

**Rekabet Kurumu Başkanlığından,
REKABET KURULU KARARI**

Dosya Sayısı : 2004-4-74 (Soruşturma)
Karar Sayısı : 06-03/51-11
Karar Tarihi : 24.1.2006

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

10 **Başkan** : Mustafa PARLAK
Üyeler : Rıfki ÜNAL, Prof. Dr. Nurettin KALDIRIMCI,
M.Sıraç ASLAN, Süreyya ÇAKIN, Mehmet Akif ERSİN

B. RAPORTÖRLER : Oğuzkan GÜZEL, K. Oğuz KARAKOÇ

C. ŞİKAYET EDENLER

- Gelba Gelibolu Balıkçılık Sanayi ve Pazarlama adına: M. Ersin EKEN
Kore Kahramanları Cd. Kordon Sit. No:12 Gelibolu/Çanakkale
- Erdemler Nakliyat Turizm Petrol Ürünleri Liman İşletmeciliği İnşaat Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti.
Kore Kahramanları Cd. Kordon Sit. No:12 Gelibolu/Çanakkale
- Dört Kardeşler Deniz Nakliyat Turizm Ltd. Şti.
İskele Cd. Çardak Lapseki/ Çanakkale
- Kerem Denizcilik Turizm Petrol Ürünleri Liman İşletmeciliği İnşaat İthalat İhracat ve Ticaret Ltd. Şti.
Kore Kahramanları Cd. Kordon Sit. No:12 Gelibolu/Çanakkale
- Karağözler Deniz Nakliyat Ticaret Ltd. Şti.
Alaaddin Mh. Yeni Çeşme Geçidi Gelibolu/Çanakkale
- NG Deniz Taşımacılık Ltd. Şti.
Hüseyin Bey Apt. Ordu Cd. Çardak Lapseki/Çanakkale

20

D. HAKKINDA SORUŞTURMA YAPILAN

Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.
Rıhtım Cd. Merkez Han No:4 80120 Karaköy/İstanbul

E. DOSYA KONUSU

30 Feribot ile yolcu ve araç taşımacılığı yapan Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'nin, hakim durumda bulunduğu Eskişehir-Topçular hattındaki teknolojik, finansal ve ticari avantajlardan yararlanarak başka bir hizmet piyasası olan Çanakkale

Boğazi'ndeki hatlarda maliyetin altında fiyat uygulamak suretiyle rakip teşebbüsleri pazar dışına çıkardığı iddiası.

F. İDDİALARIN ÖZETİ : Şikayet dilekçelerinde,

40 - Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. (TDİ)'nin Eskihisar-Topçular ile Çanakkale Boğazi'ndeki taşıma fiyatlarını 20.7.2000 tarihine kadar ekonomik kriterlere göre hesapladığı ve aynı zamanda yükselttiği, ancak Temmuz 2000 sonunda Çanakkale Boğazi'ndeki hatlarda taşıma fiyatlarını birdenbire % 30 düşürdüğü, 2001'de yaklaşık 1.000.000.000.000 TL, 2002'de yaklaşık 8.000.000.000.000 TL ve 2003'de 14.000.000.000.000 TL zarar etmesine rağmen maliyetin altında fiyat uygulamaya devam ettiği ve toplam 23.000.000.000.000 TL'yi bulan zararlarını % 60-65 karlılıkla çalıştığı Eskihisar-Topçular'da kazandığı kaynaklardan karşıladığı belirtilerek, en son Nisan 2004'e kadar süregelen bu indirimlerle 6.000 kg üzeri kamyonlar için TDİ tarafından Çanakkale Boğazi'ndeki hatlarda 1999 senesi fiyatları olan 12.000.000 TL fiyatla taşıma yapılırken, seyir süresi bakımından emsal olabilecek Eskihisar-Topçular hattında aynı vasıta için 50.000.000 TL'ye taşıma yapıldığı iddia edilmekte ve bu eylemleriyle TDİ'nin Eskihisar-Topçular piyasasındaki hakimiyetin yaratmış olduğu finansal, teknolojik ve ticari 50 avantajlardan yararlanarak başka bir hizmet piyasası olan Çanakkale Boğazi hatlarında rekabet koşullarını bozduğu ve TDİ'nin zararına fiyat uygulayarak hakim durumunu kötüye kullanıp rakiplerini piyasa dışına ittiği,

60 - TDİ'nin fiyat düşürme eylemine ilişkin gerekçelerinin tutarsız olduğu, TDİ'nin Çanakkale Boğazında taşıdığı araçların sadece %18'inin bölgeye ait olduğu, kamu hizmeti yaptığını öne süren TDİ'nin vapurları kullanan işçi, memur, öğretmen, öğrenci, esnaf gibi yolcu ücretlerine %300 zam yaparken gelir durumu yüksek olan kamyon geçişi yapmakta olan tüccar, kabzımal, nakliyecisi, yabancı tır ve araç sahiplerini büyük zararlar pahasına sübvanses ettiği, TDİ'nin özel sektör fiyatlarının kendilerinininkinden düşük olduğu iddialarının yanıltıcı olduğu, özel sektör feribotlarının bir tanesi hariç hepsinin tek kapaklı olduğu ve araçların manevra yapmalarının gerektiği, bu nedenle fiyatlarının TDİ'den daha düşük olmasının bir zorunluluk olduğu, TDİ'nin piyasada hakim durumda olup fiyat belirleyici olduğundan her fiyat değişiminde fiyatlarını TDİ'ye göre ayarlamak zorunda oldukları,

70 - TDİ'nin Çanakkale bölgesi ve boğazlarında deniz araç ve yolcu taşımacılığında en fazla gemiye ve araç indirilip bindirilen limanların tamamına sahip olmasından ötürü bölgedeki taşımacılıkta hakim durumda olduğu, TDİ'nin özel sektör kuruluşu olan Erdemler Deniz Nakliyat Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti.'ne son 4 yıldır Kabatepe-Gökçeada limanlarını kullandığı halde, 2004 Haziran ayında kullanmasına müsaade etmediği (hattın en yoğun olduğu sezonun bu ayda başladığı ifade edilmiştir), TDİ'nin Erdemler Deniz Nakliyat'ın bu limanları kullanma talebine ilişkin dilekçesine verdiği cevapta belirtilen gerekçelerin kendi içinde tutarsızlıklar sergilediği, TDİ'nin bu eylemlerle hakim durumunu kötüye kullanarak diğer teşebbüslerin piyasaya girmesini engellediği,

- TDİ'nin Gelibolu ilçesi 329 ada, 6 parsel sayılı gayrimenkulün intifa (işletme) hakkının kendisine ait olduğunu iddia ederek şirketlerinin bu hatta çalışmasını

80 engellemek amacı ile Şehir Hatları İşletmesi iskele ve palamar ücret tarifesi hükümleri çerçevesinde fahiş miktarda iskele ve palamar ücreti talep ettiği, şikayet edilenin uygulamaya çalıştığı Şehir Hatları İşletmesi iskele ve palamar ücret tarifesinin ve bu tarife dayanarak 2 trilyon gibi fahiş miktarda iskele ve palamar ücreti talebinin Limanlar Kanunu ve RKHK'nın başta 6. maddesi olmak üzere birçok hükmüne aykırı olduğu,

90 - Eskihisar-Topçular hattında faaliyet göstermek üzere liman yatırımı yaptıkları, hattın iki ucundaki limanların tamamlanmış olmasına karşın çeşitli bürokratik engeller çıkarılarak işletmenin engellendiği, bu hatta faaliyet gösteren kamu teşebbüslerinin rekabetin olmaması nedeniyle etkin olmayan, verimsiz ve yüksek fiyatlarla taşıma yaptıkları

iddiaları yer almaktadır.

G. DOSYA EVRELERİ: Şikayet dilekçesinin Kurum kayıtlarına 1.9.2003 tarih ve 4224 sayı ile intikali üzerine hazırlanan 20.5.2004 tarih ve 2004-4-74/İİ-04-SY sayılı ilk inceleme raporu, Rekabet Kurulu'nun 17.6.2004 tarih, 04-42 sayılı toplantısında görüşülerek 4054 sayılı Kanun'un 40/1. maddesi uyarınca önaraştırma yapılmasına karar verilmiştir.

100 Karar gereği yürütülen önaraştırma sonucunda Kurum raportörlerince düzenlenen 23.7.2004 tarih, 2004-4-74/ÖA-04-MY sayılı Önaraştırma Raporu, Rekabet Kurulu'nun 29.7.2004 tarih ve 04-49 sayılı toplantısında görüşülerek, 04-49/674-M sayı ile TDİ hakkında 4054 sayılı Kanun'un 41. maddesi uyarınca soruşturma açılmasına karar verilmiştir.

