

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

**REKABET KURULU KARARI**

Dosya Sayısı : 2012-4-281

(Önaraştırma)

Karar Sayısı : 13-10/133-70

Karar Tarihi : 14.02.2013

**A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER**

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

**Üyeler** : İsmail Hakkı KARAKELLE, Dr. Murat ÇETİNKAYA,  
Reşit GÜRPINAR, Kenan TÜRK

**B. RAPORTÖR** : Ali Fuat KOÇ, Bahar ERSOY

**C. BAŞVURAN** : Gizlilik talebi bulunmaktadır.

**D. HAKKINDA İNCELEME**

**YAPILANLAR** : Gestaş Deniz Ulaşım Turizm Ticaret A.Ş.

Cevat Paşa Mah. Kayserili Ahmet Paşa Cad. İl Özel İdare Binası  
No:26 K:1-2 Çanakkale

- (1) **E. DOSYA KONUSU:** Gestaş Deniz Ulaşım Turizm Ticaret A.Ş.'nin Çanakkale Boğazı'nda feribotla yolcu ve araç taşımacılığı pazarında tekel haline geldiği ve aşırı fiyat uyguladığı iddiası.
- (2) **F. İDDİALARIN ÖZETİ:** Başvuruda özetle, Gestaş Deniz Ulaşım Turizm Ticaret A.Ş. (Gestaş)'nin, feribotla yolcu ve araç taşımacılığında kullanılan Kilitbahir-Çanakkale hattını, daha önce hatta faaliyet gösteren teşebbüse baskı uygulamak suretiyle devraldığı, böylelikle Çanakkale Boğazı'nda tekel konumuna geldiği ve 17 TL olan bilet fiyatını 24 TL'ye çıkarmak suretiyle aşırı fiyat uyguladığı iddia edilmektedir.
- (3) **G. DOSYA EVRELERİ:** Kurum kayıtlarına 23.07.2012 tarih ve 5867 sayı ile giren başvuru üzerine hazırlanan 09.08.2012 tarih ve 2012-4-281/İİ sayılı İlk İnceleme Raporu 28.08.2012 tarihli Kurul toplantısında görüşülmüş ve önaraştırma yapılmasına karar verilmiştir. Söz konusu karar uyarınca düzenlenen 05.02.2013 tarih ve 2012-4-281/ÖA sayılı Önaraştırma Raporu görüşülerek karara bağlanmıştır.
- (4) **H. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda, başvuru konusu iddia ile ilgili olarak soruşturma açılmasına gerek bulunmadığı ifade edilmiştir.

**I. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME**

**I.1. İlgili Pazar**

- (5) Çanakkale Boğazı'nın iki yakası arasında karayolu bağlantısı olmaması ve yolcu, araç ve yük taşımacılığının araba vapuru ve feribotlarla sağlanması dikkate alınarak, ilgili ürün pazarı, "deniz yoluyla yolcu ve araç taşımacılığı hizmeti pazarı" olarak tespit edilmiştir. Öte yandan, mevcut dosya kapsamında, ilgili coğrafi pazarın "Çanakkale Boğazı Bölgesi" olarak geniş bir şekilde veya "Kilitbahir-Çanakkale hattı" olarak dar bir şekilde tanımlanması değerlendirmeyi etkilemeyeceğinden, kesin bir ilgili coğrafi pazar tanımı yapılmamıştır.

**I.2. Tespitler ve Değerlendirme**

- (6) Dosya konusu bilgilere göre, başvuruya konu Gestaş, Çanakkale-Eceabat ve Lapseki-Gelibolu hatlarında 2006 yılında, Kepez-Eceabat hattında 2009 yılında, Çanakkale (Merkez)-Kilitbahir ve Çanakkale (Koltuk Barınağı)-Kilitbahir hatlarında ise 2012 yılında faaliyete başlamış olup, söz konusu hatlarda rakibi bulunmamaktadır. Bununla birlikte, Gestaş'ın faaliyet gösterdiği Lapseki-Gelibolu hattına rakip Çardak-Gelibolu hattında ise 6 adet teşebbüs faaliyet göstermektedir.

Başvuruda ilk olarak, Gestaş'ın anılan hatlardan Çanakkale-Kilitbahir hattında daha önce faaliyet gösteren teşebbüse baskı uygulamak suretiyle söz konusu hattı devraldığı ve böylece

### 13-10/133-70

Çanakkale Boğazı'nda tekel durumuna geldiği iddia edilmiştir.

