

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2019-4-073 (Soruşturma)
Karar Sayısı : 21-25/320-148
Karar Tarihi : 04.05.2021

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Birol KÜLE
Üyeler : Arslan NARİN (İkinci Başkan), Şükran KODALAK,
Ahmet ALGAN, Hasan Hüseyin ÜNLÜ, Ayşe ERGEZEN

B. RAPORTÖRLER: Muhammed Safa UYGUR, Damla YAZ, Enes YASAN

C. BAŞVURUDA

BULUNAN : - Re'sen

D. HAKKINDA SORUŞTURMA

YAPILANLAR : - Metro Turizm Seyahat Organizasyon ve Ticaret A.Ş.
Temsilcisi: Av. Özgür YANAR
İnönü Cad. No:4 İzmen Sitesi B1 Blok Kat 10 D:104
Mecidiyeköy Şişli/İstanbul

- Efetur Özemniyet Taşımacılık Petrol Otomotiv Yedek Parça
Turizm San. ve Tic. Ltd. Şti.
Temsilcileri:Av. Raşan SERTKAYA, DANIŞ Av. Erkan DANIŞ
Atatürk Mah. Meriç Cad. No:1 Andromeda Gold Residence
A Blok Kat: 35 Daire 152-153 Ataşehir/İstanbul

- Gür-Sel Turizm Taşımacılık ve Servis Tic. A.Ş.
Temsilcileri: Av. Kaan KAPLAN,
Av. Mustafa Furkan KÜÇÜKDURMAZ
Levent Mah. Levent Cad. Mektep Sok. No: 8 Beşiktaş /İstanbul

E. DOSYA KONUSU: Metro Turizm Seyahat Organizasyon ve Ticaret A.Ş., Efetur Özemniyet Taşımacılık Petrol Otomotiv Yedek Parça Turizm San. ve Tic. Ltd. Şti. ve Gür-Sel Turizm Taşımacılık ve Servis Tic. A.Ş.'nin fiyat, kampanya ve sefer zamanlamalarını birlikte belirlemek suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal edip etmediklerinin tespiti.

- (1) **F. İDDİALARIN ÖZETİ:** Metro Turizm Seyahat Organizasyon ve Ticaret A.Ş. (METRO), Efetur Özemniyet Taşımacılık Petrol Otomotiv Yedek Parça Turizm San. ve Tic. Ltd. Şti.¹ (EFETUR) ve Gür-Sel Turizm Taşımacılık ve Servis Tic. A.Ş.'nin (GÜRSEL) fiyat, kampanya ve sefer zamanlamalarını birlikte belirlemek suretiyle 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un (4054 sayılı Kanun) 4. maddesini ihlal edip etmediklerinin tespiti.
- (2) **G. DOSYA EVRELERİ:** Başkanlık Makamının 17.09.2019 tarih ve 10647 sayılı Olur'u uyarınca 01.10.2019 tarihinde başlatılan ve Kamil Koç Otobüsleri A.Ş. (KKO) ile METRO'nun birlikte fiyat belirlemek suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal edip etmediklerinin tespiti amacıyla yürütülen önaraştırma kapsamında 03.10.2019 tarihinde METRO'da yapılan yerinde incelemede elde edilen bir belge üzerine,

¹ Önaraştırma kararında yer verilen "Efe Tur Taşımacılık Petrol Otomotiv Yedek Parça Turizm Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti." unvanının teşebbüs temsilcisi tarafından düzeltilmiş halidir.

Rekabet Kurulunun (Kurul) 14.11.2019 tarih ve 19-40/649-M sayılı kararı uyarınca METRO, EFETUR ve GÜRSEL'in fiyat, kampanya ve sefer zamanlamalarını birlikte belirlemek suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal edip etmediklerinin tespiti amacıyla önaraştırma yapılmasına karar verilmiştir.

- (3) Anılan Kurul Kararı ve Başkanlık Makamınının 04.02.2020 tarih ve 2029 sayılı Görevlendirme Onayı uyarınca 10.02.2020 tarihinde başlatılan önaraştırma kapsamında, 13.02.2020 tarihinde METRO, EFETUR ve GÜRSEL'de yerinde incelemeler gerçekleştirilmiştir. Bunun yanı sıra, önaraştırma sürecinde METRO, EFETUR ve GÜRSEL'den birtakım bilgi ve belge taleplerinde bulunulmuştur. Söz konusu cevabi yazılar ile ek bilgi yazıları 26.02.2020-11.03.2020 tarihlerinde kurum kayıtlarına intikal etmiştir.
- (4) Yapılan önaraştırma sonucunda hazırlanan 10.03.2020 tarih ve 2019-4-73/ÖA sayılı Önaraştırma Raporu, Kurulun 19.03.2020 tarihli toplantısında görüşülerek 20-15/197-M sayı ile METRO, EFETUR ve GÜRSEL hakkında 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal edip etmediklerinin tespitine yönelik olarak, aynı Kanun'un 41. maddesi uyarınca, soruşturma açılmasına karar verilmiştir.
- (5) Anılan Kurul kararı ve Başkanlık Makamı'nın 20.03.2020 tarih ve 4596 sayılı görevlendirme yazısı uyarınca aynı tarihten itibaren yürütülmekte olan soruşturma çerçevesinde Kurulun soruşturma başlatılmasına ilişkin kararı, 4054 sayılı Kanun'un 43. maddesi uyarınca 10.03.2020 tarih ve 2019-4-73/ÖA sayılı Önaraştırma Raporu'nda yer alan temel değerlendirmelerle birlikte taraflara 25.03.2020 tarihli, 4734 ve 4735 sayılı yazılarla tebliğ edilmiş; bu kapsamda tarafların ilk yazılı savunmalarının 30 gün içerisinde Kuruma gönderilmesi talep edilmiştir. Bu kapsamda, GÜRSEL ve EFETUR'un birinci yazılı savunmaları Kurum kayıtlarına muhtelif tarih ve sayılarla intikal ettirilmiştir. Öte yandan, METRO tarafından savunma gönderilmemiştir.
- (6) Soruşturma kapsamında 02.04.2020 tarihinde Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Başkanlığından 4960 sayılı; GÜRSEL'den 4961 sayılı; EFETUR'dan 4962 sayılı; METRO'dan 4963 sayılı yazılarla; 21.07.2020 tarihinde EFETUR ve METRO'dan 9671 sayılı yazıyla; 23.07.2020 tarihinde ise İzmit Otobüs Terminali'nde (TERMİNAL) faaliyet gösteren çeşitli otobüs firmalarından 9893, 9859 ve 9936 sayılı yazılarla bilgi taleplerinde bulunulmuştur. Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Başkanlığı tarafından sunulan cevabi yazı 28.05.2020 tarih ve 2923 sayı; teşebbüsler tarafından sunulan cevabi yazılar ise çeşitli tarih ve sayılarla Kurum kayıtlarına intikal ettirilmiştir.
- (7) Soruşturma Heyeti tarafından yapılan inceleme, değerlendirme ve tarafların ilk yazılı savunmaları da dikkate alınarak hazırlanan Soruşturma Raporu ve ekleri soruşturma tarafı teşebbüslere tebliğ edilmiş olup; METRO, EFETUR ve GÜRSEL tarafından 15.09.2020 tarihinde tebellüğ edilmiştir. Anılan teşebbüslerin ikinci yazılı savunmaları Kurum kayıtlarına yasal süresi içerisinde intikal etmiştir.
- (8) Tarafların ikinci yazılı savunmaları çerçevesinde hazırlanan 30.10.2020 tarih ve 2019-4-073/EG sayılı Ek Görüş, Kurul üyeleri ve ilgili teşebbüslere tebliğ edilmiştir.
- (9) Tarafların Ek Görüşü takiben gönderilen üçüncü yazılı savunmaları ise GÜRSEL, METRO, EFETUR ve tarafından sırasıyla 02.12.2020 tarih, 13016 sayı; 03.12.2020 tarih, 13078 sayı ve 31.12.2020 tarih, 14108 sayı ve ile Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.
- (10) 4054 sayılı Kanun'un 46. maddesi uyarınca sözlü savunma toplantısı yapılması hususunun görüşülmesi konusu 18.03.2021 tarihli Kurul toplantısında ele alınmış ve

21-25/320-148

21- 15/185-M sayı ile sözlü savunma toplantısının 27.04.2021 tarihinde yapılmasına karar verilmiştir. Anılan tarihte sözlü savunma toplantısı gerçekleştirilmiştir.

- (11) Kurul; yürütülen soruşturma ile ilgili olarak düzenlenen Rapor'a, Ek Görüş'e, toplanan delillere, yazılı ve sözlü savunmalara ve incelenen dosya kapsamına göre 04.05.2021 tarih ve 21-25/320-148 sayı ile nihai kararı tesis etmiştir.
- (12) **H. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili Rapor ve Ek Görüş'te;
- METRO ve EFETUR'un 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal ettikleri,
 - Bu nedenle bahsi geçen teşebbüslere 4054 sayılı Kanun'un 16. maddesi çerçevesinde idari para cezası uygulanması gerektiği,
 - GÜRSEL'in ise 4054 sayılı Kanun'u ihlal etmediği ve dolayısıyla adı geçen teşebbüse aynı Kanun'un 16. maddesi çerçevesinde idari para cezası uygulanmasına yer olmadığı
- ifade edilmiştir.

I. İNCELEME, GEREKÇE VE HUKUKİ DAYANAK

I.1. Soruşturma Tarafları

I.1.1. Metro Turizm Seyahat Organizasyon ve Ticaret A.Ş. (METRO)

- (13) Metro Ticari ve Mali Yatırımlar Holding A.Ş.'ye (METRO HOLDİNG) bağlı olarak faaliyet gösteren METRO, filosunda (.....)'i öz mal olmak üzere toplamda (.....) otobüsü ile şehirlerarası yolcu taşımacılığı sektöründe faaliyet göstermektedir. Teşebbüs, Türkiye'de 79 ilde binden fazla aktif acentesiyle yurt içi ve yurt dışı bilet satış ağına sahiptir. Günde ortalama 1400 sefer gerçekleştirip, yılda ortalama 19.000.000 yolcu taşıyan METRO ayrıca 307 adet şehir içi servis aracı ile şehir içi servis taşımacılığı alanında da faaliyet göstermektedir.² Teşebbüsün sahip olduğu yetki belgeleri şunlardır:

- D1 Yetki Belgesi (Otobüsle yurtiçi tarifeli ticari yolcu taşımacılığı yapmak üzere verilmiş yetki belgesi)
- D2 Yetki Belgesi (Otobüsle yurtiçi tarifesiz ticari yolcu taşımacılığı yapmak üzere verilmiş yetki belgesi),
- B1 Yetki Belgesi (Otobüs ile tarifeli olarak uluslararası ve şehirlerarası ticari yolcu taşımacılığı yapmak üzere verilmiş yetki belgesi),
- B2 Yetki Belgesi (Otobüs ile tarifesiz olarak uluslararası ve yurtiçi ticari yolcu taşımacılığı yapmak üzere verilmiş yetki belgesi)
- F2 Yetki Belgesi (Yolcu taşımacılığı alanında yurtiçi/uluslararası ticari acentelik yapmak üzere verilmiş yetki belgesi).

Nihai olarak ÖZTÜRK AİLESİ tarafından kontrol edilen METRO'nun dosya konusu şehirlerarası yolcu taşımacılığı faaliyetiyle ilgili olarak, Metro Rent A Bus Otobüs Kiralama A.Ş. (RENTABUS), METRO ana acentesi ve alt acentelikler vermeye yetkili olan şirkettir.

² <https://www.metroturizm.com.tr/metro-turizm-hakkinda> (Son Erişim Tarihi: 04.09.2020).

I.1.2. Efetur Özemniyet Taşımacılık Petrol Otomotiv Yedek Parça Turizm San. ve Tic. Ltd. Şti. (EFETUR)

- (14) 1990 yılında bir aile şirketi olarak kurulmuş olan EFETUR, Kocaeli merkezli bir teşebbüs olup şehirlerarası yolcu taşımacılığı alanında faaliyet göstermektedir. Teşebbüsün sahip olduğu yetki belgeleri şunlardır:
- D1 Yetki Belgesi (Otobüsle yurtiçi tarifeli ticari yolcu taşımacılığı yapmak üzere verilmiş yetki belgesi)
 - D2 Yetki Belgesi (Otobüsle yurtiçi tarifesiz ticari yolcu taşımacılığı yapmak üzere verilmiş yetki belgesi),
 - F1 Yetki Belgesi (Yolcu taşımacılığı alanında yurtiçi acentelik yapmak üzere verilmiş yetki belgesi),
 - F2 Yetki Belgesi (Yolcu taşımacılığı alanında yurtiçi/uluslararası ticari acentelik yapmak üzere verilmiş yetki belgesi).

I.1.3. Gür-Sel Turizm Taşımacılık ve Servis Tic. A.Ş. (GÜRSEL)

- (15) 1989 yılında kurulan GÜRSEL, (.....) adedi öz mal olmak üzere yaklaşık (.....) üzerinde araç ile başta İstanbul ve tüm ülke genelinde ağırlıklı olarak personel ve öğrenci taşımacılığı faaliyeti yürütmektedir. Teşebbüsün sahip olduğu yetki belgeleri şunlardır:
- A Yetki Belgesi (Servis Taşımacılığı Yetki Belgesi),
 - D2 Yetki Belgesi (Otobüsle yurtiçi tarifesiz ticari yolcu taşımacılığı yapmak üzere verilmiş),
 - K2 Yetki Belgesi (Yurtiçi hususi taşımacılık yapmak üzere verilmiş),
 - B2 Yetki Belgesi (Otobüsle yurtiçi/uluslararası tarifesiz ticari yolcu taşımacılığı yapmak üzere verilmiş),
 - Filo Yetki Belgesi (Filo Otomobil ile Yolcu Taşımacılığı Yetki Belgesi)
- (16) Teşebbüs tarafından sunulan bilgilere göre, GÜRSEL şehirlerarası yolcu taşımacılığı faaliyetinde bulunmamaktadır. İlave olarak GÜRSEL'i kontrol eden aile bireyleri ile EFETUR ortakları arasında akrabalık ilişkileri saptandığından GÜRSEL ve EFETUR'un ekonomik bütünlük teşkil edip etmediği değerlendirilmiştir. 4054 sayılı Kanun'un 3. maddesinde teşebbüs kavramı, piyasada mal veya hizmet üreten, pazarlayan, satan gerçek ve tüzel kişilerle, bağımsız karar verebilen ve ekonomik bakımdan bir bütün teşkil eden birimler olarak tanımlanmaktadır.
- (17) Genel itibarıyla ekonomik bütünlük olgusunun tanımlanabilmesi için üç aşamalı bir yol izlenmektedir. Buna göre, öncelikle kişiler ve/veya gruplar arasındaki ekonomik ve aile bağlarının bulunup bulunmadığı; akabinde ekonomik bağların temeli, niteliği, büyüklüğü tespit edilmeli ve varsa bağımsız faaliyetlerle karşılaştırılmalı; tüm bu tespitlere dayanılarak taraflar arasında çıkar birliği olup olmadığı belirlenmelidir. Çıkar birliği kavramı, buna bağlı olarak ortadan kalkan "rekabet motivasyonu"na dayandırılmış, rekabet motivasyonu ise bağımsız faaliyetler ve ekonomik bağımlılık ile ilişkilendirilmiştir. Ayrıca yerleşik Kurul kararlarında; "teşebbüs", "ekonomik bütünlük" ve "kontrol" gibi kavramların değerlendirilmesinde, sadece şekil ve yapının değil, esasın da dikkate alınması gerektiği, bu değerlendirmelerde "bağımsız karar alabilme" ve kararlar üzerinde "belirleyici etki" uygulayabilmenin önem kazandığı, hukuki veya

fiili olarak gerçekleşecek belirleyici etki bakımından sadece somut ve gerçekleşmiş etki unsurlarının değil, potansiyel olarak belirleyici etki uygulama olanağı veren unsurların da değerlendirmeye alınması gerektiği, potansiyel olarak belirleyici etki uygulama olanağını, başka bir ifade ile dolaylı kontrolün varlığını ortaya koyabilmek içinse finansal kaynak veya aile bağlarının yeterli olduğu da belirtilmektedir.³