18.4.2004 tarih, 3061 sayılı yazı ile, Kanun'un 43/2. maddesi uyarınca TDİ'ye soruşturma açıldığına dair bildirimde bulunulmuş ve 30 gün içinde ilk yazılı savunmanın gönderilmesi istenmiştir. TDİ'nin ilk yazılı savunması süresi içinde Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.

110 Erdemler Deniz Nakliyat San. Tic. Ltd. Şti'nin, Gökçeada-Kabatepe arası yolcu ve araç taşımacılığında kendisine ait iskeleleri ilgili teşebbüse kullandırmayarak hakim durumunu kötüye kullandığı iddiasıyla Rekabet Kurumu'na 6.8.2004 ve 26.8.2004 tarihlerinde yaptığı başvurular Rekabet Kurulu'nun 7.9.2004 tarihli toplantısında ele alınmış ve iddiaların türü ve niteliği bakımından yürütülen soruşturmanın konusu ile örtüştüğü, şikayetçi ve şikayet edilen tarafların da aynı olduğu dikkate alınarak söz konusu başvuruların soruşturma kapsamına alınmasına karar verilmiştir.

120 Soruşturma Heyetinin talebi üzerine Kurul'un 6.1.2005 tarih ve 05-01/17-M sayılı kararı ile soruşturma süresi 6 ay uzatılmıştır.

Soruşturma Heyeti'nce tamamlanan 22.7.2005 tarihli ve S.R./05-8 sayılı Soruşturma Raporu, Kanun'un 45/1. maddesi uyarınca tüm Kurul Üyeleri ile TDİ'ye tebliğ edilmiş ve aynı maddenin ikinci fıkrası gereğince 30 gün içinde ikinci yazılı savunmanın gönderilmesi istenmiştir.

TDİ'nin ikinci yazılı savunması, 23.9.2005 tarih, 6658 sayı ile süresi içinde Kurum kayıtlarına intikal etmiştir. Söz konusu yazılı savunma üzerine Soruşturma Heyeti tarafından hazırlanan Ek Yazılı Görüş, Kanun'un 45/2. maddesi uyarınca 6.10.2005 tarihinde tüm Kurul üyelerine ve taraflara tebliğ edilmiştir. TDİ'nin savunması, süresi içinde Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.

8.12.2005 tarih ve 05-82 sayılı Kurul kararı ile, sözlü savunma toplantısının 24.1.2006 tarihinde yapılmasına karar verilmiştir.

Sözlü savunmanın ardından Kurul, 24.12.2006 tarihinde 06-03 sayı ile nihai kararını vermiştir. Kurul'un nihai kararı, gerekçeli karar daha sonra tebliğ edilmek üzere 8.2.2006 tarihinde taraflara tefhim edilmiştir.

H. RAPORTÖRLERİN GÖRÜŞÜ

Soruşturma dönemi sonunda raportörler tarafından;

a) TDİ'nin Eskişehir-Topçular, Kabatepe-Gökçeada, Çanakkale Boğazı hatlarında gerçekleştirilen arabalı vapurla yolcu ve araç taşıma ilgili pazarında Rekabet Kanunu açısından hakim durumda olduğu,

b) İlgili pazardaki hakim durumunu, 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesinin ikinci fıkrası (a) ve (d) bentlerinde gösterilen örneklere uygun şekilde;

- Çanakkale boğazı hatlarında yıkıcı fiyat uygulayarak rakiplerinin piyasadaki faaliyetini doğrudan zorlaştırmak,
- Eskişehir-Topçular ve Boğaz geçişi kılavuzluk hizmetlerindeki hakim durumundan kaynaklanan finansal avantajlarla, Çanakkale Boğazı hatlarında yıkıcı fiyat uygulaması yapmak,
- Kabatepe-Gökçeada hattında zorunlu unsur niteliğindeki iskelelerin kullanılması için rakiplerle anlaşma yapmayı red etmek suretiyle, doğrudan rakiplerine giriş engeli yaratarak rakiplerinin faaliyetlerini zorlaştırmak,

şeklindeki davranışlarla kötüye kullandığı,

c) 4054 sayılı Kanun'un 6 ncı maddesinin ihlal edilmiş olması nedeniyle, TDİ'ye aynı kanununun 16. maddesi ikinci fıkrası çerçevesinde ceza uygulanması gerektiği,

d) T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'na, dosya kapsamında yer alan Eskişehir-Topçular hattında, iskele yatırımları gerçekleştirerek faaliyet göstermek isteyen özel teşebbüslere yönelik kolaylıklar sağlanması ve bu hatta rekabetçi bir yapının sağlanması hususunda Rekabet Kurulu görüşünün, 4054 sayılı Kanun'un 27 (g) ve 30 (f) maddeleri uyarınca gönderilmesinin uygun olacağı,

ifade edilmiştir.

180 Bu aşamada ayrıca ayrık görüş olarak, Kabatepe-Gökçeada hattında deniz taşımacılığı yapılması için Gökçeada ve Kabatepe iskelelerinin zorunlu unsur niteliği taşıdığı, ancak şikayetçinin hatta sadece yaz aylarında sefer yapmak istemesi ve sefer saatlerine uymaması sonucu, Erdemler Deniz Nakliyat'ın yazın hatta çalışma talebini reddeden TDi'nin bu eyleminin hakim durumun kötüye kullanılması olarak görülmediği belirtilmiştir.

I. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

I.1. İlgili Pazar

190 Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde, soruşturma konusunu teşkil eden arabalı vapurla yolcu ve araç taşımacılığı, esas olarak TDi'nin faaliyette bulunduğu coğrafi pazarlarda gerçekleştirilmektedir. Bu hatlardan Çanakkale Boğaz hatlarında özel sektör teşebbüslerinin de faaliyeti bulunmakta, ayrıca söz konusu özel teşebbüslerin Marmara hattı ile Eskihisar-Topçular hattında pazara girme teşebbüsleri de bulunmaktadır. Diğer taraftan İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yenikapı-Bandırma, Yenikapı-Yalova, Pendik-Yalova hatlarında deniz otobüsleri ile yolcu ve araç taşımacılığı yapmaktadır.

200 Yukarıda aktarılan coğrafi pazarlardan da anlaşılacağı üzere ülkemizde denizyolu ile araç ve yolcu taşımacılığı iç hat olarak Marmara denizi, boğazlar ve körfez hatlarında yoğunlaşmaktadır. Ülke sanayiinin ve ticaretinin en büyük yoğunluğunu oluşturan İstanbul-Trakya-İzmit Körfez hattından Ege ve Marmara bölgesinin diğer şehirlerine yapılan ticari amaçlı karayolu taşımaları bu hatların ana kapasitesini oluşturmaktadır. Bu taşımalar kamyon ve tırlarla yapılan yük taşımacılığı ve özellikle İstanbul'dan bölgelerin diğer illerine yapılan otobüsle yolcu taşımacılığı şeklinde gerçekleşmektedir. Ayrıca İstanbul'da mukim vatandaşların yaz dönemi tatil yörelerine geçiş güzergahında olunması nedeniyle otomobil taşımaları özellikle yaz döneminde yoğunlaşmaktadır.

I.1.1. İlgili Ürün Pazarı

210 Çanakkale boğazında boğazın iki yakası arasında karayolu bağlantısı olmaması ve yolcu, araç ve yük taşımacılığının araba vapuru ve feribotlarla sağlanıyor olmasının yanısıra, Soruşturma konusunun da bu hatlardaki rekabet koşullarının bozulmasına yönelik şikayetlerin incelenmesi ile ilgili olması sebebiyle bu dosya bakımından ilgili ürün pazarı, "feribot ve arabalı vapurlarıyla yolcu ve araç taşımacılığı hizmeti pazarı" olarak tespit edilmiştir.

I.1.2. İlgili Coğrafi Pazar

220 İlgili ürün pazarı olarak belirlenen feribot ve arabalı vapurlarıyla yolcu ve araç taşımacılığı hizmetlerinin sunulduğu coğrafi pazarın hizmetin özellikleri gereği birbirine ikame sağlayan hatların oluşturduğu coğrafi bölgeler olarak düşünülmesi gerekmektedir.

Bu itibarla ilgili coğrafi pazarların ilki, hizmetlerin sunulduğu, birbirine ikame oluşturan ve Çanakkale Boğazında karşılıklı kıyılar arası ulaşımı sağlayan “Çanakkale-Eceabat ve Gelibolu-Lapseki arası feribot ve arabalı vapur hatlarının bulunduğu Çanakkale Boğazı bölgesi”dir.

Şikayetçilerin soruşturma konusu iddialara ek olarak sunduğu, Gökçeada'nın ana karaya ulaşım bağlantısını sağlayan hatlardan “Kabatepe- Gökçeada hattı”, diğer bir ilgili coğrafi pazar olarak tespit edilmiştir.

