

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

(Danıştay'ın İptal Kararı Üzerine Verilen)

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2003-4-42 (Soruşturma)

Karar Sayısı : 13-08/94-55

Karar Tarihi : 31.01.2013

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Prof. Dr. Nurettin KALDIRIMCI

Üyeler : Doç. Dr. Mustafa ATEŞ, İsmail Hakkı KARAKELLE,
Dr. Murat ÇETİNKAYA, Reşit GÜRPINAR, Kenan TÜRK

B. RAPORTÖR : Buket ARI

C. BAŞVURUDA

BULUNANLAR

: - Kemal ÖZER

Tüketiciler Birliği Konya Şubesi
Belediye İşhanı Hastane Cad. No:46 K:8 D:30 42060
Selçuklu/Konya

- Mustafa BAŞARAN

Nişantaşı Mah. Dr. Hulusi Baybal Cad. Katra Center No:5/503
Selçuklu/Konya

- İlker GÜLER

Balgat Mah. 5.Sok. Gönül Apt. No:18/1 Çankaya/Ankara

- Murat ALPARSALAN

Adresi tespit edilememiştir.

D. HAKKINDA İNCELEME

YAPILANLAR: - Metro Motorlu Taşıtlar Taşımacılık San. ve Tic. A.Ş.

(Yeni unvanı: Birinci Seyahat Taşımacılık Ticaret A.Ş.)

Altıntepsi Mah. Kazım Karabekir Cad. Barış Sok. No:20/A

Bayrampaşa/İstanbul

Temsilcisi: Av. Rahşan SERTKAYA DANİŞ

Bahariye Cad. Arayıcıbaşı Sok. İpek Apt. No: 10/17 Kadıköy/İstanbul

- Konya Metro Turizm Seyahat ve Tic. Ltd. Şti.

Yazır Mah. Doç. Dr. Halil Ürün Cad. Yeni Şehirlerarası Otobüs

Terminali Z/27-13-B/14/Konya

Temsilcisi: Av. İlke ÜSARTIRIR

Büyük İstanbul Otogar Yönetim Binası K:2 Bayrampaşa/İstanbul

(1) **E. DOSYA KONUSU:** Rekabet Kurulunun 20.07.2006 tarih ve 06-53/687-194 sayılı kararının kısmi red ile iptaline ilişkin temyiz süreci devam eden 16.12.2008 tarih ve 2006/4796 E. ve 2008/7686 K. sayılı; 2006/4791 E. ve 2008/7687 K. sayılı Danıştay 13. Daire kararlarının gereğinin yerine getirilmesi.

(2) **F. İDDİALARIN ÖZETİ:** Şikayet dilekçelerinde özetle; Konya Otobüs İşletmecileri Nakliyecileri ve Acentecileri Derneği ve Konya'da faaliyet gösteren şehirlerarası turizm şirketlerinin anlaşarak fiyat tespit etmek ve servis hizmeti gibi bir takım hizmetleri kaldırmak yoluyla Konya merkezli şehirlerarası yolcu taşımacılığı pazarında rekabeti kısıtladıkları iddia edilmektedir.

G. DOSYA EVRELERİ

(3) Şikâyet dilekçelerinin Kuruma intikali üzerine, Kurulun 08.05.2003 tarihli toplantısında 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun (4054 sayılı Kanun)'un 40/1. maddesi uyarınca konuya ilişkin olarak önaraştırma yapılmasına karar verilmiştir.

(4) Önaraştırma sonucunda Kurum raportörlerince düzenlenen 20.06.2003 tarih ve 2003-4-42/ÖA-03-SC sayılı Önaraştırma Raporu, Kurulun 03.07.2003 tarihli toplantısında

13-08/94-55

görülmüş ve şikayet edilen teşebbüs birliği ve teşebbüsler hakkında soruşturma açılmasına karar verilmiştir.

- (5) 16.07.2003 tarihinde, 4054 sayılı Kanun'un 43/2. maddesi uyarınca ilgili teşebbüs birliği ve teşebbüslere soruşturma açıldığına dair bildirimde bulunularak 30 gün içinde ilk yazılı savunmalarını göndermeleri istenmiştir.
- (6) İlgili teşebbüs birliği ve teşebbüslerin ilk yazılı savunmaları yasal süreleri içerisinde Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.
- (7) Soruşturma Heyeti'nce tamamlanan 03.01.2004 tarih ve S.R./03-16 sayılı Soruşturma Raporu, Kanun'un 45/1. maddesi uyarınca Başkanlıkça Kurul üyeleri ile ilgili taraflara tebliğ olunmuş ve aynı maddenin ikinci fıkrası gereğince taraflardan 30 gün içinde yazılı savunmalarını göndermeleri istenmiştir.
- (8) Soruşturma Raporu'nun tebliğini takiben, hakkında soruşturma yürütülen teşebbüslerden Kontur Tur. Ulus. Nak. Tic. Ltd. Şti. (Kontur), Özkaymak Turizm Ltd. Şti. (Özkaymak Turizm), Metro Motorlu Taşıtlar Taşımacılık San. ve Tic. A.Ş. (Metro Motorlu Taşıtlar) ve Konya Metro Turizm Seyahat ve Tic. Ltd. Şti. (Konya Metro Turizm)'nin ikinci yazılı savunmaları yasal süresi içinde Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.
- (9) Soruşturma Heyeti'nin hazırladığı "Ek Yazılı Görüş", 4054 sayılı Kanun'un 45/2. maddesi uyarınca, 20.5.2004 tarihinde Kurul üyeleri ve taraflara tebliğ edilmiştir.
- (10) Metro Motorlu Taşıtlar ve Konya Metro Turizm'in, Ek Yazılı Görüş'e karşı cevapları yasal süresi içinde Rekabet Kurumu'na intikal etmiştir.
- (11) Kurulun 06.07.2004 tarih ve 04-45 sayılı toplantısında, yürütülen soruşturma ile ilgili olarak 18.08.2004 tarihinde sözlü savunma toplantısı yapılmasına karar verilmiş ve sözlü savunma toplantısı anılan tarihte şikayetçilerden Kemal ÖZER ile hakkında soruşturma yürütülen taraflardan Özkaymak Turizm vekili Av. Tevfik BUĞDAYCI, Konya Metro Turizm vekili Av. Ömer Yıldırım GÜNDAY ve Metro Motorlu Taşıtlar vekili Av. Nedim Korhan ŞENGÜN'ün katılımı ile yapılmıştır. Hakkında soruşturma yürütülen taraflardan Kontur Turizm talep etmiş olmasına rağmen sözlü savunma toplantısında hazır bulunmamıştır.
- (12) Kurulun 18.08.2004 günlü toplantısında verilen 04-55/751-188 sayılı nihai karar, 01.09.2004 tarihli tefhim toplantısında Konya Metro Turizm vekillerinin huzurunda okunarak tefhim edilmiştir.
- (13) Kurulun 18.08.2004 günlü toplantısında verilen 04-55/751-188 sayılı nihai karara göre Konya Otobüs İşletmeciliği, Nakliyecileri ve Acenteciler Derneği ile dernek üyesi 14 teşebbüsün ihlal niteliğinde davranışı bulunmadığı tespit edilmiş; Kontur, Özkaymak Turizm, Metro Motorlu Taşıtlar ve Konya Metro Turizm'in 4054 sayılı Kanun'u ihlal eder nitelikteki davranışları nedeniyle para cezası ile cezalandırılmalarına karar verilmiştir. Konya Otobüs İşletmeciliği, Nakliyecileri ve Acenteciler Derneği ile dernek üyesi 14 teşebbüs ve hakkında verilen cezai işlem için yargı yoluna gitmeyen Kontur Tur. Ulus. Nak. Tic. Ltd. Şti. açısından karar kesinleşmiştir.
- (14) Kurulun aldığı 18.8.2004 tarih ve 04-55/751-188 sayılı karara karşı Özkaymak Turizm, Metro Seyahat Taşımacılık Tic. A.Ş. (Metro Motorlu Taşıtlar yargı süreci boyunca unvan değişikliğine uğramış olup ticaret unvanı davanın açıldığı tarihte Metro Turizm Sey. Org. ve Tic. A.Ş.'dir. Şirket daha sonra Birinci Seyahat Taşımacılık Ticaret A.Ş. unvanını almıştır.) ve Konya Metro Turizm tarafından sırasıyla Danıştay 13. Dairesinin 2005/5935, 2005/6049 ve 2005/6052 E. sıra numaralarına kayden iptal davaları açılmıştır. Kurulun adı geçen teşebbüs ve teşebbüs birliği hakkındaki kararı "Soruşturmayı yürüten Kurul üyesinin nihai karar toplantısına katılarak oy kullanmasının hukuka aykırı olduğu" gerekçesiyle Danıştay 13. Dairesi tarafından iptal edilmiştir. Danıştay kararları 12.06.2006 tarihinde Kurum tarafından tebliğ edilmiştir.
- (15) Rekabet Kurulunun 20.07.2006 tarih ve 06-53 sayılı toplantısında, ilk inceleme ve soruşturmaya ait tüm savunma, ek savunma, sözlü savunma tutanakları, raporlar, Danıştayın iptal kararları, tüm dosya münderecatında yer alan bütün bilgi ve belgelerin

13-08/94-55

incelenmesi sonucunda dosya konusu, mevcut soruşturmanın Heyet Başkanlığını yürüten Kurul Üyesinin katılımı olmaksızın yeniden karara bağlanmıştır.

