nallıhan arası yolcu taşımacılığı yapan Nallıhan İpek Turizm Nakliyat ve Petrol Tic. Ltd. Şti. ile Han-Tur Turizm Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti.'nin uyumlu eylem içinde hareket ettikleri ve hâkim durumlarını kötüye kullandıkları iddiaları.	9/3
09-25/521-122	İlk İnceleme	Ankara-Anamur güzergâhında faaliyet gösteren otobüs firmalarının aralarında fiyat anlaşmaları yapmak suretiyle tek fiyat uyguladıkları iddiası.	9/3
09-27/576-136	İlk İnceleme	Erbaa-Ankara, Erbaa-Samsun ve Erbaa-Tokat arası yolcu taşımacılığı yapan Lüks Erova Turizm Seyahat ve Oto. Nak. Pet. Ürü. San. Tic. Ltd. Şti. ve Erektaş Turizm Seyahat San. ve Tic. Ltd. Şti.'nin ortak hareket ederek dönüşümlü sefer düzenlemeleri sonucu, bu hatlardaki diğer otobüs ve minibüs firmaları ile tüketicilerin zarar gördüğü iddiası.	9/3
09-27/596-140 ⁵³	Önaraştırma	Kırıkkale Şehirlerarası Otobüs Terminali Yapma ve İşletme Birliği'nin il otogarında şikâyetçiye yer tahsis etmemek suretiyle hâkim durumunu kötüye kullandığı ve Ankara-Kırıkkale hattında karayoluyla yolcu taşımacılığı pazarında rekabeti kısıtladığı iddiası.	9/3

⁵² İl ve ilçe arası şehir içi taşımacılık olmakla birlikte mesafe 100 km'nin (158 km) üzerindedir.

⁵³ Bu kararda ilgili ürün pazarı "şehirlerarası otobüs terminali işletmeciliği pazarı" ve doğrudan etkilenen pazar ise "şehirlerarası karayolu ile yolcu taşıma hizmetleri pazarı" olarak tespit edilmiştir.

09-34/785-190	Önaraştırma	Konya-Ankara ve Konya-İstanbul güzergâhında faaliyet gösteren şehirlerarası seyahat firmalarının bilet ücretlerini aralarında anlaşma yaparak belirlemek suretiyle 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettikleri iddiası.	Ret
09-57/1391-344 ⁵⁴	Önaraştırma	Ankara-Nallıhan arası yolcu taşımacılığı yapan Nallıhan İpek Turizm Nakliyat ve Petrol Tic. Ltd. Şti. ile Han-Tur Turizm Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti.'nin 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettikleri iddiası.	Ret
09-59/1449-381	Önaraştırma	İzmit-İstanbul arası yolcu taşımacılığı yapan otobüs firmalarının fiyat ve indirim miktarlarını aralarında anlaşarak belirledikleri ve sefer saatlerini paylaştıkları iddiası.	Ret
09-60/1470-388 ⁵⁵	Önaraştırma	Kırıkkale Belediye Başkanlığının ve Kırıkkale Şehirlerarası Otobüs Terminal İşletmesi'nin il otoparkında yer tahsis etmemek suretiyle hâkim durumunu kötüye kullandığı ve Ankara-Kırıkkale hattında karayoluyla yolcu taşımacılığı pazarında rekabeti kısıtladığı iddiası.	9/3
10-27/404-150 ⁵⁶	-	Kırıkkale Belediye Başkanlığının ve Kırıkkale Şehirlerarası Otobüs Terminal İşletmesi'nin il otoparkında yer tahsis etmemek suretiyle hâkim durumunu kötüye kullandığı ve Ankara-Kırıkkale hattında karayoluyla yolcu taşımacılığı pazarında rekabeti kısıtladığı iddiası üzerine alınan 23.12.2009 tarih ve 09- 60/1470-388 sayılı Rekabet Kurulu kararının gereğinin yerine getirilip getirilmediğinin değerlendirilmesi.	Ret ve 9/3
10-29/434-161	Önaraştırma	Bolu ilinde faaliyet gösteren şehirlerarası otobüs işletmelerinin 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettikleri iddiası.	Ret
10-36/579-209	Önaraştırma	Tokat ili merkez olmak üzere yolcu taşımacılığı hizmeti sunan Tokat Seyahat Tur. Akar. Nak. San. ve Tic. A.Ş. ve Topçam Turizm ve Seyahat A.Ş. unvanlı şirketlerin aralarında anlaşarak sabit fiyat uyguladıkları, söz konusu teşebbüsler tarafından bir dernek kurulduğu ve anılan dernek adı altında otobüs başına her ay 450,00 TL. ücret alındığı iddiası.	9/3
10-52/966-340	Önaraştırma	Aksaray ilinde faaliyet gösteren Yeni Aksaray Seyahat Tur. San. Tic. Ltd. Şti. ve Yeni Yeşil Aksaray Tur. Nak. San. Tic. Ltd. Şti. adlı şirketlerin birlikte fiyatlarını taban ücret tarifesinin dahi altına düşürerek yıkıcı fiyat uyguladıkları iddiası.	9/3

⁵⁴ İl ve ilçe arası şehir içi taşımacılık.