- (18) Konuya ilişkin olarak, EFETUR ile GÜRSEL'in birinci yazılı savunmaları incelendiğinde taraflarca; her iki şirketin ortaklarının ve temsilcilerinin birbirinden farklı olduğunun ve hukuki veya fiili olarak teşebbüslerin birbirlerinin kararlarına etki etme olanaklarının bulunmadığının ifade edildiği görülmektedir. İlave olarak, GÜRSEL tarafından, İzmit ilinde 2017 yılının Ocak ayı ile 2019 yılının Aralık ayı arasında EFETUR'a hizmet sunulduğu, 2020 yılında EFETUR'a servis hizmeti sunulmadığı belirtilmiştir. Teşebbüs tarafından ayrıca, sözü edilen dönemde EFETUR'a yapılan satışların, ilgili dönemdeki GÜRSEL cirosunun on binde ikisini oluşturduğu ifade edilmiştir.
- (19) Bu kapsamda değerlendirildiğinde her iki teşebbüsün hissedarları arasında yakın ailevi ilişkiler bulunsa da, her iki teşebbüsün yönetim ve hissedarlık yapılarının tamamen farklı olması, EFETUR'un %(.....) oranındaki ortak kontrol hakkı veren hissesinin farklı bir ailenin elinde bulunuyor olması, teşebbüslerin finansal bağımlılık düzeylerinin son derece düşük olması ve teşebbüslerin farklı pazarlarda faaliyet gösteriyor olmaları hususları birlikte dikkate alınarak sözü edilen ailesel bağların teşebbüslerin bağımsız karar alabilme potansiyellerine önemli bir etkisinin bulunmayacağı değerlendirilmektedir. Bu açıdan, dosya kapsamında teşebbüs ortakları arasında bulunan yakın aile bağlarının ekonomik bağlarla desteklendiğine dair bir bulguya ulaşılmaması ve teşebbüslerin fiiliyatta veya potansiyel olarak birbirleri üzerinde belirleyici etki uygulayabildiklerine ilişkin somut bir bulguya da rastlanılmaması göz önünde bulundurularak, dosya kapsamında yapılan değerlendirmede EFETUR ile GÜRSEL ayrı teşebbüsler olarak ele alınmıştır.

I.2. Sektöre İlişkin Düzenlemeler

- (20) Karayolu yolcu taşımacılığı genel olarak 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu (KTK) ile Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nde (KTY) düzenlenmektedir. Karayolu taşımacılığı hakkında genel kuralı düzenleyen KTK'nın 4. maddesinde, *"Taşımalar; ekonomik, seri, elverişli, güvenli, çevreye kötü etkisi en az ve kamu yararını gözetecek tarzda serbest rekabet ortamında gerçekleştirilir."* hükmü yer almaktadır.
- (21) Öte yandan taşıma işleri yapabilmek için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığında (Bakanlık) yetki belgesi alma zorunluluğu bulunmaktadır. İlave olarak Bakanlığın fiyat müdahalesine ilişkin yetkilerinin yer aldığı KTK'nın 11. maddesinde, *"Yolcu ve eşya taşıma, yükleme, boşaltma, depolama ve aktarma hizmetleri de dahil olmak üzere ücret tarifelerinin, ülke ekonomisi ve kamu yararı aleyhine sonuç vermesi ve aşırı ücret uygulanması veya rekabet ortamının bozulması halinde ve gerektiğinde taban ve tavan ücretleri Bakanlıkça tespit edilebilir."* hükmü bulunmaktadır.
- (22) Taşımacı ve acentelerin yetki belgeleri ve faaliyet esaslarına ilişkin ayrıntılı düzenlemeler ise KTY'de yer almaktadır. KTY'nin 5. maddesinde yolcu taşımacılığına ilişkin yetki belgeleri türleri düzenlenmektedir. Sözü edilen yetki belgesi türlerinin ilgili görülenlerine aşağıda yer verilmektedir:

³ 08.01.2015 tarihli ve 15-02/24-10 sayılı Rekabet Kurulu kararı.

21-25/320-148

- B türü yetki belgesi: Otobüsle yurtiçi ve/veya uluslararası yolcu taşımacılığı veya hususi taşımacılık yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir.
 - B1 yetki belgesi: Ticari ve tarifeli olarak yapacaklara verilir.
 - D türü yetki belgesi: Otobüsle tarifeli veya tarifersiz yurtiçi yolcu taşımacılığı veya hususi taşımacılık yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir.
 - D1 yetki belgesi: Ticari ve tarifeli olarak yapacaklara,
 - F türü yetki belgesi: Ticari amaçla yolcu taşımacılığı alanında acentelik yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilir.
 - F1 yetki belgesi: Yurtiçi acentelik yapacaklara,
 - F2 yetki belgesi: Yurtiçi ve/veya uluslararası acentelik yapacaklara verilir.
- (23) Yönetmeliğin 14. maddesinde ise yetki belgesi alabilmenin koşulları düzenlenmektedir. Buna göre;
- B1 yetki belgesi için başvuruların en az otobüs cinsi özmal taşıtlarla toplam 150 adet koltuk kapasitesine ve 100.000 Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları şarttır.
 - D1 yetki belgesi için başvuruların en az, otobüs cinsi özmal taşıtlarla toplam 150 adet koltuk kapasitesine ve 60.000 Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları şarttır.
 - F1 yetki belgesi için başvuruların, faaliyet gösterilen yer ilçe ise 2.000 Türk Lirası, il ise 6.000 Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesi ile acentelik hizmetine elverişli müstakil bir büroya veya faaliyette bulunduğu yerleşim biriminde kalkış yerindeki terminaller birleştirilmiş ise bu terminallerdeki bürolardan birinde yeterli bir alanın kullanım hakkına sahip olmaları şarttır. F1 yetki belgesi sahipleri en fazla 10 adet firmayla olmak üzere, sadece tarifeli olarak faaliyet gösterecek A1 ile D1, D2 ve/veya D4 yetki belgesi sahipleriyle acentelik sözleşmesi yapabilir. Ancak, D4 yetki belgesi sahipleriyle yapılan sözleşmeler bu sayıya dâhil edilmez.
 - F2 yetki belgesi için başvuruların, 6.000 Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesi ile acentelik hizmetine elverişli müstakil bir büroya veya faaliyette bulunduğu yerleşim biriminde kalkış yerindeki terminaller birleştirilmiş ise bu terminallerdeki bürolardan birinde yeterli bir alanın kullanım hakkına sahip olmaları şarttır. F2 yetki belgesi sahipleri en fazla 10 adet firmayla olmak üzere, sadece tarifeli olarak faaliyet gösterecek A1 ile B1, B2, D1, D2 ve/veya D4 yetki belgesi sahipleriyle acentelik sözleşmesi yapabilir. Ancak, D4 yetki belgesi sahipleriyle yapılan sözleşmeler bu sayıya dahil edilmez.
- (24) KTY'nin "Taşıtların özmal veya sözleşmeli olarak kullanılması" başlıklı 25. maddesine göre yetki belgesi eki taşıt belgesine özmal taşıtların yanı sıra sözleşmeli taşıt da ilave edilebilmektedir. Bu kapsamda B1 belgesine sahip olan teşebbüsler özmal sayısının yarısını; D1 belgesine sahip olan teşebbüsler özmal otobüs cinsi taşıt sayısının 3 katını geçmemek üzere ticari olarak kayıt ve tescil edilmiş sözleşmeli otobüs cinsi taşıtları yetki belgesi eki taşıt belgesine ilave edilebilmektedir. Yönetmeliğin 26. maddesine göre taşıtlar sadece bir yetki belgesi eki taşıt belgesine kaydedilebilmektedir. KTY'nin 28. maddesinin 3. fıkrasına göre ise yetki belgesi sahipleri bir yetki belgesi için birden fazla kısa unvan kullanamamaktadır.
- (25) KTY'nin 56. maddesine göre tarifeli yolcu taşımacılığı faaliyetleri ücret tarifesine tabidir.

Buna göre, yetki belgesi sahipleri Bakanlıkça “görölmüştür” şerhi verilmiş ücret tarifelerini görölebilecek bir yere asmak/elektronik olarak göröntülemek zorundadırlar. Yetki belgesi sahiplerinin tarifenenin üzerinde ücret alması ve tarifeler üzerinden %30’dan fazla indirim uygulaması (belirli istisnalar dışında) KTY’nin 56. maddesinin 5. fıkrası çerçevesinde yasaklanmaktadır. İlave olarak, Yönetmeliğin 57. maddesi uyarınca teşebbüslerin zaman tarifeleri de Bakanlık tarafından onaylanmaktadır.

I.3. İlgili Pazarlar

- (26) Dosya kapsamındaki soruşturmaın konusunu karayoluyla şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan teşebbüslerin faaliyetleri oluşturmaktadır. Geçmiş tarihli Kurul kararları incelendiğinde, ilgili ürün pazarının “karayolu ile şehirlerarası yolcu taşımacılığı pazarı”⁴; ilgili coğrafi pazarın ise hat bazında tanımlanabildiği⁵ görölmektedir.
- (27) Dosya kapsamında mevcut bilgi ve belgelerden, taraflarca ortaya konulan işbirliği iradesinin belirli bir hatta yoğunlaşmaktan ziyade İzmit bölgesiyle sınırlı olarak, ortak bilet satışlarını da kapsayan geniş çaplı bir uzlaşmayı içerdiği anlaşılmaktadır. Bu kapsamda, işbu dosya özelinde ilgili ürün pazarı “karayolu ile şehirlerarası yolcu taşımacılığı pazarı”; ilgili coğrafi pazar ise “İzmit” olarak belirlenmiştir.

I.4. 2019-4-057 Numaralı Dosya Kapsamında METRO’dan Elde Edilen Belge⁶

- (28) KKO ve METRO’nun birlikte fiyat belirlemek suretiyle 4054 sayılı Kanun’un 4. maddesini ihlal edip etmediklerinin tespiti amacıyla yürütölen önaraştırma kapsamında 03.10.2019 tarihinde METRO’da gerçekleştirilen yerinde incelemede elde edilen belgeye aşağıda yer verilmektedir:

Tespit 1

- (29) EFETUR’un temsile yetkili müdürü (.....) tarafından, 29.08.2018 tarihinde GÜRSEL Yönetim Kurulu üyeleri (.....) ve (.....) ile EFETUR hissedarı (.....)’a gönderilen; akabinde 31.08.2018 tarihinde (.....) tarafından (.....)@outlook.com e-posta adresine iletilen ve son olarak yine aynı tarihte (.....)@outlook.com e-posta adresinden METRO Genel Müdürü (.....)’a iletilen, "Fwd; EFETUR METRO işbirliği hk." konulu elektronik posta yazışmasında aşağıdaki ifadeler bulunmaktadır:

“Sayın (.....),

EFE TUR – METRO turizm İZMİT BÖLGESİ işletme taslak çalışması;

Beraber yapılması planlanan çalışmamızın iki taraf içinde verimli ve karlı olabilmesi için;

-Mevcut durumda çalışan Metro bilet satış noktalarının kapanıp, Efetur bilet satış noktalarında biletlerin satılması

- *Mevcutta kapanıp birleşilmesi gereken yazaneler: Başiskele Değirmendere Gölcük, Halkevi, Karamürsel, Umuttepe, Yüzbaşılar, İzmit otogar, Asya tur, çamlıtepe, derince. İzmit Altınova, kartepe, Seymen, tütüncüiftlik, yarımca, yenikent). Bu yazanelerin ve acentelerin metro tarafından kapatılması gerekmektedir. Ve bilet*

⁴ 20.09.2012 tarih ve 12-44/1344-449 sayılı; 11.04.2013 tarih ve 13-21/289-139 sayılı; 01.10.2014 tarih ve 14-37/713-318 sayılı Kurul kararları.

⁵ 29.12.2011 tarih ve 11-64/1667-597; 26.01.2012 tarih ve 12-03/84-23 sayılı Kurul kararları.

⁶ Tespitlerde yer alan belgelere orijinal halleri ile yer verilmiş, yazım hataları ve anlatım bozuklukları muhafaza edilmiştir.

yazıcılarının uyumlu bir şekilde efetur yazanelerine verilmesi gerekmektedir.

- Bilet satış noktalarında EFETUR pos'ları kullanılacaktır.
- Komisyon oranı listeden (.....)% (internet biletleri, call center satışları, dönüş satılan, dönüş taşınan ve son dakika biletleri) şeklinde alınıp kalan bakiye 3 gün valörlü şekilde Metro Turizm'e ödenir.
- Bölgeden otobüslere herhangi bir ödeme yapılmaz.(NETBUS ödemesi veya herhangi bir ödeme) Komisyon düştükten sonra kalan bakiye Metro turizm'e banka aracılığı ile ödenir. Metro turizm otobüsçüyle kendi hesabını görür. Efetur Otobüsçü ile herhangi bir işlem yapmaz.
- Herhangi bir kesinti bölgeden yapılmayacaktır. (pos komisyon kesintisi, acente isim hakkı, kırtasiye vb.)
- İzmit Otogardaki metro yazanesi Efetur tarafından işletilecektir Tek METRO yazacaktır. Bu yazane ile ilgili herhangi bir kira ödemesi Efetur tarafından Metro turizm'e yapılmayacaktır. Metronun mevcut yazanedeki personelleriyle ve acenteleriyle kendi ilişkisini kesecektir. EFETUR a herhangi bir personel devri veya maaş ödemesi yapılmayacaktır. İş aksatmayacak şekilde EFETUR kendi personelleriyle veya belirleyeceği personellerle ve kendi belirleyeceği sayı ile çalışacaktır. Metro turizm'in kendi operasyonel ve işletme ile ilgili personel ve diğer giderler Efetur tarafından yapılmayacaktır. Bu birimler Metro turizme aittir. Diğer kiralık olan Metro yazanesi (izmitotogar5) EFETUR tarafından kullanılmayacaktır ve Metro turizm olarak çalıştırılmayacaktır Kiralık yazane ile ilgili herhangi bir çalışma EFETUR tarafından ve Metro turizm tarafından yapılmayacaktır.
- Esenler -Karamürsel güzergahında ki seferler tam saatlerde EFETUR tarafından, buçuklu saatler Metro turizm tarafından karşılıklı olarak yapılacaktır. Özetle bu iş birliğinden sonra verimlilik ve doluluk artacaktır. Fiyat ve kampanyalar ortaklaşa belirlenir.
- İZMİT ve KARAMÜRSEL servis altyapısını tamamen Efetur servisleri tarafından verilmesi ve metro görselinin araç üzerine yapıştırılması azami diğer firma boyutlarında (izmit seyahat, gürkan turizm, özemniyet) olacaktır. Eğer servis arabalarında artışa sebep olacak bir operasyon otursa karşılıklı olarak değerlendirilecektir.
- Efetur'un izmit bölgesindeki tüm yazanelerinin camlarına METRO TURİZM markası yapıştırılacaktır. Boyut olarak azami mevcut İZMİT Seyahat ve Gürkan turizm yazı boyutlarında ve/ya daha büyük olacak şekilde yapılacaktır. Herhangi bir tabela görseli olmayacaktır.”