- (7) 25.11.2010 tarih ve 27766 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Deniz Yolu ile Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelik'in 5. maddesi uyarınca, işletmecilerin kabotaj hattında düzenli sefer yapacak gemiler için hat izni almak zorunda olduğu hükme bağlanmıştır. Aynı Yönetmelik'in 8. maddesine göre, hat izni iki yılına verilmekte olup, gemilerin klaslı olması halinde bu süre dört yıla kadar uzatılabilmektedir.
- (8) Kilitbahir Ltd.'nin 1960'lardan bu yana Çanakkale-Kilitbahir hattında faaliyet gösterdiği, 2002-2009 yılları arasında söz konusu hatta Erdemler Nakliyat Turizm Petrol Ürünleri Liman İşletmeciliği Tersanecilik İnş. San. Tic. Ltd. Şti.'nin (Erdemler Nakliyat) de faaliyet gösterdiği bilinmektedir. T.C. Çanakkale Valiliği Eceabat İlçesi Kilitbahir Köyü Muhtarlığı ile imzaladığı akde aykırılık nedeniyle sözleşmesi feshedilen Erdemler Nakliyat, 2009 yılında hattan çıkmak zorunda kalmıştır. Böylece, Kilitbahir Ltd. Çanakkale-Kilitbahir hattında faaliyet gösteren tek teşebbüs olarak kalmıştır. Kilitbahir Ltd., Çanakkale Koltuk Barınağı İskelesi'ni kullanabilmek için söz konusu iskelenin işletme hakkını elinde bulunduran Gestaş ile hattın diğer ucunda bulunan Kilitbahir İskelesi'ni kullanabilmek için ise işletme hakkını elinde bulunduran T.C. Çanakkale Valiliği Eceabat İlçesi Kilitbahir Köyü Muhtarlığı ile bir kira sözleşmesi imzalamıştır. Ancak daha sonra Kilitbahir İskelesi, 12.12.2011 tarihinde yapılan yeni bir ihale ile Gestaş'a kiralanmıştır. Söz konusu ihaleye Gestaş dışında herhangi bir teşebbüs katılmamıştır. Gestaş söz konusu hatta faaliyetlerine hemen başlamamış, 28.02.2012 tarihine kadar Kilitbahir Ltd. hizmet vermeye devam etmiştir. Gestaş'ın ulaşım hizmeti vermeye başlaması ise 01.03.2012 tarihinden itibaren söz konusu olmuştur. İnceleme konusu teşebbüs, bu hatta faaliyet gösterebilmek için ihtiyacı olan gemileri Kilitbahir Ltd.'den kiralamıştır. Bu bilgilerin yanı sıra, Gestaş'ın daha önce Kilitbahir-Çanakkale hattında faaliyet gösteren teşebbüse baskı uygulamak suretiyle söz konusu hattı devraldığı yönünde herhangi bir bulguya da ulaşılmamıştır.
- (9) Başvuruda, Gestaş'ın Çanakkale-Kilitbahir hattında aşırı fiyat uyguladığı iddia edilmiştir. Aşırı fiyat uygulaması 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında, hakim durumun kötüye kullanılması davranışlarından birini teşkil etmektedir. Bir eylemin hâkim durumun kötüye kullanılması olarak değerlendirilebilmesi için teşebbüsün hâkim durumda bulunması ve hâkim durumdaki teşebbüsün eyleminin kötüye kullanma olarak kabul edilebilecek nitelikte olması gerekmektedir. Kötüye kullanma olarak kabul edilebilecek nitelikte bir eylemin söz konusu olmaması halinde teşebbüsün hâkim durumda bulunup bulunmaması önem taşımamaktadır. Bu çerçevede somut olay bakımından, şikâyete konu davranışın hâkim durumu kötüye kullanma davranışı teşkil edip etmediği incelenmiş, hâkim durum değerlendirmesi yapılmamıştır.
- (10) Aşırı fiyat uygulaması, tüketici refahında doğrudan bir kayba ve dağılım etkisizliğine yol açan bir eylem olarak rekabet politikalarının temel ilgi alanlarından biridir. Mevzuat Avrupa Birliği rekabet hukukunda da yasaklanmış bir eylem olan aşırı fiyat değerlendirmelerinde ekonomik değer testi kullanılmaktadır. Ekonomik değer testinde öncelikle ilgili ürünün maliyeti ve fiyatı kıyaslanarak yüksek bir kar marjının olup olmadığı incelenmekte, bu tespitin ardından ürünün fiyatının kendi içinde ya da rakip ürünlerin/hizmetlerin fiyatlarına kıyasla haksız olup olmadığını tespit etmeye yönelik fiyat kıyaslaması yapılmaktadır. Ancak bu tespitlerin yapılmasında fiyat/maliyet kıyaslaması yaparken maliyet ölçütünün belirlenmesi, maliyetin hesaplanması ve makul kar marjının ne olduğunun belirlenmesi ile ilgili zorluklar ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle ekonomik değer testinin birinci aşamasından sonra ikinci aşama olarak fiyat kıyaslaması yapılmaktadır. Bu kıyaslamada teşebbüsün kendi fiyatlarıyla yapılan karşılaştırmalar (teşebbüsün farklı zamanlarda, farklı ürünlere, farklı müşteri gruplarına veya farklı coğrafi pazarlarına uyguladığı fiyatların kıyaslanması) kullanılabileceği gibi, teşebbüsün rakiplerinin uyguladığı fiyatlandırmalar da kullanılabilmektedir.

