

**Rekabet Kurumu Başkanlığından,**

**REKABET KURULU KARARI**

**Dosya Sayısı** : 2014-4-38

(Önaraştırma)

**Karar Sayısı** : 14-28/573-252

**Karar Tarihi** : 13.08.2014

**A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER**

**Başkan** : Prof. Dr. Nurettin KALDIRIMCI

**Üyeler** : Kenan TÜRK, Dr. Murat ÇETİNKAYA, Reşit GÜRPINAR,  
Fevzi ÖZKAN, Dr. Metin ARSLAN, Doç. Dr. Tahir SARAÇ

**B. RAPORTÖRLER:** Dr. Hakan BİLİR, Kasım ŞENGÜL, Abdurrahman TEPELİ

**C. BAŞVURUDA**

**BULUNAN**

: AHU Havacılık San. ve Tic. Ltd. Şti.

Levent Mah. Lale Sok. No:1 34330 1. Levent Beşiktaş/İstanbul

**D. HAKKINDA İNCELEME**

**YAPILANLAR**

: - TGS Yer Hizmetleri A.Ş.

İstanbul Dünya Ticaret Merkezi A3 Blok K:6 Yeşilköy  
Bakırköy/İstanbul

- Çelebi Hava Servisi A.Ş.

Anel Plaza Saray Mah. Site Yolu Sok. No:5 K:9 34768  
Ümraniye/İstanbul

- Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş.

Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminali Vip Yanı 34149  
Yeşilköy/İstanbul

(1) **E. DOSYA KONUSU: A grubu çalışma ruhsatıyla havaalanlarında yer hizmetleri işletmeciliği yapan teşebbüslerin sözleşme yapmayı reddettikleri, aynı fiyat politikası uyguladıkları ve paket satış yaptıkları iddiası.**

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

- AHU Havacılık San. ve Tic. Ltd. Şti.'nin (AHU Havacılık) 1 adet 3+1 kapasiteli özel hava aracı ve 1 adet 5+1 kapasiteli business jet uçağı ile genel havacılık faaliyetlerinde bulunduğu, uçakların 5700 kg'ın altında olduğu ve esnek uçuş saatleri ile hizmet verdiği,

- Atatürk havalimanında yer hizmeti veren TGS Yer Hizmetleri A.Ş. (TGS), Çelebi Hava Servisi A.Ş. (ÇELEBİ) ve Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş.'nin (HAVAŞ), orta ve büyük sınıf uçaklara uyguladıkları hizmet tarifelerini, hafif hava araçları sınıfında bulunan kendi uçaklarına da uyguladıkları ve bu hususta aynı tutum ve davranışı sergiledikleri,

- Bu teşebbüslerin kendileriyle anlaşma yapmayı reddederek sadece fatura mukabili ücret tahsil ettikleri, bu nedenle tekel oluşturarak aynı fiyat politikasını uyguladıkları,

- Bu duruma ek olarak seçme imkânı tanınmadan, kendilerine havayolu muamelesi yapılması nedeniyle alınmayan hizmetler için de ücret ödemeye zorunlu tutuldukları, bu bağlamda sadece ulaşım hizmetinin alınmasına rağmen ihtiyaç dâhilinde olmayan hizmetler için de bir paket fiyat talep edildiği

iddia edilmektedir.

(3) **G. DOSYA EVRELERİ:** Kurum kayıtlarına 06.06.2014 tarihinde giren başvuru üzerine hazırlanan 18.06.2014 tarih ve 2014-4-38/İİ sayılı İlk İnceleme Raporu, 25.06.2014 tarihli Kurul toplantısında görüşülmüş ve önaraştırma yapılmasına karar verilmiştir.

(4) Söz konusu karar uyarınca düzenlenen 08.08.2014 tarih ve 2014-4-38/ÖA sayılı Önaraştırma Raporu görüşülerek karara bağlanmıştır.

(5) **H. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda, dosya konusu iddialara yönelik olarak soruşturma açılmasına gerek olmadığı ifade edilmiştir.

