

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2009-4-149 (Soruşturma)
Karar Sayısı : 10-68/1445-545
Karar Tarihi : 28.10.2010

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

10 **Başkan** : Prof. Dr. Nurettin KALDIRIMCI
Üyeler : Doç. Dr. Mustafa ATEŞ, Mehmet Akif ERSİN,
İsmail Hakkı KARAKELLE, Doç. Dr. Cevdet İlhan GÜNAY,
Murat ÇETİNKAYA, Reşit GÜRPINAR

B. RAPORTÖRLER : Murat AYBER, Recep GÜNDÜZ

C. ŞİKÂYET EDEN : İhbar

20 **D. HAKKINDA SORUŞTURMA YAPILANLAR :**

1.Volkan Metro Turizm Seyahat ve Nakliyat Tic. Ltd. Şti.
Yeni Edirne Otogarı No:4 Edirne

2.Tekirdağ Metro Turizm Oto Nak. ve Tic. Ltd. Şti.
Tekirdağ Belediye Otogarı No:47/3 Tekirdağ

30 3. Berk Metro Turizm Nak. Taşımacılık Hizmetleri Taahhüt Tekstil Orman Gıda
Mad. Plastik Hammadde İhr. ve İth. Tic. Ltd. Şti.
Kırklareli Şehirlerarası Otobüs Terminali No:6 Kırklareli

4. Metro Turizm Seyahat Organizasyonu ve Ticaret A.Ş.
Büyükdere Cad.Metro City İş Merkezi No: 171 A Blok Kat: 17 Levent/İstanbul

5. Lüks Yonca Seyahat Turizm ve Taşımacılık Ltd. Şti.
Büyük İstanbul Otogarı No:162 Esenler Bayrampaşa/İstanbul

40 6. Kale Seyahat Otobüs İşletmesi Ltd. Şti.
Ayazpaşa Mah. Otogar İçi No:6 Saray/Tekirdağ

7. Şampiyon Hersekli İthalat Turizm Tic. San. Ltd. Şti.
Babaeski Yolu 1.Km. Total Benzinliği Kat:1 Kırklareli

8. Fatih Motorlu Araçlar Ltd Şti.
Büyük İstanbul Otogarı No:110 Bayrampaşa/İstanbul

9. Özlem Tur Turizm Seyahat A.Ş.
Büyük İstanbul Otogarı No:97 Bayrampaşa/İstanbul

10-68/1445-545

60 **E. DOSYA KONUSU:** 1- Metro Turizm Seyahat Organizasyonu ve Ticaret A.Ş. (Metro Organizasyon) ile (a) Volkan Metro Turizm Seyahat ve Nakliyat Tic. Ltd. Şti. (Volkan Metro Seyahat); (b) Tekirdağ Metro Turizm Oto Nak. ve Tic. Ltd. Şti. (Tekirdağ Metro) ve (c) Berk Metro Turizm Nak. Taşımacılık Hizmetleri Taahhüt Tekstil Orman Gıda Mad. Plastik Hammadde İhr. ve İth. Tic. Ltd. Şti. arasındaki ticari ilişkinin 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 4. maddesini ihlal niteliği taşıyıp taşımadığı;

2- Metro Turizm Seyahat Organizasyonu ve Ticaret A.Ş. ve Volkan Metro Turizm Seyahat ve Nakliyat Tic. Ltd. Şti. tarafından 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 6. maddesine muhalif olarak yıkıcı fiyat uygulanıp uygulanmadığı;

70 3. (a) Metro Turizm Seyahat Organizasyonu ve Ticaret A.Ş.; (b) Lüks Yonca Seyahat Turizm ve Taşımacılık Ltd. Şti. (Lüks Yonca); (c) Kale Seyahat Otobüs İşletmesi Ltd. Şti. (Kale) tarafından teşebbüslerden birinin diğerleri lehine pazardan çıkması suretiyle 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 4. maddesine aykırı şekilde pazar paylaşımı eyleminde bulunulup bulunulmadığı;

80 4. a) Metro Turizm Seyahat Organizasyonu ve Ticaret A.Ş. (1. paragraftakinden başkaca eylemleri), (b) Şampiyon Hersekli İthalat Turizm Tic. San. Ltd. Şti. (Şampiyon Hersekli), (c) Fatih Turizm ve (d) Özlem Tur Turizm Seyahat A.Ş. (Özlem Tur) tarafından ilgili coğrafi pazarda yaşanan "fiyat savaşı" sonrası Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 4. maddesini ihlal edecek şekilde fiyat anlaşması yapılıp yapılmadığı yahut uyumlu eylem çerçevesinde fiyatların birlikte yükseltilip yükseltilmediği.

F. İDDİALARIN ÖZETİ : Başvuruda; Metro Organizasyon tarafından Edirne-İstanbul hattında karşılıklı otobüs ile yolcu taşımacılığı pazarında yıkıcı fiyat uygulandığı iddia edilmiştir.

90 **G. DOSYA EVRELERİ:** Rekabet Kurumu kayıtlarına 13.7.2009 tarih ve 4878 sayı ile intikal eden şikâyet dilekçesi, Rekabet Kurulunca görüşülerek 09-39/943-M sayılı karar ile 4054 sayılı Kanun'un ihlal edilip edilmediği ve soruşturma açılmasına gerek olup olmadığını belirlemek amacıyla Önaraştırma yapılmasına karar verilmiştir.

Karar gereği yürütülen önaraştırma sonucunda Kurum raportörlerince düzenlenen 2009-4-149/ÖA-09-MA sayılı Önaraştırma Raporu, Rekabet Kurulu'nun 4.11.2009 tarihli toplantısında görüşülmüş ve 09-52/1263-M sayılı Kurul kararı alınarak, 4054 sayılı Kanun hükümlerinin ihlal edilip edilmediğinin belirlenmesi amacıyla 6 teşebbüs hakkında 4054 sayılı Kanun'un 41. maddesi uyarınca soruşturma başlatılmıştır.

100 Ön araştırma sürecinin son evresinde Çerkezköy Kaymakamlığı tarafından intikal ettirilen bir şikâyet çerçevesinde, 4054 sayılı Kanun'un 41. maddesi gereğince 09-57/1390-M sayılı Kurulu kararı ile 3 teşebbüs hakkında daha Soruşturma başlatılmış ve mezkûr soruşturmalar birleştirilmiştir.

Rekabet Kurulunun almış olduğu Soruşturma Kararları sonucunda, hakkında soruşturma başlatılan teşebbüslere soruşturma açıldığına dair bildirim 4054 sayılı Kanun'un 43/2. maddesi uyarınca tebliğ edilmiştir. Soruşturma taraflarından Metro Organizasyon, Volkan Metro Seyahat, Kale, Lüks Yonca, Özlem Tur, Şampiyon

10-68/1445-545

Hersekli ve Tekirdağ Metro tarafından yapılan yazılı savunması, yasal süreleri içinde, Kurum kayıtlarına girmiştir.

110 Soruşturma Heyeti'nce tamamlanan 4.5.2010 tarih ve S.R./10-7 sayılı Soruşturma Raporu, Kanun'un 45/1. maddesi uyarınca tüm Kurul Üyeleri ile hakkında soruşturma yürütülen teşebbüslerin vekillerine tebliğ edilmiş ve aynı maddenin ikinci fıkrası gereğince hakkında soruşturma yürütülen teşebbüsten 30 gün içinde ikinci yazılı savunmanın gönderilmesi istenmiştir.

120 Soruşturma taraflarından Özlem Tur, Şampiyon Hersekli ve Metro Organizasyon'un ikinci yazılı savunmaları, sonuncusu 17.6.2010 tarih ve 4743 sayı ile olmak üzere, süresi içinde Kurum kayıtlarına intikal etmiştir. Söz konusu yazılı savunmalar üzerine Soruşturma Heyeti tarafından hazırlanan Ek Yazılı Görüş, Kanun'un 45/2. maddesi uyarınca hakkında soruşturma yürütülen teşebbüslere 5.7.2010 tarihinde tebliğ edilmiştir. Hakkında soruşturma yürütülen teşebbüslerden Metro Organizasyon'un üçüncü yazılı savunması süresi içinde Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.

Tarafların talepleri üzerine Kurul, 26.10.2010 günü sözlü savunma toplantısı yapılmasına karar vermiştir. Bu Karar 17.9.2010 tarihinde 4519 sayılı yazı ile Soruşturma taraflarına tebliğ edilmiştir. 26.10.2010 tarihinde yapılan sözlü savunmanın ardından Kurul, 28.10.2010 tarihinde, 10-68/1445-545 sayı ile nihai kararını vermiştir.

H. RAPORTÖRLERİN GÖRÜŞÜ: Soruşturma Raporu ve ek yazılı görüşlerde:

130 1- Otobüs ile şehirlerarası yolcu taşımacılığı hizmeti ve otobüs ile şehirlerarası seyahat bileti tanzimi hizmeti pazarlarında pazar paylaşımına dair anlaşma yapmaları nedeniyle soruşturma taraflarından,

- Metro Turizm Seyahat Organizasyon ve Ticaret A.Ş.,
- Volkan Metro Turizm Seyahat ve Nakliyat Tic. Ltd. Şti.,
- Fatih Motorlu Araçlar Ltd. Şti.,
- Şampiyon Hersekli İthalat Turizm Tic. San. Ltd. Şti.,

140 unvanlı teşebbüslerin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal eder nitelikte eylemlerde buldukları ve söz konusu teşebbüslere aynı Kanun'un 16. maddesi çerçevesinde idari para ceza verilmesi gerektiği;

2- Metro Organizasyon'un yıkıcı fiyat uygulamak suretiyle aynı zamanda Kanun'un 6. maddesini de ihlal ettiği ve söz konusu ihlalin Ceza Yönetmeliği'nin 4. maddesinin birinci fıkrası (a) bendi uyarınca nitelik ve kronolojik süreç bakımından ayrı bir davranış olduğu, bu bakımdan anılan şirkete bu ihlali nedeni ile de Kanun'un 16. maddesi çerçevesinde idari para ceza verilmesi gerektiği;

150 3- Soruşturma kapsamında yer alan diğer teşebbüsler olan,

- Tekirdağ Metro Turizm Oto Nak. Ve Tic. Ltd. Şti.,
- Berk Metro Turizm Nak. Taşımacılık Hizmetleri Taahhüt Tekstil Orman Gıda Mad. Plastik Hammadde İhr. Ve İth. Tic. Ltd. Şti.,
- Lüks Yonca Seyahat Turizm ve Taşımacılık Ltd. Şti.,
- Kale Seyahat Otobüs İşletmesi Ltd. Şti.,
- Özlem Tur Turizm Seyahat A.Ş.

10-68/1445-545

160 unvanlı teşebbüslerin 4054 sayılı Kanun'a aykırı herhangi bir eylemlerine rastlanmadığından adı geçen teşebbüsler hakkında Kanun'un 16. maddesi çerçevesinde bir ceza tatbikine gerek olmadığı

ifade edilmiştir.

I. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

I.1. İlgili Ürün Pazarı ve İlgili Coğrafi Pazar

170 Soruşturma kapsamında şikâyete konu teşebbüsler arasındaki ilişkinin niteliği göz önüne alınarak, birbirinden ayrı iki hizmet pazarının bulunduğu ve bunların "T.C. Ulaştırma Bakanlığından alınan D 1 Yetki Belgesine istinaden otobüs ile şehirlerarası yolcu taşımacılığı hizmeti" ve "T.C. Ulaştırma Bakanlığı'ndan alınan F 1 Yetki Belgesine istinaden otobüs ile şehirlerarası seyahat bileti tanzimi hizmeti" pazarları oldukları değerlendirilmiştir.

Öte yandan, her biri müstakil birer coğrafi pazar olan "İstanbul- Edirne", "İstanbul-Tekirdağ" ve "İstanbul-Kırklareli" hatları ilgili coğrafi pazarlar olarak belirlenmiştir.

I.1.1. İlgili Mevzuat

180 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu karayolu ile yolcu taşımacılığını düzenleyen temel yasa metni niteliğindedir. Ayrıca söz konusu Kanun kapsamında Ulaştırma Bakanlığı tarafından çıkartılan Karayolu Taşıma Yönetmeliği ve Karayolu İle Şehirlerarası Yolcu Taşımacılığı Alanında Uygulanacak Taban Ücret Tarifesi Hakkında Tebliğ de ilgili alana dair düzenlemeler içermektedir.

190 4925 sayılı Kanun'un "Kapsam" başlıklı 2. maddesinde; kamuya açık karayolunda motorlu taşıtlarla yapılan yolcu ve eşya taşımalarının, taşımacıların, taşıma acentelerinin, taşıma işleri komisyoncularının, nakliyat ambarı ve kargo işletmecilerinin, taşıma işlerinde çalışanlar ile taşımalarda yararlanılan her türlü taşıt, araç, gereç ve yapıların kanun kapsamına girdiği belirtilmiştir.

D ve F yetki belgesi türleri sırasıyla otobüs ile yurtiçi yolcu taşımacılığı hizmetlerine ve ticari amaçla yolcu taşımacılığı alanındaki acentelik faaliyetlerine ilişkindir. Bu itibarla, soruşturma konusu bakımından ilgili hatlarda yetki belgesini haiz firma sayısı önem taşımaktadır. Bununla birlikte soruşturmanın yürütüldüğü hatlara bakıldığında, otomobil ile yolcu taşımacılığı konusunda yetki veren A türü yetki belgelerinin de kısmi olarak D tipi yetki belgelerine ikame teşkil edebileceğini belirtmek mümkündür.

200 Öte yandan, Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin şehirlerarası yolcu taşımacılığı hizmetlerinde uygulanacak ücret tarifelerine ilişkin hükümleri ise şöyledir:

"Ücret tarifeleri

MADDE 57- (1) Tarifeli yolcu ve kargo taşımaları ücret tarifesine tabidir.

(2) Tarifeli yolcu ve kargo taşımaları ile ilgili ücret tarifeleri, yetki belgesi sahiplerince geçerlilik süresi de belirtilmek suretiyle hazırlanır. Bu ücret tarifelerinin uygulamaya konulmasından önce, yetki belgesi sahiplerince Bakanlıktan "görölmüştür" şerhinin alınması zorunludur.

10-68/1445-545

(3) Yetki belgesi sahipleri "görölmüştür" şerhi alınmış ücret tarifelerini görölebilecek şekilde işyerleri, terminal ve bilet satış yerleri ile kargo kabul/dağıtım yerlerine asmak, ayrıca bir örneğini yolcu taşıması yapan taşıtlarında bulundurmaları zorundadırlar.

210 (4) Ücret tarifeleri aynı hat ve güzergah üzerinde gidiş ve dönüşte aynı olur. Aynı hat ve güzergah üzerinde gidiş ile dönüş için değişik ücret tarifesi uygulanamaz.

(5) Yetki belgesi sahipleri tespit edilmiş ücret tarifelerinin üzerinde ücret alamaz ve % 30'dan fazla indirim uygulayamazlar. Ancak, tarifeli yolcu taşımacıları önceden Bakanlıktan izin almak sureti ile belirli bir süre için, sefere çıkardığı taşıtının toplam koltuk sayısının % 10'unu aşmayacak sayıdaki koltuk için herhangi bir orana tabi olmaksızın özel indirim uygulayabilirler.

(6) Ücret tarifeleri asgari dört aylık, azami bir yıllık sürelerle belirlenir. Bakanlık, taşıma maliyetlerine etki eden unsurların önemli orandaki artış ve azalışlarını dikkate alarak bu süreleri bir genelgeyle değiştirebilir.

220 (7) Ücret tarifesinin bitim tarihini takip eden 30 günlük süre içinde yeni ücret tarifesi için Bakanlığa müracaatta bulunulmazsa; ücret tarifesi, bitim tarihi itibarıyla süresi dolan tarife için belirlenen süre kadar başka bir işleme gerek kalmaksızın uzar ve geçerli olur. Süresi dolan ücret tarifesi, 30 günlük müracaat süresi içinde de geçerlidir.

(8) Ücret tarifelerinin geçerlilik süresini tamamlayan yetki belgesi sahipleri, bu sürenin sonunda fazla ücret içeren yeni bir ücret tarifesi alabilecekleri gibi, aynı veya daha düşük ücret içeren yeni bir ücret tarifesi de alabilirler.

230 (9) Ücret tarifeleri, yetki belgesi sahiplerinin merkezi işyeri adresinin bulunduğu yerin bağlı olduğu Bakanlık birimine sunulur. Yetki belgesi sahipleri "görölmüştür" şerhi düşölen ücret tarifelerini 15 gün içinde faaliyette bulunduğu güzergahlardaki şubelerine ve acentelerine bildirmek zorundadırlar.

..."

Bu kapsamda değinilmesi gereken son önemli düzenleme ise Karayolu İle Şehirlerarası Yolcu Taşımacılığı Alanında Uygulanacak Taban Ücret Tarifesi Hakkında Tebliğ'dir. Seyahat firmalarının uygulanacak bilet fiyatlarının belirlenmesinde Ulaştırma Bakanlığı'nın bu Tebliğ'i temel oluşturmaktadır. Anılan Tebliğ ile karayoluyla şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapacak olan D1 yetki belgesi sahiplerinin uyacakları ve kilometre esasına göre uygulanacak olan asgari taban ücret tarifesi belirlenmiştir.

240

Son olarak Ocak 2010 itibarıyla güncellenen Karayoluyla Şehirlerarası Yolcu Taşımacılığı Alanında Uygulanacak Taban Ücret Tarifesi Hakkında Tebliğ'in (Tebliğ No: 59) ilgili hükümleri aşağıdaki gibidir:

250 "**MADDE 1 – (1)** Karayoluyla yapılan şehirlerarası yolcu taşımacılığı piyasasında, aşırı ücret uygulamaları nedeniyle gelişme gösteren haksız rekabetin önlenmesi amacıyla 17/4/1987 tarih ve 19434 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanunun 10 uncu ve 35 inci maddeleri ile 19/7/2003 tarih ve 25173 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanununun 11 inci maddesi çerçevesinde Bakanlığımızca "Karayoluyla Şehirlerarası Yolcu Taşımacılığı" alanında 5 ay süreyle uygulanmak üzere aşağıdaki taban ücret tarifesi belirlenmiştir.

10-68/1445-545

MADDE 2 – (1) Bu Tebliğ B1 ve D1 yetki belgesi sahipleri tarafından karayoluyla yapılan tarifeli şehirlerarası yolcu taşımalarında kilometre esasına göre uygulanacak olup, uygulama süresince aşağıdaki hususlara uyulacaktır.

a) Bu Tebliğ ile belirlenen taban ücret tarifesine Katma Değer Vergisi (KDV) dahildir.

260 b) Uyguladıkları ücret tarifesi bu Tebliğe uymayan yetki belgesi sahipleri bu Tebliğin yayımından itibaren Bakanlığa başvurarak en geç yirmi (20) gün içerisinde her türlü iş ve işlemlerini tamamlayarak bu Tebliğe uygun ücret tarifelerini alır ve uygularlar.

c) Yetki belgesi sahipleri Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin 57 nci maddesi çerçevesinde indirimli yolcu bileti kesme haklarını, bu Tebliğ ile belirlenen taban ücret tarifesinden daha aşağı olmamak üzere kullanabilirler.

ç) Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin 57 nci maddesi çerçevesinde Bakanlıktan önceden izin almak suretiyle yapılan özel indirimli bilet satışları ile çocuklar ve özürllüler için yapılan zorunlu indirimlerde (c) bendi hükümleri uygulanmaz.

270

MADDE 3 – (1) Bu Tebliğ yayımlandığı tarihten itibaren yürürlüğe girer.

MADDE 4 – (1) Bu Tebliğ hükümlerini Ulaştırma Bakanı yürütür.”

Tablo 1: Karayoluyla Şehirlerarası Yolcu Taşımacılığında Uygulanacak Taban Ücret Tarifesi

Yol Mesafesi (Km)	Tarife (TL)	Yol Mesafesi (Km)	Tarife (TL)
101-115	10.00	701-800	39.00
116-130	10.50	801-900	42.00
131-150	11.00	901-1000	44.00
151-175	12,00	1001-1100	46.00
176-200	13.50	1101-1200	48.00
201-250	15.50	1201-1300	50.00
251-300	18.00	1301-1400	52.00
301-350	21.00	1401-1500	54.00
351-400	24.00	1501-1625	57.00
401-475	27.00	1626-1750	60.00
476-550	30.00	1751-1875	63.00
551-625	33.00	1876-2000	66.00
626-700	36.00	2001 ve üzeri	69.00

Söz konusu taban ücret tarifesi göz önüne alınarak ilgili hatların kilometrelerine karşılık gelen taban ücretler ise Tablo 2’de verildiği gibidir:

280

Tablo 2:Güzergâhlarda Uygulanması Esas Taban Ücretler

Güzergâh	Mesafe (Km)	Taban Ücret (TL)
Edirne – İstanbul	230	15,50
Tekirdağ – İstanbul	132	11,00
Kırklareli – İstanbul	211	15,50

I.2. Sektörel Yapı

I.2.1. Sektörün Arz ve Talep Yapısı

Ülkemizdeki otobüs ile yolcu taşımacılığı hizmetleri pazarı genel olarak rekabetçi bir yapı arz etmektedir. Bu anlamda otobüs taşımacılığındaki rekabet, tüketiciler açısından uygun fiyatların yanı sıra hizmet kalitesi bakımından da oldukça olumlu sonuçlar doğurmuştur. Günümüzde otobüs ile yolcu taşımacılığı hizmetleri pazarında

10-68/1445-545

290 şehir içi ulaşım ile ilgili servis sağlanması, seferler esnasında ikramların yapılması ve sair hizmetler adeta otobüs ile yolcu taşımacılığı hizmetlerinin olmazsa olmazları arasına girmiş ve tüketiciler nezdinde bu bir hizmet standardı haline gelmiştir. Son dönemde bu tür kalite rekabetinin daha da arttığı gözlemlenmektedir. Öyle ki firmalar büyük maliyetlere katlanmak suretiyle her bir koltuğunda yolcuların bireysel olarak kullanabilecekleri LCD ekrana sahip araçlar ile taşımacılık yapmaya başlamaktadırlar.

300 Ülke geneli açısından bakıldığında, karayolu ile yolcu taşımacılığı alanında hizmet ve fiyat rekabetinin bu seviyelere gelmesinde şüphesiz serbestleşme sürecinin ardından havayolu ve son dönemde gerçekleştirilen yatırımlar ile demiryolu taşımacılığının da ciddi bir alternatif olarak ortaya çıkmasıdır. Özellikle uzun mesafeli güzergâhlarda uygulanan fiyat bakımından ele alındığında otobüs firmalarının en büyük rakibinin havayolu şirketleri olduğunu belirtmek mümkündür.

Otobüs ile yolcu taşımacılığı sektörü giriş engellerinin de düşük olduğu bir sektördür. Şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapılabilmesi adına alınması zorunlu D türü yetki belgesi için firmaların “seferlerin başladığı ve bittiği varış noktalarındaki en az bir yolcu terminaline bağımsız olarak veya birlikte sahip olmaları veya bu terminalin kullanım hakkını haiz olmaları” yeterlidir. Dolayısıyla güzergâh üzerinde yer alan terminallerde sahip olunacak yazıhaneler veya bunlardan biri ile imzalanacak acentelik sözleşmeleri yoluyla elde edilebilecek kullanım hakkı pazara giriş için gerekli yasal yükümlülükleri karşılamaktadır. Başlangıç yatırım maliyeti bir yana bırakılırsa, otogarlara giriş tarifesi haricinde sektörde ciddi bir pazara giriş engeli bulunmamaktadır.

320 Sektöre ilişkin dikkat çeken bir başka husus, arz ve talep arasında mevsimsellikten kaynaklanan bir dengesizlik olduğudur. Yolcu sayısının arttığı tatil dönemlerinde otobüs firmaları talebi karşılamakta güçlük çekerken, yılın büyük bir bölümünde ise talep edilenin çok üstünde bir koltuk arzı doğmaktadır. Bu durumdan kaynaklanan arz talep dengesizliği nedeniyle firmalar arasındaki rekabet sarkacı iki uçta sallanmaktadır: Firmalar ya ciddi fiyat savaşları içine girmekte ya da çoğu zaman bu yıkıcı fiyat savaşlarının bir sonucu olarak fiyat anlaşması gibi yollara başvurumaktadırlar.

Aşağıdaki tabloda 15.4.2010 itibariyle Ulaştırma Bakanlığı Bölge Müdürlükleri bağlı D1 Yetki Belge sayısı ile otobüs adetlerine ve F1 Yetki Belgesi sayılarına yer verilmiştir.

Tablo 3: Bölge Müdürlükleri İtibariyle D Yetki Belgesi ve Otobüs Sayısı.

Bölge Müdürlükleri	D1		D2		D3		TOPLAM	
	Belge Sayısı	Otobüs Adedi	Belge Sayısı	Otobüs Adedi	Belge Sayısı	Otobüs Adedi	Belge Sayısı	Otobüs Adedi
ADANA	39	570	70	1.004	11	24	120	1.598
ANKARA	42	815	90	1.275	51	166	183	2.256
ANTALYA	19	287	146	3.510	36	74	201	3.871
BOLU	20	381	43	741		-	63	1.122
BURSA	19	858	61	829	11	19	91	1.706
DİYARBAKIR	44	626	49	858		-	93	1.484

10-68/1445-545

ERZURUM	32	479	24	169	-	56	648
İSTANBUL	61	1.456	153	2.135	35	109	3.700
İZMİR	35	794	139	1.888	4	9	2.691
SAMSUN	32	462	11	93	1	1	556
SİVAS	30	405	22	206	-	52	611
TRABZON	20	351	16	162	-	36	513
GENEL TOPLAM	393	7.484	824	12.870	149	402	20.756

330 Yukarıda yer verilen tablodan da görüldüğü üzere, şehirlerarasında tarifeli ve tarifesiz yolcu taşımacılığı yetkisi veren D1 ile bu alanda acentelik yapma imkânı sağlayan F1 Yetki belgesinin en fazla bulunduğu bölge ve D1 yetki belgesini haiz en fazla otobüsün bulunduğu bölge nüfus yoğunluğu ile orantılı biçimde, İstanbul, Edirne, Kırklareli, Tekirdağ ve Kocaeli illerini içeren İstanbul bölgesidir.

340 Soruşturma'nın kapsamı, Ulaştırma Bakanlığı İstanbul Bölge Müdürlüğü yetki alanı içinde yer alan Kocaeli dışındaki tüm hatları ilgilendirmektedir. Dolayısıyla şehirlerarası taşımacılık yetkisi veren belge sayıları ve otobüs sayıları birlikte düşünüldüğünde, yukarıda ülke genelindeki otobüs ile yolcu taşımacılığı hizmetleri pazarına ilişkin yapılan değerlendirmelerin soruşturma kapsamındaki hatlar bakımından da yapılması mümkün görünmektedir. Bir başka deyişle, giriş ve çıkış engellerinin düşük olduğu, mevsimsellikten kaynaklanan arz ve talep dengesinin firmalar arasında zaman zaman ciddi rekabete yol açtığı hususları soruşturma kapsamındaki hatlar için de geçerlidir.

