

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

**REKABET KURULU KARARI**

Dosya Sayısı : 2010-4-82 (Soruşturma)  
Karar Sayısı : 11-65/1692-599  
Karar Tarihi : 30.12.2011

**A- TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER**

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

**B- RAPORTÖRLER :** Kerem TOMUR, Ali Fuat KOÇ, Bekir KOCABAŞ, Sinan BOZKUŞ,  
Recep GÜNDÜZ, Zeynep ŞENGÖREN

**C- ŞİKAYETÇİ :** Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş.  
Basın Ekspres Yolu No:2 34660 Halkalı/İstanbul  
Temsilcisi: Av. Dr. Yılmaz ASLAN  
Gazi Umur Paşa Sok. Bimar Plaza 38/8 Balmumcu Beşiktaş/ İstanbul

**D. HAKKINDA SORUŞTURMA**

**YAPILAN :** Türk Hava Yolları A.O.  
Atatürk Havalimanı 34149 Yeşilköy/İstanbul  
Temsilcisi: Av. Gönenç GÜRKAYNAK  
Yıldız Mah. Çitlenbik Sok. No:12 Beşiktaş/İstanbul

**E- DOSYA KONUSU:** Türk Hava Yolları A.O.'nun İstanbul çıkışlı yurt içi ve yurt dışı hava yolu ile yolcu taşıma hatlarında rakip teşebbüs aleyhine dışlayıcı eylemlerde bulunarak hâkim durumunu kötüye kullandığı iddiası.

**F- İDDİALARIN ÖZETİ:** Şikayetçi tarafından, Türk Hava Yolları A.O. (THY)'nun, İstanbul merkezli yurt içi ve yurt dışı hatlarda havayolu ile tarifeli yolcu taşımacılığı pazarında hâkim durumda olduğu ve bu gücünü rakip teşebbüslerin yeni pazarlara girmesine engel olmak ve mevcut pazarlardaki faaliyetlerini zorlaştırmak şeklindeki dışlayıcı eylemleri ile kötüye kullandığı iddia edilmektedir.

**G- DOSYA EVRELERİ:** Kurum kayıtlarına 05.04.2010 tarih ve 2857 sayı ile giren şikâyet çerçevesinde, 06.05.2010 tarih ve 10-34/552-M sayılı Kurul kararıyla önaraştırma yapılmasına karar verilmiştir. Takiben şikâyete yönelik olarak yapılan inceleme ve değerlendirmeleri içeren 06.07.2010 tarih ve 2010-4-82/ÖA-10-KT sayılı önaraştırma raporunun ele alındığı 08.07.2010 tarihli Kurul toplantısında alınan 10-49/923-M sayılı Kurul kararıyla, THY hakkında 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 6. maddesinin ihlal edilip edilmediğinin belirlenmesi amacıyla, Kanun'un 41. maddesi uyarınca soruşturma açılmıştır.

THY'ye soruşturma açıldığına dair bildirim 4054 sayılı Kanun'un 43. maddesinin ikinci fıkrası uyarınca 22.07.2010 tarihinde yapılmış ve 30 gün içinde birinci yazılı savunmasını göndermesi istenmiştir. THY'nin ilk yazılı savunması 24.08.2010 tarih ve 6686 sayı ile süresi içinde Kurum kayıtlarına intikal etmiştir. THY hakkında soruşturma açıldığı aynı zamanda şikâyetçi teşebbüs Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş. (Pegasus)'ye 22.07.2010 tarih ve 3623 sayılı yazı ile bildirilmiş ve varsa konuya ilişkin bilgi ve belgelerin Kuruma gönderilmesi talep

## 11-65/1692-599

edilmiştir. Pegasus, 06.07.2010 tarih, 5228 sayı ve 16.12.2010 tarih, 9451 sayı ile Kurum kayıtlarına giren yazılarının ekinde soruşturma konusu ile ilgili ek birtakım bilgi ve belgeler sunmuştur.

19.10.2010 tarih ve 7984 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal eden yazı ile THY vekili, 2010/3 sayılı Dosyaya Giriş Hakkının Düzenlenmesine ve Ticari Sırların Korunmasına İlişkin Tebliğ'in 6. maddesi kapsamında dosyaya giriş hakkı talep etmiştir. Buna ilişkin olarak hazırlanan 03.11.2010 tarihli Bilgi Notu, Kurulun 04.11.2010 tarih ve 10-69/1472-M sayılı toplantısında görüşülerek talebin reddedilmesi gerektiğine karar verilmiştir.

Soruşturma kapsamında muhtelif yerlerden istenen bilgilerin elde edilmesinin ve değerlendirmesinin zaman gerektirmesi sebebiyle Kurulun 29.12.2010 tarih ve 10-81/1697-M sayılı kararı ile 4054 sayılı Kanun'un 43. maddesinin birinci fıkrası uyarınca soruşturma süresinin bitiminden itibaren 6 ay uzatılması uygun görülmüştür.

Yürütülen soruşturma sonunda hazırlanan ve Soruşturma Heyeti'nin görüş ve tespitlerini içeren 08.07.2011 tarih ve SR/11-6 sayılı Soruşturma Raporu, aynı Kanun'un 45. maddesi uyarınca tüm Kurul üyeleri ile hakkında soruşturma yürütülen teşebbüs temsilcilerine tebliğ edilmiş ve 30 günlük savunma süre uzatım talebinde bulunan tarafa ek süre tanınmıştır. Gönderilen bildirimce cevaben hakkında soruşturma yürütülen teşebbüsün ikinci yazılı savunması 19.09.2011 tarihinde Kurum kayıtlarına intikal etmiştir. İkinci yazılı savunmaya ilişkin Soruşturma Heyeti görüşlerini içeren Ek Görüş, aynı Kanun'un 45. maddesi uyarınca Kurul üyeleri ile hakkında soruşturma yürütülen tarafa tebliğ edilmiş ve 06.10.2011 tarihinde teşebbüs vekilince tebellüğ edilmiştir. Hakkında soruşturma yürütülen tarafın üçüncü yazılı savunması 04.11.2011 tarihinde Kurum kayıtlarına girmiştir. 27.12.2011 tarihinde şikayetçi ve taraf temsilcilerinin katılımıyla Sözlü Savunma Toplantısı yapılmış, toplantıya katılanlar iddia ve savunmalarını bir defa da sözlü olarak dile getirmiştir.

30.12.2011 tarihli Kurul toplantısında nihai karar verilmiştir.

## 70 H- RAPORTÖR GÖRÜŞÜ

Soruşturma Heyeti'nde yer alan raportörler tarafından;

1- Hakkında soruşturma yürütülen THY'nin;

a) İstanbul merkezli yurt içi havayolu taşımacılığı hatlarından; Adana, Antalya, Dalaman, Elazığ, Erzurum, Gaziantep, Hatay, Kayseri, Konya ve Samsun hatlarında hâkim durumda olduğu; Diyarbakır, Trabzon ve Van hatlarında ise hâkim durumda kabul edilemeyeceği,

b) İstanbul merkezli yurt dışı havayolu taşımacılığı hatlarından; Amsterdam, Berlin, Beyrut, Brüksel, Düsseldorf, Hannover, Kopenhag, Londra, Milano, Münih, Paris, Roma, Sofya, Stockholm, Stuttgart, Viyana ve Zürih hatlarında hâkim durumda olduğu; Basel, Köln ve Lefkoşa hatlarında ise hâkim durumda kabul edilemeyeceği,

80 3- THY'nin;

a) Hâkim durumda olduğu tespit edilen İstanbul merkezli Adana, Amsterdam, Antalya, Berlin, Kayseri, Konya, Londra ve Stuttgart hatlarından oluşan havayolu ile tarifeli yolcu taşımacılığı pazarlarında, maliyetlerinin altında satış yaptığı ve bu uygulamaların rakibi dışlama stratejisinin bir parçası olduğu,

b) Hâkim durumda olduğu tespit edilen İstanbul merkezli Adana, Amsterdam, Antalya, Berlin, Beyrut, Brüksel, Dalaman, Düsseldorf, Elazığ, Erzurum, Gaziantep, Hannover, Hatay, Kayseri, Konya, Kopenhag, Londra, Milano, Münih, Paris, Roma, Samsun, Sofya, Stockholm,

## 11-65/1692-599

90 Stuttgart, Viyana ve Zürih hatlarından oluşan havayolu ile tarifeli yolcu taşımacılığı pazarlarıyla yakın ilişkili ve komşu pazar niteliğinde olan, İstanbul merkezli Diyarbakır, Köln, Lefkoşa ve Trabzon hatlarından oluşan havayolu ile tarifeli yolcu taşımacılığı pazarlarında da, maliyetlerinin altında satış yaptığı ve bu uygulamaların rakibi dışlama stratejisinin bir parçası olduğu,

4- Bu uygulamaların “yıkıcı fiyat” niteliği taşıdığı ve 4054 sayılı Kanun’un 6. maddesi kapsamında hâkim durumun kötüye kullanılması olarak değerlendirilmesinin yerinde olacağı,

5- THY’nin rakibin faaliyetlerini zorlaştırmaya yönelik fiyat temelli uygulamalar dışındaki eylemlerinin de, teşebbüsün benimsediği dışlama stratejisinin bir parçası olarak değerlendirilebileceği,

6- Dolayısıyla THY’ye 4054 sayılı Kanun’un 16. maddesi çerçevesinde idari para cezası uygulanması gerektiği,

100 7- Ayrıca ilgili pazarda sağlıklı bir rekabet ortamının tesisi bakımından;

a) Hâlihazırda THY Denetleme Kurulu üyesi olarak görev yapan Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürü’nün THY Denetleme Kurulu üyeliğinin sonlandırılması gerektiği yönünde Rekabet Kurulu görüşünün THY’ye gönderilmesinin uygun olacağı,

b) İlgili pazarda düzenleme ve denetleme yetkisine sahip kurum ve kuruluşlarda çalışan yetkili kişilerin eşzamanlı olarak THY’de görev yapmak üzere atanmaması konusunda Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına ve Özelleştirme İdaresi Başkanlığına görüş gönderilmesinin yerinde olacağı

görüşleri ifade edilmiştir.

## I- İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

### 110 I.1. Hakkında Soruşturma Yürütülen Teşebbüs: Türk Hava Yolları A.O.

20.05.1933 tarih ve 2186 sayılı Kanun’la kurulan ve ilk adı Havayolları Devlet İşletme İdaresi olan THY, 1956 yılında sermayesi 60.000.000 TL olan bir anonim ortaklığa dönüştürülerek 01.03.1956 tarihinde Türk Hava Yolları A.O. unvanı ile faaliyete başlamıştır. THY’nin ana faaliyet konusu yurt içi ve yurt dışında yolcu ve kargo hava taşımacılığı yapmaktır.

THY, 2006 yılında gerçekleştirilen halka arz işlemine kadar bir kamu teşebbüsü olarak faaliyetlerini sürdürmüştür.

31.03.2011 tarihi itibarıyla ilgili teşebbüsün THY Teknik A.Ş. (THY Teknik) adlı bir adet bağlı ortaklığı ve ortak kontrole sahip olduğu 6 adet işletmesi bulunmaktadır. Ayrıca dosya mevcudu bilgilere göre, Kuzey Kıbrıs Hava Yolları’nın sermaye payının %10’u THY’ye aittir.

120 Öte yandan THY’nin, herhangi bir tüzel kişiliğe sahip olmayan, alt markası AnadoluJet (AJET) 28.04.2008 tarihi itibarıyla faaliyete geçmiştir.

### I.2. Yapılan Tespitler

THY’de yapılan yerinde incelemelerde elde edilen konuya ilişkin bilgi ve belgelere aşağıda yer verilmektedir:

I.2.1. THY Pazarlama ve Satış Başkan Yardımcısı’ndan, Pazarlama ve Satış Başkanı’na 16.08.2010 tarihinde gönderilen e-postada, ilk 7 ay sonucunda;

- Almanya’dan İstanbul Atatürk Havalimanı (AHL)’na (.....) konma gerçekleştiği ve (.....) Euro zarar edildiği,

## 11-65/1692-599

130

- Orta Avrupa'dan Sabiha Gökçen Havalimanı (SGH)'na (.....) konma gerçekleştiği ve (.....) Euro zarar edildiği,

- Orta Avrupa'dan Ankara Esenboğa Havalimanı'na (.....) konma gerçekleştiği ve (.....) Euro zarar edildiği

belirtilerek SGH ve ESB<sup>1</sup> toplam sefer sayısının AHL seferlerinin (.....)'u kadar olmasına rağmen zarar toplamlarının AHL zararından yaklaşık (.....) daha fazla olduğu ifade edilmektedir.