## I. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

- (6) Yürütülen önaraştırma kapsamında AHU Havacılık yetkilileri raportörlerle yaptıkları görüşmede özetle;
- Yer hizmetleri kapsamında talep ettikleri ulaşım hizmeti karşılığında şikayet konusu HAVAŞ, TGS ve ÇELEBİ şirketlerinin kendilerine; uçak temizliği, takoz koyma, yük taşıma, transfer (ulaşım), catering hizmetlerinin içinde yer aldığı bir paket sunduklarını, bunlardan yalnızca ulaşım hizmetini almak istemelerine rağmen, hizmetlerin tamamını içeren paketin fiyatı üzerinden ödeme yapılmasının talep edildiğini,
  - Paket olarak hizmet ücreti talep edilmediği durumlarda dahi, tek tek hesaplanan hizmetlerin fiyatının paket hizmet fiyatına yakın bir şekilde sunulduğunu, paket hizmetin fiyatı (.....) iken, tarafların sundukları ulaşım ücretinin yaklaşık (.....) olduğunu,
  - Sivil Havacılık'ın düzenlemelerinden biri olan İşletme Başvuru Dosyası'na göre yer hizmetleri veren şirketler ile anlaşma yapılmasının zorunlu olduğunu, bununla birlikte şikayet konusu şirketlerin paket olarak hizmet alınmak istenmemesi nedeni ile anlaşma yapmaya yanaşmadıklarını,
  - Bu anlamda şikayetlerinin; "hizmetlerin paket olarak satışı, paket olarak satış yapılmadığı hallerde tek tek hizmetlerin ücretlerinin çok yüksek belirlenerek paket ücrete yakın bir ücretin talep edilmesi ve söz konusu üç şirketin de aynı fiyat politikası" uygulaması olarak özetlenebileceğini, ifade etmişlerdir.
- (7) Kuruma yapılan başvuru ve yukarıda yer verilen ifadeler dikkate alındığında, önaraştırma çerçevesindeki iddiaların üç başlık altında değerlendirilmesi mümkündür:
- ### I.1. 4054 Sayılı Kanun'un 4. Maddesi Açısından Yapılan Değerlendirme
- (8) Şikayetçi tarafından, kendileri ile anlaşma yapılmadığı, kendilerine paket fiyatın zorunlu tutulduğu, hizmetin münferiden verildiği durumlarda dahi aynı fiyatların uygulandığı ve yer hizmeti veren teşebbüslerin aynı fiyatlama politikası izledikleri ifade edilerek söz konusu teşebbüsler arasında aynı tarz uygulamaların yapılmasına yönelik bir anlaşmanın olduğu belirtilmiştir.
- (9) AHU Havacılık'ın incelenen ilk iddiası yer hizmeti sağlayıcılarının teşebbüslerin kendileri ile anlaşma yapmaktan imtina ettikleri yönündedir. Ancak bu noktada dikkat edilmesi gereken husus başvuruda yer verilen "anlaşma" ifadesinin rekabet hukuku çerçevesinde hizmet verilmemesi ya da talebin karşılanmamasından ziyade sözleşme imzalamaktan kaçınıldığı anlamında kullanılmış olmasıdır. Nitekim başvurunun devamında, hizmetin paket olarak sunulduğu veya hizmetin fiyatının yüksek olduğu gibi iddialar yer almaktadır. Bu çerçevede tarifeli sefer yapmayan hava taşıyıcısı konumundaki şikayetçinin, yer hizmeti sağlayıcıları ile bir anlaşması olmamakla birlikte, münferit taleplerinin karşılandığı görülmüştür.
- (10) Yer hizmeti sağlayıcıları ile hava taşıyıcıları arasında anlaşma yapılmasına yönelik olarak görüşlerine başvuru Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nden (SHGM) gelen cevabi yazıda aynen; "*Madde 8'de belirtildiği üzere İlgili (b) Yönetmeliğin 13 üncü maddesi gereği genel havacılık işletmelerinin standart yer hizmetleri anlaşması yapma yükümlülüğü bulunmamaktadır. Hava taksi işletmeleri ise, İlgili (b) Yönetmeliğin 13 üncü maddesinde yer alan ve yukarıda belirtilen hüküm ile aynı Yönetmeliğin 17 nci maddesinin (a ve b) bentlerinde yer alan hükümler doğrultusunda bu yükümlülükten muaftır.*" ifadelerine yer verilmiştir. Bu anlamda SHGM'den gelen yazıdan da anlaşıldığı üzere, tarifeli sefer yapan hava taşıyıcılarının bir yer işletmecisi ile anlaşması zorunlu tutulmuş iken, tarifeli sefer yapmayan hava taşıyıcıları bakımından bu tarz bir zorunluluk bulunmamaktadır.