350 Zira soruşturmanın gerçekleştirildiği altı aylık süre zarfında dahi, sektörde oyuncu sayısı bakımından ciddi bir sirkülasyonun olduğunu belirtmek mümkündür. Bu süre zarfı içerisinde ülkemizin önemli yolcu taşımacılığı firmalarından biri olan Nilüfer Seyahat'in, Kırklareli ile Edirne hatlarına girme yönünde girişimleri olmuştur. Bu çabalar sonucunda önceden Edirne hattında Ulusoy Seyahatin acenteliğini yapmakta olan firma ile anlaşan Nilüfer Turizm, soruşturma kapsamında Metro Organizasyon tarafından yıkıcı fiyat uygulandığının iddia edildiği Edirne hattında en fazla yolcu taşıyan firma haline gelmiştir. Kırklareli hattında ise, yetki belgesi iptal edildiği için belirli bir süre faaliyet gösteremeyen Şampiyon Hersekli firmasının gerçekleştirdiği bir başka acentelik sözleşmesi sonucunda yeniden faaliyetlerine başladığı gözlemlenmiştir. Bu esnada yine soruşturma taraflarından biri olan Tekirdağ Metro ise müflis konuma düşmüştür.

360 Öte yandan, soruşturma kapsamında gerçekleştirilen yerinde incelemeler esnasında Edirne otogarında, her saat başında üç ayrı otobüs firması tarafından üç ayrı otobüsün kaldırıldığı ve 40 - 50 kişi kapasiteli bu otobüslerin ise ortalama olarak 15 yolcu taşıdığı gözlemlenmiştir. Bununla birlikte, Saray ve Vize gibi görece küçük ilçelerden bile doğrudan İstanbul'a büyük otobüsler ile faaliyet göstermekte olan üç adet firma bulunmaktadır. Bu özellikleri itibariyle, ülke genelinde olduğu gibi soruşturma kapsamındaki hatlardaki rekabet koşulları ülkemizdeki diğer birçok sektöre kıyasla daha fazladır.

Ne var ki, pazarın arz ve talep dengesizliği nedeniyle bazı dönemlerde rekabetçi bir yapı arz etmesi, bu sektörde rekabet ihlallerinin varlığını ortadan kaldırmamaktadır.

370

I.2.2. Sektörün Regülasyona Tabi Olması

Karayolu Taşıma Kanunu ve bu Kanun'a dayanılarak çıkarılan Karayolu Taşıma Yönetmeliği karayolu ile yolcu taşımacılığı alanında ciddi düzenlemeler getirmektedir. Bu anlamda firmalar Kanunen almak durumunda oldukları yetki belgesi için gerekli öngörülen asgari koltuk kapasitesi ve sermaye eşiklerinden, ücret ve zaman tarifelerine kadar bir çok alanda ilgili mevzuatın öngördüğü regülasyona tabidirler.

380 Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin "*Yetki Belgesi Almanın ve Yenilemenin Özel Şartları*"nı düzenleyen 13. maddesi uyarınca tarifeli olarak şehirlerarası ticari yolcu taşımacılığına cevaz veren D1 Yetki belgesi alabilmek için "*ticari olarak kayıt ve tescil edilmiş özmal otobüslerle toplam 150 adet koltuk kapasitesine ve 60.000 Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları*" şartı öngörülmüştür. Bir otobüsün yaklaşık olarak ortalama 50 koltuk kapasitesine sahip olduğu düşünülürse, söz konusu düzenleme çerçevesinde D1 yetki belgesi alabilmek için en az 3 otobüs sahibi olmak gerekmektedir. Yukarıda yer verilen D1 yetki belgelerinin sayısı ile birlikte düşünülüğünde, Yönetmelik ile getirilen 150 adet koltuk kapasitesi sınırının ülke genelinde küçük otobüs filolarına sahip çok sayıda firmanın faaliyet göstermesine yol açtığını belirtmek mümkündür. Şehirlerarası yolcu taşımacılığında kullanılacak otobüslerin fiyatları göz önünde bulundurulduğunda, bu eşğin fazla yüksek tutulmaması suretiyle, giriş engeli yaratmamanın amaçlandığı değerlendirilebilir. 390 Bununla birlikte, bu eşğin fazla düşük tutulması halinde ise, arz fazlası yaratılacağı muhakkaktır.

I.2.3. Sektörde Kayıt Dışılığın Boyutu

Otobüs ile yolcu taşımacılığı hizmetinin ayırt edici özelliklerinden biri kayıt dışılığın yaygın olarak gözlenmesi ve ilgili hizmetin tabiatının buna elverişli olmasıdır. Sektörde gözlemlenen kayıt dışılığın iki boyutunun olduğunu belirtmek mümkündür. Bunlardan birincisi, faaliyetin tamamen kayıt dışı olmasıdır. İkincisi ise kısmi kayıt 400 dışılık olarak nitelendirebileceğimiz ve özellikle bilet bedeli ve güzergâh konusunda gerçeğe aykırı beyanları içeren kayıt dışılık türüdür.

Soruşturmaya konu hatlarda yapılan incelemelerde kısmi kayıt dışılık birçok firma tarafından dile getirilen ortak hususlardan biri olmuştur. Özellikle firmalar arasında fiyat savaşlarının yaşandığı dönemlerde Bakanlıkça onaylanan tarifelerin altındaki fiyatlara ilişkin yaptırımlarından kurtulabilmek adına yolculara gerçek güzergâh ve fiyatı yansıtmayan biletlerin tanzim edildiği yaygın rivayetlerdendir. Yerleşik vergi mevzuatımıza göre otobüs ile seyahat eden tacir olmayan kimselerin bilet bedelini ibraz eden bir vesikaya gereksinimleri olması haline sıkça rastlanmadığından, bilet 410 bedellerinin gerçekçi olarak ibraz edilmediği yönündeki söylentiler yaygındır. Örnek olarak bilet tanzim eden bir firmanın Edirne'den İstanbul'a gidecek yolcuya asgari haddin altında bedelle bilet satılıp, gideceği yeri İstanbul değil Çorlu olarak belirttiği sıklıkla iddia edilmektedir. İddia doğru ise, firma İstanbul biletini ucuza satarak rakiplerine üstünlük sağlarken asgari fiyat tarifesine uymuş gibi görünerek cezadan kurtulmaktadır. Firmalar tarafından takip edilen bu strateji, özellikle fiyat rekabetinin arttığı dönemlerde, yasal düzenlemelerin etrafından dolaşmak suretiyle tüketicilere reel olarak gelir transferi sağlamaktadır. Bununla birlikte, firmalar esasen kazanmadıkları bir geliri beyan etmek ve vergisini ödemek durumunda kaldıklarından bu strateji sürdürülebilir bir strateji olarak görülmemektedir.

420 Firmalar tarafından taşınılan yolcu sayılarına ilişkin toplam rakamların güvenilirliği ise bu kapsamda değinilmesi gereken son husustur. Özellikle inceleme konusu hatlarda

10-68/1445-545

bilgi işlem sistemlerine dayalı olarak faaliyet gösteren firma sayısının az olması ve otogar işletmelerinden sorumlu olan belediyelerin ise bu alanda sistematik bir kayıtlarının olmaması hangi firmanın ne kadar yolcu taşıdığı bilgisini sağlıklı biçimde edinmeyi ciddi anlamda güçleştirmektedir.

I.3. Yapılan Tespitler ve Deliller

430 I.3.1. Soruşturma Konusu İddiaların Kanun'un 4. Maddesi Çerçevesinde Değerlendirilmesi

440 Soruşturma kapsamında Kanun'un 4. maddesi çerçevesinde incelenen, esas itibariyle, Metro Organizasyon'un Trakya'daki hatlarda rakipleri ile acentelik veya unvan kullandırma benzeri sair ilişkiler yoluyla rekabeti Kanun'a aykırı biçimde kısıtlayıp kısıtlamadığıdır. Öneri araştırma ve Soruşturma aşamasında elde edilen bulgular, Soruşturma'ya temel teşkil eden savı iki grupta incelemeyi mümkün kılmaktadır: Bunlardan ilki, Metro Organizasyon'un pazar gücünü kullanmak yoluyla rakiplerini kendisi ile işbirliği yapmaya zorlayıp zorlamadığı, bunun sonucunda pazardaki oyuncu sayısını ve dolayısıyla rekabeti azaltacak şekilde işbirlikleri gerçekleştirip gerçekleştirmediğidir. İkincisi ise, Metro Organizasyon'un rakibi niteliğindeki firmalarla, yolcu taşımacılığı hizmeti ile dolaylı olarak ilgili diğer alanlarda işbirliği gerçekleştirmek şartı ile bazı pazarlarda faaliyetlerine son verip vermediğidir.

450 "Rekabeti Sınırlayıcı Anlaşma, Uyumlu Eylem ve Kararlar"ı düzenleyen 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi, ilk fıkrasında 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 eylemlerini hukuka aykırı ve yasak olarak belirlemiştir. Öte yandan, Kanun ve ilgili sair mevzuat çerçevesinde Kanun'un 4. maddesi kapsamında değerlendirilebilecek dikey nitelikteki işbirliklerinin çeşitli hallerde Kanun'un yasaklaması dışında kalması mümkündür. Bu bağlamda dikey işbirliklerinin ilgili koşulları sağlamaları halinde 2002/2 sayılı Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği kapsamında grup muafiyetinden veya Kanun'un 5. maddesi çerçevesinde bireysel muafiyetten yararlanmaları imkân dâhilindedir.

460 Bu bakımdan, söz konusu iddiaların incelenmesi kapsamında öncelikle, Metro Organizasyon tarafından acentelik sözleşmeleri etrafında gerçekleştirilen sistem yakından incelenmiş, ardından söz konusu sistem muafiyet bakımından değerlendirilmiştir.

I.3.1.1. Metro Organizasyon'un Bütünleşik Sistemi

470 Metro Organizasyon'un otobüs ile yolcu taşımacılığı hizmetleri pazarına getirdiği sistem, yerel ölçekteki otobüs firmaları ile isim kullandırma çerçevesinde yapılan işbirliklerini esas almaktadır. Söz konusu işbirlikleri bazı özellikleri ile standart tip acentelik hizmetinden farklılık arz etmektedir. Bu çerçevede, yerel ölçekli firmalar Metro ile yaptıkları sözleşmeler vasıtasıyla Metro unvanını kullanma hakkını haiz olmakta (Volkan Metro, Berk Metro gibi) ve Metro Organizasyon adına bilet satmaya başlamaktadırlar. Metro Organizasyon'un internet sitesinde söz konusu sistem "Bütünleşik Sistem" olarak nitelendirilmekte ve sisteme ilişkin "Bireysel otobüsçülüğün, yolcu taşımacılığı sektörünün çıkmazlarından biri olduğu inancıyla bölgesel firmalar oluşturduk... Yerel taşımacıları bünyemize katarak onların kurumsallaşmasını sağladığımız gibi entegrasyona giderek yolcunun ister

bürolarımızdan isterlerse on-line aktarmalı bilet almasına ön ayak olduk...” değerlendirmesinde bulunmaktadır.

480 Sistemin yerel ölçekteki teşebbüsler bakımından Metro Organizasyon gibi ulusal ölçekte faaliyet gösteren bir firmanın internet ve servis altyapısından faydalanmak yönünde bir dışsallığının olduğu açıktır. Böylece yerel ölçekteki firmalar sektörde hizmet standardı haline gelen servis ve internet hizmeti konusunda yeniden yatırım yapmak maliyetinden kurtularak maliyet kazancı sağlamaktadırlar. Metro Organizasyon ise söz konusu sistem sayesinde çok büyük ölçüde operasyonel maliyete katlanmadan markasının kapsam ağını genişletmekte ve kendi biletlerinin satışını sağlamak suretiyle gelir elde etmektedir. Bu nedenle uygulamanın çok sayıda küçük ölçekli etkisiz firmanın var olduğu piyasada, önemli maliyet avantajları ve etkinlik yaratma ve hizmet standardının ve rekabet koşullarının iyileştirilmesine katkıda bulunma ihtimalinin varlığını savunmak mümkündür.

490 Ne var ki, etkinlik kazanımlarını dışlamamakla birlikte, 4054 sayılı Kanun çerçevesinde ele alındığında, bu işbirliğinin yöntemi de önem kazanmaktadır. Zira uygulamanın etkinlik amacını aşan bir rekabet kısıtı getirmemesi 4054 sayılı Kanun’un gereğidir. Bu bağlamda, inceleme konusunu oluşturan, Metro Organizasyon’un pazar gücünü kullanarak faaliyet gösterdiği hatlarda rakiplerini kendisi ile işbirliği yapmak ve Trakya bölgesindeki arz koşullarını birlikte belirlemek yönünde işbirlikleri gerçekleştirdiği iddiaları da en az etkinlik kazanımları kadar önem arz eden konulardır.

I.3.1.2. Metro Organizasyona Ait Acentelik ve İsim Kullandırma Sözleşmeleri

500 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu’nda acente, *“Ticari mümessil, ticari vekil, satış memuru veya müstahdem gibi bağımlı bir sıfatı olmaksızın bir sözleşmeye dayanarak belirli bir yer veya bölge içinde daimi surette bir veya birden fazla taşımacıyı ilgilendiren sözleşmelerde aracılık etmeyi ve onlar adına taşıma sözleşmesi yapmayı meslek edinen kişi”* olarak tanımlanmıştır. Karayolu Taşıma Yönetmeliği’nin 25. maddesi ise acentelik yapanların sözleşme yapma yükümlülüğünü düzenlemektedir. Söz konusu madde hükmüne göre acenteler, adlarına bilet satışı ve taşıma senedi gibi sözleşmeler tanzim edecekleri yetki belgesi sahipleriyle, acentelik sözleşmesi yaparak bunları yetki belgelerine kayıt ettirmek zorundadırlar. Acentelik yapan yetki belgesi sahipleri, sadece sözleşme yaparak, yetki belgelerine kayıt ettirdikleri yetki belgesi sahipleri adına iş ve işlem yapabilirler. Öte yandan aynı yönetmeliğin yetki belgesi sahiplerinin sorumluluğunu düzenleyen 22. maddesinin (b) fıkrası yetki belgesi sahibi ile acentesinin acentelik sıfatıyla yapmış olduğu faaliyet ve işlemlerden müteselsilen sorumlu kılmıştır. Bu düzenlemeler çerçevesinde acentelerin Kanuni yükümlülüklerinin taşımacılar ile acentelik sözleşmesi yapmak, yetki belgesi sahiplerini yetki belgesine kaydettirmek ve kanuni mükellefiyetlerden müteselsilen sorumlu olmak olduğunu belirtmek mümkündür. Yönetmelik 13. maddesi çerçevesinde, yurtiçi yolcu taşımacılığı konusunda acentelik yapacak F1 Yetki Belgesi sahiplerine en fazla 10 adet taşımacıyla sözleşme yapabilme yetkisi vermiştir.

Metro Organizasyon tarafından soruşturma aşamasında Kuruma tevdi edildiği üzere Trakya bölgesindeki hatlarda Volkan Metro (26 Aralık 2007 tarihli), Tekirdağ Metro (3.4.2008 tarihli), Fatih Turizm (29.01.2010 tarihli) ve Berk Metro (9.6.2009 tarihli) ile Metro Organizasyon arasında acentelik sözleşmeleri akdedilmiş durumdadır. Söz konusu sözleşmelerden Volkan, Berk ve Fatih Turizm’e ilişkin olan sözleşmeler, bu firmalara F1 ve F2 Yetki belgelerine dayanarak Metro Organizasyon adına yolcu

10-68/1445-545

530 biletlerinin satış işlemleri ile diğer acentelik hizmetlerini yürütmeleri konusunda yetki veren standart tip sözleşmelerdir. Tekirdağ Metro ile yapılan acentelik sözleşmesinde diğerlerinden farklı olarak, acentelik sözleşmesinin 2. maddesinde sözleşmenin konusu yolcu biletlerinin Metro adına acente tarafından satılması ve yolcu taşıma işleminin de bizzat acente tarafından gerçekleştirilmesi olarak belirlenmiştir. Yine diğer sözleşmelerden farklı şekilde, acentelik sözleşmesinin özel hükümlerine ilişkin maddesinin altıncı fıkrasında acentenin Metro dışında başka bir firma ile Metro'nun muvaffakiyetini almadan sözleşme yapmayacağı, muvafakat almadan sözleşme yaptığı takdirde Metro'nun hiçbir ihbar ve ihtara gerek kalmaksızın tek taraflı fesih hakkını kullanabileceği düzenlenmiştir.

540 Metro Organizasyon ile işbirliği içinde olduğu firmalar arasındaki ilişkinin acentelik sözleşmesi haricindeki bir başka boyutu ise, *isim kullandırma hakkına* ilişkin Metro Organizasyon yönetim kurulu tarafından alınan yönetim kurulu kararıdır. Metro Organizasyon Yönetim Kurulu Kararının metninde "*Metro Turizm Seyahat Organizasyon ve Ticaret A.Ş. Karayolu ile yolcu taşımacılığında "Volkan Metro Turizm Seyahat ve Nakliyat Tic. Ltd. Şti." unvanını kullanmaya muvafakat verilmesi, bu unvanın kullanılmasına, kısa unvan olarak "Volkan Metro"nun kullanılmasına mevcudun oybirliği ile karar verilmiştir.*" ifadeleri yer almaktadır. Benzer kararların Tekirdağ Metro, Berk Metro ve Fatih Turizm için de alındığı görülmektedir.

550 Metro Organizasyon'un acentelik sözleşmesine ilişkin hükümler aynı teşebbüslere isim kullanma hakkı tanıyan yönetim kurulu kararları ile birlikte değerlendirildiğinde Metro Organizasyon tarafından bu teşebbüsler ile gerçekleştirilen işbirliğinin Karayolu Taşıma Kanunu'nda belirtilen acentelik ilişkisinden daha ileri bir nitelik arz ettiği anlaşılmaktadır. Yukarıda da belirtildiği üzere Karayolu Taşıma Kanunu'nda acente, bağımlı bir sıfatı olmaksızın bir sözleşmeye dayanarak bir veya birden fazla taşımacıyı ilgilendiren sözleşmelerde aracılık eden ve onlar adına taşıma sözleşmesi yapan kişi olarak tanımlanmıştır. Dolayısıyla Karayolu Taşıma Kanunu çerçevesinde acente olabilmek bakımından taşıma sözleşmesine aracılık etmek yeterli bir koşuldur. Metro Organizasyon'un mevcut sisteminde ise işbirliği gerçekleştiren teşebbüsler acentelik sözleşmesinin yanı sıra Metro unvanını kullanma hakkını elde etmekte veya bu yükümlülük altına girmektedirler. Örneğin Volkan Turizm ile Metro Organizasyon arasında 25.12.2007 tarihinde acentelik sözleşmesi imzalanmış ve bunun hemen müteakibinde 27.12.2007 tarihinde ise Metro Yönetim Kurulu aldığı bir karar ile Volkan Turizm'e "Metro" unvanını kullanma hakkı vermiştir. 08.06.2009 tarihinde ise Volkan Turizm'in, "Volkan Metro" şeklindeki unvan değişikliğini ticaret siciline tescil ettirmiştir. Soruşturma kapsamında elde edilen bilgiler çerçevesinde söz konusu işlem sonucunda teşebbüslerin ortaklık yapısında ya da firmaların karar alma mekanizmalarında herhangi bir değişiklik olmadığı tespit edilmiştir. Bunun gibi taraflar arasında bir mal devri de söz konusu olmamıştır.

570 I.3.1.3. İşbirliğinin Niteliğine ve Süresine İlişkin Değerlendirme

580 Üretim veya dağıtım zincirinin farklı seviyelerinde faaliyet gösteren iki ya da daha fazla teşebbüsün arasında belirli mal veya hizmetlerin alımı satımı veya yeniden satımı amacıyla yapılan anlaşmalar dikey anlaşmalar olarak nitelendirilir. Metro Organizasyon'un isim hakkını kullandırarak işbirliği gerçekleştirdiği teşebbüslere kendi adına bilet satma yetkisi verdiği Bütünleşik Sistemi de bu anlamda bir dikey ilişkidir. Esasen bu durumun tüm acentelik sözleşmelerinin doğasında olan bir durum olduğu açıktır. Fakat yukarıda da izah edildiği üzere Metro Organizasyon sistemi içerisinde olan firmalar bunun ötesinde yetki ve yükümlülüklerle sahiptirler. İşbirliği gerçekleştiren teşebbüsler Metro Organizasyon unvanını kendi unvanlarına

eklemenin ve Metro adına taşımacılık yapmanın yanı sıra sadece işbirliği yapılan güzergâhları için değil, internet sistemi sayesinde Metro'nun Türkiye'de faaliyet gösterdiği herhangi bir hat için bilet satabilme yetkisini haiz olmaktadır. Tüm bunlar birlikte değerlendirildiğinde Metro Organizasyon'un sistemi normal bir acentelik ilişkisinden ziyade dikey bütünleşik bir sistem yaratma özelliği ile dikkat çekmektedir.

590 İnceleme konusu işbirliklerinin özünde, malvarlıklarının ya da ortaklık paylarının tümünün veya bir kısmını ya da yönetimde hak sahibi olma yetkisi veren araçların devralınması yahut aynı etkiyi doğuracak şekilde uzun süreli kiralınması gibi bir durum söz konusu değildir. Bu nedenle işbirlikleri Kanun'un Birleşme ve Devralmaları düzenleyen 7. maddesi çerçevesinde değil, Rekabeti Kısıtlayıcı Anlaşma Uyumlu Eylem ve Kararları düzenleyen 4. maddesi çerçevesinde değerlendirilmiştir.

600 Bahsedilen sistemin, 4054 sayılı Kanun çerçevesinde üzerinde hassasiyetle durulması gereken özelliklerinden biri bu işbirliğinin bazı hatlarda rakip olan teşebbüsler arasında gerçekleştirilmesidir. Bu bağlamda, Metro Organizasyon tarafından geliştirilen bütünleşik sistem, etkinlik kazanımları kadar rakip firmalar arasında dikey bütünleşik bir yapının oluşturulmasının piyasada yaratacağı rekabet kısıtları bakımından da önem arz eden bir yöntemdir. Özellikle ilgili pazarda önemli pazar paylarına sahip rakipler arasında gerçekleştirilmeleri, rakiplerin birbirleri lehine pazardan çekilmeleri ya da tek bir firma gibi davranmaları sonucunu doğurarak önemli rekabet sakıncaları yaratmaktadır. Bu durumda yaratılan rekabet kısıtlarının olumsuz etkilerinin etkinlik kazanımlarının önüne geçme ihtimali bulunmaktadır. Nitekim detaylarına aşağıda yer verilen ve Metro Organizasyon tarafından hazırlanarak bir dizi otobüs işletmecisine imzalamaları için verildiği iddia edilen ve yerinde incelemeler esnasında elde edilen protokolde yer alan Trakya pazarına ilişkin rekabet kısıtlamaları bu ihtimali kuvvetlendirmektedir.

"PROTOKOL

610 *Bir tarafta Metro Turizm Seyahat ve Organizasyon ve Ticaret A.Ş. ile diğer tarafta Kent Çağlar... , Şampiyon Hersekli... Özlem Turizm... Fatih Turizm... umut Kahraman (Metro Turizm'i temsilen), Hayati Uzun (Kent Çağlar Turizm'i temsilen), Metin Hersekli (Şampiyon Hersekli Turizm'i temsilen) "Trakya Metro" isimli proje/oluşum etrafında bir araya gelmişler ve aşağıdaki şartlarda anlaşmışlardır:*

620 *1. Büyük İstanbul Otogar'ında bulunan ve 117 ve 118 numaralı yazıhaneler, Metro Turizm'in Trakya Bölgesi'ne yaptığı karşılıklı seferlerin kalkış ve varış noktası olacak, işbu yazıhanelerin işletilmesi Şampiyon Hersekli Yönetim Kurulu Başkanı Metin hersekli tarafından yapılacak, bu bağlamda işbu yazıhanelerden Kırklareli, Edirne, Tekirdağ, Uzunköprü, Malkara, Lüleburgaz, Babaeski, Çerkezköy, Saray, Vize ve Gönen'e sefer yapılacaktır. Kırklareli ve Uzunköprü hatlarının seferlerini, araçlarını ve hareket saatlerini Metin Hersekli belirleyecek, Nişikli Turizm'e ait üç otobüs de üzerlerinde "metro" unvanına ek olarak Nişikli unvanını da yazarak Kırklareli hattında çalışacaktır. Şampiyon Hersekli üç otobüsüne, Özlem Turizm de iki otobüsüne "Metro" unvanına ek olarak kendi unvanlarını yazacak, süreç içerisinde tüm araçlara sadece "METRO" unvanı yazılacaktır.*

2. Bu yazıhanelerden yapılacak bilet satışlarından elde edilecek gelirin %15'i Metin Hersekli'ye ait olacak, diğer tüm kesintiler Metro Turizm'e verilecektir. Şampiyon Hersekli'nin faaliyetine devam etmekte olduğu 130 numaralı yazıhane Metro Turizm sistemine dahil olacak, 2009 yılının 9. ayında kapatılacaktır.

630 *3. Kırklareli ve Babaeski Metin Hersekli tarafından işletilecek olup Lüleburgaz ilçesindeki işletme Özlem Turizm ve Fatih Turizm tarafından müştereken yapılacaktır.*
4. Bu oluşuma dahil olan tüm bölgelerde sadece Metro Turizm Seyahat Organizasyon ve Ticaret A.Ş'nin biletleri kullanılacak olup sigorta gelirlerinin tamamı

10-68/1445-545

Metro Turizm'e ait olacaktır. Uzun mesafeli seferlerin biletlerinden 1 TL, kısa mesafeli seferlerin biletlerinden ise 50 Kuruş sigorta bedeli alınacaktır. Sigorta bedellerine ilişkin güncelleme Kent Çağlar Turizm ... Yönetim Kurulu Başkanı Hayati Uzun tarafından yapılacaktır.

640 5. 117-118 numaralı yazıhanelere, kalkış ve varış yapan tüm araçlar için servis hizmeti Metro Turizm tarafından verilecek, servis hizmeti karşılığında yazıhanelerden kalkış yapan her araçtan 25 TL servis hizmet bedeli alınarak Metro Turizm'e verilecektir.

6. İşbu protokol tanzim ve imza tarihi olan 15/01/2009 tarihinden itibaren 10 yıl süre ile yürürlükte olacak olup işbu yürürlük süresi içerisinde gerek görülecek düzenlemeler tarafların mutabakatı sağlanarak gerçekleştirilecektir.

7. İşbu protokolün herhangi bir hükmüne aykırı davranan taraf zarar ziyanın haricinde cezai şart olarak karşı taraftaki tüm firmalara 1.000.000,00 EURO (Bir Milyon EURO) cezai şart ödemeyi gayri kabil-i rücu kabul, beyan ve taahhüt eder.”

