

Rekabet Kurumu Başkanlığından,  
(Yargı Kararları Üzerine Verilen)

### REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2010-4-82 (Soruşturma)  
Karar Sayısı : 14-54/932-420  
Karar Tarihi : 25.12.2014

#### A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Prof. Dr. Nurettin KALDIRIMCI  
Üyeler : Kenan TÜRK, Dr. Murat ÇETİNKAYA, Reşit GÜRPINAR,  
Fevzi ÖZKAN, Doç. Dr. Tahir SARAÇ

B. RAPORTÖRLER : Recep GÜNDÜZ, Selvi KOCABAY, Zeynep ŞENGÖREN,  
Tuğba YILMAZ

#### C. BAŞVURUDA BULUNAN

: Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş.  
Temsilcisi: Av. Dr. İ. Yılmaz ASLAN  
Gazi Umur Paşa Sok. Bimar Plaza No:38/8 Balmumcu  
Beşiktaş/İstanbul

#### D. HAKKINDA SORUŞTURMA YAPILAN

: Türk Hava Yolları A.O.  
Temsilcisi: Av. Gönenç GÜRKAYNAK  
Yıldız Mah. Çitlenbik Sok. No:12 Beşiktaş/İstanbul

- (1) **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 hakim durumunu kötüye kullandığı iddiası.
- (2) **F. İDDİALARIN ÖZETİ:** Başvuruda, Türk Hava Yolları A.O.'nun (THY) İstanbul merkezli yurt içi ve yurt dışı hatlarda havayolu ile tarifeli yolcu taşımacılığı pazarında hakim durumda olduğu; THY'nin bu hakim durumunu Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü vasıtasıyla Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş.'nin (PEGASUS) yeni hatlara girmesine engel olma ve PEGASUS'un halihazırda faaliyet gösterdiği hatlarda seçici fiyatlandırma uygulamak suretiyle faaliyetlerini zorlaştırma şeklindeki eylemleri ile kötüye kullandığı ve bu suretle 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettiği iddia edilmektedir.
- (3) **G. DOSYA EVRELERİ:** Rekabet Kurumu kayıtlarına 05.04.2010 tarihinde giren başvuru üzerine yapılan inceleme sonucunda düzenlenen 21.04.2010 tarihli ve 2010-4-82/İİ-10-KT sayılı ilk inceleme raporu, 06.05.2010 tarihli Kurul toplantısında görüşülmüş ve 10-34/552-M sayılı kararla 4054 sayılı Kanun'un 40/1. maddesi uyarınca soruşturma açılmasına gerek olup olmadığına tespiti için önaraştırma yapılmasına karar verilmiştir.
- (4) Şikayete yönelik inceleme ve değerlendirmeleri içeren 06.07.2010 tarihli ve 2010-4-82/ÖA-10-KT sayılı önaraştırma raporunun ele alındığı 08.07.2010 tarihli toplantıda, Kurulumuz 10-49/923-M sayılı kararla THY hakkında 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesinin ihlal edilip edilmediğinin belirlenmesi amacıyla aynı Kanun'un 41. maddesi uyarınca soruşturma başlatmıştır.
- (5) Yürütülen soruşturma sonucunda alınan 30.12.2011 tarihli ve 11-65/1692-599 sayılı Kurul kararında, THY hakkında 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında ihlal tespiti yapılmadığı; 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 görüş bildirilmesi gerektiği sonucuna ulaşılmıştır.