**I.2.2.** THY Genel Müdür Yardımcılığının 09.10.2009 tarih ve 3197 sayılı, "Dönemsel Teşvik Uygulaması" konulu olur yazısında, 02.11.2009-31.05.2010 tarihleri arasında aşağıdaki tablo baz alınarak AHL, SGH, ESB ve Antalya Havalimanı (AYT)'na yönelik uçuşlar için farklı düzeylerde dönemsel teşvik uygulamasının yapılmasına olur verilmiştir:

AT <sup>2</sup> /BE <sup>3</sup> /DE <sup>4</sup> /NL <sup>5</sup> (EUR)	U-V-L		T Class ve Üstü		Business Class	
	AYT <sup>6</sup> SGH/ESB	AHL	AYT SGH/ESB	AHL	AYT SAW/ESB	AHL
TROYA	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
CRS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

140

**I.2.3.** THY Berlin Müdürü'nden, Genel Müdür Yardımcısı'na 03.11.2009 tarihinde gönderilen e-postada, SGH seferlerinin Kasım 2009 ileri rezervasyon durumlarının ekte yer alan tabloda bulunduğu ifade edilerek, normal şartlar altında sefer iptalini gerektiren bu düşük yolcu sayıları ve düşük doluluk oranlı seferlerin, pazara yeni girilmesi ve ortaklığın SGH'ye uzun vadeli bakması sebebi ile iptal edilip edilmemesi konusunda talimat beklendiği belirtilmektedir.

**I.2.4.** THY Pazarlama ve Satış Başkanlığı'ndan bir uzmanın bilgisayarından edinilen ve THY Pazarlama ve Satış Başkanlığı Köln Müdürü'nün 10 haftalık ileri rezervasyon durumu ile ilgili olarak değerlendirmelerini içeren 02.12.2009 tarihli e-postada aşağıdaki ifadelere rastlanmıştır:

150

"(...) Yaz 2009 sonu, gerek Pegasus, gerek Oger ve Sunexpress'in yaptıkları kampanyaların ileri rezervasyonlarımızdaki bu düşüşe etkisi büyük olmuştur. Kışın tatil planlayan birçok kişi bu havayollarını tercih ederek erkenden biletlerini çok uygun rakamlara temin ettiklerinden, THY'yi tercih edecek bir potansiyel low-cost'lara kaymıştır. Bu saatten sonra yapılacak aşırı fiyat kırmaların bahsettiğimiz nedenden ötürü doluluğa çok büyük faydası olmayacak, aksine gelir kaybını arttıracaktır. Burada dikkat etmemiz gereken husus Mehmet Bey'in de vurguladığı gibi bilhassa Pegasus'un acenteler rez. başı (.....) € komisyon ödemesidir.

(...)

Köln olarak 15 yıldır zarar eden bir ara istasyon konumumuzu bu yıl ilk kez arzı kontrol ederek kâr eden bir statüye geçirebildik. SAW seferlerinin başladığı Kasım ayı başı itibariyle CGN<sup>7</sup> (.....) milyon Euro kâr etmiş bir noktaydı. Yanı başımızdaki DUS<sup>8</sup> ve yine bize çok yakın

<sup>1</sup> Ankara Esenboğa Havalimanının IATA kodu.

<sup>2</sup> Avusturya

<sup>3</sup> Belçika

<sup>4</sup> Almanya

<sup>5</sup> Hollanda

<sup>6</sup> Antalya Havalimanının IATA kodu.

<sup>7</sup> Köln Havalimanının IATA kodu.

<sup>8</sup> Düsseldorf Havalimanının IATA kodu.

## 11-65/1692-599

160 noktadaki FRA'nın<sup>9</sup> geçtiğimiz dönem 4. ve 5. IST'ları devreye alması ile arzı düşürmemiz kaçınılmazdı. DUS'un 4. İstanbul'u devreye aldığı bir dönemde CGN olarak DUS'a destek vermemiz, DUS meydanına girmeye ve burada tutunmaya çalışan diğer charter firmalarının önünü kesti. Yani CGN'yi DUS ile birlikte mütalaa etmek gerekir.”

**I.2.5.** Brüksel Müdürü tarafından 21.04.2010 tarihinde Gelir Yönetim Başkanlığı Orta Avrupa Gelir Yönetim ve Ücr. Müdürü, Pazarlama ve Satış Başkan Yardımcısı ve Network Planlama Müdürü'ne gönderilen “BRU – SAW Seferleri” başlıklı e-postada;

“Ziya Bey;

170 Bildiğiniz gibi BRU – ESB seferleri 15 Mayıs'tan itibaren AJET verilmiştir. İST- BRU gelip yatiya kalacak 4 seferimizi yaz döneminde hem Pegasus'u kesmek hem de IST aktarmalı Anadolu'ya gidecek yolcularımızı oraya aktarmak için BRU-SAW-BRU olarak değerlendirmek istiyoruz.”

ifadeleri bulunmaktadır.

**I.2.6.** Köln Müdürü tarafından 27.04.2010 tarihinde Gelir Yönetim Başkanlığı Orta Avrupa Gelir Yönetim ve Ücr. Müdürü'ne gönderilen “Pegasus kış reklamı DUS ta konuştuğumuz gibi” başlıklı e-postada;

“Hakan Bey;

180 PGS Kasım 2010 sonrası koltuklarını vergiler dahil (.....) Euro'ya şimdiden satışa sunmuştur. Geçen yıl aynı konuda ön tedbir alınmadığı için fazla miktarda yolcu kaybedildiğini hatırlatır, aynı durumun tekrarlanmaması için karşı tedbir alınması hususunda bilgi ve görüşlerinizi arz ederim. İlgili havayolu bu kampanyayı geçen sene Eylül ayında başlatmış ((.....) Euro'ya (.....) bilet) ve bizim ileri rezervasyonlarımıza oldukça ciddi darbe vurmuştu.

Yüksek sezonda bizim fiyatlarımızı yüksek tutmamız sayesinde ciddi kazançlar elde eden ve kış sezonunda yaptıkları yukarıdaki gibi kampanyalarla cesaret toplayan bu firmaların daha fazla güçlenmemeleri için özellikle 1 veya 2 yaz sezonunda düşük fiyat politikası izlememiz (DUS'ta konuştuğumuz gibi gerekirse hiç kâr yapmayarak) hususundaki teklifimizi yenilemek isterim.”

ifadeleri bulunmaktadır.

Gelir Yönetimi ve Ücr. Müdürü tarafından bu e-postaya cevaben Köln Müdürü ve Gelir Yönetim Başkanlığından bir uzmana gönderilen 28.04.2010 tarihli e-postada;

190 “...

Sayın Almanya Müdürleri;

2010 yılı kış dönemi ile ilgili olarak ilk etapta şimdiden sistemlere yansıtacak şekilde aşağıdaki şekilde aksiyon almayı planlıyoruz;

1- (.....) EUR ücretin 15 Ağustos'tan itibaren 31 Mart11 e kadar tüm Almanya için uygulanması

2- (.....) EUR ücretin 01 Kasım'dan itibaren 31 Mar11 e kadar tüm Almanya için uygulanması

...

<sup>9</sup> Frankfurt Havalimanının IATA kodu.

## 11-65/1692-599

200 NOT: (.....) EUR luk ücretin özellikle gruplar ile kapatılmasının uygun olmadığını düşünüyoruz. Bu ücrete grup almadan münferit yolcu satarak pazarda ucuz imajının oluşmasının önemli olduğunu düşünüyoruz.”

ifadeleri bulunmaktadır.

Bu e-postaya Pazarlama ve Satış Başkanlığı Düsseldorf Müdürü tarafından 28.04.2010 tarihinde verilen ve Gelir Yönetimi ve Ücr. Müdürü, Köln Müdürü ve bir uzmana gönderilen yanıtta;

“Hakan Bey;

Malumunuz bizim DUSIST RT<sup>10</sup> vergilerimiz ortalama 125 € (30€ DU dâhil) iç hat bağlantısı eklenince (40 EUR ilave YR vergisi) 165 € sadece vergilerle bile Pegasusu 2 ye 3 e katlıyoruz.

210 Bir de ücret geldiğinde (artı Add Onlar geldiğinde) cazibemiz Pegasus’a göre çok daha düşük kalıyor. Pegasus bitecek dayanamayacak denilirken, Almanya çıkışlı destinasyon sayısını arttırmakta, biz ise bu dönemlerde bolca sefer iptal etmekteyiz. (Neyse ki, Ajet’in ESB seferlerini alması ile en azından DUSESB yi artık iptal etmemize gerek kalmayacak diye düşünüyorum.)

Sadece reklam değeri olması açısından uygun görülen bir zaman diliminde (LF<sup>11</sup> lerin en düşük olduğu dönemler) (.....)-€ luk ücret ile çıkmak bence isabetli olacaktır. Bunu belirli bir koltuk sayısı ile sınırlamak elimizde. 2011 yaz için ise erken satış yapılmasını tekrardan önermekteyim. Erken alanlar ödüllendirilsin derim. Pegasusu biraz daha zor durumda bırakmış oluruz. Uzun vadeli stratejik karar vermezsek, gelecekte daha da sıkıntıya düşebiliriz, ya da ileride Anadolu Jet ile seferleri icra edeceğiz.”

220 ifadeleri bulunmaktadır.

Bu e-postaya cevap niteliğinde Gelir Yönetimi ve Ücr. Müdürü tarafından 30.04.2010 tarihinde müdür düzeyindeki bazı THY görevlilerine gönderilen e-postada;

“Şuan LCC’ler dünya trafiğinin 1/3’ünü taşımaktadır ve yakın bir zamanda pazar payları 1/2 olacağı bilinmektedir. Pazarlama zirvesinde Rigas Doganiste yakın gelecekte LCC lerin point to point olarak kısa mesafeleri taşıırken Legacy’lerin transit olan yolculara yöneleceğini öne sürmüştü. Bu süreç nasıl işler tabi tahmin etmek zor. (dediğiniz gibi belki de Ajet icra eder bilemeyiz) içinde bulunduğumuz süreçte en iyisini yapmaya gayret edeceğiz.

230 ... Orta ve uzun vadeli stratejik kararlar (diğer havayollarını zor durumda bırakmak gibi) amirlerimizin oyları ile olmalıdır diye düşünüyorum. Çünkü bu tip uygulamalarda aynı zamanda TK da zor durumda kalabilir.”

ifadeleri bulunmaktadır.

**I.2.7.** 29.04-03.05.2010 tarihleri arasında THY Uluslararası İlişkiler ve Anlaşmalar Müdürü ile Roma Satış Ofisi Pazarlama Satış Başkan Yardımcısı arasında gerçekleşen ve bir Genel Müdür Yardımcısı ile diğer bazı THY yöneticilerine de gönderilen e-posta mesajlarında 2010 yaz döneminde Alitalia’nın İstanbul-Milano seferini iptal ettiği, Pegasus ve Blue-Panorama havayollarının Roma ve Milano’ya birer sefer icra etmek için girişimde bulunduğu bilgisinin alındığı, müsaade verilmesi halinde Roma-İstanbul arasında günlük 7 seferin olacağı ve aşırı kapasite arzının hattın kârlılığını menfi etkileyeceği ifade edilerek İkili Hava Ulaştırma

<sup>10</sup> Round trip: Gidiş-dönüş.

<sup>11</sup> Load factor: Doluluk oranı.

## 11-65/1692-599

240 Anlaşması çerçevesinde Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) nezdinde gerekli girişimlerin yapılmasının tartışıldığı anlaşılmaktadır. Konu ile ilgili olarak Onur ALPHAN, Dışişleri Bakanlığı ve SHGM nezdinde gerekli girişimlerde bulunulduğunu belirterek yazılan yazıların birer örneğinin ekte bulunduğunu ifade etmiştir.

E-posta ekinde bulunan ve Dışişleri Bakanlığı ile SHGM'ye gönderildiği anlaşılan yazıda ise Türkiye-İtalya arasında imzalanan anlaşmaya değinilerek her iki ülkeden havayollarının (Türkiye'de THY, İtalya'da ise Alitalia ve Blue-Panorama) 28 frekansa sahip olduğu, yeterli arzın bulunduğu ve aşırı kapasite artışı nedeniyle hâlihazırda THY'nin yeni frekans talebinin bulunmadığı ifade edilerek, bahse konu havayollarının (Pegasus ve Blue-Panorama) ilave frekans ve kapasite artışı taleplerinin mevcut anlaşmanın eşit ve adilane paylaşım ilkesine aykırı olması nedeniyle olumlu değerlendirilmemesi talep edilmektedir.

250 **I.2.8.** 07.05.2010 tarihinde Uluslararası İlişkiler ve Anlaşmalar Müdürü'nce gönderilen e-postada ise bahse konu yazının değiştirildiği ve ekte yeni yazının bulunduğu ifade edilmiştir. Buna göre SHGM ve Dışişleri Bakanlığına gönderilen yeni yazıda, daha önce gönderilen yazıda sehven hata yapıldığı ifade edilerek, Blue Panorama havayollarının ilave frekans ve kapasite artışı talebinin olumlu karşılandığı, öte yandan İtalya tarafından ilave verilecek frekans haklarının THY tarafından değerlendirilebileceği belirtilmektedir.

