

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2007-4-44 (Önaraştırma)
Karar Sayısı : 07-56/668-231
Karar Tarihi : 4.7.2007

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

10

Başkan : Tuncay SONGÖR (İkinci Başkan)
Üyeler : Prof. Dr. Nurettin KALDIRIMCI, M. Sıraç ASLAN,
Süreyya ÇAKIN, Mehmet Akif ERSİN

B. RAPORTÖRLER : Mehmet YANIK, Evren SESLİ, Muhammed GÜNDOĞDU

C. ŞİKAYET EDEN : SAS Havacılık İç ve Dış Ticaret Ltd. Şti.
Sipahioğlu Cd. No:19 D:6 Yeşilyurt 34149
Bakırköy/İstanbul

20

D. HAKKINDA ÖNARAŞTIRMA
YAPILAN : Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü
Konya Yolu Üzeri 06330 Etiler/Ankara

E.DOSYA KONUSU: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMİ)'nin havaalanlarında yer tahsis hizmetlerine ilişkin olarak kiracı teşebbüsler arasında ayrımcılık yapmak suretiyle hâkim durumunu kötüye kullandığı iddiası.

30

F. İDDİALARIN ÖZETİ: Şikayet dilekçesinde özetle; havacılık sektöründe faaliyet gösteren teşebbüsler için havaalanlarında yer kiralamanın bir zorunluluk olduğu, ülkemizde havaalanlarında yer kiralama hakkının ise DHMİ'ye ait olduğu belirtilerek, DHMİ'nin havaalanlarında yer tahsislerine ilişkin 2006 yılında yayımladığı tarife ile 2005 yılından itibaren yer kiralayan firmalara 2005 yılından önce yer kiralayanlara oranla 4 kat daha yüksek kira faturası tahakkuk ettirdiği ve bu suretle DHMİ'nin aynı iş kolunda faaliyet gösteren teşebbüsler arasında ayrımcılık yaparak hakim durumunu kötüye kullandığı iddia edilmektedir.

40

G. DOSYA EVRELERİ: Kurum kayıtlarına 13.3.2007 tarih ve 1964 sayı ile giren başvuru üzerine hazırlanan 5.4.2007 tarih, 2007-4-44/İİ-07-SEC sayılı İlk İnceleme Raporu, 07-31 sayılı Kurul toplantısında görüşülmüş ve 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 4. ve 6. maddelerinin ihlaline ilişkin bir soruşturma açılmasına gerek olup olmadığının belirlenmesi amacıyla, Kanun'un 40/1. maddesi uyarınca önaraştırma yapılmasına 07-31/324-M sayı ile karar verilmiştir.

50 İlgili karar uyarınca düzenlenen 27.6.2007 tarih, 2007-4-44/ ÖA-07-MY sayılı Önerge ile 07-56 sayılı Kurul toplantısında görüşülerek karara bağlanmıştır.

H. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ: İlgili Rapor'da;

- DHMİ'nin "Yer Tahsis Tarifeleri"nde havaalanlarında arazi ve/veya üzerinde yer alan tesisleri kiralayan teşebbüsler arasında "31.12.2005 tarihinden önce ve sonra yer tahsisi yapılanlar" şeklinde bir ayrıma gitmek ve bu kritere göre belirlediği fiyat tarifeleri yoluyla ilgili pazardaki hakim durumunu kötüye kullanmak suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesini ihlal ettiği,

bu nedenle, 4054 sayılı Kanun'un 9. maddesi üçüncü bendi uyarınca;

60 - DHMİ'nin 2008 yılından itibaren "Yer Tahsis Tarifesi"nde yer alan "31.12.2005 tarihinden önce ve sonra yer tahsisi yapılanlar" şeklindeki ibarenin kaldırılması,

- DHMİ tarafından yayımlanan tüm tarifelerdeki 4054 sayılı Kanun'a aykırılık teşkil edebilecek hükümlerin gözden geçirilerek yeniden düzenlenmesi,

- yer tahsislerine yönelik olarak taraflar arasında imzalanan "Kira Sözleşmeleri"ndeki başta "Ödemelerin Şekli" başlıklı 7. maddede yer alan hükümler olmak üzere tüm hükümlerin standart hale getirilmesi,

yönünde DHMİ'ye yazı yazılarak; öngörülen değişikliklerin yapılmaması halinde Kanun'un 41. maddesi uyarınca soruşturma açılacağına tarafı bildirilmesi gerektiği

70 görüşlerine yer verilmiştir.

I. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

I.1. İlgili Pazar

I.1.1. İlgili Ürün Pazarı

Dosya konusu bakımından ilgili ürün/hizmet pazarı "havaalanlarında yer tahsislerine yönelik havaalanı işletmeciliği" olarak tespit edilmiştir.

80 **I.1.1. İlgili Coğrafi Pazar**

DHMİ yer tahsislerine yönelik havaalanı işletmeciliği konusunda tüm havaalanlarında faaliyette bulunmaktadır. DHMİ, bu faaliyetlerini yürütürken imtiyaz nitelikli bir hak kullanmakta ve bu hakka dayanarak Türkiye'deki bütün sivil hava meydanlarının işletmesini yapmakta ya da yaptırmaktadır. Bu çerçevede, ilgili coğrafi pazar "Türkiye'de kurulu sivil havaalanları" olarak belirlenmiştir.

90 **I.2. Yapılan Tespitler ve Deliller****I.2.1. Genel Bilgiler**

Havaalanlarındaki yer tahsisleri; DHMİ tarafından işletilmekte olan havaalanlarında hizmet vermekte olan havayolu şirketleri, yer hizmet şirketleri ve diğer kurum/kuruluşlara arazi ve/veya arazi üzerinde yer alan tesislerin kiralanmasını ifade etmektedir. Havaalanlarında yer alan arazi ve arazi üzerindeki tesislerin mülkiyetinin devri mümkün olmadığından söz konusu tahsisler sadece kiralama şeklinde gerçekleşmektedir.

100 Havaalanlarının hava tarafında yer alan arazilerin ağırlıklı olarak havayolu şirketlerine teknik hizmet veren şirketler, yer hizmeti şirketleri ve kargo şirketleri tarafından kiralandığı görülmektedir. DHMİ'nin verilerine göre, Atatürk Hava Limanı'nda hâlihazırda 108 şirkete yer tahsis edilmiş bulunmaktadır. Aşağıdaki tabloda Atatürk Hava Limanı'nda arazi ve/veya tesis kiralayan havayolu şirketleri ve yer hizmeti şirketlerinin başlıcalarına yer verilmiştir.