- (16) Rekabet Kurulunun 20.07.2006 tarihinde soruşturmacı üyenin katılmadığı toplantısında alınan 06-53/687-194 sayılı kararı aleyhine Özkaymak Turizm, Metro Seyahat Taşımacılık Tic. A.Ş. ve Konya Metro Turizm tarafından Danıştay nezdinde iptal davası açılmış; Özkaymak Turizm tarafından açılan dava, Danıştay 13. Dairesince 16.12.2008 tarih, 2006/4843 E. ve 2008/7688 K. sayılı kararla reddedilmiştir. Anılan Kurul kararına karşı Konya Metro Turizm ve Metro Motorlu Taşıtlar'ın açtığı iptal davalarında ise Danıştay 13. Dairesi, 16.12.2008 tarihinde verdiği 2006/4791 E. ve 2008/7687 K. sayılı kararında, "Metro A.Ş. ve Konya Metro'nun ekonomik birlik oluşturduğundan bahisle her iki teşebbüsün cirosunun toplamı esas alınarak idari para cezası verilmesine ilişkin işlemde hukuka uyarlık görülmediği" gerekçesiyle Metro Motorlu Taşıtlar hakkındaki hükmü; "Özkaymak ve Metro A.Ş. tarafından gerçekleştirilen fiyat oluşumunda belirleyici konumda olmaması nedeniyle, davacı şirketin Konya Otogarı'nda yaşanan rekabet ihlâlinde taraf olarak kabulüne olanak bulunmadığına ve Konya Otogarı'nda yaşanan rekabet ihlâlinde Metro A.Ş.'nin tarafından fiyatları belirlenen biletleri satan, bu firmanın acentesi olan davacı şirkete 4. maddeyi ihlâl ettiği nedeniyle idarî para cezası verilmesi olanağı bulunmadığı" gerekçesiyle de Konya Metro Turizm hakkındaki hükmü iptal edilmiştir.
- (17) Danıştay 13. Dairesi tarafından verilmiş olan ve hâlihazırda temyiz süreci devam eden 16.12.2008 tarih ve 2006/4796 E., 2008/7686 K. sayılı karar ile aynı tarih ve 2006/4791 E., 2008/7687 K sayılı kararları çerçevesinde hazırlanan 24.01.2013 tarih ve 2003-4-42/BN sayılı Bilgi Notu görüşülerek dosya konusu nihai karara bağlanmıştır.

H. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ

- (18) Raportör tarafından; Konya Metro hakkında Danıştay'ın vermiş olduğu iptal kararı doğrultusunda yeni bir karar verilmesine gerek olmadığı ve Metro Turizm Seyahat hakkında ise üzerine atılı eylemin "soruşturma zamanaşımı"na uğramış olması nedeniyle ceza vermeye yer olmadığına karar verilmesi gerektiği görüşünü ifade edilmiştir.

I.İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

I.1. İLGİLİ PAZAR

I.1.1.İlgili Ürün Pazarı

- (19) İlgili ürün pazarı, haklarında önaraştırma yürütülen tarafların faaliyetleri dikkate alınarak "Konya ili merkezli, otobüs ile şehirlerarası yolcu taşıma hizmetleri" pazarı olarak belirlenmiştir.

I.1.2.İlgili Coğrafi Pazar

- (20) Şikâyete konu faaliyetler ile rekabetin ortadan kaldırıldığı ilgili hizmetler Konya ilinde sunulmaktadır. Bu hususlar dikkate alınarak "Konya İli" coğrafi pazar olarak tespit edilmiştir.

I.2. YAPILAN İNCELEME VE TESPİTLER

I.2.1. Hakkında Soruşturma Yapılan Taraflar

I.2.1.1. Konya Otobüs İşletmecileri Nakliyecileri ve Acentacıları Derneği

- (21) Merkezi Konya'da bulunan ve üyelerinin hak ve menfaatlerini korumak amacıyla kurulmuş olan Konya Otobüs İşletmecileri Nakliyecileri ve Acentacıları Derneği (Dernek)'nin Yönetim ve Denetim Kurulu üyeleri aşağıdaki gibidir:

Dernek Yönetim Kurulu Üyeleri

Başkan	Oktay GÜL
Sekreter	O. Nevzat ÜNSAL
Muhasip	Bilal DEMİRTAŞ
2. Başkan	Sıtkı VURAL
Üye	Özkan ÖZKAYMAK

Dernek Denetim Kurulu Üyeleri

Üye	Kemal ÖZKAYMAK
Üye	Mehmet Barbaros KARAKUŞ
Üye	Mehmet YÜKSEL

13-08/94-55

I.2.1.2. Konya Otogarı'nda Faaliyet Gösteren ve Konya Otobüs İşletmecileri Nakliyecileri ve Acentacıları Derneği Üyesi Olan Otobüs ile Şehirlerarası Yolcu Taşıma Şirketleri

(22) Haklarında soruşturma açılan teşebbüsler aşağıda yer almaktadır:

-Özkaymak Turizm Ltd. Şti
-Artur Turizm ve Nakliye Sanayi ve Ticaret A.Ş.
-Bilal DEMİRTAŞ
-Kartur Turizm Sey. Nak. ve Tic. Ltd. Şti.
-Kontur Tur. ve Ulus. Nak. Tic. Ltd. Şti.
-Konya Metro Turizm Sey. ve Tic. Ltd. Şti.
-Lüks Konya Turizm Nakliyat ve Gıda Paz. Ltd. Şti.
-Mehmet DURAN
-O. Nevzat ÜNSAL

-Metro Motorlu Taşıtlar Taş. San. Tic. A.Ş.
-S.S. Yeni Konaş Konya Otobüşçüleri Sahip ve İşleticileri Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi
-Şapçıoğlu Motorlu Araçlar Tic. Nak. Ltd. Şti.
-Sermet Nak. Hay. Pet. Ür. San. ve Tic. Ltd. Şti
-Seykon Taşımacılık Hizmetleri Turizm Tic. Ltd. Şti.
-Yeşil Aksaray Tur. Nak. San. Tic. Ltd. Şti.
-Gültur Turizm Ltd. Şti. – Oktay GÜL
-Lüks Ereğli Tur. Sey. Nak. Tic. ve San. A.Ş.-Mehmet KAYA

I.2.2. Yazılı Savunmalara İlişkin Değerlendirmeler

(23) Haklarında soruşturma açılan teşebbüs birliği ve teşebbüslerin ilk yazılı savunmaları 11.08.2003–22.09.2003 tarihleri arasında Rekabet Kurumu kayıtlarına intikal etmiştir. Bu yazılı savunmaların incelenmesi sonucunda genel olarak benzer gerekçelerle savunma yapıldığı tespit edilmiş, bu savunmalar aşağıda toplu halde değerlendirilerek cevaplandırılmıştır.

I.2.2.1. Usule Yönelik Savunmalara İlişkin Değerlendirmeler

(24) **I.2.2.1.1. Savunma İstemi Yazısı ile Birlikte Taraflara İddiaların Türü ve Niteliği Hakkında Yeterli Bilgi Gönderilmediği**

(25) Savunmalarda, taraflara savunma istemi yazısı ile birlikte gönderilen önaraştırma raporunun bazı bölümlerinin karalanmasının, önaraştırma raporunun eklerinin gönderilmemiş olmasının, söz konusu belgeler Kurumdan dilekçe ile talep edildiği halde yalnızca bir kısmının kendilerine tebliğ edilmesinin ve şikayetçinin isminin açıklanmamasının usule aykırı olduğu, böylece savunma haklarının kısıtlandığı ve gönderilen ek belgelerden sonra 30 günlük ek savunma süresi verilmemesinin Kurumun önceki uygulamalarıyla çeliştiği ileri sürülmüştür.

(26) Önaraştırma raporu ve 4054 sayılı Kanunun 43. maddesinin ikinci fıkrası birlikte dikkate alındığında raporun, iddiaların türü ve niteliğine ilişkin yeterli bilgiyi içermekte olduğu, bu bakımdan ilk yazılı savunmanın sağlıklı ve tam yapılabilmesi için sağlam bir temel oluşturduğu anlaşılmaktadır.

(27) Haklarında soruşturma yürütülen taraflarca talep edilen önaraştırma raporu eklerinden oluşan belgeler, 4054 sayılı Kanun'un 44. maddesi gereğince talep sahiplerine iletilmiştir. Bununla birlikte, önaraştırma raporunun karalanmış bölümleri, ticari sır niteliği taşımakta olup tarafların savunma haklarının kısıtlanması anlamına gelecek bir içeriğe sahip olmadığından, taraflara tebliğ edilmemesinde isabetsizlik görülmemiştir.

(28) Haklarında soruşturma açılan teşebbüslerin yazılı savunma için 30 günlük ek süre taleplerine ilişkin gerekçeleri haklı bulunmayarak süre uzatım istemleri reddedilmişse de; 4054 sayılı Kanunun 44 ve 45. maddeleri uyarınca söz konusu tarafların, soruşturma safhası sonuna kadar Kurula, kararı etkileyebilecek her türlü bilgi ve delili sunmaları mümkündür. Olayda da taraflara kendilerine gönderilen belgelere ilişkin savunma nitelikli bilgi ve belgelerin dikkate alınacağı hususunda bilgi verilmiştir.