650 Yerinde incelemelerde ibraz edilen ve 15.1.2009 tarihinde imzalanarak uygulamaya konulması tasarlandığı iddia edilen bahse konu protokolün Metro Organizasyon dışında Soruşturma kapsamında bulunan tarafları Fatih Seyahat, Şampiyon Hersekli ve Özlem Turizm'dir. Bu firmaların ortak özellikleri Metro Turizm ile aynı hatta faaliyet gösteren veya göstermiş olan rakip firmalar olmalarıdır. Protokolde ise açık biçimde bölgede faaliyet gösteren firmaların Metro'nun biletlerini satan bütünleşik bir yapı oluşturmaları öngörülmekte ve firmalar arasında Trakya bölgesinde faaliyet gösterilecek hatlar ve fiyata ilişkin unsurlar başta olmak üzere hizmet arzına ilişkin koşullar belirlenmektedir. Metro Organizasyon'un ve işbirliği kapsamında yazıhaneleri kullanılacak olan Şampiyon Hersekli'nin alacakları komisyon ücretleri ve otobüslerin zaman içinde tamamının Metro unvanını kullanacak olmaları da protokol

660 çerçevesinde düzenlenen konular arasındadır.

Dolayısıyla söz konusu Protokol ile birlikte değerlendirildiğinde, Metro Organizasyon Bütünleşik Sistemi'nin, aynı hatta faal olan rakipleri Metro unvanı altında ve koşulları Metro Organizasyon tarafından belirlenen bir sistem içinde faaliyet göstermek konusunda yönlendirdiği görülmektedir.

Bu firmalardan Fatih Turizm, yapılan yerinde incelemelerde kendilerinin Kırklareli hattında faaliyet gösteren diğer teşebbüsler gibi, Nisan 2009 tarihinden itibaren Metro Organizasyon ile işbirliği yoluna gittiklerini izah etmiştir. Bununla birlikte yukarıda belirtildiği gibi Fatih Turizm ile Metro Organizasyon arasındaki acentelik sözleşmesi

670 29.1.2010 tarihli olup, işbu tarih soruşturmanın başlamasından sonraki bir döneme denk gelmektedir. Yapılan yerinde incelemelerde Fatih Turizm ile Metro Organizasyon arasında yukarıda yer verilen protokole benzer nitelikte bir işbirliği belgesi bulunamamış ve bu işbirliği Fatih Turizm tarafından sadece bilet satma kapsamında bir acentelik ilişkisi olarak savunulmuştur. Bununla birlikte, Fatih Turizm'in faaliyet gösterdiği hatta rakibinin biletini tanzim etmeye ve Metro unvanını kullanmaya başlaması, yukarıdaki protokolde yer verilen hususlarla uyum içindedir. Bu işbirliğinin başlangıç tarihinin ise, her ne kadar imzalanan acentelik sözleşmesi

680 2010 yılına ilişkin bir tarih içerse de, Fatih Turizm ile tutulan tutanak ve yukarıda yer verilen pazar gerçekleriyle uyumlu biçimde Nisan 2009 dönemi olarak kabul edilmesi gerektiği sonucuna varılmıştır.

Kararın daha sonraki bölümlerinde detayları ile izah edileceği üzere, protokolün imzalanmasından önce bu hatta Metro Organizasyon'un maliyetin altında fiyat uygulamasının, rekabet gücü düşük olan Fatih Turizm bakımından rakibinin acentesi olma konusunda önemli bir güdü yaratmış olması muhtemeldir.

690 Volkan Turizm ile Metro Organizasyon arasında gerçekleştirilen işbirliği ise söz konusu işbirlikleri içinde en eski tarihli olandır. Daha önce her ikisi de Edirne İstanbul hattında müstakil olarak çalışan Metro Organizasyon ile Volkan Turizm, 25.12.2007 tarihinde acentelik sözleşmesi akdetmiş, 27.12.2007 tarihinde Metro Organizasyon Volkan Turizm'e Metro unvanını kullanmak hakkı sağlamıştır. 8.6.2009 tarihinde ise Volkan Turizm'in, "Volkan Metro" şeklindeki unvan değişikliğini ticaret siciline tescil ettirmiştir. Metro Organizasyon'un bu işbirliği gerçekleştirilemeden önce, Edirne İstanbul hattında faaliyet göstermek için uzun müddet çabaladığı, bununla birlikte Edirne Otogarı'ndaki mülkiyet ilişkileri nedeniyle bu otogara girme imkânı bulamadığı ve alternatif yöntemler geliştirdiği öğrenilen bilgiler arasında bulunmaktadır. Bu bağlamda, acentelik sözleşmesinin imzalandığı ve isim kullanma hakkının verildiği tarihten itibaren firmalar arasındaki bu yoğun rekabet ortadan kalkmış, firmalar birbirlerinin acentesi olmuşlardır. Halen Volkan Turizm adına kayıtlı 13 adet otobüs Volkan Metro markası ile hizmet üretmektedir. Bu niteliği itibariyle, ilgili hatta gerçekleştirilen dikey nitelikte işbirliği, rakiplerden birinin diğeri lehine çekilmesi pratik sonucunu doğuran dikey bütünleşik bir yapı ortaya çıkarmıştır. Bunun sonucunda, işbirliği öncesinde hatta faaliyet gösteren firma sayısı üç (Volkan, Ulusoy ve Metro) iken işbirliği, sonrasında bu rakam ikiye düşmüştür.

700 Benzer şekilde Kırklareli İstanbul hattında da Şampiyon Hersekli'nin Metro Organizasyon ile çeşitli kereler acentelik çerçevesinde işbirliği gerçekleştirdiği Soruşturma çerçevesinde tespit edilen hususlar arasındadır.

710 **1.3.1.4. Metro Organizasyon İşbirliklerinin Grup Muafiyeti Kapsamında Değerlendirilmesi**

720 2002/2 sayılı Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti, üretim veya dağıtım zincirinin farklı seviyelerinde faaliyet gösteren iki veya daha fazla teşebbüs arasındaki belirli mal veya hizmetlerin alımı, satımı veya yeniden satımı amacıyla yapılan anlaşmaları, başta pazar payları olmak üzere Tebliğ'de öngörülen şartları karşılaması durumunda Kanun'un 4. maddesindeki yasaklamalardan muaf tutmuştur. Bu anlamda Karayolu Taşıma Kanun ile tanımlanan acentelik ilişkisinin tam anlamıyla uygulandığı durumlarda ortaya çıkan ticari ilişki 2002/2 sayılı Tebliğ hükümlerine göre 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinden muaftır.

Bununla birlikte inceleme konusu hatlarda, Metro Organizasyon'un unvanını kullanma hakkını da içeren bilet satışına ilişkin dikey ilişki, aynı hatta faaliyet gösteren fiili rakipler arasında gerçekleştirilmektedir. 2002/2 sayılı Tebliğin Kapsam başlıklı 2. maddesi "*Rakip teşebbüsler arasında yapılan dikey anlaşmalar, bu Tebliğ ile tanınan muafiyetten yararlanamaz*". hükmünü haizdir.

730 Daha önce her ikisi de Edirne-İstanbul hattında müstakil olarak çalışan Metro Organizasyon ile Volkan Turizm, 25.12.2007 tarihinde acentelik sözleşmesi akdetmiş, 27.12.2007 tarihinde ise Metro Organizasyon Volkan Turizm'e Metro unvanını kullanmak hakkı sağlamıştır. Yapılan yerinde incelemeler sırasında, Metro Organizasyon'un bu işbirliği gerçekleştirilemeden önce, Edirne-İstanbul hattında faaliyet göstermek için uzun müddet çabaladığı, bununla birlikte Edirne Otogarı'ndaki mülkiyet ilişkileri nedeniyle bu otogara girme imkânı bulamadığı ve alternatif yöntemler geliştirdiği elde edilen bilgiler arasında bulunmaktadır. Acentelik sözleşmesinin imzalandığı ve isim kullanma hakkının verildiği tarihten itibaren firmalar arasındaki bu yoğun rekabet ortadan kalkmış, firmalar birbirlerinin acentesi olmuşlardır.

740

Benzer işbirliklerinin Kırklareli–İstanbul hattı için de geçerli olduğu tespit edilen hususlar arasındadır. Metro Organizasyon, bu hatta faaliyet gösteren Şampiyon Hersekli, Fatih Motorlu Araçlar ve Nişikli Seyahat ile yaşadığı sıkı rekabetin ardından çeşitli tarihlerde benzer işbirlikleri gerçekleştirmiştir. Görevli raportörlerin yaptığı görüşmede Fatih Turizm yetkilisinin Nisan 2009 tarihinden itibaren rekabete son vererek birbirlerinin acentesi olduklarını belirtmiş olmasına rağmen, Metro Organizasyon tarafından tebliğ edilen acentelik sözleşmesi 29.1.2010 tarihini taşımaktadır. Şampiyon Hersekli'nin mevcut bir acentelik sözleşmesi olmasına rağmen Metro Organizasyon ile çeşitli kereler acentelik çerçevesinde işbirliği gerçekleştirdiği soruşturma çerçevesinde tespit edilen hususlar arasındadır.

750

Hal böyle iken Metro Organizasyon ile Trakya hatlarındaki fiili rakipleri arasındaki işbirliği 2002/2 sayılı Tebliğ hükümlerine göre 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinden muaf tutulabilecek bir ticari işbirliği olmaktan uzaktır.

1.3.1.5. Metro Organizasyon İşbirliklerinin Bireysel Muafiyet Kapsamında Değerlendirilmesi

760

4054 sayılı Kanun'un Muafiyet başlıklı 5. maddesi ilk fıkrada öngörülen şartların tamamının varlığı halinde teşebbüsler arası anlaşma, uyumlu eylem ve teşebbüs birlikleri kararlarının mezkûr Kanun'un 4. madde hükümlerinin uygulamasından muaf tutulabileceği konusunda Kurulu yetkilendirmiştir.

770

Soruşturma aşamasında, gerçekleştirilen işbirliklerinin, bölgede faaliyet gösteren küçük ve orta ölçekli firmalar bakımından Metro Organizasyon'un geniş servis ağından yararlanmak gibi ciddi etkinlik getirileri sağladığı Metro Organizasyon tarafından sık sık belirtilmiştir. Söz konusu durumun teşebbüsler tarafından servis ve internet altyapılarına mükerrer yatırımların yapılmasını önlemek suretiyle kaynak tahsisinde etkinlik yaratacağı ve hizmet standartlarını yükselteceği açıktır. Bu bakımdan inceleme konusu işbirliğinin Kanun'un 5. maddesinde belirtilen dört koşuldandır, hizmetlerin sunulmasında yeni gelişime iyileşmelerin sağlanması ve tüketicilerin bundan fayda sağlamasına yönelik ilk iki koşulu sağladığı savunulabilir.

780

Ne var ki, Kanun hükmünde de açıkça ifade edildiği üzere, teşebbüsler arasında rekabeti sınırlayıcı mahiyette bir eylem ya da işbirliğinin bireysel muafiyet alabilmesi için dört koşulu aynı anda sağlaması gerekmektedir. Kanun'un 5. maddesindeki son iki koşul ilgili pazarın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kaldırmamasını ve rekabetin öngörülen amaçların elde edilmesi bakımından zorunlu olandan fazla kısıtlamamasını öngörmektedir. Bu iki maddede Kanun'un, etkinlik kazanımları ile pazarın rekabetçi yapısı arasında bir denge kurmaya çalıştığı görülmektedir.

790

Metro Organizasyon'un kendisi ile aktif olarak aynı hatta faal olup bu hatlarda önemli pazar paylarını elinde bulunduran rakipleri ile gerçekleştirdiği işbirliklerinin ilgili pazarın önemli bölümünde rekabeti ortadan kaldırdığı açıktır. Zira bu çerçevede Edirne-İstanbul hattında Volkan Turizm ile Metro Organizasyon arasında gerçekleştirilen işbirliği sonucunda pazarın iki önemli oyuncu Volkan Metro çerçevesinde dikey bütünleşik bir yapı oluşturmuş ve pazardaki oyuncu sayısı üçten ikiye düşmüştür. Benzer şekilde Kırklareli-İstanbul hattında ise Metro Organizasyon birden fazla rakip teşebbüs ile işbirliği yoluna gitmiştir.

Öte yandan Protokol hükümleri ile birlikte Tekirdağ Metro ile yapılan sözleşmede yer alan münhasırlık hükümleri birlikte değerlendirildiğinde rekabetin iddia edilen etkinlik

10-68/1445-545

kazanımlarının elde edilmesi için zorunlu olandan daha fazla sınırlandırıldığı anlaşılmaktadır.

Tüm bu değerlendirmeler sonucunda, etkinlik kazanımlarının pazardaki rekabet sınırlamalarını karşıladığı yönünde ikna edici bulgular öne süremeyen ve bu konuya ilişkin daha önce bir muafiyet başvurusu da bulunmayan Metro Organizasyon'un söz konusu sisteminin bireysel muafiyetten de yararlanamayacağı sonucuna ulaşılmıştır.

800

I.3.1.6. Berk Metro ve Tekirdağ Metro İşbirliklerinin Değerlendirilmesi

Son olarak soruşturma kapsamındaki Berk Metro ve Tekirdağ Metro firmalarının bu işbirlikleri karşısındaki konumları değerlendirilmelidir. Soruşturma kapsamında yapılan yerinde incelemelerde Kırklareli'ne bağlı Pınarhisar ile İstanbul arasında faaliyet gösteren Berk Metro Turizm'in, yolcu yoğunluğu fazla olmayan söz konusu hatta Metro Organizasyon ile aktif veya fiili bir rekabet içinde olmadığı, Berk Metro'nun gerçek anlamda Metro Organizasyon'un yaygın şehir içi servis açısından yararlanmak adına imzaladığı acentelik sözleşmesi kapsamında acenteliğini yürüttüğü izlenimi edinilmiştir. Bu anlamda Berk Metro ile Metro Organizasyon arasındaki ilişkinin niteliği gerçek anlamda rekabet engeli yaratmayan bir dikey ilişki hüviyetindedir. Dolayısıyla Berk Metro ile Metro Organizasyon arasındaki işbirliği prima facie potansiyel rakipler arasında gerçekleştirilen bir işbirliği gibi görünse de muafiyet alabilecek nitelikte bir işbirliği olarak değerlendirilmiştir.

810

Benzer şekilde soruşturma aşamasında müflis konuma düşen Tekirdağ Metro ile Metro Organizasyon arasında Tekirdağ-İstanbul hattında rekabeti kısıtladıkları yönünde bir bulguya ulaşılamamıştır.

820

I.3.1.7. Lüks Yonca ve Kale Seyahat ile Metro Organizasyon Arasındaki İlişkinin İncelenmesi

Soruşturma kapsamında 4. madde çerçevesinde değerlendirilen ikinci sav, Çerkezköy Kaymakamlığı tarafından iletilen, Lüks Yonca ve Kale Seyahat'in Metro Organizasyon arasında 4054 sayılı Kanun'a aykırı bir anlaşmanın olduğu iddiasıdır. Bu iddia kapsamında Metro Organizasyon'un Vize, Saray, Çerkezköy, İstanbul hattından çekilmesi karşılığında Kale ve Yonca Seyahat'e ait otobüslerin Metro Organizasyon'a ait dinlenme tesisinde mola vermeye ve akaryakıt almaya başladıkları ve bununla eş zamanlı olarak fiyatları yükselttikleri ileri sürülmektedir.

830

Lüks Yonca ve Kale Seyahat'in ifade tutanaklarından anlaşıldığı üzere, 2006-2009 arasında Metro Organizasyon tarafların faal olduğu Vize-Saray-İstanbul hattında yoğun rekabet sürdürmüştür. İfade edildiğine göre, ... Yine soruşturma taraflarının iddiasına göre, ... Metro Organizasyon'un piyasayı terk etmesinin ardından ise taraflar, yoğun rekabet nedeniyle uzun süreden beri sabit olan fiyatları artan maliyetler karşısında arttırmışlardır. Bu kapsamda 2009 yılı Eylül ayında Metro Organizasyon'un piyasayı terk etmesinin ardından İstanbul-Çerkezköy fiyatları 12,00 TL'den 14,50 TL'ye; İstanbul-Saray fiyatları 14,00 TL'den 15,00 TL'ye yükseltilmiş; İstanbul-Vize fiyatları ise sabit kalmıştır. Taraflara göre, Yonca ve Kale Seyahat'in Metro Organizasyon'a ait dinlenme tesislerini kullanmaları ve akaryakıt teminini buradan karşılamaları hizmet kalitesinin arttırılmasının ve Petrol Ofisi A.Ş. (PO) ile yapılan indirimli akaryakıt anlaşmasının gereğidir.

840

Öncelikle belirtmek gerekir ki, soruşturma aşamasında taraflar arasında bir anlaşmanın veya pazar paylaşımının yapıldığına dair bir vesikaya ulaşmak mümkün

10-68/1445-545

850 olmamıştır. Ancak, hatta üç yıl boyunca devam eden sıkı rekabetin sonlanmasının ardından yaşanan fiyat artışları ve bunun karşılığında rakibe ait olan ve daha önce kullanılmayan tesislerde mola verme uygulaması rekabeti sınırlayan bir anlaşma veya uyumlu eylemin varlığına ilişkin kuşkuları güçlendirmektedir. Bu durum, rekabetin kısıtlandığı piyasa koşullarındaki benzerlikler nedeniyle, 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinin ikinci fıkrasında düzenlenen "rekabet ihlali karinesi"ni akıllara getirmektedir. Bununla beraber aynı maddenin devam hükmünde tarafların ekonomik ve rasyonel gerekçelere dayanmak suretiyle bu sorumluluktan kurtulabileceklerinin düzenlendiği de göz önünde bulundurulması gereken hususlardandır.

860 Taraflarca soruşturma aşamasında sunulan PO ile yapılan sözleşmenin Metro Organizasyon tarafından işletilen akaryakıt istasyonunu işaret etmesi; söz konusu tesisin hizmet farklılaşmasını teminen yol üzerinde mola verilebilecek tek tesis olması ve iki seneden beri sabit olan fiyatların Ulaştırma Bakanlığı tarafından belirlenen ücret skalasının altında belirlenmesi tarafların eylemlerine ilişkin iktisadi rasyonalite getirdiği kabul edilmesi gereken gerekçelerdir. Ekonomik rasyonaliteyi izah edebilecek bu koşulların varlığı nedeniyle, bahse konu teşebbüsler arasında bir ihlalin var olmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

1.3.2. Soruşturma Konusu İddiaların Kanun'un 6. Maddesi Çerçevesinde Değerlendirilmesi

870 Soruşturma konusu olayda Kanun'un 6. maddesi çerçevesinde incelenen, esas itibariyle, Metro Organizasyon'un Trakya'daki bazı hatlarda acentelik ve isim kullandırma ilişkisi içinde bulunduğu firmalar vasıtasıyla ve/veya onlarla birlikte yıkıcı fiyat uygulayarak Kanun ihlali gerçekleştirip gerçekleştirmediğidir. Soruşturma öncesi önaraştırma aşamasında elde edilen veriler, Metro Organizasyon'un önemli bir pazar gücüne sahip olduğu Trakya'daki bazı hatlarda maliyet üzerine görece yüksek kar marjları uygulamasına karşın özellikle Edirne-İstanbul hattında hesaplanan maliyetlerin altında fiyatlar uyguladığına işaret etmiş, bu durum ise Kanun'un 6. maddesinin (d) bendinde bahsi geçen bir piyasadaki hâkim durumun öteki piyasalarda kötüye kullanılması şüphesini uyandırmıştır. Soruşturma açılmasına mesnet bu şüpheden hareketle Soruşturma kapsamında, Metro Organizasyon 880 tarafından Trakya hatlarında uygulanan fiyatlar "yıkıcı fiyat" iddiası kapsamında değerlendirmeye tabi tutulmuştur:

Hâkim konumda bulunan bir teşebbüsün mevcut rakipleri piyasa dışına çıkarmak, potansiyel rakipleri pazara girmekten caydırmak, rakiplerin fiyatları düşürme eğilimlerini sindirmek amacıyla, ürünü veya hizmeti maliyetinin altında bir fiyata satması "yıkıcı fiyat" kapsamsında rekabet ihlali olarak değerlendirilmektedir. Teorik olarak yıkıcı fiyat uygulamalarının temelinde teşebbüslerin uzun vadede tekeli güce erişme istekleri yatmaktadır. "Hasat" olarak adlandırılan bu güdü, sahip olduğu finansal gücü, maliyet altı fiyattan kaynaklanan zararlarını finanse etmek için kullanan 890 firmanın, uzun dönemde rakiplerini dışlamak suretiyle fiyatlarını tekeli düzeye çekme stratejisine işaret etmektedir.

Öte yandan, birden fazla mal ve hizmet pazarında hâkim durumda olan veya önemli bir pazar payını elinde bulunduran firmanın pazar gücüne sahip olmadığı başka pazarlarda yıkıcı fiyat uygulamak suretiyle rekabeti bozmasına, öğretide "kaldıraç etkisi" adı verilmektedir. Bu tarz bir uygulama ile hâkim durumda olunmayan pazarlarda uygulanan maliyet altı fiyatlardan oluşan zarar hem diğer piyasalardaki

10-68/1445-545

tekelci kar ile finanse edebilir hem de uygulamanın yapıldığı piyasalara yeni girişi engelleyebilir ve/veya mevcut rakiplerini piyasa dışına itebilir.

900

Yıkıcı fiyat incelemelerinde İktisadi üstünlük, olağandışı düşük fiyat ile niyet ve hasat unsurlarını da kapsayan pazarın yapısı göz önünde bulundurulmalıdır.

İktisadi üstünlük genel olarak bir teşebbüsün rekabeti kısıtlayabilmesi veya bozabilmesi için rakiplerine oranla sahip olduğu bir üstünlüğün veya avantajın olması gerektiğine işaret etmektedir.

910

Olağan dışı düşük fiyat ise çeşitli maliyet kıstasları ile kıyaslandığında iktisadi açıdan anlamlı bir açıklaması olmayan, bununla beraber rakiplerinin rekabet etmesinin önünde ciddi engeller yaratan bir fiyatlama politikasını işaret etmektedir. Bu tür bir analizde fiyatın iktisadi bakımdan anlamlı olması fiyat analizi bakımından önem arz etmektedir. Örneğin, fiyat indirimi firmanın ilgili ürün pazarındaki karlılığını sürdürmesine engel oluşturmayacaksa yıkıcı fiyattan bahsetmek mümkün değildir. Yıkıcı fiyat uygulamasının başarıya ulaşma şansı pazarın yapısına sıkı sıkıya bağlı olduğu için, değerlendirmede dikkate alınması gereken üçüncü grup unsurlar pazarın yapısı ile ilgilidir. Bu kapsamda pazardaki giriş - çıkış engelleri ile üretim araçlarının niteliği niyet ve hasat unsurları ile birlikte değerlendirilerek pazarın yapısının yıkıcı fiyat uygulamasına elverişli olup olmadığının tespiti gereklidir.

920

Giriş engellerinin niteliği pazardaki potansiyel rekabet bakımından önem arz etmektedir. Potansiyel rekabet ve piyasaya girişin kolay olması, hâkim durumda olan bir firmanın tekelci fiyatlamaya gitmesini engelleyebilirken, piyasaya girişin yüksek maliyetli ya da zaman alıcı olması tekelci fiyatlama yapabilmesini mümkün kılmaktadır. Yıkıcı fiyat uygulamak isteyen firma, piyasaya girişlerin kolay olduğunu gördüğü takdirde bu tür bir uygulamaya gitmesinin kendisine yarar sağlamayacağını anlayarak uygulamadan vazgeçebilir; ancak rakiplerini bir kere piyasa dışına ittikten sonra, piyasaya yeni girişler olana dek geçen sürede tekelci fiyatlama yapabilme olanağı olan ve bu fırsatın zararını fazlasıyla karşılayacağını düşünen firmanın yıkıcı fiyat uygulaması mümkündür.

930

Çıkış engelleri ise, rakibin piyasadan çıkarılması aşaması için önem taşımaktadır. Çıkış engellerinin yüksek olması batık maliyetlerine oranla pazarda kalma çabasını artıracaktır. Pazarın yapısına ilişkin bu analizler pazar gücü ve düşük fiyat karşılaştırmalarına göre daha sübjektif bir kavram olan niyet ve hasat ilkelerini ve incelemelerini de kapsamaktadır. Niyet ilkesi maliyet ve fiyat karşılaştırmalarının bir adım daha ötesine geçerek yıkıcı fiyat tespitinde fiyatın maliyetin altında olmasını tek başına yeterli görmemekte, bu fiyat politikasının rakibi piyasa dışında bırakma amacıyla uygulanıp uygulanmadığının analizini gerektirmektedir. Bu bağlamda, yıkıcı olduğu iddia edilen fiyatların uygulanma süresi analizin önemli unsurlarından biridir.

940

ABD ve AB'nin geçmiş dönem içtihatlarına bakıldığında, hâkim durumda olan firma tarafından ortalama değişken maliyetin altında uygulanan fiyatı yıkıcı fiyata ilişkin niyetin en önemli karinesi olarak kabul edildiği kararların varlığı görülmektedir. Bununla birlikte, günümüzde her türlü maliyet altı fiyatlandırmanın "per se" rekabet ihlali olduğunu savunan bu görüş, uygulanan fiyat stratejilerini piyasa yapısı içinde değerlendiren "rule of reason" yaklaşımı ile dengelenmektedir.

950

Son olarak hasat unsuru ise, yıkıcı fiyat uygulamalarının iktisadi rasyonelitesini sorgulayan bir uygulamadır. Muhakkak ki, yıkıcı fiyat uygulamasının nihai amacı, fiyat kırarak rakipleri etkisizleştirdikten sonra fiyatları tekrar yükseltmektir. Bunun mümkün

10-68/1445-545

olmayacağı piyasa koşullarında maliyet altı fiyat, firmalar açısından sadece tüketicilerin “sübvansiyonu” anlamına gelecek, her hangi bir şekilde tüketici refahını azaltacak sömürücü bir uygulamaya yol açmayacaktır. Dolayısıyla böyle bir uygulamanın rekabet ihlali olarak nitelendirilmesi mümkün olmayacaktır. Bununla birlikte rakipler dışlandıktan sonra fiyatların tekelci seviyelere çekilmesinin iktisaden anlamlı ve mantıklı olduğu hallerde yıkıcı fiyat iddiaları bir rekabet ihlali olarak nitelendirilebilecektir.

960 Yıkıcı fiyat uygulamalarında önemli konulardan biri, “tekelci fiyat” düzeyinin nasıl tespit edileceği ve bu fiyat uygulamasının ne kadar süre boyunca devam ettirilmesinin hasat imkânının varlığını kanıtlayacağıdır. Bu konuya ilişkin olarak, maliyetin altındaki fiyatların rakiplerin piyasayı terk etmesine yol açmış olması ve bunun müteakibinde fiyatların tekrar yükseltilmesinin, hasat imkânının varlığına bir kanıt olarak savunulabileceği değerlendirilmektedir.