**I.2.9.** Pazarlama ve Satış Başkanlığı Pazarlama Şefi tarafından Gelir Yönetim Başkanlığından bir uzmana gönderilen ve bazı yöneticilere de bilgi olarak iletilen 26.05.2010 tarihli "SAW Promosyonel ücret ihdası" başlıklı e-postada;

"Kerim Bey Merhaba;

260 *BRU<sup>12</sup> SAW seferlerimizin utilizasyonunu arttırmak ve yolcuları Pegasus havayollarından Ortaklığımız seferlerine kanalize edebilmek amacıyla 15 Temmuz 2010 tarihine kadar (30 Haziran 2010 tarihine kadar biletlenmesi koşulu ile) olan uçuşlarda (.....) EUR + vergiler olmak üzere SAW'a, (.....) EUR + vergiler olmak üzere diğer TR noktalarına ücret ihdas edilmesi ivedi önem arz etmektedir."*

ifadeleri mevcuttur.

**I.2.10.** THY Üretim Planlama Başkanı'nın 11.06.2010 tarihli e-postasına istinaden THY Pazarlama ve Satış Başkanlığı Köln Müdürü tarafından 11.06.2010 tarihinde üst düzey THY çalışanlarına gönderilen e-postada, aşağıdaki ifadeler yer almaktadır:

"Sayın Başkanlarım,

270 *Sn. Müdürlerim,*

*SAW seferleri sezonun en kötü olduğu zamanda (Kasım 2009) müdürlük olarak tüm itirazlarımıza rağmen hem de daily olarak başlatıldı. Münferit iptallere müsaade edilmeden 2 ay boyunca seferin tutulması için yapılan operasyon sadece CGN hattında Ortaklığımıza zararı (.....) Euro'dur.*

*2010 yılına girilince kısmen münferit iptallere onay verildi ve zararı bir miktar azaltabildik Ocak-Haziran döneminde toplam (.....) karşılıklı seferden (.....) adet SAW sefer iptali yapıldı (.....). Tüm bu iptallere rağmen L/F aşağıdaki gibi olmuştur:*

*Kasım (.....)*

*Aralık (.....)*

<sup>12</sup> Brüksel'in IATA kodu.

## 11-65/1692-599

280 ----2010-----

Ocak: (.....)

Şubat: (.....)

Mart: (.....)

Nisan: (.....)

Mayıs: (.....)

290 *Başlangıçtaki düşük ücret politikasının terk edilmesi sayesinde kısmen R/Y ve RASK değerlerinde kıpırdama olmuşsa da henüz istenen seviyeyi yakalayamadık. Ancak Temmuz-Ağustos döneminde ciddi talep ve kârlılık beklenmektedir. Geçtiğimiz yıllarda da olduğu gibi yüksek sezonda uçaklar asıl talebi son 10-15 günde aldıklarından ileri rezervasyonlardaki verilere aldanmamak gerekir.*

*CGN-SAW hattı canlı bir pazardır. Pegasus, Sunexpress, TK ve Germanwings şu an bu pazarın en önemli taşıyıcılarıdır.*

*Ocak – Nisan 2010 dönemi ilk 4 ay verilerine göre taşınan toplam yolcu (.....) pax olup havayollarına göre orantısal dağılımı şu şekildedir:*

*Pegasus : %(.....)*

*Sunexpress : (.....)*

*THY: % (.....)*

*Germanwings: %(.....)*

300 *Ücrete duyarlı müşterinin yoğun ilgi ve talep gösterdiği bu hattın boş bırakılması stratejik ve ticari açıdan hata olacaktır. Çekildiğimiz taktirde, şu an zararına sefer icra eden diğer rakiplerin bir sezon daha nefes almalarına, ayakta kalmalarına müsaade ederek hem CGN-İST seferini de vurmaya devam etmelerine göz yummuş olacağız. Ayrıca buradan aldıkları güç ve moralle, bizi Avrupa'nın diğer noktalarında da vurmaya devam edeceklerdir.*

*THY olarak hattaki gücümüz gün geçtikçe artmakta olup, büyük zararlar ederek bu konuma getirdiğimiz bu pazarın devam ettirilmesi gerektiğini düşünüyoruz. Maliyet ve gelir dengesi açısından kış sezonu itibarıyla hat AJ'ye devredilebilir/devredilmelidir. Pegasus'un ciddi yolcu taşıdığı (ilk 4 ay (.....) pax) SAW-CGSAW hattında, AJ kalitesi ve servis standardı ile TK olarak taşınan (ilk 4 ay (.....) pax) yolcunun rahatlıkla ikiye katlanacağı düşünülmektedir.*

310 *Bu sebeplerle TK 157/158 SAW-CGN-SAW seferlerinin planlandığı gibi yaz sezonuna kadar sistemde tutulması elzemdir. Düşük doluluğu olan seferleri zaten münferiden iptal ediyoruz. Ayrıca kış sezonu itibarıyla de pazarın/Almanya'nın TK için önemini, stratejik ve ticari durumunun da göz önüne alınarak boşluk bırakılmadan mutlaka AJ'nin<sup>13</sup> bu hatta girmesi gerektiğine inanıyorum."*

320 **I.2.11.** THY Gelir Yönetim Başkanı'nın bilgisayarından edinilen, THY Pazarlama ve Satış Başkanlığı Berlin Müdürü ile Gelir Yönetimi Başkanlığı'ndan Gelir Yönetimi ve Ücret Müdürü ve Charter Müdürü arasında 25-30.06.2010 tarihlerinde gerçekleşen "İlave Seferlerin Sınıflarının Esnetilmesi-Acil" başlıklı e-posta silsilesinde Berlin Müdürü "Mevcut durumda %100 rakibe kaptırmak istemediğimiz TR<sup>14</sup>-Anadolu ilave pazarı ile ilgili Pegasus'un yapmış olduğu eski ve yakın tarihli bazı bilet örnekleri aşağıdadır." ifadesini takiben Pegasus'un bilet örneklerini sunmuş ve bilet sınıflarının esnetilerek ücretlerin düşürülmesini talep etmiştir. Berlin Müdürü'nün e-posta silsilesinin devamında yer alan ifadeleri ise aşağıdaki gibidir:

<sup>13</sup> AnadoluJet.

<sup>14</sup> Türkiye.



## 11-65/1692-599

“Açıkçası rakiplerimizin bizlerin bu hantallığından ve karar mekanizmalarının yavaşlığından faydalandığını ve palazlandığını görüyorum artık. Her şeyde bu böyle... Frekans arttırmaktan, tip büyütme, sınıf takibinden, sınıfların vaktinde pazara göre esnetilmesine kadar...”

**1.2.12.** Gelir Yönetimi Başkanı'nın elektronik posta kutusundan örneği alınan, Gelir Yönetimi ve Ücret Müdürü tarafından 28.06.2010 tarihinde gönderilen “BEY PAZARINDA YENİ TAŞIYICI” konulu e-postada:

“... ”

330 *Hafta sonu Haber Türk gazetesinde PC<sup>15</sup>'nin (.....) USD BEY reklamını gördüm. 01 Eylül'den itibaren haftada 6 gün diyordu. Şimdiye kadar hep konuştuğumuz konu. Orta Avrupa gibi bir pazara girmesinin ardından Ortadoğu gibi pazarlara da adım atmaları.*

*Almanya da BEY in bir çok noktada ilk 10 da çıkmakta (Almanya genelinde 8.)*

*Arkadaşlar hem Lokal de hem Beyond da aksiyon alınmaması durumunda kârlı pazarlarımızda zarar görmeye başlayacağız.*

“... ”

denilmektedir.

**1.2.13.** 29.06.2010 tarihinde THY Genel Müdür Yardımcısı başkanlığında gerçekleştirilen Pazarlama ve Satış Koordinasyon Toplantısı'nda görüşülen ve soruşturma kapsamında değerlendirilebilecek gündem maddelerine aşağıda yer verilmiştir:

Görüşülen Konular/Alınan Kararlar	Termin	Sorumlu
6. Bir low cost <sup>16</sup> havayolu Şam'a uçuşlar başlatmıştır. Altan BÜYÜKYILMAZ konu ile ilgili Sivil Havacılığa yazı yazacaktır.	Tamamlandı	Altan BÜYÜKYILMAZ
22. Lion noktasına low cost taşıyıcıların uyguladığı ücretin aynısı uygulanacaktır.	Belirtilmedi	Mahmut KARAMAN

340 **1.2.14.** Gelir Yönetimi Başkanı'nın e-posta kutusundan örneği alınan, Bölgesel Uçuşlar Başkanı tarafından 29.06.2010 tarihinde gönderilen “RE: STR<sup>17</sup> SAW seferleri hususunda bilgi” konulu e-postada:

“Pegasus str pazarını içhatlarla kurduğu güçlü transitlerle sawda oturttu, biz de bu nedenle saw operasyonunda öncelikle içhatlarda sağlam bir network kurduktan sonra dışhat yapmayı hatta daha da ötesi dışhatlardan doğrudan anadoluya gece uçuşları yapmayı düşünüyoruz, bu nedenle str, fra, dus, zrh<sup>18</sup> gibi birçok noktayı bu networku oturtuktan sonra düşünebiliriz.

*Unutmayalım ki yolcu sayısı da tek başına çok anlamlı değil, kârlılık açısından çok dikkatli olmamız gereken bir döneme giriyoruz. Ajet'in THY gibi yüksek kârlı hatları fazla değil. ...”*

350 Söz konusu e-postanın, Stuttgart Müdürü tarafından gönderilen ve özetle STR-SGH seferlerinin kaldırılmaması gerektiği, THY veya AJET'in sefer yapmaması durumunda rakibin (Pegasus) bu hatta güçleneceği ve bu güçlenmenin başka hatları da etkileyeceği ifade edilen e-postaya cevaben yazıldığı görülmektedir.

<sup>15</sup> Pegasus'un IATA kodu.

<sup>16</sup> Low Cost Carrier (LCC): Düşük maliyetli havayolu taşıyıcısı.

<sup>17</sup> Stuttgart'ın IATA kodu.

<sup>18</sup> Zürih'in IATA kodu.

## 11-65/1692-599

360 **I.2.15.** THY Gelir Yönetimi Başkanı'nın bilgisayarından edinilen ve Gelir Yönetimi ve Ücret Müdürü tarafından Başkan ve Başkan Yardımcılarına gönderilmek üzere hazırlanan ve Gelir Yönetimi Başkanı'na onay amaçlı gönderilen 30.06.2010 tarihli e-posta ekinde, 29.06.2010 tarihli Genel Müdür Yardımcılığı Koordinasyon Toplantısı'nda sunulan THY'nin "W09" tespiti ve rakiplerin ücret uygulamalarını içeren durum değerlendirmesi içerikli "W10 Orta Avrupa Analizi" başlıklı Powerpoint dosyası yer almaktadır. E-posta içeriğinde ise mevcut durum

"Orta Avrupa bölgesi özellikle son iki yılda rakiplerin hızlı frekans artışları ve ücret düşürmeleri ile yoğun rekabet içerisinde girmiştir" ifadeleri ile belirtilerek anılan toplantı neticesinde alınan kararlar şu şekilde özetlenmiştir:

"- Acenta teşviklerinin gözden geçirilerek kış döneminde TK satmayan acentaya teşvik verilmemesi

- Rakiplerin ücrette her şey dahil RT (.....) eur ile match edilmesi ve her uçakta 15 koltuk ayrılması, (Legacy<sup>19</sup> rekabeti olmayıp LCC rekabeti olan noktalarda da fark konulmadan aynı seviye ile match edilmesi)

- OW<sup>20</sup> ücret yapısıyla desteklenmesi (her şey dâhil OW (.....) euro gibi)

- mevcut en düşük ücret ile (.....) eur arasına ara seviyeler konulması

- çıkarılan düşük seviyelerden teşvik verilmemesi

- yine çıkarılan düşük seviyelerden mil kazanımının engellenmesi

- çıkarılacak seviyenin satış kanalının belirlenmesi (WEB-TRYA-GDS-PRIVATE)

..."

380 **I.2.16.** "Toplantı Tutanağı Formu" başlıklı, 04.08.2010 tarihli "Genel Müdür (Pazarlama ve Satış) Koordinasyon Toplantısı" konulu belgenin 1. Gündem maddesinde;

"... Low costlara karşı izlenecek genel ve özel stratejilerin belirlenmesi için bir toplantı yapılacaktır. Toplantı ile ilgili bir tarih belirlenecektir. Konu ile ilgili Gelir Yönetimi ve Ücret Müdürü Hakan İnce sunum yapmıştır. Acenteler teşvik almak istiyorsa off peak sezonunda yaptıkları bilet sayısını ve getirdikleri yolcu sayısını azaltmayacaklardır. Acente teşvikleri gözden geçirilecek ve kış döneminde TK satmayan acentelere teşvik verilmeyecektir. Troya teşvikleri için ayrıca bir düzenleme getirilecektir. Low costlara karşı çıkarılacak ücretler ow olarak çıkarılacak, özellikle Almanya'da bu ücretler ow olarak iyi bir şekilde duyurulacaktır."

ifadeleri bulunmaktadır.