(29) Şikayetçinin kimliğinin açıklanmaması ise, haklarında soruşturma yürütülen tarafların savunma haklarını hiçbir şekilde sınırlar nitelikte değildir. Zira Kurum tarafından yürütülen soruşturma, şikayetçinin bir takım şahsi haklarının ihlalinin tespitine yönelik değil, aksine belirli bir pazarda rekabetin engellenip engellenmediğinin tespitine yöneliktir. Şikayet dilekçesinin şikayet edilenlere verilmemesi ve böylece şikayetçiye bir güvence sağlanması, rekabet hukuku uygulamalarının bir standardı niteliğindedir. Rekabetin işlerliği, ekonomik ve sosyal anlamda rekabetten beklenen faydalara atfedilen önemin büyüklüğü nedeniyle korunmaktadır. Rekabetin korunması için kurulan mekanizmada mağdurların şikayetleri en

13-08/94-55

önemli unsurlardan biridir. Bu yüzden şikayet dilekçelerinin mahremiyeti, şikayetçilerin pek çok durumda üstün ekonomik güce sahip teşebbüslerin olası misillemelerinden korunmasını sağlamak üzere, muhafaza edilmelidir. Diğer yandan, Rekabet Kurumu, resen de soruşturma başlatabilen bir kamu kurumu olarak şikayet dilekçesinin içeriğiyle hiç bir şekilde bağlı değildir. Dolayısıyla Kurum tarafından yöneltilen isnatların muhatapları, söz konusu isnatların sahibini Rekabet Kurumu, bu isnatların amacını da rekabetin korunması olarak kabul etmelidirler.

1.2.2.1.2. Öneraştırma raporuna dayanak teşkil eden belgelerin HUMK ve sair yasalar uyarınca delil sayılmadığı ve ispat gücünün olmadığı

- (30) Savunmalarda öneraştırma raporunda yer verilen ve dayanak gösterilen belgelerin HUMK ve sair yasalar uyarınca delil olarak alınamayacağı, hiçbir ispat gücü bulunmayan kaynaklar olduğu, bunlara istinaden soruşturma açılmasının 4054 sayılı Kanunun ruhuna ve amacına aykırı olduğu, 4054 sayılı Kanun hükümleri uyarınca tüm delillerin toplanmasında HUMK'un esas alınması gerektiği, öneraştırma raporunda delil olarak sunulan belgelerden hiçbirinde teşebbüs adına imzaya yetkili bir kişinin imzasının bulunmadığı, anılan belgelerin teşebbüs açısından yok hükmünde olduğu belirtilmiştir.
- (31) 4054 sayılı Kanun HMUK'a atıf yapmıştır. Bu atıf, kesin delil, takdiri delil ayrımı yapılmaksızın bütün delil çeşitlerine ilişkin olup, bu deliller senet, ikrar, yemin, kesin hüküm, şahit, bilirkişi, keşif olmak üzere yedi adettir. Sekizinci bir delil türü de aynı Kanun'un 367. maddesinde belirlenen "özel hüküm sebepleri"dir. Olayın durumuna göre her şeyin delil olabileceği bu kuralda benimsenmiştir. Dolayısıyla, Rekabet hukukunda serbest delil sistemi geçerlidir.

1.2.2.1.3. Öneraştırma raporunun usule uygun tanzim edilmediği

- (32) Taraflar savunmalarında, Kurum raportörlerinin öneraştırma sürecinde topladıkları belge ve bilgilerden iddialarının aksini tevsik edici mahiyette olanlarına raporda yer vermediklerini, yerinde inceleme esnasında talep ettikleri bazı bilet dip koçanlarını değerlendirmeye tabi tutmadıklarını, bu durumun hukuka aykırı olduğunu iddia etmişlerdir.
- (33) Öneraştırma sürecinde elde edilen belge ve bilgilerden bilet örnekleri müspet ya da menfi bir sonuca varılması için yetersiz bulunmuş, rapor ekinde yer alan ifade tutanaklarından delil olarak kullanılan ifadeler rapor içeriğinde yer almıştır.

1.2.2.1.4. 4054 sayılı Kanun'un 39. maddesinin Anayasaya aykırılık teşkil ettiği

- (34) Savunma dilekçelerinde, 4054 sayılı Kanun'un 39. maddesinin Anayasa'ya aykırı olduğu ileri sürülmüştür.
- (35) 4054 sayılı Kanunun, verilen cezaların yüzde yirmi beşini Rekabet Kurumu gelirleri arasında sayan 39/1(b) maddesi, 01.08.2003 tarih ve 4971 sayılı Kanun'un 25. maddesi ile yürürlükten kaldırılmıştır.

1.2.2.2. Esasa Yönelik Savunmalar ve Değerlendirmeler

- (36) **1.2.2.2.1. - F1 Yetki Belgesi sahibi teşebbüslerin soruşturma konusu iddialara yönelik sorumluluklarının bulunmadığı,**
- F1 Yetki Belgesine sahip teşebbüslerin hukuki konumları itibariyle hostes ve ikram hizmetlerini belirlemesinin mümkün olmadığı,
- Teşebbüs bünyesinde hiçbir zaman kredi kartı ile bilet satışı yapılmadığı,
- Teşebbüsün hiçbir zaman servis hizmeti vermediği,
- Teşebbüsün kredi kartı ile bilet satışı yapma uygulamasını bir anlaşma neticesinde değil, teşebbüse özel bazı nedenlerle geçici olarak kaldırdığı,
- Teşebbüsün servis hizmetini bir anlaşma neticesinde değil, kendi hür iradesi neticesinde kaldırdığı.
- (37) 08.09.1994 tarihinde 22045 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren "Karayoluyla Şehirlerarası Yolcu Taşımaları Hakkında Yönetmelik" in 6. maddesi uyarınca şehirlerarası yolcu taşımacılığı konusunda acentelik yapacaklara F1 Yetki Belgesi

13-08/94-55

verilmektedir. Aynı Yönetmeliğin 11. maddesinde, acentelik yetki belgesi alma şartları tanımlanmış, F1 yetki belgesine sahip olanların hiç bir zaman kendi namlarına taşıma yapamayacakları ve yaptıramayacakları belirtilmiştir. Aynı maddede, acentelerin Türk Ticaret Kanunu'nda yer alan haklara sahip olduğu ve yükümlülüklerini de yerine getirmekten sorumlu oldukları belirtilmiştir.

- (38) Bu çerçevede, F1 yetki belgesi ile faaliyet gösteren bir teşebbüsün fiyat belirleme konusundaki imkânının, ancak işletmeci teşebbüsün kendisine tanıdığı takdir yetkisi ile sınırlı olduğu anlaşılmakta ve savunmalarda da yer aldığı üzere F1 yetki belgesi ile faaliyet gösteren teşebbüslerin, yerli Konya firmaları ile fiyat tespitinde bulunmaları ya da hostes ve ikram hizmetlerini belirlemeleri muhtemel görülmemektedir.
- (39) Hiçbir zaman kredi kartı ile satış yapılmamış olması, teşebbüsün kredi kartı ile bilet satışı yapma uygulamasını bir anlaşma neticesinde değil, teşebbüse özel bazı nedenlerle geçici olarak kaldırdığı, hiçbir zaman servis hizmeti verilmemiş olması ve teşebbüsün servis hizmetini bir anlaşma neticesinde değil, kendi hür iradesi neticesinde kaldırdığı yolundaki ifadeler, gerçekte örtüşükleri ölçüde bu savunma noktalarına dayanan teşebbüsler hakkındaki iddianın asılsız olduğunun kabulünü gerektirecektir.
- (40) Soruşturma çerçevesinde yürütülen inceleme çalışmaları neticesinde, kredi kartı ile yapılan satışların ve servis hizmetinin bir anlaşma sonucu kaldırıldığına yönelik, önaraştırma tespitlerine ek yeni bir tespite ulaşılamamıştır. Bu çerçevede Konya Otogarı'nda faaliyet gösteren teşebbüslerin hangilerinin anlaşarak kredi kartı ile bilet satışı uygulamasına son verdikleri ya da servisleri kaldırdıklarına dair somut deliller bulunamadığından ve önceden kredi kartı ile bilet satışı yaptığı sabit olan teşebbüslerin bu uygulamaya yeniden başlamış oldukları tespit edildiğinden, bu husustaki iddiaların geri çekilmesinin yerinde olacağı sonucuna ulaşılmıştır.

1.2.2.2.2. İlgili mevzuat gereği, teşebbüslerin fiyat anlaşması yapmalarının mümkün olmadığı

- (41) Ulaştırma Bakanlığı Yönetmeliği uyarınca şehirlerarası otobüs ile yolcu taşıma ücretlerini Bakanlığın belirlediği, teşebbüslerin bu konuda yasa sınırları dışında bir inisiyatif kullanamadıkları dolayısıyla teşebbüslerin fiyat anlaşması yapmalarının mümkün olmadığı ileri sürülmüştür.
- (42) İhlalin gerçekleştiği dönemde, ilgili pazara ilişkin yürürlükte olan başlıca hukuki düzenleme Ulaştırma Bakanlığı tarafından hazırlanan ve 08.09.1994 tarihinde 22045 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren "Karayoluyla Şehirlerarası Yolcu Taşımaları Hakkında Yönetmelik"tir (Yeni Karayolu Taşıma Yönetmeliği 25.2.2004 tarih ve 25384 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Ancak soruşturma konusu faaliyetler süresince eski yönetmeliğin yürürlükte olduğu dikkate alınarak bu yönetmeliğin hükümleri çerçevesinde değerlendirme yapılmıştır).
- (43) İhlal tarihinde meri olan Yönetmeliğin 4. maddesinde; Karayoluyla şehirlerarası yolcu taşımacılığı ve bu taşıma ile ilgili acentelik yapılabilmesi için Bakanlıktan yetki belgesi alınmasının zorunlu olduğu belirtilmiştir.
- (44) Yönetmeliğin 6. maddesi, yetki belgelerini, otobüs ile şehirlerarası düzenli yolcu taşımacılığı yapacaklara verilecek (D1); önceden gruplandırılmış yolcuları, bir hareket noktasından alıp aynı hareket noktasına mekik sefer yaparak taşıyanlara verilecek (D2) ve şehirlerarası yolcu taşımacılığı konusunda acentelik yapacaklara verilecek olan (F1) yetki belgeleri olarak belirlemiştir.
- (45) Yönetmeliğin 11. maddesinde ise, (F1) Yetki belgesi alınabilmesi için, bilet satmaya elverişli müstakil bir büroya sahip olunması, ayrıca, (D1) ve (E1) yetki belgesi sahibi taşımacılardan en az bir tanesi ile imzalanmış bir acentelik anlaşması bulunması gerektiği belirtilmiştir. Yine aynı maddede (F1) yetki belgesine sahip olanların hiç bir zaman kendi namlarına taşıma yapamayacakları ve yaptıramayacakları, ancak, taşımacı yetki belgesine sahip olanların ayrıca acentelik belgesi alma şartlarını da yerine getirdikleri takdirde doğrudan kendi

13-08/94-55

acenteliklerini üstlenmemek kaydıyla isterlerse (F1) yetki belgesini de alabilecekleri kurala bağlanmıştır.