⁵⁵ Bu kararda ilgili ürün pazarı “şehirlerarası otobüs terminali işletmeciliği pazarı” ve doğrudan etkilenen pazar ise “şehirlerarası karayolu ile yolcu taşıma hizmetleri pazarı” olarak tespit edilmiştir.

⁵⁶ Bu kararda 09-60/1470-388 sayılı Rekabet Kurulu kararının gereğinin yerine getirilip getirilmediği değerlendirilmiştir.

10-52/967-341	Önaraştırma	Ankara-İlgaz arası karayolu ile şehirlerarası yolcu taşımacılığı pazarında faaliyet gösteren Çağdaş Güven Yer Hiz. Turizm Sey. Nak. Taş. İth. ve İhr. Tic. Ltd. Şti.'nin hâkim durumunu kötüye kullandığı iddiası.	Ret
10-56/1066-397 ⁵⁷	Soruşturma	Bartın ilinde faaliyet gösteren şehirlerarası otobüs firmalarının aralarında anlaşarak yolcu taşıma ücretlerini belirledikleri iddiası üzerine alınan 26.12.2006 tarih ve 06-94/1191-357 sayılı Rekabet Kurulu kararının Danıştay 13. Dairesi'nin 5.1.2010 tarih ve 2007/4442 E., 2010/10 K. sayılı kararı ile iptal edilmesi üzerine dosya konusunun davacı yönüyle yeniden değerlendirilmesi.	Ceza
10-57/1163-444 ⁵⁸	Önaraştırma	Nallıhan İpek Turizm Nak. ve Petrol Tic. Ltd. Şti. Nallıhan ve Han-Tur Turizm Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti.'nin başvuru sahibini pazar dışına çıkarmak için birlikte davrandıkları iddiası.	7
10-59/1213-457	Önaraştırma	Kocaeli merkezli yolcu taşımacılığı yapan teşebbüslerin, özellikle Ankara-Kocaeli hattında, aralarında yasal olmayan bir anlaşmayla, yolcuları Efe Tur Taşımacılık Petrol Otomotiv Yedek Parça Turizm Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti.'ye yönlendirdikleri, şirketin tekel konumunda olması sebebiyle hizmet kalitesinde sorunların olduğu ve İzmit Seyahat Taşımacılık İnşaat ve Turizm Hizmetleri Ltd. Şti.'nin adı geçen şirket tarafından ele geçirildiği iddiası.	Ret
10-66/1394-516	Önaraştırma	Köksallar Sey. ve Tur. Tic. Ltd. Şti., Mersin VİF Tur. Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti., Lüks Mersin İtimat Turizm Nakliyat Tekstil Petrol Ürünleri San. ve Tic. Ltd. Şti., Güney Mersin Seyahat Taşımacılık Tur. Tic. Ltd. Şti. ve Lüks Villa Seyahat Ltd. Şti. unvanlı teşebbüslerin Ankara-Mersin hattı için fiyat ve güzergâh tespiti yapmak suretiyle rekabet ihlalinde buldukları iddiası.	9/3
10-68/1445-545	Soruşturma	Metro Organizasyon tarafından Edirne-İstanbul hattında karşılıklı otobüs ile yolcu taşımacılığı pazarında yıkıcı fiyat uygulandığı iddiası.	Ceza
10-69/1466-564	Önaraştırma	Anamur-Ankara güzergâhında faaliyet gösteren otobüs firmalarının aralarında anlaşarak tek fiyat uyguladıkları iddiası.	Ret
10-78/1604- 613	Önaraştırma	Nevşehir-Ankara güzergâhında faaliyet gösteren otobüs firmalarının fiyat anlaşması içinde buldukları iddiası.	Ret
10-78/1605- 614	Önaraştırma	Metro Turizm Seyahat Organizasyonu ve Ticaret A.Ş.'nin Çorum-Ankara güzergâhında düzenlemiş olduğu otobüs seferlerinde 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve ilgili Yönetmeliklerine aykırı faaliyetlerde bulunduğu iddiası.	Ret

⁵⁷ Danıştay'ın iptal kararı üzerine, dosya konusunun yeniden değerlendirilmesi sonucu verilen karar.

⁵⁸ İl ve ilçe arası şehir içi taşımacılık.