I.5. Yerinde İncelemelerde Elde Edilen Bilgi ve Belgeler

Tespit 2

- (30) 05.02.2020 tarihinde METRO'dan EFETUR'a gönderilen "Acentelik sözleşmesi tarih revize" konulu e-postada 10.02.2020 tarihli Acentelik Sözleşmesi yer almaktadır. RENTABUS ile EFETUR arasında düzenlenen sözleşme kapsamında RENTABUS tarafından EFETUR'a acentelik yetkisi verilmesinin koşulları düzenlenmektedir. Taraflardan bilgi isteme yazısıyla da talep edilen sözleşmeye ilişkin detaylı açıklamalara aşağıdaki bölümde yer verilmektedir.

- (31) Acentelik Sözleşmesi kapsamında EFETUR ile METRO arasında paylaşılan hukuk görüşünü içeren 05.02.2020 tarihli e-postada:

"Rent A Bus Acente'nin D1 ve F1 Yetki belgesi sahibi olarak şehirlerarası yolcu taşımacılığı piyasasında faaliyetleri bulunduğunu, işbu sözleşmenin tanzim ve imzasından sonra da bunların dışında yetki belgeleri almak için başvuruda bulunabileceğini, Acentenin işbu sözleşmeye konu coğrafi bölgede dahil olmak üzere Rent A Bus aleyhine olsa dahi tüm Türkiye'de dilediği şekilde faaliyette bulunup dilediği şekilde ticari kararlar alabileceğini ve rekabet edebileceğini, Acentenin her ne nam altında olursa olsun faaliyetleri, kararları ve rekabetçi davranışları sebebi ile herhangi bir talepte bulunamayacağını ve işbu sözleşmenin Acente'nin her ne nam altında olursa olsun faaliyet, karar ve rekabetçi davranışlarına engel teşkil ettiği iddiasında bulunamayacağını kabul ve taahhüt eder."

ifadeleri yer almaktadır.

- (32) EFETUR ve GÜRSEL'de yapılan yerinde incelemelerde soruşturma konusuna ilişkin herhangi bir belge bulunmamıştır.

I.6. EFETUR ile RENTABUS Arasında İmzalanan Acentelik Sözleşmesi

- (33) Yerinde incelemelerde elde edilen bulgular üzerine talep edilen bilgiler kapsamında gönderilen 10.02.2020 tarihli Acentelik Sözleşmesi (SÖZLEŞME) özetle; RENTABUS tarafından EFETUR'a İzmit ili sınırları içerisinde METRO biletlerinin satılması hususunda acentelik hakkı verilmesinin koşullarını düzenlemektedir.
- (34) SÖZLEŞME'nin 4.6. maddesi kapsamında, acentelik faaliyetine ilişkin sorumluluk ve yükümlülükler bakımından tarafların müteselsil sorumluluğu öngörülmekte; buna karşılık ilgili mevzuat gereği⁷ ortaya çıkan söz konusu müteselsil sorumluluk hallerinde EFETUR'a ait motorlu taşıtlarının karıştığı trafik kazalarından kaynaklanan sorumluluğun iç ilişki de EFETUR'a ait olduğu düzenlenmektedir.
- (35) SÖZLEŞME'nin 4.10. maddesine göre EFETUR'un (acente sıfatıyla) yeni hat açılması konusunda RENTABUS'un ilgili biriminin onayını alması gerekmektedir. 4.11. maddede EFETUR'un mülkiyetinde olup da RENTABUS'un yahut METRO'nun D1 yetki belgesine kayıtlı bir şekilde hizmet veren motorlu taşıtların yakıt ikmallerinin, kalkış ve varış yerlerinin RENTABUS tarafından belirlenecek olan tesislerde yapılacağı düzenlenmektedir. Başka yerlerden yakıt ikmal yapılması durumunda EFETUR araçlarının 15 gün süre ile seferden men edilebileceği ve teşebbüsün bu nedenle uğradığı zararların tazmininin talep edilemeyeceği hükme bağlanmaktadır.
- (36) SÖZLEŞME'nin 4.12. maddesi çerçevesinde EFETUR'a ait araçların RENTABUS'un belirleyeceği tesislerden başkaca yerlerde durmayacağı, mola vermeyeceği, konaklamayacağı ve akaryakıt ve otogaz almayacağı düzenlenmektedir. Sözü edilen hükme uyulmaması halinde ise EFETUR'un RENTABUS'un karşılaşılabileceği tazminat taleplerinden sorumlu olacağı ifade edilmektedir.
- (37) SÖZLEŞME'nin 4.16. maddesinde EFETUR'un RENTABUS'un izni olmaksızın satış ofisinin dekorasyonunda değişiklik yapamayacağı, RENTABUS tarafından talep edilen değişiklikleri ise en geç bir ay içerisinde yapması gerektiği hükme bağlanmaktadır.

⁷ KTK'nın 6. maddesine göre; "Taşımacı, acentesinin acentelik sıfatıyla yapmış olduğu bu Kanun kapsamındaki faaliyet ve işlemlerden müteselsilen sorumludur."

SÖZLEŞME'nin 4.17. maddesine göre ise acentelik ve alt acentelik giderlerinin tamamından EFETUR sorumlu olacaktır.

- (38) SÖZLEŞME'nin 4.23. maddesine göre RENTABUS, EFETUR'un SÖZLEŞME haricinde şehirlerarası yolcu taşımacılığı hizmetlerini sürdürmesine muvafakat etmektedir. SÖZLEŞME tarafları EFETUR'un Kocaeli ili içinde ve dışında D1 ve F1 yetki belgeleri kapsamında eski faaliyetlerine devam edeceğini ve yeni faaliyette de bulunabileceğini kabul etmektedirler.
- (39) SÖZLEŞME'nin 4.3. maddesine göre EFETUR, RENTABUS tarafından belirlenerek kendisine bildirilen yıllık yolcu sayısına ulaşmayı taahhüt etmektedir. Bu maddeye göre EFETUR, aylık satış tutarı hakkında düzenli şekilde hazırlayacağı raporları RENTABUS'a sunma yükümlülüğü altına girmektedir. Satış taahhütlerinin gerçekleşmemesi durumunda RENTABUS'un fesih hakkı doğmaktadır.
- (40) SÖZLEŞME'nin 5.3. maddesine göre EFETUR, alt acentelerin çalışma koşullarını ve alacakları komisyon bedellerini RENTABUS'un yazılı onayını aldıktan sonra belirleyebilmektedir. SÖZLEŞME'nin 6. maddesinde ise acente ve alt acentelerde çalışan personel bakımından RENTABUS'un herhangi bir işveren bağlantısının bulunmadığı ifade edilmektedir.
- (41) SÖZLEŞME'nin 7. maddesine göre taraflar komisyon oranlarını ortaklaşa belirlemektedir. SÖZLEŞME'nin 8. maddesi çerçevesinde sözleşme 1 yıl süre ile geçerli olacaktır. Öte yandan, tarafların aksi yönde bir bildirimde bulunmaması halinde sözleşme 1 yıl süre ile kendiliğinden yenilenecektir.
- (42) Son olarak, SÖZLEŞME'nin Tespit 2'de yer verilen hukuk görüşünde yer aldığı şekilde bir madde ihtiva etmediği görülmektedir.

I.7. Öneri Safhasında Teşebbüsler Tarafından Yapılan Açıklamalar

I.7.1. METRO Tarafından Yapılan Açıklamalar

- (43) METRO tarafından Tespit-1'de yer alan e-posta yazışmasına ilişkin olarak; METRO'nun Türkiye'de birçok noktaya yolcu taşımacılığı yapan, geniş taşıma ağına sahip bir şirket olduğu, bu kapsamda her sene farklı şirketlerden acentelik veya bayilik teklifleri aldığı, bahsi geçen yazışmanın da EFETUR tarafından METRO'ya yapılan bir teklif olup 2018 yılı içinde sadece teklif aşamasında kaldığı ve gerek hukuki gerek fiili anlamda hiçbir zaman uygulamaya konulmadığı ifade edilmiştir. Ayrıca söz konusu mail içeriğinde yer alan ve teklif edilen koşulların METRO'nun İzmit bölgesindeki ticari sürekliliğini riske atması sebebiyle şirket politikalarına ters düştüğü belirtilmiş, bahse konu teklifin ardından neredeyse bir buçuk yılı aşkın bir süre sonra EFETUR'un yeniden METRO ile çalışmayı teklif etmesi neticesinde şartların görüşüldüğü ve 10.02.2020 tarihli acentelik sözleşmesinin imzalandığı, söz konusu e-postada yer alan hiçbir hususun sözleşme içeriğine dâhil edilmediği, bu kapsamda esasen yeni bir teklif ve kabul sonrası oluşan bir sözleşme yapıldığı bildirilmiştir.
- (44) SÖZLEŞME'ye ilişkin olarak ise METRO tarafından, faaliyet süreçlerinin tamamen bayilik sistemiyle yürütüldüğü, diğer tüm acenteleriyle bu şekilde bir F1 sözleşmesi bulunduğu, EFETUR ve METRO'nun faaliyetlerini bağımsız olarak sürdürdükleri ifade edilmektedir.

I.7.2. EFETUR Tarafından Yapılan Açıklamalar

- (45) Teşebbüs tarafından, yukarıda yer verilen SÖZLEŞME'nin işleyişine ve gerekçelerine ilişkin olarak METRO'nun acentesi sıfatıyla bilet satarak komisyon ücreti alabilmek için söz konusu sözleşmenin akdedildiği, bununla beraber EFETUR'un bilet satış gişeleri ile METRO'nun bilet satış gişelerinin farklı yerlerde olduğu, adı geçen iki teşebbüse ait biletlerin aynı gişeden satılmadığı, anlaşma sayesinde tüketicinin bilet alımına ve hizmetlere erişiminin kolaylaştığı, tüketicilerin terminal dışındaki noktalardan da bilet alabildiği, METRO ile EFETUR'un bilet fiyatlarının ve kampanyalarının farklı olduğunun dosyada yer verilen bilgilerden görülebileceği, EFETUR bilet satışlarında dinamik fiyatlandırma uygulandığı, rakip teşebbüslerin aynı güzergâhlara farklı fiyatlar uyguladığı, Kocaeli Büyükşehir Belediyesinin Gebze'ye sefer düzenlediği, bu durumun pazardaki rekabetçi yapıyı bozduğu, SÖZLEŞME nedeniyle EFETUR'un pazardaki payını kaybetmeyi veya rekabeti bozarak ve fiyat artışı yaparak taşıdığı yolcu sayısını azaltmayı göze almasının mümkün olmadığı ifade edilmiştir.

I.8. Değerlendirme

I.8.1. Tespit 1'e İlişkin Değerlendirme

- (46) 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi uyarınca, belirli bir mal veya hizmet piyasasında doğrudan veya dolaylı olarak rekabeti engelleme, bozma ya da kısıtlama amacını taşıyan veya bu etkiyi doğuran yahut doğurabilecek nitelikte olan teşebbüsler arası anlaşmalar, uyumlu eylemler ve teşebbüs birliklerinin bu tür karar ve eylemleri hukuka aykırı ve yasaktır. Aynı maddenin (a) bendinde mal veya hizmetlerin alım ya da satım fiyatının, fiyatı oluşturan maliyet, kâr gibi unsurlar ile her türlü alım yahut satım şartlarının tespit edilmesi, (b) bendinde ise mal veya hizmet piyasalarının bölüşülmesi ile her türlü piyasa kaynaklarının veya unsurlarının paylaşılması veya kontrolü yasaklanan anlaşma ve eylemlere örnek olarak gösterilmiştir.
- (47) Önceki kısımlarda yer verildiği üzere, Tespit 1'de yer alan ve EFETUR'un temsile yetkili müdürü (.....) tarafından Gürsel Yönetim Kurulu üyeleri (.....) ve (.....) ile EFETUR hissedarı (.....)'a gönderilen, daha sonra ise METRO Genel Müdürü (.....)'a 31.08.2018 tarihinde iletilen e-postada, *"Esenler-Karamürsel güzergahında ki seferler tam saatlerde EFETUR tarafından, buçuklu saatler Metro turizm tarafından karşılıklı olarak yapılacaktır. Özetle bu iş birliğinden sonra verimlilik ve doluluk artacaktır. Fiyat ve kampanyalar ortaklaşa belirlenir."* ifadeleri yer almaktadır. Söz konusu ifadeler, METRO ile EFETUR arasında İstanbul-Kocaeli hattında fiyat, kampanya ve sefer zamanlamalarının ortaklaşa belirlenmesine yönelik rekabeti kısıtlayıcı bir anlaşmanın varlığına dair şüphe doğurmaktadır.
- (48) 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinin ilk fıkrasının temel amacı, rekabetin gereği olarak her bir teşebbüsün kendi ticari politikalarını ve piyasadaki faaliyetlerini tek başına, bağımsız olarak belirlemesidir. Rekabeti bozucu nitelikteki anlaşmaların varlığı halinde, teşebbüslerin bağımsız davranışlarının yerini anlaşma taraflarının ortak çıkarlarına hizmet eden koordineli davranışlar almaktadır. Bu tür anlaşmalar, piyasa ekonomisinden elde edilmesi beklenen faydaları azaltarak kaynakların etkinsiz kullanılmasına ve oluşan toplam refahın piyasadaki aktörlere hak etmedikleri oranda dağılmasına yol açmaktadır. Diğer bir deyişle, bu tür anlaşmalara taraf olan teşebbüsler, normal rekabet şartları içinde elde edemeyecekleri kârlara ulaşarak bu ekonomik faaliyetlerle yaratılan refahın çoğunu kendilerine aktarma olanağına sahip olmakta ve piyasa ekonomisinin sağlıklı bir şekilde işlemesini engellemektedir.

- (49) Söz konusu madde incelendiğinde, teşebbüsler arasında gerçekleştirilen ve amacı veya etkisi yahut potansiyel etkisi itibarıyla rekabeti sınırlandırıcı nitelik taşıyan her türlü anlaşma, uyumlu eylem ve teşebbüs birliği kararının yasaklandığı görülmektedir.⁸ Sözü edilen müesseselere yönelik olarak 4054 sayılı Kanun'da herhangi bir tanıma yer verilmemekle birlikte, anlaşma ve uyumlu eylem kavramlarının oldukça geniş yorumlandığı anlaşılmaktadır. Nitekim 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinin gerekçesinde;

“Bu Kanunun amacı rekabetin korunması olduğuna göre, rekabeti engelleyici, kısıtlayıcı veya bozucu teşebbüsler arası anlaşma ve uygulamaların yasaklanması gerekir. Maddenin amacı bakımından anlaşma, hukuki şekil şartlarına uymasa bile tarafların kendilerini bağlı hissettikleri her türlü uzlaşma ya da uyuşma anlamında kullanılmıştır. Anlaşmanın yazılı veya sözlü olmasının önemi yoktur.”

ifadeleriyle, Türk rekabet hukukunda “anlaşma” kavramının borçlar hukukundaki “sözleşme” kavramından daha geniş bir kavram olduğuna dikkat çekilmekte ve bağlayıcı olma, yazılı şekil, yükümlülüklerin ifa edilmemesi halinde uygulanacak yaptırımın düzenlenmesi yahut yürürlük koşulları gibi herhangi bir şekil şartı aranmamaktadır.⁹ 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi anlamında bir anlaşmanın varlığı için teşebbüsler arasında bir irade uyuşmasının bulunması yeterlidir.