230

Soruşturma konusu faaliyetleri araştırılan TDİ'nin, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne devretmiş olduğu “Eskihisar-Topçular hattı” da, soruşturma kapsamındaki dönemde gerçekleşen faaliyetler kapsamında ayrı bir ilgili coğrafi pazar olarak belirlenmiştir.

1.2. İlgili Coğrafi Pazarlarda Faaliyet Gösteren Teşebbüsler

İlgili coğrafi pazarlardan Çanakkale Boğazı bölgesinde; Çanakkale-Eceabat, Çanakkale-Kilitbahir, Lapseki-Gelibolu ve Çardak-Gelibolu hatları olmak üzere dört hatta ulaşım hizmetleri sunulmaktadır. Belirtilen bu dört hat, birbirine paralel ve gerektiği durumda kolaylıkla ikame oluşturabilen hatlardır. Çanakkale merkezli boğaz hattında TDİ, Kilitbahir Ltd. Şti., ve Erdemler Denizcilik; Gelibolu merkezli boğaz hattında ise TDİ, Gel-Ba, Erdemler-Kerem Denizcilik, Dörtkardeşler, NG Denizcilik, Karahasan-Karagözler Denizcilik hizmet sunmaktadır.

240

Yukarıda belirtilen dört hatta hizmet sunulması için kullanılan toplam 6 iskele bulunmaktadır. Bu iskelelerden Çanakkale ile Gelibolu'da mülkiyeti TDİ'ye ait olan ve diğer işletmelerin de bedeli mukabilinde kullandığı birer iskele mevcuttur. Bunun dışında kalan yolcu-araç indirme bindirme noktası olan Eceabat (sadece TDİ kullanılmaktadır), Kilitbahir (Eceabat iskelesinin 1-2 km. güneyinde bulunmaktadır ve sadece Erdemler Denizcilik ile Kilitbahir Ltd. Şti. tarafından kullanılmaktadır), Lapseki (Anadolu yakasında bulunan bu iskele sadece TDİ tarafından kullanılmaktadır), Çardak (Lapseki'nin 3-4 km kuzeydoğusunda yer almakta ve özel feribot işletmelerince kullanılmaktadır) iskelelerinin mülkiyeti ilgili belediyelere aittir ve yıllık ortalama 1.000.000.000 TL müruriye (bedel) ödenerek kullanılabilir. (bedel)

250

Ülkemizin uluslararası sulara sınır olan ve ana karaya yakın, stratejik öneme sahip iki adası Bozcaada ve Gökçeada'ya arabalı vapur hizmetleri TDİ tarafından sunulmaktadır. Özel teşebbüslerin, söz konusu hatlardan Yükyeri-Bozcaada hattına girme yönünde çabaları olmamıştır. Ancak Kabatepe-Gökçeada hattında, TDİ ile birlikte şikayetçi Erdemler Deniz Nakliyat 2000, 2001, 2002, 2003 yıllarında, genellikle yaz aylarında olmak üzere seferler yapmıştır. Bu seferler, TDİ'ye ait iskelelerden yapılan protokollere dayalı olarak gerçekleştirilmiştir. Ancak şikayet dilekçesinde belirtildiği üzere, 2004 yılında TDİ tarafından protokol yenilenmemiştir.

260

Eskihisar-Topçular hattında, hattın açılmasından İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne devrine kadar olan süreçte TDİ tek teşebbüs olarak hizmet vermiştir. Devir sonrası TDİ'nin bu hatta bir faaliyeti kalmamış olup, hatta faaliyet gösteren tek teşebbüs, hali hazırda İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nden hattı, limanları, vapurları ve çalışanları devralan, İstanbul Deniz Otobüsleri A.Ş. (İDO)'dir.

I.3. TDİ'nin Hakim Durumda Olup Olmadığına Yönelik Tespitler

270 4054 sayılı Kanun'da, hakim durum, belirli bir piyasadaki bir teşebbüsün, rakipleri ve müşterilerinden bağımsız hareket ederek fiyat, arz, üretim ve dağıtım miktarı gibi ekonomik parametreleri belirleyebilme gücü olarak tanımlanmıştır. Dosya bakımından, TDİ'nin hakim durumda olup olmadığının tespiti için öncelikle ilgili pazarın yapısı ve bu pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin pazar paylarına bakmak gerekmektedir.

280 TDİ, şikayete konu dönemde, dosya kapsamındaki ilgili coğrafi pazarlardan Kabatepe-Gökçeada ve Eskihisar-Topçular hatlarında faaliyet gösteren tek teşebbüstür. Bu hatlara özel teşebbüslerce giriş yapılmak istenmiştir. Ancak liman ve iskele sorunları nedeniyle giriş yapılamamıştır. TDİ, Özelleştirme Yüksek Kurulu tarafından alınan bir karar uyarınca Eskihisar-Topçular hattını Soruşturmanın sürdüğü 15.3.2005 tarihi itibarıyla İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne devrederek, hattan çekilmiştir.

Bu hat TDİ'nin taşıdığı toplam araçların %80'ine yakın bir kısmını içermekte olup, ülkemiz arabalı vapurla yolcu ve araç taşımacılığı sektörünün en büyük hattı konumundadır.

290 Öte yandan, Çanakkale boğazının iki yakası arasında yolcu ve araç taşıma olarak sunulan ulaşım hizmetleri sadece arabalı vapur ve feribotlarla yapılmaktadır. İlgili coğrafi hatta ulaşım için başka bir alternatif bulunmamaktadır. Bu sebeple müşteriler, mutlak surette deniz yolunu kullanmak durumundadırlar. Deniz yolunda ise en büyük hizmet sunumu, TDİ tarafından gerçekleştirilmektedir.

300 Dosya mevcudu bilgilere göre, TDİ'nin pazar payı Gelibolu-Lapseki hattında 2003 yılı için % (....-....) arası; Çanakkale-Eceabat hattında ise % (....-....) arası olarak gerçekleşmiştir. TDİ nezdinde yapılan görüşmelerde Çanakkale Boğaz Hattı için pazar payının % 70-80 arasında olduğu Şirket yetkililerince ifade edilmiştir ve elde edilen istatistiki rakamlar bu oranı doğrular nitelikte pazar payının % (....-....) arası olduğunu göstermektedir. 2004 yılı pazar payları da yaklaşık aynı oranlarda gerçekleşmiştir. Tespit edilen pazar paylarına göre, TDİ ilgili pazardaki en yakın rakibinin 12-14 katı daha büyük bir pazar payına sahiptir.

TDİ rakiplerine nazaran çok büyük pazar paylarına sahip olmasının yanı sıra, rakipleri ve müşterilerinden bağımsız davranmasını sağlayan bir kısım ek vasıflara da sahiptir. Bunları şu şekilde sıralamak mümkündür:

- Sunulan hizmetlerde kullanılan arabalı vapurları, rakip feribotlara göre daha üstün özelliklere sahiptir.

- TDİ'nin Çanakkale Boğaz hattı dışında çok kârlı çalıştığı faaliyetler dolayısıyla önemli bir kaynak transferi imkanı bulunmaktadır. Ekonomik durgunluk ve daralma dönemlerinde bile bu hatlarda ve hizmet fiyatlarında artışlar yapabilmektedir.

310 - Rakipleri küçük ölçekli yerel teşebbüsler olup, zararlarını dağıtacak farklı faaliyet alanları bulunmamaktadır (ya da bu olanakları kısıtlıdır).