- (46) Yönetmeliğin 17. maddesine göre, şehirlerarası yolcu ve bagaj fiyat tarifeleri taşımacılarca belirlenerek Bakanlıkça onaylanır. Taşıma fiyatlarının, ekonomi ve kamu yararı aleyhine sonuç vermesi ve aşırı fiyat uygulanması veya yıkıcı rekabet ortamının doğması halinde gerektiğinde, taban ve tavan fiyatları Bakanlıkça düzenlenir.
- (47) Yönetmeliğin 18. maddesine göre, uygulamaya konulan taşıma fiyatları, taşımanın başlangıç ve bitiş noktaları arasında gidiş-dönüşte aynı olacaktır. Değişik fiyat tarifesi uygulanamaz. Onaylanmış fiyat tarifelerinin üzerinde ücret alınmaz. Ancak taşımacılar, tespit edeceği esaslara göre onaylanmış fiyat tarifelerinin %25'ine kadar indirim uygulayabilirler.
- (48) Yönetmeliğin 19. maddesine göre, fiyat tarifeleri asgari 4 ay süreyle uygulanır. Fiyat tarifelerinin bitim süresinin, yılbaşı, milli ve dini bayramlara rastlaması halinde; bu tatil günlerinin en az on gün önce ve on gün sonrasına kadar tarife değişikliği yapılamaz, yeni tarife alınmaz.
- (49) Yönetmeliğin 20. maddesine göre, Bakanlık gerektiğinde, zaman ve fiyat tarifelerini onaylama yetkisini Ulaştırma Bölge Müdürlüklerine devredebilir.
- (50) Yönetmeliğin yukarıda aktarılan ilgili hükümleri ışığında görülmektedir ki, teşebbüslerin uygulayacakları fiyat tarifelerinin belirlenmesi hususu Bakanlığa değil, teşebbüslerin kendilerine bırakılmış olup, Bakanlık bu fiyat tarifelerini onaylamaya ve yürürlüğünü denetlemeye yetkili makam olarak belirlenmiştir. Bu Genel Esaslar 11.6.2009 tarih ve 27255 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nde de korunmuş olup, her iki yönetmelik hükümleri uyarınca da teşebbüslerin fiyat anlaşması yapmalarının yasal olarak mümkün olmadığı yönündeki savunmalar kabul edilebilir nitelikte değildir.

I.2.2.2.3. Metro Motorlu Taşıtlar Taşımacılık San. ve Tic. A.Ş.'nin, Konya Metro Turizm Sey. ve Tic. Ltd. Şti. ile aralarında sadece bir acentelik ilişkisi bulunduğu ve bu nedenle sorumlu tutulamayacağı savunmasına ilişkin tespit ve değerlendirmeler

- (51) Kurulun 20.07.2006 tarih ve 06-53/687-194 sayılı kararının Konya Metro Turizm ve Metro Motorlu Taşıtlar hakkındaki hükümlerinin Danıştay tarafından iptalinden evvel kabul edilen görüşe göre, Konya Metro Turizm'in hisselerinin %50'sinin kontrolünü elinde bulunduran Galip ÖZTÜRK, Metro Motorlu Taşıtlar'ın Yönetim Kurulu Başkanlığını yürütmekte ve ayrıca bu teşebbüsün hisselerinin %75'inin kontrolünü elinde tutmakta; bunun yanı sıra Konya Metro Turizm'in hisselerinin %25'inin kontrolünü elinde bulunduran Ekrem ÖZTÜRK, Metro Motorlu Taşıtlar'ın Yönetim Kurulunda da görev yapmakta; dolayısıyla, Konya Metro Turizm'in hisselerinin % 75'ine sahip iki kişi aynı zamanda Metro Motorlu Taşıtlar'ın yönetim kurulunda bulunmakta, ayrıca her iki teşebbüsün %50 ve %75 hisselerinin sahipliği aynı gerçek kişiye ait olmakla her iki teşebbüsün de karar mekanizmalarında ağırlıklı olarak aynı şahıslar bulunduğundan, söz konusu iki teşebbüs, ekonomik bir bütünlük olarak değerlendirilmekteydi.
- (52) Danıştay 13. Dairesi, bu değerlendirme hakkında 16.12.2008 tarihinde vermiş olduğu 2006/4791 E. ve 2008/7687 K. sayılı ve 2006/4796 E. ve 2008/7686 K. sayılı kararlar ile "*Metro A.Ş. ve Konya Metro'nun ekonomik birlik oluşturduğundan bahisle her iki teşebbüsün cirosunun toplamı esas alınarak idari para cezası verilmesine ilişkin işlemde hukuka uyarlık görülmediği*" gerekçesiyle Metro Motorlu Taşıtlar hakkındaki hükmü; "*Özkaymak ve Metro A.Ş. tarafından gerçekleştirilen fiyat oluşumunda belirleyici konumda olmaması nedeniyle, davacı şirketin Konya Otogar'ında yaşanan rekabet ihlâlinde taraf olarak kabulüne olanak bulunmadığı ve Konya Otogar'ında yaşanan rekabet ihlâlinde Metro A.Ş.'nin tarafından fiyatları belirlenen biletleri satan, bu firmanın acentesi olan davacı şirkete 4. maddeyi ihlâl ettiği nedeniyle idarî para cezası verilmesi olanağı bulunmadığı*" gerekçesiyle Konya Metro Turizm hakkındaki hükmü iptal edilmiştir.

I.3. Teşebbüs Bazında Değerlendirmeler

- (53) Soruşturma çerçevesinde 14.11.2003 ile 17.11.2003 tarihleri arasında gerçekleştirilen

13-08/94-55

yerinde inceleme ve görüşmeler neticesinde aşağıdaki tespitlere ulaşılmıştır:

- (54) Özkaymak Turizm, Kontur Turizm, Konya Metro Turizm ve Metro Motorlu Taşıtlar'ın aralarında anlaşarak fiyat tespit ettikleri ihtimalinin araştırılması amacıyla anılan teşebbüslerden 2003 yılı Mayıs ayına ait faturaları istenmiştir. İncelenen belgelerden İstanbul, Ankara, İzmir, Antalya ve Alanya'ya düzenlenen otobüs seferlerine ilişkin faturaların tamamı dikkate alınarak değerlendirilmiştir. Aşağıdaki tabloda incelenen faturaların iller ve ilgili teşebbüsler arasında dağılımı gösterilmektedir:

Gidilen İl	Özkaymak	Kontur	Metro	Toplam
İstanbul	137	114	224	475
Ankara	339	290	465	1094
İzmir	139	188	10	337
Antalya	90	139	24	253
Alanya	90	138	51	279
Toplam	795	869	774	2438

- (55) Bu kapsamda, 2438 adet belge incelenmiş, bunlardan Metro teşebbüsünün İzmir ve Antalya seferlerine ait 34 adet faturanın ve bu faturaların içerdikleri yolcu bilgilerinin miktarının, teşebbüs davranışlarına ilişkin sonuç çıkarmaya yeterli olmadıkları düşünüldüğünden, bu faturaların dikkate alınmamasının yerinde olacağı sonucuna ulaşılmıştır. Geri kalan 2404 adet fatura incelenirken:
- (56) a) Kontur; faturalandırma için bilgisayarlı sistem kullandığından bu teşebbüsün yolcularının her birinin nereye gittiği, faturaların üzerinde yer alan ibarelerden anlaşılmıştır. Bu yüzden, bu teşebbüse ait 869 adet fatura incelenirken, sadece ilgili şehre ilişkin kayıtlar dikkate alınarak, daha net sonuçlar elde edilmiştir.
- (57) b) Özkaymak ve Metro teşebbüsleri, faturalarını elle düzenledikleri ve kaydedilen biletlerin sahiplerinin nereye gittiklerine ilişkin bilgilere faturalarında yer vermediği için, bu teşebbüslerin faturalarında yer alan bilgilerin tamamı dikkate alınmış ve sınıflandırılmıştır.
- (58) c) Metro teşebbüsüne ait faturaların incelenmesi sonucunda elde edilen tablolarda, Mayıs 2003 döneminde kişi başına 500.000 TL bilet sigortası uygulandığından gerçek bilet fiyatlarının 500.000 TL düşük olduğu tespit edilmiş, ilgili tablolarda yer alan tüm parasal değerlerin 500.000 TL fazlası dikkate alınarak değerlendirme yapılmıştır.
- (59) Yukarıda anılan faturaların incelenmesi kapsamında 2003 yılı Mayıs ayı boyunca anılan üç teşebbüs tarafından Konya'dan hareketle çeşitli merkezlere taşınan 35.586 kişinin ödeme bilgileri incelenmiş, sınıflandırılmış ve değerlendirilmiştir. Bu kişilerin teşebbüsler ve yolculuk ettikleri otobüsün nihai hedefinin neresi olduğu kriterlerine göre dağılımı aşağıdaki tabloda görülmektedir.