Tablo-1: Atatürk Hava Limanı'nda arazi ve/veya tesis kiralayan havayolu şirketleri ve yer hizmeti şirketleri

<i>Şirket Adı</i>	<i>Kullanım Amacı</i>	<i>m²</i>	<i>Alan Sayısı</i>
THY A.O & THY Teknik & THY DOCO	Arazi, araç park sahası, bina, andakonu ¹ , depo, bakım hangarı, sundurma	(...)	(...)
Havaş	Araç park yeri, arazi, otopark, bina, mobo ² , pompa istasyonu	(...)	(...)
Çelebi	Andakonu, bina, kapalı alan, mobo, konteyner, sundurma, tank, arazi, araç park yeri, otopark, depo	(...)	(...)
Set Air	Hangar	(...)	(...)
Çukurova	Hangar	(...)	(...)
Top Air	Hangar	(...)	(...)
Toprak Air	Hangar	(...)	(...)
Ak Havacılık	Hangar	(...)	(...)
MNG&MNG Teknik	Hangar, arazi, bina, sundurma	(...)	(...)
SAS	Arazi	(...)	(...)
Altın	Arazi	(...)	(...)
ACT	Arazi	(...)	(...)
Atlas Jet	Arazi, bina, sundurma	(...)	(...)
Pegasus	Arazi, bina, sundurma	(...)	(...)
Onur Air	Arazi, bina, sundurma	(...)	(...)

110 Başta havayolu şirketlerine teknik hizmet veren şirketler olmak üzere diğer tüm şirketlerin havaalanlarındaki arazileri kiralamasının sebepleri sektör yetkilileri ile yapılan görüşmeler neticesinde havaalanları içerisindeki arazilerin kanunen gümrüksüz alan olarak kabul edilmesi nedeniyle maliyetlerdeki düşüşler,

¹ İnşaat sahalarında şantiye binası olarak kurulan, genellikle dışı trapez alüminyum, arada bir ısı yalıtımı ve içte kartonlu alçı plaka kombinasyonunda demonte edilebilen duvarlardan oluşan geçici yapı.

² Modüler kabin.

07-56/668-231

bürokratik işlemlerin azalması ve yapılan işin gereği olarak havaalanlarında bulunmanın zorunluluk arz etmesi olarak ortaya çıkmıştır.

120 Yer tahsislerine ilişkin tarifeler havaalanlarında çeşitli hizmetlere uygulanacak diğer tarifelerle birlikte DHMİ tarafından yayımlanmaktadır. Tarifeler, uluslararası uygulamalar ve sektör yetkililerinin görüşlerinin alınmasının ardından DHMİ Genel Müdür Yardımcısı'nın başkanlığından DHMİ İşletme Daire Başkanı, DHMİ Hasılat Daire Başkanı, DHMİ Mali İşler Daire Başkanı ve Hukuk Müşaviri'nden oluşan Hasılat Komisyonu'nda görüşülmektedir. Komisyon'un görüşü DHMİ Yönetim Kurulu'nda karara bağlanmakta ve onay için Ulaştırma Bakanlığı'na gönderilmektedir. Türk Lirası bazındaki tarifeler her yıl genellikle TÜFE değişim oranına göre yenilenirken, döviz bazındaki tarifelerde değişikliğe gidilmemektedir. Bununla beraber, DHMİ'nin kira ücretlerini taktiren artırması da mümkün olabilmektedir.

2005, 2006 ve 2007 yılı tarifelerinin arazilere ilişkin bölümüne, önaraştırma konusu açısından önem arz etmesi nedeniyle, aşağıda yer verilmiştir:

Tablo-2: Arazi Tahsis Yer Tarife Tablosu (2005)

Havaalanı	Hava Taşıyıcıları, Yer Hizmet Kuruluşları ve Diğer Kuruluşlar	Sadece İç Hat İşletme Ruhsatı Bulunan Hava Taşıyıcıları ve Havacılık Kulüpleri
(m ² /Ay/YTL)		
Atatürk, Antalya, Esenboğa, A. Menderes	1	0,60
Dalaman, M. Bodrum, Adana, Trabzon, Kapadokya, Çarşamba, B. Yenişehir	0,80	0,40
Diğer Havaalanları	0,70	0,30

130 2006 yılına gelindiğinde ise DHMİ Yönetim Kurulu tarafından günün koşullarına göre işletme, hizmet ve yatırım maliyetlerine oranla düşük kalması nedeniyle arazi ile diğer bina, sundurma, hangar, depolar tarifesinde 1.1.2006 tarihinden itibaren yapılacak yer tahsisleri için ayrı bir tarife hazırlanılması yönünde karar alınmıştır. Bu karar doğrultusunda ilk olarak 2006 yılında hazırlanan tarifeye ve bu sene itibarıyla güncellenmiş olan 2007 yılı tarifesine aşağıda yer verilmektedir:

Tablo-3: Arazi Tahsis Yer Tarife Tablosu (2006)

Havaalanı	Hava Taşıyıcıları, Yer Hizmet Kuruluşları ve Diğer Kuruluşlar	Sadece İç Hat İşletme Ruhsatı Bulunan Hava Taşıyıcıları ve Havacılık Kulüpleri
(m ² /Ay/YTL)		
(31.12.2005'e kadar yapılan yer tahsisleri için geçerlidir)		
Atatürk, Antalya, Esenboğa, A. Menderes	1,10	0,70
Dalaman, M. Bodrum, Adana, Trabzon, Kapadokya, Çarşamba, B. Yenişehir	0,90	0,45
Diğer Havaalanları	0,80	0,35
(01.01.2006'dan sonraki yer tahsisleri için geçerlidir)		
Atatürk, Antalya, Esenboğa,	5	2,50

07-56/668-231

A. Menderes		
Dalaman, M. Bodrum, Adana, Trabzon, Kapadokya, Çarşamba, B. Yenişehir	4	2
Diğer Havaalanları	3	1,50

Tablo-4: Arazi Tahsis Yer Tarife Tablosu (2007)