I.3.2.1. Metro Organizasyon’un İlgili Hatlardaki İktisadi Gücünün Analizi

970 Soruşturma konusu hatlarda Metro Organizasyon’un iktisadi gücünün analizi, bir başka deyişle hâkim durumda olup olmadığı veya önemli bir pazar gücünü elinde bulundurup bulundurmadığı araştırılırken şüphesiz en önemli gösterge taşınan yolcu sayıları ve bunun sonucunda sahip olunan pazar paylarıdır. Bu bakımdan, soruşturma sürecinin değişik aşamalarında gerek soruşturmaya muhatap teşebbüslerden ve gerekse söz konusu teşebbüslerin faaliyet gösterdiği illerdeki otogarların işletmesini yürüten belediyelerden, taşınan yolcu sayılarına ilişkin bilgiler talep edilmiştir.

980 Bu noktada önceki bölümler de belirtilen, inceleme konusu sektörde tutulan kayıtların sistematik ve düzenli olmamasının yarattığı sorunu yeniden vurgulamakta fayda görülmektedir. Teşebbüsler tarafından değişik zamanlarda ve değişik merciler (belediyeler) aracılığıyla yapılan bildirimlerde yolcu sayılarına ilişkin bazı tutarsızlıklar mevcuttur. Söz konusu tutarsızlıkların, sektörde bilgi işlem sistemlerine dayalı kayıt tutarak faaliyet gösteren kurumsal teşebbüslerin sayısının sınırlı olması, Soruşturma süresince sektör genelinde gerçekleşen acentelik değişikliklerin kayıtlardaki devamlılığı etkilemesi gibi çeşitli sebepleri bulunmaktadır. Hal böyle iken, soruşturma aşamasında elde edilen yolcu sayılarının belirli bir hata payı ile sektördeki pazar paylarına ilişkin genel eğilimleri gösterdiğini belirtmek mümkündür. Belirtilen bu hususlar arka planda olmak üzere, aşağıda Edirne, Kırklareli ve Tekirdağ’dan İstanbul’a yönelik seferlerdeki pazar payı analizlerine yer verilmiştir:

990 **Edirne – İstanbul Hattı**

Soruşturma kapsamında Edirne Belediyesi, Volkan Metro ve Metro Organizasyona söz konusu güzergâhta taşıdıkları yolcu sayılarına ve ciro bilgilerine ilişkin bilgi talep yazıları gönderilmiştir. Bilgi edinme yazılarına cevaben gelen verilere göre oluşturulan aşağıdaki tabloda, Temmuz 2008 ile Mart 2010 dönemine ilişkin Edirne ile İstanbul hattında yolcu sayılarına ve pazar payı verilerine yer verilmiştir.

Tablo 4: Edirne-İstanbul Hattında Yolcu Sayısı ve Pazar Payları

Edirne - İstanbul Güzergâhı					
Volkan Metro Yolcu Sayısı	Nilüfer Yolcu Sayısı	Ulusoy Yolcu Sayısı	Volkan Pazar Payı	Nilüfer Pazar Payı (%)	Ulusoy Pazar Payı (%)
			(%)		

10-68/1445-545

Tem.08				....		0,00
Ağu.08	...	...	...	...	...	...
Eyl.08	...	...	...	...	...	...
Eki.08	...	...	...	...	...	...
Kas.08	...	...	...	...	...	...
Ara.08	...	...	...	...	...	...
Oca.09	...	...	...	...	...	...
Şub.09	...	...	...	...	...	...
Mar.09	...	...	...	...	...	...
Nis.09	...	...	...	...	...	...
May.09	...	...	...	...	...	...
Haz.09	...	...	...	...	...	...
Tem.09	...	...	...	...	...	...
Ağu.09	...	...	...	...	...	...
Eyl.09	...	...	...	...	...	...
Eki.09	...	...	...	...	...	...
Kas.09	...	...	...	...	...	...
Ara.09	...	...	...	...	...	...
Oca.10	...	...	...	...	...	...
Şub.10	...	...	...	...	...	...
Mar.10	...	...	...	...	...	...

1000 Edirne–İstanbul güzergâhına ilişkin yer verilen rakamlar, bu hatta en önemli kırılma noktasının Nilüfer Turizm'in Kasım 2009 yılının Kasım ayından itibaren piyasa giriş yapması olduğunu göstermektedir. Tabloda da yer verilen rakamlara göre:

- Nilüfer Turizm'in piyasa girmesinden önce Ulusoy ile Volkan Metro'nun faaliyet gösterdiği ve düopol nitelik arz eden hatta Temmuz 2008 ile Kasım 2009 arasındaki dönemde genel olarak dalgalı bir seyir gösterse de Volkan Metro'nun Ulusoy'a göre pazar payı konusunda genel bir üstünlüğünden bahsetmek mümkündür. Bu üstünlük özellikle Eylül-Kasım 2009 döneminde Volkan Metro lehine daha bariz şekilde görülmektedir. Örneğin Eylül ayında Volkan Metro'nun pazar payı %xx'e yakın gerçekleşmiştir.

1010 - Bununla birlikte, Kasım ayının ortasından itibaren piyasaya giriş yapan Nilüfer Seyahat, geçen süre içerisinde pazar payını gözle görülür biçimde ve istikrarlı olarak arttırmış, pazara girişinden yaklaşık üç ay sonra pazarın yarısından fazlasını ele geçirmiştir. Bu dönem içerisinde ise Volkan Metro'nun pazar payında bariz bir düşüş gözlemlenmiştir. Nitekim Eylül 2009 döneminde %64 olan pazar payı Şubat 2010 itibariyle %xx seviyelerine inmiştir. Ulusoy Turizm'in pazar payı ise yaklaşık %xx'da kalmıştır.

1020 - Pazar paylarında görülen dalgalanmalar ve yeni girişlerin pazar payı kompozisyonlarında ilgili dönemde yaşanan değişiklikler Edirne-İstanbul hattında pazar payı itibariyle belirgin bir pazar payına sahip bir firma olmadığını göstermektedir.

Tablo 5: İstanbul - Edirne Hattında Yolcu Sayısı ve Pazar Payları

	İstanbul-Edirne Güzergâhı									
	Volkan Sayısı	Yolcu	Nilüfer Yolcu Sayısı	Ulusoy Yolcu Sayısı	Volkan Pazar Payı (%)	Nilüfer Pazar Payı (%)	Ulusoy Pazar Payı (%)	Volkan Pazar Payı (%)	Nilüfer Pazar Payı (%)	Ulusoy Pazar Payı (%)
Tem.08
Ağu.08
Eyl.08
Eki.08
Kas.08
Ara.08
Oca.09
Şub.09
Mar.09
Nis.09
May.09
Haz.09
Tem.09
Ağu.09
Eyl.09
Eki.09
Kas.09
Ara.09
Oca.10
Şub.10
Mar.10

İstanbul Edirne güzergâhına ilişkin yukarıda yer verilen rakamlara bakıldığında ise, Edirne İstanbul yönünde olduğu gibi bu hatta da Nilüfer Seyahat'in faaliyetlerine başlamasından önce Volkan Metro'nun Ulusoy'a göre yolcu sayısı itibariyle bariz bir üstünlüğü olduğu görülmektedir. Nilüfer Seyahat'in faaliyetlerine başlaması ile Volkan Metro İstanbul Edirne güzergâhında en fazla yolcu taşıyan firma olmaya devam etmiş; bununla birlikte pazar payı önemli ölçüde azalmıştır.

Tekirdağ-İstanbul Hattı

Dosya mevcudu bilgilere göre oluşturulan aşağıdaki tabloda, Temmuz 2008 ile Mart 2010 döneminde Tekirdağ ile İstanbul hattındaki yolcu sayılarına ve pazar payı verilerine yer verilmiştir. Tekirdağ İstanbul hattında pazar payları düşük olan çok sayıda firma faaliyet göstermekle beraber, aşağıdaki tabloda pazar payları itibariyle görece en büyük iki firmaya ilişkin pazar paylarına yer verilmiştir:

Tablo 6: Tekirdağ İstanbul Hattı

	Tekirdağ Metro Yolcu Sayısı	İstanbul Seyahat Yolcu Sayısı	Toplam ¹ Yolcu Sayısı	Tekirdağ Metro Pazar Payı (%)	İstanbul Seyahat Pazar Payı (%)
Tem.08
Ağu.08
Eyl.08

¹ Tekirdağ belediyesi tarafından gönderilen rakamları ifade etmektedir. 2009 Haziran'ından sonrasına ilişkin rakamlar, Metro ve İstanbul Seyahat tarafından gönderilen yolcu taşıma rakamlarının altında kaldığı için, bu tarihten itibaren pazar payları hesaplanmamış sadece firmaların taşıdıkları yolcu sayılarına yer verilmiştir.

10-68/1445-545

Eki.08	...	...	...	...	...
Kas.08	...	...	...	...	...
Ara.08	...	...	...	...	...
Oca.09	...	...	...	...	...
Şub.09	...	...	...	...	...
Mar.09	...	...	...	...	...
Nis.09	...	...	...	...	...
May.09	...	...	...	...	...
Haz.09	...	...	...	...	...
Tem.09	...	...	...	-	-
Ağu.09	...	...	...	-	-
Eyl.09	...	...	...	-	-
Eki.09	...	...	...	-	-
Kas.09	...	...	...	-	-
Ara.09	...	...	...	-	-
Oca.10	...	...	...	-	-
Şub.10	...	...	...	-	-
Mar.10	...	...	...	-	-

1050

Yukarıda yer verilen rakamların işaret ettiği husus, Tekirdağ-İstanbul hattında İstanbul Seyahat'in pazar payı itibariyle Tekirdağ Metro (Metro Organizasyon) firmasına göre dalgalı da olsa bir üstünlüğünün olduğudur. Bu niteliği itibariyle yukarıdaki tabloda yer alan bilgiler soruşturma aşamasında sektör temsilcileri ile yapılan görüşmelerde dile getirilen hususları doğrular niteliktedir.

Aşağıda yer verilen tabloda ise, Tekirdağ İstanbul hattının en büyük pazar payına sahip iki firmasının söz konusu hattın İstanbul Tekirdağ yönünde taşıdığı yolcu sayısına yer verilmiştir.

Tablo 7: İstanbul-Tekirdağ Hattı.

	İstanbul Seyahat Yolcu Sayısı	Tekirdağ Metro Yolcu Sayısı
Oca.09
Şub.09
Mar.09
Nis.09
May.09
Haz.09
Tem.09
Ağu.09
Eyl.09
Eki.09
Kas.09
Ara.09

1060

Tabloda yer verilen rakamlar İstanbul Seyahat'in Tekirdağ-İstanbul yönünde sahip olduğu üstünlüğü İstanbul-Tekirdağ yönünde de koruduğunu göstermektedir. İstanbul Tekirdağ hattına genel olarak bakıldığında, bu hatta Metro Organizasyon veya

10-68/1445-545

Tekirdağ Metro'nun önemli bir pazar payına sahip olmadığı, bu hatta pazar liderinin soruşturma tarafı olmayan İstanbul Seyahat olduğu görülmektedir.

Kırklareli-İstanbul Hattı

1070 Taraflarca ve Kırklareli Belediyesi tarafından gönderilen yolcu taşıma ve ciro rakamlarına ilişkin bilgilere dayanılarak oluşturulan Kırklareli İstanbul güzergâhındaki toplam yolcu sayısı ve buna dayanılarak oluşturulan pazar paylarına aşağıda yer verilmiştir:

Tablo 8: Kırklareli İstanbul Hattı.

	Şampiyon Hersekli ² Yolcu Sayısı	İstanbul Seyahat ³ Yolcu Sayısı	Metro ⁴ Yolcu Sayısı	TOPLAM ⁵ Yolcu Sayısı	Şampiyon Pazar Payı (%)	İstanbul Pazar Payı (%)	Metro Pazar Payı (%)
Tem.08
Ağu.08
Eyl.08
Eki.08
Kas.08
Ara.08
Oca.09
Şub.09
Mar.09
Nis.09
May.09
Haz.09
Tem.09
Ağu.09
Eyl.09
Eki.09
Kas.09
Ara.09
Oca.10
Şub.10

1080 Yukarıdaki tablodan da görüleceği üzere, Metro Organizasyon'un ilgili hatta pazar payı ortalama olarak %xx düzeyinde seyretmektedir. Bu durum tek başına Kırklareli-İstanbul güzergâhında hâkim durum veya önemli bir pazar gücü sağlayacak bir pazar payına işaret etmese de; bu hatta rakiplerinin çok düşük pazar payları ile karşılaştırıldığında Metro Organizasyon'un görece bir pazar gücünün olduğunu belirtmek mümkündür.

² Şampiyon Hersekli'nin söz konusu dönem içinde D1 Belgesinin iptalinden dolayı faaliyetleri bazı aylarda durmuştur.

³ İstanbul Seyahate ilişkin sadece 2009 yılı verilerine ulaşılabilmektedir.

⁴ Kırklareli İstanbul hattında Metro organizasyon tarafından taşınan yolcu sayısına ilişkin veriler gönderilen bilgi yazısına cevaben Metro Organizasyon'dan olduğu gibi bu hatta taşımacılık yapan Fatih Metro tarafından da gönderilmiştir. Her iki tarafça gönderilen rakamlar kıyaslandığında Fatih Metro tarafından gönderilen rakamların daha düşük olduğu tespit edilmiş, biletleri tanzim eden Metro Organizasyon temsilcisi ile yapılan görüşme sonucunda daha gerçekçi olduğu gerekçesi ile Metro Organizasyon tarafından gönderilen rakamlar kullanılmıştır.

⁵ Kırklareli Belediyesi tarafından önaraştırma ve soruşturma aşamalarında gönderilen otogar çıkış rakamlarına ilişkin rakamlar baz alınarak oluşturulmuştur.

10-68/1445-545

Metro Turizm'in görelî bir pazar gücü yaratacak bir pazar payına sahip olduğu yönündeki benzer bir yorumu aşağıda Tablo 9'da yer verilen İstanbul-Kırklareli hattında taşınan yolcu sayısına bakarak yapmak da mümkündür.

Tablo 9: İstanbul-Kırklareli Hattı

	Şampiyon Hersekli Yolcu Sayısı	İstanbul Seyahat Yolcu Sayısı	Metro Organizasyon Yolcu Sayısı
Tem.08
Ağu.08
Eyl.08
Eki.08
Kas.08
Ara.08
Oca.09
Şub.09
Mar.09
Nis.09
May.09
Haz.09
Tem.09
Ağu.09
Eyl.09
Eki.09
Kas.09
Ara.09
Oca.10
Şub.10

1090 Yukarıda İstanbul ile Trakya bölgesi arasındaki hatlara ilişkin pazar payı verilerinden de açıkça görüldüğü üzere, Metro Organizasyon sadece İstanbul Edirne hattında önemli bir pazar payına sahip olmuş fakat Nilüfer Turizm gibi önemli bir yeni oyuncunun pazara girmesi ile bu pazarda sahip olduğu önemli pazar payını yitirmiştir. Metro Organizasyonun Edirne dışındaki diğer hatlar için de hâkim durum yaratabilecek bir pazar payından bahsetmek söz konusu değildir.

1100 Bununla birlikte, ilgili pazarlarda elde edilen pazar payı verilerinin sorgulanmaya muhtaç veriler olduğu açıktır. Metro Organizasyon gibi ülke genelinde otobüs ile yolcu taşımacılığı alanında önemli bir konumda bulunan bir firmayı soruşturma kapsamındaki hatlarda sadece pazar payları ile değerlendirmenin doğurabilecekleri sakıncaları bertaraf edebilmek ve Metro Organizasyon'un finansal gücünü ve sahip olduğu hizmet kapasitesini de değerlendirmeye katabilmek bakımından -düşük pazar paylarına rağmen- yıkıcı fiyat analizini derinleştirmekte fayda görülmektedir.

1110 Yıkıcı fiyat uygulamasına girişecek olan firma, rakibini pazardan çıkarana, sindirene ya da pazara girmekten caydırana kadar maliyetinin altında satış yaparak zarar edecek, dolayısıyla bu zararını finanse edebilmek adına önemli bir finansal güce ihtiyaç duyacaktır. Finansal güç, firmanın daha önceki tekeli kârlarından kaynaklanan birikimlerinden sağlanabileceği gibi, firmanın bağlı olduğu gruplardan da sağlanabilir. Bunun yanı sıra, firmanın sermaye piyasalarına ulaşmada rakibine oranla daha üstün olması ya da birden fazla pazarda (coğrafi pazar ya da ürün pazarı) faaliyet göstererek zararını bu piyasalardaki kazançları ile karşılaması da mümkündür.

10-68/1445-545

1120 Benzer şekilde, yıkıcı fiyat uygulamayı düşünen bir firmanın pazar payının büyüklüğünün ve finansal gücünün yanı sıra, firmanın kısa dönemde üretimini gereken miktarda artırıp artıramayacağına ilişkin olarak mevcut kapasitesi de önemlidir. Üretimin, uygulamanın gerektirdiği miktarda arttırılamaması durumunda, talep fazlası piyasa dışına itilmek istenen rakipler tarafından karşılanacaktır. Bu anlamda yıkıcı fiyat stratejisinin takip edilebilmesi bakımından firmanın elinde fazla kapasitenin olması gereklidir.

1130 Bu açıdan ele alındığında her ne kadar Soruşturma konusu hatlar itibariyle hâkim durumda olduğunu net biçimde ortaya koyacak bir pazar payına ulaşmak mümkün olmasa bile, yerel ölçekte faaliyet gösteren rakipleri karşısında, faaliyet gösterdiği ölçeğin büyüklüğü, bağlı bulunduğu iktisadi bütünlük nedeniyle erişim imkânına sahip olduğu finansal güç ve ülke genelinde faaliyet gösteren bir otobüs filosunu haiz olması gibi sebeplerle Metro Organizasyon, rakipleri açısından sadece pazar payları itibariyle değerlendirilemeyecek derecede önemli bir firmadır. Bu nedenle Metro Organizasyon'un yeterli süre boyunca devam eden bir yıkıcı fiyat uygulamasının varlığı halinde bunun rekabet üzerinde olumsuz etki doğurması ihtimali yakından incelemeyi gerekli kılmaktadır.

I.3.2.2.Olağandışı Düşük Fiyat

1140 Yukarıda da yer verildiği üzere yıkıcı fiyat incelemelerinde olağan dışı düşük fiyat, çeşitli maliyet unsurları ile kıyaslandığında iktisadi açıdan anlamlı bir açıklaması olmayan, bununla beraber rakiplerinin rekabet etmesinin önünde ciddi engeller yaratan bir fiyatlandırma politikasına işaret etmektedir. Şüphesiz, bu türden bir incelemede uygulanan fiyatların iktisadi bakımdan anlamlı olup olmaması için en önemli gösterge fiyatların maliyetler ile karşılaştırılmasıdır.

1150 Yapılacak bu tarz bir incelemede, fiyatların yıkıcı olup olmadığının analizi bakımından ise, gösterge niteliği taşıyacak maliyetlerin nasıl bir yöntemle hesaplanacağı önem taşımaktadır. Soruşturma konusu olayda maliyetlerin hesaplanmasında yöntemsel olarak soruşturma öncesi aşamada da kullanılan ve marjinal maliyete en yakın değer olan Ortalama Kaçınılabılır Maliyet (OKM) yönteminin kullanılması gerektiği değerlendirilmiştir. OKM, bir firmanın faaliyetlerine son vermesi halinde katlanmayacağı ya da tasarruf edeceği maliyetlere işaret etmekte ve üretimin gerçekleştirilmemesi halinde katlanılmayacak toplam maliyetin, ilave üretime bölünmesiyle bulunmaktadır.

I.3.2.3.Trakya Hatlarında Gerçekleştirilen Seferlerin Maliyet Analizleri:

1160 Otobüs ile düzenlenen seferler ilişkin başlıca maliyet kalemleri olarak ilk etapta mazot giderleri, personel giderleri, ikram maliyeti ve otoyol/otogar bedelleri gibi önemli bazı değişken maliyet kalemleri öne çıkmaktadır. Öte yandan bedeli 500.000 Türk Lirasına yakın ya da bu meblağın üzerinde olan bir aracın sigorta, bakım ve sair giderleri kayda değer düzeylere ulaşmaktadır. Bununla birlikte, fiyat maliyet karşılaştırmasında OKM yöntemi esas alınacağından, sayılan maliyet kalemlerinden hangilerinin firmanın faaliyetlerine son vermesi halinde katlanmayacağı ya da tasarruf edeceği maliyetler olacağı tespit edilmelidir.

Mazot, personel ve ikram giderleri ticaretin olağan akışında vadeli (çoğunlukla 45 gün) olarak harcanmakta ise de, basitleştirici bir varsayım altında bu maliyet kalemleri her sefer sırasında katlanması gereken maliyetler olarak belirlenebilir. Bu kalemlere, başkaca, otogarlara giriş çıkış esnasında ödenen ücretler ilave edilebilir.

10-68/1445-545

1170 Buna karşın sigorta, bakım ve amortisman (eskime, yıpranma) gibi giderler yıl sonunda tahakkuk etmekte; bakım hariç diğer giderler ise otobüsün yaptığı kilometreden bağımsız olarak karşılanmakta ve orta ve uzun dönemde tahakkuk eden sabit gelirler olarak karşımıza çıkmaktadırlar. Şikâyetin konusu göz önüne alındığında, kaçınılabilir maliyetlerin hesaplanması için referans zaman diliminin inceleme konusu hatlarda gerçekleştirilen bir sefer olarak belirlenmesi yöntemsel olarak makul gelmektedir. Bu durumda mazot, personel gideri, ikram giderleri, otoyol ve otopark ücretleri sefer gerçekleştirilmediği vakit katlanılmayacak olan maliyetler, kaçınılabilir maliyetler, olarak karşımıza çıkmaktadır.

1180 Öte yandan OKM, üretimin gerçekleştirilmemesi halinde katlanılmayacak toplam maliyetin, ilave üretime bölünmesiyle bulunmaktadır. Bu bağlamda dosya kapsamında mazot, personel gideri, ikram giderleri, otoyol ve otopark ücretleri toplamının taşınan yolcu sayısına bölünmesiyle Ortalama Kaçınılabilir Maliyet'in hesaplanabileceği değerlendirilmiştir.

Maliyet hesaplamalarında ortalama kaçınılabilir maliyet kalemlerinin unsurları olarak dikkate alınan akaryakıt maliyeti, personel gideri, ikram maliyetleri ve otopark giriş maliyetlerinin sektör gerçeklerini yansıtacak ve mümkün olan en makul şekilde tespiti gerekmektedir.

1190 Bu bağlamda firmaların giriş ve çıkışlarda ödemek durumunda oldukları ve her otopark tarafından önceden sabit bir tutar olarak belirlenen otopark giriş ve çıkış maliyetleri 80 TL olarak alınmıştır. Gerçekleştirilen bir tam seferde (örneğin Edirne-İstanbul, İstanbul-Edirne şeklinde gerçekleştirilen bir seferde) çalışanlardan bir şoför ve yardımcısının toplam gideri olarak 100 TL belirlenmiştir ki, bu tutar da yapılan yerinde incelemelerde sektör temsilcileri tarafından makul olarak nitelendirilen bir tutardır. 80 TL olarak belirlenen ikram maliyeti ise bir sefer boyunca 60 adet yolcuya yapılacak ikramın maliyeti olarak dikkate alınmıştır.

1200 Bununla beraber gönderilen ilk yazılı savunmasında da Metro Organizasyon tarafından maliyet kalemleri içindeki esaslı itirazın gerçekleştiği akaryakıt maliyetlerinin hesaplamasının daha detaylı biçimde yapılması gerekmektedir. Bu bağlamda, daha önceki bölümlerde de yer verildiği üzere konuya ilişkin objektif anlamda en doğru bilgiyi sağlamasını teminen Mercedes Benz ve MAN gibi ülkemizin önde gelen iki otobüs üreticisinden üretilen otobüslerin akaryakıt tüketim değerlerine ilişkin bilgi talebinde bulunulmuştur. Mercedes-Benz tarafından gönderilen cevabi nitelikteki yazıda otobüslerin yakıt tüketim değerlerine ilişkin "*Özellikle ticari sınıftaki araçların yakıt tüketim değerleri, yol durumu ve sürüş tarzının yanında, aracın taşıdığı yüke ve bakım aralığına kadar çok sayıda değişkene bağlı olarak geniş bir aralıkta oluşmaktadır. Bu nedenle bir otobüsün ortalama yakıt tüketiminin o otobüse has şartlar değerlendirilmeden belirtilmesi yanıltıcı olabilir. Bununla birlikte, bir Mercedes Benz seyahat otobüsünün ideal şartlarda yakıt tüketiminin, kullanım şartlarına bağlı etkenler göz ardı edildiğinde 100 Km.de 30-35 Lt civarında olabileceği ve klima kullanımı halinde %15, şehir içi yoğun trafikte ise %50 oranında değişim göstereceği söylenebilir.*" değerlendirmesi yapılmıştır.

1210 Benzer şekilde MAN tarafından gönderilen bilgide ise MAN marka Tourliner ve Cityliner model Euro-4 normunu haiz motorlu seyahat otobüsünün 100 km.deki klimasız otoyol şartlarında yakıt sarfiyatı 26-30 litre olarak belirtilmiştir. Yoğun trafikte yakıt tüketiminin ise 100 km.de 35-40 litre; klimalı kullanımda ise 28-33 litre mertebesinde gerçekleştiği kaydedilmiştir.

