

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

**REKABET KURULU KARARI**

Dosya Sayısı : 2010-4-239 (Önaraştırma)  
Karar Sayısı : 11-40/846-267  
Karar Tarihi : 29.06.2011

**A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER**

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

**B. RAPORTÖRLER** : Hilal YILMAZ, Muhammed GÜNDOĞDU, Recep GÜNDÜZ,  
Buket ARI

**C. BAŞVURUDA  
BULUNAN**

: - Gürhan SAVGI  
Ahmet Taner Kışlalı Cad. No:6 Yenibosna/İstanbul  
- Ahmet ŞEKER  
Çiçekli Mahallesi Soyer Sokak No: 4 Kalaba /Ankara

**D. HAKKINDA İNCELEME**

**YAPILAN**

: - Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı  
Türk Hava Yolları Genel Yönetim Binası Atatürk  
Havalimanı, Yeşilköy 34149 İstanbul  
- Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş.  
Basın Ekspres Yolu No:2 Halkalı 34660 İstanbul  
- Onur Air Taşımacılık A.Ş.  
Şenlikköy Mah. Çatal Sokak No. 3 34153 Florya - İstanbul  
- Atlas Jet Havacılık A.Ş.  
Yeşilyurt Mah. Eski Halkalı Yolu Alaçatı Evleri Yanı  
No:5/B 34153 Florya İstanbul  
- Türkiye Özel Sektör Havacılık İşletmeleri Derneği  
İdtn Blokları A-2 Blok K:5 N:208 Yeşilköy / İstanbul

**E. DOSYA KONUSU:** Bazı havayolu şirketlerinin yurtiçi seferlerde aralarında fiyat anlaşması yapmak suretiyle rekabeti engelledikleri iddiası.

**F. İDDİALARIN ÖZETİ:** Kuruma ayrı ayrı tarihlerde intikal eden ve iki önaraştırmanın birleştirilmesiyle sonuçlanan başvurularda özetle; yurtiçinde taşımacılık yapan bütün havayolu şirketlerinin minimum fiyat sınırı uygulamaya başladığı ve bütün havayolu firmalarının bu uygulamayı istisnasız olarak gerçekleştirdiği, özellikle Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş. (Pegasus) ile AnadoluJet havayolu şirketlerinin bilet fiyatlarının neredeyse aynı olduğu ifade edilmiştir.

**G. DOSYA EVRELERİ:** Kurum kayıtlarına 06.09.2010 tarih ve 6958 sayı ile intikal eden Gürhan SAVGI'ya ait başvuruda; 2010 yılında Ramazan Bayramı öncesi Eylül ayının üçüncü haftasına kadar yurtiçinde taşımacılık yapan bütün havayolu şirketlerinin minimum fiyat sınırı uygulamaya başladığı, aynı dönemde ekonomi sınıfı biletlerin 160 TL ve üzeri fiyatlarla satıldığı ve bütün havayolu firmalarının bu uygulamayı istisnasız olarak gerçekleştirdiği iddia edilmiştir. Şikayetçi şikayet konusu

hattın İstanbul-Trabzon olduğunu ve bu hatta tavan fiyat uygulaması gerçekleştirildiğini düşündüğünü belirtmiştir. Söz konusu başvuru üzerine hazırlanan 24.09.2010 tarihli ve 2010-4-239/İİ-10-187.SY İlk İnceleme Raporu, Kurul'un 7.10.2010 tarih ve 10-63/1326-M sayılı toplantısında görüşülerek 4054 sayılı Kanun'un 40/1 inci maddesi uyarınca soruşturma açılmasına gerek olup olmadığının tespiti için önaraştırma yapılmasına karar verilmiştir.