11-09/175-60 ⁵⁹	-	Nallıhan İpek Turizm Nak. ve Petrol Tic. Ltd. Şti. ve Han-Tur Turizm Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti.'nin başvuru sahibini pazar dışına çıkarmak için birlikte davrandıkları iddiası üzerine alınan 10-57/1163-444 sayılı Rekabet Kurulu kararının gereğinin yerine getirilip getirilmediği.	-
11-37/771-239	Önaraştırma	Kırklareli-İstanbul hattında faal Nilüfer Turizm San. ve Tic. Ltd. Şti., Metro Turizm Seyahat Organizasyonu ve Ticaret A.Ş., Ulusoy Turizm ve Seyahat A.Ş., Nişikli Turizm San. Tic. A.Ş. ve İstanbul Seyahat Turizm Ticaret A.Ş.'nin birlikte fiyat artırdıkları iddiası.	Ret
11-37/772-240 ⁶⁰	Önaraştırma	S.S. 63 Nolu Manisa Expres Seyahat Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi'nin İzmir-Manisa hattında faaliyet gösteren tek firma olduğu ve söz konusu güzergâh için 6 TL bedel talep edildiği iddiası.	Ret
11-39/812-255 ⁶¹	Önaraştırma	Göltür Gölhisar Çavdır Seyahat Turizm Taşımacılık San. ve Tic. Ltd. Şti. tarafından yıkıcı fiyat uygulandığı iddiası.	Ret
11-43/915-284	Önaraştırma	Metro Turizm Seyahat Organizasyon ve Ticaret A.Ş.'nin İzmir-Kuşadası güzergâhında hâkim durumunu kötüye kullanarak yıkıcı fiyat uyguladığı ve rakiplerini piyasa dışına çıkarmak istediği iddiası.	Ret
11-44/1000-346	Önaraştırma	Efe Tur Taşımacılık Petrol Otomotiv Yedek Parça Turizm Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti. ve İzmit Seyahat Taşımacılık İnşaat ve Turizm Hizmetleri Ltd. Şti.'nin uyumlu eylem ve fiili birliktelik yoluyla tüketicileri mağdur ettikleri iddiası.	Ret
11-45/1064-366	Önaraştırma	Bartın kalkışlı ve varışlı hatlarda rekabetin kısıtlandığı iddiası	Ret
11-57/1461-519	Önaraştırma	Konya-Akşehir hattında faaliyet gösteren otobüs firmalarının fiyat birlikteliğine giderek 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettikleri iddiası.	Ret
11-57/1462-520	Önaraştırma	Konya-İstanbul hattında faaliyet gösteren otobüs firmalarının fiyat birlikteliğine giderek rekabeti ihlal ettikleri iddiası.	Ret
11-59/1521-546	Önaraştırma	İzmir-Konya hattında faaliyet gösteren otobüs firmalarının fiyat birlikteliği yoluyla 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettikleri iddiası.	Ret
11-62/1634-571	Önaraştırma	Ankara-Zonguldak hattında faaliyet gösteren otobüs firmalarının fiyat birlikteliğine giderek rekabeti ihlal ettikleri iddiası.	Ret

⁵⁹ Bu kararda 10-57/1163-444 sayılı Rekabet Kurulu kararının gereğinin yerine getirilip getirilmediği değerlendirilmiştir.

⁶⁰ 100 km'den az mesafe.

⁶¹ İl ve ilçe arası şehir içi taşımacılık.

11-62/1635-572	Önaraştırma	Metro Turizm Seyahat Org. A.Ş.'nin Düzce-Ankara ve Düzce-İstanbul güzergâhlarında yıkıcı fiyat uyguladığı iddiası.	Ret
11-62/1638-575	Önaraştırma	Aksaray ilinde faaliyet gösteren Yeni Aksaray, Yeni Yeşil Aksaray, Aksaray Birlik ve Metro Turizm adlı teşebbüslerin fiyatlarını birlikte yükselttikleri iddiası.	Ret
11-64/1664-594 ⁶²	Önaraştırma	Adapazarı-İzmit-Derince hattında faaliyet gösteren taşımacılık kooperatiflerinin fiyat birlikteliğine giderek rekabeti ihlal ettikleri iddiası.	9/3
11-64/1665-595	Önaraştırma	Kırşehir'de faaliyet gösteren Şanal Kırşehir Otomotiv Taş. Pet. Ürünleri Yatırım Pazarlama İth. İhr. ve San. Ltd. Şti.'nin düşük fiyatla yolcu taşımacılığı yaptığı iddiası.	Ret
11-64/1666-596	Önaraştırma	Şırnak ili Silopi ilçesi otogarında faaliyet gösteren otobüs firmalarının fiyat birlikteliğine giderek rekabeti ihlal ettikleri iddiası.	Ret
11-64/1667-597	Önaraştırma	Metro Turizm Seyahat Organizasyon ve Ticaret A.Ş.'nin şehirlerarası yolcu taşımacılığı hizmetleri pazarında uyguladığı fiyatlarla ilgili mevzuatı ihlal ettiği ve rekabete aykırı fiili duruma yol açtığı iddiası.	Ret
12-02/72-18	Önaraştırma	İstanbul-Çerkezköy güzergâhında yolcu taşımacılığı alanında faaliyet gösteren firmaların anlaşarak tek fiyat uyguladıkları iddiası.	Ret
12-03/84-23	Önaraştırma	İstanbul-Çanakkale hattında faaliyet gösteren otobüs firmalarının fiyat birlikteliğine giderek Mayıs-Haziran dönemine göre Eylül ayı başı itibarıyla daha yüksek fiyat uyguladıkları iddiası.	Ret
12-13/387-116	Önaraştırma	Adıyaman-Diyarbakır hattında faaliyet gösteren Adıyaman Gülerası Tur-Turizm ve Ticaret A.Ş ile Ünal Turizm Uluslararası Taşımacılık ve Tic. Ltd. Şti.'nin fiyat birlikteliğine giderek 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettikleri iddiası.	Ret
12-22/582-172	Önaraştırma	Metro Turizm Seyahat Org. ve Tic. A.Ş.'nin düşük fiyatla yolcu taşıdığı iddiası.	Ret
12-26/769-222 ⁶³	Önaraştırma	Turgutlu-Manisa ve Turgutlu-İzmir hatlarında yapılan otobüs yolculukları için Turgutlu-Ankara gibi daha uzun hatlara göre yüksek bedel istendiği iddiası.	Ret
12-33/975-299	Önaraştırma	Yozgat-Ankara güzergâhında yolcu taşımacılığı yapan İstanbul Gülten Ses Turizm Seyahat Ltd. Şti. ve Yeni Ses Turizm Ziraat Tekstil San. ve Tic. Ltd. Şti.'nin aynı şahsa ait oldukları, bu firmaların söz konusu güzergahtaki hakim durumlarını yolcu bedellerini arttırarak ve fahiş fiyat uygulayarak kötüye kullandıkları iddiası.	Ret

⁶² 100 km'nin altında.