10-68/1445-545

- 1220 Görüldüğü üzere yakıt tüketim değerleri birçok unsura bağlı olmakla birlikte 30 Litre alt ve 61 Litre üst sınırları arasında değişmektedir. Her ne kadar seferlerinin önemli bir bölümünü şehirlerarası otoyollarda gerçekleştirirler de firmaların seferlerinde özellikle İstanbul gibi yoğun trafiğin bulunduğu alanlara girmek ve klima kullanmak durumunda oldukları da göz önüne alınarak, ortalama tüketim olarak alt sınıra daha yakın olan 100 Km'de 40 Litre tüketim esas alınmıştır. Öte yandan akaryakıt maliyetinin hesaplanmasında kullanılan diğer bir unsur da akaryakıt fiyatlarıdır. İnceleme konusu dönemde (Temmuz 2008–Eylül 2009) PO, BP ve Shell tarafından İstanbul ili Bayrampaşa ilçesinde her ayın ilk günü ve son günü uygulanan mazot tavan fiyatları esas alınmıştır. Buraya kadar yer verilen maliyet kalemlerini özetlemek gerekirse, otobüslerin yukarıda aylık ortalaması verilen fiyatlar üzerinden 100 km.de 40 Lt. mazot tükettiği ve akaryakıt maliyetinin buna göre belirlendiği, sefer başına (Edirne–İstanbul-Edirne gibi) personel maliyetinin 100 TL, ikram maliyetinin 80 TL ve otogar giriş maliyetlerinin 80 TL olarak alınması gerektiği değerlendirilmiştir.
- 1230

Bu verilere dayanmak sureti ile aşağıdaki tablolarda sırasıyla Edirne-Kırklareli ve Tekirdağ hatlarında gerçekleştirilen bir sefer için hesaplanan toplam ve ortalama kaçınılabılır maliyetlere yer verilmiştir:

Tablo 10:Edirne İstanbul hattı için hesaplanan maliyet kalemleri

	Ort. Mazot Fiyatı (TL)	Mazot M. (TL) ⁶	Personel M. (TL)	İkram M. (TL)	Otogar M. (TL)	Toplam K.M. (TL)	OKM (TL) ⁷
Tem.08	3,2	587,9	100,0	80,0	80,0	847,9	14,1
Ağu.08	3,0	552,0	100,0	80,0	80,0	812,0	13,5
Eyl.08	2,9	539,1	100,0	80,0	80,0	799,1	13,3
Eki.08	2,9	532,7	100,0	80,0	80,0	792,7	13,2
Kas.08	2,8	508,8	100,0	80,0	80,0	768,8	12,8
Ara.08	2,6	469,2	100,0	80,0	80,0	729,2	12,2
Oca.09	2,6	469,2	100,0	80,0	80,0	729,2	12,2
Şub.09	2,4	442,5	100,0	80,0	80,0	702,5	11,7
Mar.09	2,4	449,0	100,0	80,0	80,0	709,0	11,8
Nis.09	2,5	456,3	100,0	80,0	80,0	716,3	11,9
May.09	2,5	451,7	100,0	80,0	80,0	711,7	11,9
Haz.09	2,5	454,5	100,0	80,0	80,0	714,5	11,9
Tem.09	2,5	467,4	100,0	80,0	80,0	727,4	12,1
Ağu.09	2,7	489,4	100,0	80,0	80,0	749,4	12,5
Eyl.09	2,7	494,0	100,0	80,0	80,0	754,0	12,6
Eki.09	2,7	502,3	100,0	80,0	80,0	762,3	12,7
Kas.09	2,8	514,3	100,0	80,0	80,0	774,3	12,9
Ara.09	2,9	528,1	100,0	80,0	80,0	788,1	13,1
Oca.10	3,0	552,0	100,0	80,0	80,0	812,0	13,5
Şub.10	3,0	556,6	100,0	80,0	80,0	816,6	13,6

1240

Tablo 11: Kırklareli İstanbul hattı için hesaplanan maliyet kalemleri (TL)

Ort. Mazot Fiyatı	Mazot	Personel	İkram M.	Otogar	Toplam	OKM
-------------------	-------	----------	----------	--------	--------	-----

⁶ Mazot maliyeti hesaplanırken otobüslerin kilometre başına 0,4 Lt. mazot tükettikleri varsayımı kullanılmış ve gidiş dönüş 460 km mesafe olan Edirne İstanbul hattında tüketilen litre miktarı ilgili dönemin ortalama mazot fiyatı ile çarpılmıştır.

⁷ Ortalama kaçınılabılır maliyet, toplam kaçınılabılır maliyetin taşınan ortalama yolcu sayısına bölünmesi ile bulunmuştur. Soruşturma aşamasında yapılan bilet incelemelerinde Edirne-İstanbul seferlerinin ortalama 35, İstanbul-Tekirdağ seferlerinin ortalama 26, İstanbul-Kırklareli seferlerinin ise ortalama 30 yolcu ile gerçekleştirildiği tespit edilmiş, bunun neticesinde ortalama değer olarak 30 yolcu sayısının alınması makul görülmüştür. Sefer ifadesi gidiş ve dönüşü ifade ettiğinden maliyet hesaplanmasında yolcu sayısı 60'a tekabül etmektedir. Dolayısıyla hesaplanan toplam kaçınılabılır maliyet bir seferde taşınan ortalama yolcu sayısı olan 60'a bölünmek suretiyle ortalama kaçınılabılır maliyete ulaşılmıştır.

10-68/1445-545

		M.	M.		M.	K.M.	
Tem.08	3,2	539,316	100,0	80,0	80,0	799,3	13,3
Ağu.08	3,0	506,4	100,0	80,0	80,0	766,4	12,8
Eyl.08	2,9	494,584	100,0	80,0	80,0	754,6	12,6
Eki.08	2,9	488,676	100,0	80,0	80,0	748,7	12,5
Kas.08	2,8	466,732	100,0	80,0	80,0	726,7	12,1
Ara.08	2,6	430,44	100,0	80,0	80,0	690,4	11,5
Oca.09	2,6	430,44	100,0	80,0	80,0	690,4	11,5
Şub.09	2,4	405,964	100,0	80,0	80,0	666,0	11,1
Mar.09	2,4	411,872	100,0	80,0	80,0	671,9	11,2
Nis.09	2,5	418,624	100,0	80,0	80,0	678,6	11,3
May.09	2,5	414,404	100,0	80,0	80,0	674,4	11,2
Haz.09	2,5	416,936	100,0	80,0	80,0	676,9	11,3
Tem.09	2,5	428,752	100,0	80,0	80,0	688,8	11,5
Ağu.09	2,7	449,008	100,0	80,0	80,0	709,0	11,8
Eyl.09	2,7	453,228	100,0	80,0	80,0	713,2	11,9
Eki.09	2,7	460,824	100,0	80,0	80,0	720,8	12,0
Kas.09	2,8	471,796	100,0	80,0	80,0	731,8	12,2
Ara.09	2,9	484,456	100,0	80,0	80,0	744,5	12,4
Oca.10	3,0	506,4	100,0	80,0	80,0	766,4	12,8
Şub.10	3,0	510,62	100,0	80,0	80,0	770,6	12,8

Tablo 12: Tekirdağ İstanbul hattı için hesaplanan maliyet kalemleri (TL)

	Ort. Mazot Fiyatı	Mazot M.	Personel M.	İkram M.	Otogar M.	Toplam K.M.	OKM
Tem.08	3,2	337,4	100,0	80,0	80,0	597,4	10,0
Ağu.08	3,0	316,8	100,0	80,0	80,0	576,8	9,6
Eyl.08	2,9	309,4	100,0	80,0	80,0	569,4	9,5
Eki.08	2,9	305,7	100,0	80,0	80,0	565,7	9,4
Kas.08	2,8	292,0	100,0	80,0	80,0	552,0	9,2
Ara.08	2,6	269,3	100,0	80,0	80,0	529,3	8,8
Oca.09	2,6	269,3	100,0	80,0	80,0	529,3	8,8
Şub.09	2,4	254,0	100,0	80,0	80,0	514,0	8,6
Mar.09	2,4	257,7	100,0	80,0	80,0	517,7	8,6
Nis.09	2,5	261,9	100,0	80,0	80,0	521,9	8,7
May.09	2,5	259,2	100,0	80,0	80,0	519,2	8,7
Haz.09	2,5	260,8	100,0	80,0	80,0	520,8	8,7
Tem.09	2,5	268,2	100,0	80,0	80,0	528,2	8,8
Ağu.09	2,7	280,9	100,0	80,0	80,0	540,9	9,0
Eyl.09	2,7	283,5	100,0	80,0	80,0	543,5	9,1
Eki.09	2,7	288,3	100,0	80,0	80,0	548,3	9,1
Kas.09	2,8	295,2	100,0	80,0	80,0	555,2	9,3
Ara.09	2,9	303,1	100,0	80,0	80,0	563,1	9,4
Oca.10	3,0	316,8	100,0	80,0	80,0	576,8	9,6
Şub.10	3,0	319,4	100,0	80,0	80,0	579,4	9,7

I.3.2.4. Hat Bazında OKM ve Fiyat Karşılaştırması

Her bir hat bazında ortalama kaçınılabilir maliyetler hesaplandıktan sonraki aşamada, bu hatlarda teşebbüs tarafından uygulanan fiyatların ortalamasının tespiti ve tespit edilen bu fiyatın ortalama maliyet ile kıyaslanması gerekmektedir. Bu bakımdan her bir hat bazında başta Metro Organizasyon ve isim kullandırma ilişkisi içinde olduğu firmalar başta olmak üzere, firmaların uyguladıkları ortalama bilet fiyatları ve bu ortalama fiyatların KDV düzeltilmesi yapılmış haline aşağıda yer verilmiştir:

Edirne - İstanbul Hattı:**Tablo 13: Volkan Metro'nun Edirne İstanbul güzergâhındaki karşılıklı seferlerde uyguladığı ortalama bilet fiyatları (TL)**

Dönem	Edirne - İstanbul Güzergâhı				İstanbul - Edirne Güzergâhı			
	Yolcu Sayısı	Aylık Ciro	Ort. Bilet Fiyatı	KDV Hariç Ort. Fiyat	Yolcu Sayısı	Aylık Ciro	Ort. Bilet Fiyatı	KDV Hariç Ort. Fiyat
Tem.08	19,63	16,10	...	...	19,58	16,05
Ağu.08	21,51	17,64	...	...	19,85	16,28
Eyl.08	19,85	16,28	...	...	19,86	16,28
Eki.08	19,82	16,26	...	...	19,88	16,30
Kas.08	19,61	16,08	...	...	20,21	16,57
Ara.08	19,52	16,01	...	...	19,74	16,18
Oca.09	16,06	13,17	...	...	19,74	16,19
Şub.09	15,99	13,11	...	...	19,60	16,07
Mar.09	15,29	12,54	...	...	18,50	15,17
Nis.09	14,77	12,11	...	...	18,37	15,07
May.09	14,56	11,94	...	...	18,19	14,92
Haz.09	15,03	12,32	...	...	18,21	14,93
Tem.09	15,53	12,73	...	...	18,17	14,90
Ağu.09	15,59	12,78	...	...	18,36	15,05
Eyl.09	16,99	13,94	...	...	19,78	16,22
Eki.09	16,63	13,63	...	...	19,67	16,13
Kas.09	16,76	13,74	...	...	19,69	16,15
Ara.09	16,43	13,47	...	...	16,97	13,91
Oca.10	15,74	12,91	...	...	15,86	13,01
Şub.10	17,59	14,42	...	...	12,88	10,56
Mar.10	17,05	13,98	...	...	11,58	9,50

1260

Tablo 14: Nilüfer Seyahatin Edirne-İstanbul güzergâhındaki karşılıklı seferlerde uyguladığı ortalama bilet fiyatları (TL)

Dönem	Edirne - İstanbul Güzergâhı				İstanbul - Edirne Güzergâhı			
	Yolcu Sayısı	Aylık Ciro	Ortalama Bilet Fiyatı	KDV Hariç Ort. Fiyat	Yolcu Sayısı	Aylık Ciro	Ortalama Bilet Fiyatı	KDV Hariç Ort. Fiyat
(20-30) Kas.09	15,92	13,06	...	...	16,55	13,57
Ara.09	14,00	11,48	...	...	14,44	11,84
Oca.10	10,51	8,62	...	...	10,91	8,95
Şub.10	10,00	8,20	...	...	9,10	7,46
(1-24) Mar.10	9,93	8,14	...	...	10,00	8,20

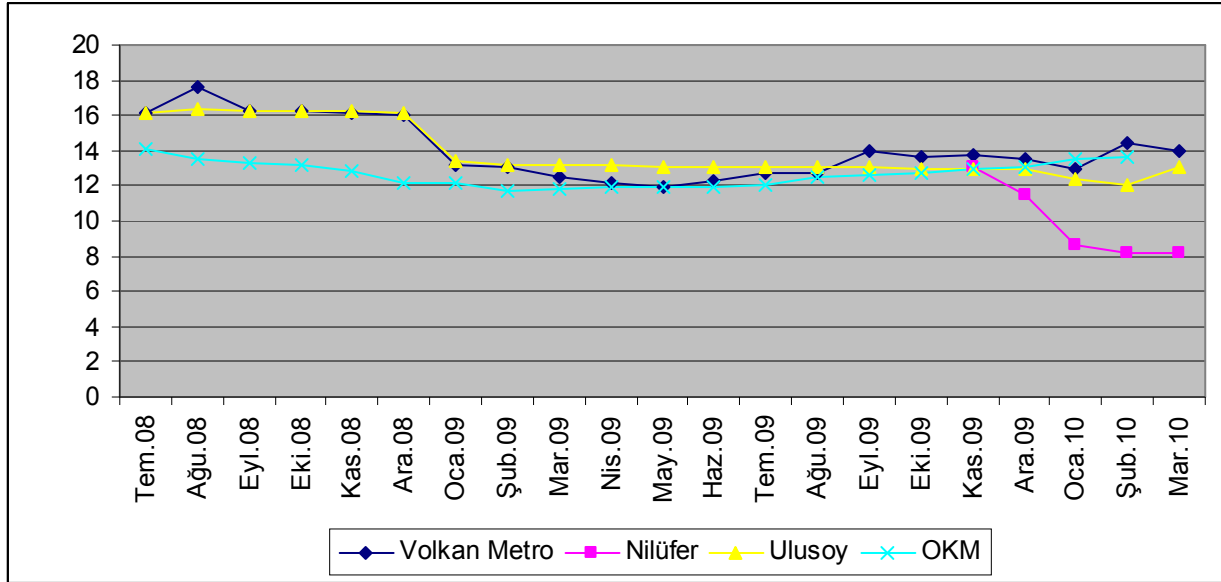
Tablo 15: Ulusoy Seyahatin Edirne İstanbul güzergâhındaki karşılıklı seferlerde uyguladığı ortalama bilet fiyatları

Dönem	Edirne - İstanbul Güzergâhı				İstanbul - Edirne Güzergâhı			
	Yolcu Sayısı	Aylık Ciro	Ort. Bilet Fiyatı	KDV Hariç Ort. Fiyat	Yolcu Sayısı	Aylık Ciro	Ort. Bilet Fiyatı	KDV Hariç Ort. Fiyat
Tem.08	19,71	16,16	...	...	19,60	16,07
Ağu.08	19,92	16,33	...	...	19,94	16,35
Eyl.08	19,87	16,29	...	...	19,92	16,34
Eki.08	19,79	16,22	...	...	19,90	16,32

10-68/1445-545

Kas.08	...	...	19,76	16,20	...	...	19,86	16,29
Ara.08	...	...	19,67	16,13	...	...	19,87	16,30
Oca.09	...	...	16,30	13,37	...	...	19,78	16,22
Şub.09	...	...	16,03	13,15	...	...	19,77	16,21
Mar.09	...	...	16,01	13,13	...	...	19,46	15,96
Nis.09	...	...	16,01	13,13	...	...	19,50	15,99
May.09	...	...	16,00	13,12	...	...	19,52	16,01
Haz.09	...	...	15,97	13,09	...	...	19,64	16,10
Tem.09	...	...	15,90	13,04	...	...	19,66	16,12
Ağu.09	...	...	15,97	13,10	...	...	10,58	8,68
Eyl.09	...	...	15,97	13,10	...	...	19,60	16,07
Eki.09	...	...	15,87	13,01	...	...	19,26	15,80
Kas.09	...	...	15,82	12,97	...	...	19,02	15,60
Ara.09	...	...	15,75	12,92	...	...	17,36	14,24
Oca.10	...	...	15,07	12,36	...	...	16,31	13,37
Şub.10	...	...	14,76	12,10	...	...	15,77	12,93
Mar.10	...	...	15,98	13,11	...	...	15,98	13,11

Şekil 1: Edirne İstanbul güzergahında uygulanan KDV hariç ortalama fiyatlar ile OKM ilişkisi.



1270 Edirne-İstanbul güzergâhında inceleme döneminin başından Nilüfer Seyahat'in bu hatta faaliyetine başladığı 2009 Kasımına kadar Volkan Metro ile Ulusoy arasında zaman zaman Ortalama Kaçınılabılır Maliyet düzeyine çok yaklaşan bir fiyat rekabeti söz konusudur. Bununla birlikte Nilüfer Seyahat'in pazara girişinin ardından, üç firma arasında ciddi bir fiyat rekabeti başlamış ve her üç firma açısından bu fiyat rekabeti süresinde fiyatlar ortalama kaçınılabılır maliyetin altına düşmüştür. Özellikle piyasaya yeni giren Nilüfer Seyahat tarafından pazara girişte uygulanan fiyatlar özellikle dikkat çekmektedir.

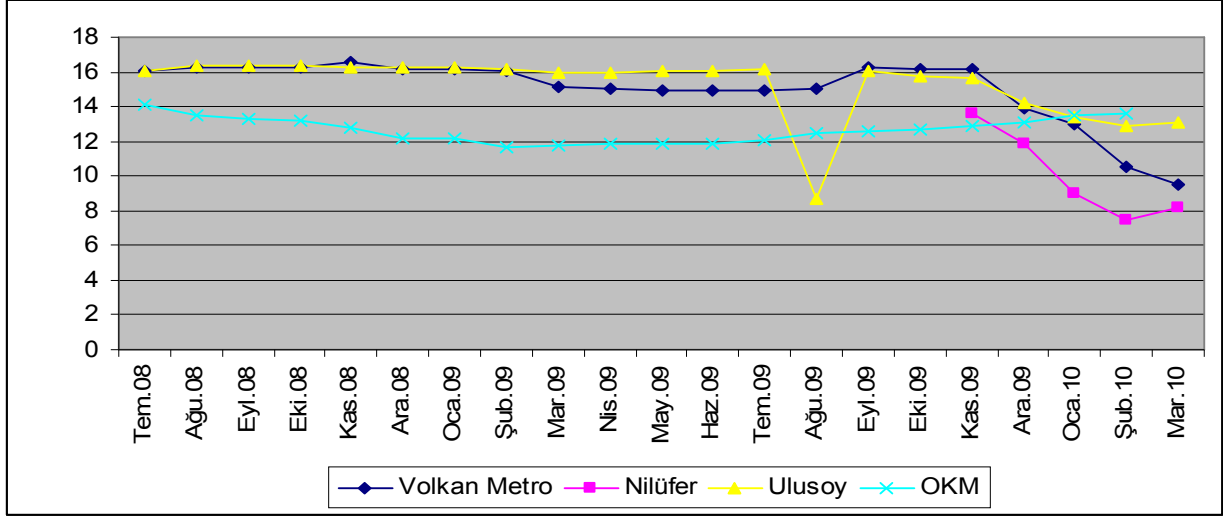
1280 Pazara girişinden itibaren ortalama kaçınılabılır maliyetin altında fiyatlar uygulayan Nilüfer Seyahat bu sayede özellikle Edirne İstanbul güzergâhında en büyük pazar payına ulaşmıştır. Buna benzer bir değerlendirmeyi aşağıda Şekil 2'de yer verilen İstanbul Edirne güzergâhındaki fiyatlama stratejileri için de yapmak mümkündür. Bu hatta da Nilüfer Seyahat'in pazara girişinden öncesinde Volkan Metro ile Ulusoy firmaları ortalama kaçınılabılır maliyetin üzerinde birbirine yakın fiyatlar üzerinden fiyat rekabeti içinde olmuşlardır. Bunun tek istisnası Ağustos dönemi içinde Ulusoy firmasının fiyatlarında görülen geçici düşüştür. Nilüfer Seyahat'in piyasaya girmesinin

10-68/1445-545

hemen akabinde ise, istisnasız tüm firmaların fiyat düzeylerinin ortalama kaçınılabilir maliyetin altına düştüğü gözlemlenmektedir. Burada da fiyatları en düşük olan firma olarak pazarın yeni oyuncusu olan Nilüfer Turizm olarak görülmektedir.

1290

Şekil 2: İstanbul Edirne güzergahında uygulanan KDV hariç ortalama fiyatlar ile OKM ilişkisi.



Kırklareli - İstanbul Hattı:

Metro Organizasyon, İstanbul Seyahat ve Şampiyon Hersekli'nin söz konusu hatlardaki karşılıklı seferlerinde uyguladıkları KDV dâhil ve hariç olmak üzere ayrı ayrı ortalama bilet fiyatlarına yer verilmiştir:

1300

Tablo 16: Metro Organizasyon'un Kırklareli - İstanbul güzergâhındaki karşılıklı seferlerde uyguladığı ortalama bilet fiyatları⁸.

Dönem	Edirne - İstanbul Güzergâhı				İstanbul - Edirne Güzergâhı			
	Yolcu Sayısı	Aylık Ciro	Ort. Bilet Fiyatı	KDV Hariç Ort. Fiyat	Yolcu Sayısı	Aylık Ciro	Ort. Bilet Fiyatı	KDV Hariç Ort. Fiyat
Tem.08	19,71	16,16	...	...	19,60	16,07
Ağu.08	19,92	16,33	...	...	19,94	16,35
Eyl.08	19,87	16,29	...	...	19,92	16,34
Eki.08	19,79	16,22	...	...	19,90	16,32
Kas.08	19,76	16,20	...	...	19,86	16,29
Ara.08	19,67	16,13	...	...	19,87	16,30
Oca.09	16,30	13,37	...	...	19,78	16,22
Şub.09	16,03	13,15	...	...	19,77	16,21
Mar.09	16,01	13,13	...	...	19,46	15,96
Nis.09	16,01	13,13	...	...	19,50	15,99
May.09	16,00	13,12	...	...	19,52	16,01
Haz.09	15,97	13,09	...	...	19,64	16,10
Tem.09	15,90	13,04	...	...	19,66	16,12
Ağu.09	15,97	13,10	...	...	10,58	8,68

⁸ Kırklareli İstanbul hattında Metro organizasyon tarafından elde edilen ciroya ilişkin veriler gönderilen bilgi yazısına cevaben Metro Organizasyon'dan olduğu gibi bu hatta taşımacılık yapan Fatih Metro tarafından da gönderilmiştir. Her iki tarafça gönderilen rakamlar kıyaslandığında Fatih Metro tarafından gönderilen rakamların daha düşük olduğu tespit edilmiş, biletleri tanzim eden Metro Organizasyon temsilcisi ile yapılan görüşme sonucunda daha gerçekçi olduğu gerekçesi ile Metro Organizasyon tarafından gönderilen rakamlar kullanılmıştır.

10-68/1445-545

Eyl.09	...	...	15,97	13,10	...	...	19,60	16,07
Eki.09	...	...	15,87	13,01	...	...	19,26	15,80
Kas.09	...	...	15,82	12,97	...	...	19,02	15,60
Ara.09	...	...	15,75	12,92	...	...	17,36	14,24
Oca.10	...	...	15,07	12,36	...	...	16,31	13,37
Şub.10	...	...	14,76	12,10	...	...	15,77	12,93
Mar.10	...	...	15,98	13,11	...	...	15,98	13,11

Tablo 17: İstanbul Seyahat'in Kırklareli-İstanbul güzergâhındaki karşılıklı seferlerde uyguladığı ortalama bilet fiyatları.

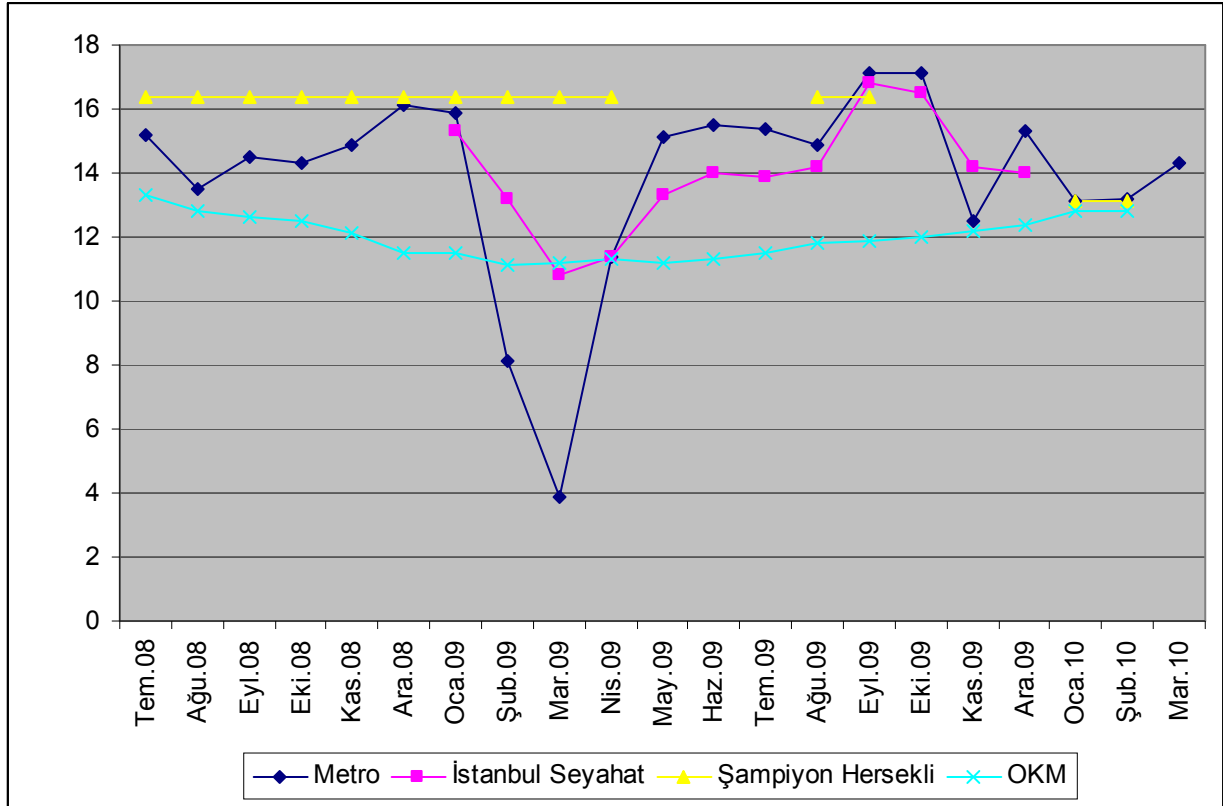
	Kırklareli İstanbul				İstanbul Kırklareli			
	Ciro	Yolcu	Ort. Bilet Fiyatı	KDV Hariç.	Ciro	Yolcu	Ort. Bilet Fiyatı	KDV Hariç.
Oca.09	18,6	15,3	...	...	18,3	15,0
Şub.09	16,1	13,2	...	...	18,2	14,9
Mar.09	13,2	10,8	...	...	17,6	14,4
Nis.09	13,9	11,4	...	...	17,4	14,2
May.09	16,2	13,3	...	...	17,7	14,5
Haz.09	17,1	14,0	...	...	18,3	15,0
Tem.09	17,0	13,9	...	...	18,5	15,2
Ağu.09	17,4	14,2	...	...	18,4	15,1
Eyl.09	20,5	16,8	...	...	20,2	16,6
Eki.09	20,1	16,5	...	...	20,0	16,4
Kas.09	17,3	14,2	...	...	18,4	15,1
Ara.09	17,0	14,0	...	...	19,0	15,5

Tablo 18: Şampiyon Hersekli Seyahatin Kırklareli-İstanbul güzergâhındaki karşılıklı seferlerde uyguladığı ortalama bilet fiyatları.