Kurum kayıtlarına 22.04.2011 tarih ve 3076 sayı ile Ahmet ŞEKER tarafından intikal ettirilen şikâyet dilekçesinde ise; Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş. (Pegasus) ile AnadoluJet havayolu şirketlerinin bilet fiyatlarının neredeyse aynı olduğu, şikâyet tarihinde (22 Nisan 2011) İzmir-Ankara uçuşlarına ilişkin promosyonlu bilet fiyatlarının Pegasus'ta 59.59 TL, AnadoluJet'te 59 TL olarak belirlendiği ifade edilmiştir. Konuya ilişkin olarak hazırlanan 02.05.2011 tarihli ve 2011-4-129/İİ-11-378.HG sayılı İlk İnceleme Raporu, Kurul'un 12.05.2011 tarih ve 11-30/587-M sayılı toplantısında görüşülerek 4054 sayılı Kanun'un 40/1 inci maddesi uyarınca soruşturma açılmasına gerek olup olmadığının tespiti için önaraştırma yapılmasına ve her iki önaraştırmanın birleştirilmesine karar verilmiştir.

İlgili karar uyarınca yapılan inceleme sonucunda hazırlanan 23.06.2011 tarih ve 2010-4-239/ÖA-11-171.HY sayılı Önaraştırma Raporu, 27.06.2011 tarih ve REK.0.08.00.00-110.02.02/302 sayılı Başkanlık Önergesi ile 11-40 sayılı Kurul toplantısında görüşülerek karara bağlanmıştır.

**H. RAPORTÖRLERİN GÖRÜŞÜ:** İlgili Rapor'da; yurtiçi yolcu taşımacılığı yapan havayolu şirketlerinin fiyat tespiti yaptıkları iddiası üzerine başlatılan önaraştırmada, 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında bir ihlali kanıtlayan herhangi bir belge yahut bulguya rastlanmadığından, aynı Kanun'un 41'inci maddesi gereğince soruşturma açılmasına gerek bulunmadığı ifade edilmiştir.

## I. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

### I.1. İlgili Pazar

#### I.1.1. İlgili Ürün Pazarı

Hava taşımacılığında ilgili pazarın tanımlanması aşamasında bazı faktörler esas alınmaktadır:

a) *Tüketici Grupları:* Hava taşımacılığı sektörüne ilişkin pazar tanımı yapılırken talep yönlü bir yaklaşım benimsenerek, değişik tüketici grupları için ikame hizmetlerin bulunduğu noktadan hareketle farklı yolcu grupları arasında ayırım yapılması faydalı olacaktır. Özellikle zamana duyarlılığı yüksek olan ve olmayan ile doğrudan ve aktarmalı uçan yolcular arasında bir ayırım yapılması büyük önem taşımaktadır.

Daha çok *business* yolculardan oluşan zamana duyarlı yolcular, diğer yolculara göre daha hızlı ulaşım ve minimum gecikme beklentisine sahiptirler. Kalkış ve varış zamanlarındaki gecikmeler, bu yolcuları çok kısa dönem içerisinde başka bir taşıyıcıya yöneltebilmekte diğer bir deyişle ikame hizmetlere kaydırabilmektedir. Zamana duyarlı olmayan yolcuların önceliği ise en düşük ücretle uçuş hizmeti almaktır ve bu yolcular uçuş zamanının uzaması konusunda çok daha esneklerdir. Ayrıca bu yolcular zamana duyarlı olmamaları nedeniyle yolculuklarında birden fazla havayolundan hizmet alma konusunda da esneklerdir. Bu nedenle de bu yolcular için, *business* yolculara kıyasla, çok daha fazla sayıda alternatif hat bulunmaktadır.

b) *Coğrafi İkame:* İki veya daha fazla havaalanının birbirlerinin etki alanlarına girecek kadar yakın olmaları halinde ise coğrafi açıdan ikame edilebilirlik söz konusu olacaktır. Bu noktada talep bazlı "kalkış-varış noktaları" (*point-of-origin/point-of-destination*: O&D) yaklaşımı, en azından çok uygun bir başlangıç noktası olarak

90 kabul edilmektedir. Yaklaşımına göre; tüketici açısından bakıldığında, her bir kalkış ve varış noktası kombinasyonu ayrı bir pazar oluşturmaktadır. Birbirine yakın iki (veya daha çok) havalimanından doğrudan uçuş hizmeti verilebilmesi ve bunların tüketici açısından ikame kabul edilmesi durumunda bu iki havalimanı aynı O&D kapsamında değerlendirilecektir. Bu durum; etki alanındaki yolcu potansiyeli, hizmet frekansı, yolcu grupları gibi birçok faktöre bağlıdır. Havaalanlarının etkin bir hizmet sunumunu engellemeyecek şekilde havayollarına seçim imkânı sağlaması halinde, havaalanı ikamesi imkânı rekabeti artıran bir husus olarak önem kazanacaktır. Bu nedenle havalimanı ikamesi birçok davada gündeme gelmiştir.