	Özkaymak	Kontur	Metro	Toplam
İstanbul*	2865	1050	5033	8948
Ankara*	7005	4667	5356	17028
İzmir*	2169	1313	-	3482
Antalya*	1618	1975	-	3593
Alanya*	1116	1076	343	2535
Toplam	14773	10081	10732	35586

*İlgili seferin nihai hedefini göstermektedir. İlgili tablolarda da aktarılabacağı üzere yolcuların bir kısmı güzergah üzerindeki başka merkezlerde inmektedirler.

- (60) İncelemeye tabi tutulan fatura içeriklerinden,
- (61) Özkaymak, Kontur ve Metro teşebbüslerinin 12.05.2003 tarihinde Konya - İstanbul seyahati için talep ettikleri bilet fiyatını 23.000.000¹ TL'den 32.000.000 TL'ye çıkardıkları; her üç teşebbüsün de, 23.000.000 TL fiyat uygulamasını aynı gün ya tamamen kaldırdığı ya da Mayıs ayının ilk on bir günü ile karşılaştırılmayacak kadar seyrek uyguladıkları; buna karşılık, teşebbüslerin her üçünün de aynı gün 32.000.000 TL fiyatı uygulamaya koydukları; bu

¹ 28.01.2003 tarih ve 5083 sayılı Türkiye Cumhuriyeti Devletinin Para Birimi Hakkında Kanun ve 04.04.2007 tarih ve 2007/11963 sayılı Bakanlar Kurulu kararı uyarınca 1.000.000 Türk Lirası bir Türk Lirası'na eşitlenmiş olup, bu kararda yer verilen para miktarları anılan yasal düzenlemelerden önceki döneme aittir.

13-08/94-55

fiyatın, 12.05.2003 tarihinden önce teşebbüslerin hiçbirinde uygulanmadığı; Özkaymak ve Metro teşebbüslerinin İstanbul güzergahında yer alan Ankara – Afyon ve Kulu için de bilet fiyatlarını birlikte ve aynı oranlarda artırdıkları;

- (62) Teşebbüslerin her üçünün de Ankara için bilet fiyatlarını 12.05.2003 günü 10.000.000 TL'den 15.000.000 TL'ye çıkardıkları; 10.000.000 TL bilet fiyatı uygulamasını anılan tarihten sonra neredeyse tamamen ortadan kaldırdıkları; buna karşılık o tarihe kadar hemen hiç uygulanmayan 15.000.000 TL fiyatı uygulanmaya başladıkları;
- (63) Teşebbüslerden Metro'nun İzmir'e düzenlenen otobüs seferlerine ait çok az sayıda fatura göndermesi ve bu faturalarda yer alan bilgilerin bu teşebbüse ilişkin sonuçlara ulaşılmasında yeterli olmaması sebebiyle, sadece Özkaymak ve Kontur teşebbüslerinin İzmir için uyguladıkları bilet fiyatını 12.05.2003 tarihinde 20.000.000 TL'den 28.000.000 TL'ye artırdıkları;
- (64) Söz konusu teşebbüslerin 12.05.2003 tarihinde Alanya için uygulanan bilet fiyatını 12.000.000 TL'den 16.000.000 TL'ye artırdıkları; Özkaymak ve Metro teşebbüslerinin Manavgat için bilet ücretlerini 10.000.000 TL'den 15.000.000 TL'ye; Seydişehir için uygulanan bilet fiyatını da 5.000.000 TL'den 7.000.000 TL'ye yükselttikleri;
- (65) Teşebbüslerden Metro'nun, Antalya'ya düzenlenen otobüs seferlerine ait çok az sayıda fatura göndermesi ve bu faturalarda yer alan bilgilerin bu teşebbüse ilişkin sonuçlara ulaşılması için yeterli olmaması sebebiyle, sadece Özkaymak ve Kontur teşebbüslerinin Antalya için uyguladıkları bilet fiyatını 12.05.2003 tarihinde 12.000.000 TL'den 18.000.000 TL'ye artırdıkları; 12.000.000 TL fiyatın, 12.05.2003 tarihinden sonra çok ender olarak uygulandığı, buna karşılık 12.05.2003 tarihinden önce hiç uygulanmamış olan 18.000.000 TL'lik fiyatın uygulanmaya başlandığı belirlenmiştir.
- (66) Dosya mevcudu bilgiler çerçevesinde Metro, Kontur ve Özkaymak teşebbüsleri arasında 4054 sayılı Kanuna aykırı anlaşma ve uyumlu eylemlerin varlığını ortaya koyan verilere ek olarak aşağıdaki hususlar da dikkate alınmıştır:
- (67) Fiyat tespitinin ve fiyatların anlaşılabilir olarak artırılması uygulamasının yukarıda yer alan illere ek olarak bu illerin güzergahları üzerinde bulunan Kulu, Cihanbeyli, Afyon, Eskişehir, Bolu, Seydişehir, Akşehir, Şarkikaraağaç, Çay, Eğirdir, Isparta, Uşak, Manavgat ve Gazipaşa olmak üzere 14 il ve ilçe merkezine de uygulandığı anlaşılmaktadır.
- (68) 12.05.2003'e kadar uygulanan bilet bedelleri (Antalya hariç olmak üzere) 01.06.2002 tarihli; 12.05.2003 sonrası uygulananlar da 12.05.2003 tarihli Dernek fiyat listeleri ile tamamen örtüşmektedir.
- (69) Öneri raporumun 13 ila 29 no'lu sayfalarında değerlendirilen ve yine bu raporun eklerinde sunulan çeşitli belgeler, Metro, Kontur ve Özkaymak teşebbüsleri arasında 4054 sayılı Kanuna aykırı eylem ve uygulamaların varlığına işaret etmektedir;
- (70) Metro, Kontur ve Özkaymak teşebbüslerinin 12.05.2003 tarihli faturalarından her il için hareket eden ilk otobüsteki yolculara uygulanan fiyatlar incelendiğinde, günün ilk saatlerinde zamli fiyatların uygulanmaya başladığı görülmüştür. Nitekim İstanbul için Metro'nun 08.00, Kontur'un 10.30, Özkaymak'ın 10.00; Ankara için Metro'nun 01.00, Kontur'un 04.00, Özkaymak'ın 04.00; İzmir için Kontur'un 00.30, Özkaymak'ın 10.00; Alanya için Metro'nun 13.00, Kontur'un 01.30, Özkaymak'ın 01.30; Antalya için Metro'nun 02.30, Kontur'un 07.00, Özkaymak'ın 11.00 seferlerine ait faturalar 12.05.2003 gününde her şehre hareket eden ilk seferlere ait faturalardır.
- (71) Fiyat artış oranları İstanbul için %39,3; Ankara için %50; İzmir için %40; Alanya için %33 ve Antalya için %50'dir. Bu kadar yüksek oranların, basiretli bir tacirin şeffaf bir pazarda, rekabet kısıtlamalarının bulunmaması halinde uygulayacağı zam oranları olmadığı açıktır. Zira rakibinin bu oranın biraz altında bir fiyat artışı yapması halinde önemli oranda pazar payı kaybı söz konusu olacaktır.
- (72) Metro Motorlu Taşıtlar, 30.06.2003 tarihli Ulaştırma Bakanlığı onaylı bir fiyat listesini, ilk yazılı savunması ekinde Kurumumuza ulaştırmış ve uyguladıkları fiyatların bu listedeki

13-08/94-55

fiyatlar olduğunu, ancak listedeki fiyatların Dernek listelerinde yer alanlarla aynı olduğunu daha sonra öğrendiklerini ifade etmiştir. Söz konusu fiyat listesinin 12.05.2003'te teşebbüs bakımından henüz yürürlük kazanmamış olması, uygulamaya konulan fiyatların kaynağının teşebbüsler arasında varılan bir mutabakat olduğunun önemli bir göstergesidir.

- (73) Kontur'a ait 23.06.2003 tarihli Ulaştırma Bakanlığı onaylı fiyat listesinde yer alan fiyatların 12 Mayıs'ta uygulamaya konulandan farklı olması da, teşebbüslerin aynı günde aynı fiyatları uygulamaya başlamalarının bir anlaşmadan kaynaklandığı tespitini güçlendirmektedir. Teşebbüslerin her üçünün de farklı fiyatları onaylatmalarına rağmen aynı fiyatları aynı gün uygulamaya koymalarının rekabet ihlalinin başka bir açıklaması bulunmamaktadır.
- (74) Özkaymak'ın, Ulaştırma Bakanlığı Ankara Bölge Müdürlüğünden aldığı 21.01.2003 tarihli fiyat listesinde, uygulanan fiyatların üzerinde fiyatlar için onay alındığı görülmektedir. Buna karşılık, ihlal süresince uygulanan fiyatlar 12.05.2003 tarihinden önce uygulanmamış, ancak bu tarihte başlıca rakipleri konumundaki diğer iki teşebbüsle birlikte uygulanmaya başlamıştır. Bu çerçevede, teşebbüsün fiyatlarını bir mutabakat çerçevesinde artırdığı ve bu mutabakata uygun olarak davrandığı kanaatine varılmıştır.
- (75) Yukarıda yer verilen Danıştay kararları ve konuya ilişkin tespitler dikkate alınarak, halen Birinci Seyahat Taşımacılık Ticaret A.Ş. unvanı ile faaliyet gösteren Metro Motorlu Taşıtların 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettiği, bu çerçevede şirkete idari para cezası uygulanması gerektiği; öte yandan, Konya Metro hakkında yeni bir karar verilmesine gerek olmadığı kanaatine varılmıştır.