390 **I.2.17.** Üretim Planlama Başkanı'nın e-posta kutusundan örneği alınan 3 aşamalı e-postada, Gelir Yönetimi ve Ücret Müdürü tarafından 13.08.2010 tarihinde "TK950/951 Şam Sabah Seferleri Analizi" konulu bir e-posta gönderildiği, buna cevaben Pazarlama ve Satış Başkan Yardımcısı'nın 20.08.2010 tarihinde yazdığı e-postada; "... İlave seferler ile LCC'ler üzerinde kâr baskısı üretecek şekilde yeni bir planlama yaparak bu seferi kaldırmamız belki" denildiği görülmektedir. Sonrasında 20.08.2010 tarihinde Yiğit Bilge AVCI tarafından gönderilen cevabi e-postada, THY tarafından bazı seferlerin iptali durumunda boş kalacak uçuş haklarının Pegasus, Cham Wings gibi şirketlerce doldurulması riskinin bulunduğu ifade edilmektedir.

**I.2.18.** Üretim Planlama Başkanı'nın e-posta kutusundan örneği alınan, Gelir Yönetimi ve Ücret Müdürü tarafından 18.08.2010 tarihinde gönderilen e-postada Şam satış müdürlüğünün "Şam kâr-zarar durumu" konulu e-postası iletilmektedir. Şam satış müdürlüğünün e-postasındaki aşağıdaki ifadeler dikkat çekicidir:

<sup>19</sup> Pazarda yerleşik olan ve düşük maliyetli taşımacılık modelinde faaliyet gösteren firmaların sunmadığı, business class, sık uçan yolcu programı gibi hizmetleri sunan havayolu firmaları "legacy carrier" olarak adlandırılmaktadır.

<sup>20</sup> One way (tek yön).

## 11-65/1692-599

400 “...Bu durumda rakiplerimiz olan havayollarının önlerinin kesilmesi ve stratejik işbirliğinin ve bayrak taşıyıcı Ortaklığımızın bütün seferlerinin muhafazası için, uçaklarımızdaki bir miktar koltuğun %(.....) gibi mutlaka rakip havayollarının seviyesinden satışa sunulması ve uçağın L/F’sinin %(.....)’den aşağı olması durumunda, düşük sınıflı koltukların satışa açık muhafaza edilmesi gerektiği kanaatindeyiz.”

**I.2.19.** Gelir Yönetimi Başkanı’nın bilgisayarından örneği alınan, bir gelir yönetimi uzmanı tarafından 23.08.2010 tarihinde gönderilen “FW: Pegasus’un SOFYA seferleri başlıyor” konulu e-postada; Pegasus’un Ekim ayında Sofya’ya uçmaya başlayacağı, bu teşebbüsü rakip olarak alacaklarsa, faaliyete başlamasından 1 ay önce pazara şok promosyonlarla girip talebi kendilerine çekebilecekleri, bunun için ücret yapısının değiştirilmesi gerektiği ifade edilmektedir.

410 **I.2.20.** THY’de yapılan yerinde incelemede elde edilen çalışmada, Amsterdam hattı için “Low-cost firmalarının, özellikle Pegasus’un agresif ücret politikasının iç transit pazarda yolcu kayıplarına sebep olduğu” tespiti yapılarak bu duruma karşı alınacak önlem için “iç transit pazarda yaşanan kaybın dış transit yolcu ile kapatılması için özellikle BSP acenteler sık ziyaret edilerek markaj altına alınacaktır. Bu bağlamda yetersiz olan personel sayısının kısa vadede yapılacak alım ile artırılması elzemdir.” değerlendirmesi yapılmıştır. Benzer şekilde Düsseldorf hattı için yapılan tespitler arasında “kısa vadede en büyük rakip olan Pegasus için önlem alınması” sayılmış. Buna ilişkin önlemler arasında ise “Pegasus’un hamleleri göz önünde bulundurularak teşvik programının etkin bir şekilde uygulanması ve ücret politikasının...” ifadelerine yer verilmiştir.

420 **I.2.21.** THY’de yapılan yerinde incelemede elde edilen sunumda ileri rezervasyonlara ilişkin birtakım analizler yer almış ve devamında ise “Öneri ve Aksiyon” başlığı altında bazı değerlendirmeler yapılmıştır. Bunlardan “Öneri ve Aksiyon 2; ÖZMERAM ACENTESİ” başlıklı değerlendirmede aşağıda belirtilen ifadeler bulunmaktadır:

“Acente Profili;

Etnik TR satan acenta yılda (.....) yolcuya sahip

CPH<sup>21</sup> de 35 yıllık bir geçmişi var.

2008 yılından itibaren yolcularını TK<sup>22</sup>’den Pegasus Havayollarına kaydırmıştır. (Yaz dönemleri için TK dan uçak alamadığı için

Acente TK ya tekrar kazandırılmalı, TK ile çalışmaya gönüllü”.

430 **I.2.22.** Genel Müdür yardımcısı tarafından Genel Müdürlüğe hitaben yazılan yazıda SGH çıkışlı bazı yurt dışı uçuşların TK markası ile icra edilmesinin düşük birim gelir elde edilmesine neden olduğu, SGH’den icra edilen iç ve dış hat uçuşların AJET’e devredilmesinin planlandığı, bazı dış hatların da iptal edilerek kapatılmasının düşünüldüğü ifade edilmektedir.

**I.2.23.** THY’de yapılan yerinde incelemede elde edilen “TK 2015 Strateji Toplantısı Oturum 1: İş Modellerimiz” başlığını taşıyan dokümanın 22. sayfasında, “İç Hatlara Genel Bakış” başlığı altında, THY’nin ve AJET’in iç hat uçuşlarındaki kâr-zarar durumuna ilişkin tablolar yer almaktadır. İlgili tabloların incelenmesinden, THY’nin, 2009 yılının Ocak-Nisan döneminde AHL çıkışlı iç hatlarda (.....) EUR kâr etmişken, 2010 yılının aynı döneminde (.....) EUR zarar ettiği; AJET’in ise 2009 yılının Ocak-Nisan döneminde (.....) EUR zarar etmişken, 2010 yılının aynı döneminde (.....) EUR zarar ettiği anlaşılmaktadır. Öte yandan, THY’nin tüm iç hatlarda

<sup>21</sup> Kopenhag’ın IATA kodu.

<sup>22</sup> THY’nin IATA kodu.

## 11-65/1692-599

440 2009 yılında (.....) EUR kâr etmişken, 2010 yılında (.....) EUR zarar ettiği anlaşılmaktadır. İlgili belgede zarardaki bu artışın sebebi olarak “TK'nın Atatürk harici meydanlardan yaptığı uçuşlar iç hat portföyümüzün zarar oranını ciddi olarak arttırmıştır” ifadesine yer verildiği görülmektedir.

**I.2.24.** THY’de yapılan yerinde incelemede elde edilen “TK 2015 Strateji Toplantısı Oturum 1: İş Modellerimiz” başlığını taşıyan dokümanın 23. sayfasında, “Strateji” başlığı altında şu ifadeler yer almaktadır:

“Aşağıdaki hatların, SAW’a kaydırılması:

- AHL’den zarar eden iç hatlar
- Transit oranı düşük olan iç hatlar
- Doygunluğa erişmiş olan ve ek frekans gereksinimi olan hatlar
- Yukarıdaki tanımda low cost;’ların yoğun olduğu hatlar

450 AHL’nin rahatlaması ve yüksek gelirli operasyonların oradan icrası

Low Costlar ile mücadele yöntemi

SAW’da güçlenip ESB’den ayrılmamak

AJET’i güçlendirmek”

	2009 TK Pazar Payı	2009 Rakip I	2009 Rakip Pazar Payı	2009 Rakip II	2009 Rakip II Pazar Payı
ISTAMSIST	(.....)	KL	(.....)	LX	(.....)
ISTBRUIST	(.....)	LH	(.....)	LX	(.....)
ISTBSLIST	(.....)	LH	(.....)	LX	(.....)
ISTBUDIST	(.....)	MA	(.....)	LH	(.....)
ISTCGNIST	(.....)	LH	(.....)	OK	(.....)
ISTDUSIST	(.....)	LH	(.....)	LX	(.....)
ISTFRAIST	(.....)	LH	(.....)	LX	(.....)
ISTGVAIST	(.....)	LX	(.....)	LH	(.....)
ISTHAJIST	(.....)	LH	(.....)	LX	(.....)
ISTHAMIST	(.....)	LH	(.....)	LX	(.....)
ISTMUCIST	(.....)	LH	(.....)	LX	(.....)
ISTNUEIST	(.....)	LX	(.....)	LH	(.....)
ISTPRGIST	(.....)	OK	(.....)	LH	(.....)
ISTSTRIST	(.....)	LX	(.....)	LH	(.....)
ISTSXFIST	(.....)	XQ	(.....)	4U	(.....)
ISTTXLIST	(.....)	LH	(.....)	MA	(.....)
ISTVIEIST	(.....)	OS	(.....)	LH	(.....)
ISTWAWIST	(.....)	LO	(.....)	MA	(.....)
ISTZRHIST	(.....)	LX	(.....)	LH	(.....)
SAWAMSSAW	(.....)	XQ	(.....)	H9	(.....)

## 11-65/1692-599

SAWCGNSAW	(.....)	XQ	(.....)	4U	(.....)
SAWHAJSAW	(.....)	XQ	(.....)	X3	(.....)
SAWSTRSAW	(.....)	4U	(.....)	XQ	(.....)

### I.3. Taraf Savunmaları

THY'nin savunmalarını aşağıdaki başlıklar altında toplamak mümkündür:

- İlgili tarafın savunma hakkının zedelendiği iddiası.
- İlgili pazara ilişkin savunmalar aşağıdaki alt başlıklar altında toplanabilir:

460

İstanbul Atatürk Havalimanı ile Sabiha Gökçen Havalimanı'nın birbirine ikame pazarlar olmadığı.

AHL ve SGH ikame pazarlar olmadığından, ilgili coğrafi pazarın "SGH'den icra edilen iç ve dış hat seferleri" olduğu ve hâkim durumun tespitinde de SGH'deki pazar paylarının dikkate alınması gerektiği.

AHL'nin transit uçuşlar için merkez konumunda bir havalimanı olduğu; buna karşın SGH iniş ve kalkışlı transit uçuşların sayısının AHL'ye kıyasla çok düşük olduğu; dolayısıyla transit yolcular açısından iki havalimanının birbirine ikame teşkil etmeyeceği.

AHL ile SGH'nin arz ve talep açısından birbirine ikame olmadığı.

470

Aynı nokta varışlı uçuşlarda AHL pazarı talep ve pazar dinamikleri itibarıyla daha yüksek fiyatları kaldırabilmesi ve buna bağlı olarak AHL çıkışlı uçak biletleri daha pahalı olmasına karşın AHL'nin doluluk oranlarının SGH'den daha yüksek ya da başa baş konumda olmasının ve AHL'den SGH'ye yolcu kaymasının bulunmamasının AHL ile SGH'nin farklı pazarlarda olduğunu gösterdiği.

- Hakim duruma ilişkin savunmaların içeriği aşağıda üç başlık altında verilmiştir:

Genel olarak THY'nin hakim durum tespiti için kullanılan argümanların hepsinin Pegasus için de geçerli olduğu, dolayısıyla THY'nin hakim durum tespitinin doğruyu yansıtmadığı.

Soruşturma Raporunda THY'nin bayrak taşıyıcı firma olmasından kaynaklandığı ileri sürülen avantajların hakim durum analizi için yeterli olmadığı.

480

Soruşturma Raporu'nda THY'nin filo durumu itibarıyla hakim durum analizinde kullanılacak avantajının bulunmadığı.

- Hâkim durumun kötüye kullanılmasına ilişkin savunmalar aşağıdaki şekilde sıralanabilir:

THY'nin SGH pazarında rekabet sürecine zarar veren, rakiplerin fiilen rekabet edebilme imkânını büyük ölçüde azaltan ve tamamen ortadan kaldıran bir davranışının bulunmadığı.

THY'nin SGH'den seçici fiyatlama ve yıkıcı fiyatlama uygulamasının söz konusu olmadığı.

Mevcut soruşturmada slot veya devletlerarası ikili hava ulaştırma anlaşmalarına ilişkin tespit ve değerlendirmelerde bulunulmasının uygun olmayacağı.

490

"Yıkıcı Fiyat" ihlalinin unsurlarından hiçbirinin oluşmadığı.

## 11-65/1692-599

Soruşturma Raporu'nda "yıkıcı fiyat" uygulamasının olup olmadığının incelenirken sadece THY'nin ilgili hatlardaki toplam maliyet ve gelirlerinin analiz edildiği, birim fiyatlar, sefer sayıları ve doluluk oranlarının göz ardı edildiği ve fiyat unsurunun gözden kaçırıldığı.

Hakkında soruşturma yürütülen tarafın bilet fiyatlarının sürekli olarak Pegasus'un bilet fiyatlarının üstünde olduğu.

Rakibin pazardan çıkması ve/veya çıkma riskinin bulunmasının söz konusu olmadığı.

Soruşturma Raporu'nda yanlış maliyet kalemlerinin dikkate alınarak değerlendirme yapıldığı.

500 Soruşturma Raporu'ndaki ihlal tespitine konu olan davranışların süresinin kısa olduğu. THY'nin hasat imkânının bulunmadığı.