Dönem	Kırklareli - İstanbul Güzergâhı				İstanbul - Kırklareli Güzergâhı			
	Yolcu Sayısı	Aylık Ciro	Ort. Bilet Fiyatı	KDV Hariç Ort. Fiyat	Yolcu Sayısı	Aylık Ciro	Ort. Bilet Fiyatı	KDV Hariç Ort. Fiyat
Tem.08	20,0	16,4	...	...	20,6	16,9
Ağu.08	20,0	16,4	...	...	20,0	16,4
Eyl.08	20,0	16,4	...	...	20,0	16,4
Eki.08	20,0	16,4	...	...	20,0	16,4
Kas.08	20,0	16,4	...	...	20,0	16,4
Ara.08	20,0	16,4	...	...	20,0	16,4
Oca.09	20,0	16,4	...	...	20,0	16,4
Şub.09	20,0	16,4	...	...	20,0	16,4
Mar.09	20,0	16,4	...	...	20,0	16,4
Nis.09	20,0	16,4	...	...	20,0	16,4
May.09		0,0	...	...		0,0
Haz.09		0,0	...	...		0,0
Tem.09		0,0	...	...		0,0
Ağu.09	20,0	16,4	...	...	20,0	16,4
Eyl.09	20,0	16,4	...	...		0,0
Eki.09		0,0	...	...		0,0
Kas.09		0,0	...	...		0,0
Ara.09		0,0	...	...		0,0
Oca.10	16,0	13,1	...	...	16,0	13,1
Şub.10	16,0	13,1	...	...	16,0	13,1
Mar.10		

Yukarıda tabloda belirtilen firma fiyatları ile ortalama kaçınılmaz maliyet arasındaki ilişki aşağıda şekil ile gösterilmiştir.

Şekil 3: Kırklareli İstanbul güzergahında uygulanan KDV hariç ortalama fiyatlar ile OKM ilişkisi.

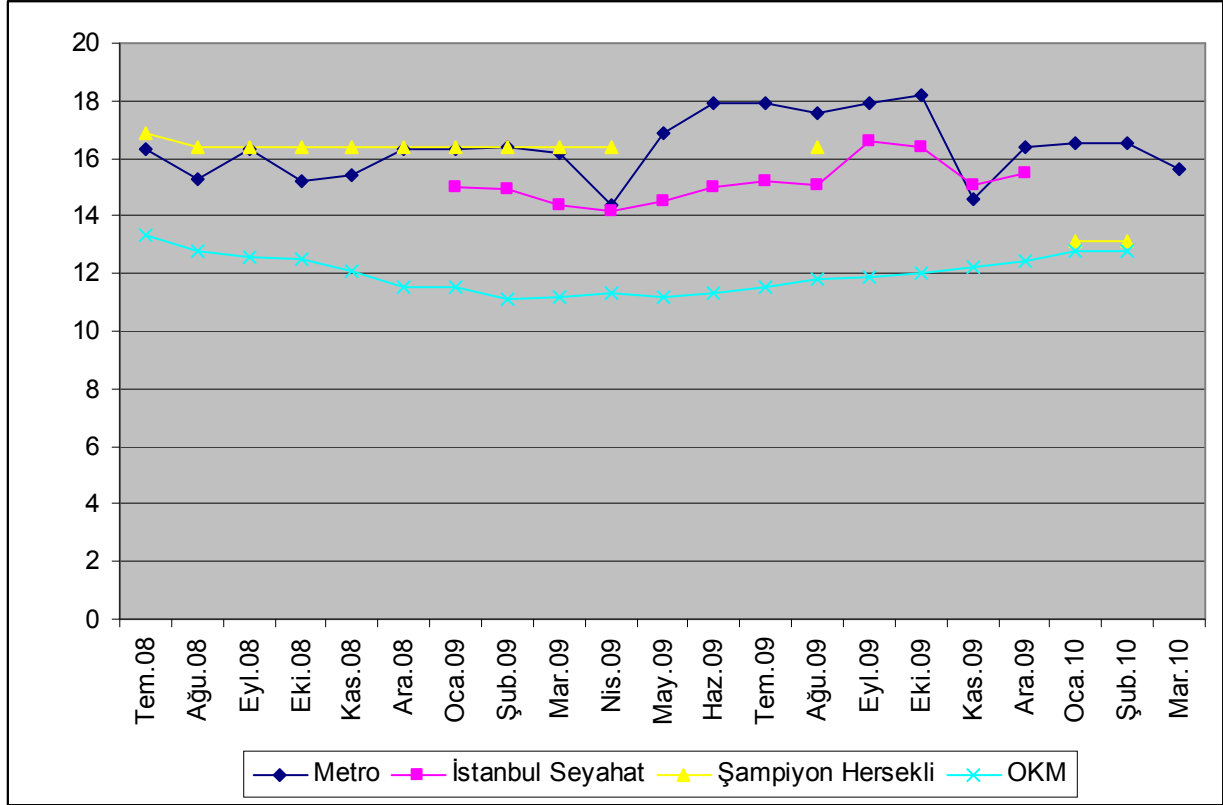


1320 Kırklareli İstanbul güzergâhında dikkat çeken ilk husus, 2009 yılının Ocak ayından itibaren, Metro Organizasyon'un çok ciddi fiyat indirimine gittiği, İstanbul Seyahat'in de benzer şekilde fiyatlarını indirdiğidir. Özellikle Metro Organizasyon tarafından Şubat ve Mart aylarında ortalama kaçınılabılır maliyetin oldukça altına inen fiyatlar uygulanmış, söz konusu fiyatlar Nisan ayından itibaren ciddi bir artış göstererek ortalama maliyetin üstünde ve indirimden önceki seviyelerine yakın düzeylere gelmiştir. Bu dönem boyunca ise Şampiyon Hersekli firmasının fiyatları ortalama kaçınılabılır maliyetin üstünde sabit bir noktada kalmıştır.

1330 Metro organizasyon tarafından fiyatların yeniden arttırıldığı Nisan ayı ise, Şampiyon Hersekli firmasının D1 Yetki belgesinin iptal edildiği döneme denk gelmektedir. Fiyat seyirindeki mevcut tablo, Şampiyon Hersekli firmasının sahibi Metin Hersek ile yapılan görüşmede belirtilen, Metro Organizasyon'un 2009 yılı başında Şampiyon Hersekli'yi hedef alan maliyet altı fiyat politikası uyguladığı iddiası ile örtüşmektedir. Ne var ki, Şampiyon Hersekli piyasadan çıktıktan sonra fiyatlar indirimin başladığı dönem öncesindeki düzeyin üzerine çıkamamış, Şampiyon Hersekli firmasının ise yeni acentelik sözleşmesi ile tekrar piyasaya girmesinin ardından ortalama kaçınılabılır maliyet düzeylerine yeniden yaklaşmıştır.

1340

Şekil 4: İstanbul Kırklareli güzergâhında uygulanan KDV hariç ortalama fiyatlar ile OKM ilişkisi.



1350

İstanbul Kırklareli güzergâhında ise, firmalar tarafından ortalama kaçınılabilir maliyet ile 18 TL düzeyi arasında dalgalanan fiyat düzeylerinin uygulandığı görülmektedir.

Tekirdağ- İstanbul Hattı:

Son olarak Tablo 19 ve 20'de tarafların gönderdiği ciro ve yolcu sayısı bilgisine dayanarak sırasıyla Tekirdağ-İstanbul hattında faal gösteren Tekirdağ Metro (Metro Organizasyon) ve İstanbul Seyahatin söz konusu hatlardaki seferlerinde uyguladıkları KDV dâhil ve hariç olmak üzere ayrı ayrı ortalama fiyatlara yer verilmiştir:

1360

Tablo 19: Tekirdağ Metro'nun Tekirdağ - İstanbul güzergâhındaki karşılıklı seferlerde uyguladığı ortalama bilet fiyatları

Dönem	Tekirdağ-İstanbul Güzergâhı				İstanbul-Tekirdağ Güzergâhı			
	Yolcu Sayısı	Aylık Ciro	Ort. Bilet Fiyatı	KDV Hariç.	Yolcu Sayısı	Aylık Ciro	Ort. Bilet Fiyatı	KDV Hariç.
Tem.08	13,2	10,9	...	...	14,1	11,5
Ağu.08	13,4	11,0	...	...	14,3	11,7
Eyl.08	12,8	10,5	...	...	14,4	11,8
Eki.08	12,5	10,2	...	...	14,3	11,7
Kas.08	12,4	10,2	...	...	14,2	11,7
Ara.08	12,7	10,4	...	...	14,0	11,5
Oca.09	12,4	10,2	...	...	14,0	11,5
Şub.09	11,9	9,8	...	...	14,2	11,6
Mar.09	10,8	8,9	...	...	11,5	9,4

10-68/1445-545

Nis.09	...	...	10,4	8,5	...	...	11,0	9,0
May.09	...	...	11,7	9,6	...	...	12,2	10,0
Haz.09	...	...	12,1	9,9	...	...	12,5	10,2
Tem.09	...	...	12,7	10,4	...	...	12,4	10,2
Ağu.09	...	...	12,6	10,4	...	...	12,5	10,2
Eyl.09	...	...	11,7	9,6	...	...	12,5	10,2
Eki.09	...	...	11,6	9,5	...	...	12,4	10,2
Kas.09	...	...	11,7	9,6	...	...	12,5	10,2
Ara.09	...	...	11,7	9,6	...	...	12,4	10,2
Oca.10	...	...	11,7	9,6	...	...	12,3	10,1
Şub.10	...	...	11,6	9,5	...	...	12,3	10,1
Mar.10	...	...	11,6	9,5	...	...	12,3	10,1

Tablo 20: İstanbul Seyahatin Tekirdağ-İstanbul güzergâhındaki karşılıklı seferlerde uyguladığı ortalama bilet fiyatları

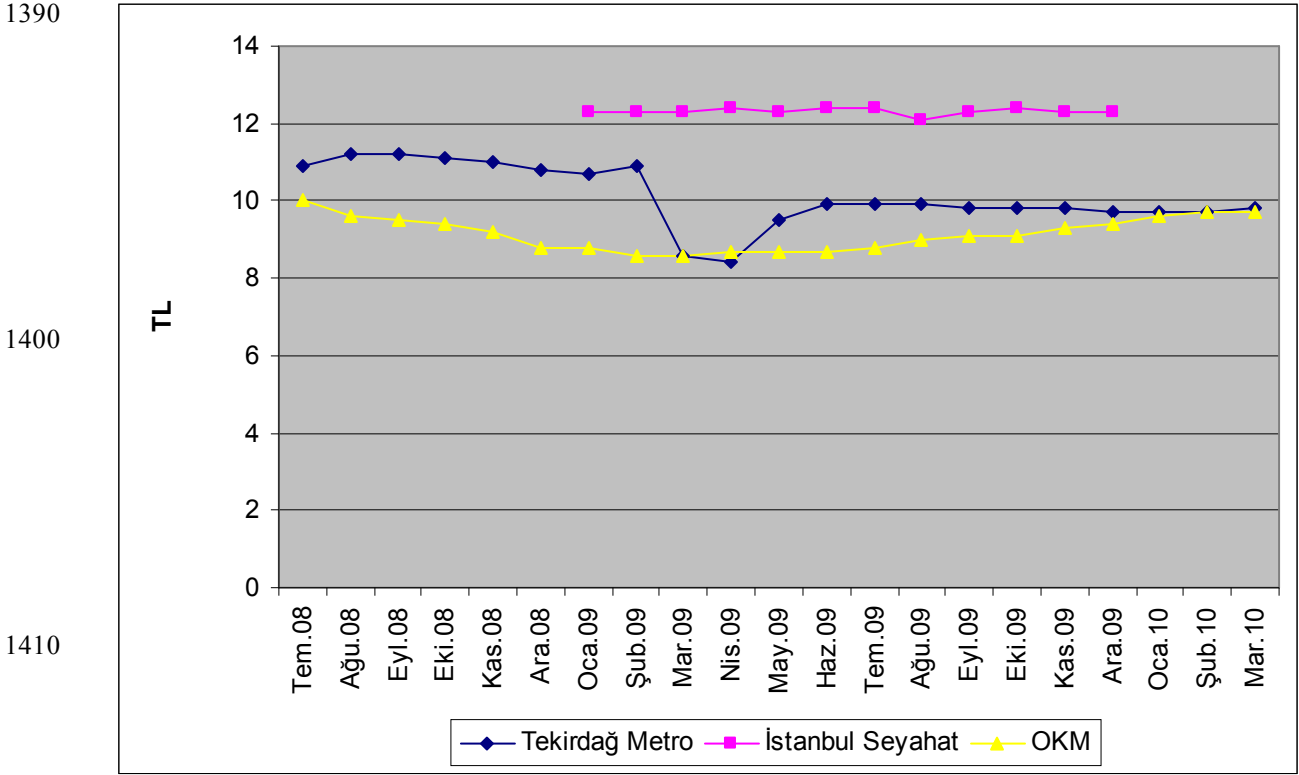
Dönem	Tekirdağ-İstanbul Güzergâhı				İstanbul-Tekirdağ Güzergâhı			
	Yolcu Sayısı	Aylık Ciro	Ort. Bilet Fiyatı	KDV Hariç.	Yolcu Sayısı	Aylık Ciro	Ort. Bilet Fiyatı	KDV Hariç.
Tem.08	13,2	10,9	...	...	14,1	11,5
Ağu.08	13,4	11,0	...	...	14,3	11,7
Eyl.08	12,8	10,5	...	...	14,4	11,8
Eki.08	12,5	10,2	...	...	14,3	11,7
Kas.08	12,4	10,2	...	...	14,2	11,7
Ara.08	12,7	10,4	...	...	14,0	11,5
Oca.09	12,4	10,2	...	...	14,0	11,5
Şub.09	11,9	9,8	...	...	14,2	11,6
Mar.09	10,8	8,9	...	...	11,5	9,4
Nis.09	10,4	8,5	...	...	11,0	9,0
May.09	11,7	9,6	...	...	12,2	10,0
Haz.09	12,1	9,9	...	...	12,5	10,2
Tem.09	12,7	10,4	...	...	12,4	10,2
Ağu.09	12,6	10,4	...	...	12,5	10,2
Eyl.09	11,7	9,6	...	...	12,5	10,2
Eki.09	11,6	9,5	...	...	12,4	10,2
Kas.09	11,7	9,6	...	...	12,5	10,2
Ara.09	11,7	9,6	...	...	12,4	10,2
Oca.10	11,7	9,6	...	...	12,3	10,1
Şub.10	11,6	9,5	...	...	12,3	10,1
Mar.10	11,6	9,5	...	...	12,3	10,1

Yukarıdaki tablolarda yer verilen rakamlardan hareketle oluşturulan ve sırasıyla Tekirdağ İstanbul ile İstanbul Tekirdağ güzergâhlarındaki fiyat ile ortalama kaçınılabilir maliyet arasındaki ilişki aşağıdaki Şekil 5 ve Şekil 6'da gösterilmiştir. Şekillerde açıkça görüldüğü üzere Metro Organizasyon tarafından söz konusu hatta uygulanan fiyatlar kısa zaman dilimleri için maliyetin altına düşse de genellikle ortalama kaçınılabilir maliyetin üzerinde seyretmiştir.

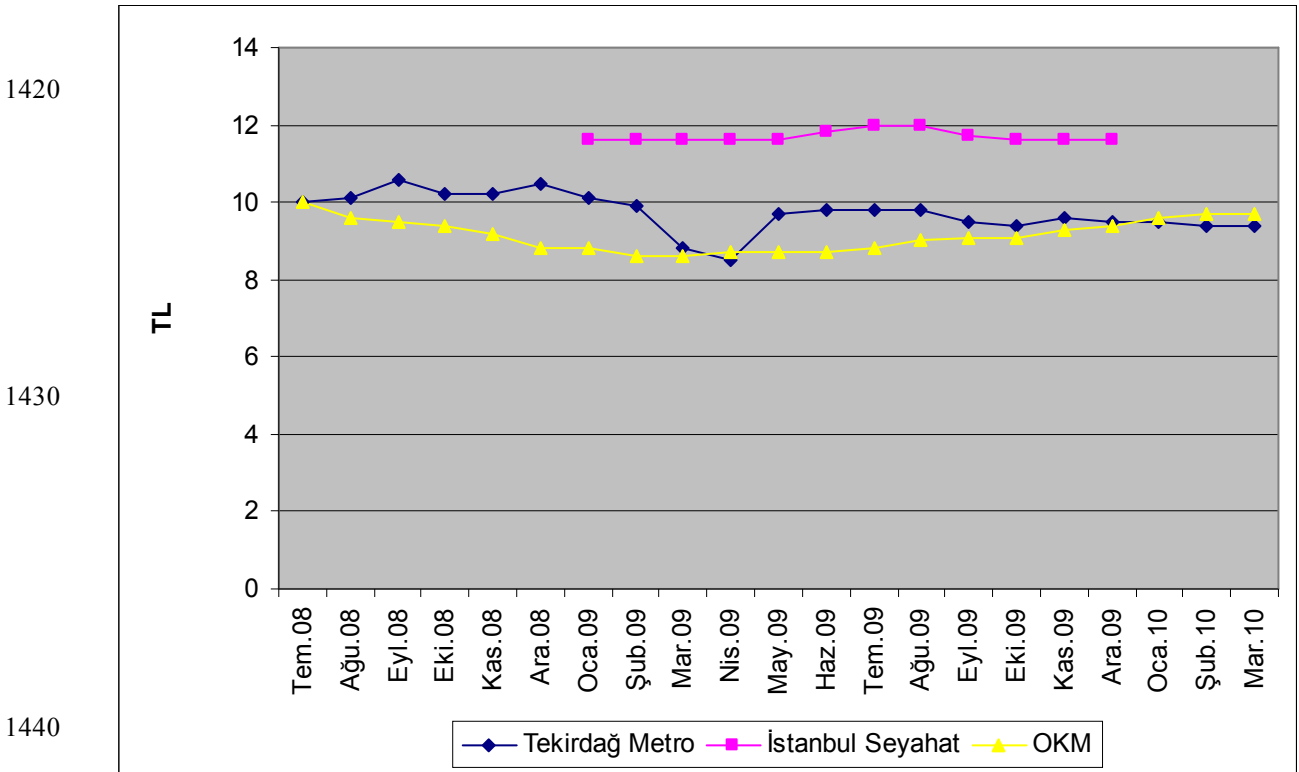
1370

1380

Şekil 5: Tekirdağ İstanbul güzergâhında uygulanan KDV hariç ortalama fiyatlar ile OKM ilişkisi.



Şekil 6: İstanbul Tekirdağ güzergâhında uygulanan KDV hariç ortalama fiyatlar ile OKM ilişkisi.



I.3.2.5. Metro Organizasyon Tarafından Uygulanan Fiyatların Değerlendirilmesi

1450 Metro Organizasyon tarafından uygulanan fiyatlandırma politikalarının yıkıcı fiyatın niyet ve hasat unsurları bakımından ele almadan önce, pazarın yapısına (giriş ve çıkış engelleri, arz ve talep yapısı) daha yakından bakmakta fayda görülmektedir. Önceki bölümlerde belirtildiği üzere, teorik olarak potansiyel rekabetin yüksek ve piyasaya girişin kolay olduğu piyasalarda, hâkim durumda olan bir firmanın tekelci fiyat uygulama olasılığı azalmaktadır. Rakiplerini bir kere piyasa dışına ittikten sonra, piyasaya yeni girişler olana dek geçen sürede tekelci fiyatlama yapabilme olanağı olan ve bu fırsatın zararını fazlasıyla karşılayacağını düşünen firmanın yıkıcı fiyat uygulaması imkân dâhilindedir.

1460 Genel olarak otobüs ile yolcu taşımacılığı hizmetleri pazarında olduğu gibi Soruşturma konusu hatlarda da giriş engellerinin düşük olduğunu belirtmek mümkündür: Öncelikle sektörde yasal olarak ciddi bir giriş engelleri söz konusu değildir. Öte yandan, yukarıda da yer verildiği üzere, Soruşturma kapsamındaki hatların bağlı olduğu İstanbul Bölge Müdürlüğü, Ulaştırma Bakanlığına bağlı bölgeler arasında taşımacılık yetkisi veren D1 ve acentelik yetkisi veren F1 belgesi sayısı bakımından birinci sırada yer almaktadır. Sadece bu açıdan düşünüldüğünde, inceleme konusu hatlarda potansiyel rekabetin düzeyini, yıkıcı fiyat uygulamalarından beklenen tekelci fiyatın önündeki en büyük engel olarak tanımlamak mümkün görünmektedir. Şöhret etkisi olarak bilinen strateji çerçevesinde potansiyel rekabetin bazı hallerde yetersiz kalacağı argümanı öne sürülse de bu durumun Soruşturma konusu hatlar bakımında geçerli olmadığını belirtmek mümkündür. Şöhret etkisi öğretide, bir firmanın piyasalarda yıkıcı fiyat uygulamasına başvurabilecek kadar agresif davranabileceği izlenimini yayması olarak bilinmektedir. Bu anlamda sahip olduğu pazar gücü ve yeterli finansal kaynak sayesinde rakipleri nezdinde yıkıcı fiyat uygulama şöhretini haiz olan bir firma, sektörde potansiyel rekabetin yaratacağı baskıyı sınırlama yetisine de sahip olacaktır. Bu bağlam Metro Organizasyon'un ilgili ürün pazarında rakiplerinin önemli bir kısmı karşısında önemli bir finansal güce ve ölçek büyüklüğüne sahip olduğu savunulsa bile, bu durumun Soruşturma konusu hatlar bakımından bir etki doğurmadığı gözlemlenmiştir. Zira yukarıda yer verildiği gibi Metro Organizasyon'un pazar payı hesaplanabildiği hâkim durum yaratabilecek bir orana çıkmamıştır. Bunun da ötesinde Soruşturma döneminde bile Nilüfer Turizm gibi ulusal çapta faaliyet gösteren teşebbüsler Metro Organizasyon üzerinde ciddi rekabet baskısı yaratabilmiştir.

1480 Öte yandan Metro Organizasyon tarafından inceleme konusu üç hattın ikisinde ortalama kaçınılabilir maliyetin altında fiyatlama yapıldığı görülmektedir. Bunlardan ilki rakip oyuncunun girmesinin ardından ciddi bir fiyat savaşının yaşandığı Edirne hattı, diğeri ise Kırklareli hattıdır. Tekirdağ hattında ise, çok kısa süre için ve küçük oranda ortalama kaçınılabilir altına düşülse bile genel olarak uygulanan fiyatların ortalama kaçınılabilir maliyet düzeyinin üzerinde olduğunu belirtmek mümkündür.

1490 Ortalama kaçınılabilir maliyetin altında uygulanan her fiyat *per se* rekabet ihlali olarak değerlendirilemeyeceğinden, bu iddianın tek el karını mümkün kılacak bir piyasa yapısı ile desteklenmesi gerekmektedir. Metro Organizasyon tarafından ortalama kaçınılabilir maliyetin altına fiyatın uygulandığı hatlar niyet ve hasat unsurları bakımında daha yakından incelenecektir.

Edirne İstanbul Hattı

Amaçları kar maksimizasyonu olan firmalar tarafından maliyetlerin altında uygulanan fiyatın varlığının niyet unsuru için karine teşkil edeceği yaklaşımı her durumda

10-68/1445-545

1500 anlamlı sonuçlar vermekten uzaktır. Bunun en bariz örneklerinden biri, Soruşturma konusu Edirne İstanbul hattında uygulanan fiyatlardır. Bu hatta, İstanbul-Edirne güzergahında Metro Organizasyon tarafından ortalama kaçınılabilir maliyetin altında fiyat uygulanmış olsa bile bu durum rakibi piyasa dışına itme niyetinin varlığından daha ziyade, maliyetin altındaki fiyatlarla piyasaya yeni giren Nilüfer Seyahat'in fiyatlarına verilen rekabetçi bir karşılık olarak değerlendirilmiştir. Bu duruma mevcut oyuncular olan Ulusoy ve Volkan Metro da benzer şekilde fiyat kırarak karşılık vermişlerdir. Dolayısıyla bu hat itibariyle yıkıcı fiyat uygulamasından değil bir rekabete karşılık verme gerekçesinden bahsedilebileceği açıktır.

1510 Bu piyasada faaliyet gösteren her üç firmanın da Ülke çapında faaliyet gösteren ve finansal açıdan birbirlerine yakın güçte firmalar olduğu düşünülürse, Metro Organizasyon açısından yıkıcı fiyat uygulamak suretiyle rakipleri pazar dışına itmek ve tekeli elde etmek stratejisi savunulması daha zor bir strateji olmaktadır.

Dolayısıyla Edirne İstanbul güzergâhında gerek Metro Organizasyon ve gerekse hattaki diğer oyuncular tarafından uygulanan maliyet altı fiyat yıkıcı fiyatın bir unsuru olarak değil, firmalar arasında arz fazlası nedeniyle kızışan aşırı rekabetçi bir fiyat savaşının unsurudur. Zira Edirne otogarından üç firmaya ait otobüslerin her saat başında oldukça düşük doluluk oranları ile hareket ettiği bizzat raportörlerce gözlemlenen bir olgudur.

Kırklareli - İstanbul Hattı

1520 Edirne hattı itibariyle hal böyle iken, Kırklareli İstanbul hattında durum daha karmaşıktır. Zira bu hatta geçerli fiyatlar, Şampiyon Hersekli tarafından öne sürülen, *Metro Organizasyon'un kendisini piyasa dışına itmek adına 2009 yılı başından itibaren birkaç ay boyunca düşük fiyat uyguladığı ve Şampiyon Hersekli'nin yetki belgesinin iptalinin ardından fiyatların yükseltildiği* iddiası ile uyumu bir seyir izlemiştir.

1530 Kırklareli-İstanbul güzergâhında uygulanan KDV hariç ortalama bilet fiyatları ile ortalama kaçınılabilir maliyet ilişkisini gösteren yukarıdaki Tablo ve Şekil'de de açıkça görüldüğü üzere, 2009 yılı Ocak ayında KDV hariç 15,9 TL olan ortalama bilet fiyatları Şubat ayında çok büyük bir düşüş göstererek KDV hariç 8,1 TL düzeyine inmiştir. Mart ayında ise bu düşüş artarak devam etmiş ve bu ayda KDV hariç ortalama bilet fiyatları 3,9 TL düzeyine inmiştir. İnceleme konusu dönemde 11 TL ile 13 TL arasında dalgalanan Kırklareli-İstanbul hattındaki ortalama kaçınılabilir maliyet, Şubat ayında 11,1 TL; Mart ayında ise 11,2 TL olarak gerçekleşmiştir. Buna göre KDV hariç bilet fiyatları ortalama kaçınılabilir maliyetlerin Şubat ayında %27; Mart ayında ise %65'i oranında altında kalmıştır. Nisan ayında ise fiyatlar ortalama kaçınılabilir maliyetin üzerinde olan önceki seviyelere çekilmiştir.

1540 Maliyetin %65'e varan oranlarda altında bir fiyatın uygulanması, "prima facie" bir ihlal niteliği arz etmektedir. Bununla birlikte yukarıda detayları ile izah edilen pazar yapısı içerisinde iki ay boyunca uygulanan bir maliyet altı fiyatlamasının rakiplerin dışlanması ve fiyatların tekeli düzeylere çekilmesi amacına hizmet etmesi olası görülmemiştir. Özellikle Metro Organizasyon tarafından ilgili hatlarda sahip olunan pazar tahminleri de göz önüne alındığında kısa süreli olarak nitelendirilebilecek bu maliyet altı fiyatlamasının yıkıcı fiyat olarak nitelendirilmesi daha da güçleşmektedir.