## 14-28/573-252

- (11) Öte yandan, dosya mevcudu bilgilere göre, herhangi bir tarifeye bağlı olmaksızın sefer yapan genel havacılık ve hava taksiciliği alanında faaliyet gösteren firmalara (.....) bir paket çerçevesinde sunulan faaliyetler; “temsil, yolcu trafik, yük kontrolü ve haberleşme, ramp, uçak bakım hizmeti vb.” hizmetlerin tamamını kapsamaktadır. Bu ücret, 01-20 koltuk kapasiteli uçaklarda belirli sayıda uçuşa ulaşamayıp herhangi bir anlaşma yapılmayan yerli menşei firmalar için uygulanan paket fiyatı ifade etmektedir.
- (12) Bununla birlikte önaraştırma sürecinde yapılan incelemelerde, yalnızca TGS'nin söz konusu paket fiyatı uyguladığı ve diğer iki teşebbüs HAVAŞ ve ÇELEBİ'nin münferit hizmet taleplerine karşılık olarak paket fiyatından daha farklı ve daha düşük ücretler talep ettiği görülmüştür. Bu durum taraflar arasında yapılan çok sayıda e-posta yazışmaları ve kesilen faturalar ile teyit edilmektedir.
- (13) Diğer taraftan, dosyada yer alan bilgilere göre üç teşebbüsün de fiyatlamalarında farklılık bulunmaktadır. Yapılan yerinde incelemelerde de teşebbüsler arasında bir anlaşma olduğuna dair bir belgeye ulaşılmamıştır.
- (14) Sonuç olarak, söz konusu iddiaların doğruluğuna yönelik herhangi bir bilgi ve belgeye ulaşılmamıştır.

### I.2. 4054 Sayılı Kanun'un 6. Maddesi Açısından Yapılan Değerlendirme

- (15) Yapılan şikâyetin diğer iki konu başlığının “paket fiyatlama” ve “aşırı fiyat” olarak nitelendirilmesi mümkündür. Bu iddiaların ise Kanun'un 6. maddesi çerçevesinde ele alınması gerekmektedir. İncelemede önce hakim durum tespiti yapılmıştır.
- (16) Yer hizmeti alanında faaliyette bulunan teşebbüslerin faaliyetleri genel olarak Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY-22) ile düzenlenmiştir. Anılan yönetmelikle, yer hizmeti sunan teşebbüslerin faaliyetleri sınıflandırılmakta ve teşebbüslerin yetki ve sorumlulukları ile sundukları hizmetler düzenlenmektedir. Yönetmeliğin 4. maddesinde, yer hizmeti sunan teşebbüsler A, B ve C olmak üzere üç gruba ayrılmıştır. Bunlardan;
- (17) Şikâyetin konusu, havaalanlarında, ilgili yönetmeliğin 5. maddesinde belirtilen hizmet türlerinin tamamı veya asgari yolcu trafik, yük kontrolü ve haberleşme, ramp, kargo ve posta, uçak temizlik, birim yükleme gereçlerinin kontrolü için en az üç uluslararası trafiğe açık havaalanında teşkilatlanarak hava taşıyıcılarına yer hizmeti yapmak üzere yetkilendirilmiş A Grubu ruhsatıyla faaliyet gösteren üç teşebbüsü kapsamaktadır. Söz konusu teşebbüslerin pazar paylarına bakıldığında, son üç yılda pazarın lideri TGS'nin pazar payının yaklaşık (.....) arasında değiştiği görülmektedir. Esasen, TGS'nin pazar payı hiçbir dönemde (.....) üzerine çıkmamıştır. TGS'nin THY'nin iştiraki konumunda olması ve faaliyetlerinin önemli bir bölümünün buradan kaynaklanması (.....) açıklamaktadır. Bu çerçevede, herhangi bir teşebbüsün yer hizmetleri pazarında hakim durumda olmadığı görülmektedir. Bununla birlikte metnin devamında aşağıda şikâyet konusu eylemler kötüye kullanma durumu açısından da değerlendirilmiştir.