THY'nin tüm işlem ve eylemlerinin nesnel ve meşru ticari gerekçelere dayandığı.

THY'ye işlenemez bir suç isnat edildiği.

Yıkıcı Fiyat uygulamasının esaslı unsurlarından olan "niyet" in ortaya konması gerektiği.

Soruşturma Raporu'nda niyet unsurunu ortaya koymaya yönelik belgelerin esasen, pazarda yer alan düşük maliyetli havayolu şirketlerinin piyasaya getirdiği dinamizme karşı THY'nin uygulaması gereken rakibi izleme ve fiyatını onlarla rekabet edecek seviyeye ayarlama çabasını gösterir nitelikte olduğu.

- Diğer savunmalar aşağıdaki şekilde sıralanabilir:

510 Soruşturma Raporu'nda benimsenen yaklaşımın Rekabet Kurulunu rekabet hukukunun maksadını aşacak şekilde teşebbüslerin fiyatlarına müdahale etmeye yol açacağı.

Soruşturma kapsamında hedeflenen amacın rekabet hukukunun amaçlarıyla örtüşmediği.

Soruşturma Raporu'nun somut veri ve analizlerle hareket etmediği.

### 1.4. Değerlendirme

520 Pegasus tarafından Kurumumuza iletilen şikâyet dilekçesinde özetle; THY'nin İstanbul çıkışlı yurt içi ve yurt dışı hatlarda havayolu ile tarifeli yolcu taşımacılığı pazarında hâkim durumda olduğu ve bu durumunu rakip teşebbüslerin yeni pazarlara girmesine engel olmak ve mevcut pazarlardaki faaliyetlerini zorlaştırmak şeklindeki dışlayıcı eylemleri ile kötüye kullandığı iddia edilmektedir. Söz konusu başvuruda THY'nin hâkim durumunu kötüye kullanması olarak ifade edilen eylemleri; i) Pegasus'un hâlihazırda faaliyet gösterdiği hatlarda seçici fiyatlandırma uygulamak suretiyle Pegasus'un faaliyetlerinin zorlaştırılması ve ii) SHGM vasıtasıyla Pegasus'un yeni hatlara girmesine engel olunması şeklinde iki başlık altında toplanabilir.

Bu çerçevede, soruşturma konusunu oluşturan hususlar 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında incelenmiştir.

4054 sayılı Kanun'un 6. maddesinde "Bir veya birden fazla teşebbüsün ülkenin bütününde ya da bir bölümünde bir mal veya hizmet piyasasındaki hâkim durumunu tek başına yahut başkaları ile yapacağı anlaşmalar ya da birlikte davranışlar ile kötüye kullanması" yasaklanmakta ve maddenin ikinci fıkrasında da kötüye kullanma halleri sayılmaktadır:

530 "a) Ticarî faaliyet alanına başka bir teşebbüsün girmesine doğrudan veya dolaylı olarak engel olunması ya da rakiplerin piyasadaki faaliyetlerinin zorlaştırılmasını amaçlayan eylemler,

## 11-65/1692-599

b) Eşit durumdaki alıcılara aynı ve eşit hak, yükümlülük ve edimler için farklı şartlar ileri sürerek, doğrudan veya dolaylı olarak ayırıcılık yapılması,

c) Bir mal veya hizmetle birlikte, diğer mal veya hizmetin satın alınmasını veya aracı teşebbüsler durumundaki alıcıların talep ettiği bir malın veya hizmetin, diğer bir mal veya hizmetin de alıcı tarafından teshiri şartına bağlanması ya da satın alınan bir malın belirli bir fiyatın altında satılmaması gibi tekrar satış halinde alım satım şartlarına ilişkin sınırlamalar getirilmesi,

540 d) Belirli bir piyasadaki hâkimiyetin yaratmış olduğu finansal, teknolojik ve ticarî avantajlardan yararlanarak başka bir mal veya hizmet piyasasındaki rekabet koşullarını bozmayı amaçlayan eylemler,

e) Tüketicinin zararına olarak üretimin, pazarlamanın ya da teknik gelişmenin kısıtlanması.”

Yukarıda yer verilen mevzuat hükümlerinden de anlaşılacağı üzere, bir eylemin hâkim durumun kötüye kullanılması olarak değerlendirilebilmesi için teşebbüsün hâkim durumda bulunması ve hâkim durumdaki teşebbüsün eyleminin kötüye kullanma olarak kabul edilebilecek nitelikte olması gerekmektedir. Eylem kötüye kullanma niteliğinde değilse, teşebbüsün hâkim durumda olup olmamasının önemi bulunmamaktadır. Bu noktadan hareketle, mevcut olay bakımından, öncelikle şikâyete konu eylemin hâkim durumu kötüye kullanma davranışı teşkil edip etmediği incelenmiştir.

550 Esasen, Kanun maddesinde sayılan kötüye kullanma halleri örnek kabilinden olup, hâkim durumun diğer şekillerde de kötüye kullanılabilmesi mümkündür. Başvuru dilekçesinde belirtilen hususlar incelendiğinde, Pegasus’un şikâyetleri, THY’nin, 4054 sayılı Kanun’un 6. maddesi kapsamında Pegasus’un faal olduğu yurt içi ve yurt dışı hatlarda dışlayıcı nitelikte fiyatlama ve fiyatlama dışı eylemlerde bulunmak suretiyle hâkim durumunu kötüye kullandığı iddiasından oluşmaktadır. Rekabet hukukunda fiyata ilişkin dışlayıcı davranışlar; yıkıcı fiyatlama, seçici fiyatlama, indirim sistemleri ve fiyat sıkıştırması gibi çeşitli şekillerde ortaya çıkabilmektedir. Soruşturma sürecinde gerçekleştirilen incelemeler sonucunda, THY’nin inceleme konusu fiyatlamaya ilişkin davranışlarının öncelikle yıkıcı fiyat uygulaması kapsamında olup olmadığı incelenmiş; THY’nin iddia konusu fiyat dışı uygulamaları ise genel

560 olarak yıkıcı fiyat teorisi kapsamında değerlendirilmiştir.

Hakim durumun kötüye kullanılması hallerinden yıkıcı fiyatlamaya ilişkin olarak genel kabul gören aşağıdaki tanım yapılabilir:

“Yıkıcı fiyatlama, teşebbüsün, mevcut veya potansiyel rakiplerini pazar dışına çıkarabilmek ve özellikle disipline etmek gibi amaçlarla, belirli bir dönemde (kısa dönemde) maliyetinin altında satış fiyatı belirleyerek zarar etmeyi kabul ettiği rekabet karşıtı bir fiyatlama stratejisidir. Teşebbüsün yıkıcı fiyatlama yaparak belirli bir dönem için zarara katlanmasının, ancak bu davranışı sonucunda pazardaki konumunu devam ettirmeyi ya da daha fazla pazar gücü elde etmeyi tasarladığı zaman rasyonel/kârlı bir strateji haline dönüştüğü kabul edilmektedir.”

570 Yukarıda aktarılan, yerinde incelemelerde yapılan tespitlerin tek başına herhangi bir kötüye kullanma fiiline işaret etmediği, daha çok bir teşebbüsün rekabetçi kaygılarından kaynaklanan iç yazışmalardan oluştuğu anlaşılmaktadır.

Öte yandan, dosya mevcudu bilgi ve belgeler ile THY’nin savunmaları birlikte dikkate alındığında, THY’nin İstanbul çıkışlı yurt içi ve yurt dışı hava yolu ile yolcu taşıma hatlarında rakip teşebbüs aleyhine dışlayıcı eylemlerde bulunarak hakim durumunu kötüye kullandığı iddiasına ilişkin olarak 4054 sayılı Kanun’un 6. maddesi kapsamında ihlal tespiti yapılmadığı; dolayısıyla adı geçen teşebbüs hakkında aynı Kanun’un 16. maddesi uyarınca idari para

## 11-65/1692-599

cezası uygulanmasına gerek olmadığı sonucuna varılmıştır. Bu çerçevede, THY tarafından yapılan savunmalar ayrıca cevaplandırılmamıştır. Ancak, THY'nin savunma hakkının zedelendiği iddiasının değerlendirilmesinin gerekli olduğu anlaşılmıştır.

580 Esasen THY'ye önaraştırma sonrasında ve soruşturma döneminde savunma hakkını kullanabilmesi için mevzuat gereği olan bildirimler ve bilgilendirmeler zamanında ve gereğince yapılmıştır. Diğer yandan 04.08.2011 tarihinde Kurum kayıtlarına intikal eden yazı ile THY vekilleri, 2010/3 sayılı Tebliğ ve 4982 sayılı Bilgi Edinme Kanunu ve Bilgi Edinme Kanununun Uygulanmasına İlişkin Esas ve Usuller Hakkında Yönetmelik uyarınca 08.07.2010 tarih ve 10-49/923-M sayılı Kurul kararı uyarınca yürütülen soruşturma kapsamında hazırlanan, 08.07.2011 tarih ve SR/11-06 sayılı Soruşturma Raporu'nda yer alan ve kendileri ile ilgili olan tüm bilgi ve belgelerin birer kopyasının verilmesini talep etmiştir. Kurulun 17.08.2011 tarih ve 11-45/1105-M sayılı kararı ile söz konusu taleplerden; Önaraştırma Raporunun gizli bilgi ve ticari sırlardan arındırılmış kısmının, Soruşturma Heyeti tarafından da uygun bulunan şikayet dilekçesi ile Soruşturma Raporu'nun 41 ve 42. sayfalarında karartılmış halde iletilen bilgilerin 590 açık halinin verilmesine, diğer taleplerin ise reddine karar verilmiştir. Söz konusu Kurul kararı hakkındaki bilgilendirme yazısı 18.08.2011 tarih ve 5006 sayı ile ilgili tarafa gönderilmiş olup, Kurul tarafından verilmesi uygun görülen bilgi ve belgelerin örnekleri de 26.09.2011 tarih ve 5635 sayı ile ilgili tarafa gönderilmiştir.

Dosya konusu bir diğer husus olan THY'nin AHL'de sahip olduğu slot hakları ve bazı ikili anlaşmalarda tek taşıyıcı olarak belirlenmesi ise pazardaki rekabeti olumsuz etkilemektedir. Türk sivil havacılık sektöründeki rekabet koşulları genel olarak değerlendirildiğinde THY'ye önemli bir rekabet avantajı sağlayan bu uygulamaların sektörün geneli açısından bir takım yapısal sorunlara da yol açtığı ve sektörde adil rekabet koşullarının bozulmasına etki ettiği 600 görülmektedir. Bu çerçevede sivil havacılık sektöründe adil rekabet ortamını bozması muhtemel bazı hususlara değinmekte fayda bulunmaktadır.

Raportörlerin sektörde faaliyet gösteren teşebbüslerle yapılan görüşmelerde, yürürlükteki DHMİ Genel Müdürlüğü Uygulama Talimatı'nın 7. maddesinin ikinci fıkrasında yer alan "*Slot Koordinasyon Merkezi çalışanları, tarife düzenleyici ve koordinatörler, bağımsız, tarafsız ve şeffaf bir şekilde hareket edecektir.*" hükmüne atıfta bulunularak, söz konusu hükmün uygulanmasında sorunların bulunduğu belirtilmiştir. Bahse konu sorunların, DHMİ Genel Müdürlük Merkezinde oluşturulan "Slot Koordinasyon Komitesi"nde çalışan personelin ağırlıklı olarak THY personelinin oluşmasından kaynaklandığı ifade edilmekte ve THY yönetimi ile DHMİ yönetimi arasında organik bağ bulunmasının sistemin etkin, şeffaf, adil ve uyumlu 610 hizmet yürütmesinin önünde engel oluşturduğu belirtilmektedir. Ayrıca, diğer havayolları AHL çıkışlı slot tahsisinde güçlükler yaşarken, THY'nin artan uçak sayısına karşın AHL çıkışlı slot alabilmesinde bir zorlukla karşılaşmamasının, bu durumun bir göstergesi olduğu ileri sürülmektedir.

Bilindiği üzere ülkemizde, 2005 yılı Ağustos ayına kadar slot uygulaması, operasyonun gerçekleşmesine 72 saat kalana kadar (Operasyonel Dönem) "Türk Hava Yolları Slot Koordinatörlüğü", son 48 saat, hafta sonu, bayram ve tatil günlerinde ise "DHMİ Atatürk Havalimanı Slot Koordinasyon Merkezi" tarafından gerçekleştirilmiştir. Ancak 2005 yılı sonunda THY ile özel havayolu şirketleri arasında slot konusunda uygulamada yaşanan sorunlar nedeniyle ve AB'ye uyum çerçevesinde Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından slot konusunda yeni bir düzenlemeye gidilmiştir. AB mevzuatındaki gelişmeler, 2003 yılında iç hatlarda başlatılan serbestleşme ile oluşan uçak ve yolcu trafiğindeki artış sonucu slot koordinasyon merkezinin daha bağımsız bir yapıya 620 kavuşturulması gereği anılan düzenlemede rol oynamıştır. Bu kapsamda Ağustos 2005'te



## 11-65/1692-599

yürürlüğe konulan “Slot Uygulama Prensipleri Talimatı (SHT-SLOT)” gereğince SHGM bünyesindeki Slot koordinasyon Merkezi 14.02.2006 tarihinde faal hale gelmiştir. “Slot Uygulama Prensipleri Talimatı (SHT-SLOT)” ile slot tahsisinin bağımsız, tarafsız ve şeffaf gerçekleştirilmesine yönelik olarak Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına bağlı SHGM bünyesinde Slot Koordinasyon Merkezi oluşturulmuştur.