- (50) 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinin ihlali bakımından madde kapsamına giren eylemin niteliğine bağlı olarak amaç ve/veya etki unsurlarından sadece birini barındırması yeterli kabul edilebilmektedir. Fiyat tespiti, arz kısıtlaması, pazar veya müşteri paylaşımını konu alan anlaşma/uyumlu eylemler doğaları gereği rekabeti sınırlandırıcı olmaları nedeniyle amaç bakımından rekabet ihlali teşkil etmekte, bu nedenle de *per se* ihlal tabir edilmektedir. Bu nitelikteki anlaşma/uyumlu eylemin varlığı ihlal sonucuna ulaşılması bakımından yeterli olup, anlaşmanın ayrıca piyasadaki rekabeti bozucu etkilerinin gösterilmesine, bu etkilerin ispatına ihtiyaç duyulmamaktadır. Söz konusu açık kısıtlamaları içeren anlaşmaların piyasadaki rekabet ortamını bozdukları karine olarak kabul edildiği için, bu tür anlaşmalar, pazardaki mevcut veya potansiyel etkilerinin incelenmesine gerek görülmeksizin yasaklanmakta, varlıklarının ispatı rekabet hukuku müdahalesi için yeterli olmaktadır.¹⁰
- (51) 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamındaki yasak, teşebbüslerin kararlarının rakip teşebbüslerle birliktelik sonucunda şekillenmesi halinde, yani teşebbüslerin anlaşma, uyumlu eylem ya da teşebbüs birliği kararı şeklinde ortaya çıkan bir danişıklı ilişki içinde olmaları halinde söz konusudur. Bu çerçevede rekabet hukukunun mevcut yasal çerçevesi dâhilinde anlaşma/uyumlu eylem kavramını işlevsel kılmada “iletişim” unsuruna dayandığı görülmektedir. Dolayısıyla anlaşma/uyumlu eylemin dayanağını doğrudan veya dolaylı iletişim oluşturmaktadır.
- (52) İletişimin anlaşma/uyumlu eylemi ortaya koymadaki kritik önemi, piyasada rekabeti tetikleyen temel dinamiğin, teşebbüsler arasında birbirlerinin ne şekilde davranacağına ilişkin yaşanan belirsizlik olduğunun kabulüne dayanmaktadır. Dolayısıyla teşebbüsler

⁸ Kurulun 29.03.2018 tarihli ve 18-09/180-85 sayılı kararı, para. 48.

⁹ Rekabet Kurulunun 18.04.2011 tarihli ve 11-24/464-139 sayılı kararı, s. 26.

¹⁰ Rekabet Kurulunun 7.3.2011 tarihli ve 11-13/243-78 sayılı kararı s.102; 18.04.2011 tarihli ve 11-24/464-139 sayılı kararı s. 26 ve 57; 18.02.2016 tarihli ve 16-05/117-52 sayılı kararı para. 62 ve 63; Danıştay 13. Dairesi 16.12.2015 tarihli, E: 2015/4548, K: 2015/4616 sayılı kararı; Danıştay 13. Dairesi 06.04.2017 tarihli, E: 2011/3814, K:2017/958 sayılı kararı.

arasındaki iletişim veya iletişimi sağlayan uygulama ve davranışlarla, teşebbüslerin gelecekteki davranışlarına yönelik belirsizliğin azalması durumunda teşebbüs davranışının bağımsız değil koordine olacağı, bu nitelikteki davranışın da 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal ettiği sonucuna ulaşılabilmektedir.¹¹ Bu bağlamda, özellikle fiyat, arz miktarı, satış stratejisi, maliyet gibi rekabete duyarlı stratejik verilere ilişkin bilgiler içeren iletişimler tek taraflı olarak sunulduğunda dahi rekabet ihlali olarak değerlendirilebilmektedir. Nitekim belirtilen nitelikte bir iletiyi alan teşebbüs, rekabeti sınırlayıcı bir anlaşmanın tarafı olmayacağını derhal ve açıkça karşı tarafa bildirmediği sürece anlaşmaya zımnen irade göstermiş sayılmaktadır. Zira rakiplerinden, değinilen unsurları taşıyan bir ileti alan teşebbüsün, kendi ticari politikalarını belirlerken, sözü edilen bilgileri dikkate aldığı kabul edilmektedir.¹² Bir başka ifadeyle, rakiplerinin fiyatlarını artıracığını veya sabit tutacağını bilen bir teşebbüs için geleceğe ilişkin belirsizlik azalmakta, fiyatlama kararları bu bilgiye göre şekillenmekte, bu durum ise teşebbüsün rekabet hukuku anlamında rakiplerinden bağımsız karar vermediği anlamına gelmektedir.¹³

- (53) Nitekim Kurulun Otomotiv kararına¹⁴ ilişkin olarak Danıştay 13. Dairesi tarafından alınan kararlarda¹⁵ şu değerlendirmelere yer verilmektedir:

“Rekabet açısından önemli olduğunda kuşku bulunmayan geleceğe ilişkin rekabete hassas bilgilerin piyasada rekabet edilen başka bir teşebbüsle paylaşılmasında, rekabeti ihlal edici bir amacın olduğu şüphesi ortaya çıkacaktır. Nitekim gerek Avrupa Birliği Adalet Divanının (ABAD'ın) "T-Mobile" kararında gerekse doktrinde rakipler arasında gelecekteki davranışlarına yönelik belirsizlikleri ortadan kaldıracak nitelikte olan bilgi paylaşımlarının rekabete aykırı olarak değerlendirilmesi gerektiği ifade edilmiştir. Söz konusu rekabete hassas bilgi; geleceğe ilişkin fiyat veya buna ilişkin stratejik bir bilgi olduğu takdirde, rekabeti ihlal etme amacının ayrıca irdelenmeye ihtiyaç göstermeyecek şekilde ortada olduğu da açıktır. Ayrıca, teşebbüsler arası bilgi paylaşımlarının, piyasada bir etkisinin olmadığı ileri sürülebilirse de, belirtilen rekabete hassas bilgi paylaşımının, teşebbüslerin gelecekte piyasada alacakları kararlarda etkili olacağını aksi ispatlanmadıkça kabul edilmesi gerekmektedir. Bu durum, ABAD'ın "Polypropylene" ve "Sugar" kararlarında teşebbüsler aleyhine bir karine olarak değerlendirilmiştir. Bir başka anlatımla; fiyatların yükseltilmesi hususunda rakipler arasında kesin bir anlaşmaya varılmasa dahi bir rakibin geleceğe ilişkin fiyatlama stratejisini açıkladığı bir toplantıya sadece katılmış olmak da bir karine olarak kabul edilmektedir.”

- (54) Yukarıda yer verildiği üzere, METRO tarafından sözü edilen delile yönelik olarak yapılan açıklamalarda, söz konusu epostanın EFETUR'un METRO'ya yaptığı bir teklifi içerdiği ancak bu teklifin METRO tarafından hiçbir şekilde değerlendirilmediği, fiili ve hukuki olarak da hiçbir zaman hayat bulmadığı belirtilmiştir. İlgili teklifin yapıldığı tarihten yaklaşık bir buçuk sene sonra EFETUR'un METRO ile yeniden iletişime geçtiği, bu defa yeni bir teklif sunduğu ve bu teklif neticesinde EFETUR ile acentelik

¹¹ Rekabet Kurulunun 7.3.2011 tarihli ve 11-13/243-78 sayılı kararı, s.91; 14.01.2016 tarihli ve 16- 02/44-14 sayılı kararı para. 162 ve 177; 18.04.2011 tarihli ve 11-24/464-139 sayılı kararı s. 43.

¹² Bkz. Case C-49/92 Anic Partecipazioni, ECLI:EU:C:1999:356, para. 121.

¹³ Rekabet Kurulunun 18.04.2011 tarihli ve 11-24/464-139 sayılı kararı s. 58; 29.03.2018 tarihli ve 18-09/180-85 sayılı kararı para. 52.

¹⁴ Rekabet Kurulu'nun 18.04.2011 tarihli ve 11-24/464-139 sayılı kararı.

¹⁵ Danıştay 13. Dairesi 06.04.2017 tarihli, E.2011/3814, K.2017/958 sayılı kararı.

sözleşmesi yapıldığı, bahse konu sözleşmede önceki teklife dair hiçbir hükmün yer almadığı ifade edilmiştir.

- (55) EFETUR'un birinci yazılı savunmasında ise taraflar arasında seferlerin tam ve buçuklu saatlerde yapılmasına veya fiyat ve kampanyaların ortaklaşa belirlenmesine ilişkin herhangi bir yazılı anlaşma yapılmadığı veya bu duruma sebebiyet verebilecek herhangi bir karar alınmadığı/uyumlu eylemde bulunulmadığı, sözü edilen e-posta yazışmasına cevap verildiğine dair bir iddianın da bulunmadığı, Tespit 1'de yer alan e-posta yazışmasının ardından neredeyse iki sene geçmesine karşın e-postada yer alan herhangi bir hususun hayata geçmemiş olmasının kritik önemde olduğu, Soruşturma bildiriminde yer alan ve Tespit 1'deki e-posta iletisinin detaylı olmasından yola çıkılarak önceden konuşulmaksızın bu detayda bir iletinin teatisinin yapılmış olmasının muhtemel olmadığına yönelik değerlendirmenin varsayıma dayalı olduğu ve dosyada taraflar arasında önceden bir görüşmenin vuku bulduğuna dair bir delilin yer almadığı, her halükarda bu iletide sözü edilen hususlardan hiçbirinin hayata geçirilmemiş olmasının bahse konu varsayımı geçersiz hale getirdiği ifade edilmiştir.
- (56) Dosya kapsamında elde edilen deliller ve buna ilişkin tespit ve değerlendirmeler doğrultusunda, Tespit 1'de yer alan yazışmanın içeriği ve tarafların buna ilişkin ifadeleri incelendiğinde, sözü edilen yazışmanın METRO'ya ulaştığı anlaşılmaktadır. Bununla birlikte, METRO tarafından sözü edilen yazışmaya ilişkin bir cevap verildiği tespit edilmemiştir. İlave olarak, Tespit 1'de yer alan e-posta içeriği incelendiğinde, yazışmanın ticari sır niteliğinde hassas bilgileri içermediği; iletişimin, EFETUR'un rekabeti kısıtlayıcı bir anlaşma yapılmasına yönelik niyetini ortaya koyduğunu¹⁶ göstermekle birlikte, dosya kapsamında elde edilen bilgi ve belgeler içerisinde, METRO'nun bahse konu teklife muvafakat ettiğini gösterebilecek başkaca bir iletişim delili bulunmamaktadır. Bu nedenle, taraflar arasında bir irade uyuşmasının mevcut olup olmadığının tespit edilebilmesi için sözü edilen e-postanın içeriğinde yer alan hususların hayata geçirilip geçirilmediğine ilişkin ilave bir değerlendirme yapılmalıdır.
- (57) Teşebbüslerce gönderilen cevabi yazılarda yer alan ve İstanbul-İzmit hattına ilişkin sefer saatlerini gösteren tablolar incelendiğinde; METRO'nun 2018 Ağustos'tan 2019 yılına kadar sadece tam saatlerde sefer yaptığı, 2019 yılı içerisinde ise tam saatler dışında sadece 09:30 seferini düzenlediği, 2020 yılı itibarıyla tekrar yalnızca tam saat uygulamaya döndüğü görülmektedir. EFETUR'un ise ilgili hatta 2018 Ağustos ile 2020 Şubat tarihleri arasında günde ortalama 10 ila 12 sefer düzenlediği, bunların çoğunun tam saatlerde olup METRO'nun uyguladığı saatlerle örtüştüğü görülmektedir. Bu çerçevede, teşebbüslerce sefer saatlerinin uyumlulaştırılmasına yönelik bir uygulamanın bulunmadığına yönelik savunmaların kabul edilebilir nitelikte olduğu değerlendirilmektedir.
- (58) İncelenen dönemde fiyatların değişiminin değerlendirilebilmesi amacıyla TERMİNAL'de faaliyet gösteren çeşitli teşebbüslerden, 01.01.2017 ile 01.05.2020 tarihleri arasında, varış ve biniş illeri bazında ayrı ayrı olmak üzere her bir hat (ilden ile) özelinde vergiler hariç ortalama aylık gelirler ve aylık yolcu sayılarının bilgisi talep edilmiştir. Teşebbüslerce sunulan veriler kapsamında elli altı teşebbüs tarafından, yetmiş beş ayrı ilden İzmit iline ve İzmit ilinden yetmiş yedi ayrı ile düzenlenen seferler incelenmiştir. Elde edilen bilgiler çerçevesinde, Tespit 1'de yer alan tarihin (31.08.2018) öncesinde ve sonrasında METRO/EFETUR ile diğer teşebbüslerin

¹⁶ Benzer bir örnek için bkz. Kurulun 13.06.2019 tarih ve 19-21/306-132 sayılı *Mardin Yumurta* kararı.

fiyatlarının ne şekilde etkilendiğinin anlaşılabilmesi amacıyla t testi ile farkların farkı analizine (FFA) başvurulmuştur.¹⁷

- (59) T-testi kapsamında yapılan incelemede, öncelikle çıkış ve varış illeri özelinde ayrı ayrı olmak üzere iki ayrı grup oluşturulmuş, daha sonra sözü edilen grupların, Tespit 1’de yer alan belgenin tarihine göre belirlenen dönemin öncesinde ve sonrasında ortalama fiyatları arasındaki farkın istatistiksel olarak anlamlı olup olmadığı incelenmiştir. Bu bağlamda, oluşturulan “Müdahale” grubunda, EFETUR/METRO “1” ile diğer tüm teşebbüsler “0” grubunda ele alınmıştır. “Sonra” grubunda ise, Tespit 1’de yer verilen belgenin tarihinden öncesi “0” ve bu tarihin sonrası “1” olmak üzere iki ayrı grup oluşturulmuştur. Bu kapsamda, analizin sonuçlarına aşağıda yer verilmektedir:

Kutu-1: İzmit çıkışlı tüm varış illerine göre t testi analizi

```

-----
-> Müdahale = 0

Two-sample t test with unequal variances
-----
  Group |      Obs      Mean  Std. Err.  Std. Dev.  [95% Conf. Interval]
-----+-----
    0 |    3,658   58.66651   .3761198   22.74825   57.92908   59.40393
    1 |    3,576   64.39574   .4257558   25.46006   63.56099   65.23048
-----+-----
combined |  7,234   61.49865   .2856423   24.29471   60.93871   62.05859
-----+-----
diff |           -5.729228   .5680969                   -6.842868   -4.615589
-----

diff = mean(0) - mean(1)                                t = -10.0849
Ho: diff = 0                                             Satterthwaite's degrees of freedom = 7103.17

Ha: diff < 0                Ha: diff != 0                Ha: diff > 0
Pr(T < t) = 0.0000          Pr(|T| > |t|) = 0.0000          Pr(T > t) = 1.0000
-----

-> Müdahale = 1

Two-sample t test with unequal variances
-----
  Group |      Obs      Mean  Std. Err.  Std. Dev.  [95% Conf. Interval]
-----+-----
    0 |    1,622   57.69161   .6035772   24.3085   56.50774   58.87549
    1 |    1,484   60.21416   .7111508   27.39546   58.81919   61.60913
-----+-----
combined |  3,106   58.89685   .4639387   25.856   57.98719   59.80651
-----+-----
diff |           -2.522549   .9327598                   -4.351468   -.6936293
-----

diff = mean(0) - mean(1)                                t = -2.7044
Ho: diff = 0                                             Satterthwaite's degrees of freedom = 2976.2

Ha: diff < 0                Ha: diff != 0                Ha: diff > 0
Pr(T < t) = 0.0034          Pr(|T| > |t|) = 0.0069          Pr(T > t) = 0.9966
-----

```

Kaynak: Raportörler tarafından yapılan hesaplamalar

- (60) Kutu 1’de yer alan veriler incelendiğinde, “0” kodlu “Diğer Teşebbüsler” grubunun ortalama fiyatlarının Tespit 1’de yer alan belge tarihi öncesinde “58.66651” TL iken, belge tarihi sonrasında “64.39574” TL’ye çıktığı görülmektedir. Bu açıdan, sözü edilen dönemler arasında “Diğer Teşebbüsler” için oluşturulan “0” grubunun ortalama fiyatlarının istatistiksel olarak anlamlı bir şekilde “5.729228” TL değişiklik gösterdiği

¹⁷ Benzer bir değerlendirmenin yapıldığı bir diğer dosya için bkz. Kurulun 16.11.2016 tarih ve 16-39/659-294 sayılı Aygaz kararı.

gözlemlenmektedir. Buna karşılık, METRO/EFETUR'dan oluşan "1" grubu açısından incelendiğinde, incelenen dönem öncesinde ortalama "57.69161" olan fiyatların, incelenen dönem sonrasında "60.21416" düzeylerine yükselerek istatistiksel olarak anlamlı bir şekilde "2.522549" düzeyinde değişiklik gösterdiği görülmektedir. Bu kapsamda, t testi sonuçlarının Tespit 1'de yer alan Ağustos 2018 dönemi sonrasında EFETUR/METRO grubunun, diğer teşebbüslere göre daha az fiyat artırdığını gösterdiği değerlendirilmektedir.