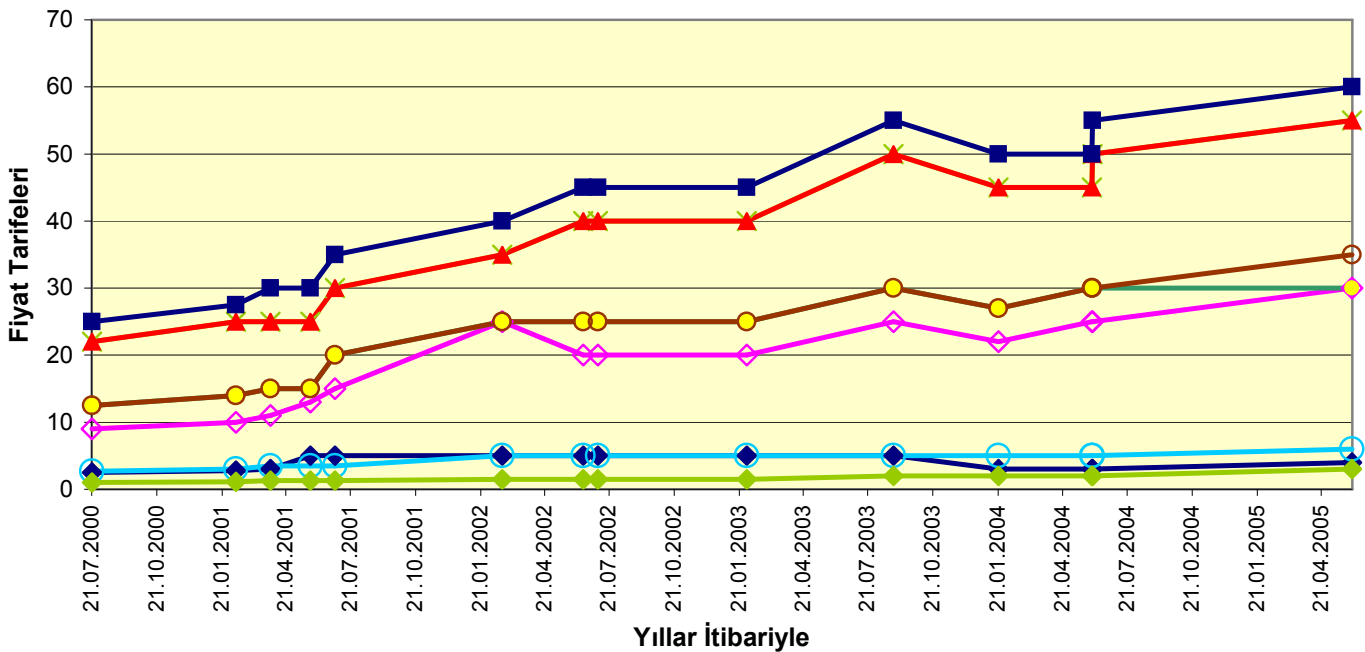
İlgili piyasaya yeni girişler açısından bakıldığında, pazar bir kısım giriş zorlukları içermektedir. Öncelikle mevcut özel teşebbüslerin % 50 civarında atıl kapasitelerinin mevcudiyeti (12 olan feribotların 6 tanesi atıl olarak durmaktadır), pazarın hacminin çok büyük olmadığını ve yeni girişlerin kârlı olmasının güç olduğunu gösteren bir unsurdur. İkinci olarak, pazar batık maliyetlerin egemen olduğu bir nitelik göstermektedir. Üçüncü olarak da, deniz taşımacılığında hizmet sunabilmek için zorunlu bir unsur olan liman ve iskele imkanları itibarıyla piyasaya girişler mevcut koşullarda mümkün bulunmamaktadır. Bu tür ekonomik ve fiziki zorluklar olmasına rağmen piyasaya girişlerde yasal bir engel yoktur.

Bu değerlendirmeler çerçevesinde Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'nin, bağımsız biçimde davranmasını sağlayacak ekonomik güce sahip, hakim durumda bir teşebbüs olduğu anlaşılmıştır.

I.4. İlgili Coğrafi Pazarlardaki Fiyat Uygulamalarına Yönelik Tespitler

Eskihisar-Topçular hattındaki araç taşıma faaliyetlerinde TDİ'nin fiyat değişimleri aşağıdaki gibidir:

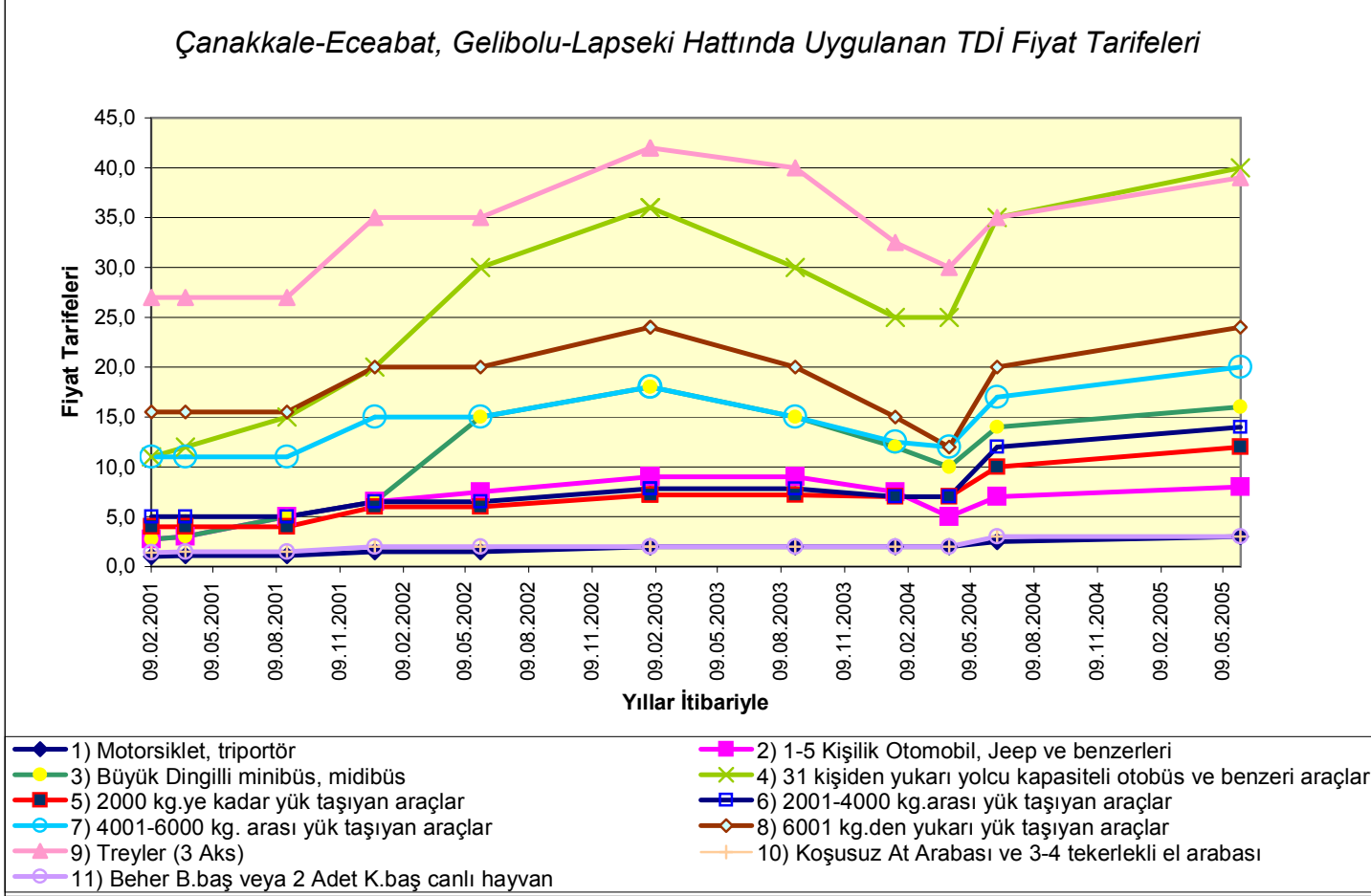
Eskihisar-Topçular Hattında Uygulanan TDİ Fiyat Tarifeleri



- | | |
|--|---|
| 1) Motorsiklet, triportör | 2) 1-5 kişilik Otomobil, Jeep ve benzerleri |
| 3) Büyük Dingilli minibüs, midibüs ve benzerleri | 4) 31 kişiden yukarı yolcu kapasiteli otobüs ve benzeri araçlar |
| 5) 4000kg.ye kadar yük taşıyan araçlar | 6) 4001 Kg.den yukarı yük taşıyan araçlar |
| 7) Treyler (3 Aks) | 8) Koşusuz At Arabası ve 3-4 tekerlekli el arabası |
| 9) Beher B.baş veya 2 Adet K.baş canlı hayvan | |

Çanakkale Boğazı hatlarındaki fiyat değişimleri ise aşağıdaki şekildedir:

330



1.5. İlgili Coğrafi Pazarlara Giriş Engeli Yaratılması ve Faaliyetlerin Zorlaştırılması İddiasına Yönelik Tespitler

Soruşturma kapsamındaki coğrafi pazarlarda, şikayetçilerin iletmış olduğu çeşitli giriş engelleri ve faaliyetlerin dolaylı yollardan zorlaştırılması iddiaları bulunmaktadır. Bu iddiaların bazıları ilk kez gündeme gelmekle birlikte, kimi iddialar daha önceden de Rekabet Kurumu nezdinde dile getirilmiş iddialardır.