630 17.08.2010 tarihinde yürürlüğe giren DHMİ Genel Müdürlüğü Slot uygulama Talimatı ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca 23.08.2005 tarihinde yayınlanan “Slot Uygulama Prensipleri Talimatı (SHT-SLOT)” iptal edilmiştir. Bu talimat çerçevesinde SHGM bünyesinde bulunan Slot Koordinasyon Merkezinin DHMİ yetki ve sorumluluğunda hizmet vermek üzere yeniden düzenlendiği görülmektedir.

DHMİ Genel Müdürlüğü Slot uygulama Talimatının önemli görülen hükümlerine aşağıda yer verilmiştir:

“Hukuki Dayanak” başlıklı 3. maddesi:

640 “*Bu Talimat; 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ve 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu uyarınca, Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI) Genel Müdürlüğü Ana Statüsü, Avrupa Birliğinin 95/93 ve revize 793/2004 sayılı “Havaalanlarında Slotların Dağılımı için Genel Kurallar” Mevzuatı ile IATA kural ve standartları referans alınarak, 17/06/2010 tarih ve B.11.1.SHG.0.61.00.00-1265/8090 sayılı Bakanlık Makamı Oluru gereğince hazırlanmıştır.*”

“DHMİ Merkez Koordinasyon Komitesi” başlıklı 6. maddesi:

“(2) *Bu komite; Koordinatörlük ve Mahalli Komitelerden gelecek raporlar ile hava yolu işletmeleri ve sektörün diğer hizmet paydaşlarından gelecek teklif ve talepleri değerlendirerek, sistemin bir bütün olarak etkin, şeffaf, adil ve uyumlu hizmet yürütmesini sağlamaktan sorumlu olacaktır...*”

“Slot Koordinasyon Merkezi, Tarife Düzenleyiciliği ve Slot Koordinatörlüğü” başlıklı 7. maddesi:

650 “(1) *Slot Koordinasyon Merkezinin ve Koordinatörlüğün görev ve sorumlulukları, personel planlaması ve organizasyon yapısı Genel Müdürlük tarafından tespit edilir. Tarife düzenleyiciler ve Koordinatörler Genel Müdür tarafından atanır. Aynı tarife düzenleyicisi veya koordinatör birden fazla havalimanı / havaalanı için atanabilir.*

(2) *Slot Koordinasyon Merkezi çalışanları, tarife düzenleyici ve koordinatörler, bağımsız, tarafsız ve şeffaf bir şekilde hareket edecektir.*

(3) *Tarifesi düzenlenen bir havalimanı / havaalanında hava taşıyıcılarına tavsiyelerde bulunulacak, yoğun taleplerin dengelenmesine yönelik alternatif varış ve/veya kalkış zamanları önerilecektir.*”

“Bilgi ve Belgeler” başlıklı 10. maddesi:

660 “(1) *Tarifesi düzenlenen veya koordine edilen bir havalimanı / havaalanında faaliyet gösteren veya göstermeyi planlayan tüm hava taşıyıcıları, tarife düzenleyicisi ve koordinatörlük görevini yürütmekle sorumlu olarak DHMİ Slot Koordinasyon Merkezine, kendilerinden istenen ilgili tüm bilgi ve belgeleri uygun format ve süre içerisinde sunacaklardır. Hava taşıyıcıları, özellikle slot talebi esnasında yeni giriş statüsünden faydalanıp faydalanmayacaklarını da bildireceklerdir...*”

## 11-65/1692-599

670 Slot tahsisinde DHMİ Genel Müdürlüğünün ve Genel Müdürün belirleyici bir rol oynadığı söz konusu düzenlemeden açıkça görülmektedir. Diğer taraftan Talimat'ın 10. maddesi gereğince havayolu taşımacılığı alanında faaliyet gösteren tüm rakip firmaların ticari sır sayılabilecek ve/veya rekabet açısından hassas kabul edilebilecek her türlü bilgisinin DHMİ Slot Koordinasyon Merkezi tarafından istenebileceği ve DHMİ bünyesinde bulundurulacağı anlaşılmaktadır.

680 Esasen, ülkemizdeki sivil havacılık sektöründe rekabetin işleyişi açısından slot tahsislerine ilişkin mevzuat ve uygulama çeşitli tarihlerde Kurul kararlarına konu olmuştur.<sup>23</sup>. Söz konusu Kurul kararlarında, pazara girişler ve etkin bir rekabet açısından son derece önemli olan slot dağıtımından sorumlu slot koordinatörünün her ne kadar özel bütçeli de olsa idari yönlerden Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına bağlı olan SHGM tarafından belirlenmekte olduğu, slot tahsisinin teknik yönlerden (kullanılan sistem ve teknik eleman) halen THY'ye bağımlı olduğu, bu tür bir yapının potansiyel olarak, havayolu sektöründe rekabetin sağlıklı bir şekilde tesisini olumsuz etkileyebileceği tespitlerinin yapıldığı, sivil havacılık sektöründe rekabetin sağlıklı bir şekilde tesisi ve gelişimi açısından, sektöre yönelik düzenleme, uygulama ve denetimlerin yeterli teknik kadrosu bulunan ve gerçek anlamda bağımsız idari otorite kimliği olan bir sivil havacılık otoritesi tarafından gerçekleştirilmesinin ve özellikle slot tahsisi konusunda bu türden bir bağımsızlığı sağlayacak tedbirlerin alınmasının yararlı olacağı belirtilmiştir. Ayrıca yabancı ülkelerle yapılan ikili hava ulaştırma anlaşmalarında THY dışında özel havayolu şirketlerinin de piyasa koşulları çerçevesinde pazara girmesine imkan sağlayıcı düzenlemeler yapılmasının, dış hat tarifeli yolcu taşımacılığı piyasasında daha rekabetçi bir ortamın tesisi açısından olumlu etkiler yapacağı kanaatine varılmış ve bu çerçevede oluşturulacak Kurul görüşünün Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve SHGM'ye gönderilmesine karar verilmiştir.

690 Ancak en son düzenleme ile SHGM yerine DHMİ Genel Müdürlüğünün bu konuda yetkilendirilmesi ile Kurulumuz kararlarında belirtilen hususların karşılandığını söylemek mümkün değildir. Öncelikle DHMİ'nin Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının ilgili kuruluşu niteliğinde olan bir Kamu İktisadi Kuruluşu olması nedeniyle bağımsızlığından ve özerkliğinden bahsetmek mümkün değildir. Diğer yandan DHMİ Genel Müdürünün THY yönetiminde çeşitli görevler alması, ilgili talimatta ve talimatın hazırlanmasında referans alınan Avrupa Birliğinin 95/93 ve revize 793/2004 sayılı "*Havaalanlarında Slotların Dağılımı için Genel Kurallar*" mevzuatı ile IATA kural ve standartlarında yer verilen; slot tahsisinin şeffaf, adil ve ayrımcı olmayan kurallara dayandırılması gereği ve slot koordinatörünün herhangi bir ilgili taraftan bağımsız olması ve tüm sektör aktörlerine eşit mesafede faaliyet göstermesi ilkeleri ile uyumlu olmadığı değerlendirilmektedir.

700 Yukarıda yer verilen bilgi ve değerlendirmeler çerçevesinde Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının sivil havacılık sektöründe rekabetin sağlıklı bir şekilde tesisi ve gelişimi açısından yapılması gereken düzenlemelere ilişkin görüş gönderilmesinin uygun olacağı; ayrıca anılan Bakanlığa ve Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığına THY yönetimine ilgili sektörde tüm rakip firmalara yönelik düzenleme yapma yetkisine sahip kuruluşlarda görev yapan yetkililerin atanmaması ve var olan yöneticilerin değiştirilmesi gerektiği yönünde görüş gönderilmesinin yerinde olacağı değerlendirilmiştir. Diğer taraftan hâlihazırda THY'ye denetim kurulu üyesi olarak görev yapan DHMİ Genel Müdürünün THY bünyesindeki görevine, ilgili piyasada DHMİ'nin yerine getirdiği düzenleyici görevlerde

<sup>23</sup>10.04.2008 tarih, 08-28/322-106 sayılı ve 14.9.2006 tarih 06-63/863-253 sayılı Kurul kararları. O dönemlerde Ulaştırma Bakanlığının bağlı SHGM'nin bu konuda yetkili olduğu görülmektedir.

## 11-65/1692-599

710 tarafsızlık, tüm sektör aktörlerine eşit mesafede olma ve ayrımcılık yapmama kurallarının sağlanabilmesini teminen, son verilmesi gerektiğinin bildirilmesi uygun olacaktır.

## J. SONUÇ

Rekabet Kurulunun 08.07.2010 tarih, 10-49/923-M sayılı kararı uyarınca yürütülen soruşturma sonucunda, tespitler ve ilgili tarafların savunmaları, toplanan tüm bilgi ve belgeler ile Soruşturma Raporu, Ek Yazılı Görüş ve Sözlü Savunma Toplantısındaki açıklamalar değerlendirilerek:

720 1- Türk Hava Yolları A.O.'nun İstanbul çıkışlı yurt içi ve yurt dışı hava yolu ile yolcu taşıma hatlarında rakip teşebbüs aleyhine dışlayıcı eylemlerde bulunarak hakim durumunu kötüye kullandığı iddiasına ilişkin olarak 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında ihlal tespiti yapılamadığına; dolayısıyla adı geçen teşebbüs hakkında aynı Kanun'un 16. maddesi uyarınca idari para cezası uygulanmasına gerek olmadığına Kurul Üyeleri İsmail Hakkı KARAKELLE, Dr. Murat ÇETİNKAYA ve Reşit GÜRPINAR'ın farklı gerekçesi ve OYBİRLİĞİ ile,

2- Bununla birlikte, ilgili pazarda sağlıklı bir rekabet ortamının tesisi bakımından, slot tahsisleri, uluslararası ikili havacılık anlaşmaları gibi hususlara ilişkin olarak ilgili teşebbüsler ile kamu kurum ve kuruluşlarına Rekabet Kurulu görüşünün bildirilmesine Kurul Üyesi Reşit GÜRPINAR'ın farklı gerekçesi ve OYBİRLİĞİ ile

Danıştay yolu açık olmak üzere karar verilmiştir.

730

## Rekabet Kurulu'nun 30.12.2011 tarih ve 11-65/1692-599 Sayılı Kararına;

### FARKLI GEREKÇE

740 Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş. tarafından Türk Hava Yolları A.O. (THY)'nin, İstanbul merkezli yurt içi ve yurt dışı hatlarda havayolu ile tarifeli yolcu taşımacılığı pazarında hâkim durumda olduğu ve bu gücünü rakip teşebbüslerin yeni pazarlara girmesine engel olmak ve mevcut pazarlardaki faaliyetlerini zorlaştırmak bir başka deyişle dışlayıcı nitelikte fiyatlama ve fiyatlama dışı eylemlerde bulunmak suretiyle hâkim durumunu kötüye kullandığı şeklindeki eylemleri ile kötüye kullandığı iddiası ile yapılan şikayet üzerine açılan soruşturma sonucunda Kurulumuz, 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında ihlal tespiti yapılamadığına karar vermiş olup, gerek yerinde inceleme ve gerekse teşebbüslerden gelen ve dosya içeriğinde bulunan belge ve bilgilere göre verilen bu karara, iddia edilen ihlalin olup, olmadığı tespit edebilmesi için dosyadaki belge ve bilgilerin, yapılan analizlerin yeterli olmadığı, bu nedenle ihlal olmadığı yolundaki çoğunluk görüşü yönünde oy kullanıldığı, ayrıca slot tahsislerindeki yasal durumun açıklanmasının, ilgili pazarda sağlıklı bir rekabet ortamının tesisi bakımından ilgili teşebbüsler ile kamu kurum ve kuruluşlarına gönderilmesine ilişkin Rekabet Kurulu görüşüne ek gerekçe olarak eklenmesi gerektiği kanaatiyle ile karar sonucuna aşağıda açıklayacağımız farklı gerekçe ile katılma gereği doğmuş bulunmaktadır.