100 c) *Dolaylı/Aktarmalı Uçuşlar*: Hava taşımacılığında ilgili pazarın tespitinde dolaylı uçuşlar ve alternatif taşımacılık faktörleri de ikame edilebilirlik açısından değerlendirilmesi gereken noktalardır. Dolaylı uçuşların genellikle uzun mesafeli doğrudan uçuşlara ikame olduğu kabul edilmektedir. Doğrudan uçuşlara nispetle uçuş kalitesi açısından önemli dezavantaja sahip olan dolaylı uçuşların doğrudan uçuşlara ikame kabul edilmelerinde yolcu profili (zamana duyarlı yolcular için ikame kabul edilmemektedir), uçuş süresi (süre uzadıkça ikame kabul edilme ihtimali azalmaktadır), aktarma süresi (uçuş süresi ile aynı şartlara sahiptir), zaman tarifesi (aktarma sürelerinin kısalması zaman tarifelerinin uygunluğu ile mümkündür) ve ücret faktörleri etkili olmaktadır.

110 Yukarıda yer verilen açıklamaların tümü “tarifeli” hava taşımacılığı kapsamında yapılmıştır. Tarifeli ve tarifersiz hava taşımacılığı hizmetleri ayrımı özellikle zaman duyarlılığı oldukça yüksek olan *business* yolcular açısından büyük önem arz etmektedir. Bu yolcuların uçuş hizmet ücretlerinin kendileri tarafından değil bünyesinde faaliyet gösterdikleri kurum veya kuruluşlarca karşılanması nedeniyle ücret değişimlerine olan duyarlılıkları oldukça düşüktür. Dolayısıyla bu yolcuların tercihlerini çok büyük oranda zaman duyarlılığı belirlemektedir. Bu nedenle tarifersiz hava taşımacılığı hizmetleri tarifeli hizmetlere genellikle ikame teşkil etmemektedir. Bu nedenle dosya kapsamında yalnızca “tarifeli” hava taşımacılığı hizmetleri dikkate alınmıştır.

Bu bilgiler çerçevesinde, dosya konusu işlemin taraflarını oluşturan havayollarının tümünün tarifeli hava taşımacılığı hizmeti sunmakta oldukları da dikkate alınarak, ilgili ürün pazarının “*İç Hatlarda Havayolu ile Tarifeli Yolcu Taşımacılığı Pazarı*” şeklinde belirlenmesi uygun olacaktır.

### **I.1.2. İlgili Coğrafi Pazar**

120 Teşebbüslerin mal ve hizmetlerinin arz ve talebi konusunda faaliyet gösterdikleri, rekabet koşullarının yeterli derecede homojen ve özellikle rekabet koşulları komşu bölgelerden hissedilir derecede farklı olduğu için bu bölgelerden kolayca ayrılabilen bölgeler ayrı coğrafi pazarlar olarak kabul edilmektedir.

130 Havayolu taşımacılığı alanında faaliyet gösteren teşebbüsler, faaliyetlerini kalkış ve varış noktaları ile belirlenen hatlar üzerinde sürdürmektedirler. Varış noktası ortak olan hatlarda, zamana duyarlı olmayan ve özellikle düşük maliyetle uçuş yapmak isteyen yolcular, farklı bir kalkış noktasına giderek varış noktasına uçmayı tercih edebilmektedirler. Bu açıdan farklı güzergâhların zamana duyarlı olmayan yolcular bakımından belirli ölçüde ikame teşkil etmesi mümkündür. Ancak kalkış veya varış noktası Türkiye olan tüm uçuş hatlarında bu tür alternatifin bulunduğunu söylemek mümkün değildir. Diğer taraftan, özellikle zamana duyarlı yolcular bakımından varış noktasına en kısa sürede varılabilecek hat(lar)dan gitmek önem arz etmektedir. Bu çerçevede, havayolu taşımacılığına ilişkin olarak daha önce alınmış Rekabet Kurulu

## 11-40/846-267

Kararları<sup>1</sup> ile de uyumlu olacak şekilde, dosya kapsamında ilgili coğrafi pazarın her bir hat ayrı pazar olmak üzere **“Türkiye merkezli yurt içi havayolu taşıma hatları”** olarak belirlenmiştir.