1.5.1. Eskihisar-Topçular Hattı

340

TDİ'nin tek teşebbüs olarak soruşturma dönemi boyunca 15.3.2005 tarihine kadar faaliyette bulunduğu bu hatta, özel teşebbüslerin hatta girerek faaliyette bulunma ve rekabet yaratma teşebbüsleri olmuştur. Bunlardan ilki, bu dosya kapsamında da şikayetçi konumunda olan M. Ersin EKEN'in 2002 yılında TDİ iskelelerini bedeli mukabilinde kullanarak hatta girme denemesidir. Gelba denizciliğin bu isteği TDİ tarafından 25.4.2002 tarihinde reddedilmiştir. Bu red kararına karşı, M. Ersin EKEN tarafından Kurum'a başvuruda bulunularak, TDİ'nin hakim durumda olduğu bu hatta

350 kullandığı iskelelerin faaliyet göstermek için zorunlu unsur olduğu ve hatta girişin bu şekilde engellenmesinin rekabeti engellediği ve hakim durumun kötüye kullanılması olduğu iddia edilmiştir. Şikayet üzerine hazırlanan önaraştırma raporu sonucunda Rekabet Kurulu tarafından verilen 9.1.2003 tarih ve 03-03/25-7 sayılı kararda; "... Eskihisar ve Topçular iskelelerinin, ilgili pazarda faaliyet gösteren bir teşebbüs için bir zorunlu unsur teşkil etmemesi, dolayısıyla TDİ'nin, şikayetçi ile, bu iskelelerin kullanımı hususunda bir anlaşma yapma yükümlülüğünün bulunmaması nedeniyle, ... şikayetin reddine oybirliği ile karar verilmiştir." sonucuna varılmıştır. Kararın gerekçesinde "çoğu müteşebbis için mümkün olan bir yatırım miktarı ile piyasaya girilebiliyor olması, iskelelerin zorunlu unsur olmadığı anlamına gelmektedir." ifadesi ile bu hatta iskele yapılarak diğer teşebbüslerin piyasaya girişinin mümkün olduğu değerlendirilmiştir.

360 Kurum kayıtlarına 17.6.2005 ve 4161 sayıyla intikal eden Gök Denizcilik Turizm İç ve Dış Ticaret A.Ş. (Gök Denizcilik) imzalı dilekçede TDİ'nin tekel konumu nedeniyle bölgede yaptıkları yatırımların atıl olarak beklediği belirtilmektedir.

Raportörlerin Gök Denizcilik yetkilileriyle yaptıkları görüşmede, yetkililer tarafından Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı'nın 3.3.2005 tarihli Gök Denizcilik Feribot iskeleleri işletme izni konulu yazısı iletilmiştir. Söz konusu yazıda, ilgili birçok birimle yapılan yazışmalar ilgi tutulmak suretiyle, Gök Denizciliğin 2002 ve 2003 yıllarında yolcu ve araç taşımacılığı yapma amacıyla dolgu ve iskele yapma talebiyle, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, DLHİ Genel Müdürlüğü ve Denizcilik Müsteşarlığı'na 370 başvuruda bulunmuş olduğu, uygulama imar planı ve uygulama projelerinin bu kurumlarca onaylandığı, Gök Denizcilik'in 15.9.2004 tarihli yazısıyla bahsi geçen her iki feribot iskelesinin inşaatının tamamlandığı belirtilerek işletme izin talebinin yenilendiği, konu hakkında Büyükşehir Belediyesi Kanunu uyarınca İzmit Büyükşehir Belediyesi'nin uygun görüşünün gerektiği, DLHİ tarafından gerekli eksikliklerin tamamlandığının bildirildiği, iki feribot iskelesinin 1/1000 ölçekli imar planındaki şekli ile tamamlanincaya kadar bir yıl süre ile geçici olarak işletmeye açılmasında seyir emniyeti ve deniz güvenliği açısından sakınca görülmediği, bununla birlikte, iskelelerin uluslararası ulaştırmaya yönelik olarak kullanılmasının uygun olacağı ifade edilmektedir.

380

1.5.2. Kabatepe-Gökçeada Hattı

Bu hatta faaliyet gösteren ve dosya kapsamında şikayetçi olan Erdemler Nakliyat Tic. Ltd. Şti.'nce Raportörlere iletilen belgeler, TDİ yazışmaları ve Liman Başkanlıkları yazıları; TDİ'nin bu hatta pazar kaybına uğradığı, zararlarının büyüdüğü, özel teşebbüsün talebin yoğun olmadığı kış dönemlerinde çalışmadığı gerekçeleri ile aralarındaki protokolü yenilemeyerek özel teşebbüsün iskeleleri kullanmasına son verdiği, bu nedenle kullanımı engellemek için ilgili mercilere yazılar gönderdiği ve liman kullanımını şikayetçi teşebbüse kapattığı yönündedir.

390

I.5.3. Çanakkale Boğazı Hattı

TDİ ile şikayetçiler arasında, limanların kullanımı, mevzuattan doğan haklar, iskele ve palamar ücretleri gibi konularda uyuşmazlık bulunmakta olup, TDİ bu hususlarda yargı sürecini işletmektedir. Ayrıca, davalara ilişkin olarak Gelibolu Asliye Hukuk Mahkemesi tarafından Kurum'dan bilgi istenmiş ve konu hakkında bir inceleme yapıp yapılmadığı sorulmuştur.

I.6. Yerinde İncelemeler Sırasında Yapılan Görüşmeler

I.6.1. Şikayetçilerle Yapılan Görüşmeler

400 **I.6.1.1.** Raportörlerin Gelba Gelibolu Balıkçılık Sanayi ve Pazarlama (Gelba) yetkilisi ile yaptıkları görüşmede, söz konusu şahıs tarafından; ilgili pazarda ana aktörün TDİ olduğu, TDİ'nin şikayetçinin faaliyette bulunduğu hatta ikisi sürekli olmak üzere üç feribotla faaliyet gösterdiği, bu feribotların kapasitesinin yaklaşık olarak Gelba'nın feribotlarının üç katı olduğu, bu hatta birer adet feribota sahip altı adet özel firma bulunduğu, Ayrıca yine bu firmalara ait üç adet feribotun atıl halde beklediği belirtilmiştir. Yetkili ayrıca, TDİ'nin kendi limanlarında faaliyet gösterirken, özel firmaların Gelibolu ve Çardak Belediyelerine kira ödediğini, pazarda çok sayıda firma bulunduğundan aşırı ve yıkıcı bir fiyat rekabetinin oluştuğunu, kapasite kullanımının düşük olduğunu, TDİ'nin yaptığı taşıma cirosu ve araç sayısı
410 bakımlarından pazarın %60'ını oluşturduğunu, TDİ'nin ayrıca Çanakkale-Eceabat hattında çalıştığını, özel sektörün ise Kilitbahir-Çanakkale arasında faaliyet gösterdiğini, Çanakkale hattı ile Gelibolu hattının kullanıcılar açısından boğazın iki yakasındaki paralel karayolları arasında yapılan taşımacılık nedeniyle ikame niteliğini taşımakta olduğunu ve bu hatlarda aynı şartlarda faaliyet gösterildiğini, Çanakkale hatlarının da arz ve talep bakımından benzer özellikleri gösterdiğini ifade etmiştir.

Yetkiliye göre, TDİ, Eskihisar-Topçular arasında tekel konumu nedeniyle uyguladığı yüksek fiyatları bu hatta uygulayamamakta, hatta burada maliyetinin altında fiyat
420 belirleyerek özel şirketleri piyasa dışına itmeye çalışmaktadır. Buna göre, özel şirketler oluşacak gerçek maliyetleri baz alarak değil, bir kamu kurumu olan TDİ'nin oluşturduğu aksak rekabet şartlarında faaliyet göstermektedir. Ancak, feribot başına yaklaşık 1.000.000 ABD Doları harcama yapan anılan şirketler, feribotlara alıcı bulamadıkları için pazardan çekilmemektedirler.

Söz konusu şahıs son olarak, deniz taşımacılığında yakıt maliyetlerinin kullanılan motorun beygir gücüne göre beygir başına belirlendiğini, bu çerçevede, özel sektör şirketlerinin yakıt maliyetinin TDİ'ye göre düşük görüldüğünü, ancak taşınan birim maliyetinin TDİ'den fazla olduğunu, öte yandan, özel sektörün diğer işletme maliyetleri ve personel maliyetlerinin daha düşük olduğunu, ayrıca aynı konfor ve
430 şartlarda hizmet sunmadıklarından, fiyatlarının sürekli olarak TDİ fiyatlarının altında kalmak zorunda olduğunu, buna göre hakim durumda bulunan TDİ'nin belirlediği fiyatları takip ettiklerini ve ondan daha düşük fiyatlar uyguladıklarını, pazarda oluşan fiyatlar nedeniyle sürekli zarar ettiklerini belirtmiştir.