750

Karara bizim gibi farklı gerekçe yönünde oy kullanan diğer Rekabet Kurulu Üyeleri Sn. İsmail Hakkı Karakelle ve Sn. Dr. Murat Çetinkaya'nın farklı gerekçelerinde de belirtildiği gibi, **İhlalin olup, olmadığına sağlıklı bir şekilde karar verebilmek için;**

## 11-65/1692-599

1- Öncelikle, Sabiha Gökçen Havaalanı (SGH) ile Atatürk Havaalanının (AHL) birbirlerine ne derece ikame olup olmadığı hususunda Raporda yer alan analizlerin yeterli olması,

760 2- THY tarafından dosyaya intikal ettirilen ortalama fiyat verilerinin, dosyada yeterli derecede analiz ve test edilmesi,

3- THY'nin Anadolu Jet ile birlikte SGH'de faaliyet göstermesinden önceki ve sonraki tarihleri ayrı ayrı içerecek şekilde, bu tarihlerde Pegasus tarafından uygulanan fiyatların dosyada karşılaştırmalı bir şekilde değerlendirilmesi ve böyle bir değerlendirme yapılırken de özellikle, uçuş hattı, uçuş zamanı/saati, uçak kapasitesi gibi hususların dikkate alınarak ayrıntılı bir fiyat analizi yapılması,

770 4- İncelenen pazara biraz da geniş perspektiften bakılarak, THY ile Anadolu Jet arasında, bir rekabet ihlali anlamına gelebilecek şekilde, doğrudan yada dolaylı bir çapraz sübvansiyonun olup olmadığı da ayrıca bakılması gereken hususlar arasında bulunması,

5- Dosyada THY/Anadolu Jet'in yanı sıra, aynı yöntemle şikayetçi konumunda olan Pegasus'un da hat bazında maliyet/fiyat analizinin de yapılması ve karlılık/zarar durumunun en azından ortaya konulması gerekirdi.

780 Soruşturma heyetince yukarıda yapılması gerekli test ve analizlerin bulunmaması nedeniyle tarafıma ihlalin olup olmadığı konusunda tam bir kanaat gelmediği için, ceza hukukunun ‘‘şüphe sanık lehine yorumlanır’’ (*in dubio pro reo*) ilkesinden hareketle, 4054 sayılı Yasanın 49.maddesine göre de çekimser oy kullanmanın mümkün olmaması karşısında karar sonucuna katılmak zorunda kalmıştır. Kısaca bu farklı gerekçe oyu sahibi olarak ihlal olmadığı tespiti kararına delil yetersizliğinden değil, mevcut delillerin yeterince test ve analizlere tabi tutularak değerlendirilmediği ve bu nedenle ihlalin var olup olmadığının sağlıklı olarak ortaya konulamadığı görüşü ile bu yönde oy kullandığımızı belirtmek istiyoruz. Ancak, Kurulumuzun 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun hükümleri karşısında, dosyanın bulunduğu bu aşamada tarafımızdan eksiklikleri belirtilen hususların tamamlanması adına kullanacağı bir usulün ve yetkinin bulunmamasının da anılan Kanunun bir eksikliği olarak işaret edilmesinde yarar olduğu kanısındayız.

790 **İdare Hukukunda yetki;** kişileri, eşitlik kuralını, Temel Hak ve Hürriyetleri, kamusal para ve malları doğrudan ilgilendiren ve kamu gücü kullanım aracı olan idari işlemin idare içindeki herkes tarafından değil de, yalnızca kanunda belirlenmiş makamlar tarafından, yine yasada belirlenen konu ve sınırlar içerisinde yapılabilmesini ifade eder. Bir başka deyişle yetki, idari makamı işgal eden kişi veya kişilerin kamu tüzel kişisi adına hukuki işlemler yapabilme ehliyetidir.

**Birinci anlamda yetki;** idarenin görev alanını, hukuki olanağını, tesis edebileceği işlemlerin konu ve sınırlarını ifade eder.

**İkinci ve dar anlamda yetki** ise; Anayasa ve Kanunların idareye bıraktığı alanlarda alınacak idari kararların veya yapılacak işlemlerin hangi idari makam ve organlarca yapılabileceğini veya alınabileceğini ifade eder. İdare Hukukunda Yetkilerin ortak özelliklerine gelince;

- 800
- İdare Hukukunda yetkiler Anayasa ve Kanunlardan kaynaklanır.
  - İdare Hukukunda yetkiler verilmiş yetki niteliğindedir.
  - İdare Hukukunda yetkiler istisnai niteliktedir.
  - İdare Hukukunda yetkiler kanunla sınırlı olup, yorumla genişletilemez.
  - İdare Hukukunda yetkiler dar yoruma tabi tutulur.

## 11-65/1692-599

- İdare Hukukunda yetkiler kamu düzenine ilişkindir.

810 Bu açıklamalarımızın ışığında belirtmek gerekirse, Rekabet Kurulunun 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun tarafından kendisine verilen ihlal iddialarını inceleme ve karar verme görevini yerine getirirken, yine aynı kanunla verilen hukuki olanaklar ve sınırlar içerisinde kalmak kaydıyla, aşağıda özetle açıklanan tüm usulü yetkilerini kullanarak, sonuca ulaştırması (nihai karar) zorunludur. Başka bir deyişle Kurul kanunda öngörülen usulü süreci takip ederek nihai kararını verecektir.

820 4054 sayılı Kanunda Rekabet Kurulunun resen veya kendisine ihbar, şikayet, Bakanlık talebi yoluyla gelen başvurular üzerine, soruşturma açılıp açılmayacağına karar verebilmesi için öncelikle önaraştırma yapılmasına karar vereceği, önaraştırmanın 30 gün içinde tekemmül ettirilerek rapora bağlanarak Kurula sunulacağı (Md.40), önaraştırma raporunun Kurula verilmesinden sonra 10 gün içerisinde Kurulun, tüm bilgi ve belgeleri değerlendirerek soruşturma açılıp açılmayacağına karar vereceğini (Md.41), verilen kararların başvuru sahiplerine bildirileceği (Md.42), soruşturma kararı verilmesi halinde Kurulun soruşturmayı yürütecek raportör veya raportörleri belirleyeceği, soruşturmaya başlanmasından itibaren 15 gün içinde iddiaların türü ve niteliği hakkında yeterli bilgiyi göndermek koşuluyla ilgili taraflara bildireceği ve 30 gün içerisinde savunmalarını göndermesini isteyeceği (Md.43), Kurulca görevlendirilen soruşturma heyetinin, soruşturma safhasında 4054 sayılı yasada öngörülen 14 ve 15.maddelerde düzenlenen bilgi isteme ve yerinde inceleme yetkilerini de kullanarak delilleri toplayacağı (Md.44), soruşturma safhası sonucunda hazırlanan soruşturma raporunun tüm kurul üyelerine ve ilgili taraflara tebliğ olacağı, gerekli savunmanın taraflarca verilmesinden sonra ek görüşünde aynı şekilde tüm kurul üyeleri ve taraflara tebliğ edileceği, taraflarca 30 gün içerisinde bu ek görüşe cevap verilebileceği (Md.45), Kurulca resen veya Tarafların cevap ve savunma dilekçelerinde sözlü savunma toplantısı yapılması talebi halinde sözlü savunma toplantısı yapılmasına karar verebileceği, sözlü savunmanın soruşturma safhasının bitiminden en az 30, en çok 60 gün içinde yapılacağı (md.46-47), sözlü savunma toplantısı yapıldıktan sonra aynı gün, bu mümkün olmazsa gerekçesi ile birlikte 15 gün içinde nihai kararın verileceği, yine sözlü savunma toplantısı yapılmaması karar verilmesine rağmen taraflar gelmezse bir hafta içinde nihai kararın verileceği (Md.48) hükme bağlanmıştır. Burada Rekabet Kurulunun resen veya kendisine gelen başvuruları sonuçlandırana kadar takip edeceği süreçte yapacağı tüm usulü işlemler başka bir deyişle kullanacağı yetkiler özetle gösterilmiştir.

840 Bu bölümle ilgili sonuç olarak; Rekabet Kurulunun resen veya kendisine gelen diğer tüm başvuruları sonuçlandırırken yukarıda belirtilen yapacağı işler, takip edeceği süreç ve kullanacağı argümanlar kanunda gösterilmiştir. Rekabet Kurulu bu kanunun verdiği tüm hukuki olanakları kullanarak nihai kararını verir. Bu işlemleri yaparken kanunen kendisine verilmeyen bir yetkiyi kullanamayacağı gibi, verilen bir yetkiyi de (konunun çözümünde gerekli olmaması hali hariç-örneğin bilgi isteme yeterli ise yerinde inceleme yapmadan) kullanmaması söz konusu olamaz. 4054 sayılı yasa Rekabet Kurulu için birtakım usul hükümleri ihtiva ettiği bir anlamda rekabet usul hukukunu da içinde barındırdığı için, bu usul hükümlerine uyması, yasada öngörülen süreci takip ederek bunun dışına çıkmaması gerektiği açıktır. Ayrıca kendisine yasayla verilmeyen bir yetkiyi de aksine hüküm yok savıyla hareket ederek kullanamayacağı gibi, yine açıkça yetki devri öngörülmediği hallerde de bu yetkisini asla bir başka makam veya organa da devredemez.

850 Yukarıdaki yasal açıklamalarımızı dikkate alarak somut olayı irdelediğimizde, Rekabet Kurulu kendisine gelen başvuru üzerine önaraştırma kararı alarak, raportörlerce önaraştırma yapılmış, önaraştırma sonucunda elde edilen bilgi ve belgelere göre soruşturma açılmasına karar verilmiştir. önaraştırma ve soruşturma safhasında raportörlerce yukarıda anılan Kanunun 14.maddesine göre bilgi

isteme yetkileri kullanılmış, yine aynı yasanın 15.maddesine göre yerinde inceleme yapılmış ve konu ile ilgili tüm bilgi ve belgeler toplanmıştır. Toplanan bu ham bilgiler soruşturma heyetince değerlendirilerek soruşturma raporu ve yine tarafların savunmasından sonra ise ek görüş düzenlenerek, taraflarla birlikte tarafımıza tebliğ edilmiştir. Daha sonra taraf talebi üzerine sözlü savunma toplantısı yapılarak nihai karar verilmiştir.

- 860 Yukarıda belirtilen hukuki açıklamalara göre, nihai karar verilene dek tesis edilen tüm işlemlerin yasaya uygun ve eksiksiz yapıldığı görülmektedir. Bu durumda, kurul üyeleri soruşturma heyetinin yaptığı ekonomik analizler ve tüm değerlendirmeleri dikkate alarak adeta bunlarla yetinerek karar verme durumu ile karşı karşıyadır. Bir başka deyişle Yasanın bu düzenlemesi karşısında Kurul üyeleri bu değerlendirmelere ve yapılan analizlere göre karar vermeye adeta mahkumdur. Oysa yukarıda açıkladığımız analiz, test ve değerlendirmeler yapılsa idi konu bütün çıplaklığı ile en az bizim ve bizim gibi düşünen üyeler açısından ortaya çıkacaktı. Nihai karar verilirken bu eksikliklerin verilecek bir ara kararı ile giderilmesi veya daha önceki aşamada, soruşturma raporu ve ek görüşün tamamlanmasını müteakip, bir başka deyişle dosyanın tekemmülünden sonra ve sözlü savunma toplantısı yapılmadan önce, dosyanın kurul gündemine getirilerek, eksikliklerin giderilmesinin konunun çözümü için en sağlıklı yol olduğunu düşünüyorum. Kanımca burada hiçbir kimsenin kusuru olmayıp, yasanın bir boşluğu olduğu inancındayım. Çünkü Kurul adına bağımsız olarak hareket eden bir soruşturma heyetinin, kendilerince yapılan mevcut analiz ve değerlendirmelerin, sonuca ulaşma adına yeterli olduğunu düşünmesinin mümkün olması ve yine aynı şekilde çoğunluk oyu kullanan üyelerin de bu analiz ve değerlendirmeleri yeterli bulması gibi bir durumun doğması doğal hatta 4054 sayılı yasa hükümlerine göre de yasaldır.

- 880 Ancak, bizim gibi düşünerek karşı oy kullanan üyelerin, elde edilen mevcut bilgi ve belgelere göre yapılan değerlendirme ve ekonomik analizlerin yeterli olmadığı kanaatinde olması halinde yapılacak işlemler 4054 sayılı yasada öngörülmediği için sonuca sağlıklı bir şekilde ulaşmakta zorluk çekilmektedir. Kanımızca, bu yasal boşluğun kanunda süratle yeni bir düzenleme yapılarak veya Danıştay'ın bu yasal boşluğu içtihadı ile doldurması gerektiğine inanıyoruz. Bu konuda yasal bir örnek vermek gerekirse; 2577 sayılı İ.Y.U.K da; idare mahkemelerine ve Danıştay'a böyle durumlar karşısında kalınması halinde yapılacak işlemler 19.madde de gösterilmiştir. "Duruşmalı işlerde karar verilmesi" başlıklı bu maddede, yasakoyucu aynen "*Duruşma yapıldıktan sonra en geç onbeş gün içinde karar verilir. **Ara kararı verilen hallerde, bu kararın yerine getirilmesi üzerine, dosyalar öncelikle incelenir.***" Hükümünü getirerek idare mahkemesi ve Danıştay'a dosyanın tekemmülünden sonra dosyadaki eksikliğin ara kararı ile giderilmesi yolunu öngörmüştür. Bu hükme göre, Danıştay veya idare mahkemesinde tekemmül etmiş ve duruşması yapılmış bir dosyada eksiklik tespit edilirse, bu eksikliğin ara kararı ile giderilerek dosyanın daha sağlıklı karar verilebilecek bir duruma getirilip, karar verilmesi olanağı tanınmıştır.Yine ceza hukukunda tevsi-i tahkikat müessesesi de aynı sorunlara çözüm üreten bir müessese olarak CMK'da düzenlenmiştir. Bu nedenle sonuç olarak, mevcut 4054 sayılı Yasa Hükümlerine göre yargı yeri olmamakla birlikte yargı benzeri fonksiyon icra eden ve karar veren <sup>24</sup> Rekabet Kurulunun karşılaşılabileceği böyle durumlarda yapabileceği usulü işlemler hükme bağlanmadığı için, yasada bu yolda düzenleme yapılması gerektiği kanaatindeyim.