Bu değerlendirmeler ışığında, her ne kadar Edirne-İstanbul ve Kırklareli-İstanbul hatlarında Metro Organizasyon tarafından maliyet altı fiyat uygulandığı tespit edilse de, bunların rekabete karşılık vermek gerekçesiyle yapıldığı ve piyasa yapısı da göz

10-68/1445-545

1550 önüne alındığında yıkıcı fiyat uygulamasının rekabet üzerindeki olumsuz etkilerini göstermekten uzak olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

I.4. Hakkında Soruşturma Yürütülen Teşebbüsün Savunmaları ve Söz Konusu Savunmaların Değerlendirilmesi

I.4.1. Metro Turizm Seyahat Organizasyon ve Ticaret A.Ş.

1560 Kısaca Metro Organizasyon olarak anılacak teşebbüsün ilk yazılı savunması Kanun'da belirlenen süre dâhilinde 23.12.2009 tarihinde Kurum kayıtlarına girmiştir. Birinci yazılı savunmada öne sürülen usule ve esasa ilişkin iddialar özetle şu şekildedir:

- Soruşturma Kararının Metro Organizasyon'a Yasal Süresi İçinde Tebliğ Edilmediği İddiası:

1570 Resmi kayıtlardan anlaşıldığı üzere Soruşturma açılması doğrultusundaki Rekabet Kurulu Kararı 4.11.2009 tarihinde alınmıştır. Karar 16.11.2009 tarihinde Acele Posta Servisi (APS) ile Metro Organizasyon'a gönderilmiştir. Karar'ın Türkiye Postaları Acele Posta Servisine verilme tarihinin hiçbir hesaplama yöntemiyle Kanun'un 43. maddesinin "... 15 gün içinde ilgili taraflara bildirir..." hükmünde belirlenen 15 günlük süreyi aşmadığı açıktır. Anlaşıldığı üzere ilgili tebligatı 23.11.2009 tarihinde tebellüğ eden Metro Organizasyon, tebellüğ süresinin Kanun'da öngörülen 15 günü aştığı gerekçesiyle tesis edilen işlemde usule ilişkin sakatlık olduğunu iddia etmektedir. Hâlbuki Kanun'un bahsedilen 43. maddesi şüpheye mahal bırakmayacak şekilde 15 günlük süreyi idare tarafından tebligat yükümlülüğünün gerçekleştirilmesi için öngörülen süre olarak düzenlemiştir ve bu sürenin tebellüğ tarihi olarak yorumlanmasının Kanun hükmünün yanlış yorumlanmasına yol açacağı ortadadır.

1580 Soruşturma tebliğinin karar alındıktan sonra 12. gün içerisinde APS ile yapılmış olduğu açık olduğundan tebligat süresi bakımından Kanun'a aykırılık iddiaları temelden yoksundur.

- Öneri Sonucunda Elde Edilen ve Kurum Bünyesinde Düzenlenmiş Olan Hiçbir Bilgi veya Belgenin Taraflarına Gönderilmediği ve Bunun da 4054 sayılı Kanun'un 44. Maddesi İkinci Fıkrasına ve Rekabet Kurumu Çalışma Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik 61. Maddesine Aykırılık Teşkil Ettiği İddiası:

1590 Birinci yazılı savunmada yer alan bu iddia Öneri Raporunun 1, 2, 4, 5, 7, 9,10 ve 11 sıra numaralı eklerinin kendilerine gönderilmediğine dayandırılmaktadır.

1600 Ön araştırma raporunun 1 sıra numaralı eki şikâyet dilekçesidir. Metro Organizasyona tamamına yakını tebliğ edilen ön araştırma raporunda şikâyet dilekçesinin esaslı unsurları yer almaktadır. Şikâyetçinin (ihbarda bulunan) kimliğini doğrudan ya da dolaylı olarak ortaya koyacak unsurlar Raporun şikâyet edilene tebliğ edilen halinden çıkarılmıştır. Nitekim 4054 sayılı Kanun Uyarınca Yapılacak İşlemlerde Uygulanacak Usule İlişkin Yönerge'nin (Usule İlişkin Yönerge) Soruşturma Öncesi/Dışı Aşamaları düzenleyen 3. maddesinin birinci fıkrasında "*ihbarlarda ihbarcının kimliğinin gizli tutulması için azami özen gösterilir. Bu amaca uygun olarak ihbarcının kimliğini doğrudan ya da dolaylı olarak ifşa edecek hiçbir bilgiye yazışmalarda yer verilmediği gibi raporda ve Kurul Kararında da yer verilmez*" hükmü mevcuttur. Kaldı ki, 4054 sayılı Kanun'un 44. maddesinin ikinci fıkrasına istinaden

10-68/1445-545

tarafı Soruşturma Kararını tebellüğ ettikten itibaren sözlü savunma hakkı kullanma taleplerine kadar Kurum bünyesinde kendileri ile ilgili düzenlenmiş her türlü evrakın ve mümkünse elde edilmiş olan her türlü delilin bir nüshasını talep edebilirler. Kanun'un bu hükmünün tatbiki esnasında Usule İlişkin Yönerge'nin 3. maddesi hükümlerine riayet edileceği aşikârdır.

1610 Ön araştırma raporunun iki sıra numaralı eki Çerkezköy Kaymakamlığından alınan yazı ve onun eklerinden ibarettir. Her şeyden önce; Metro Organizasyon hakkında Soruşturma açılmasına mesnet sav, Soruşturma tebliğinde de belirtildiği gibi, hâkim durumun kötüye kullanılması ile bir coğrafi pazardaki hâkimiyetin getirdiği avantajları kullanarak başkaca coğrafi pazarlarda da rekabet koşullarını bozma yönündeki girişimlerdir. Buna karşılık Çerkezköy Kaymakamlığı'ndan alınan yazıya istinaden Metro Organizasyon değil başkaca iki teşebbüse (Kale ve Lüks Yonca Seyahat) soruşturma açılmıştır. Her ne kadar Kaymakamlıktan gelen yazı Metro Organizasyon'un da içinde bulunduğu bir "Pazar Paylaşımı" eyleminin vuku bulmuş olabileceğine ilişkin bir kuşku doğurmuş olsa dahi, bu kuşku Soruşturma açılmasına mesnet teşkil etmemiştir.

1620 Bu nedenle ilgili yazı Metro Organizasyon'a değil doğrudan bu yazıya istinaden haklarında Soruşturma açılan Kale ve Lüks Yonca'ya ek dizininde verilmiştir. Pazar paylaşımının vuku bulduğuna ilişkin kuşku Soruşturma kapsamında raportörlerce tetkik edilecek, suçun Metro Organizasyonun da iştirakiyle işlendiği yönünde kanaat oluşursa, Çerkezköy Kaymakamlığı'nın yazısı Soruşturma Raporu ekinde Metro Organizasyona da gönderilecektir. Bu halde Metro Organizasyonun Soruşturma Raporu ekinde yer alması olası bu evraka ilişkin iki yazılı bir de sözlü savunma hakkı olacaktır. Hal böyle iken henüz Soruşturma Raporu'nun yazılmasına başlanmadığı bir tarih olan birinci yazılı savunma içeriğinde savunmayı yapan Metro

1630 Organizasyon'un kendilerini doğrudan ilgilendirmeyen bir rapor ekinin gönderilmemiş olmasını usule aykırı olarak tanımlaması kabul edilebilir görülmemektedir.

Ön araştırma raporunun 4, 5, 9 ve 10 sıra numaralı ekleri muhtelif belediye başkanlıkları tarafından Kurumumuza gönderilen yolcu taşıma adetlerine ilişkin bilgilerdir. Ön araştırma raporunda bilinçli olarak, her bir teşebbüse tebliğ edilen rapor suretinde o teşebbüse ilişkin yolcu taşıma adetleri muhafaza edilerek rakiplere ait yolcu taşıma bilgileri ise gizlenmiştir. Rakip teşebbüslerin yolcu taşıma ve piyasa paylarına ilişkin ticari sır mahiyetinde olabilecek bilgilerin gizlenmesine Kanun'un yukarıda da atıfta bulunulan 44. maddesine istinaden gerek duyulmuştur. şüphesiz,

1640 her bir Soruşturma tarafı kendi piyasa payı ve yolcu taşıma adetlerinin yanlış olduğunu öne sürerek daha muteber bir bilgi sunma serbestisini haizdir. Ön araştırma raporunun 7 ve 11 sıra numaralı ekleri ihbarda bulunan tarafından gönderilen bilet örneği ve kendisinin imzaladığı tutanaktan ibarettir. Yukarıda atıfta bulunulan usule ilişkin Yönerge'nin 3. maddesi gereği bu bilgilerin şikâyet edilen Metro Organizasyon ile paylaşılması yahut bu şirkete tebliğ edilmesi olası değildir.

- Kanun'un 6. Maddesi Kapsamında Yer Verilen Yıkıcı Fiyat Uygulamasına İlişkin Savunmalar:

1650 Bu bağlamda yer verilen itirazları aşağıdaki başlıklar halinde özetlemek mümkündür:

- Raporda yıkıcı fiyat uygulaması iddiasına dayanak teşkil eden hesaplamaların eksik ve yanlış nitelikte olduğu, önemli gider kalemlerinden biri olan mazot maliyeti konusunda sadece şikâyetçinin belirttiği tutarın dikkate alındığı bu nedenle de gerçeği yansıtmaktan uzak olduğu yönündeki iddialar,

10-68/1445-545

- Yıkıcı fiyat iddiaları kapsamında uygulanan fiyatların diğer firmalarla karşılaştırılmaksızın ve bu uygulamadan hangi firmaların ne şekilde etkilendiklerine yönelik bir değerlendirme yapılmadığı yönünde iddialar,

1660 - Rastlantısal örnekleme yoluyla seçilen yolcu bilet listelerindeki fiyata ilişkin bilgilerin tüm uygulama dönemini kapsadığı yönündeki varsayımın gerçekçi olmadığı ve Metro tarafından gönderilen bilet örneklerini değerlendirmeye tabi tutulmadığı yönündeki iddialar,

- Pazar payı analizlerinin gerçeği yansıtmadığı yönündeki iddialar,

- Çerkezköy kilometresinin yanlış hesaplanıp değerlendirildiği yönünde iddialar.

1670 Soruşturmaya mesnet raporda maliyet hesaplamalarında dikkate alınan kalemler akaryakıt maliyeti, personel gideri, ikram maliyetleri ve otogar giriş maliyetleri olarak belirlenmiş olup bu maliyetlerin mümkün olan en makul yaklaşım çerçevesinde belirlenmesine azami özen gösterilmiştir. Şu kadar ki, firmaların giriş ve çıkışlarda ödemek durumunda oldukları ve her otogar tarafından önceden sabit bir tutar olarak belirlenen otogar giriş ve çıkış maliyetleri 70 TL olarak alınmış olup bu fiyat mevcut durumda sadece İstanbul Otogarı'ndan çıkış fiyatıdır. Bu değer üzerine diğer otogarlara giriş çıkış için ödenmesi gereken bedelin de eklenmesi halinde bu maliyet kaleminin artacağı açıktır. Gerçekleştirilen bir tam seferde (örneğin Edirne-İstanbul, İstanbul-Edirne şeklinde gerçekleştirilen bir sefer) çalışanlardan bir şoför ve yardımcısının toplam gideri olarak 100 TL belirlenmiştir ki, bu tutar da yapılan yerinde incelemelerde sektör temsilcileri tarafından makul olarak nitelendirilen bir tutardır. 80 TL olarak belirlenen ikram maliyeti ise bir sefer boyunca 60 adet yolcuya yapılacak ikramın maliyeti olarak dikkate alınmıştır.

1680 Bununla beraber Metro Organizasyon tarafından maliyet kalemleri içindeki esaslı itirazın akaryakıt maliyetlerine yönelik olduğu açıktır. Bu bağlamda konuya ilişkin objektif anlamda en doğru bilgiyi sağlamasını teminen Mercedes Benz ve MAN gibi ülkemizin önde gelen iki otobüs üreticisinden üretilen otobüslerin akaryakıt tüketim değerlerine ilişkin bilgi talebinde bulunulmuştur. Mercedes-Benz tarafından gönderilen cevabi nitelikteki yazıda otobüslerin yakıt tüketim değerlerine ilişkin aşağıda yer verilen ifadeler kullanılmıştır:

1690 *“Özellikle ticari sınıftaki araçların yakıt tüketim değerleri, yol durumu ve sürüş tarzının yanında, aracın taşıdığı yüke ve bakım aralığına kadar çok sayıda değişkene bağlı olarak geniş bir aralıkta oluşmaktadır. Bu nedenle bir otobüsün ortalama yakıt tüketiminin o otobüse has şartlar değerlendirilmeden belirtilmesi yanıltıcı olabilir. Bununla birlikte, bir Mercedes Benz seyahat otobüsünün ideal şartlarda yakıt tüketiminin, kullanım şartlarına bağlı etkenler göz ardı edildiğinde 100 Km.de 30-35 Lt civarında olabileceği ve klima kullanımı halinde %15, şehir içi yoğun trafikte ise %50 oranında değişim göstereceği söylenebilir.”*

1700 Benzer şekilde MAN tarafından gönderilen bilgide ise MAN marka Tourliner ve Cityliner model Euro -4 normunu haiz motorlu seyahat otobüsünün 100 km.deki klimasız otoyol şartlarında yakıt sarfiyatı 26-30 Litre olarak belirtilmiştir. Yoğun trafikte yakıt tüketiminin ise 100 km.de 35-40 Litre; klimalı kullanımda ise 28-33 Litre mertebesinde gerçekleştiği kaydedilmiştir.

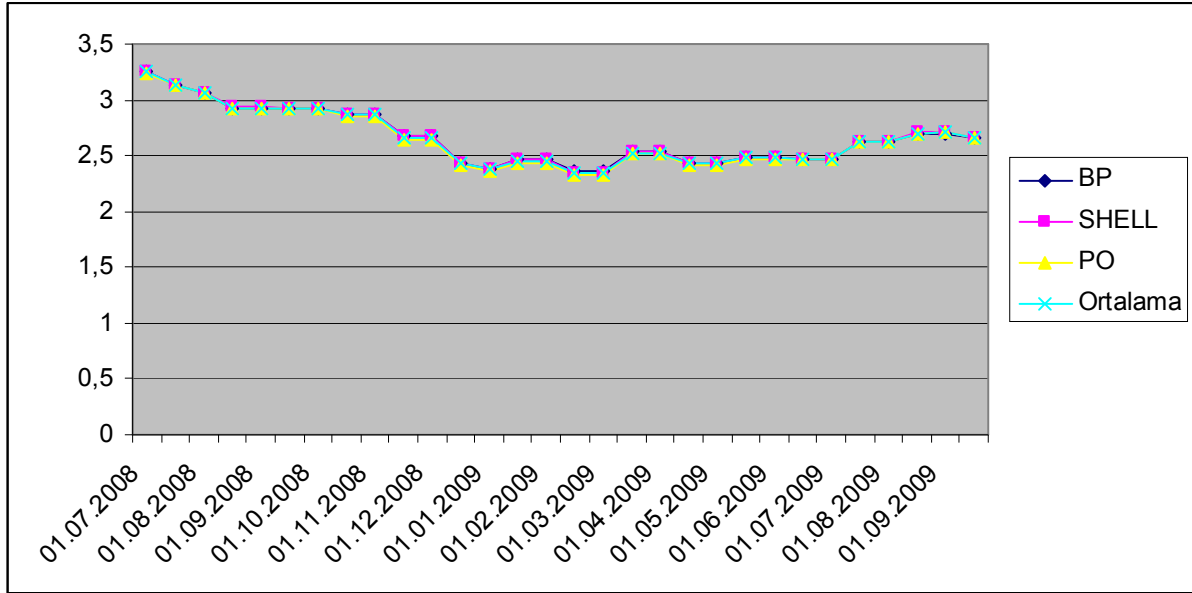
Yakıt tüketim değerleri birçok unsura bağlı olmakla birlikte 30 Litre alt ve 61 Litre üst sınırları arasında değişmektedir. Her ne kadar seferlerinin önemli bir bölümünü şehirlerarası otoyollarda gerçekleştirirler de firmaların özellikle İstanbul gibi yoğun

10-68/1445-545

1710 trafiğin bulunduğu alanlara girmek ve klima kullanmak durumunda oldukları da göz önüne alınarak raporda ortalama tüketim olarak *alt sınıra daha yakın* olan 100 Km'de 40 Litre tüketim esas alınmıştır. Otobüs imalatçısı firmalarının gönderdiği rakamların da teyit ettiği üzere bu değer gerçekçi olmaktan uzak olduğunu varsaymanın dayandığı rasyonel bir temel yoktur. Yolcu taşımacılığı maliyetinin hesaplanmasında kullanılan diğer bir unsur da akaryakıt fiyatlarıdır ve bu değer daha detaylı incelemenin gerçekleştirildiği soruşturma aşamasından önceki Önaraştırma aşamasında ortalama 2,5 TL olarak alınmıştır. Önaraştırma aşamasında belirlenen bu fiyatın rasyonelitesini göstermesi bakımından aşağıdaki tabloda inceleme konusu dönemde (Temmuz 2008–Eylül 2009) PO, BP ve Shell tarafından İstanbul İli Bayrampaşa ilçesinde her ayın ilk günü uygulanan mazot tavan fiyatları esas alınmıştır.

1720 Aşağıdaki grafik ise ilgili döneme ait rakamsal değerlerdeki değişimi şekil ile göstermektedir:

Şekil 7: İlgili Dönemde Mazot Fiyatlarında Meydana Gelen Değişim.



1730 Şekil 7'deki verilen açıkça gösterdiği üzere ilgili dönemin başlangıcında 3,25 düzeyinde olan ve dönem içinde en düşük düzey olarak 2,33 TL'yi gören mazot fiyatları söz konusu dönemi 2,60 TL düzeylerinde kapatmıştır. Dolayısıyla hem söz konusu azami fiyatların yaklaşık ortalaması olarak hem de firmaların iskontolu olarak mazot alabilecekleri realitesi göz önünde bulundurularak belirlenen 2,50 TL ortalama fiyat düzeyinin de gerçekçi olmadığı iddiası kabul edilebilir görülmemiştir.

Öte yandan, bir kez daha ifade etmek gerekirse, söz konusu 2,5 TL ortalama sabit akaryakıt fiyat düzeyi önaraştırma aşamasında yukarıda yer verilen gerekçelere dayanılarak kullanılmakla birlikte, daha detaylı bir incelemenin gerçekleştirildiği soruşturma aşamasında bu sabit tutar yerine her ay için hesaplanan ortalama akaryakıt fiyatına yer verilmiştir. Aynı zamanda soruşturma aşamasında daha geniş bir zaman dilimi de kullanılmıştır.

1740 Metro Organizasyon tarafından esasa ilişkin gerçekleştirilen ikinci itiraz anılan şirket tarafından uygulanan ve yıkıcı fiyat incelemesine muhatap olan fiyatların diğer firmalarca uygulanan fiyatlarla karşılaştırılmaması ve rakip firmaların bundan ne ölçüde etkilendikleri tam olarak açıklanmaması iddiasına ilişkindir. Yıkıcı fiyat iddiaları

10-68/1445-545

1750 4054 sayılı Kanun'un Hâkim Durumun Kötüye Kullanılmasını düzenleyen 6. maddesi çerçevesinde ele alınan bir konudur. En basit anlatımıyla, yıkıcı fiyat incelemelerinde öncelikli koşul teşebbüsün ilgili ürün pazarında ve coğrafi pazarda hâkim durumda olması (ya da pazar gücüne sahip olması) olup, bu kapsamda bir incelemenin merkezinde fiyatlarla maliyetler arasındaki ilişkinin niteliği bulunmaktadır. Bu nedenle pazar gücüne sahip firma ile rakiplerin uyguladıkları fiyatlar arasındaki bir karşılaştırma yıkıcı fiyat incelemesinin esaslı inceleme alanlarından biri değildir. Yıkıcı fiyat uygulamasına maruz kalan finansal gücü nispeten zayıf bir teşebbüsün bu eyleme fiyatlarını düşürerek karşı koymaya çalışması yıkıcı fiyat eyleminin varlığını ortadan kaldıran bir unsur olarak değerlendirilmemelidir.

1760 Gerçekleştirilen yüzlerce sefere ait bilet örnekleri içinden belirlenen günlerde her aya ait bilet listeleri üzerinden yapılan fiyat analizleri, fiyatlardaki genel trendi belirleyebilmesi bakımından rasyonel bir yöntemdir. Öte yandan Metro Organizasyon tarafından gönderilen tüm yolcu bilet listelerinde yer alan fiyatlar hesaplamalarda dikkate alındığından Metro Organizasyon'un bunun aksini iddia eden itirazları temelsiz bulunmuştur. Bununla birlikte bu konuya ilişkin de daha detaylı bir incelemenin yapıldığı soruşturma aşamasında bilet fiyatları ile birlikte teşebbüsler tarafından beyan edilen yolcu ve ciro rakamları üzerinden de değerlendirmeler yapılmıştır.

İlgili raporda pazar payı analizleri otogarların yönetimini elinde bulunduran belediyelerin gönderdikleri rakamlar üzerinden gerçekleştirilmiştir. Kamu kurumlarınca gönderilen raporların inceleme kapsamında karşılaştırmalı analiz yapabilmek adına kullanılacak en güvenilir veriler olduğu açıktır.

1770 **I.4.2. Volkan Metro Turizm Seyahat ve Nakliyat Ticaret Ltd. Şti.**

Kısaca Volkan Metro olarak anılacak teşebbüsün ilk yazılı savunması Kanun'da belirlenen süre dâhilinde 21.12.2009 tarihinde Kurum kayıtlarına girmiştir. Birinci yazılı savunmada öne sürülen usule ve esasa ilişkin iddialar özetle şu şekildedir:

1780 Volkan Metro da Metro Organizasyon ile benzere şekilde öncelikle Soruşturma kararının kendilerine yasal süresi içinde tebliğ edilmediğini öne sürmektedir. Resmi kayıtlardan anlaşıldığı üzere Soruşturma açılması doğrultusundaki Rekabet Kurulu Kararı 4.11.2009 tarihinde alınmıştır. Karar 16.11.2009 tarihinde Acele Posta Servisi (APS) ile Volkan Metro'ya gönderilmiştir. Metro Organizasyonda gibi Volkan Metro'ya yapılan tebligatta da Karar'ın Türkiye Postaları Acele Posta Servisine verilme tarihinin hiçbir hesaplama yöntemiyle Kanun'un 43. maddesinin "... 15 gün içinde ilgili taraflara bildirir..." hükmünde belirlenen 15 günlük süreyi aşmadığı açıktır. Anlaşıldığı üzere, ilgili tebligatı 19.11.2009 tarihinde tebellüğ eden Volkan Metro, Metro Organizasyon ile benzer bir yoruma giderek tebellüğ süresinin Kanun'da öngörülen 15 günü aştığı gerekçesiyle tesis edilen işlemde usule ilişkin sakatlık olduğunu iddia etmektedir. Yinelemek gerekir ki Kanun'un bahsedilen 43. maddesi şüpheye mahal bırakmayacak şekilde 15 günlük süreyi idare tarafından tebligat yükümlülüğünün gerçekleştirilmesi için öngörülen süre olarak düzenlemiştir. Dolayısıyla bu sürenin 1790 tebellüğ tarihi olarak yorumlanmasının Kanun hükmünün yanlış yorumlanmasına yol açacağı gayet açıktır. Soruşturma Kararının karar alındıktan sonra 12. gün içerisinde APS yolu ile yapılmış olduğu açık olduğundan tebligat süresi bakımından Kanun'a aykırılık iddiaları temelden yoksundur.

Öte yandan Volkan Metro tarafından gerçekleştirilen usule ilişkin diğer itirazlar da Metro Organizasyon'un yukarıda özetlenen ve cevaplanan itirazları ile büyük oranda

10-68/1445-545

1800 benzerlik göstermektedir. Bu anlamda, özetle Volkan Metro da Öneri araştırma sonucunda elde edilen ve Kurum bünyesinde düzenlenmiş olan hiçbir bilgi veya belgenin taraflarına gönderilmediği ve bunun da 4054 sayılı Kanun'un 44. maddesi ikinci fıkrasına ve Rekabet Kurumu Çalışma Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik 61. maddesine aykırılık teşkil ettiği iddiasındadır. Birinci yazılı savunmada yer alan bu iddia öneri araştırma raporunun 1, 2, 4, 5, 7, 9,10 ve 11 sıra numaralı eklerinin kendilerine gönderilmediğine dayandırılmaktadır.

1810 Metro Organizasyon tarafından öne sürülen usule ilişkin itirazlara dair yapılan değerlendirmede de belirtildiği üzere Usule İlişkin Yönerge'nin Soruşturma Öncesi/Dışı Aşamaları düzenleyen 3. maddesinin birinci fıkrasında yer alan *"İhbarlarda ihbarcının kimliğinin gizli tutulması için azami özen gösterilir. İhbarcının kimliğini doğrudan ya da dolaylı olarak ifşa edecek hiçbir bilgiye yazışmalarda yer verilmemesi gibi raporda ve Kurul Kararında da yer verilmez."* hükmü kapsamında şikâyet dilekçesi niteliğinde olan ek ile şikâyetçinin açık kimliğini içeren bilet ve yolcu listesi örneklerinden ibaret ekler taraflara gönderilmemiş veya kısmen gönderilme yolu seçilmiştir.

1820 Ön araştırma raporunun iki sıra numaralı eki ise yine yukarıda belirtildiği üzere Çerkezköy Kaymakamlığı'ndan alınan yazı ile onun eklerinden ibarettir ve Volkan Metro ile doğrudan ilişkili olmayıp, başkaca iki teşebbüse (Kale ve Lüks Yonca Seyahat) Metro Organizasyon ile gerçekleştirdikleri işbirliğine ilişkin soruşturma açılmasına temel teşkil etmiştir. Hal böyle iken henüz Soruşturma Raporunun yazılmasına başlanmadığı bir tarihteki birinci yazılı savunma içeriğinde savunmayı yapan Volkan Metro'nun kendilerini doğrudan ilgilendirmeyen bir rapor ekinin gönderilmemiş olmasını usule aykırı olarak tanımlaması kabul edilebilir görülmemektedir. Ön araştırma raporunun 4, 5, 9 ve 10 sıra numaralı ekleri muhtelif belediye başkanlıkları tarafından Kurumumuza gönderilen yolcu taşıma adetlerine ilişkin bilgilerdir. Ön araştırma raporunda bilinçli olarak, her bir teşebbüse tebliğ edilen rapor suretinde o teşebbüse ilişkin yolcu taşıma adetleri muhafaza edilerek rakiplere ait yolcu taşıma bilgileri ise gizlenmiştir. Rakip teşebbüslerin yolcu taşıma ve piyasa paylarına ilişkin ticari sır mahiyetinde olabilecek bilgilerin gizlenmesine Kanun'un yukarıda da atıfta bulunulan 44. maddesine istinaden gerek duyulmuştur. 1830 Şüphesiz, her bir Soruşturma tarafı kendi piyasa payı ve yolcu taşıma adetlerinin yanlış olduğunu öne sürerek daha muteber bir bilgi sunma serbestisini haizdir.