- (61) Öte yandan, Tespit 1'de yer alan belge tarihinin öncesinde ve sonrasında, sözü edilen ilişkinin hangi yönde etkilendiğini ortaya koyabilmek amacıyla ilave olarak FFA analizi yapılmıştır. "Rekabet Kurulu Kararlarında Kullanılan İktisadi Analizlere Yönelik El Kitabı"nda açıklandığı üzere FFA, kartel fiyat artışını, birleşme/devralmalarda ise işlem sonrası fiyat artışlarını ortaya çıkarmada kullanılan ekonometrik bir yöntemdir. Söz konusu analize göre rekabet ihlalinin yaşandığı pazar (müdahale grubu) ile bu pazara benzer özellikler gösteren rekabetçi pazarın (kontrol grubu) ortalama fiyatları karşılaştırılır.¹⁸ Söz konusu analiz ile kartelin etkisi, kartel dönemindeki "kartel olduğu" iddia edilen pazardaki ortalama fiyatlar ile rekabetçi pazardaki fiyatların farkından", "aynı fiyatların ihlalin olmadığı dönemdeki farkının" çıkarılması ile bulunur. Burada karşı olgusal bir varsayımda bulunularak kontrol grubunda pazarda yaşanan her türlü değişimin eğer kartel gerçekleşmeseydi müdahale grubunda da gerçekleşeceği öngörülmektedir. Bir başka deyişle müdahale grubundaki ürünlerin fiyatını etkileyen tüm değişkenler (kartel parametresi/ etkisi hariç) kontrol grubundaki ürünlerin fiyatlarını benzer şekilde etkilemektedir. Yapılan analiz kapsamında, özetle, aşağıda yer verilen formül kullanılmaktadır:

$$Y_{it} = \beta_0 + \beta_1 \text{Müdahale}_t + \beta_2 \text{Sonra}_t + \alpha(\text{Müdahale}_t * \text{Sonra}_t) + \beta_3 \text{Mesafe}_{it} + e_{it}$$

- (62) Formülde yer alan ifadeleri kısaca açıklamak gerekirse, bağımlı değişken olarak incelenen ortalama fiyatlar Y_{it} simgesi ile temsil edilmektedir. Bu çerçevede, sözü edilen değişkenin, bağımsız değişkenler olarak kabul edilen denklemin sağ tarafındaki unsurlarla ilişkisi incelenmektedir. Bağımsız değişkenler içerisinde oluşturulan "Müdahale" değişkeni ($\beta_1 \text{Müdahale}_t$), EFETUR/METRO ile diğer tüm teşebbüsleri iki ayrı grupta ele almaktadır. Bir diğer değişken olan "Sonra" değişkeni ($\beta_2 \text{Sonra}_t$), ortalama fiyatları Tespit 1'de yer verilen belgenin tarihine göre iki grupta toplamaktadır. "Müdahale" ve "Sonra" değişkenlerinin çarpımından oluşan üçüncü grup ise ($\alpha(\text{Müdahale}_t * \text{Sonra}_t)$) Tespit 1'de yer verilen tarihin sonrasında EFETUR/METRO'nun ortalama fiyatlarını gruplandırmaktadır. Son olarak, "Mesafe" değişkeni ($\beta_3 \text{Mesafe}_{it}$), bağımlı ve bağımsız değişkenler arasındaki ilişkinin daha anlamlı bir şekilde ortaya konulabilmesi amacıyla iller arasındaki mesafeyi de hesaplama katmaktadır.
- (63) Varış/biniş illeri bazında ayrı ayrı yapılan analizin sonuçlarına aşağıdaki tablolarda yer verilmektedir:

¹⁸ "Rekabet Kurulu Kararlarında Kullanılan İktisadi Analizlere Yönelik El Kitabı", Ekonomik Analiz ve Araştırma Dairesi Başkanlığı, Rekabet Kurumu, 2019, s. 50-51. Bkz. <http://rekabet.gov.tr/Dosya/geneldosya/1-rikel-pdf> (Son Erişim Tarihi: 03.09.2020)

Tablo-1: İzmit Çıkışlı Tüm Varış İlleri Bazında FFA Sonuçları

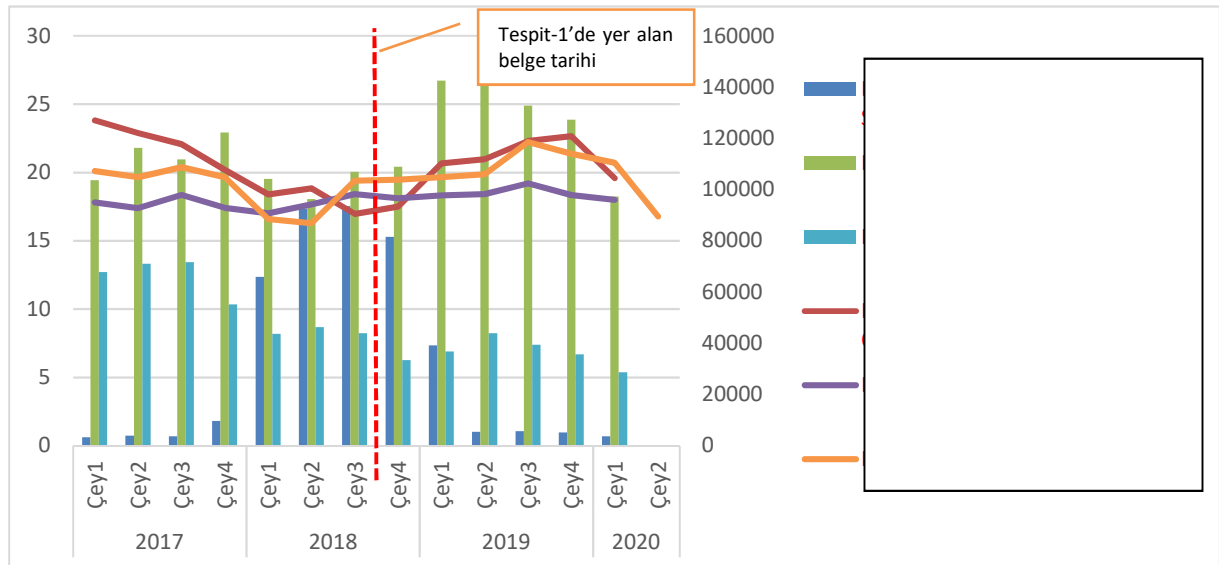
Source	SS	df	MS	Number of obs	=	10,238
Model	4427892.26	4	1106973.07	F(4, 10233)	=	6198.18
Residual	1827576.21	10,233	178.596327	Prob > F	=	0.0000
				R-squared	=	0.7078
				Adj R-squared	=	0.7077
Total	6255468.47	10,237	611.064616	Root MSE	=	13.364

Ortalama_Fiyat	Coef.	Std. Err.	t	P> t	[95% Conf. Interval]
Müdahale	3.014214	.4030746	7.48	0.000	2.224108 3.804319
Sonra	5.025154	.3148225	15.96	0.000	4.40804 5.642268
MüdahalexSonra	-1.725002	.5792891	-2.98	0.003	-2.860522 -.5894817
Mesafe	.0579728	.0003713	156.12	0.000	.0572449 .0587007
_cons	20.41057	.3309022	61.68	0.000	19.76194 21.05921

Kaynak: Raportörlerin hesaplamaları

- (64) Tabloda yer alan değerler incelendiğinde, Tespit 1’de yer verilen tarihin öncesinde teşebbüslerin ortalama fiyatları ile belirtilen tarihin sonrasında EFETUR/METRO’nun ortalama fiyatlarının karşılaştırılma sonuçları “Müdahale * Sonra” değişkeni içerisinde yer almaktadır. Buna göre, EFETUR/METRO’nun belirtilen tarih sonrasındaki ortalama fiyatlarının değişimi, diğer teşebbüslerin ortalama fiyatlarının değişimine göre istatistiksel olarak anlamlı bir düzeyde negatif bir seyir izlemektedir (-1.725002). Ortaya konulan bu ilişki, Tespit 1’de yer alan belge tarihinin sonrasında, EFETUR/METRO’nun fiyat değişkenliklerinin diğer teşebbüslerin fiyat değişkenliklerine nazaran düşük olduğunu göstermektedir.
- (65) Pazarın yolcu sayısı bakımından %49,14’ünü, gelir bakımından %29,58’ini oluşturan İstanbul varışlı hatlar bakımından ortalama fiyatlar ve yolcu sayıları aşağıdaki grafikte sunulmaktadır:

Grafik-1: İzmit çıkışlı İstanbul varışlı hatlar bakımından enflasyondan arındırılmış ortalama fiyatlar ve yolcu sayıları (TL)

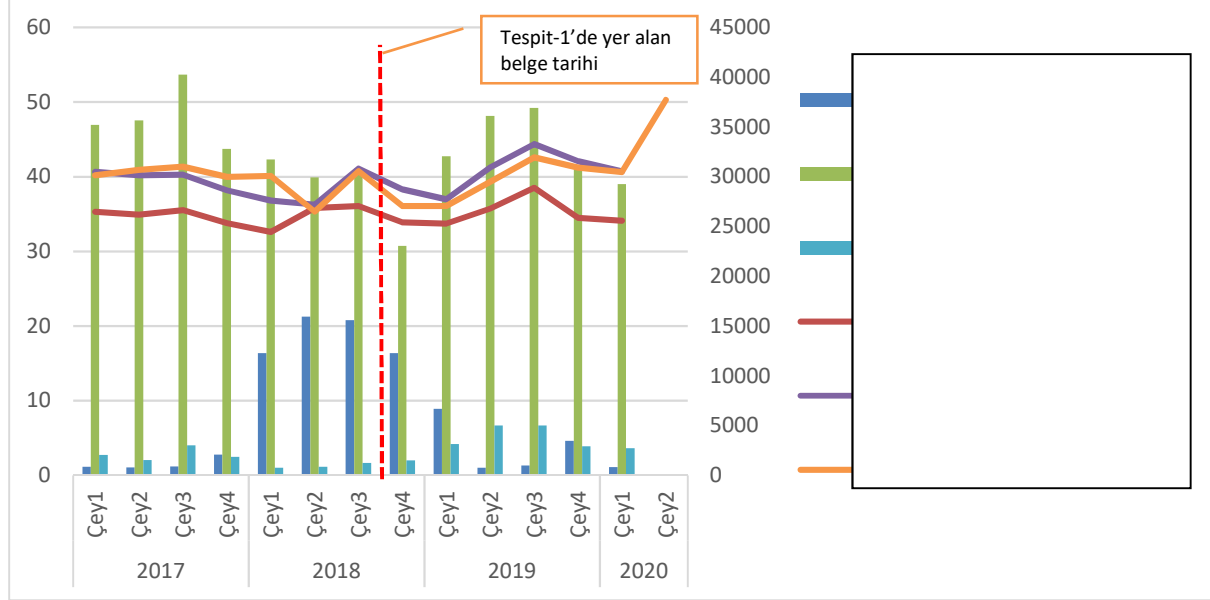


Kaynak: Raportörlerin hesaplamaları

21-25/320-148

- (66) Öte yandan, pazarın yolcu sayısı bakımından %10,22'sini, gelir bakımından %13,09'unu oluşturan Ankara varışlı hatlar bakımından ortalama fiyatlar ve yolcu sayıları aşağıdaki grafikte sunulmaktadır:

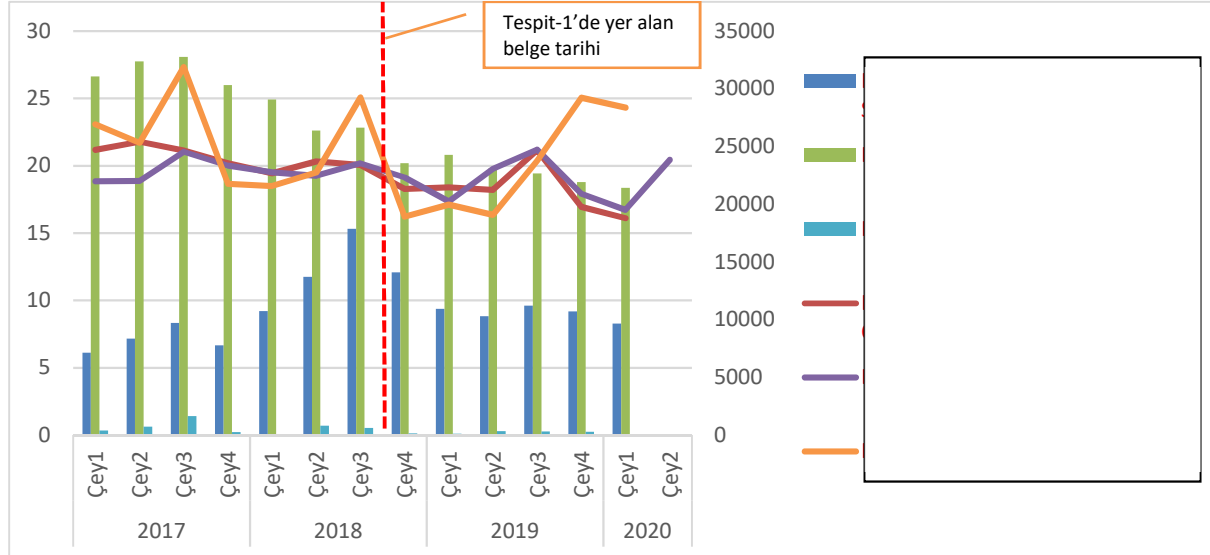
Grafik-2: İzmit Çıkışlı Ankara varışlı hatlar bakımından enflasyondan arındırılmış ortalama fiyatlar ve yolcu sayıları (TL)



Kaynak: Raportörlerin hesaplamaları

- (67) Son olarak, pazarın yolcu sayısı bakımından %9,42'sini, gelir bakımından %5,73'ünü oluşturan Bursa varışlı hatlar bakımından ortalama fiyatlar aşağıdaki grafikte sunulmaktadır:

Grafik-3: İzmit Çıkışlı Bursa varışlı hatlar bakımından enflasyondan arındırılmış ortalama fiyatlar ve yolcu sayıları (TL)



Kaynak: Raportörlerin hesaplamaları

- (68) Grafiklerde yer alan ortalama fiyatlar incelendiğinde, METRO ile EFETUR fiyatlarının ilgili dönemin öncesinde ve sonrasında farklı seyrettiği anlaşılmaktadır. Ankara varışlı hatlar özelinde her iki teşebbüsün fiyatları diğer teşebbüslere nazaran yüksek ve uyumlu seyretmekle beraber, bu durumun Tespit 1'de yer alan belgenin tarihinin

21-25/320-148

(31.08.2018) öncesinde ve sonrasında değişkenlik göstermediği gözlemlenmektedir. Bu çerçevede, sözü edilen farklılığın Tespit 1’de yer alan belgeyle ilişkilendirilmesinin olanaklı olmadığı değerlendirilmektedir.