## 14-54/932-420

- (6) Söz konusu Kurul kararı Ankara 11. İdare Mahkemesinin 11.07.2013 tarihli ve 2013/1083 K. ve 2012/1727 E. sayılı kararlarıyla iptal edilmiştir. Anılan mahkeme kararında; THY'nin hakim durumda olup olmadığının tespiti yapılmaksızın, doğrudan hakim durumun kötüye kullanılması sayılabilecek eylemlere ilişkin değerlendirme yapılmasının yerinde olmadığı, Sabiha Gökçen Havalimanı (SGH veya SAW) ve Atatürk Hava Limanı'ndan (AHL veya IST) gerçekleştirilen uçuşların birbirine ikame olup olamayacağı tespitinin yapılmadığı, ikame olduğu takdirde ne derece ikame edilebilir olduğunun belirtilmediği ve THY'nin AJET markası ile SGH'de faaliyet göstermeden önce ve sonra PEGASUS tarafından uygulanan fiyat politikalarının analizinin yapılmadığı hususları iptal gerekçeleri olarak sayılmıştır.
- (7) İdare mahkemesinin anılan kararı çerçevesinde hazırlanan 30.07.2013 tarihli ve 2010-4-82/BN sayılı bilgi notu, Kurulun 13.08.2013 tarihli ve 13-47/645-M sayılı toplantısında görüşülerek, THY hakkında 4054 sayılı Kanun'un 41. maddesi uyarınca soruşturma açılmasına karar verilmiştir.
- (8) Hakkında soruşturma başlatılan THY'ye 4054 sayılı Kanun'un 43. maddesinin ikinci fıkrası uyarınca soruşturma açıldığına dair bildirim 19.08.2013 tarihli ve 9486 sayılı yazı ile yapılmıştır. THY'nin ilk yazılı savunması süresi içinde Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.
- (9) PEGASUS, Kurum kayıtlarına 16.04.2014, 27.06.2014 ve 08.07.2014 tarihlerinde intikal eden yazılarında yeni soruşturma kapsamında ek beyanlarını iletmiştir.
- (10) Söz konusu soruşturmayı yürütmekle görevli raportörler tarafından 10.01.2014 tarihli ve 2010-4-82/BN sayılı bilgi notu ile ek süre talep edilmiş, Kurulun 16.01.2014 tarihli ve 14-02/45-M sayılı kararı ile soruşturmanın bitim tarihinden itibaren dört ay uzatılmasına karar verilmiştir. Söz konusu süre uzatımı bilgisi THY ve PEGASUS'a iletilmiştir.
- (11) THY tarafından 18.02.2014 tarihinde gönderilen yolcu sayısı, gelir ve gider verilerinin ilgili pazarın tespit edilmesi ve etkinlik analizlerinde kullanılmak üzere işlenmesi sırasında, söz konusu verilerde bazı tutarsızlıkların olduğu saptanmış ve bu durum 21.04.2014 tarihli yazı ile tarafa bildirilmiştir. 24.04.2014 tarihinde Rekabet Kurumu kayıtlarına giren THY'nin konuya ilişkin cevabi yazısında, "*...ilgili THY biriminin hat bazlı karlılık datasını hazırlarken, daha önce gönderilmiş olan 2011 Nisan'a kadar olan veri dosyası ile sonraki dönemi içeren ve farklı Excel dosyalarından temin edilen datanın birleştirilmesi esnasında sehven hata yapıldığı*" belirtilerek söz konusu verilerin düzeltilmiş versiyonları yazı ekinde gönderilmiştir.
- (12) Bununla birlikte, verilerde bahsi geçen bu hata, soruşturma kapsamında yapılmakta olan ekonometrik analizlerin ve elde edilen sonuçların düzeltilmiş veriler çerçevesinde tekrar değerlendirilmesini gerektirdiğinden, 24.04.2014 sayı ve 2010-4-82/BN sayılı Bilgi Notu ile soruşturmanın tamamlanması için ek süre talep edilmiş ve 30.04.2014 tarih ve 14-16/297-M sayılı Kurulumuz kararı ile soruşturma, süresinin bitiminden itibaren iki ay uzatılmıştır. Söz konusu süre uzatımı kararı 02.05.2014 tarihli yazılar ile THY ve PEGASUS'a bildirilmiştir.
- (13) Kurumumuz tarafından Ankara 11. İdare Mahkemesinin iptal kararının temyizi talebiyle yapılan başvuru üzerine Danıştay 13. Dairesince alınan 03.04.2014 tarihli ve 2013/3606 E., 2014/1284 K. sayılı karar Kurum kayıtlarına 04.08.2014 tarihinde intikal etmiştir. Danıştay 13. Dairesi tarafından; Kurul kararı ve soruşturma raporu çerçevesinde yapılan tespit ve belirlemelerin haricinde, THY'nin AJET ile birlikte SGH'de faaliyet göstermesinden önceki ve sonraki tarihlerde PEGASUS tarafından uygulanan fiyatların karşılaştırmalı bir şekilde değerlendirilmesi, bu konuda daha ayrıntılı bir fiyat analizi yapılması, THY ile AJET arasında pazarda rekabeti bozabilecek doğrudan ya da dolaylı bir çapraz sübvansiyonun olup olmadığının incelenmesi, THY/AJET'in yanı sıra, aynı yöntemle PEGASUS'un da hat bazında maliyet-fiyat analizinin yapılması ve kar-zarar durumunun ortaya konulması gerekli görülmüş ve bu gerekçelerle temyiz istemi yerinde görülmeyle İdare Mahkemesi kararının onanmasına karar verilmiştir.