⁶³ Güzergâhlardan biri 100km'nin altında ve diğer güzergâh şehir içi.

12-35/999-311 ⁶⁴	Önaraştırma	Lider Beypazarı, Beytaş Turizm Beypazarı Tur. Nak. ve Tic. A.Ş., Lüks Beypazarı Seyahat Tur. Nak. Petrol Tic. Ltd. Şti. ve Şirin Beypazarı Turizm Taşıma Basın Yay. Gıda İmalat İth. İhr. San. Tic. Ltd. Şti.'nin aralarında anlaşarak Ankara-Beypazarı hatında fiyatı arttırdıkları iddiası.	Ret
12-38/1091-350	Önaraştırma	İstanbul-Düzce güzergâhında faaliyet gösteren, Metro Turizm Seyahat Org. ve Ticaret A.Ş. ve S.S. Düzce Güven Kooperatifi'nin anlaşarak otobüs fiyatlarını 25 TL olarak sabitledikleri iddiası.	Ret
12-41/1188-398 ⁶⁵	Önaraştırma	S.S. 35 Nolu Hacıbektaş Minibüsçüler ve Taşıyıcılar Kooperatifi'nin Valilikçe onaylanan fiyat tarifesinden daha düşük bedelle yolcu taşıyarak haksız rekabete yol açtığı iddiası.	Ret
12-42/1264-415	Önaraştırma	Pamukkale Turizm Ticaret ve Taşımacılık A.Ş. ile Anadolu Ulaşım A.Ş.'nin yaptıkları işbirliği anlaşması kapsamında fiyat birlikteliğine gittikleri iddiası.	Ret
12-42/1265-416	Önaraştırma	Şanal Kırşehir ve Mermerler Seyahat'in Hacıbektaş-Ankara güzergâhında, anlaşarak yolcu taşıma bedellerini artırdığı iddiası.	Ret
12-42/1266-417	Önaraştırma	Manisa Seyahat'in cebir kullanmak suretiyle diğer otobüs firmalarının Manisa'da faaliyet göstermelerini engellediği, Manisa-İzmir güzergâhında tekelleştiği, diğer firmaları devraldığı ve bu suretle fiyatı artırdığı iddiası.	Ret
12-44/1344-449	Önaraştırma	Karayolu yolcu taşımacılığı faaliyeti yürüten Efe Tur Taşımacılık Petrol Otomotiv Yedek Parça Turizm Sanayi Ticaret Ltd. Şti.'nin İzmit-İstanbul güzergâhındaki hâkim durumunu aşırı fiyatlama yoluyla kötüye kullandığı iddiası.	Ret
12-44/1345-450	Önaraştırma	Aslan Kardeşler Akaryakıt Nakliyat Turizm Seyahat Tic. Ltd. Şti. ve Çağdaş Güven Yer Hizmetleri Tur. Sey. Nak. Taş. İth. İhr. Ve Tic. Ltd. Şti.'nin Çankırı-Ankara ve Çankırı-İstanbul güzergâhlarında fiyat konusunda uyumlu eylem içinde buldukları iddiası.	Ret
12-44/1346-451 ⁶⁶	Önaraştırma	Göltür'un Tefenni-Burdur güzergâhında düşük bedelle yolcu taşımacılığı yaptığı iddiası.	Ret
12-48/1420-480	Önaraştırma	Aksaray Birlik, Süha Turizm ve Yeşil Aksaray'ın anlaşmak suretiyle Konya-Aksaray güzergâhında yolcu taşıma fiyatını 18 TL seviyesinde sabitledikleri iddiası.	Ret
12-59/1573-574	Önaraştırma	Erzurum Esadaş Turizm ve Tic. Ltd. Şti. ve Dadaş Turizm ve Tic. Ltd. Şti.'nin anlaşarak otobüs ücretlerini sabitledikleri iddiası.	Ret

⁶⁴ İl ve ilçe arası şehir içi taşımacılık.

⁶⁵ Güzergâhlardan biri 100km'nin altında ve diğer güzergâh şehir içi.

⁶⁶ İl ve ilçe arası şehir içi taşımacılık.