<i>Havaalanı</i>	<i>Hava Taşıyıcıları, Yer Hizmet Kuruluşları ve Diğer Kuruluşlar</i>	<i>Sadece İç Hat İşletme Ruhsatı Bulunan Hava Taşıyıcıları ve Havacılık Kulüpleri</i>
<i>(m²/Ay/YTL)</i>		
<i>(31.12.2005'e kadar yapılan yer tahsisleri için geçerlidir)</i>		
Atatürk, Antalya, Esenboğa, A. Menderes	1,30	0,80
Dalaman, M. Bodrum, Adana, Trabzon, Kapadokya, Çarşamba, B. Yenişehir	1,00	0,50
Diğer Havaalanları	0,90	0,40
<i>(01.01.2006'dan sonraki yer tahsisleri için geçerlidir)</i>		
Atatürk, Antalya, Esenboğa, A. Menderes	5,60	2,80
Dalaman, M. Bodrum, Adana, Trabzon, Kapadokya, Çarşamba, B. Yenişehir	4,50	2,30
Diğer Havaalanları	3,40	1,70

140 2005, 2006 ve 2007 yılına ilişkin tarifeler incelendiğinde özellikle 2005 sonrası dönemde havaalanlarında yer kiralayan teşebbüslerin ödediği ücretlerde ciddi artışlar yapıldığı belirlenmiştir. Nitekim yukarıda aktarılan 2006 yılı tarifesinde Atatürk, Antalya, Esenboğa ve Adnan Menderes Havaalanları için 1,10 YTL olan aylık m² kira ücreti, 2005 yılı Tarifesi'nde 1 YTL'dir. Yani bu dönemde yer kiralayan teşebbüsler için 2005 yılından 2006 yılına yıllık %10 artış yapılırken, söz konusu dönemden sonra yer kiralayanlar için bir önceki yıla kıyasla % 400'lük bir artış yapılmıştır. Yapılan incelemede bu durumun 2007 yılında da sürdürüldüğü görülmüştür. Şöyle ki, 2005 yılı öncesinde aynı havaalanları için yukarıdaki tabloda aktarıldığı gibi 1,10 YTL olarak belirlenen aylık m² kira ücreti, 2007 yılında 1,30 YTL'ye çıkarılmış, bununla birlikte 2005 yılı sonrasında yer kiralayan teşebbüsler için bu ücret 5,60 YTL olarak belirlenmiştir.

150 Atatürk Hava Limanı'nda DHMİ'den 2006 yılı ve sonrası dönemde yer kiralayan teşebbüslerin THY, THY Teknik, THY DOCO (...); Doğu Otomotiv (1), S.S. 34 No'lu Koop. (...), S Sistem (...), SAS (...), Altın Havayolları (...), ACT (...), Saga (...), Atlas Jet (...), MNG (...) ve Petrol Ofisi (...) olduğu tespit edilmiştir.

160 Son olarak, DHMİ tarafından yayımlanan "Yer Tahsis Tarifeleri"nin Uygulama Esasları başlıklı bölümünde yer alan hükümlere göre; tarifelerdeki tablolarda yer alan kira birim ücretlerine elektrik, su ve genel giderlere katılım payı dahil olmayıp, şirketlere tahsis edilen arazi üzerine şirketler tarafından inşa edilen binalar için "Diğer Bina, Sundurma, Hangar ve Depolar Tarife Tablosundaki" ücretlerin %50'si uygulanmakta ve bu binaların her katı için m²'sine göre ayrı ayrı ücret alınmaktadır.

1.2.2. DHMİ ile Teşebbüsler Arasında İmzalanan Yer Tahsisine İlişkin Sözleşmeler

170 Havaalanlarındaki arazi ve/veya arazi üzerinde yer alan tesisler DHMİ tarafından şirketlere "Yer Teslim Tutanağı" karşılığında teslim edilmekte ve taraflar arasında "Kira Sözleşmesi" imzalanmaktadır. Yapılan yerinde incelemeler sırasında THY, Pegasus Havayolları ve SAS Havacılık'tan alınan Kira Sözleşmeleri incelendiğinde; Sözleşmelerin genellikle bir yıllık süreler için yapıldığı, kira bedellerinin ise 3-6 aylık dönemler halinde ödendiği anlaşılmaktadır.³ "Kira Sözleşmesi"nin bazı maddelerine aşağıda yer verilmiştir.

"2- KAPSAM:

Muhtelif Hava Limanında/Alanında kiracıya tahsis edilen ve sözleşme eki listede belirtilen mahal ve hizmetlerle ilgili özel sözleşme şartlarını kapsar.

3- SÖZLEŞME SÜRESİ:

(a) *Sözleşmenin başlama tarihi 01.01.200...-sözleşmenin bitiş tarihi 31.12.200...*

180 (b) *Kiracı, hazırlayacağı projeyi yer teslim tarihinden itibaren en geç 7 iş günü içerisinde DHMİ'ye sunacaktır. Proje'nin DHMİ'ce tasdiklenerek kendisine tebliğ edildiği tarihten itibaren en geç 30 iş günü içinde iş ve hizmete başlamak zorundadır. Aksi takdirde mali hükümler başlatılır.*

(c) *Sözleşme, bitim tarihinden en geç 30 gün önce feshi ihbarda bulunmak koşulu ile taraflarca fesh edilebilir. Sözleşmenin taraflarca karşılıklı anlaşmalar ile yenilenmesi veya taraflarca fesh edilmediği için kendiliğinden yenilenmiş sayıldığı hallerde başlangıç ve son bulma dönemleri aynı kalmak kaydıyla sözleşme 1 yıl uzatılmış sayılır. Hava Liman/Alanında hizmet gereklerine uygun olarak en geç 90 gün önceden haber vermek koşulu ile DHMİ sözleşmeyi fesh etme hakkına sahiptir.*

190 (d) *Kiracının yer tahsis talebi olması ve DHMİ'ce uygun görülmesi halinde bu tahsis ve tahsis şartları kiracıya yazı ile bildirilir ve sözleşme ekini teşkil eden listeye dahil edilir.*

(e) *Yeni tahsis edilecek yerlerin kira başlangıç tarihi (mali hükümlerin başlangıcı) yer teslim tutanağında belirtilen tarih ile başlaması, aynı şekilde hizmetin sona ermesi halinde mahalın Kuruluşumuza iade tutanağında belirtilen tarih esas alınarak kira tahakkuku tanzim edilecektir.*

6-KİRA BEDELİNİN TESPİTİ VE TEBLİĞİ:

³ Eldeki belgeler doğrultusunda (SAS Havacılık'a ait Kira Sözleşmesi, SAS Havacılık ve Altın Havayollarına ait ödemelere ilişkin faturalar 31.12.2005 sonrası dönemde arazi tahsis edilen firmaların ödemelerini üçer aylık dönemlerde gerçekleştirdikleri tespit edilmiştir. Ancak Sözleşme'de yer alan dipnotta ödeme dönem ve süresinin gerekli görülmesi halinde karşılıklı anlaşma ile değiştirilebileceği belirtilmiştir.