#### I.2.1. Paket Fiyatlama Yapıldığı İddiası

- (18) 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesinin (c) bendinde; *“Bir mal veya hizmetle birlikte, diğer mal veya hizmetin satın alınmasını veya aracı teşebbüsler durumundaki alıcıların talep ettiği bir malın veya hizmetin, diğer bir mal veya hizmetin de alıcı tarafından teşhiri şartına bağlanması ya da satın alınan bir malın belirli bir fiyatın altında satılmaması gibi tekrar satış halinde alım satım şartlarına ilişkin sınırlamalar getirilmesi”* hâkim durumun kötüye kullanılması olarak değerlendirilmektedir. Bu çerçevede TGS, ÇELEBİ ve HAVAŞ'ın sunduğu paket hizmetler değerlendirilmiştir.
- (19) Söz konusu şirketlerden Kuruma gelen konuya ilişkin yazılarda, her üç teşebbüs de SHY-22'nin 23. maddesinin (e) fıkrasında, hizmetler münferit olarak sunulsa dahi hizmet

grubu fiyatının tamamının alınması gerektiğini belirtildiğini ifade etmektedir<sup>1</sup>. Ancak uygulamada yalnızca TGS'nin paket fiyat ücreti talep ettiği ve ÇELEBİ ile HAVAŞ'ın ise münferit talepleri karşılayarak daha düşük ve birbirinden farklı ücret talep ettiği görülmektedir.

- (20) Dosya mevcudu bilgilere göre, örneğin HAVAŞ satış ve pazarlama biriminin bir görevlisinin AHU Havacılığa gönderdiği e-posta da *"...Aynı çerçevede, tarafımızdan yer hizmetleri istemediğiniz, ancak sadece talebe bağlı münferit ek hizmet desteği talep ettiğiniz durumlarda, sadece bu ek hizmetin ücreti uygulanacaktır..."* ifadelerine yer verilmiştir. Benzer şekilde çeşitli e-postalar ile yer hizmetleri sağlayıcılarından gelen cevabi yazılar içerisinde yer alan faturalara bakıldığında, AHU Havacılık'a birçok kez farklı fiyatlandırmanın yapıldığı görülmektedir.
- (21) Tüm bu hususlar birlikte değerlendirildiğinde yalnızca TGS tarafından uygulanan paket fiyatlandırmanın Kanun'un 6. maddesi anlamında bir kötüye kullanma olarak kabul edilmesi olanaklı görülmemektedir.

### **1.2.2. Aşırı Fiyat Uygulandığı İddiası**

- (22) Şikâyet başvurusunda ve yapılan görüşmede ifade edilen aşırı fiyata ilişkin iddiaların değerlendirilmesine geçmeden önce, SHY-22'de ücretlere yönelik olarak dile getirilen hususlara değinilmesinde fayda görülmüştür. SHY-22'nin 23 (a) maddesinde yer hizmetleri kuruluşlarının Yönetmeliğin 5. maddesinde belirtilen hizmet türleri karşılığı alacakları ücretlerin, hizmeti veren kuruluş ile alan kuruluş arasındaki anlaşma ile belirleneceği, aynı maddenin (c) bendinde ücretlerin, yolcu uçakları için "koltuk sayısına" göre, kargo uçakları için ise "azami kalkış ağırlığı"na göre alınacağı, ayrıca aynı maddenin (e) bendinde, yapılması ve yaptırılması zorunlu olan yer hizmet grupları içerisinde yer alan yer hizmeti türlerinden sadece bir kısmı talep edilse bile hizmetin tamamının verilmiş sayılacağı ve o hizmet grubu için belirlenmiş ücretin alınacağı ifade edilmektedir. Bu hükümlerden; ücretlerin esas olarak taraflar arasında serbestçe belirleneceği, ücretlerin belirlenmesinde yolcu uçakları için koltuk sayısının kriter olarak kullanılacağı ve hizmet grubu için belirlenmiş ücretin alınacağı anlaşılmaktadır.
- (23) Şikâyet dilekçesindeki aşırı fiyat iddiası çeşitli karşılaştırmalar çerçevesinde yapılan hesaplamalara dayanmaktadır. Dilekçede, AHU Havacılık'ın kullandığı araçların 5700 kg.'nin altında hafif araç olmasına ve maksimum 2 pilot ve 4 yolcudan ibaret olmasına rağmen kendilerinden havayollarına verilen hizmet bedelinin talep edildiği, bu anlamda fiyatın taşınan kişi sayısına göre yapılan hesaplamalara göre oldukça yüksek kaldığı, örneğin 100 yolcu taşıyan bir havayolu için verilecek taşıma hizmeti eğer 100 Euro ise kendilerinden yalnızca 4 Euro talep edilmesi gerektiği belirtilmektedir. Yapılan bir diğer karşılaştırmada ise alınan hizmet karşılığı yolcu veya mürettebatın ne kadarlık bir mesafe taşındığının dikkate alınması gerektiği, buna göre taksiye binilirse maksimum 10 TL bir fiyat alınabilecek bir hizmetin karşılığında çok yüksek fiyat talep edildiği ifade edilmektedir.
- (24) Yer hizmetleri alanında faaliyet gösterebilmek için ruhsat gerekmektedir. Söz konusu ruhsata sahip olabilmek için ise talep edilen ücretlerin ödenmesinin yanında, kamu tarafından talep edilen diğer koşulların tamamı sağlanmalıdır. Bu anlamda yer hizmeti işletmecilerine yönelik yapılacak maliyet-fiyat değerlendirmesinde, tüm bu hususların yanı sıra, ticari hayatın olağan akışına uygun olarak belirlenen fiyat kriterlerinin