440 **I.6.1.2.** Raportörlerin görüştüğü Karagözler Deniz Nakliyat Ticaret Ltd. Şti., NG Deniz Taşımacılık Ltd. Şti., Dört Kardeşler Deniz Nakliyat Turizm Ltd. Şti. ve Kerem Denizcilik Turizm Petrol Ürünleri Liman İşletmeciliği İnşaat İthalat İhracat ve Ticaret Ltd. Şti. yetkililerince, geçtiğimiz yıllarda TDİ'nin Çanakkale hatlarında uyguladığı maliyetin altındaki fiyat politikasından büyük zararlar gördükleri, TDİ'nin sahip olduğu mali gücü kullanarak pazardaki diğer firmaları piyasa dışına çıkarmaya çalıştığı, 2004 yılında TDİ Genel Müdür Yardımcısı tarafından, "sizi Haziran ayına kadar bitireceğim", şeklinde tehdit edildikleri, devletin imkanlarıyla rekabet edemeyecekleri, TDİ'nin Eskihisar-Topçular hattından elde ettiği fahiş karlarla Çanakkale hattını yoğun olarak sübvansede ettiği, özel sektöre yaşam hakkı tanımadığı, bu sektörde yatırımı satıp pazardan çıkmanın da kolay olmadığını, taleplerinin TDİ'nin yıkıcı fiyat politikasına son vermesi olduğu ifade edilmiştir.

450 **I.6.1.3.** Gelba yetkilisi ile yapılan bir diğer görüşmede ise, yetkili, şirketin 1999 yılında şikayete konu sektörde faaliyete başladığını, ancak bürokratik engeller ve TDİ'nin uygulamaları nedeniyle mağdur olduğunu, yürütülmekte olan soruşturma kapsamında ise TDİ'nin engellemeleri sonucunda, çok büyük zararlarla faaliyetini sürdürdüğünü, bu hattaki çalışmalarının özel sektör birliği şeklinde sürmesi ve TDİ'nin %100 olan pazar payının daralması sonucu, şikayete konu olan TDİ davranışlarına maruz kaldıklarını, TDİ'nin diğer teşebbüsleri pazar dışına itmek amacıyla yıkıcı fiyat uygulamasına geçtiğini, 2001 yılı Şubat ayında ekonomik kriz meydana gelmesine rağmen, TDİ'nin benzer hat olan ve tekel olarak faaliyet gösterdiği Eskihisar-Topçular hattında fiyatlarını sürekli artırdığını, rakiplerinin bulunduğu Çanakkale Boğaz hatlarında ise özellikle 2003 yılından itibaren fiyatlarını 460 maliyetlerin çok altına indirdiğini, bu hatlardaki zararını, rakipsiz olduğu diğer hattan elde ettiği fahiş karlarla sübvansede ettiğini, böylece kamu hizmeti sunduğuna ilişkin söylemindeki tutarsızlığın ortaya çıktığını öne sürmüştür.

I.6.2. TDİ ile Yapılan Görüşmeler

I.6.2.1. Raportörlerin TDİ yetkilileri ile 6.7.2004 tarihinde yaptıkları görüşmede, anılan yetkililer;

470 - Sirkeci-Harem, Eskihisar-Topçular, Kabatepe-Gökçeada, Geyikli-Bozcaada, Avşa-Marmara-Erdek, Gelibolu-Lapseki, Eceabat-Çanakkale, Çanakkale-Gökçeada hatlarında arabalı vapur hizmeti verdiklerini, Eskihisar-Topçular hattı dışındaki hatlarda zarar ettiklerini, ancak 2004 yılında yapılan yeni uygulamalar nedeniyle zararın azaldığını;

480 - Eskihisar-Topçular hattında talebin yüksek olduğunu, müşterilerin, Körfez çevresini dolaşmak yerine arabalı vapurunun daha avantajlı olması sebebiyle bu hattı talep ettiklerini, diğerlerinde, bilhassa Çanakkale ve Marmara Adaları'na yapılan seferlerde sadece ada halkının ulaşımının söz konusu olması nedeniyle talebin az olduğunu, Çanakkale boğaz hattında da talebin yetersiz olduğunu, Sirkeci-Harem hattında yoğun saatler (7-9 ve akşamda 5-7 arası tek yön olarak) dışında yoğunluk bulunmadığını, bu sebeple bu hat da zarar ettiklerini, ayrıca personel maliyetlerinin piyasa koşullarında oluşmaması nedeniyle yüksek olmasının da zarara neden olduğunu;

- Zarar eden hatlarda kapasite kullanımını artırmak için indirimler yapıldığını, bunun sonucunda Çanakkale-Eceabat hattında 2003'den 2004'e yolcu ve araç sayısında %30 oranında artış gerçekleştiğini, Çanakkale boğazındaki iki hatta ortalama % 60-70 piyasa payına sahip olduklarını;

490 - Özellikle Çanakkale boğaz hattında bulunan özel sektör firmalarına zarar vermek gibi bir amaçlarının bulunmadığını, zarar eden hatlardaki indirimlerin zararların azaltılmasına yönelik olduğunu

ifade etmişlerdir.

1.6.2.2. Raportörlerin TDİ yetkilileri ile 7.6.2005 tarihinde yaptıkları bir diğer görüşmede ise, yetkililer tarafından;

500 - Şehir Hatları işletmesi bünyesindeki, İstanbul içi ulaşım ve Eskihisar-Topçular hatlarındaki yolcu ve arabalı vapur taşımacılığı faaliyetlerinin 4046 sayılı Kanun uyarınca ve Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 31.1.2005 tarih, 2005/03 sayılı kararı gereği, bedeli karşılığında İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne devredildiği,

510 - TDİ'nin Çanakkale hattındaki vapurlarının Çanakkale, Gökçeada ve Bozcaada Özel İdareleri ile 8 yerel belediyenin kuracağı ortak girişim grubuna devredilmesi ile ilgili çalışmaların, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nın talimatı ile başladığı ve devir işlemlerinin 3 ay içinde tamamlanmasının planlandığı, bu işlemlerin tamamlanmasından sonra TDİ'nin kontrolünde kılavuzluk, römorkaj ve tersane hizmetleriyle, askeri ve sosyal amaçlı olarak inşa edilmiş Çanakkale bölgesindeki birkaç liman yönetimi ve yap-işlet-devret modeli ile ihalesi yapılacak İstanbul Limanı (Galata Port)'nin kalacağı, dolayısıyla TDİ'nin deniz ulaşımından tamamen çekileceği,

520 - TDİ olarak arabalı vapur taşımacılığı hizmetlerinden çekilmekte oldukları bu dönem içerisinde fiyat politikalarının kamu yararı ilkesi ile karlılık ve verimlilik ilkeleri çerçevesinde saptandığı, Eskihisar-Topçular hattı ile Çanakkale bölgesi hatları arasında yapısal farklılıklar bulunması nedeniyle farklı fiyat uygulamalarının bulunduğu, Eskihisar-Topçular hattına yüksek, Çanakkale hatlarına ise düşük talebin sözkonusu olduğu, Çanakkale hattındaki faaliyetlerinin seyahat özgürlüğünü sağlayıcı, kamusal yanı ağır basan bir hizmet niteliğinde olduğu, bu nedenle anılan pazarlarda farklı fiyat politikalarına sahip oldukları, yapılan fizibilite çalışmalarının, personel ve bakım-onarım gibi diğer maliyetlerin özel sektör maliyetlerine düşürülmesi durumunda, o hatlarda uygulandığı iddia edilen düşük fiyatlarla dahi kar edilebileceğini gösterdiği, dolayısıyla, TDİ'nin bu hatlardaki yapısal sorunlardan kaynaklanan maliyetlerinin altında fiyat uyguladığı iddiasının doğru olmadığı, aksi taktirde, şikayetçi firmaların uzun süre bu fiyatların da altında fiyatlarla taşıma yapmaları ve bunu aralıksız sürdürmelerinin mümkün olamayacağı, söz konusu firmaların piyasa dışına çıkmalarının söz konusu olmadığı, aksine gemi inşaatına yönelik yeni yatırımlara giriştikleri, ayrıca, bu teşebbüslerin sefer yaptıkları hat mesafelerinin TDİ'nin hat mesafelerinden daha kısa olması nedeniyle maliyetlerinin daha düşük, kar marjlarının ise yüksek olduğu, şikayetçilerin kendi kayıtlarında 530 görülen zararlarının, hasılat ve maliyetlerinin gerçekleri yansıtmamasından

kaynaklandığı, soruşturma dönemi içerisinde bu hatlardaki fiyatlarının çeşitli tarihlerde değiştiği, en son 3.6.2005 tarihinden itibaren fiyatların ortalama %20 oranında arttığı, bu ayarlamaların nedeninin kurum iç dengelerinin değişmesinin yanısıra, yapılacak devir sonrasına bir geçiş ortamı sağlanması olduğu,

- TDİ'nin, kendisine ait Çanakkale'deki tali iskeleyi, bu teşebbüslerin istifadesine verdiği, rekabetten kaçınacak herhangi bir teşebbüsün kendi imkanlarını rakiplerine bu şekilde kullandırmayacağı,

540 - Şikayetçi teşebbüslerin faaliyetlerinin zorlaştırıldığı iddialarına ilişkin olarak yargı sürecinin işlediği, şikayet konusu olan iskele, palamar ücreti taleplerinin mevzuattan kaynaklanan bir husus olduğu, ihtilafın yargı tarafından çözümleneceği, diğer bir şikayet konusu olan Gökçeada seferlerinin engellenmesi hususunda ise, TDİ'nin sefer konulamaz şeklinde bir yaklaşımının bulunmadığı, şikayetçi firmanın talep olan yaz dönemlerinde sefer yaparak kâra ortak olmak isterken, talebin azaldığı kış döneminde oluşabilecek zarardan kaçınmak amacıyla sefer yapmak istemediği, verilen hizmetin kamusal özelliği uyarınca, bu hat taşımacılığının sürekli yapılmasının gerektiği, ancak düzenli sefer yapmayan şikayetçi firmanın TDİ'nin tarifeli seferlerinden az önce kalkış yaparak yolcuları kaptığı, yolcuların bulunmadığı 550 saatlerde ise arıza bildirerek sefer yapmadığı,

belirtilmiştir.