### 13-10/133-70

- (11) Öneri kapsamında öncelikle Gestaş'ın feribot taşımacılığı hizmeti verdiği hatlarda 2010-2012 yılları arasında elde ettiği gelir ve giderleri incelenmiştir.
- (12) Gestaş'ın, 2010 yılında Çanakkale-Eceabat hattında (.....) ve Gelibolu-Lapseki hattında (.....) oranında kar elde ettiği, Kepez-Eceabat hattında ise (.....) oranında zarar ettiği; 2011 yılında ise tüm hatlarda zarar ettiği görülmektedir. Bununla birlikte, Gestaş'ın 2012 yılında Çanakkale-Eceabat ve Gelibolu-Lapseki hatlarında kar oranını sırasıyla (.....) ve (.....)'ya çıkardığı, Mart ayında faaliyete başladığı Çanakkale-Kilitbahir hattında ise (.....) oranında kar elde ettiği anlaşılmaktadır. Çanakkale-Kilitbahir hattında diğer hatlara nazaran daha fazla kar elde edilmesine karşın, söz konusu kar marjı, 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında bir aşırı fiyat uygulandığına dair ciddi bulgu teşkil edecek düzeyde yüksek değildir.
- (13) Aşırı fiyat değerlendirmesi bakımından incelenmesi gereken bir diğer husus, Gestaş'ın Çanakkale-Kilitbahir hattında uyguladığı fiyatların zaman içinde ne kadar artış gösterdiğidir. Yukarıda da ifade edildiği gibi, Çanakkale-Kilitbahir hattında Gestaş 01.03.2012 tarihinde hizmet vermeye başlamış olup, aynı hatta daha önce Kilitbahir Ltd. faaliyet göstermiştir. Bu bağlamda, öneri kapsamında öncelikle Gestaş ile Kilitbahir Ltd.'nin fiyatlarının karşılaştırılması önem taşımaktadır. Dosya mevcudu bilgilerden, Gestaş'ın faaliyete başlaması ile birlikte yolcu ve otomobil taşıma fiyatlarında bir değişiklik olmadığı, bununla birlikte minibüs bakımından (.....), midibüs bakımından (.....), kamyonet (1-3,5 ton) bakımından (.....), kamyonet (3,5-6 ton) bakımından ise (.....) oranında bir zam yapıldığı anlaşılmıştır. Gestaş tarafından gönderilen bilgilere göre bu zammın nedeni, Gestaş'ın faaliyete başlamasıyla birlikte araçlar bakımından yeni bir sınıflandırma sistemi kabul edilerek tarife düzenlemesi yapılmasıdır. Diğer yandan, 29.06.2012 tarihinde yapılan tarife değişikliği ile yolcu fiyatlarında bir değişiklik olmadığı, bununla birlikte otomobil bakımından (.....), minibüs bakımından (.....), midibüs bakımından (.....), kamyonet (1-3,5 ton) bakımından (.....), kamyonet (3,5-6 ton) bakımından ise (.....) oranında bir zam yapıldığı görülmektedir. Esasen, teşebbüsün uyguladığı fiyatların zaman içinde çarpıcı şekilde artması aşırı fiyatın bir göstergesi olarak değerlendirilebilir. Nitekim AB Adalet Divanı, British Leyland kararında<sup>1</sup> fiyatların zaman içindeki gelişimini incelemiş ve soruşturmaya konu olan dönemde gerçekleşen %600 oranındaki fiyat artışının haksız olduğu sonucuna varmıştır. Bu çerçevede, Gestaş'ın fiyatlarında maliyetleri karşılamaya yönelik ihmal edilebilir düzeyde yapılan bu artışların, aşırı fiyatın göstergesi olarak kabul edilemeyeceği değerlendirilmiştir.
- (14) Öte yandan, şikâyet konu Çanakkale-Kilitbahir hattında uygulanan fiyatların aşırı olup olmadığını değerlendirmek amacıyla, Gestaş'ın diğer hatlarda uyguladığı fiyatlar da incelenmiştir.
- (15) Dosya mevcudu hat bazlı fiyat tarifeleri değerlendirildiğinde Çanakkale-Kilitbahir hattı fiyat tarifesinin diğer alternatif hatlardaki fiyat tarifelerinden daha yüksek olmadığı görülmektedir. Diğer yandan mil başına uygulanan birim fiyatlar incelendiğinde ise benzer mesafeli Çanakkale-Eceabat ve Gelibolu-Lapseki hatlarında birbirine yakın fiyatların uygulandığı; bununla birlikte en yüksek mil başına birim fiyatların en kısa mesafeli Çanakkale-Kilitbahir hattında bulunduğu görülmektedir. Bu bağlamda, Çanakkale-Kilitbahir hattında otomobil ve minibüs bakımından mil başına uygulanan fiyatların, Gelibolu-Lapseki ve Çanakkale-Eceabat hatlarında uygulanan fiyatların 2 - 2,5 katı olduğu anlaşılmaktadır. Diğer yandan, Çanakkale-Kilitbahir hattı fiyatlarının, en uzun mesafeli Kepez-Eceabat hattında uygulanan fiyatların 4 - 4,5 katına tekabül ettiği görülmektedir. Ancak bu dosya bakımından ilgili ürün pazarındaki sabit maliyetlerin yüksekliği dikkate alındığında mil başına uygulanan birim fiyatları dikkate alarak yapılan karşılaştırmanın tek başına sağlıklı sonuçlara ulaştırmayacağı açıktır. Nitekim dosya mevcudu bilgilerden, Gestaş'ın 2011 yılında sefer düzenlediği üç hattaki toplam maliyetlerinin,