J. SONUÇ

- (76) Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre,
- 1- Danıştay'ın ilgili iptal kararı dolayısıyla, Konya Metro Turizm Sey. ve Tic. Ltd. Şti. hakkında yeni bir karar verilmesine yer olmadığına OYBİRLİĞİ ile,
- 2- a) Metro Motorlu Taşıtlar Taşımacılık San. ve Tic. A.Ş.'nin, Kontur Turizm ve Uluslararası Nakliyat Tic. Ltd. Şti., Özkaymak Turizm Ltd. Şti. ve Konya Metro Turizm Sey. ve Tic. Ltd. Şti. ile birlikte Konya merkezli şehirlerarası otobüs ile yolcu taşımacılığı pazarında fiyat tespit etmek suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal ettiğine OYBİRLİĞİ ile,
- b) Bu nedenle, Kanun'un 16. maddesi ile lehe düzenlemeler dikkate alınarak, 2002 mali yılı sonunda oluşan ve Kurul tarafından belirlenen yıllık gayri safi gelirlerinin takdiren yüzde 1,5 oranında olmak üzere Metro Motorlu Taşıtlar Taşımacılık San. ve Tic. A.Ş. (Yeni unvanı: Birinci Seyahat Taşımacılık Ticaret A.Ş.)'ye 1.232.429,28 TL idari para cezası verilmesine OYÇOKLUĞU ile karar verilmiştir.

Rekabet Kurulu'nun 31.01.2013 Tarih ve 13-08/94-55 Sayılı Kararına

KARŞI OY

Rekabet Kurulu çoğunluğunun hakkında soruşturma yürütülen teşebbüs hakkındaki idari yaptırım uygulanmasına ilişkin kararına soruşturma konusu eylem zamanaşımına uğradığından aşağıdaki nedenlerle katılmıyorum.

Zamanaşımı, ceza hukukunda sanık lehine konulmuş bir kuraldır. Devletin, belirli bir süre içinde suç teşkil eden eylem hakkında soruşturma yapması, başladığı soruşturmayı ya da açtığı davayı tamamlaması gerekir. Aksi halde soruşturmanın/davanın muhatabı olan kişi hakkında belirsizlik hali hakim olur. Bu nedenle zamanaşımı sürelerinin önceden belli olması bir nevi güvence teşkil etmektedir.

13-08/94-55

Ceza soruşturmalarında olduğu gibi kurulun görev alanına giren kabahat içeren idari soruşturmalar için de belli zamanaşımı süreleri öngörülmüştür. Rekabet Kurulunun verdiği para cezaları da idari soruşturma sonucunda hükmedilen birer idari para cezası olmakla çeşitli zamanaşımı sürelerine tabidir. Bu süreler soruşturma zamanaşımı süresi ve yerine getirme zamanaşımı süresi olarak ikiye ayrılır. Soruşturma zamanaşımı süresinin dolması, zamanaşımına uğrayan eylem hakkında idari para cezası verilmesini engellerken yerine getirme zamanaşımı süresinin dolması kesinleşmiş idari para cezasının infaz edilmesine engel teşkil etmektedir

Rekabet ihlallerinin zamanaşımına uğrayıp uğramadığının tespitinde karşımıza iki önemli yasal düzenleme ortaya çıkmaktadır. Bunlardan ilki 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un (4054 sayılı Kanun) 19 uncu maddesi olup bu hüküm 2008 yılında yapılan Kanun değişikliğiyle ilga edilmiştir. İkinci önemli hüküm ise 5326 sayılı Kabahatler Kanunu'nun (5326 sayılı Kanun) soruşturma zamanaşımına ilişkin 20 nci maddesidir. 4054 sayılı Kanun'un 19 uncu maddesinin yürürlükten kaldırılmasıyla bu madde rekabet ihlallerinde zamanaşımı konusunda uygulanacak tek hüküm olarak kalmıştır. Zamanaşımı konusunu değerlendirmek üzere bu hükümlerin detaylarına bakmak gerekecektir (ya da detaylarına bakılmalıdır).

5326 sayılı Kabahatler Kanunu'nun 01.06.2005 tarihinde yürürlüğe girmesinden önce rekabet ihlallerinin soruşturulmasına ilişkin zamanaşımına ilişkin tek düzenleme yine 4054 sayılı Kanun'da yer almaktaydı. Bu Kanun'un mülga 19 uncu maddesi şöyleydi:

"MADDE-19.-Kurulun para cezası ve süreli para cezası verme yetkisi aşağıdaki zamanaşımı sürelerine tabidir:

a) Teşebbüs veya teşebbüs birliklerinin başvurusu veya bildirimle, bilgi verme ya da yerinde inceleme yapılmasıyla ilgili hükümlerin ihlali halinde üç yıl,

b) Diğer hallerde beş yıl.

Süre, ihlalin vuku bulunduğu gün işlemeye başlar. Sürekli veya tekrarlanan ihlaller söz konusu ise süre, ihlalin sona erdiği ya da en son tekrarlandığı günden itibaren başlar.

Bu ihlalle ilgili olarak Kurulun inceleme veya araştırma amacıyla yapacağı herhangi bir işlem, bu işlemin ilgili taraflardan birine tebliği anından itibaren zamanaşımını keser.

Karar aleyhine yargı yoluna başvurulmuş olması zamanaşımı süresini keser."

Madde metninden anlaşıldığı gibi üç ve beş yıl olarak belirlenen zamanaşımı süreleri ihlalin vuku bulunduğu tarihte yahut temadi eden bir eylem ise temadının kesildiği tarihte işlemeye başlamaktaydı. Anılan hükümde soruşturma zamanaşımını kesen iki neden öngörülmüştür: Kurulun inceleme veya araştırma amacıyla yapacağı bir işlemin ilgili taraflara tebliğ edilmesi ile karar aleyhine yargı yoluna başvurulması.

23.01.2008 tarihinde 4054 sayılı Kanun'un 19 uncu maddesinin ilga edilmesiyle rekabet ihlallerinde zamanaşımı süreleri 5326 sayılı Kanun'a tabi olmuştur. Bu Kanun'un 3 üncü maddesi uyarınca, idarî yaptırım kararlarına karşı kanun yoluna ilişkin hükümleri hariç, genel hükümleri idarî para cezası gerektiren bütün fiiller hakkında uygulanacaktır. Kanun, kendi uygulama alanı hakkında sadece yargı yoluna ilişkin istisna tanımış; diğer hususlarda ise kendi maddi hükümlerinin uygulanacağını belirtmiştir.

01.06.2005 tarihinde yürürlüğe giren 5326 sayılı Kabahatler Kanunu'nun 20 nci maddesinde soruşturma zamanaşımı süresi, nispi cezalar için 8 yıl olarak öngörülmüştür. 5326 sayılı Kanunun 20 nci maddesi şu şekildedir:

"MADDE 20.- (1) Soruşturma zamanaşımının dolması halinde kabahatten dolayı kişi hakkında idari para cezasına karar verilemez.

(2) (Değişik fıkra: 06/12/2006 - 5560 S.K.33.md) Soruşturma zamanaşımı süresi;

a) Yüzbin Türk Lirası veya daha fazla idarî para cezasını gerektiren kabahatlerde beş,

13-08/94-55

b) Ellibin Türk Lirası veya daha fazla idarî para cezasını gerektiren kabahatlerde dört,

c) Ellibin Türk Lirasından az idarî para cezasını gerektiren kabahatlerde üç, yıldır. (Ek cümle: 13/02/2011-6111 S.K 22.mad.) Ancak (Ek ibare: 31/03/2011-6217 S.K 27 mad.) , 89 uncu maddesi hariç olmak üzere 1111 sayılı Askerlik Kanunu, 2839 sayılı Milletvekili Seçimi Kanunu, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu, 2972 sayılı Mahalli İdareler ile Mahalle Muhtarlıkları ve İhtiyar Heyetleri Seçimi Hakkında Kanun, 3376 sayılı Anayasa Değişikliklerinin Halkoyuna Sunulması Hakkında Kanun, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu, 5490 sayılı Nüfus Hizmetleri Kanunu ve 6001 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğünün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanunda belirtilen ve idari para cezasını gerektiren fiilin işlendiği tarihi takip eden takvim yılının son günü bitimine kadar idari para cezası verilerek tebliğ edilmediği takdirde idari yaptırım kararı verilemez, verilmiş olanlar düşer.

(3) Nispi idari para cezasını gerektiren kabahatlerde zamanaşımı süresi sekiz yıldır.

(4) Zamanaşımı süresi, kabahate ilişkin tanımdaki fiilin işlenmesiyle veya neticenin gerçekleşmesiyle işlemeye başlar.

(5) Kabahati oluşturan fiilin aynı zamanda suç oluşturması halinde suça ilişkin dava zamanaşımı hükümleri uygulanır.”