12-62/1614-591	Önaraştırma	İstanbul Esenler Otogarında faaliyet gösteren Astor Seyahat Taşımacılık Turizm Acentacılık Ltd. Şti., Şanlıurfa Cesur Turizm Otobüs İşletmesi Ltd. Şti. ve Tatlıses Turizm ve Ticaret Ltd. Şti.'nin birlikte fiyat tespit etmek suretiyle 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettikleri iddiası.	Ret
12-65/1655-610	Önaraştırma	Tokat Seyahat Turizm Akaryakıt Nakliye Sanayi ve Ticaret A.Ş. ile Topçam Turizm ve Seyahat A.Ş.'nin anlaşmak suretiyle Tokat-Bursa-Tokat güzergâhında otobüs ücretlerini birlikte belirledikleri iddiası.	Ret
12-65/1656-611	Önaraştırma	Tekirdağ'da faaliyet gösteren Kale Seyahat Oto. İşlt. Ltd. Şti. ile Lüks Yonca Uluslararası Turizm Seyahat ve İnşaat Ticaret Ltd. Şti.'nin anlaşarak İstanbul-Çerkezköy hattında sıra sistemiyle seferleri paylaştıkları ve fiyat birlikteliği yaptıkları iddiası.	Ret
13-01/6-6	Önaraştırma	Bolu-Ankara hattında faaliyet gösteren otobüs firmalarının bilet fiyatlarını 25 TL düzeyinde sabitledikleri iddiası.	Ret
13-05/51-28	Önaraştırma	Kastamonu merkezli şehirlerarası yolcu taşımacılığı hizmeti sunan teşebbüslerin yerel gazetelere ilan vererek aynı fiyat tarifelerini uyguladıkları, özellikle Kastamonu-İstanbul güzergâhında faaliyet gösteren bütün teşebbüslerde yolcu taşıma ücretinin 55 TL olarak belirlendiği iddiası.	Ret
13-05/53-30	Önaraştırma	Metro Turizm Seyahat Org. ve Ticaret A.Ş.'nin İstanbul-Kırklareli hattında tekel haline geldiği ve Kayapalı Nilüfer Turizm Seyahat Otobüs İşletmesi Tic. Ltd. Şti. ile birlikte hareket ederek anılan hatta bilet fiyatlarını artırmak suretiyle 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettikleri iddiası.	Ret
13-08/94-55 ⁶⁷	Soruşturma	Rekabet Kurulunun 20.07.2006 tarih ve 06-53/687-194 sayılı kararının kısmi ret ile iptaline ilişkin temyiz süreci devam eden 16.12.2008 tarih ve 2006/4796 E. ve 2008/7686 K. sayılı; 2006/4791 E. ve 2008/7687 K. sayılı Danıştay 13. Daire kararlarının gereğinin yerine getirilmesi.	Ceza
13-11/165-87	Önaraştırma	Ankara-Adana hattında karayolu ile yolcu taşımacılığı alanında faaliyet gösteren Lider Adana Sey. Tur. Akar. İnş. Gıda Teks. San ve Tic. A.Ş. ile Yeni Adana Seyahat ve Turizm Ltd. Şti.'nin birlikte hareket etmek suretiyle bahse konu hatta bilet fiyatlarını arttırdığı iddiası.	Ret
13-21/289-139	Önaraştırma	Ankara-Alaşehir (Manisa) arasında sefer düzenleyen Alaşehir Sarıkız Taşımacılık Akaryakıt Turizm Otomotiv İthalat İhracat Sanayi Ticaret A.Ş.'nin bu hatta hâkim durumda olduğu ve fahiş fiyat uyguladığı iddiası.	Ret

⁶⁷ Danıştay'ın iptal kararı üzerine, dosya konusunun yeniden değerlendirilmesi sonucu verilen karar.

13-32/432-192	Önaraştırma	Sivas-Düzce güzergâhında karayolu ile yolcu taşımacılığı alanında faaliyet gösteren Sivas Tur Sivashlar Yıldız Turizm Tic. San. Ltd. Şti., Öz Sivas Huzur Taş. ve Otom. Tar. Hay. İnş. Taah. İleti. Gid. ve İth. Mad. Tic. ve San. Ltd. Şti. ve Metro Turizm Seyahat Org. ve Ticaret A.Ş.'nin anlaşarak fiyat belirledikleri, indirim yapmadıkları ve yanı sıra Öz Sivas'ın yaptığı indirimi geri aldığı iddiaları.	Ret
13-44/559-253	Önaraştırma	Estel merkezli Adana, Mersin, İskenderun, Antakya, İzmir ve İstanbul güzergâhlarında Lüks Villa Seyahat Turizm Ltd. Şti.'nin yüksek oranda fiyat indirimleri yaptığı ve T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın düzenlediği yönetmeliklere uymadığı iddiaları.	Ret
13-47/642-280	Önaraştırma	Bolu-Ankara hattında karayolu ile yolcu taşımacılığı yapan teşebbüslerin bilet fiyatlarını 25 TL düzeyinde sabitledikleri iddiası.	Ret
13-55/764-323	Önaraştırma	Midyat merkezli Adana, Mersin, İstanbul, Gaziantep, Şanlıurfa, Aksaray, Ankara, Şereflikoçhisar, Kulmakası, Bolu, Düzce, Gebze güzergâhlarında Lider Midyat Seyahat Turizm Eğitim Hiz. Pet. Ürün. Tekstil San. ve Tic. Ltd. Şti.'nin yüksek oranda fiyat indirimleri yaptığı ve T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının düzenlediği yönetmeliklere uymadığı iddiası.	Ret
13-55/766-325	Önaraştırma	Mersin-Ankara güzergâhında faaliyet gösteren bazı firmaların Dernek çatısı altında fiyatları birlikte belirledikleri iddiası.	9/3
14-02/40-18	Önaraştırma	İstanbul'da faaliyet gösteren Gür-Sel Turizm Taşımacılık ve Servis A.Ş. adlı şirketin ortağı ya da yakınlığı olduğu diğer bazı şirketlerle ihalelerde danışıklı teklif verdiği, ayrıca Kocaeli'nde hissedarı olduğu şirketler vasıtasıyla otobüs ile yolcu taşımacılığı pazarında fiyat tespitinde buldukları iddiası.	Ret