- (69) Biniş illeri bazında t testi sonuçları değerlendirildiğinde de yukarıdakine benzer bir sonuca ulaşılmaktadır. Aşağıdaki kutuda, biniş illeri bazında t testi sonuçlarına yer verilmektedir:

Kutu-2: İzmit varışlı tüm biniş illerine göre t testi analizi

```
-> Müdahale = 0

Two-sample t test with unequal variances
-----
Group |      Obs      Mean   Std. Err.   Std. Dev.   [95% Conf. Interval]
-----+-----
  0 |   3,589   55.8297   .4120904   24.68762   55.02174   56.63765
  1 |   3,727   62.79947   .4599304   28.07837   61.89773   63.70121
-----+-----
combined |  7,316   59.38032   .3121099   26.69589   58.76849   59.99214
-----+-----
diff |                -6.969771   .617539                -8.180327   -5.759215
-----+-----
diff = mean(0) - mean(1)                                t = -11.2864
Ho: diff = 0                Satterthwaite's degrees of freedom = 7254.53

Ha: diff < 0                Ha: diff != 0                Ha: diff > 0
Pr(T < t) = 0.0000          Pr(|T| > |t|) = 0.0000          Pr(T > t) = 1.0000
-----
---

-> Müdahale = 1

Two-sample t test with unequal variances
-----
Group |      Obs      Mean   Std. Err.   Std. Dev.   [95% Conf. Interval]
-----+-----
  0 |   1,602   54.59841   .573814    22.9669    53.47291   55.72392
  1 |   1,478   57.75147   .6871568   26.41758   56.40357   59.09938
-----+-----
combined |  3,080   56.11147   .44559    24.72924   55.23779   56.98516
-----+-----
diff |                -3.153061   .8952357                -4.908414   -1.397708
-----+-----
diff = mean(0) - mean(1)                                t = -3.5220
Ho: diff = 0                Satterthwaite's degrees of freedom = 2937.39

Ha: diff < 0                Ha: diff != 0                Ha: diff > 0
Pr(T < t) = 0.0002          Pr(|T| > |t|) = 0.0004          Pr(T > t) = 0.9998
```

Kaynak: Raportörler tarafından yapılan hesaplamalar

- (70) Kutu 2’de yer alan veriler incelendiğinde, “0” kodlu “Diğer Teşebbüsler” grubunun ortalama fiyatlarının Tespit 1’de yer alan belge tarihi öncesinde “55.8297” TL iken, belge tarihi sonrasında “62.79947” TL’ye çıktığı görülmektedir. Bu açıdan, sözü edilen dönemler arasında “Diğer Teşebbüsler” için oluşturulan “0” grubunun ortalama fiyatlarının istatistiksel olarak anlamlı bir şekilde “6.969771” TL değişiklik gösterdiği gözlemlenmektedir. Buna karşılık, METRO/EFETUR’dan oluşan “1” grubu açısından incelendiğinde, incelenen dönem öncesinde ortalama “54.59841” olan fiyatların, incelenen dönem sonrasında “57.75147” düzeylerine yükselerek istatistiksel olarak anlamlı bir şekilde “3.153061” düzeyinde değişiklik gösterdiği görülmektedir. Bu kapsamda, t testi sonuçlarının Tespit 1’de yer alan dönem sonrasında EFETUR/METRO grubunun, diğer teşebbüslere göre daha az fiyat artırdığını gösterdiği değerlendirilmektedir.

21-25/320-148

- (71) Teşebbüslerden derlenen bilgiler çerçevesinde, İzmit varışlı seferler bazında değerlendirildiğinde, FFA analizinin benzer sonuçlar getirdiği görülmektedir:

Tablo-2: İzmit Varışlı Hatlar Bazında FFA Sonuçları

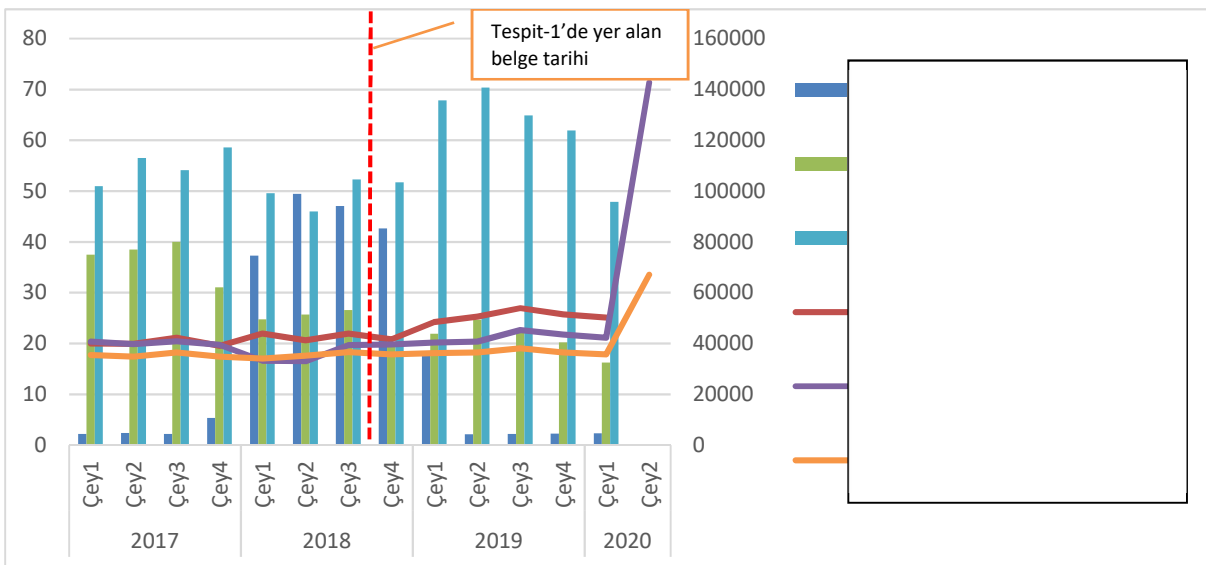
Source	SS	df	MS	Number of obs	=	10,318
Model	5233687.24	4	1308421.81	F(4, 10313)	=	7396.71
Residual	1824292.43	10,313	176.892508	Prob > F	=	0.0000
				R-squared	=	0.7415
				Adj R-squared	=	0.7414
Total	7057979.67	10,317	684.111629	Root MSE	=	13.3

Ortalama_Fiyat	Coef.	Std. Err.	t	P> t	[95% Conf. Interval]
Müdahale	.3202652	.4032146	0.79	0.427	-.4701135 1.110644
Sonra	5.700924	.3111358	18.32	0.000	5.091037 6.31081
MüdahalexSonra	-1.245576	.5771018	-2.16	0.031	-2.376807 -.114344
Mesafe	.0611562	.0003595	170.13	0.000	.0604515 .0618608
_cons	18.8393	.3107452	60.63	0.000	18.23017 19.44842

Kaynak: Raportörlerin hesaplamaları

- (72) Tablo incelendiğinde, İzmit çıkışlı hatlardaki duruma benzer bir tabloyla karşılaşılmaktadır. Bir başka deyişle, İzmit varışlı hatlar bazında EFETUR ve METRO'nun ortalama fiyatlarının genel değişiminin diğer teşebbüslere göre negatif bir seyir izlediği görülmektedir. Ortaya konulan bu ilişki, İzmit varışlı hatlarda da Tespit 1'de yer alan belge tarihinin sonrasında, EFETUR/METRO'nun fiyat değişkenliklerinin diğer teşebbüslerin fiyat değişkenliklerine nazaran düşük olduğunu göstermektedir.
- (73) İstanbul çıkışlı, İzmit varışlı hatlar özelinde ortalama fiyatların değişimine ve yolcu sayılarına aşağıdaki grafikte yer verilmektedir:

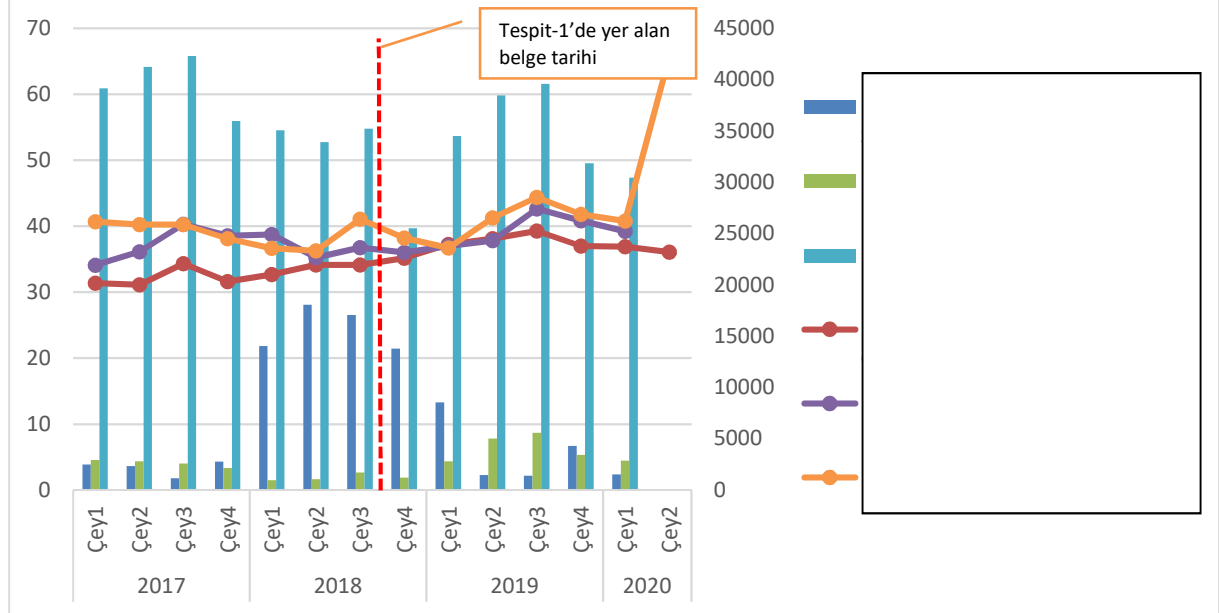
Grafik-4: İstanbul çıkışlı, İzmit varışlı hatlar bakımından enflasyondan arındırılmış ortalama fiyatlar ve yolcu sayıları (TL)



Kaynak: Raportörlerin hesaplamaları

- (74) Öte yandan, Ankara çıkışlı, İzmit varışlı hatlar özelinde ortalama fiyatların değişimine ve yolcu sayılarına aşağıdaki grafikte yer verilmektedir:

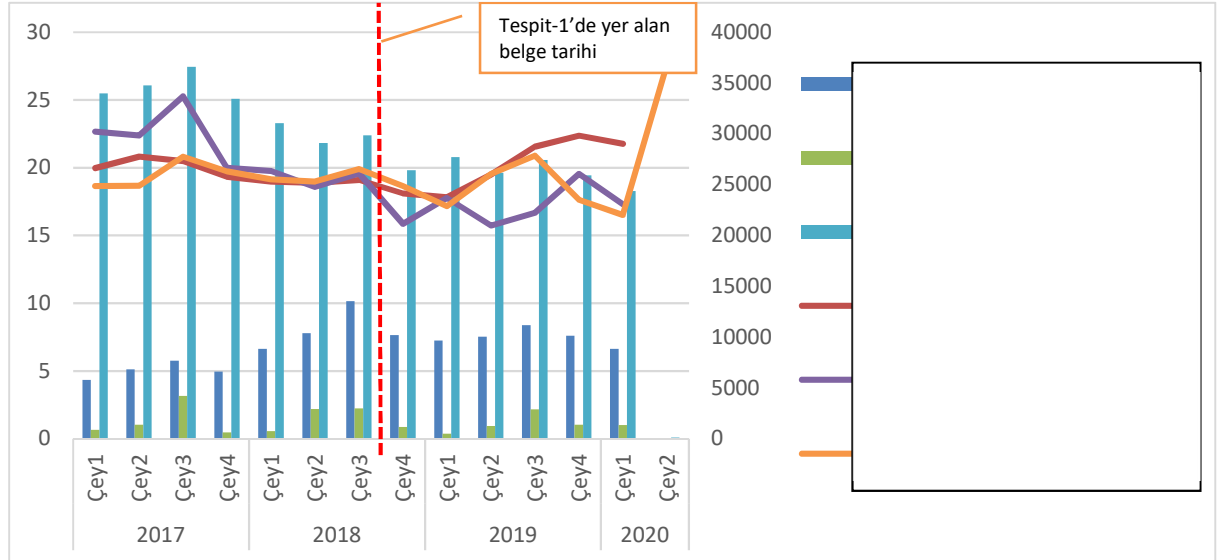
Grafik-5: Ankara çıkışlı, İzmit varışlı hatlar bakımından enflasyondan arındırılmış ortalama fiyatlar ve yolcu sayıları (TL)



Kaynak: Raportörlerin hesaplamaları

- (75) Son olarak, Bursa çıkışlı, İzmit varışlı hatlar özelinde ortalama fiyatların değişimine ve yolcu sayılarına aşağıdaki grafikte yer verilmektedir:

Grafik-6: Bursa çıkışlı, İzmit varışlı hatlar bakımından enflasyondan arındırılmış ortalama fiyatlar ve yolcu sayıları (TL)



Kaynak: Raportörlerin hesaplamaları

- (76) Grafikler incelendiğinde, benzer şekilde EFETUR ve METRO'nun fiyatlarının genel olarak farklı seyrettiği, Tespit 1'de yer alan belge tarihinin (31.08.2018) öncesinde ve sonrasında birliktelik izlemediği değerlendirilmektedir.
- (77) Soruşturma kapsamında, Tespit 1'de yer alan belgede geçen;

“İZMİT ve KARAMÜRSEL servis altyapısını tamamen Efetur servisleri tarafından verilmesi ve metro görselinin araç üzerine yapıştırılması azami diğer firma boyutlarında (izmit seyahat, gürkan turizm, özemniyet) olacaktır. Eğer servis arabalarında artışa sebep olacak bir operasyon otursa karşılıklı olarak değerlendirilecektir.”

ifadeleri kapsamında GÜRSEL'e gönderilen bilgi isteme yazısı kapsamında 2017 yılının Ocak ayı ile 2020 yılının Nisan ayı arasında İzmit ilinde şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan firmalara servis hizmeti sunulup sunulmadığı, herhangi bir tarihte Karamürsel-Esenler hattında şehirlerarası yolcu taşımacılığı faaliyetinde bulunup bulunmadığı, faaliyette bulundursa bu faaliyete devam edip etmediği soruları yöneltilmiş; teşebbüs tarafından gönderilen cevabi yazıda özetle İzmit ilinde 2017 yılının Ocak ayı ile 2019 yılının Aralık ayı içerisinde EFETUR'a servis hizmeti sağlandığı, sözü edilen hizmetin bedelinin piyasa rayici bedelinde EFETUR'dan tahsil edildiği, söz konusu hizmet dışında GÜRSEL'in hiçbir dönemde ve başka hiçbir yolcu taşımacılığı yapan firmaya servis hizmeti sunmadığı ve yolcu taşımacılığı yapmadığı ifade edilmiştir.