Zamanaşımına ilişkin olan bu hükümde dikkat edilmesi gereken husus, zamanaşımına uğramış eylem hakkında ceza vermeye yetkili otoritenin idari para cezası verme yetkisini ortadan kaldırmasıdır. Dolayısıyla zamanaşımının öncelikli etkisi idari para cezası veren idare nezdinde ortaya çıkacak ve zamanaşımına uğramış eylem hakkında ilgili idare cezaya hükmedemeyecektir.

Somut soruşturma dosyasında eylem tarihinin 5326 sayılı Kabahatler yasasından önceki bir tarihe ait olması nedeniyle burada tartışılması gereken konu, hangi yasanın ihlale taraf olan teşebbüs hakkında uygulanacağıdır.

5326 sayılı Kanun'un 5 inci maddesi 26.9.2004 tarihli ve 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu'nun zaman bakımından uygulamaya ilişkin hükümlerine atıf yapmaktadır. 5237 sayılı Kanun'un zaman bakımından uygulanmaya ilişkin 7 nci maddesi şu şekildedir:

“MADDE 7. - (1) İşlendiği zaman yürürlükte bulunan kanuna göre suç sayılmayan bir fiilden dolayı kimseye ceza verilemez ve güvenlik tedbiri uygulanamaz. İşlendikten sonra yürürlüğe giren kanuna göre suç sayılmayan bir fiilden dolayı da kimse cezalandırılmaz ve hakkında güvenlik tedbiri uygulanamaz. Böyle bir ceza veya güvenlik tedbiri hükmolünmüştü infazı ve kanunî neticeleri kendiliğinden kalkar.

(2) Suçun işlendiği zaman yürürlükte bulunan kanun ile sonradan yürürlüğe giren kanunların hükümleri farklı ise, failin lehine olan kanun uygulanır ve infaz olunur.

(3) Güvenlik tedbirleri hakkında, infaz rejimi yönünden hüküm zamanında yürürlükte bulunan kanun uygulanır.

(4) Geçici veya süreli kanunların, yürürlükte buldukları süre içinde işlenmiş olan suçlar hakkında uygulanmasına devam edilir.”

Her iki düzenleme birlikte ele alındığında 5326 sayılı Kanun'un 5 inci maddesi uyarınca bir eylem hakkında uygulanacak maddi ceza kurallarının zaman bakımından lehe olup olmadığı konusunda değerlendirme yapılması gerektiği sonucuna ulaşılmaktadır. Ceza kanunlarının geriye yürümezliği ilkesinin istisnası olan lehe kanun uygulaması (*lex mitior prensibi*) maddi ceza kuralları bakımından geçerli olup zamanaşımı konusu maddi kurallar arasında yer almakla rekabet ihlalinin zamanaşımına uğrayıp uğramadığı hususunda hangi düzenlemenin lehe olduğu yönünde bir değerlendirme yapılacaktır. Eğer sonraki Kanun failin lehine ise fiilin işlendiği tarihe de etki ederek cezaya esas teşkil eden ihlal bakımından da uygulama alanı bulacaktır. Ancak dikkat edilmesi gereken nokta, hangi zamanaşımı süresinin failin lehine

13-08/94-55

olduğunu değerlendirmek için her iki sürenin de somut olaya uygulanması ve ortaya çıkan iki sonuç arasında kıyaslama yapılması gerektiğidir. Teorik olarak bir sürenin diğerinden kısa olması lehe Kanun değerlendirmesi yapılması bakımından yeterli olmayacaktır. Zamanaşımı süresinin uzamasına yol açan - varsa - durma ve kesilme nedenleri de lehe kanun değerlendirmesinde dikkate alınacaktır.

Tüm bu yasal düzenlemeler ışığında somut olay irdelendiğinde;

Soruşturma yapılan teşebbüs hakkında Rekabet Kurulu'nun 18.08.2004 tarihli kararı ile Rekabetin Korunması Hakkındaki Kanun'un 4. maddesini ihlal ettiğinden idari para cezası ile cezalandırılması yoluna gidilmiş, karar aleyhine 28.02.2006 tarihinde yapılan başvuruyu inceleyen Danıştay 13. Dairesi 23.05.2006 tarihli kararında özetle; 'Soruşturmayı yürüten kurul üyesinin nihai karar toplantısına katılarak oy kullanmasının hukuka aykırı olduğu' biçimdeki gerekçeyle kurulca yapılan idari cezanın iptaline karar vermiş, anılan karar üzerine Kurulca 20.07.2006 tarihinde alınan yeni bir kararla ihlali tespit edilen teşebbüsün yeniden cezalandırılması yoluna gidilmiş, bu karar aleyhine yapılan başvuruyu inceleyen Danıştay 13. Dairesi 16.12.2008 tarih ve 2006/4791 Esas -2008/7687 Karar sayılı ilamında 'Metro Aş ve Konya Metro'nun ekonomik birlik oluşturduğundan bahisle her iki teşebbüsün cirosunun toplamı esas alınarak idari para cezası verilmesinde hukuka uyarlık görülmediği' şeklindeki gerekçeyle Rekabet Kurulu'nca tesis edilen idari para cezası verilmesine ilişkin işlemin iptaline hükmetmiştir. Son olarak verilen iptal kararı üzerine kurulca anılan soruşturma dosyası iptal kararı doğrultusunda karar verilmek üzere ele alınmış ve Rekabet Kurulu tarafından yeni bir karar verilmiştir.

İdari yargı mercilerince verilen iptal kararları geriye doğru iptal edilen işlemi yapıldığı andan itibaren hukuk düzeninden kaldırmaktadır. Bu sebeptendir ki yasa koyucu İYUK'un 28/1 maddesinde idareye iptal kararının gerekçesine uygun şekilde en geç 30 gün içinde yeni bir işlem tesis etme ödevini yüklemiştir. Dolayısıyla Rekabet Kurulu'nca verilen ve Danıştay 13. Dairesi tarafından iptal edilen idari işlemler, iptalin doğal sonucu olarak yok hükmündedirler.

İhlale taraf olan teşebbüs hakkında ki ceza kesinleşmediğinden soruşturma zamanaşımı süresi halen devam etmekte olup ikinci evre olan yerine getirme zamanaşımı evresi başlamamıştır.

Bu bağlamda somut dosya soruşturma zamanaşımı yönünden değerlendirildiğinde; eylem tarihi olan 28.07.2003 tarihinden bu yana 5326 sayılı Yasada durma ve kesme nedenleri de öngörülmediğinden karar tarihi itibarıyla anılan yasada öngörülen 8 yıllık soruşturma zamanaşımı süresi dolmuştur. 4054 sayılı yasanın zamanaşımı hükümlerini düzenleyen mülga 19. maddesindeki zamanaşımının son kesilme tarihi olan Rekabet Kurulu'nun 20.07.2006 tarihli ve 2006-53 /687-194 karar aleyhine yapılan 30.10.2006 tarihli *yargı yoluna başvurudan başlayarak hesaplandığında mülga yasa hükümlerine göre de soruşturma zamanaşımı süresinin yeniden başlayan 5 yıllık süre gözetildiğinde karar tarihi itibarıyla dolduğu anlaşılmaktadır.*

Görüşlerine katılmadığım Kurul Çoğunluğu, Danıştay'ın Rekabet Kurulu kararları aleyhine açılan birtakım davalarda verdiği kararlarda 5326 sayılı Kanun'da yer alan 8 yıllık süre içinde soruşturmanın idare tarafından bitirilmesi gerektiği, zamanaşımı süresi geçirilmeden verilmiş bir idari yaptırımın, idari yargı yerince aynı konuda yeniden işlem tesisini gerektirecek biçimde iptali üzerine herhangi bir şekilde zamanaşımı süresi işletilmeyeceğine dair ifadeler yer aldığından bahisle soruşturma zamanaşımının dolmadığı yönünde görüş bildirmiş iseler de; bu görüş yasal dayanaktan yoksundur.

Şöyle ki:

13-08/94-55

a) Zamanaşımı hususunda 5326 sayılı Kanun'da, 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu'nun aksine, herhangi bir durma ya da kesilme nedeni öngörülmemiş ve bu hususta başka bir Kanuna da atıf yapılmamıştır. Bu hususta Yargıtay 4. Ceza Dairesi'nin E. 2007/8577, K. 2009/12450 ve 22.6.2009 tarihli kararında, "(...) idari para cezası miktarı itibarıyla 5326 sayılı Kabahatler Yasası'nın 20/2-d maddesi uyarınca 2 yıllık zamanaşımı süresine tabi olup yasa da zamanaşımını durduran ve kesen nedenler de öngörülmediğinden fiilin olduğu tarihe göre temyiz süreci içinde soruşturma zamanaşımının gerçekleştiği" ne hükmetmiştir.