200 *DHMİ'nin mevcut kira döneminin bitiminde, TÜİK'ce belirlenen yıllık ÜFE oranında ve/veya emsal kira bedelleri ile Yargıtay kararları göz önünde bulundurularak kira bedelini takdiren artırma yetkisine sahiptir, kiracı bu çerçevede her yıl DHMİ ücret tarifesi ile belirlenen kira ücretini ve tarife dışındaki yerlerle ilgili DHMİ'ce yapılacak kira artışı üzerinden tespit edilen yeni kira bedelini ödemeyi kabul ve taahhüt eder. Yeni dönem kira bedeli sözleşme bitim tarihinden en az 30 gün önce kiracıya yazılı olarak bildirilir.*

7-ÖDEMELERİN ŞEKLİ:

210 *(a) Kiracı, kira bedelini ve ortak kullanılan hacimlere ait genel giderlere katılım payını 6 (3) aylık dönemler halinde ve faturanın tebliğ (dönem başlangıç) tarihinden itibaren 30 (10) gün içerisinde herhangi bir ihtara gerek kalmaksızın peşin olarak öder. Kiracının herhangi bir döneme ait kira borcunu zamanında ya da tam olarak ödememesi halinde 15'er günlük iki ihtardan sonra ilgili mahallin ödenmeyen (bundan sonraki dönemlere ait) kira borçları da herhangi bir ilama ya da ihtara gerek kalmaksızın muaccel hale gelir."*

1.2.3. Sektör Yetkilileri ile Yapılan Görüşmelere İlişkin Bilgi Tutanakları

Yürütülen önaraştırma çerçevesinde raportörler şikayetçi, Atatürk Hava Limanı'nda arazi ve/veya tesis sahibi olan teşebbüslerin yetkilileri ve DHMİ yetkilisi ile görüşmüşlerdir. Söz konusu görüşmelere ilişkin bilgi tutanaklarına aşağıda yer verilmektedir.

1.2.3.1. Şikâyetçi SAS Havacılık Yetkilisi ile Yapılan Görüşmeye İlişkin Bilgi Tutanağı

220 Raportörlerin SAS Havacılık yetkilisi ile yaptıkları görüşmede aşağıdaki bilgiler edinilmiştir:

230 Biz havayolu şirketlerinin uçak parçalarının tamirini yapan bir şirketiz. Bu işimizi havalimanı sınırları dışarısında yapmamız durumunda gümrükten geçen her parça için belli bir ücret ödenmesi zorunluluğunun yanı sıra formalite ve zaman kaybı olması nedeniyle bu işi havalimanı sınırları içerisinde yapmak durumunda kaldık. Bu nedenle havalimanı içerisinde DHMİ tarafından bize tahsis edilen araziye kiraladık. 663 m²'lik alan 2 katı atölye olmak üzere üç katlı bir bina yaptık. Bizimle aynı alanda faaliyet gösteren şirketlerden PRİMA ve YILDIZLAR 1998, 1999'dan beri havalimanı içerisinde bulunuyor ve bildiğimiz kadarıyla eski tarife göre yani 31.12.2005 öncesi kira sözleşmesi yapan firmalar için geçerli olan tarife üzerinden DHMİ'ye ödeme yapıyorlar. GOLDEN, ACT ve biz ise 31.12.2005 sonrası DHMİ'den arazi kiralayan firmalarız ve dolayısıyla da tarifede bizler için belirlenen fiyat üzerinden ödeme yapıyoruz. Dilekçemizde belirttiğimiz üzere 2006 yılından başlamak üzere yapılan sözleşmelerde eski tarihli sözleşmelerden oldukça yüksek bir fiyatla arsa tahsisi yapılmaktadır. Biz bunun nedenini DHMİ yetkililerine sorduğumuzda fiyattaki yükselmenin nedeninin havalimanı içerisindeki arsa talebini azaltmak olduğu söylendi. Geçmişte çok düşük ücretlerle arsaları kiralayan ve arsa üzerinde herhangi bir faaliyet gerçekleştirmeyen bazı şirketlerin ödemelerini de yapmamaları ve bu yolla birçok arsanın atıl kalması sonucu bu uygulamanın gerçekleştirildiği belirtildi. Bizim

240 firma olarak fiyattaki bu yükselmeye zaten bir itirazımız yok. Fiyat belirlemenin DHMİ yetkisinde olduğunun bilincindeyiz. Bizim itirazımız farklı firmalara farklı tarifelerin uygulanması ve bu yolla rekabetin engellenmesidir.

I.2.3.2. THY Yetkilisi ile Yapılan Görüşmeye İlişkin Bilgi Tutanağı

Raportörlerin THY yetkilisi ile yaptıkları görüşmede aşağıdaki bilgiler edinilmiştir:

250 Bilindiği gibi DHMİ ücret tarifelerini her yılın Ocak ayında Ulaştırma Bakanlığı onayına sunarak belirliyor. DHMİ'nin ücretlerde farklılıklar yapma sebebi bizim düşüncemize göre özellikle Atatürk, Esenboğa, Adnan Menderes ve Antalya gibi hava limanlarında alan yetersizliğinden dolayı özel havayolu şirketlerinin alan taleplerini dengelemek istemesinden kaynaklanıyor. Biz havalimanında yer sıkıntısının yaşanacağını geçmişte çeşitli şekillerde ve yazılı olarak DHMİ'ye ilettik. Ücret tarifelerine ilişkin olarak ise mevcut tarifelerin yüksek olduğunu, bu tarifeler belirlenirken havaalanlarında arazileri bulunan şirketlerden ve özellikle THY gibi meydanların büyük bir bölümünü kullanan şirketlerden de görüş alınması gerektiği yönündeki düşüncelerimizi de DHMİ'ye müteaddit kereler yazılı olarak ilettik. Ancak bunlar dikkate alınmadı. DHMİ kanaatimizce günlük politikalarla işlerini sürdürmenin sıkıntılarını yaşıyor ve yanlış uygulamalar gerçekleştiriyor. Firmaların ihtiyaçlarına cevap verecek ve önlerini açacak politikalar yürütmüyor. Örneğin biz hâlihazırda kullandığımız ve üzerine bina inşa ettiğimiz arazilerin bitişiğinde bulunan ve gelişim sahası içinde kalan arazileri 260 kullanmak amacıyla DHMİ'ye başvuruda bulunacak olsak yan yana bulunan iki arazi için ödeyeceğimiz ücretler arasında tarifeden dolayı (2006 öncesi ve sonrası olması sebebiyle) yaklaşık dört katlık bir fark bulunmaktadır. Bu tabi ki doğru olmayan bir uygulamadır. Biz DHMİ'den arazi tahsis talebinde bulunuyoruz ve bunun için bir ücret ödüyoruz. O arazinin üzerine ihtiyaçlarımızı karşılamak amacıyla bina yaptığımız durumda da DHMİ'ye kapalı alan kirası ödüyoruz. 31.12.2005 tarihinden itibaren edinilecek arazilere daha yüksek ücret ödenecek olması bizi bazı yeni yatırımları yapmaktan vazgeçiriyor ya da mevcut yatırımlarımız içinde bir çözüm yolu bulmaya yöneltiyor. Bu nedenle zaman zaman ihtiyaçlarımızı törpülemek zorunda kalabiliyoruz.