- (78) Yukarıda yer verilen tüm bu bilgi, belge ve değerlendirmeler doğrultusunda, Tespit 1'de yer alan belgenin EFETUR tarafından METRO'ya gönderildiğinin sabit olduğu; bununla birlikte, METRO tarafından EFETUR'un teklifine bir yanıt verilmediği, tarafların iradelerinin bu hususlarda uyuştüğünü gösterebilecek ilave bir iletişim deliline de rastlanmadığı, tarafların bu hususlarda bir anlaşma içerisinde olduğu düşüncesini destekleyebilecek ekonomik delillerin de dosya içeriğinde bulunmadığı; bu nedenle Tespit 1'de yer verilen delilin tek başına 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinin ihlalini ortaya koyabilmek için yeterli olmadığı değerlendirilmektedir.

1.8.2. SÖZLEŞME'ye İlişkin Değerlendirme

- (79) Acentelik sözleşmeleri bağlamında, Dikey Anlaşmalara İlişkin Kılavuz'un (Kılavuz) 9. ve devamındaki paragraflarda, acentenin müvekkil hesabına aracılık ettiği ya da akdettiği sözleşmelere ilişkin olarak acenteye getirilen sınırlamaların genellikle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında olmadığı ifade edilmektedir. Öte yandan, yine Kılavuz'da açıklandığı üzere bu durum yalnızca acentenin müvekkili adına yapmış olduğu ya da aracılık ettiği sözleşmeden dolayı herhangi bir mali veya ticari risk almadığı durumlar için geçerlidir.
- (80) Bu kapsamda öncelikle EFETUR ile METRO arasındaki ilişkinin 4054 sayılı Kanun kapsamında acentelik ilişkisi olup olmadığının ortaya konulması gerekmektedir.
- (81) 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 102. maddesinde acente şu şekilde tanımlanmıştır: *“ Ticari mümessil, ticari vekil, satış memuru veya işletmenin çalışanı gibi işletmeye bağlı bir hukuki konuma sahip olmaksızın, bir sözleşmeye dayanarak, belirli bir yer veya bölge içinde sürekli olarak ticari bir işletmeyi ilgilendiren sözleşmelerde aracılık etmeyi veya bunları o tacir adına yapmayı meslek edinen kimseye acente denir.”*
- (82) 4054 sayılı Kanun bakımından ise müvekkil hesabına aracılık ettiği ya da akdettiği sözleşmelere ilişkin acenteye getirilen sınırlamalar Kanun'un 4. maddesi kapsamında değildir. Bununla beraber akdedilen anlaşmanın adının acentelik anlaşması olması bu anlaşmanın kendiliğinden Kanun'un 4. maddesi kapsamında olmadığı anlamına gelmemektedir. Burada teşebbüsler arasındaki ilişkinin Kanun'un 4. maddesi kapsamında olup olmadığını belirleyen faktör acentenin müvekkili tarafından atandığı

faaliyetlerle ilgili olarak ticari veya mali bir risk alıp almadığıdır.

- (83) Şayet, acente müvekkili adına yapmış olduğu ya da aracılık ettiği sözleşmeden dolayı herhangi bir ticari veya mali risk almamışsa, acente ile müvekkil arasındaki ilişki Kanun'un 4. maddesi kapsamı dışındadır. Böyle bir durumda, acentenin alış veya satış faaliyeti müvekkilin faaliyetlerinin bir parçası olarak değerlendirilir. Müvekkil teşebbüs, kendisine ilişkin acentelik hizmeti nedeniyle, mali ve ticari riskleri taşımasının karşılığında, acentenin bu alandaki ekonomik faaliyetlerini belirleyebilme hakkını elde edecektir. Aksi durumda ise, acente tüm bu risklere kendisi katlanmaktadır ve dolayısıyla yapmış olduğu yatırımların geri dönüşünü sağlayabilmesi için kendi pazarlama stratejisini özgürce belirleyebilmesi gerekmektedir. Böyle bir durumda söz konusu sözleşme Kanun'un 4. maddesi kapsamına girebilir ve Tebliğ kapsamında bir değerlendirmeye tabi tutulabilir
- (84) Ticari faaliyette bulunan her teşebbüs sınırlı da olsa bir risk altındadır. Örneğin, acentenin kazancı kendi performansına bağlıdır. Benzer şekilde, faaliyetini sürdürdüğü iş yerine ve personele yatırım yapan bir acente de risk altındadır. Ancak, acentenin, acentelik faaliyetlerinin sürdürülmesi ile ilgili bu tür riskleri taşıyor olması, taraflar arasındaki ilişkinin Kanun'un 4. maddesi kapsamında olduğu anlamına gelmemektedir.
- (85) 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinin uygulanıp uygulanmayacağına belirleyici faktör olan risk, her bir olayın kendi özellikleri göz önünde bulundurularak değerlendirilmelidir. Riskin kimde olduğunun tespitinde, teşebbüsler arasındaki hukuki ilişkinin değerlendirilmesiyle yetinilmemeli, aynı zamanda pazarın ekonomik durumu da dikkate alınmalıdır. Aşağıda örnek olarak sayılan hallerden bir ya da daha fazlası söz konusu olduğunda, taraflar arasındaki ilişki Kanun'un 4. maddesi kapsamında ele alınacaktır:
- Taşıma masrafları da dâhil olmak üzere mal veya hizmetlerin alım veya satımına ilişkin masraflara acentenin katkıda bulunması.
 - Acentenin satış artırma faaliyetlerine doğrudan veya dolaylı olarak katkıda bulunmaya zorunlu tutulması.
 - Stokta tutulan sözleşme konusu malların finansmanı ya da kayıp malların maliyeti gibi riskleri acentenin taşıması ve satılmayan ürünleri acentenin müvekkile iade edememesi.
 - Acentenin satış sonrası hizmet, tamir veya garanti hizmeti vermekle yükümlü tutulması.
 - Acentenin, söz konusu pazarda faaliyet gösterebilmek bakımından gerekli olabilecek ve sadece bu pazarda kullanılacak yatırımlar yapmak zorunda bırakılması.
 - Satılan ürünün sebep olduğu zararlardan dolayı üçüncü kişilere karşı acentenin sorumlu olması.
 - Müşterilerin sözleşmenin şartlarını yerine getirmemesinden dolayı, acentenin, komisyonunu alamamasının dışında başka bir sorumluluk taşıması.
- (86) EFETUR ile METRO arasında akdedilen SÖZLEŞME ile EFETUR'a İzmit ili sınırları içerisinde METRO biletlerinin satılması hususunda acentelik hakkı verilmesinin koşulları düzenlenmektedir. SÖZLEŞME kapsamında EFETUR'un mülkiyetinde olup METRO yolcularını taşıyan araçların karıştığı trafik kazalarından kaynaklanan

sorumluluğun iç ilişkide EFETUR'a ait olduğu düzenlenmiştir. Ayrıca EFETUR'un mülkiyetinde olup da RENTABUS'un yahut METRO'nun D1 yetki belgesine kayıtlı bir şekilde hizmet veren motorlu taşıtların yakıt ikmallerinin, kalkış ve varış yerlerinin RENTABUS tarafından belirlenecek olan tesislerde yapılacağı ve bu araçların RENTABUS'un belirleyeceği tesislerden başkaca yerlerde durmayacağı, mola vermeyeceği, konaklamayacağı ve akaryakıt, oto gaz almayacağı ve EFETUR'un RENTABUS'un izni olmaksızın satış ofisinin dekorasyonunda değişiklik yapamayacağı düzenlenmiştir. Bahse konu hükümlerin acentelik ilişkisi kapsamında ticari hayatın olağan akışına uygun olduğu, söz konusu hükümlerle EFETUR'a getirilen sınırlamaların EFETUR'a ticari veya mali bir risk yüklediği değerlendirilmektedir.

- (87) Ayrıca SÖZLEŞME'de EFETUR'un şehirlerarası yolcu taşımacılığı hizmetlerini sürdürmesine muvafakat edildiği ve EFETUR'un Kocaeli ili içinde ve dışında D1 ve F1 yetki belgeleri kapsamında eski faaliyetlerine devam edeceği ve yeni faaliyette de bulunabileceği düzenlenmiştir. Dolayısıyla SÖZLEŞME ile EFETUR'a herhangi bir rekabet etmeme yükümlülüğü getirilmediği görülmektedir.
- (88) SÖZLEŞME'nin 4.3. maddesine göre ise EFETUR, RENTABUS tarafından belirlenerek kendisine bildirilen yıllık yolcu sayısına ulaşmayı taahhüt etmektedir. Bu maddeye göre EFETUR, aylık satış tutarı hakkında düzenli şekilde hazırlayacağı raporları RENTABUS'a sunma yükümlülüğü altına girmektedir. Satış taahhütlerinin gerçekleşmemesi durumunda RENTABUS'un fesih hakkı doğmaktadır. Bahse konu hükümlerle alakalı olarak taraflar bu uygulamanın hayata geçmediğini, METRO tarafından kendilerine herhangi bir yolcu sayısı taahhüdü iletilmediğini ve kendilerinden rapor talep edilmediğini belirtmişlerdir. Bununla beraber bahse konu yolcu sayısı taahhüdünün acentelik ilişkisinden beklenen faydaların elde edilmesi için acentelik ilişkisi içerisinde gerekli olabileceği değerlendirilmektedir.
- (89) Belli başlı hükümlerine yukarıda yer verilen SÖZLEŞME değerlendirildiğinde, SÖZLEŞME hükümlerinin acentelik ilişkisini düzenlemenin ötesine geçmediği ve EFETUR'un acentelik ilişkisi kapsamında acentelik ilişkisinin ötesine geçen herhangi bir mali veya ticari risk üstlenmediği, dolayısıyla bahse konu SÖZLEŞME'nin tarafların arasındaki acentelik ilişkisini düzenlediğinden 4054 sayılı Kanun kapsamında olmadığı değerlendirilmektedir.

I.8.3. Genel Değerlendirme

- (90) Dosya kapsamında yer verilen tüm inceleme, tespit ve değerlendirmeler ışığında, Tespit 1'de yer alan, EFETUR, GÜRSEL ve METRO arasında 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesine aykırı bir anlaşmanın varlığı şüphesini doğuran yazışmanın, sözü edilen şüpheyi destekleyebilecek, bir başka deyişle tarafların yazışma içeriğinde yer verilen hususlarda irade uyuşmasına sahip olduklarını gösterebilecek ilave bir iletişim delili veya sair ekonomik delilin mevcut olmaması nedeniyle ihlal sonucuna varabilmek için yeterli olmadığı değerlendirilmektedir.
- (91) EFETUR ve METRO arasında imzalanan 10.02.2020 tarihli SÖZLEŞME ile EFETUR'un acentelik ilişkisi kapsamında acentelik ilişkisinin ötesine geçen herhangi bir mali veya ticari risk üstlenmediği, dolayısıyla bahse konu SÖZLEŞME'nin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında olmadığı değerlendirilmektedir.

I.9. Soruşturma Tarafı Teşebbüslerin Savunmaları ve Değerlendirmeleri

1.9.1. Savunmalar

I.9.1.1. EFETUR Tarafından Yapılan Savunmalar

(92) EFETUR tarafından gönderilen yazılı savunmalarda özetle;

- Karayolu ile yolcu taşımacılığı pazarının rekabetçi bir pazar olduğu, pazarın son derece şeffaf bir niteliğinin olduğu, pazarda yapısal giriş engellerinin düşük olduğu ve hâlihazırda İzmit özelinde birçok teşebbüsün İzmit kalkışlı/varışlı veya bağlantılı seferler düzenlediği,
- Otogarlarda bir yazıhanede birden fazla firmanın bilet satışının yapılmasının olağan olduğu, SÖZLEŞME'nin karayolu taşıma mevzuatına uygun olarak yapıldığı, konunun sektörel düzenlemeler çerçevesinde ele alınması gerektiği, karayolu ile yolcu taşımacılığı pazarının Bakanlığın taban ve tavan fiyat denetimi altında olduğu, tarifeli yolcu taşımacılığı faaliyetinde bulunacak yetki belgesi sahipleri tarafından hazırlanan zaman tarifelerinin Bakanlığın onayına tabi olduğu, bilet fiyatları, zorunlu ve özel indirim uygulamaları ve hizmet standartları açısından sektörü düzenleyen otoritelerin, böylelikle, sektörde faaliyet gösteren işletmeleri rekabet bakımından da denetlediği, karayolu taşıma mevzuatı uyarınca herhangi bir ihlalin tespit edilmesi halinde Bakanlık tarafından yetki belgesi sahiplerine yaptırım uygulanmasının mümkün olduğu,
- METRO'ya ait sistem üzerinden yapılan söz konusu biletlerin satışının gerçekleştirilmesinde, METRO tarafından ilgili sisteme bilet satış fiyatlarının yüklendiği, EFETUR çalışanlarının yolcuya bilet satışı yapılmak üzere tarih ve sefer bilgisi girilene kadar bilet fiyatlarına ilişkin bilgi sahibi olmadığı, METRO'nun fiyat, sefer ve kampanya değişikliklerinin internet sitesi üzerinden eşzamanlı olarak yayınlandığı ve kamuya duyurulduğu, bu nedenle EFETUR'un METRO acentesi olması nedeniyle sözü edilen unsurların teşebbüs tarafından önceden bilinmesine olanak olmadığı,
- SÖZLEŞME çerçevesinde EFETUR ile METRO'nun rekabet edebileceğinin açıkça düzenlendiği, SÖZLEŞME'de EFETUR'a ait yolcu taşıtlarının karıştığı trafik kazalarından kaynaklanan sorumluluğa ilişkin düzenlemenin yalnızca sorumsuzluk anlaşmasının geniş bir şekilde kaleme alınmasından ibaret olduğu
- Tespit-1'deki yazışmada yer verildiği şekliyle taraflar arasında seferlerin tam ve buçuklu saatlerde yapılmasına veya fiyat ve kampanyaların ortaklaşa belirlenmesine ilişkin herhangi bir yazılı anlaşma yapılmadığı ya da bu duruma sebebiyet verecek bir uyumlu eylemde bulunulmadığı, yazışma tarihinin ne öncesinde ne de sonrasında zaman tarifelerinde bir değişiklik yapılmadığı ve ücret tarifelerinde de önemli bir değişiklik olmadığı, zira dosya kapsamında yapılan değerlendirmelerden de görüleceği üzere METRO ile EFETUR'un fiyatları arasında ciddi farklılıklar bulunduğu; ek olarak, yazışmanın ardından geçen iki senede yazışmada yer alan herhangi bir hususun hayata geçirilmediği, rekabeti kısıtlayıcı olduğu iddia edilen hiçbir husus üzerinde taraflarca anlaşma yapılmadığı, tarafların bu yönde bir ortak iradelerinin bulunmadığı, nitekim dosya kapsamında yapılan değerlendirmede de anlaşmanın varlığına dair bir tespit bulunmadığı, karayolu taşımacılığı piyasasındaki fiyat değişimlerinin, arz ve talep dengesinin ya da teşebbüslerin faaliyet bölgelerinin rekabetin kısıtlandığı piyasalara benzediği yönünde somut bir veri sunulmadığı, aksine piyasanın rekabetçi yapısını

sürdürdüğü, dolayısıyla tarafların uyumlu eylemde bulunmadığı, yazışmaların yapıldığı iddia edilen tarihten sonraki dönemden acentelik sözleşmesine kadar EFETUR tarafından İzmit-Karamürsel arasında METRO'ya servis hizmeti sağlanmadığı, dolayısıyla servis hizmetinin bir anlaşmanın parçası olarak değerlendirilmesinin gerçeği yansıtmayacağı,