### I.2. Taraflar

#### I.2.1. THY

140

1933 yılında kurulan THY'nin ana faaliyet konusu, yurtiçi ve yurt dışında yolcu ve kargo hava taşımacılığı yapmaktır. 31 Mart 2011 tarihi itibarıyla şirketin % 49,12'si T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na ait, kalan % 50,88'i ise halka açıktır.

THY, 2008 yılı Nisan ayında global anlamda ilk havayolu ittifakı olma özelliğini taşıyan Star Alliance'a üyeliğini gerçekleştirmiş; iç hatlara yönelik olarak ise AnadoluJet markası adı altında Ankara merkezli düşük fiyatlı Anadolu seferlerine başlamıştır. 2010 yılı sonunda 158 olan uçak sayısı, 2011 yılı Mart ayı sonuna kadar filoya dahil olan 10 adet uçak ve filodan ayrılan 3 adet uçak ile 165'e ulaşmıştır.

#### I.2.2. Pegasus

150

Pegasus, 1990 yılında Aer Lingus, Silkar Yatırım ve Net Holding'in ortak girişimiyle İstanbul'da kurulmuştur. Mayıs 1990'da ilk uçuşunu gerçekleştiren Pegasus, iki uçakla başladığı yolculuğunu, bugün iştiraki olan İzAir ile birlikte 32 uçaktan oluşan bir filoya dönüştürmüştür.

ESAS Holding, Ocak 2005'te Pegasus'un tamamını satın almıştır. Teşebbüsün ortaklık yapısı aşağıdaki gibidir:

**Tablo 1:** Pegasus Hissedarlık Yapısı

Ortağın Unvanı	Sermaye Tutarı (TL)	Hisse Oranı (%)
Esas Holding		
Ali İsmail SABANCI		
Emine KAMIŞLI		
Kazım KÖSEOĞLU		
Can KÖSEOĞLU		
TOPLAM		100,00

#### I.2.3. Onur Air

Onur Air, 14 Nisan 1992'de kurulmuş ve ilk uçuşunu 14 Mayıs 1992 tarihinde gerçekleştirmiştir. Onur Air günümüzde 22 uçaktan oluşan filosuyla hizmet vermektedir.

160

Onur Air, 2003 yılından itibaren de uluslararası uçuşlarının yanına tarifeli iç hat uçuşları eklemiştir. Onur Air'in hissedarlık yapısı Tablo 2'deki gibidir:

<sup>1</sup> Bkz. 13.01.2005 tarih ve 05-05/23-1128 sayılı; 24.7.2008 tarih ve 08-47/668-262 sayılı Rekabet Kurulu Kararları.

## 11-40/846-267

**Tablo 2:** Onur Air Hissedarlık Yapısı

Hissedar	Hisse Oranı (%)
Ten Tour Turizm Endüstri ve Ticaret A.Ş.	
Hamit Cankut BAGANA	
Yonca BAGANA	
Ayşe Yasemin YILDIRIM	
Funda GÜLKÖK	
Şahabettin BOLLUKÇU	
Toplam	100.00

### I.2.4. Atlasjet

170

14 Mart 2001 tarihinde Öger Holding A.Ş. tarafından kurulan ve iç ve dış hatlarda tarifersiz seferlerle yolcu ve yük taşımacılığı yapmak üzere ruhsatlandırılan Atlasjet, ilk uçuşunu 1 Haziran 2001 tarihinde gerçekleştirmiştir.