I.2.3.3. Onur Havacılık Yetkilisi ile Yapılan Görüşmeye İlişkin Bilgi Tutanağı

270 Onur Havacılık yetkilisi konuya ilişkin olarak aşağıdaki bilgileri vermiştir:

- Bir havayolu şirketi olarak havaalanı içerisinde faaliyet göstermek zorundayız. Uçaklara bakımın ve malzemelerin depolanması için havaalanlarında depo ve bakım merkezlerine ihtiyaç bulunmaktadır. Bu nedenle faaliyetlerimizi havaalanı dışarısında yürütmek gibi bir şansımız yok.

- Atatürk Hava Limanı'nda 2005 yılı öncesinde kiraladığımız arazi ve binalarımız var. Bildiğimiz kadarıyla, DHMİ'nin 31.12.2005 tarihi sonrasında imzalanan yer tahsisi sözleşmelerinde daha yüksek bir ücret talep etmesinin temel nedeni hava limanlarında yaşanan yer sıkıntısı nedeniyle yeni arazi taleplerini azaltmaktır.

280 - Söz konusu alanlar için DHMİ bizden ortak gider adı altında ayrı bir bedel daha alıyor. Bu konuya ilişkin düzenlemeler de DHMİ'nin yayımladığı "Yer Tahsis Tarifesi"nin altındaki maddelerde yer almaktadır. Bilindiği gibi biz DHMİ'den

kiraladığımız havaalanı içerisindeki arsalar için bedel ödüyoruz. İhtiyaç duymamız durumunda arsamıza bina yapıp kapalı alan oluşturuyoruz. Bina yaptığımız durumda havaalanı giderlerine kira bedelinin %20'si oranında katkı payı alınıyor. Biz bunun haksız bir bedel olduğunu düşünüyoruz. Havaalanlarında kullanılan elektrik, su ve telefon giderlerinin hepsinin %50 yüksek ücretlendirildiği de göz önüne alındığında bu miktarların büyüklüğü daha net ortaya çıkmaktadır.

290 I.2.3.4. Altın Havayolu Taşımacılığı Turizm ve Ticaret A.Ş. Yetkilisi ile Yapılan Görüşmeye İlişkin Bilgi Tutanağı

Anılan şirket yetkilisinin konuya ilişkin ifadeleri aşağıdaki şekildedir:

- Türkiye içerisinde herhangi bir uçuşumuz ya da faaliyetimiz bulunmamaktadır.

- Piyasanın çok güvenilir olduğunu düşünmemekle beraber Türkiye'de sorunun hizmet verecek uçakları temin etmek değil uçuş hakkını elde etmek olduğu kanaatindeyiz. Uçak sayınız ne olursa olsun, önemli olan uçuş noktası olduğundan hizmet verme imkânı oldukça sınırlı.

- 2006 yılından önce Atatürk havalimanında herhangi bir yerimiz yoktu. 2006'nın başında bize bir arsa tahsisi yapıldı. Ödemelerimizi DHMİ'nin belirlediği tarife üzerinden yapıyoruz.

- Biz DHMİ'nin arsa tahsis ücretlerinde böyle bir artış gerçekleştirmesinin hava limanlarındaki alan yetersizliğinden kaynaklandığını düşünüyoruz. DHMİ ücret artışı aracılığıyla özel havayolu şirketlerinin alan taleplerini dengelemek istiyor kanaatindeyiz.

300 I.2.3.5. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Yetkilisi ile Yapılan Görüşmeye İlişkin Bilgi Tutanağı

Raportörlerin Devlet Hava Meydanları İşletmesi yetkilisi ile yaptıkları görüşmede, söz konusu kişiden aşağıdaki bilgiler edinilmiştir:

- Tarifelerin çıkartılmasına mehzaz teşkil eden mevzuat esas olarak 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ve 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun'dur. Ayrıca 233 sayılı Kanun Hükmünde Kararname, DHMİ Ana Statüsü ve Ulaştırma Bakanlığı tarafından yayımlanan SHY-22'de de konuya ilişkin düzenlemeler yer almaktadır.

- Tarifeler, İşletme Daire Başkanlığı tarafından meydan işletmesi yetkililerinin, sektör temsilcilerinin görüşlerinin alınması ve 15 civarında ülkenin tarifelerinin dikkate alınması neticesinde hazırlanmaktadır. Akabinde Genel Müdür Yardımcısının başkanlığında İşletme Daire Başkanı, Hasılat Daire Başkanı, Mali İşler Daire Başkanı ve Hukuk Müşavirinden oluşan Hasılat Komisyonu'nda görüşülmektedir. Komisyonun ardından tarifeler DHMİ Yönetim Kurulu'nda karara bağlandıktan sonra onay için Ulaştırma Bakanlığı'na gönderilmektedir. Ulaştırma Bakanlığında tarifeler konusunda zaman zaman çeşitli sorular tarafımıza yöneltilmekle beraber genellikle tarifeler herhangi bir değişiklik olmaksızın Bakan tarafından onaylanmaktadır.

330 - DHMİ tarafından tarifeler her sene yenilenerek yılbaşından önce yayımlanmaktadır. Tarifelerde yapılan değişikliklerde enflasyonla meydana gelen değişimler dikkate alınabildiği gibi bazı durumlarda İdarenin (DHMİ) takdiri doğrultusunda da değişiklikler yapılabilmektedir. Ancak özellikle döviz bazında belirlenen tarifelerde yıldan yıla çok fazla bir değişim olmamaktadır.