- Karayolu Taşıma Mevzuatı çerçevesinde, D1 ve D2 yetki belgeli taşımacı ile F1 ve F2 yetki belge sahibi firma arasında acentelik sözleşmesi yapılması suretiyle F1 ve F2 yetki belgesi sahibi firmanın birden fazla taşımacının biletlerini satabildiği, acentelik sözleşmelerinin taşınması gereken asli unsurların da Karayolları Taşıma Yönetmeliği çerçevesinde belirlendiği, soruşturma kapsamında inceleme konusu yapılan Sözleşme ile RENTABUS tarafından EFETUR'a yolcu bileti satışı konusunda acentelik yetkisi verilmesinin koşullarının düzenlendiği ve sözleşmenin bahsedilen yasal zemine uygun olarak akdedildiği,
- Sözleşme'de tarafların ortak satış ve pazarlama yapmasına yönelik herhangi bir madde bulunmadığı, iki firma arasında aynı dönemde rekabeti kısıtlayıcı aynı fiyat, kampanya veya indirim uygulanmadığı, METRO ile EFETUR arasında imzalanan Sözleşme gereği EFETUR tarafından METRO'ya ait biletlerin satışının yapıldığı, bilet satış işleminin sistem üzerinden yapıldığı, METRO tarafından söz konusu sisteme bilet fiyatı bilgileri yüklendiği, EFETUR çalışanları tarafından sistem üzerinden yolcuya bilet satışı yapılmak üzere tarih ve sefer bilgisi girilene kadar bilet fiyatlarına ilişkin bilgi sahibi olunmasının söz konusu olmadığı, dolayısıyla bilet fiyatlarına EFETUR tarafından müdahale edilmesinin söz konusu olmadığı gibi bilet satışı gerçekleştirilene kadar bilet fiyatlarının sistem üzerinden öğrenilmesinin de mümkün olmadığı; ilaveten, METRO tarafından sistemde yapılacak fiyat ve sefer değişikliği veya yeni bir kampanya uygulamasının, METRO'nun kendi internet sitesinde de eş zamanlı olarak yayınlandığı ve kamuya duyurulduğu, dolayısıyla EFETUR'un METRO'nun uyguladığı fiyat, sefer ve kampanyaları acente sıfatı ile öğrenmesiyle acente olmasaydı öğrenmesi arasında zamansal ve nitelik olarak herhangi bir fark bulunmadığı, öte yandan otogarlarda müşteri çekmek üzere sefer ve bilet bilgilerinin kamuya açık bir şekilde teşhir edildiği ve piyasanın rekabetçi ve şeffaf yapıda olduğu,
- Sözleşme kapsamında EFETUR'un eski faaliyetlerine devam edebileceğinin düzenlendiği, ayrıca bahse konu Sözleşme sebebiyle teşebbüsün fiyat politikalarında bir değişikliğe gidilmediği ve tüketici aleyhine bir fiyat değişikliği yapılmadığı,
- METRO biletlerinin EFETUR tarafından satılması ile birlikte tüketicinin EFETUR'un hizmet verdiği güzergâhlardan farklı güzergâhlara yolculuk edilebilmesi için şart olan bilet alımına ve hizmetlere erişiminin kolaylaştığı, EFETUR tarafından yazıhanelerde bilet satışının yapılması ile birlikte tüketicinin hizmete erişim sağlamak için İzmit Şehirlerarası Otobüs Terminali'ne gitme zaruretinden de kurtulduğu, EFETUR ile METRO'nun uyguladığı fiyatlarda da, fiyatlar üzerinden uygulanan kampanya ve indirimlerde de farklılıklar bulunduğu, taraflar arasındaki Sözleşme'nin rekabeti ortadan kaldırmadığı ve kaldıramayacağı, zira benzer güzergâhta faaliyette bulunan firmaların bilet fiyatlarının farklı olduğu;
- METRO biletlerinin satışının sadece satış ofisleri aracılığıyla yapıldığı, çağrı merkezi, web siteleri, mobil uygulamalar yoluyla bilet satışı konusunda EFETUR'un herhangi bir yetkisinin bulunmadığı, bu araçlarla bilet satışının sadece METRO tarafından yapıldığı, her ne kadar tüketicilerin çağrı merkezi, web siteleri, mobil

uygulamalar yoluyla bilet satın alma imkânı olsa da, söz konusu imkândan daha ziyade genç nüfusun faydalanabildiği, nüfus bilgileri dikkate alındığında 2019 yılı toplam nüfusun %40'ına yakınına 40 yaş üstü bireylerin oluşturduğu, bu yaş grubunun internet ve akıllı telefon kullanımının çok yoğun olmadığı ve geleneksel yollardan bilet temini alışkanlığını sürdürdüğü, bu bağlamda bahse konu sözleşme ile terminal dışında tüketicinin bilet alımına ve hizmetlerine erişiminin kolaylaştığı ve ayrıca talep edilmesi halinde Sözleşme'de sıkıntılı görülen maddelerin çıkarılabileceği,

- Bununla birlikte, karayolu ile yolcu taşımacılığı pazarının genel olarak giriş engelleri düşük olan bir piyasa olduğu, otoparklarda bilet satışı yapılan bir yazıhanede birden fazla firmanın bilet satışının yapıldığı, yolcunun kafasında yolculuk etmek üzere belli bir firma bulunmamakta ise yolcunun karşısında birbirine rakip birçok firma bulunduğu, karayolu taşımacılık piyasasının rekabetçi yapısı İzmit ili özelinde değerlendirdiğinde; İzmit kalkışlı ve varışlı birçok taşıyıcı firmanın sefer düzenlemesinin yanında, İzmit üzerinden geçen neredeyse tüm hatların İzmit bağlantılı seferler düzenlediği, bu taşıyıcı firmaların farklı bilet, sefer ve kampanya uygulamaları nazara alındığında yolcuların birçok seçeneğe sahip olduğu, yolcunun sahip olduğu seçenek zenginliğinin de karayolu taşımacılığı piyasasının rekabetçi yönünü ortaya koyduğu,
- Karayolları Taşıma Kanunu çerçevesinde yolcu taşımacılığı alanında uygulanacak taban ve tavan ücretlerinin gerektiğinde ilgili Bakanlık tarafından belirlenebileceğinin düzenlendiği, bu kapsamda Bakanlık tarafından zaman zaman Şehirlerarası Yolcu Taşımacılığı Alanında Uygulanacak Taban Ücret Tarifesi Hakkında Tebliğ yayınlandığı, ayrıca zaman tarifelerinin de Bakanlık'ın onayına tabi olduğu, yetki belgesi sahiplerinin faaliyetlerinin Bakanlık'ın denetimine tabi olduğu, pandemi döneminde olduğu gibi güncel şartların gerekliliklerine göre düzenleyici otorite tarafından tedbirler uygulandığı ve fiyat tarifelerine müdahale edildiği, karayolu taşımacılık hizmetinden faydalanan tüketicilerin özellikle bilet fiyatları ve hizmet standartları açısından kamu otoriteleri tarafından doğrudan gözetildiği, dolayısıyla kamu otoritelerinin karayolu taşımacılık piyasasını ve bu pazardaki işletmelerin faaliyetlerini rekabet bakımından da düzenlediği

hususları ifade edilmiştir.

I.9.1.2. GÜRSEL Tarafından Yapılan Savunmalar

(93) GÜRSEL tarafından gönderilen savunmalarda özetle;

- GÜRSEL ile EFETUR arasında akrabalık bağı bulunmasının hukuki veya ekonomik bağ olarak değerlendirilemeyeceği,
- Her iki şirketin ortaklarının, merkezlerinin, şirket çalışanlarının, şirket çalışanlarına ve ekipmanlarına ilişkin muhasebe kayıtlarının farklı olduğu,
- Her iki teşebbüsün faaliyet alanlarının birbirinden tamamen farklı olduğu; GÜRSEL'in personel ve öğrenci taşımacılığı alanında, EFETUR'un ise şehirlerarası yolcu taşımacılığı alanında faaliyet gösterdiği,
- Tespit 1'de yer alan epostada adı geçen (.....) GÜRSEL'de yalnızca (.....) oranında hisse sahibi olduğu ve şirketi sınırlı temsile yetkili olduğu, bu açıdan sözü edilen epostanın GÜRSEL'i bağlamasının mümkün olmadığı,
- Tespit 1'de yer alan epostanın tek taraflı olduğu,
- GÜRSEL tarafından İzmit ili içerisinde EFETUR dışında herhangi bir teşebbüse

servis hizmeti sağlanmadığı,

- GÜRSEL ile EFETUR veya METRO arasında rekabeti kısıtlayıcı herhangi bir anlaşma yapılmadığı, bu yönde bir karar alınmadığı ya da uyumlu eylemde bulunulmadığı,

hususları ifade edilmiştir.

I.9.1.3. METRO Tarafından Yapılan Savunmalar

(94) METRO'nun savunmasında özetle;

- EFETUR'a yolcu sayısı bildirim yapılmadığı, taahhüt sınırına ulaşılması gibi bir beklentiye girilmediği, aksi bir durumun varlığı halinde Sözleşme tarihi olan 10.02.2020 tarihinden itibaren her ayın ilk günlerinde EFETUR tarafından D1 yetki belgesi kapsamında hiçbir bilet kesilmemesi ve kota dolana kadar METRO'ya yolcu yönlendirilmesi gerekeceği, ancak dosya kapsamında bu yönde hiçbir tespitin yapılmadığı
- Sözleşme hükümleri uyarınca EFETUR'un yalnızca METRO adına bilet satan bir yazıhane görevi üstlenmeyeceği, kendi özmal otobüslerini METRO'nun D1 yetki belgesine kaydederek METRO'nun taşımacılık faaliyetlerinde kullanacağı,
- EFETUR'un tüm acentelik faaliyetlerinde değil, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının ilgili düzenlemeleri ve Karayolu Taşıma Yönetmeliği uyarınca METRO ile birlikte müteselsilen sorumlu olabileceğinin öngörüldüğü; öte yandan, EFETUR'un, METRO'nun D1 yetki belgesine kayıtlı özmal araçlarıyla METRO yolcularını taşıırken bir kaza meydana gelmesi halinde Türk Borçlar Kanunu uyarınca sorumluluk üstlendiği, bu durumun acentelik ilişkisini farklı yönde değerlendirmeyi gerektirecek bir unsur olmadığı,
- Ayrıca, Türk Ticaret Kanunu'nun 102/1. maddesi kapsamında, EFETUR'a ait yazıhanelerde EFETUR adına çalışan fakat acentelik sözleşmesi gereği METRO biletlerini satan personelin METRO personeli sayılmasına hukuken imkân olmadığı, acentelik ilişkisinin bir alt işverenlik ilişkisi olmadığı, EFETUR çalışanlarının mali ve hukuki sorumluluklarının METRO'ya ait olmaması yönündeki sözleşme hükmünün genel hukuk kuralları ve rekabet hukukuna aykırı olmadığı,
- EFETUR'a sadece acentelik görevi verildiği, acentenin METRO'ya ait ticari sırları, fiyatlama politikasını, belirli bir hatta veya seferde, ya da belirli bir otobüs içerisinde hangi koltuğa kaç liraya bilet kesildiğini öğrenmesinin mümkün olmadığı, sadece tüm biletler kesilip otobüs şoförüne verilmek üzere yolcu listesi çıkartıldığında ilgili otobüsün yolcu sayısı ve bilet fiyatlarının görülebildiği, bunun da otobüsçünün hak edişinin hesaplanması için zorunlu bir unsur olduğu, ayrıca, söz konusu listeyi METRO yazıhanesi çıkarttığı için acentelerin METRO fiyatlarını gözlemlemesi, kaç yolcusu olduğunu görmesi ve buna göre kendi fiyatlarını belirlemesinin uygulamada mümkün olmadığı,
- EFETUR'un İzmit kalkışlı/varışlı tüm hatlarda açık ara pazar lideri durumunda olduğu ve pazar payının ve yolcu sayısının azalmasına sebebiyet verecek arz kısıtlamasına gitmesinin mümkün olmadığı ve ayrıca, Sözleşme ile tüketicilerin ulaşım ihtiyaçlarına daha yakın kanallardan ulaşmasının amaçlandığı

hususları ifade edilmiştir.

I.9.2. Savunmalara İlişkin Değerlendirme

- (95) Tarafların yaptığı savunmalar ile birlikte soruşturma ile ilgili olarak düzenlenen Rapor ve Ek Görüş ile toplanan deliller bir arada değerlendirilerek, Tespit-1'de yer alan belgenin EFETUR tarafından METRO'ya gönderildiğinin sabit olduğu, ancak METRO tarafından EFETUR'un teklifine bir yanıt verilmediği, tarafların iradelerinin bu hususlarda uyuştüğunu gösterebilecek ilave bir iletişim deliline de rastlanmadığı, tarafların bu hususlarda bir anlaşma içerisinde olduğu düşüncesini destekleyebilecek ekonomik delillerin de dosya içeriğinde bulunmadığı; bu nedenle Tespit-1'de yer verilen delilin tek başına 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinin ihlalini ortaya koyabilmek için yeterli olmadığı değerlendirilmiş ve bu kapsamda Tespit-1 çerçevesinde EFETUR tarafından METRO'ya servis hizmeti verildiğine dair bir ihlal isnadında bulunulmamıştır. Diğer taraftan RENTABUS ile EFETUR arasında düzenlenen SÖZLEŞME kapsamında EFETUR ile METRO arasında acentelik ilişkisi bulunması nedeniyle soruşturma taraflarının 4054 sayılı Kanun'u ihlal etmediği sonucuna varılmıştır. Bu itibarla tarafların esasa ilişkin savunmaları ayrıca değerlendirilmemiş olup, savunmalarda değinilen diğer hususlara ise değerlendirme kısmında yer verilmiştir.

J. SONUÇ

- (96) 19.03.2020 tarih, 20-15/197-M sayılı Kurul kararı uyarınca yürütülen soruşturma ile ilgili olarak düzenlenen Rapor'a ve Ek Görüş'e, toplanan delillere, yazılı savunmalara, sözlü savunma toplantısında yapılan açıklamalara ve incelenen dosya kapsamına göre Metro Turizm Seyahat Organizasyon ve Ticaret A.Ş., Efetur Özemniyet Taşımacılık Petrol Otomotiv Yedek Parça Turizm San. ve Tic. Ltd. Şti. ve Gür-Sel Turizm Taşımacılık ve Servis Tic. A.Ş.'nin 4054 sayılı Kanun'u ihlal etmediklerine, dolayısıyla adı geçen teşebbüslere 4054 sayılı Kanun'un 16. maddesi çerçevesinde idari para cezası uygulanmasına yer olmadığına gerekçeli kararın tebliğinden itibaren 60 gün içinde Ankara İdare Mahkemelerinde yargı yolu açık olmak üzere, OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.