YAYIN İLKELERİ VE MAKALE YAZIM KURALLARI /
PUBLICATION POLICY AND NOTES FOR CONTRIBUTORS

1. YAYIN İLKELERİ

1. Yayın hayatına 2000 yılında başlayan Rekabet Dergisi, Rekabet Kurumu tarafından üç ayda bir yayımlanan hakemli bir dergidir. Dergide, rekabet hukuku, politikası ve sanayi iktisadı alanlarındaki Türkçe veya İngilizce özgün makalelere, vaka yorumları ve benzeri görüşler ile haberlere yer verilmektedir.

2. Rekabet Dergisi'nde yayımlanmak üzere rekabetdergisi@rekabet.gov.tr adresine gönderilen yazılar daha önce başka bir yerde yayımlanmamış veya yayımlanmak üzere gönderilmemiş olmalıdır. Yazarlar, yazılarıyla birlikte, iletişim adresi, telefon ve elektronik posta bilgilerini sunmalıdır. Gönderilen yazılar, Editörler tarafından, içerik ve "Makale Yazım Kuralları" başlığı altında belirtilen kurallara uygunluk bakımından değerlendirilir. Ardından, yazarın ismi gizlenerek, konu hakkında uzman iki hakeme gönderilir. Hakemlerden gelecek raporlar doğrultusunda yazının basılmasına, reddedilmesine veya yazardan düzeltme istenmesine karar verilecek ve bu durum yazara en kısa sürede bildirilecektir. Gerekli durumlarda üçüncü bir hakemin görüşüne başvurulabilir.

3. Rekabet Kurumu, Rekabet Dergisi'nde yayımlanacak her bir yazı karşılığında yazarına, telif ücreti olarak, net **750 TL** öder. Ayrıca 10 adet dergi yazara ücretsiz olarak gönderilir.

2. MAKALE YAZIM KURALLARI

1. İlk sayfada şu bilgiler yer almalıdır:

- a) Yazının Türkçe ve İngilizce başlığı (Siyah ve tümü büyük harf karakterinde),
- b) Yazarın adı ve çalıştığı kuruluş (Yazı başlığının hemen altında, sayfanın sağına yanaştırılmış olarak yazar adı belirtilmeli ve soyadın sonuna bir yıldız konulmalıdır. Yıldızlı dipnotta ise, yazarın çalıştığı kuruluş ile unvanı belirtilmelidir),
- c) 200 kelimeyi aşmamak üzere Türkçe ve İngilizce özet,
- d) Türkçe ve İngilizce olarak beş anahtar kelime.

2. Yazılar, kaynakça bölümü dahil olmak üzere çift aralıklı olarak 12 punto Times New Roman karakteri ile yazılmalıdır. Dipnot ve tablolarda ise 10 punto harf büyüklüğü kullanılmalıdır. Dipnotlar numara sırasıyla sayfa altında gösterilmelidir. Tablo ve şekillere numara verilmeli; başlıkları üstünde, kaynakları ise altında yer almalıdır.

3. Kısaltılacak isim ilk defa kullanıldığında, kısaltılmadan ve parantez içinde kısaltması belirtilerek kullanılmalıdır.
4. Metin içerisinde kullanılan yabancı kelimeler italik olarak belirtilmelidir.
5. Metin içerisindeki başlıklar, “Giriş” ve “Sonuç” hariç olmak üzere, harf ya da Roma rakamı kullanılmaksızın aşağıdaki şekilde düzenlenmelidir:

1. KALIN VE TÜMÜ BÜYÜK HARF

1.1. Kalın ve Sadece İlk Harfler Büyük

1.1.1. Kalın ve Sadece İlk Harfler Büyük

6. Kaynaklara göndermeler dipnotlarla yapılmalıdır. Dipnotlar ise numara sırasıyla sayfa altlarında yer almalıdır. Metin içinde gönderme yapılan bütün kaynaklar, Kaynakça başlığı altında gösterilmelidir. Kaynakça alfabetik sıraya göre hazırlanmalıdır. Bir yazarın birden çok eserine başvurulmuşsa, bu durumda yakın tarihli eser sonra gösterilmelidir. Bir yazarın aynı tarihli birden çok eseri varsa, yayın tarihleri sonuna “a”, “b”, “c” gibi harfler eklenmelidir. Gönderme yapılırken ve kaynakça düzenlenirken uyulması gereken biçim kurallarına aşağıda yer verilmiştir:

a) Tek Yazarlı Kitap:

Metin içindeki ilk göndermede: WHISH, R. (2009), *Competition Law*, Sixth Edition, Oxford University Press, New York, US, s.72.

Diğer göndermelerde: Whish 2009, s.173.

Kaynakçada: WHISH, R. (2009), *Competition Law*, Sixth Edition, Oxford University Press, New York, US.

b) Tek Yazarlı Makale:

Metin içindeki ilk göndermede: WILS, W.P.J. (2005), “Is Criminalization of EU Competition Law the Answer?”, *World Competition*, No:28(2), s.117.