1 Şubat 2006 itibarıyla Öger Grubu'nun Atlasjet'te bulunan ..... hissesi ETS Grubu'na devredilmiştir. Anılan teşebbüsün hissedarlık yapısı Tablo 3'teki gibidir:

**Tablo 3:** Atlasjet Hissedarlık Yapısı

Hissedar	Sermaye Miktarı	Hisse Oranı (%)
Ali Murat ERSOY		
Nisa ERSOY		
Mehmet ALBAŞ		
Orhan COŞKUN		
Soytur Tur. Hizmetleri Pazl. ve Tic. A.Ş.		
Havacılık Teknik A.Ş.		
Toplam		100

### I.2.5. Türkiye Özel Sektör Havacılık İşletmeleri Derneği (TÖSHİD)

180

Amacı, Tüzüğünde, işletmelerin en yüksek seviyede havacılık emniyetine sahip olarak büyümesine ve rekabetin korunmasına destek olmak, işletmeler arasında teknik ve ticari işbirliğini sağlamak, güç birliği oluşturmak, ticari sivil havacılık sektörünü ülke ekonomisi yararına geliştirmek ve mesleki ahlak ve tesanütü korumak olarak ifade edilen ve 1989 yılında kurulan TÖSHİD'in merkezi İstanbul'da bulunmaktadır. Derneğin yönetim kurulu ve denetim kurulu bilgileri sırasıyla Tablo 4 ve Tablo 5'teki gibidir:

**Tablo 4:** TÖSHİD Yönetim Kurulu Üyeleri

Adı-Soyadı	Teşebbüs	Görevi
Murat ERSOY	Atlasjet	Yönetim Kurulu Başkanı
Sertaç HAYBAT	Pegasus	Yönetim Kurulu Başkan Yrd.
Sedat ÖZKAZANÇ	MNG Havayolları	Yönetim Kurulu Başkan Yrd.
Kemal ÜNLÜ	TAV İstanbul	Yönetim Kurulu Başkan Yrd.
Musa ALİOĞLU	SAGA	Genel Sekreter
Hacı SAY	SunExpress	Muhasip Üye
İzzet TÜKENMEZ	Hürkuş	Üye
Şahabettin BOLLUKÇU	Onur Air	Üye
Tahir GÖRGÜLÜ	Sky Air	Üye

**Tablo 5:** TÖSHİD Denetim Kurulu Üyeleri

Adı-Soyadı	Teşebbüs	Görevi
Müjdat YÜCEL	HAVAŞ	Denetim Kurulu Üyesi
Racih TOKAÇ	HEAŞ	Denetim Kurulu Üyesi
Gökhan BUĞDAY	ISG	Denetim Kurulu Üyesi

TÖSHİD'e başta havayolu şirketleri olmak üzere, terminal işletme şirketleri, temsil, gözetim ve yönetim şirketleri, hava taksi ve genel olarak nitelendirilen şirketler, yer hizmetleri şirketleri ile ikram şirketleri üyedir. Derneğe başta Atlasjet, Onur Air ve Pegasus olmak üzere, ACT Havayolları A.Ş., Corendon, Hürkuş, İzair, ULS Havayolları Kargo Taşımacılık A.Ş., MNG Havayolları, Saga Havacılık, Sky Air, SunExpress, Tailwind ve Borajet adlı havayolu şirketleri üye olarak kayıtlıdır.

### I.3. Yapılan İncelemeler ve Değerlendirme

Yurtiçi yolcu taşımacılığı yapan havayolu şirketlerinin bilet fiyatlarının neredeyse aynı olduğu ve minimum fiyat sınırı uyguladıkları iddiası üzerine başlatılan önaraştırma kapsamında, 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında rakipler arası fiyat tespiti ihlalinin gerçekleştirilip gerçekleştirilmediğine ilişkin incelemeler yapılmıştır. THY, AnadoluJet, Pegasus, Atlasjet, Onur Air ve TÖSHİD'de yerinde incelemeler yapılmış, ancak iddiaları doğrulayan herhangi bir belgeye ulaşılamamıştır. Bu nedenle, havayolu şirketleri arasında 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında ele alınan rekabeti ihlal eden anlaşma yapıldığı iddiasına yönelik olarak soruşturma açılmasına gerek olmadığı kanaatine ulaşılmıştır.

### J. SONUÇ

Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre, dosya konusu iddialara yönelik olarak 4054 sayılı Kanun'un 41. maddesi uyarınca soruşturma açılmasına gerek olmadığına, şikayetin reddine OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.