1840 Volkan Metro tarafından sunulan esasa ilişkin itirazlar da Metro Organizasyon tarafından ifade edilenlerle tamamen aynı olup; hizmet piyasalarının bölüşülmesine yönelik iddialara *acentelik hizmetleri gerçekleştirdiği ve dolayısıyla böyle bir ihlalin mevzu bahis edilemeyeceği* öne sürülürken yıkıcı fiyat uygulamasına yönelik olan iddialara ise *hesaplamalarda eksik bilgiye yer verilmek suretiyle yanlışlık yapıldığı ve pazardaki diğer unsurların göz önüne alınmadığı* gerekçeleriyle itiraz edilmiştir. Volkan Metro tarafından ifade edilen bu hususlar Metro Organizasyon tarafından da aynıyla savunulduğu ve yukarıdaki bölümlerde yer verildiği için, burada yalnızca bu savunmaların kabul edilebilir olmadığı değerlendirilmesinin yapıldığını belirtmekle yetinilecektir.

I.4.3. Kale Seyahat Otobüs İşletmeciliği Ltd. Şti.

Teşebbüsün vekilleri tarafından yapılan ilk yazılı savunması 22.12.2009 tarihinde Kurum kayıtlarına girmiştir. Birinci yazılı savunmada öne sürülen usule ve esasa ilişkin iddialar özetle şu şekildedir:

10-68/1445-545

1850 Savunmada müvekkil firmaya ait otobüslerin Vize ve İstanbul arasında karşılıklı olarak yolcu yoğunluğu da göz önüne alınarak ortalama yarım saatte bir sefer düzenledikleri, bu seferlerin Vize'den sabah saat 05.00'te İstanbul'da ise 07.00'da başladığı belirtilmiştir. Ayrıca, müvekkil firma tarafından faaliyet gösterilen güzergâhlarda uygulanan eski ve yeni fiyatlar Ulaştırma Bakanlığınca belirlenen ücret tarifesi ile karşılaştırmalı olarak gösterilmiştir:

Tablo 21: Kale Seyahat tarafından uygulanan ücret tarifesi

	Eski Ücret	Yeni Ücret	Ücret Tarifesi (Asgari Bedel)
İst. – Çerkezköy	10,00 TL	12,00 TL	14,50 TL
İst. - Saray	12,00 TL	14,00 TL	15,00 TL
İst. –Vize	14,00 TL	16,00 TL	16,00 TL

1860 Gönderilen yazılı savunmada müvekkil firmanın beş yıldan bu yana tabloda belirtilen eski ücretleri uyguladığı bununla birlikte 2009 yılı Eylül ayından itibaren ekonomik kriz ve akaryakıt fiyatlarındaki artışı göz önünde bulundurarak zam yapma yoluna gittiği ve yeni ücretleri uygulamaya başladığı belirtilmiştir. Hali hazırda uygulanan yeni ücretlerin dahi yapılan zamlara rağmen emsal mesafelere göre düşük kaldığı, İstanbul Ulaştırma Bölge Müdürlüğü tarafından belirlenen ücret tarifesinin altında olduğu dolayısıyla tüketici mağduriyetine yol açacak bir rekabet ihlalinin olmadığı savunulmuştur.

1870 Teşebbüs tarafından gönderilen ilk yazılı savunmada açıklanan bir diğer husus ise Kale Seyahat'in Metro Organizasyon ile gerçekleştirdiği işbirliği sonucunda Metro Organizasyon'un pazardan çekildiği ve bunun müteakibinde Kale Seyahat'in Metro Organizasyon'a ait dinlenme tesislerinde mola vermeye başladığı iddiasıdır. Savunma dilekçesinde avukatlarca müvekkil firmanın bu dinlenme tesislerinin Metro Organizasyon'a ait olduğunun bilindiği, bununla birlikte PO ile 15.5.2008 tarihinde yapılan ve ıskontolu ve vadeli akaryakıt alım imkânı sağlayan AutoMatic Müşteri Sözleşmesi gereğince daha önce yakıt alınan istasyonun iflas etmesi üzerine PO tarafından müvekkil firmaya bahse konu dinlenme tesislerinin de bulunduğu Selim Paşa Benzin İstasyonu'nun işaret edildiği, dolayısıyla buralarda verilen molaların temel gerekçelerinden birinin bu sözleşme olduğu belirtilmiştir. Öte yandan aynı dinlenme tesislerinin yolcuların kullanabileceği nitelikte olmasının yanı sıra müvekkil

1880 firma tarafından ücretsiz çay servisi yapıldığı, yolcuların diğer hizmetlerden de ücretsiz yararlandığı; 2,5 saat süren 147 Km.lik yolculuğun verilen mola nedeniyle uzamasının söz konusu olmadığı hususları da belirtilmiştir. Bu açıklamalara binaen Metro Organizasyon ile bir anlaşma olduğu iddiaları reddedilmiştir.

I.4.4. Lüks Yonca Seyahat Turizm ve Taşımacılık Tic. Ltd. Şti.

1890 Teşebbüsün vekilleri tarafından yapılan ilk yazılı savunması 22.12.2009 tarihinde Kurum kayıtlarına girmiştir. Birinci yazılı savunmada öne sürülen ve Kale Seyahat tarafından dile getirilen iddialarla aynı nitelikte olan usule ve esasa ilişkin hususlar özetle şu şekildedir:

Savunmada müvekkil firmaya ait otobüslerin Vize ve İstanbul arasında karşılıklı olarak yolcu yoğunluğu da göz önüne alınarak ortalama yarım saatte bir sefer düzenledikleri ve bu seferlerin 06.30'da başladığı belirtilmiştir. Müvekkil firma tarafından faaliyet gösterilen güzergâhlarda uygulanan eski ve yeni fiyatlar Ulaştırma Bakanlığı tarafından belirlenen ücret tarifesi ile karşılaştırmalı olarak gösterilmiştir:

10-68/1445-545

Tablo 22: Yonca Seyahat tarafından uygulana fiyat tarifesi

	Eski Ücret	Yeni Ücret	Ücret Tarifesi
İst. – Çerkezköy	10,00 TL	12,00 TL	14,50 TL
İst. - Saray	12,00 TL	14,00 TL	15,00 TL
İst. –Vize	14,00 TL	16,00 TL	16,00 TL

1900

Gönderilen yazılı savunmada tıpkı Kale Seyahat'in yaptığı gibi müvekkil firmanın beş yıldan bu yana tabloda belirtilen eski ücretleri uyguladığı bununla birlikte 2009 yılı Eylül ayından itibaren ekonomik kriz ve akaryakıt fiyatlarındaki artışı göz önünde bulundurarak zam yapma yoluna gittiği ve yeni ücretleri uygulamaya başladığı belirtilmiştir. Hali hazırda uygulanan yeni ücretlerin dahi yapılan zamlara rağmen emsal mesafelere göre düşük kaldığı, İstanbul Ulaştırma Bölge Müdürlüğü tarafından belirlenen ücret tarifesinin altında olduğu dolayısıyla tüketici mağduriyetine yol açacak bir rekabet ihlalinin olmadığı savunulmuştur.

1910

Teşebbüs tarafından gönderilen ilk yazılı savunmada açıklanan bir diğer husus ise Kale Seyahat'in Metro Organizasyon ile gerçekleştirdiği işbirliği sonucunda Metro Organizasyon'un pazardan çekildiği ve bunun müteakibinde Kale Seyahat'in Metro Organizasyon'a ait dinlenme tesislerinde mola vermeye başladığı iddiasıdır. Savunma dilekçesinde avukatlarca müvekkil firmanın bu dinlenme tesislerinin Metro Organizasyon'a ait olduğunun bilindiği, bununla birlikte PO ile 15.5.2008 tarihinde yapılan ve ıskontolu ve vadeli akaryakıt alım imkânı sağlayan AutoMatic Müşteri Sözleşmesi gereğince daha önce yakıt alınan istasyonların iflas etmesi üzerine PO tarafından müvekkil firmaya bahse konu dinlenme tesislerinin de bulunduğu Selim Paşa Benzin İstasyonu'nu işaret edildiği, dolayısıyla buralarda verilen molaların temel gerekçelerinden birinin bu sözleşme olduğu belirtilmiştir. Öte yandan aynı dinlenme tesislerinin yolcuların kullanabileceği nitelikte olmasının yanı sıra müvekkil firma tarafından ücretsiz çay servisi yapıldığı, yolcuların diğer hizmetlerden de ücretsiz yararlandığı; 2,5 saat süren 147 Km.lik yolculuğun verilen mola nedeniyle uzamasının söz konusu olmadığı hususları da belirtilmiştir.

1920

I.4.5. Özlem Tur Turizm Seyahat A.Ş

Özlem Tur'un soruşturma kapsamındaki ilk yazılı savunması 16.12.2009 tarihinde Kurum kayıtlarına girmiştir. Söz konusu savunma dilekçesinde belirtilen hususlara aşağıda yer verilmiştir:

1930

Şikâyet konusu hatlarda gidiş dönüş toplam 21.00 TL olan bilet fiyatlarının rekabeti sınırlayıcı işbirliği sonucunda tek yön gidişlerde 22,00 TL'ye yükseltilmesi iddialarına ilişkin olarak, firmaların uymakla mükellef olduğu 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve Yönetmelikler karşısında böyle bir uygulamanın asla mümkün olmayacağı belirtilerek iddialara itiraz edilmiştir. Takiben ilgili düzenlemeler çerçevesinde Karayolları Ulaştırma Bölge Müdürlüklerinde firmaların uygulamak için onaylatmak zorunda oldukları fiyatlara ilişkin bilgilerin bulunduğu, bu fiyatların incelenmesinden şikâyet dilekçesinde uygulandığı iddia edilen fiyatların gerçeği yansıtmadığının tespitinin mümkün olacağı belirtilmiştir.

1940

Savunmanın devamında, Özlem Turizm ...

Savunma dilekçesinde ve eklerinde yer verilen bir başka husus ise ...

1.4.6. Şampiyon Hersekli İthalat Turizm Tic. San. Ltd. Şti.

1950

Şampiyon Hersekli tarafından yapılan ilk yazılı savunmaları 6.1.2010 tarihinde Kurum kayıtlarına girmiştir. Birinci yazılı savunmada öne sürülen usule ve esasa ilişkin iddialar özetle şu şekildedir:

Gönderdiği savunmada firma, kendilerinin herhangi bir şekilde Kanun'u ihlal etmelerinin söz konusu olmadığını dile getirmiştir. Bu kapsamda Şampiyon Hersekli, ... ileri sürmüştür. Şampiyon Hersekli, kendisine isnat edilen bilet fiyatlarının bir anlaşmanın sonucu olarak yükseltildiği iddiasının gerçeği yansıtmadığını, zira belirtilen tarihler arasında Şampiyon Hersekli firmasının Kırklareli ile İstanbul arasında taşımacılık faaliyeti gerçekleştirmediğini ve bu tarihler arasında ise İstanbul dâhil hiçbir kente bilet satış işlemlerinin bulunmadığını dile getirmiştir.

1960

J. SONUÇ:

4.11.2009 tarih, 09-52/1263-M sayılı ve 25.11.2009 tarih, 09-57/1350-M sayılı Kurul kararları 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;

1970

1- Otobüs ile şehirlerarası yolcu taşımacılığı hizmeti ve otobüs ile şehirlerarası seyahat bileti tanzimi hizmeti pazarlarında (İstanbul-Edirne, İstanbul-Kırklareli ve İstanbul-Tekirdağ) yaptığı anlaşmalar yoluyla Metro Turizm Seyahat Organizasyonu ve Ticaret AŞ.'nin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal ettiğine OYBİRLİĞİ ile,

2- Anılan anlaşmaların 2002/2 sayılı Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği kapsamında grup muafiyetinden yararlanamadığına, bu anlaşmalara bireysel muafiyet de tanınamayacağına OYBİRLİĞİ ile,

1980

3- Bu nedenle Kanun'un 16. maddesi ile "Rekabeti Sınırlayıcı Anlaşma, Uyumlu Eylem Ve Kararlar ile Hakim Durumun Kötüye Kullanılması Halinde Verilecek Para Cezalarına İlişkin Yönetmelik" hükümleri uyarınca 2009 mali yılı sonunda oluşan gayri safi gelirlerinin takdiren % 0,6 (binde altı)'sı oranında olmak üzere Metro Turizm Seyahat Organizasyonu ve Ticaret AŞ.'ye 2.427.016,69 TL idari para cezası verilmesine OYÇOKLUĞU ile,

4- Metro Turizm Seyahat Organizasyonu ve Ticaret AŞ.'nin 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesini ihlal eder nitelikte eylemlerine rastlanmadığına, bu nedenle 4054 sayılı Kanun'un 16. maddesi çerçevesinde ceza tatbikine yer olmadığına OYBİRLİĞİ ile,

1990

5- Soruşturma kapsamında yer alan diğer teşebbüsler olan
- Volkan Metro Turizm Seyahat ve Nakliyat Tic. Ltd. Şti.
- Tekirdağ Metro Turizm Oto Nak. ve Tic. Ltd. Şti.
- Berk Metro Turizm Nak. Taşımacılık Hizmetleri Taahhüt Tekstil Orman Gıda Mad. Plastik Hammadde ihr. ve ith. Tic. Ltd. Şti.
- Lüks Yonca Seyahat Turizm ve Taşımacılık Ltd. Şti.
- Kale Seyahat Otobüs işletmesi Ltd. Şti.
- Şampiyon Hersekli ithalat Turizm Tic. San. Ltd. Şti.
- Fatih Motorlu Araçlar Ltd Şti. ve
- Özlem Tur Turizm Seyahat A:Ş.

2000

10-68/1445-545

hakkında 4054 sayılı Kanun'un 16. maddesi çerçevesinde ceza tatbikine yer olmadığına OYBİRLİĞİ ile

Danıştay yolu açık olmak üzere karar verilmiştir.

Rekabet Kurulu'nun 28.10.2010 Tarih ve 10-68/1445-545 Sayılı Kararına

KARŞI OY GEREKÇESİ

Kurulumuz mezkur kararıyla, kararın 2. maddesinde belirtilen 4054 Sayılı Kanun'un 4.maddesinin a ve b fıkralarına aykırı uygulamaları nedeniyle, aynı Kanun'un 16. maddesinin üçüncü fıkrası ve Rekabeti Sınırlayıcı Anlaşma, Uyumlu Eylem ve Kararlar ile Hakim Durumun Kötüye Kullanılması Halinde Verilecek Para Cezalarına İlişkin Yönetmelik uyarınca Metro Turizm Seyahat Organizasyonu ve Ticaret A.Ş.'ye 2009 mali yılı sonunda oluşan gayri safi gelirlerinin takdiren % 0.6 (binde altı)'sı oranında 2.427.016,69 TL idari para cezası kesilmesine karar vermiş bulunmaktadır. Anılan bu para cezası belirlenirken 4054 sayılı yasa ile birlikte, yukarıda anılan ve Rekabeti Sınırlayıcı Anlaşma, Uyumlu Eylem ve Kararlar ile Hakim Durumun Kötüye Kullanılması Halinde Verilecek Para Cezalarına İlişkin Yönetmelik'in ilgili hükümlerinin uygulanarak verilen ceza miktarının hesaplanması ile ilgili bölümünü içeren sonuç cezaya aşağıda belirteceğim gerekçelerle katılmıyorum.

4054 Sayılı "Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 16.maddesinin 4.fıkrasında; "Bu Kanunun 4, 6 ve 7 nci maddelerinde yasaklanmış davranışlarda bulunanlara, ceza verilecek teşebbüs ile teşebbüs birlikleri veya bu birliklerin üyelerinin nihai karardan bir önceki mali yıl sonunda oluşan veya bunun hesaplanması mümkün olmazsa nihai karar tarihine en yakın mali yıl sonunda oluşan ve Kurul tarafından saptanacak olan yıllık gayri safi gelirlerinin yüzde onuna kadar idarî para cezası verilir. " denilmiş, son fıkrasında da; " Bu maddeye göre verilecek idarî para cezalarının tespitinde dikkate alınan hususlar, işbirliği halinde para cezasından bağımsızlık veya indirim şartları, işbirliğine ilişkin usul ve esaslar Kurulca çıkarılacak yönetmeliklerle belirlenir." hükmü bulunmaktadır.

Bu hükümleri yorumlarsak; Yasa Koyucu, maddenin 4.fıkrası ile verilecek cezalarda alt sınır koymayıp, sadece üst sınırı belirleyerek cezaların yüzde ona kadar verileceğini hükme bağlamış, son fıkrasında ise sadece " cezanın tespitinde dikkate alınan hususlar" kavramını getirmiş ve Rekabet Kurulu'na sadece cezanın tespitinde dikkate alınacak hususların belirlenmesine ilişkin yönetmelik çıkarma konusunda sınırlı yetki vermiştir. Cezanın tespitinde dikkate alınacak hususlar derken yasa koyucu neyi kastetmektedir? Burada kastedilen hangi fiillere, ne miktarda ceza vereceğini tespit et demek anlamında değil, 16.madde ile verilen ceza sınırları içerisinde (% 10 'a kadar) ceza takdir ederken hangi unsurlara göre veya hangi şartların varlığı halinde cezayı ağırlaştıracağını veya hafifleteceksin, bir başka deyişle yasada öngörülen sınırlar içerisinde ceza tayin ederken, takdir yetkisini kullanma adına hangi unsurları dikkate alarak ceza tesis edeceksin anlamındadır. Yasa koyucu Rekabet Kurulu'na, Yönetmelik yaparken hangi fiillere ne ceza verileceğini tespit etme yolunda bir yetki verseydi o zaman yasaya; "Bu maddeye göre verilecek idarî para cezalarının tespiti ve maddeye göre verilecek idarî para cezalarının tespitinde dikkate alınan hususlar" kavramını birlikte getirirdi.

Rekabeti Sınırlayıcı Anlaşma, Uyumlu Eylem ve Kararlar İle Hakim Durumun Kötüye Kullanılması Halinde Verilecek Para Cezalarına İlişkin Yönetmelik'in; "Temel Para Cezası" başlığı altındaki 5.maddesinde;

10-68/1445-545

(1) “Temel para cezası hesaplanırken, Kanunun 4 üncü ve 6 ncı maddelerinde yasaklanmış davranışlarda bulunan teşebbüs ile teşebbüs birlikleri veya bu birliklerin üyelerinin, nihai karardan bir önceki mali yıl sonunda oluşan veya bunun hesaplanması mümkün olmazsa nihai karar tarihine en yakın mali yıl sonunda oluşan ve Kurul tarafından saptanacak olan yıllık gayri safi gelirlerinin;

a) Karteller için, yüzde ikisi ile yüzde dördü,

b) Diğer ihlaller için, binde beşi ile yüzde üçü, arasında bir oran esas alınır.

(2) Birinci fıkrada yazılı oranların belirlenmesinde, ilgili teşebbüs veya teşebbüs birliklerinin piyasadaki gücü, ihlal neticesinde gerçekleşen veya gerçekleşmesi muhtemel zararın ağırlığı gibi hususlar dikkate alınır.

(3) Birinci fıkraya göre belirlenen para cezası miktarı;

a) Bir yıldan uzun, beş yıldan kısa süren ihlallerde yarısı oranında,

b) Beş yıldan uzun süren ihlallerde bir katı oranında,

arttırılır.” denilmiş, yine 6.maddesinde Ağırlaştırıcı Unsurlar ve 7.maddesinde de Hafifletici Unsurlar ayrı ayrı sayılmıştır.

Yukarıda açıkça görüleceği üzere Yasa Koyucu 16.maddeye göre verilecek cezalarda; alt sınır koymayıp, sadece üst sınırı belirleyerek cezaların yüzde ona kadar verileceğini hükme bağlamasına ve Rekabet Kurulu’na yukarıda geniş olarak açıkladığımız gibi, Yönetmelikle düzenlenmesi yetki aşımı nedeniyle mümkün olmayan bir konuda, Yönetmelikle düzenleme yapılarak belli suçlar için, belirli cezalar getirilmiş, yine Yönetmelikte, Kanunda olmayan bir kural getirilerek alt sınır ve yasada öngörülmeleyen üst sınır belirlenmiş ve Karteller için yüzde iki ile dört arası, diğer ihlaller içinse binde beşi ile yüzde üçü şeklinde ceza verilmesi öngörülmüştür.

Yönetmelikler, Kamu Kuruluşlarının kendi görev alanlarına giren konularda yasa ve tüzük uygulanmasına yönelik yönetsel anlamdaki hukuk kurallarıdır. Anayasanın 124.maddesine göre Başbakanlık, Bakanlıklar ve Kamu Kuruluşları görev alanları ile ilgili yasa ve tüzüklerin uygulanmasını belirleyen yönetmelik çıkarabilir. Anayasa’mızın 11.maddesinin 2.fıkrasına göre Kanunlar Anayasa’ya aykırı olamayacağı gibi, bu kuraldan hareketle hukukun genel ilkelerine göre; Yönetmelikler de yasa ve tüzüklere aykırı olamayacağı gibi üst hukuk kurallarına da aykırı olamaz. Yönetmelikler yasanın açıkça yetki vermediği bir konuda yeni bir düzenleme yapamayacağı gibi, Yasa ile öngörülen kuralı sınırlayamaz. Yeni bir hüküm koyamaz.

Olayımızda 4054 Sayılı Yasanın 16.maddesi ile konulan kural, anılan yönetmelikle bir anlamda değiştirilmekte ve Kurulun hareket alanı daraltılmaktadır. Yasa ile getirilmeyen ve Yönetmelik Koyucuya ceza miktarlarını ve ceza sınırlarını saptama konusunda verilmiş bir yetki olmamasına rağmen, belirli suçlara verilecek cezaların saptanması, para cezasına alt sınır konulması ve yeni bir üst sınır konulması 4054 sayılı yasanın 16.maddesine aykırıdır. Öte yandan 5/1-b bendinde; karteller dışında kalan diğer ihlaller için, binde beşi ile yüzde üçü oranında bir ceza öngörülmesi, Yasanın 16/son maddesinde Kurulca çıkarılması için verilen yönetmelik yetkisini aşmaktadır. Zira yönetmelik ile temel ceza tespiti mümkün değildir. Bu nedenle yasaya aykırı bulunan Yönetmelik hükümlerine göre ceza belirlenmesinin olanaklı olmadığı, hukuken sakat olduğu açıktır. Öte yandan bu karşı oy sahibinin yetkisinde bulunan ceza miktarını tespit etme yetkisi, daha önce görev yapan ve aynı seviyede olan üyelerin çıkardığı bir düzenleme ile ipotek altına alınmaktadır.

Bu görüşe karşı bir sav getirilebilir. “Yönetmelik Danıştay’ca iptal edilmediğine göre hukuken geçerlidir ve zaten verilen cezada yönetmeliğin 6. ve 7. maddeleri uygulanarak sonuç olarak cezanın, yasanın öngördüğü alt ve üst sınırlara ulaşmaktadır.” Hukukun genel ilkeleri, hafifletici ve ağırlaştırıcı unsurların

10-68/1445-545

bulunmadığı olayda Rekabet Kurulu'nun anılan yönetmeliğe göre alt ve üst sınır belirleme yönünden bağlı olması karşısında bu savın bir geçerliliği olamaz.

Öte yandan, yukarıda belirtilenlerin dışında anılan Yönetmeliğin hukukun genel ilkelerine ve Kanuna aykırılıkları bulunmaktadır. Türk hukukunda, 5237 sayılı yeni Türk Ceza Kanunu'nun yürürlüğe girmesi ile birlikte para cezası kalmamıştır. Bu yani rekabet otoritesinin verdiği " İdari Para Cezası"dır. Bu nedenle yönetmelikte geçen para cezası kavramı ceza kanununa aykırıdır.

Karara karşı olduğum bir hususta şudur ; Kurulumuz Kararının 2 nolu hüküm fıkrasında aynen" Bu nedenle 4054 sayılı Kanun'un 16. maddesi ve "Rekabeti Sınırlayıcı Anlaşma, Uyumlu Eylem ve Kararlar ile Hakim Durumun Kötüye Kullanılması Halinde Verilecek Para Cezalarına İlişkin Yönetmelik" hükümleri uyarınca, 2009 mali yılı sonunda oluşan gayri safi gelirlerinin % 0.6 (binde altı) oranında olmak üzere 2.427.016,69 TL para cezası verilmesine" karar vermiştir. Bu hüküm fıkrası açık değildir. Ceza kararlarında hüküm fıkralarının açık olması bir başka deyişle ceza hükmünün hakkında soruşturma yapılan ve ceza verilen tarafça açıkça anlaşılması gerekir. Ceza hükümlerinde artırım ve indirimlerin neler olduğu, Yönetmeliğin hangi maddelerinin uygulanarak sonuç cezanın verildiğinin açıkça anlaşılabilir bir şekilde yazılması gerekir. Olayımızda Kurulumuz Kararında hüküm fıkrasını bu şekilde yazmamış sadece yukarıda belirttiğim gibi 4054 sayılı Kanun'un 16. maddesi ve "Rekabeti Sınırlayıcı Anlaşma, Uyumlu Eylem ve Kararlar ile Hakim Durumun Kötüye Kullanılması Halinde Verilecek Para Cezalarına İlişkin Yönetmelik" hükümleri uyarınca, 2009 mali yılı sonunda oluşan gayri safi gelirlerinin %0.6(bin de altı) oranında olmak üzere;2.427.016,69 TL para cezası verilmesine şeklinde belirtmiştir. Bu nedenle de karara katılmıyorum.

Yukarıda açıklanan nedenlerle, Kurulun Yasaya aykırı yönetmeliğin 5.maddesini uygulamaksızın, 16.maddeye göre ve yönetmeliğin 6 ve 7.maddesinde öngörülen olaydaki ağırlaştırıcı ve hafifletici unsurları da göz önüne alıp, takdir yetkisini kullanarak, ihlalin gerçekleştiği pazardaki cirolarında düşük oluşu, göz ardı edilmeksizin % 10 sınırı içinde kalmak koşuluyla sonuç ceza miktarını 2009 mali yılında oluşan gayri safi gelirlerinin % 0.2 (binde iki)'si olarak tayin etmesi gerekirken aksi yönde, Rekabeti Sınırlayıcı Anlaşma, Uyumlu Eylem ve Kararlar ile Hakim Durumun Kötüye Kullanılması Halinde Verilecek Para Cezalarına İlişkin Yönetmelik'in 5.maddesinin ilgili fıkrasını temel ceza olarak ve aynı yönetmeliğin 7.maddesinde öngörülen hafifletici unsurlarda göz önüne alarak; sonuçta 2008 mali yılında oluşan gayri safi gelirlerinin binde % 0.6 (binde altı)'sı oranında idari para cezası tesis edilmesi yolunda verdiği kararın 3.maddesine katılmıyorum.

Reşit GÜRPINAR
Kurul Üyesi