<sup>1</sup> British Leyland Public Limited Company v. Commission (1986).

### 13-10/133-70

kalem bazındaki dağılımına bakıldığında, mil başına değişebilecek maliyet olan “motorin maliyetleri”nin toplam maliyetin yaklaşık %25’ini oluşturduğu görülmektedir. Bu kapsamda mil başına fiyat farklılıkları aynı oranda teşebbüse kârlılık olarak yansımamaktadır. Dolayısıyla mil başına uygulanan birim fiyatların tek başına uygulanan fiyatların aşırı olduğuna dair yeterli bulgu oluşturmadığı anlaşılmaktadır.

- (16) Öneri kapsamında son olarak, Gestaş’ın Çanakkale-Kilitbahir hattında uyguladığı fiyatlar ile Dört Kardeşler’in Gelibolu-Çardak hattında uyguladığı fiyatlar karşılaştırılmıştır.
- (17) Gestaş ile Dört Kardeşler tarafından 2012 yılı Mart ayından itibaren Çanakkale-Kilitbahir ve Gelibolu-Çardak hattında uygulanan tarifeler karşılaştırıldığında fiyatların birbirine oldukça yakın olduğu görülmektedir. Diğer yandan Haziran ayından itibaren uygulanan tarifeler karşılaştırıldığında ise Gestaş’ın Dört Kardeşler’e nazaran minibüs ve kamyonet (3,5-6 ton) bakımından 5 TL, midibüs bakımından 10 TL daha fazla fiyat uyguladığı, diğer araçlar bakımından birbirine yakın fiyatlar uyguladığı tespit edilmiştir. Bu bilgiler dikkate alındığında, tarifelerdeki fiyat farkının aşırı olduğunu söylemek mümkün değildir.
- (18) Öte yandan Gestaş’ın Çanakkale-Kilitbahir hattında, Gelibolu-Çardak hattında faaliyet gösteren Dört Kardeşler’e nazaran mil başına fiyatlarda, yolcu ve otomobil fiyatları bakımından yaklaşık 3 kat; minibüs fiyatları bakımından ise yaklaşık 3-4 kat daha fazla fiyat uyguladığı anlaşılmıştır. Ancak mevcut dosya özelinde aşırı fiyat değerlendirmesinde mil başına uygulanan birim fiyatların kullanılmasının sağlıklı olmayacağına ilişkin yukarıdaki değerlendirme burada da geçerlidir. Ayrıca 2012 yılında (ilk 11 ay) Çanakkale-Kilitbahir hattındaki talebin -gerek yolcu gerek araç sayısı bakımından- Gelibolu-Çardak hattındaki talebin yaklaşık iki katı olduğu, söz konusu hatlarda faaliyet gösteren gemilerin farklı olması sebebiyle gemi sigorta giderleri, kiralama giderleri, yakıt giderleri ve bakım-onarım giderlerinin birbirinden farklılık arz ettiği dikkate alındığında, Gestaş ve Dört Kardeşler’in fiyatları arasındaki bu fiyat farkının makul görülebileceği sonucuna ulaşılmıştır.
- (19) Aşırı fiyata ilişkin olarak yapılan tüm bu incelemeler sonucunda Gestaş tarafından Çanakkale Boğazı’nda veya Çanakkale-Kilitbahir hattı özelinde uygulanan fiyatların aşırı olduğuna dair bulgu olmadığı kanaatine varılmıştır.

### J. SONUÇ

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