## 14-54/932-420

- (14) Yürütülen soruşturma sonucunda hazırlanan ve Soruşturma Heyetinin görüşlerini ve tespitlerini içeren 13.08.2014 tarihli ve 2010-4-82 sayılı Soruşturma Raporu, 4054 sayılı Kanun'un 45. maddesi uyarınca tüm Kurul üyeleri ile ilgili teşebbüse tebliğ edilmiştir. Gönderilen bildirimce cevaben tarafın ikinci yazılı savunması 22.09.2014 tarihinde Kurum kayıtlarına girmiştir. Bununla beraber Kurum kayıtlarına 02.09.2014 tarihinde giren yazı ile THY tarafından dosyaya giriş talebinde bulunulmuş, THY'nin söz konusu talebi, soruşturma heyeti tarafından hazırlanan 05.09.2014 tarihli ve 2010-4-82/BN sayılı Bilgi Notu ile Kurula sunulmuş ve bazı belgelerin ticari sır içermesi sebebiyle THY ile paylaşılamayacağı, bazı belgelerin ise ticari sırlardan arındırıldıktan sonra THY'ye gönderilebileceği 12.09.2014 tarihinde, 14-32/648-M sayı ile karara bağlanmıştır. 24.09.2014 tarihinde karar bildirimi yapılmış ve gönderilebilecek belgeler THY'ye ulaştırılmıştır.
- (15) PEGASUS tarafından gönderilen, Kurum kayıtlarına 14.11.2014 tarihinde giren yazı ile dosyaya giriş talebinde bulunulmuş olup, 12.12.2014 tarihli ve 14-51/902-M sayılı Kurul kararı ile söz konusu talep reddedilmiş ve 15.12.2014 tarihinde gönderilen yazı ile tarafa bildirilmiştir.
- (16) 05.11.2014 tarih ve 6211 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal eden yazı ile THY tarafından üçüncü yazılı savunmada bulunulmuş ve sözlü savunma talep edilmiştir. Bunun üzerine hazırlanan Ek Görüş, 08.10.2014 tarihli yazı ile tarafa gönderilmiştir. Bununla beraber THY'nin yukarıda yer verilen sözlü savunma talebi üzerine Kurul 12.11.2014 tarihli ve 14-45/815-M sayılı kararı ile 24.12.2014 tarihinde sözlü savunma toplantısı yapılmasına karar vermiştir. Belirtilen tarihte yapılan sözlü savunma toplantısının ardından Kurul tarafından 25.12.2014 tarihli ve 14-54/932-420 sayılı nihai karar verilmiştir.
- (17) **H. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** Soruşturma Heyeti'nde yer alan raportörler tarafından, Türk Hava Yolları A.O.'nun;
- 1) 2008-2011 döneminde hakim durumda olduğu tespit edilen İstanbul-Adana, İstanbul-Elazığ, İstanbul-Gaziantep, İstanbul-Konya, İstanbul-Samsun, İstanbul-Hatay ve İstanbul-Malatya hatlarında 2013 yılı itibarıyla hakim durumda olmadığı,
  - 2) 2008-2013 döneminde AHL-Ankara, AHL-Antalya, AHL-Bodrum, AHL-Dalaman, AHLİzmir, İstanbul-Almaata, İstanbul-Beyrut, İstanbul-Bologna, İstanbul-Bükreş, İstanbul-Dubai, İstanbul-Nürnberg, İstanbul-Roma, İstanbul-Sofya, İstanbul-Tiflis, İstanbul-Üsküp ve İstanbul-Zürih hatlarında hakim durumda olduğu; ancak kaçınılabilir maliyetin üzerinde gelir elde ettiği, bu nedenle bahsi geçen hatlarda yıkıcı fiyat uygulamak suretiyle hakim durumunu kötüye kullanmadığı,
  - 3) 2008-2013 döneminde, İstanbul-Kayseri, İstanbul-Sivas, İstanbul-Amsterdam, İstanbul-Brüksel, İstanbul-Berlin, İstanbul-Donetsk, İstanbul-Düsseldorf, İstanbul-Frankfurt, İstanbul-Hannover, İstanbul-Kopenhag, İstanbul-Londra, İstanbul-Lviv, İstanbul-Lyon, İstanbul-Milano, İstanbul-Münih, İstanbul-Paris, İstanbul-Piriştine, İstanbul-Stockholm, İstanbul-Stuttgart, İstanbul-Tahran, İstanbul-Telaviv ve İstanbul-Viyana hatlarında hakim durumda olduğu ve bu dönemde kaçınılabilir maliyetin altında gelir elde ettiği; ancak yapılan ayrıntılı analizlerden ulaşılan sonuçlara göre, söz konusu fiyatlamanın yıkıcı fiyat olarak değerlendirilemeyeceği ve bu nedenle bahsi geçen hatlarda yıkıcı fiyat uygulamak suretiyle hakim durumunu kötüye kullanmadığı,
  - 4) Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) vasıtasıyla PEGASUS'un yeni hatlara girmesine engel olmak suretiyle hakim durumunu kötüye kullandığına ilişkin herhangi bir bilgi veya belgeye rastlanmadığından, söz konusu iddianın reddedilmesi gerektiği
- belirtilerek, THY hakkında 4054 sayılı Kanun'un 16. maddesi uyarınca idari para cezası uygulanmasına gerek olmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