- Havaalanlarının hava tarafında genellikle havayolu şirketlerinin teknik hizmet birimlerine, yer hizmeti veren şirketlere ve kargo şirketlerine kiralanarak arazi ve binalar söz konusu tarifeye göre fiyatlandırılmaktadır. Bu işletmelerle yapılan sözleşmelerin süreleri niteliğe göre değişiklik göstermektedir.

340 Özellikle Atatürk Havalimanında ciddi bir yer sıkıntısı söz konusu olduğundan bu havalimanında eskiden beri yer tahsisi yaptığımız firmalara tarafımızdan daha düşük ücret uygulamasının doğal olduğunu düşünüyoruz. Bu firmaların 31.12.2005 tarihinden önceki tarihlerde imzalanmış sözleşmeleri devam etmektedir. Yer sıkıntısının getirdiği şartlar sonucu 31.12.2005 tarihinden sonra yer tahsisi talebinde bulunan firmalara nispeten daha yüksek bir tarife üzerinden ücretlendirme yapılmaktadır. Buradaki amacımız yer darlığı olan havalimanlarına olan talepleri yoğunluğun daha az olduğu diğer havalimanlarına yönlendirmektir.

- DHMİ tarafından yayımlanan tarifelerin rekabet hukukuna uyarlılığı konusunda bugüne kadar herhangi bir çalışmamız olmamakla beraber bundan sonra tarifelere ilişkin olarak yapılacak güncellemelerde rekabet ilkelerinin dikkate alınması mümkündür.

J. DEĞERLENDİRME

J.1. DHMİ'nin Teşebbüs Niteliği

350 233 sayılı KHK'nın 5. maddesinde kamu iktisadi teşebbüsünün organlarının yönetim kurulu ve genel müdürlük olduğu; yönetim kurulunun teşebbüsün en yüksek seviyede yetkili ve sorumlu karar organı olduğu, genel müdürlüğün ise teşebbüsün yetkili ve sorumlu yürütme organı olduğu düzenlenmiştir. DHMİ'nin de bir Kamu İktisadi Kuruluşu olduğu göz önünde bulundurulduğunda başkanlığını Genel Müdürün yaptığı, Yönetim Kurulu'nun 233 sayılı KHK'nin 9. maddesinde sayılan "teşebbüsün gelişmesini sağlayacak kararları almak, çalışmaların verimli ve karlı olarak yürütülmesi şartlarını oluşturacak esasları ve işletme politikalarını oluşturmak" şeklindeki görev ve yetkilere sahip olduğu görülmektedir. Ayrıca, DHMİ'nin havaalanı işletmeciliği hizmetlerinin -genel 360 ekonomik menfaatlere hizmet etmekle beraber- iktisadi niteliğe sahip olduğu düşünülmektedir. Ayrıca Yönetim Kurulu'nun 233 sayılı KHK'nin 9. maddesinde sayılan ve yukarıda değinilen görev ve yetkileri göz önüne alındığında, DHMİ'nin bağımsız karar verebilen bir teşebbüs olduğu anlaşılmaktadır. Aynı KHK'nın 2/a maddesinde söz konusu KHK'nın amacının KİT'lerin "...özerk bir tarzda ve ekonominin kurallarına uygun olarak yönetilmelerini" düzenlemek olduğu; 4/1. maddesinde teşebbüslerin tüzel kişiliğe sahip olduğu; 4/2. maddesinde ise teşebbüslerin, saklı tutulan hususlar dışında özel hukuk hükümlerine tabi olduğu

belirtilerek KİT'lerin bağımsız karar alabilme kabiliyetlerinin bulunduğu teyit edilmektedir.

370 DHMİ'nin 8.11.1984 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanan Ana Statüsü'nde özetle aşağıdaki hususlar yer almaktadır:

"Madde 1: DHMİ'nin 233 sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname Hükümlerine tabi olarak ve söz konusu Kararname çerçevesinde faaliyette bulunmak üzere teşkil olunduğu..."

Madde 2/4: Kamu İktisadi Kuruluşu, kuruluş sermayesinin tamamı devlete ait olan ve tekel niteliğindeki mallar ile temel mal ve hizmet üretmek ve pazarlamak üzere kurulan kamu iktisadi teşebbüsüdür..."

Madde 3/1: ...DHMİ tüzel kişiliğine sahip, faaliyetlerinde özerk ve sorumluluğu sermayesiyle sınırlı bir Kamu İktisadi Kuruluşudur.

380 *Madde 3/2: Kuruluş KHK, bu Ana Statü hükümleri saklı kalmak üzere özel hukuk hükümlerine tabidir...*

Madde 3/6: Kuruluşun ilgili olduğu bakanlık Ulaştırma Bakanlığıdır."

4054 sayılı Kanun'un 2. maddesinin gerekçesinde "Teşebbüslerin kamu kurumlarına veya özel kişilere ait olmasının bir önemi yoktur. Her ne kadar rekabet hukukunda da kamu yararı ve kamu düzeninin korunması amaçları ön plana çıkıyorsa da genel ekonomik menfaatlere hizmet etmekle görevlendirilmiş teşebbüslerin bu görevlerini yerine getirmelerinin rekabet kurallarıyla çatışmaması gerekir." denilerek kamu teşebbüslerinin 4054 sayılı Kanun kapsamında olduğu açıkça ortaya konmuştur.

390 Şikâyete konu havaalanı işletmeciliği hizmetlerinin genel ekonomik menfaate yönelik hizmetler içinde kabul edileceği açıktır. Bu çerçevede, bağımsız karar verebilen ve gelirini sunduğu hizmetler karşılığı aldığı ücretlerle elde eden bir kuruluş olan DHMİ, 4054 sayılı Kanun hükümleri çerçevesinde bir teşebbüstür.

J.2. DHMİ'ye Yönelik Hakim Durum Değerlendirmesi

4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 3. maddesinde hakim durum; "Belirli bir piyasadaki bir veya birden fazla teşebbüsün, rakipleri ve müşterilerinden bağımsız hareket ederek fiyat, arz, üretim ve dağıtım miktarı gibi ekonomik parametreleri belirleyebilme gücü" olarak tanımlanmıştır.