<sup>1</sup> Hizmetlerin paket olarak verilmesi ve/veya münferit olarak verilmiş olsa dahi paket fiyat ücreti alınmasına yönelik olarak görüşü talep edilen SHGM'den gelen cevabi yazıda aynen; "SHY-22 kapsamında 10 adet hizmet türü tanımlanmış olup, bunlardan ramp ve uçak hat bakım hizmet türleri gruplandırılmıştır. Bu Yönetmelik kapsamında yayımlanan İlgili (c) Talimat ile 14 yer hizmeti türü belirlenmiş olup, bu hizmet türlerinin tamamının münferiden verilebilmesini kısıtlayan herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. ...İlgili (b) Yönetmeliğin 23 üncü maddesinin (c ve e) bentlerinde yer alan hükümler tüm yer hizmeti türleri için geçerlidir." ifadelerine yer verilmiştir.

tamamının birlikte ele alınması gerekmektedir.

- (25) Yer hizmeti faaliyetleri kapsamında oluşan maliyetlerin hesaplanmasında; “personel gideri (operasyonel, idari ve tahsisli personel), amortisman, yakıt, genel giderler vb.” tüm harcama kalemleri dikkate alınarak o hizmet birimine yönelik maliyetler hesaplanmaktadır. Bununla birlikte söz konusu harcamalar çerçevesinde hizmetin fiyatının belirlenmesinde sadece havaalanı içerisinde gidilen mesafenin bir dağıtım anahtarı olarak kullanılması uygun olmayacaktır. 20 yolcu taşıyan şehir içi bir minibüs ile 20 yolcu taşıyan yer hizmeti sağlayıcısına ait minibüsün maliyetlerinin karşılaştırılması doğru olmadığı gibi, 20 yolcu taşıyacak kapasitedeki yer hizmeti minibüsünün maliyetinin minibüsün sadece 4 yolcu taşıması durumu ile karşılaştırılması da doğru olmayacaktır. Bir başka deyişle yolcu taşıma maliyeti içerisinde yer alan sabit giderler yolcu sayısına bağlı bir biçimde oransal olarak düşmemektedir. Bu çerçevede fiyatların tek tek yolcu özelinden ziyade, hizmet bazında ve/veya belirli bir yolcu sayısı gruplandırılarak belirlenmesi makul görünmektedir. Örneğin DHMİ tarafından yer hizmeti sağlayıcılarına yönelik belirlenen ücretlerde, yolcu sayısına göre gruplandırmaya gidilmiştir.
- (26) DHMİ tarafından uygulanan fiyatlar için yapılan gruplamalarda 50’şer kişilik dilimler dikkate alınırken, yer hizmetleri sağlayıcıları ise hava taşıyıcılarına verdikleri hizmetlerde, genel havacılık ve hava taksi sektöründe faaliyet gösteren teşebbüslerin uçak kapasitelerinin 0-20 koltuk arasında bulunması nedeniyle, genellikle 20’şer kişilik dilimleri dikkate almaktadır. Söz konusu uçaklara hizmet verilirken kullanılan ekipman, personel ve diğer araç gereçlerin büyük uçaklarda kullanılanlarla aralarında oransal olarak büyük bir fark bulunmamaktadır. Bu durum küçük ölçekte yer alan uçaklara verilen hizmetin maliyetinin büyük uçaklardaki maliyete yaklaşmasına neden olduğundan, fiyatlamalar belirli koltuk aralıklarına göre belirlenmektedir. Sabit ve ekipman/personel maliyetlerinin tek tek yolcu sayısına göre değil uçak bazında veya yolcu gruplandırmasına göre belirlenmesi, sektördeki fiyatlamaların doğrudan yolculardan ziyade hava taşıyıcılarına yapılmasından kaynaklanmaktadır. Yolcu sayısı aralıklarının (0-20 yolcu gibi) maliyet kategorisi ve fiyat geçişine referans olması nedeniyle fiyatlar bu marja göre belirlenmektedir. Yapılan fiyatlama mantığının, hava taşıyıcılarına verilecek hizmetlerin tamamı düşünülerek ölçek ekonomisinden faydalanmak çerçevesinde oluşturulduğu düşünüldüğünde, makul olduğu görülmektedir.