Diğer göndermelerde: Wils 2005, s.130.

Kaynakçada: WILS, W.P.J. (2005), “Is Criminalization of EU Competition Law the Answer?”, *World Competition*, No:28(2), s.117-159.

c) İki Yazarlı Eser:

Metin içindeki ilk göndermede: JONES, A. ve B. SUFRIN (2004), *EC Competition Law Text, Cases, and Materials*, Second Edition, Oxford University Press, New York, US, s.819-820.

Diğer göndermelerde: Jones ve Sufrin 2004, s.130.

Kaynakçada: JONES, A. ve B. SUFRIN (2004), *EC Competition Law Text, Cases, and Materials*, Second Edition, Oxford University Press, New York, US.

d) Üç ve Üçten Fazla Yazarlı Eser:

Metin içindeki ilk göndermede: NEVEN, D., P. PAPANDROPOULOS ve P. SEABRIGHT (1998), *Trawling for Minnows European Competition Policy and Agreements Between Firms*, Centre for Economic Policy Research, Great Britain, s.61.

Diğer göndermelerde: Neven vd. 1998, s.61.

Kaynakçada: NEVEN, D., P. PAPANDROPOULOS ve P. SEABRIGHT (1998), *Trawling for Minnows European Competition Policy and Agreements Between Firms*, Centre for Economic Policy Research, Great Britain.

e) Derleme İçinde Makale:

Metin içindeki ilk göndermede: GUERRIN, M. ve G. KYRIAZIS (1992), “Cartels: Proof and Procedural Issues”, B.E. Hawk (der.), *Annual Proceedings of the Fordham Corporate Law Institute International Antitrust Law and Policy* içinde, s.773.

Diğer göndermelerde: Guerrin ve Kyriazis 1992, s.813.

Kaynakçada: GUERRIN, M. ve G. KYRIAZIS (1992), “Cartels: Proof and Procedural Issues”, B.E. Hawk (der.), *Annual Proceedings of the Fordham Corporate Law Institute International Antitrust Law and Policy* içinde, s.773-843.

f) Yazarı Belli Olmayan Yayınlar, Raporlar vb.:

Metin içindeki ilk göndermede: OECD (2005), *Competition Law and Policy in Turkey*, OECD, Paris, s.24.

Diğer göndermelerde: OECD 2005, s.42.

Kaynakçada: OECD (2005), *Competition Law and Policy in Turkey*, OECD, Paris.

g) İnternette Alınan Kaynaklar:

Metin içindeki ilk göndermede: HAMMOND, S.D. (2006), “The U.S. Model of Negotiated Plea Agreements: A Good Deal With Benefits For All”, OECD Competition Committee Working Party No.3, Paris, France, <http://www.usdoj.gov/atr/public/speeches/219332.pdf>, Erişim Tarihi: 08.01.2009, s.5.

Diğer göndermelerde: Hammond 2006, s.8.

Kaynakçada: HAMMOND, S.D. (2006), “The U.S. Model of Negotiated Plea Agreements: A Good Deal With Benefits For All”, OECD Competition Committee Working Party No.3, Paris, France,
<http://www.usdoj.gov/atr/public/speeches/219332.pdf>,
Erişim Tarihi: 08.01.2009.

h) Tezler:

Metin içindeki ilk göndermede: KAYIHAN, L. (1999), *An Analysis of Vertical Restraints and Green Paper Implications*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Katholike Üniversiteit Leuven, Leuven, s.12.

Diğer göndermelerde: Kayıhan 1999, s.15.

Kaynakçada: KAYIHAN, L. (1999), *An Analysis of Vertical Restraints and Green Paper Implications*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Katholike Üniversiteit Leuven, Leuven.

**YAYIN İLKELERİ VE MAKALE YAZIM KURALLARI /
PUBLICATION POLICY AND NOTES FOR CONTRIBUTORS**

1. PUBLICATION POLICY

1. Competition Journal, which started its life in 2000, is a refereed journal published quarterly by the Turkish Competition Authority. The journal publishes original articles, case comments and news in Turkish and English in the field of competition law, policy and industrial organization.

2. Articles submitted to the rekabetdergisi@rekabet.gov.tr address for publication in the Competition Journal must be neither previously published in nor submitted for publication to other journals. Authors should provide their contact addresses, telephone and electronic mail information alongside their articles. Articles sent are first checked by Editors for their compliance with the rules stated under the heading “Publication Policy and Notes for Contributors”. Afterwards, they are sent anonymously to two referees who are expert on the subject. According to the reports of the referees, a decision will be made on whether to publish or reject the article or request corrections from the author, and this decision will be notified to the author as soon as possible. If deemed necessary, the opinion of a third referee may be requested.

3. Turkish Competition Authority shall pay net **TL 750** as the copyright fee to the author of each article published in the Competition Journal. Also, 10 copies of the journal shall be sent to the author, free of charge.

2. NOTES FOR CONTRIBUTORS

1. The first page of the article should include the following information:

- a) Title of the article in Turkish and English (With bold and all caps fonts),
- b) Name of the author and the organization s/he works in (Name of the author should be indicated directly below the title of the article, aligned right, and an asterisk should be inserted after the surname. The relevant footnote should indicate where the author works and his/her title),
- c) An abstract of maximum 200 words in Turkish and English,
- d) Five keywords in Turkish and English,

2. Articles, including the bibliography section, should be written with a 12 point Times New Roman font, double-spaced. Footnotes and tables should use 10 point fonts. Footnotes should be included in numerical order at the bottom of each page. Tables and figures should be numbered; their titles should be indicated over the figure/table and the sources should be indicated below.