400 Avrupa Birliği Adalet Divanı ise Continental Can davasında hakim durumu şu şekilde tanımlamaktadır: "Bir teşebbüsün hakim durumda olması, bu teşebbüsün rakiplerini, müşterilerini ve sağlayıcılarını dikkate almadan, bağımsız olarak hareket edebilmesini ifade eder. Bu durum, bir teşebbüsün pazar payı veya bununla birlikte sahip olduğu teknik bilgi, hammadde veya sermaye sayesinde, ilgili pazarda fiyatı veya üretimi ya da dağıtımını kontrol etmesi halinde ortaya çıkmaktadır. Teşebbüs açısından böyle bir pazar gücünden söz edilebilmesi için, pazardaki diğer teşebbüslerin varlığına tamamen son verebilmesine yetecek hakimiyet kurması gerekmez. Bu gücün derecesi her pazarda farklı olsa dahi, söz konusu teşebbüslere davranışlarında bağımsız davranabilme özgürlüğü sağlaması yeterlidir."

410 DHMİ'ye ilişkin bölümde de belirtildiği üzere DHMİ, imtiyaz nitelikli bir hak kullanarak Türkiye'deki havaalanlarını işletmekte ya da havaalanlarının işletmesini kiralama yöntemiyle belirli süreler dahilinde diğer teşebbüslere devretmektedir. Bu çerçevede, kanun ile kendisine tanınan bir tekel hakkına sahip olan DHMİ'nin 4054 sayılı Kanun anlamında hakim durumda olduğu sonucuna ulaşılmaktadır.

J.3. DHMİ'nin Ayrımcılık Yapmak Suretiyle Hakim Durumunu Kötüye Kullanmasına İlişkin Değerlendirme

420 Şikâyetçi tarafından yapılan başvuruda, DHMİ'nin 2006 yılından itibaren havaalanlarında yer kiralayan firmalardan 2006 yılından önce yer kiralayanlara nazaran daha yüksek ücret aldığı ve bu durumun havaalanı dışında iş yapması mümkün olmayan kendi firmaları açısından maliyetleri artırması nedeniyle diğer firmalarla rekabet etme imkânlarının kısıtlanması sonucuna yol açtığı ifade edilmiştir. Bu çerçevede, DHMİ'nin yayımladığı tarife nedeniyle aynı iş kolunda faaliyet gösteren teşebbüsler arasında ayrımcılık yaparak hakim durumunu kötüye kullandığı iddia edilmektedir.

Ayrımcılık, aynı durumdaki teşebbüslere farklı ya da farklı durumdaki teşebbüslere rasyonel gerekçeler olmaksızın aynı davranmak şeklinde tanımlanabilir. İtalya v. Komisyon kararında ise ayrımcılık;

430 *"Birbiriyle karşılaştırılamayacak durumlara farklı muamele yapılması, otomatik olarak ayrımcılığın mevcudiyetini göstermez. Ayrımcılığın varlığı, benzer durumlara farklı ya da farklı durumlara objektif haklı nedenler olmaksızın benzer davranılması durumunda söz konusudur."*

şeklinde tanımlanmıştır.

Ayrımcılık, bir firmanın aynı mal veya hizmetler için benzer müşteri ve eşit işlemlere farklı fiyatlar uygulaması şeklinde de olabilmektedir. Öneri araştırma konusu açısından önem arz eden fiyat ayrımcılığı, haklı bir neden olmamasına karşılık hakim durumda bulunan teşebbüsün eşit durumdaki alıcılarına, birbirini ikame edebilen ilişkiler için farklı fiyat uygulaması olarak ifade edilebilir.

440 4054 sayılı Kanun'un hakim durumun kötüye kullanılma hallerini sıraladığı 6/2. maddenin (b) bendinde; *"Eşit durumdaki alıcılara aynı ve eşit hak, yükümlülük ve edimler için farklı şartlar ileri sürerek, doğrudan veya dolaylı olarak ayrımcılık yapılması"* hükmü yer almaktadır.

450 Şikâyet konusu olayda, havaalanlarında yer kiralayan teşebbüslerin genel olarak havayollarına teknik hizmet veren şirketler, kargo şirketleri ve yer hizmetleri ile iştigal eden şirketler olduğu görülmektedir. Atatürk Hava Limanı özelinde de benzer bir şekilde aralarında gümrük komisyoncuları, akaryakıt şirketleri ve çeşitli lojistik şirketlerinin bulunduğu yaklaşık 108 şirketin DHMİ'den yer kiralandığı görülmekle beraber arazilerin büyük bölümünün havayollarının teknik birimleri, yer hizmeti şirketleri ve kargo şirketleri tarafından kullanıldığı anlaşılmaktadır. Diğer taraftan, DHMİ'nin yer tahsislerini kendi belirlediği birtakım teknik öncelik ve/veya kriterlerden ziyade şirketlerden gelen talepler doğrultusunda elinde bulunan uygun arazilerin kiralanması suretiyle gerçekleştirdiği ve dolayısıyla yer

tahsis edilen teşebbüsün faaliyet alanının tahsislerin gerçekleştirilmesinde herhangi bir önem arz etmediği yapılan görüşmeler neticesinde anlaşılmıştır. Bu çerçevede, DHMİ'den havaalanlarında yer kiralayan ve/veya kiralayacak olan teşebbüslerin birbirlerini ikame edebildiği ve DHMİ açısından yer tahsis edilen bir teşebbüsün herhangi bir özelliği nedeniyle diğer teşebbüslerden farklılaşmadığı dikkate alındığında şikâyetçi ile diğer teşebbüslerin eşit durumda olduğu kanaatine varılmıştır.

460 DHMİ'nin ise işletmesini yaptığı ya da yaptırdığı havaalanlarında kendisinden yer tahsis eden ve aralarında şikâyetçinin de bulunduğu eşit durumdaki alıcılara 2006 yılından itibaren farklı fiyatlar uyguladığı II.5. bölümde yer verilen tarifelerin incelenmesi neticesinde açıkça görülmektedir. DHMİ'nin fiyat tarifelerinde farklılaştırmaya giderken pazarı yapay bir şekilde "31.12.2005 tarihinden önce ve sonra yer tahsisi yapılanlar" şeklinde ikiye böldüğü anlaşılmaktadır. Kira Sözleşmeleri yıllık olarak yapıldığından DHMİ tarafından yapılan ayrımda kiralama süresi artıkça uygulanacak fiyat tarifelerinin düşürülmesi gibi bir seçenek söz konusu değildir. Benzer bir şekilde, yer tahsislerine ilişkin olarak uygulanan tarifelerde ve buna ilişkin olarak yapılan sözleşmelerde kiralanacak alanın m² olarak büyüklüğü de herhangi bir farklılık yaratmamaktadır. Tarifelerde yapılan "31.12.2005 tarihinden önce ve sonra yer tahsisi yapılanlar" şeklindeki ayrıma ilişkin olarak gerek DHMİ Genel Müdürü, gerekse sektör yetkilileri tarafından Atatürk Hava Limanı'nda arazi sıkıntısı yaşanması sebebiyle yeni taleplerin caydırılması/azaltılması için bu yönde bir uygulamaya gidildiğine dair yapılan açıklamaların makul kabul edilmesi mümkün görülmemektedir.