J Savunmalar

J.1. TDİ'nin Soruşturmaya İlişkin İlk Yazılı Savunması

T.D.İ.'nin ilk yazılı savunmasında özetle aşağıdaki hususlara yer verilmiştir:

560 T.D.İ. 233 sayılı KHK. ile kurulmuş olup, 4046 sayılı Yasa kapsamına (özelleştirme kapsamına) alınan, sermayesinin tamamı Devlete ait, 4046 sayılı Kanununun 20.A maddesine istinaden onaylanan Şirket Ana Sözleşmesi'nde tanımlandığı üzere belirlenen alanlarda anonim şirket tüzel kişiliği olarak faaliyet gösteren bir Kamu kuruluşudur.

Diğer kamu kuruluşları gibi TDİ'nin de kamu hizmeti görme vasfı bulunmakta olup, özel sektör firmalarının teknik donanımı, sermaye birikimi ve diğer nedenlerle faaliyet gösteremediği veya sınırlı oranlarda faaliyet gösterdiği ve hizmetin yürütülmesinin zorunlu olduğu alanlarda, ticari kazanç gözetilmeksizin sadece kamu hizmetinin yürütülmesi için kamu kuruluşlarının faaliyet göstermesi olağandır.

570 Şikayetçi firmalar kuruluş, sermaye, faaliyet alanı, faaliyet şekli, amaç ve diğer nitelikleri itibarıyla TDİ'den çok farklı nitelikleri haizdir. Şikayetçi firmalar salt ticari kazanç kıstasından hareketle müşteri potansiyellerine göre zaman zaman faaliyetlerine ara vermekte, tarife saatlerine riayet etmemekte ve müşteri yoğunluğu olmadığı mevsim ve saatlerde (sonbahar-kış mevsimlerinde, erken ve geç saatlerde) faaliyette bulunmamaktadırlar. Şikayetçi firmalarla TDİ arasındaki rekabetin tayin ve tespitinde, şikayetçi firmaların kendi inisiyatifleri ile yolcu/araç

taşımacılığı yapmadıkları mevsim ve saatlerde TDİ tarafından taşınan yolcu/araç sayısı kıyaslamada dikkate alınmalıdır.

580 TDİ'ye bağlı Şehirhatları İşletmesi Müdürlüğünce sadece Çanakkale bölgesinde değil, İstanbul, Kocaeli ve Yalova bölgelerinde de faaliyette bulunmaktadır. TDİ İstanbul bölgesindeki faaliyetlerinden de zarar etmekle birlikte, halkın seyahat etme özgürlüğünü kısıtlamamak ve diğer hizmetleri aksatmamak için yolcu taşımacılığı faaliyetlerine son vermemiştir. TDİ'nin kamu kuruluşu olması nedeniyle işçilik maliyetleri ve diğer sabit giderleri şikayetçi firmalardan yüksektir. Ancak, yalnızca maliyetler dikkate alınarak fiyat belirlemesi mümkün değildir. Hizmet verilecek bölge insanların ödeme gücü, alternatif karayolunun kullanılması halinde yapılacak masraf, bölgedeki diğer kamu kurum/kuruluşlarının hizmetleri dikkate alınmaktadır.

590 İddia edildiği gibi Gelibolu-Lapseki hattında 2003 yılı içerisinde sürekli fiyat indrimi yapılmamış olup, sadece bir defa indirim yapılmıştır. Bu konuda da Biga Şoförler ve Otomobilciler Odası, Taşıyıcılar Kooperatifi, Çanakkale Truva Turizm Firmaları ile Çanakkale Valiliği'nin fiyatların yüksek olduğuna ilişkin talepleri etkili olmuştur.

Şikayetçi firmaların resmi kayıtlarında gerçekçi davranmadığı, resmi evraklar üzerinde şikayetçilerce pazar payının düşük gösterildiği, bölgede çalışan TDİ memurlarının gözlemlerinden ve vatandaş şikayetlerinden anlaşılmaktadır. Pazar payının hesabında resmi kayıtlar yanında mahallinde fiili durumun tespitinin gözetilmesi hakkaniyete uygun olacaktır.

600

Çanakkale hatlarında faaliyet gösteren şikayetçi firmalar zarar ettiklerini beyan etmelerine rağmen, her gün filolarını ve faaliyet alanlarını daha da büyütmektedirler. Bu kazanımlarını da şikayete konu faaliyetlerden elde etmişlerdir. Her zaman TDİ tarife ücretlerinin önemli miktar altında taşıma yapan özel sektör firmalarının ticari kazançlarının resmi kayıtlarda görüldüğünden daha yüksek olduğunu düşünüyoruz.

Yukarıda da belirtildiği üzere, TDİ kamu hizmeti gereği her mevsim günün erken ve geç saatlerinde yolcu/araç taşımacılığı yapmak zorunda olduğundan, yolcu ve araç sayısının artırılarak gelirin artmasını ve zararın azalmasını temin etmek amacıyla, mevsimsel indirimler yapabilmektedir. Bu durum normal meşru bir uygulama olup, şikayetçi firmalar tarafından zaten bu dönemlerde taşımacılık yapılmamakta veya çok az sefer yapılmaktadır.

610

Şikayetçi firmalar yüksek kazanç kaygısıyla gemilerini hizmet için yeterli düzeye getirmedikleri, taşımakta oldukları yolcu, araç ve yük için sigorta yaptırmadıkları, gemilerde yeterli teknik personel görevlendirmedikleri ve düzenli sefer yapmadıkları için bir kısım yolcular fiyat yüksek olduğu halde TDİ araçlarını tercih etmektedirler.

J.2. TDİ'nin İkinci Yazılı Savunması

620 TDİ tarafından gönderilen yazılı savunma metninde, "Usule, Rapor İçeriğine ve Raporun Sonuç Bölümüne İtirazlarımız" başlığı altında çeşitli iddia, açıklama, değerlendirme ve savunmalarda bulunulmuştur. Usul yönünden itirazlar başlığı altında; soruşturma konusu hakkında kesin hüküm niteliğinde kararlar bulunduğu ve

yeniden işlem tesis edilemeyeceği, TDİ'nin çeşitli birimlerinin devri sonrası husumet sıfatının ortadan kalktığı, soruşturma raporunun yanlış teknikle hazırlandığı ve içerdiği bilgilerin karşılaştırmasının yanlış yapıldığı iddia edilmektedir. Raporun içeriğine yönelik itirazlar başlığı altında; TDİ'nin fiyat belirleme yetkisinin mutlak olmadığı, şikayet konusu hizmetlerin kamu hizmeti olduğu, diğer kamu otoriteleri ile ilgili olarak raporda geçen beyan ve tespitlerin bağlayıcı olamayacağı, rekabet hukukunun amaçları ile şikayetçi konumundaki teşebbüslerin tutum ve davranışlarının çeliştiği, TDİ yetkililerinin şikayetçi firmalar hakkında olumsuz beyanları olduğu iddiasının gerçeklik taşımadığı, raporda yer alan şikayetçi teşebbüs mali bilgilerinin gerçeği yansıtmadığı, İstanbul ve Eskişehir-Topçular hatlarının devri nedeniyle oluşan zararın yanlış değerlendirildiği iddia edilmektedir. Raporun sonuç bölümüne yönelik itirazlarımız başlığı altında ise; ilgili pazar tespitinde ürün pazarı ve coğrafi pazar anlamında yanlışlıklar yapıldığı, Hakim durum tespitinde yanlışlıklar bulunduğu, yıkıcı fiyat uygulamasının maddi verilerle uyuşmadığı, haksız davalar açılarak özel teşebbüs firmalarının faaliyetlerinin zorlaştırıldığı iddiasının yanlış olduğu, zorunlu unsur niteliğindeki iskeleleri kullandırmamak şeklindeki iddiaların geçersiz olduğu, soruşturma konusu bakımından eylemin sona erdiği ve bu iddianın konusuz kaldığı iddia edilmektedir.