3. For its first instance, an abbreviated name should be used in its full form, with the abbreviation included in parenthesis.
4. Foreign terms used in the text should be in italics.
5. Headings, with the exception of “Introduction” and “Conclusion”, should be arranged without letters or Roman numerals as follows:

1. BOLD AND ALL CAPS

1.1. Bold and Only First Letters in Caps

1.1.1. Bold and Only First Letters in Caps

6. References to sources should be done in footnotes. Footnotes should be included in numerical order at the bottom of each page. All sources to be referenced in the text should be indicated under the heading Bibliography. Bibliography should be arranged in alphabetical order. If more than one title by an author is referenced, recent titles should be listed later. In case an author has more than one title with the same date, letters such as “a”, “b”, “c” should be appended to the date of publication. Formatting rules to follow in references and in the bibliography are listed below:

a) For Books with one Author:

For the first reference in the text: WHISH, R. (2009), *Competition Law*, Sixth Edition, Oxford University Press, New York, US, p.72.

For other references: Whish 2009, p.173.

In the bibliography: WHISH, R. (2009), *Competition Law*, Sixth Edition, Oxford University Press, New York, US.

b) For Articles with one Author:

For the first reference in the text: WILS, W.P.J. (2005), “Is Criminalization of EU Competition Law the Answer?”, *World Competition*, No:28(2), p.117.

For other references: Wils 2005, p.130.

In the bibliography: WILS, W.P.J. (2005), “Is Criminalization of EU Competition Law the Answer?”, *World Competition*, No:28(2), p.117-159.

c) For Books and Articles with Two Authors:

For the first reference in the text: JONES, A. and B. SUFRIN (2004), *EC Competition Law Text, Cases, and Materials*, Second Edition, Oxford University Press, New York, US, p.819-820.

For other references: Jones and Sufrin 2004, p.130.

In the bibliography: JONES, A. and B. SUFRIN (2004), *EC Competition Law Text, Cases, and Materials*, Second Edition, Oxford University Press, New York, US.

d) For Books and Articles with Three or More Than Three Authors:

For the first reference in the text: NEVEN, D., P. PAPANDROPOULOS and P. SEABRIGHT (1998), *Trawling for Minnows European Competition Policy and Agreements Between Firms*, Centre for Economic Policy Research, Great Britain, p.61.

For other references: Neven et al. 1998, p.61.

In the bibliography: NEVEN, D., P. PAPANDROPOULOS and P. SEABRIGHT (1998), *Trawling for Minnows European Competition Policy and Agreements Between Firms*, Centre for Economic Policy Research, Great Britain.

e) For Articles in Edited Publications:

For the first reference in the text: GUERRIN, M. and G. KYRIAZIS (1992), “Cartels: Proof and Procedural Issues”, B.E. Hawk (ed.), in *Annual Proceedings of the Fordham Corporate Law Institute International Antitrust Law and Policy*, p.773.

For other references: Guerrin and Kyriazis 1992, p.813.

In the bibliography: GUERRIN, M. and G. KYRIAZIS (1992), “Cartels: Proof and Procedural Issues”, B.E. Hawk (ed.), in *Annual Proceedings of the Fordham Corporate Law Institute International Antitrust Law and Policy*, p.773-843.

f) For Publications, Reports, etc. without an Author:

For the first reference in the text: OECD (2005), *Competition Law and Policy in Turkey*, OECD, Paris, p.24.

For other references: OECD 2005, p.42.

In the bibliography: OECD (2005), *Competition Law and Policy in Turkey*, OECD, Paris.

g) For Sources from the Internet:

For the first reference in the text: HAMMOND, S.D. (2006), “The U.S. Model of Negotiated Plea Agreements: A Good Deal With Benefits For All”, OECD Competition Committee Working Party No.3, Paris, France,

<http://www.usdoj.gov/atr/public/speeches/219332.pdf>,

Date Accessed: 08.01.2009, p.5.

For other references: Hammond 2006, p.8.

In the bibliography: HAMMOND, S.D. (2006), “The U.S. Model of Negotiated Plea Agreements: A Good Deal With Benefits For All”, OECD Competition Committee Working Party No.3, Paris, France,
<http://www.usdoj.gov/atr/public/speeches/219332.pdf>,
Date Accessed: 08.01.2009.

h) For Thesis:

For the first reference in the text: KAYIHAN, L. (1999), *An Analysis of Vertical Restraints and Green Paper Implications*, Unpublished Graduate Thesis, Katholike Üniversiteit Leuven, Leuven, p.12.

For other references: Kayihan 1999, p.15.

In the bibliography: KAYIHAN, L. (1999), *An Analysis of Vertical Restraints and Green Paper Implications*, Unpublished Graduate Thesis, Katholike Üniversiteit Leuven, Leuven.



Üniversiteler Mahallesi
1597. Cadde No: 9
06800 Bilkent/ANKARA

<http://www.rekabet.gov.tr/rekabetdergisi>

ISSN 1302-552X



9 771302 552009