- (27) Yukarıda yer verilen tespiti takiben, fiyatın oluşumuna etki eden faktörlere bakılmasında fayda bulunmaktadır.
- (28) Yer hizmeti sağlayıcısı teşebbüslerden gelen yazılardan, fiyatlar belirlenirken; “ilgili dönemde kaç kez hizmet sağlandığı, hangi havaalanlarına uçuş gerçekleştirildiği, hangi saatlerde uçaklara hizmet verildiği, hizmet ile alakalı havayolunun detaylı talepleri ve maliyet unsurları (örneğin check-in, kontuar sayı ve süreleri), anlaşmanın geçerlilik süresi, havayolunun iletebileceği hedef ücretler ve benzer özelliklerdeki havayollarına daha önce verilmiş teklifler ve geçerli fiyatlar, havayolunun belirli bir grubun parçası olup olmaması ve bu grubun mevcut şartları, havayolunun kredibilitesi ile alakalı değerlendirmeler, uçak yolcu kapasitesi, uçak azami kalkış ağırlığı, uçağın konteyner veya paletli ya da yığma (*bulk*) yükleme gerektirip gerektirmediği, uçuşun geliş ve gidiş saatleri (müşterilerin hizmet talebinin yoğun olduğu saatlerde olup olmadığı), söz konusu müşteri ile tahmini senelik ciro, müşterinin ödeme performansı (zamanında ödeme yapıp yapmadığı, teminat verip vermediği)” gibi ölçütlerin dikkate alındığı anlaşılmaktadır.
- (29) Bu anlamda hangi havaalanında yılda kaç defa, ne zaman ve kaç sayıda yolcu için hizmet alınacağı belirli olmayan (ÇELEBİ tarafından AHU Havacılığa 3 yıl içerisinde yalnızca 8 defa hizmet verildiği ifade edilmiştir.) müşteriler için yer hizmeti faaliyetinin sağlanmasında yaşanan zorlukların maliyetlere yansdığı görülmektedir.

## 14-28/573-252

- (30) Dosya mevcudu bilgiler çerçevesinde, ÇELEBİ'nin anlaşma yaptığı genel havacılık sektöründe faaliyet gösteren firmalara uyguladığı fiyatlar ve firmaların sefer sayıları karşılaştırıldığında, yılda belirli sayıda uçuş yapan hava taşıyıcıları ile az sayıda uçuş yapan ve kaç adet uçuş yapacağı ve zamanlaması belirli olmayan hava taşıyıcılarına uygulanan fiyatlar arasında bir farklılık bulunduğu görülmektedir. Uçuş sayısının ve talep edilecek hizmetin belirsiz olması ise yer hizmeti sağlayıcılarını sürekli olarak ve tüm hizmetlerin tamamının talep edilebileceği bir pakete yönlendirmektedir. Bununla birlikte sefer sayısı bakımından AHU Havacılık'tan oldukça fazla uçuşa sahip teşebbüsler ile AHU Havacılık'a uygulanan fiyatlar arasında da büyük bir fark bulunmamaktadır.
- (31) Netice itibarıyla, dosya konusu iddialara yönelik olarak bir soruşturma açılmasına gerek bulunmadığı kanaatine varılmıştır.

### **J. SONUÇ**

- (32) Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre, 4054 sayılı Kanun'un 41. maddesi uyarınca şikayetin reddi ile soruşturma açılmamasına OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.