J.3. TDİ'nin Üçüncü Yazılı Savunması

T.D.İ.'nin üçüncü yazılı savunmasında özetle aşağıdaki hususlara yer verilmiştir:

Dosyada mevcut müşteki firmalara ait mali kayıtlar ve diğer belgeler, Raportörlerce iddia edilen tespitleri yapmaya yeterli olmayıp, iddialar afakidir.

9.1.2003 tarih, 03-03/25-7 sayılı Rekabet Kurulu Kararı ile iskeleler zorunlu unsur olarak kabul edilmemiştir.

Tarife ücretini ödeyen herkes gerek Gökçeada ve gerekse TDİ'ye ait diğer tüm iskelelerden koşulsuz yararlanabilmektedir.

Kabul edilebilir nitelikteki şartları kabul eden firmalarla tüm iskeleler için yararlanma sözleşmeleri akdedilmiş olup, bu esaslar dahilinde akdedilen sözleşme müşteki firmanın sözleşme şartlarına uymaması nedeniyle TDİ tarafından feshedilmiştir. Gökçeada İskelesinin müşteki firmaya kullanılarak kullanılmaması hususunda 4054 sayılı Kanun kapsamında TDİ'ye hiçbir kusur tahmil edilemeyecek olup, müşteki firma da bu yöndeki şikayetlerini geri almıştır.

J.4. Deliller ve Savunmaların Değerlendirilmesi

Bu soruşturmada TDİ'ye ilişkin iddialar, bir pazardaki hakim durumun diğer pazarda yıkıcı fiyat uygulama suretiyle kötüye kullanılması ve rakiplerin faaliyetlerini zorlaştırıcı eylemler olarak özetlenebilir.

Soruşturma döneminde yapılan tespitler ilgili pazardaki pazar payları açısından bakıldığında TDİ'nin hakim durumda bulunduğunu göstermektedir. İlgili coğrafi pazarlardan Eskişehir-Topçular ve Kabatepe-Gökçeada hattında TDİ tek teşebbüs

670 olarak faaliyetlerini yürütmüştür. Soruşturmanın ana konusunu oluşturan Çanakkale Boğazı hatlarında ise yaklaşık %70 pazar payı ile tartışmasız hakim durumda bulunmaktadır.

TDİ'nin ilgili pazarlarda hakim durumda bulunması nedeniyle, soruşturmaya konu olan şikayet 4054 sayılı Kanun'un "Hakim Durumun Kötüye Kullanılması" başlıklı 6. maddesi kapsamında değerlendirilmiştir.

680 Dosya mevcudu bilgilerden, TDİ'nin Eskihisar-Topçular hattı ile Çanakkale Boğazı hatlarında farklı fiyat politikaları uyguladığı anlaşılmıştır. Bununla birlikte, söz konusu fiyat farklılığı tek başına TDİ'nin rakiplerine yıkıcı fiyat uyguladığının göstergesi değildir. Bu çerçevede, dört yıl süren iddia konusu uygulamanın sonucunda şikayetçilerin halen pazarda bulunmaları ve TDİ'nin fiyatlarının altında fiyat belirliyor olmaları anlamlıdır.

Öte yandan, bir şikayetçinin ve TDİ'nin açıklamaları tarafların maliyetlerinin aynı olmadığını göstermektedir. TDİ'nin personel, yakıt gibi maliyette önemli yer tutan kalemleri daha fazla fiyatla elde etmesinin yanı sıra, kamu kuruluşu olmasından ve tarifeli çalışmasından kaynaklanan maliyetleri de bulunmaktadır.

690 Gökçeada-Kabatepe arası yolcu ve araç taşımacılığında kendisine ait iskeleleri ilgili teşebbüse kullandırmayarak hakim durumunu kötüye kullandığı iddiasıyla ilgili olarak, dosya mevcudu bilgiler çerçevesinde, aksi bir tespit de bulunmadığından TDİ'nin açıklamaları yeterli görülmüştür.

TDİ tarafından, fahiş miktarda iskele ve palamar ücreti talep edildiği iddialarına ilişkin olarak ise yargı süreci devam etmektedir.

K. GEREKÇE VE HUKUKİ DAYANAK

700 TDİ, rekabet hukuku uygulaması bakımından kendi ekonomik kararlarını kendisi alabilen, hukuken bağımsız davranabilen bir teşebbüs niteliğindedir. TDİ'nin deniz taşımacılığı hizmetlerini, şehir hatları aracılığıyla tekel olarak yürütmesi 1980'li yıllar sonrasında kaldırılmıştır. Hukuki bir tekel imtiyazı bulunmamaktadır. Bununla birlikte ilgili pazarlarda sahip olduğu paylar bu teşebbüsün hakim durumda olduğunu göstermektedir.

710 Şikayetçilerden M. Ersin EKEN'in Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. (TDİ)'nin feribot taşımacılığı yaptığı Çanakkale-Eceabat ve Gelibolu-Lapseki hatlarında rakip teşebbüsleri pazar dışına çıkartmak amacıyla sunduğu hizmetin fiyatını maliyetin altında belirlediğini iddia ettiği ilk şikayeti 13.6.2001 tarih, 2547 sayı ile Kurum kayıtlarına girmiş olup, Kurul 21.5.2002 tarih, 02-30/344-140 sayılı kararında, yıkıcı fiyat uygulamasının söz konusu olmadığı, dolayısıyla 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesinin ihlal edilmediği gerekçesiyle soruşturma açmamıştır.

Bu karar şikayetçi tarafından Danıştay'a götürülmüştür. Danıştay 13. Dairesi E.2005/955, K.2005/3246 sayılı 22.06.2005 tarihli kararı ile işlemin iptali istemini red etmiştir. Kararda şikayetçinin uygulamış olduğu fiyatın yıkıcı denem fiyatında altında

olması gerekçe gösterilmiştir. Karar şikayetçi tarafından temyiz edilmiş olup, temyiz aşamasındadır.

720

Şikayetçi tarafından İstanbul Asliye Ticaret Mahkemesi nezdinde açılan davada da, TDİ savunmalarında belirtildiği üzere, mahkeme Rekabet Kurulu kararını ve bilirkişi mütalaasını gerekçe göstererek davayı red etmiştir. Bu dava da temyiz aşamasındadır.

730

İlgili dilekçede TDİ'nin 2000-2004 yıllarındaki uygulamaları şikayet edilmiştir. Buna göre, söz konusu dönemin bir bölümü (2000, 2001 ve 2002 yılının bir kısmı) Kurul'un 21.5.2002 tarih, 02-30/344-140 sayılı kararına konu olmuştur. Soruşturma döneminde yapılan tespitler söz konusu kararın dayanağını oluşturan dosyada bulunanlardan farklı, yeni deliller sunmamaktadır. Diğer yandan, şikayete konu olan dönem dört yıllık bir dönemdir. Bu süre içinde yıkıcı fiyat uyguladığı iddia edilen TDİ'nin de oldukça altında fiyatlarla anılan firmaların faaliyetlerini sürdürmesi ekonomik olarak anlamlı değildir. Bu durum Kurul'un 21.5.2002 sayılı Kararını destekler niteliktedir.

Soruşturmaya konu olan rakiplerin faaliyetlerini zorlaştırıcı iki eylemden birisi için yargı süreci devam etmekte olup, diğerine ilişkin olarak ise yeterli delil bulunmadığı kanaatine varılmıştır.

740

L. SONUÇ

Feribot ile yolcu ve araç taşımacılığı yapan Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'nin hakim durumda bulunduğu Eskihisar-Topçular hattındaki teknolojik, finansal ve ticari avantajlardan faydalanarak başka bir hizmet piyasası olan Çanakkale Boğazı'ndaki hatlarda maliyetin altında fiyat uygulamak suretiyle rakip teşebbüsleri pazar dışına çıkardığı iddiası üzerine 29.7.2004 tarih, 04-49/674-M sayılı Kurul kararı uyarınca yürütülen soruşturma ile ilgili olarak düzenlenen Rapora, toplanan delillere, sözlü savunma toplantısında sunulan bilgilere ve incelenen dosya kapsamına göre;

750

1. Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'nin Eskihisar-Topçular, Kabatepe-Gökçeada, Çanakkale Boğazı hatlarında gerçekleştirilen arabalı vapurla yolcu ve araç taşıma ilgili pazarında 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun açısından hakim durumda olduğuna OYBİRLİĞİ ile,

2. İlgili pazardaki hakim durumunu, 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesinin ikinci fıkrası kapsamında kötüye kullandığı yönündeki iddiaların reddine OYBİRLİĞİ ile,

karar verilmiştir.