b) Hukuk güvenliği prensibi, kişilerin işlemiş oldukları eylemden dolayı kendilerine uygulanan hukuk kuralları uyarınca ne kadar süre ile sorumlu tutulacaklarını bilmelerini gerektirir. Nitekim ceza öngören yasalarda zamanaşımı süreleri ile bu süreleri kesen ve durduran nedenler açıkça sayılmıştır. Bunun yokluğu halinde, kişileri yargılama süreci devam ettiği müddetçe sorumlu tutmak hukuk güvenliğine zarar verecektir. Çünkü ülkemizde yargılama süreçlerinin en geç ne zaman sonuçlandırılması gerektiğine dair bir düzenleme bulunmamaktadır. Davaya bakan yargı merciin iş durumuna göre yargılama sonuçlandırılmaktadır. Yargılama süreçlerini sonlandıran nedenler ise zamanaşımı süreleri olarak karşımıza çıkmaktadır. Buna ek olarak soruşturma zamanaşımı dolmadan herhangi bir idari kararın alınması bu sürenin dolmamış sayılması için yeterli ise alınan idari kararın sakat olması – ki genellikle ilk bozma nedeni usuli sakatlıklar olarak karşımıza çıkmaktadır-, iptal edilmesi, yeniden karar alınması, onun da –esasa ilişkin sebeplerle- sakat olması ve yeniden iptal edilmesi ve her bir iptal kararı ile alınmış olan kararların geriye dönük olarak ortadan kalkması gibi durumlarda soruşturma zamanaşımı süresinin hala dolmadığını ileri sürmek mümkün görünmemektedir. Zaten 5326 sayılı Kanun'da, yerine getirme zamanaşımının aksine, soruşturma zamanaşımını kesen yahut durduran bir hüküm bulunmamaktadır.

c) Zamanaşımı konusu maddi ceza hukukuna ilişkin olduğundan bu hükmün kıyasen uygulanması ya da geniş yorumlanması da mümkün değildir. Dolayısıyla hükmün lafzı dar yorumlanmalı ve soruşturma zamanaşımının herhangi bir nedenle durmadığı veya kesilmediği sonucuna ulaşmak gerekmektedir. Nitekim Danıştay 13. Dava Dairesince verilen 2009/4014 E., 2012/1136 K. ve 18.5.2012 tarihli kararda yargısal denetim esnasında geçen sürelerin de zamanaşımı hesabında dikkate alınacağına yönelik ifadeler bulunmaktadır. Bu anlamda Danıştay'ın verdiği son dönem kararlarda zamanaşımı konusunda bir yaklaşım farklılığı bulunduğu söylenebilir.

d) Aksinin kabulü, yasa da öngörülmemiş bir durma ve kesme nedeninin benimsenmesi anlamına gelir ki; bu durum hukuk devleti ilkesinin olmazsa olmazlarından olan ve Anayasanın 13. maddesinde açıkça zikredilen "temel haklar ancak kanunla sınırlanabilir" ilkesiyle taban tabana çelişecektir. Kamu otoriteleri ile yargı mercilerinin, yapmış oldukları eylem ve işlemlerin meşruiyetleri yalnızca kanuna dayanabilir. Yasadan alınmayan bir yetki ile kişi ve hak ve hürriyetlerinin ucuz açık bir şekilde sınırlandırılmasının hukuk devleti ilkesi ile bağdaşmayacağı izahtan varestedir. Kurul çoğunluğunca kabul gören düşünceden hareket edildiğinde; idari otorite tarafından soruşturma zamanaşımı süresinde verilmiş bir karar yargı mercilerince iptal edildikten sonra (örneğin 20 yıl veya 30 yıl sonra bile) mezkûr düşünceye göre zamanaşımı oluşmayacak idarece bir idari yaptırım kararı verilebilecektir. Zamanaşımı dolma süresi yaklaşmış bir eylemde soruşturmayı zamanaşımına uğratmak istemeyen, yasal sorumluluktan kurtulmak isteyen idare yeterli araştırma, inceleme yapmadan, başka bir deyimle idari işlem ve eylemin tesis edilmesi için gerekli olan yasal hiçbir prosedüre uygun davranma ihtiyacı hissetmeden, hatta savunma hakkı tanımadan bir ceza verecek, böylece soruşturma zamanaşımı süresi içerisinde soruşturmayı tamamlamış olacak, bu işlemin idari yargıca iptalinden sonrada sınırsız bir zamanaşımı kolaylığı içerisinde yeni bir işlem tesis edecektir. Buradan yapılacak çıkarım idari otoritelerin ve yargı mercilerinin kanunda belirlenen sürelerde yasal usule uygun şu veya bu sebeple işlem tesis edememe sorumluluğunun bireylere yüklenmesidir. Anılan durumun yasa da yer alan zamanaşımı düzenlemesinin amacıyla uyuşmadığı aşikârdır. En temel insan hakkı olan yaşam hakkına müdahale teşkil eden kasten öldürme suçunda dahi zamanaşımı öngören kanun koyucunun

13-08/94-55

nispeten daha küçük bir ihlal türü olan ve idari yaptırım gerektiren bir eylemde sınırsız zamanaşımı süresi belirlendiğinin düşünülmesi bu çelişkiyi daha da açık ortaya koymaktadır.

Nitekim yasa koyucu kendisinden beklenen biçimde bu durumu, suç ve cezada orantılılık ilkesini gözeterek ceza yasasından farklı olarak kabahat niteliğindeki idari yaptırımlarda zamanaşımı süresini kısa tutmuş, yine farklı olarak kesme ve durma nedenleri de yer vermemiş, ceza yargılamasında ki uygulamaya paralel biçimde idari işlemin yargıca iptal edilmesi halini de bir durma veya kesme nedeni olarak yasada öngörmemiştir. Bir başka deyişle kanun koyucu, suça nazaran kabahatlerde herhangi bir kesme ve durma nedeni öngörmeyerek ve daha kısa zamanaşımı süreleri benimseyerek kabahatin daha çabuk zamanaşımına uğraması esasını benimsemiştir. Kurul çoğunluğunca kabul edilen nitelikteki bir uygulamanın kabulü, yasa koyucu tarafından öngörülmeyen bir durma nedeninin fiili olarak uygulanması ve kabahatin hiçbir zaman zamanaşımına uğramaması sonucunu doğurur ki, bu durumun yukarıda bahsi geçen hukuk devleti ve hukuki güvenlik ilkesiyle bağdaştırılması mümkün değildir.

Sonuç olarak, idari yargı mercilerince verilen iptal kararları geriye yürüdüğünden, yani iptal edilen işlemi yapıldığı andan itibaren hukuk düzeninden kaldırdığından somut soruşturma dosyasında soruşturma aşamasının tamamlanmaması nedeniyle idari yaptırımın kesinleşmediği gözetildiğinde eylem tarihinden bu yana gerek 5326 sayılı yasanın 20 ve gerekse 4054 sayılı yasanın mülga 19 ncu maddesinde öngürülen zamanaşımı süreleri dolduğundan ihlale taraf olan teşebbüs hakkında zamanaşımı nedeniyle ceza verilemeyeceği kanaatinde olduğumdan çoğunluğun görüşlerine katılmıyorum.

Kenan TÜRK
Kurul Üyesi

Rekabet Kurulu'nun 31.01.2013 tarih ve 13-08/94-55 Sayılı Kararına; KARŞI OY GEREKÇESİ

Danıştay'ın 16.12.2008 tarih ve 2006/4796 E. ve 2008/7686 K. sayılı; 2006/4791 E. ve 2008/7687 K. sayılı kararlarının gereğinin yerine getirilmesi için Rekabet Kurulu'nun mezkur kararı alınmıştır. Kurul'un söz konusu kararının:

- Danıştay'ın ilgili iptal kararı dolayısıyla Konya Metro Turizm Sey. ve Tic. Ltd. Şti. (Konya Metro) hakkında yeni bir karar verilmesine yer olmadığına ilişkin birinci maddesi ile,
- Metro Motorlu Taşıtlar Taşımacılık San. ve Tic. A.Ş.'nin (Metro Turizm) (Yeni unvanı: Birinci Seyahat Taşımacılık A.Ş.), Kontur Turizm ve Uluslararası Nakliyat Tic. Ltd. Şti., Özkaymak Turizm Ltd, Şti. ve Konya Metro Turizm Sey. ve Tic. Ltd. Şti ile birlikte Konya merkezli şehirlararası otobüs ile yolcu taşımacılığı pazarında fiyat tespit etmek suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal ettiğine ilişkin ikinci maddesinin (a) bendine,

katılmakla birlikte, Metro Turizm'e 2002 mali yılında oluşan gayri safi geliri üzerinden idari para cezası verilmesine yönelik ikinci maddesinin (b) bendine katılmamız mümkün olmamıştır. Şöyle ki:

13-08/94-55

- Danıştay'ın iptal kararlarından; Metro Turizm ve Konya Metro'nun ekonomik bütünlük çerçevesinde değerlendirilemeyeceği, bu nedenle cirolarının toplamı üzerinden ceza verilemeyeceği, Konya Metro'nun ayrı bir teşebbüs olmakla birlikte Metro Turizm'in acentesi olduğu için ihlalde belirleyici olamayacağı, dolayısıyla da ceza verilemeyeceği anlaşılmaktadır.
- Bu çerçevede mezkur kararı ile Kurul Danıştay'ın bu kararlarını dikkate alarak Metro Turizm'e yalnızca kendi cirosu üzerinden idari para cezası vermiştir.
- Ancak, Metro Turizm'in kararda tanımlanan ilgili pazardaki gücünü tam olarak yansıtması bakımından, acentesi olarak faaliyet gösteren Konya Metro'nun acentelik faaliyetleri dolayısıyla elde edilen cirodan Metro Turizm'e tekabül eden kısmının da Kurulca hesaplanan gayri safi gelire eklenmesi ve idari para cezasının bu gelir üzerinden verilmesi gerektiği düşünülmektedir.
- Ayrıca, bu şekilde bir yaklaşımın Danıştay'ın konuya ilişkin iptal kararları ile de çelişmediği ve çerçevesi söz konusu kararlarda çizilen işleyişe de uygun olduğu da düşünülmektedir.

Belirtilen bu nedenlerle Kurulun mezkur kararının 2(b) maddesine katılmamız mümkün olmamıştır.

Dr. Murat ÇETİNKAYA
Kurul Üyesi