<sup>24</sup> <http://www.anayasa.gen.tr/yargiorgani.htm> Kemal Gözler, Türk Anayasa Hukuku, Bursa Ekin Kitabevi Yayınları, 2000, s.831-854

Bağımsız İdari Otoriteler Bu anlamda, hukukî uyumsuzluklar veya hukuka aykırılık iddiaları, bağımsızlık ve tarafsızlık niteliğine sahip organlarca çözümlense bile bunların verdiği kararlar kesin hüküm oluşturmuyorsa, bunların faaliyetleri yargı fonksiyonu kapsamında değildir; bunların kararları yargı kararı olarak nitelendirilemez. Örneğin Rekabet Kurulu, Sermaye Piyasası Kurulu, RTÜK gibi bağımsız idarî otoritelerin durumu böyledir. Gerçekten de bu Kurulların üyeleri belli ölçüde bağımsızlık niteliğine sahiptir. Keza bu Kurulların tarafsızlığını sağlayıcı usüller de vardır. Dahası bu Kurullar maddî açıdan tamamıyla yargı fonksiyonuna benzer bir fonksiyon ifa etmektedirler. Bir hukuka aykırılık iddiasını dinlemekte, bu iddianın gerçekliğini araştırmakta ve daha sonra da müeyyide uygulanıp uygulanmamasına karar vermektedirler. Hatta bu Kurulların çalışma usülleri de büyük ölçüde mahkemelerin yargılama usüllerine benzemektedir. Ne var ki tüm bu özelliklere rağmen bağımsız idarî otoritelerin faaliyetleri bir yargı fonksiyonu, kararları bir yargı kararı olarak nitelendirilemez. Çünkü, bunların kararları kesin hüküm oluşturmaktan uzaktır. Bunların kararları aleyhine ilgili kişiler yargı organlarında dava açabilirler.

900 Olaya bir başka açıdan da bakılabilir. Denilebilir ki, Rekabet Kurulu Üyeleri konularında yetkin kişilerdir. Soruşturma heyetince maddi bilgi ve bulgular ile tüm belgeler bilgi isteme ve yerinde inceleme sonucu elde edilerek dosya içeriğinde bulunduğu göre, Kurul Üyeleri bu bilgi ve belgeleri kendileri değerlendirerek, soruşturma heyetinin değerlendirme ve analizlerinden ayrı değerlendirme ve analizler yaparak karar verebilirler. Rekabet Hukuku hakkında yeterli bilgisi olmayan bir hukukçu veya ekonomist bu konuya evet yapsınlar, yapmaları da görevleridir diyebilir. Ama Rekabet Hukukunun hem hukuki, hem de ekonomik boyutunu iyi bilen bir rekabet Hukukçusu ise, bazı ekonomik analizlerin kurum dışında da yapılabildiği gerçeğinden hareketle bu konuda yapılması gerekli analizlerin çoğunun üyelerce yapılması olanağı bulunmadığı gibi, böyle bir görevlerinin bulunmadığını da işaret ederek bunun mümkün olmadığını söyleyecektir. Kaldı ki, Kurum bünyesinde, belirtilen bu ekonomik test, analiz ve değerlendirmeleri yapmak üzere görevlendirilen Ekonomik Analiz ve Araştırma Dairesi Başkanlığı bulunmaktadır. Soruşturma heyetince, soruşturma aşamasında tarafımızdan öngörülen bu test, analiz ve değerlendirmeler konusunda adı geçen daireden teknik yardım alınmasının gerekliliğini de söylemeden geçmek mümkün değildir.

910 Burada belirtilmesi gereken bir hususta, yasa gereği soruşturma raporu ve ek görüş kendisine tebliğ edilen Rekabet Kurulu Üyelerinin, rapor ve ek görüş üzerinde gerekli incelemeleri yaparak soruşturma heyetini, dosyada gördüğü eksiklikler yönünde çalışma yapılması için uyarması gerektiği düşünülebilir. Ancak, 4054 sayılı yasanın değişmeden önceki 43.maddesinde; Kurulun Soruşturma kararı ile birlikte, görevli raportörlerle birlikte kurul üyesi veya üyelerini belirleyerek, soruşturma heyetinin bu şekilde oluşması öngörülmüş, 5388 sayılı yasanın 5.maddesi ile, 43.madde de değişiklik yapılarak Kurul Üyeleri soruşturma heyetinden çıkarılmıştır. Gerek Kanundaki bu yeni düzenleme ve gerekse 43.maddenin eski haline göre soruşturma kararı verilip, soruşturma heyetinde yer alan kurul üyelerinin aynı dosya ile ilgili nihai karar oturumuna katılarak karar vermesinin tarafsızlık ilkesine aykırı olduğundan bahisle Danıştay Dava Daireleri Kurulu'nun ve yine Danıştay 13.Dairesinin verdiği iptal kararlarının yerleşik içtihat haline gelmesi karşısında, Kurul Üyelerinin Soruşturma Raporlarının kendilerine tebliğinden sonra bireysel olarak soruşturma heyetine müdahale etmesi tarafsızlık ilkesinin çiğnenmesi sonucunu getirebilir. Burada ancak, yasa koyucu tarafından gerekli yasal düzenlemenin yapılarak konulacak bir usul işlemi ile, dosyanın bu aşamada Başkanlıkça kurul gündemine getirilmesi ve eksikliklerin Kurulun alacağı kararlarla tamamlanmasının uygun olacağı ve bu uygulamanın da yukarıda belirtilen tarafsızlık ilkesine aykırı düşmeyeceği düşünülmektedir. 4054 sayılı Yasa'nın 43.maddesinde öngörülen soruşturma raporunun ve ek görüşün kurul üyelerine tebliği yolundaki hükmün, maddenin gerekçesinde de bu konuda bir açıklamanın yer almaması da dikkate alındığında, sadece Kurul Üyelerinin dosyadan bilgi sahibi olması ve dosyayı önceden incelemesi gerekliliğinden dolayı sevk edildiği kanısındayız.

920 Slot tahsislerindeki yasal durumun açıklanmasının, ilgili pazarda sağlıklı bir rekabet ortamının tesisi bakımından ilgili teşebbüsler ile kamu kurum ve kuruluşlarına gönderilmesine ilişkin Rekabet Kurulu görüşüne ek gerekçe olarak eklenmesi yolundaki farklı gerekçemize gelince;

940 5431 Sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri hakkında Kanun'un Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Hava Ulaşım Daire Başkanlığı'nın görevlerini gösteren 9.maddenin (h) fıkrasının eski halinde aynen "Trafiği yoğun hava alanlarında slot uygulamasını sağlamak, bu konuda gerekli düzenlemeleri yapmak ve takip etmek" hükmü yer alırken, bu fıkra 02.11.2011 gün ve 28103 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak, aynı gün yürürlüğe giren 661 Sayılı K.H.K nin 68.maddesi ile değiştirilerek "Trafiği yoğun hava alanlarında slot uygulanmasına ilişkin gerekli düzenlemeleri

**11-65/1692-599**

yapmak ve slot uygulanmasını sağlayacak kurum ve kuruluşların Bakan onayı çerçevesinde yetkilendirilmesine ilişkin iş ve işlemleri yürütmek. şeklinde değiştirilmiştir.

950 5431 Sayılı Yasanın 9.maddesinin (h) fıkrasının eski ve yeni halinin birlikte incelenmesi sonucu; eski hükme göre slot tahsisinin Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'ne (Hava Ulaşım Daire Başkanlığı) verilmiş bir yetki olduğu, yasada yetki devri konusunda açık bir hüküm olmaması nedeniyle Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün bu yetkisini bir başka kurum veya kuruluşa devretmesinin bu hükmün eski halinin yürürlükte olduğu tarihte mümkün olmadığı, slot tahsis yetkisinin devrine olanak getiren hükümün, 661 sayılı KHK ile 9.maddede yapılan değişiklik sonucu konulduğu açıkça anlaşılmaktadır. İdare Hukukunda yetki devri ile ilgili hukuki açıklamalar yukarıda daha önceki madde ile ilgili olarak açıklandığından burada yinelenmemiştir.

960 Olayımızda dosya içerisinde bulunan belge ve bilgilerin incelenmesi sonucu, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün slot tahsisi konusundaki yetkisini 17 Ağustos 2010 tarihinden itibaren fiilen Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'ne devrettiği ve böylece slot tahsisi konusundaki yetkinin 17 Ağustos 2010 – 2 Kasım 2011 tarihleri arasında yaklaşık 14 ay süreyle yasal dayanaktan yoksun olarak adı geçen Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nce kullanıldığı anlaşılmıştır. Slot tahsisi konusu havayolu şirketleri arasındaki rekabeti doğrudan etkileyen çok önemli bir konu olması nedeniyle bu şekilde yasal dayanağı olmaksızın yetki kullanımı ile rekabetin bozulmaması hususunda tarafımdan öngörülen bu görüşün, ilgili pazarda sağlıklı bir rekabet ortamının tesisi bakımından ilgili teşebbüsler ile kamu kurum ve kuruluşlarına gönderilmesine karar verilen Rekabet Kurulu görüşüne ek gerekçe olarak eklenmesi gerektiği kanaatiyle ile karar sonucuna bu farklı gerekçe ile de katılmak gereği duyulmuştur.

Yukarıda geniş olarak açıklanan nedenlerle, Kurulumuzun mezkur kararının 1 ve 2.maddelerine farklı gerekçe ile katılıyorum.

**Reşit GÜRPINAR**  
**Kurul Üyesi**

970

980

990



11-65/1692-599

Rekabet Kurulu'nun 30.12.2011 tarih ve 11-65/1692-599 Sayılı Kararına;

### FARKLI GEREKÇE

1000

Mezkur Kurul kararında soruşturmanın tarafı olan Türk Hava Yolları A.O. (THY) hakkında bir ihlal tespiti yapılamadığına karar verilmiştir. Dosyada yer alan tüm bilgi ve belgelerin incelenmesi neticesinde THY tarafından yıkıcı fiyatlandırma yoluyla hakim durumun kötüye kullanıldığına yönelik böyle bir tespiti yapılamayacağına katılmakla birlikte, dışlayıcı bir kötüye kullanmanın olup olmadığı hususunda tam bir kanaate ulaşmak için dosyadaki bilgilerin yeterli olmadığı düşünülmektedir. Şöyle ki:

1010

1- Öncelikle, Sabiha Gökçen Havaalanı (SGH) ile Atatürk Havaalanının (AHL) birbirlerine ne derece ikame olup olmadığı hususunda Raporda yer alan analizler yeterli bulunmamıştır.

2- THY tarafından dosyaya intikal ettirilen ortalama fiyat verilerinin, dosyada yeterli derecede analiz ve test edilemediği görülmüştür.

3- THY'nin Anadolu Jet ile birlikte SGH'de faaliyet göstermesinden önceki ve sonraki tarihleri ayrı ayrı içerecek şekilde, bu tarihlerde Pegasus tarafından uygulanan fiyatlar dosyada karşılaştırmalı bir şekilde değerlendirilmemiştir. Böyle bir değerlendirme yapılırken de özellikle, uçuş hattı, uçuş zamanı/saati, uçak kapasitesi gibi hususların dikkate alınarak ayrıntılı bir fiyat analizi yapılması gerekmektedir.

4- İncelenen pazara biraz da geniş perspektiften bakılarak, THY ile Anadolu Jet arasında, bir rekabet ihlali anlamına gelebilecek şekilde, doğrudan yada dolaylı bir çapraz sübvansiyonun olup olmadığı da ayrıca bakılması gereken hususlar arasında bulunmaktadır.

1020

5- Dosyada THY/Anadolu Jet'in yanı sıra, aynı yöntemle şikayetçi taraf olan Pegasus'un da hat bazında maliyet/fiyat analizinin de yapılması ve karlılık/zarar durumunun en azından ortaya konulması gerekirdi.

Yukarıda belirtilen hususlara yönelik herhangi bir değerlendirme yapılamadığından, dosyada mevcut bilgi ve belgeler çerçevesinde THY'nin 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesini ihlal ettiğine yönelik net bir kanaate ulaşılamamıştır.

1030

**İsmail Hakkı KARAKELLE**  
Kurul Üyesi

**Dr. Murat ÇETİNKAYA**  
Kurul Üyesi