480 Havaalanlarında yer kiralayan şirketler ve başta havayollarının teknik hizmet birimleri olmak üzere yer hizmeti şirketleri ve kargo şirketleri açısından işin niteliği, havaalanlarının gümrüksüz alan olmasından kaynaklanan maliyet farklılıkları ve bürokratik işlemlerin azlığı nedeniyle havaalanlarındaki arazilere ilişkin yer tahsisleri büyük önem arz etmektedir. Özellikle şikâyetçi SAS Havacılık gibi havayollarına teknik hizmet veren şirketler açısından bir zorunluluk arz eden arazi tahsislerinde "yeterli alan kalmaması" gerekçesiyle benzer faaliyetleri gerçekleştiren teşebbüslere nazaran 2007 yılı tarifesine göre yaklaşık 4,3 kat yüksek fiyat uygulanmasının, teşebbüsler arasında ciddi maliyet farklılıklarına neden olduğu açıktır. Bu bağlamda, "yeterli alan kalmaması" nedeniyle 2006 yılından sonra yer tahsis edilenlerden yüksek ücretler alınması suretiyle havaalanlarındaki arazilere gelebilecek taleplerin caydırılması yönteminin teşebbüsler arasında maliyet farklılıklarına yol açarak, 2006 öncesi dönemde DHMİ'den yer kiralayan teşebbüsler lehine bir ayrıma yol açtığı kanaatine varılmıştır. Ayrıca, DHMİ açısından kiracılar arasında herhangi bir somut nedene dayanan farklılık olmadığı göz önüne alındığında, pazarın yapay bir şekilde bölünmesinden kaynaklanan ve aralarında ciddi fiyat farklılıkları bulunan tarifelerin teşebbüslere uygulanması yerine alan büyüklüğüne ve/veya kira süresine dayanan fiyat farklılaştırmalarının daha makul olacağı değerlendirilmektedir. Atatürk Hava Limanı'na ilişkin yapılan açıklamalara ilaveten, tarifelerin incelenmesi neticesinde DHMİ tarafından uygulanan fiyat ayrımcılığının sadece yer kısıtının yaşandığı belirtilen Atatürk Hava Limanı için değil, DHMİ tarafından 3 gruba ayrılan ve aralarında Bodrum, Samsun

500 Çarşamba, Kayseri ve Gaziantep'in de bulunduğu bütün havaalanları için uygulamakta olduğu tespit edilmiştir.

Diğer taraftan; SAS Havacılık, Pegasus Havayolları ve THY'dan alınan Kira Sözleşmeleri'nin "Ödemelerin Şekli" başlıklı 7. maddesinin incelenmesi neticesinde, 2006 sonrası dönemde yer kiralayan firmaya ait olan Sözleşme'de diğer Sözleşmeler'den farklı olarak kira ödemelerinin zamanında ya da tam olarak yapılmaması halinde diğer firmalar için belirlenen 15'er günlük iki ihtar koşulunun yer almamasının da DHMİ tarafından eşit durumdaki alıcılara yönelik olarak uygulanan bir tür ayrımcı davranış niteliği gösterdiği değerlendirilmektedir.

510 Sonuç olarak, yapılan değerlendirmeler neticesinde inceleme konusu olayda DHMİ'nin eşit durumdaki alıcılara aynı ve eşit hak, yükümlülük ve edimler için farklı fiyat tarifeleri uygulamak suretiyle hakim durumunu kötüye kullandığı anlaşılmıştır. Bu noktada, önemli olan hususun DHMİ'nin aynı havaalanında yer tahsis ettiği teşebbüslerden aldığı birbirinden oldukça farklı ücretlerin yol açtığı rekabet aksaklıklarının mümkün olan en etkin şekilde giderilmesi olduğu değerlendirilmektedir. Bu çerçevede; DHMİ yetkilisi ile yapılan görüşmede söz konusu kişinin de ifade ettiği üzere, DHMİ tarafından yayımlanan tüm tarifelerde ve inceleme konusu olay özelinde ise "Yer Tahsis Tarifeleri"nde 2008 yılı itibarıyla 4054 sayılı Kanun hükümlerine aykırı düzenlemelerin gözden geçirilerek aykırılıklara son verilmesi; benzer şekilde "Kira Sözleşmeleri"nin de 2008 yılından itibaren bütün kiracılar için standart hale getirilmesi gerektiği neticesine
520 varılmıştır.

K. SONUÇ

Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre;

1. DHMİ'nin "Yer Tahsis Tarifeleri"nde havaalanlarında arazi ve/veya üzerinde yer alan tesisleri kiralayan teşebbüsler arasında "31.12.2005 tarihinden önce ve sonra yer tahsisi yapılanlar" şeklinde bir ayrıma gitmek ve bu kritere göre belirlediği fiyat tarifeleri yoluyla ilgili pazardaki hakim durumunu kötüye kullanmak suretiyle 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 6. maddesini ihlal edebileceğine,

2. Bu nedenle, 4054 sayılı Kanun'un 9. maddesi uyarınca;

- DHMİ'nin 2008 yılından itibaren "Yer Tahsis Tarifesi"nde yer alan "31.12.2005 tarihinden önce ve sonra yer tahsisi yapılanlar" şeklindeki ibarenin kaldırılması,

- DHMİ tarafından yayımlanan tüm tarifelerdeki 4054 sayılı Kanun'a aykırılık teşkil edebilecek hükümlerin gözden geçirilerek yeniden düzenlenmesi,

- yer tahsislerine yönelik olarak taraflar arasında imzalanan "Kira Sözleşmeleri"ndeki başta "Ödemelerin Şekli" başlıklı 7. maddede yer alan hükümler olmak üzere tüm hükümlerin standart hale getirilmesi,

aksi halde haklarında 4054 sayılı Kanun'un 41. maddesi uyarınca soruşturma

07-56/668-231

açılacağı hususunda Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'ne yazılı görüş gönderilmesine

OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.