## I. YAPILAN İNCELEME VE TESPİTLER

### I.1. Hakkında Soruşturma Yürütülen Teşebbüs: THY

#### I.1.1. Şirket Yapısı ve Bağlı Ortaklıklar

- (18) Ülkemizdeki ilk hava yolu firması olan, 20.05.1933 tarih, 2186 sayılı Kanunla kurulan ve ilk adı Havayolları Devlet İşletme İdaresi olan THY, 1956 yılında sermayesi 60 milyon TL olan bir anonim ortaklığa dönüştürülmüştür. 01.03.1956 tarihinden itibaren ise Türk Hava Yolları A.O. adı ile faaliyetlerine devam etmektedir. THY'nin ana faaliyet konusu yurt içi ve yurt dışı hatlarda havayolu ile yolcu ve kargo taşımacılığı yapmaktır.
- (19) THY, 2006 yılında gerçekleştirilen halka arz işlemine kadar bir kamu teşebbüsü olarak faaliyetlerini sürdürmüştür. Halen şirketin %50,88 oranında hissesi halka açıktır. 31.04.2014 tarihi itibarıyla teşebbüsün THY Teknik A.Ş. (THY TEKNİK), THY Havacılık Ağır Bakım Onarım Merkezi A.Ş. (THY HABOM), THY Aydın Çıldır Havalimanı İşletme A.Ş. (THY AYDIN) ticaret unvanlarına sahip üç adet bağlı ortaklığı bulunmaktadır. 23.05.2006 tarihinden itibaren teknik bakım alanında faaliyette bulunan THY TEKNİK'in hisselerinin tamamı THY'ye aittir. 2013 yılı Mayıs ayında satın alınan MNG Teknik A.Ş. ile 2011 yılı Haziran ayında %100 Türk Hava Yolları sermayesi ile kurulmuş olan HABOM A.Ş. şirketlerinin 2013 yılı Eylül ayında birleşmesiyle oluşan, havacılık bakım onarım hizmetinde bulunan THY HABOM'un hisselerinin tümüne THY sahiptir. Bunun yanında THY, Aydın Çıldır Havalimanı'nın işletmeciliğini yapmak, havacılık eğitimi, sportif ve eğitim amaçlı uçuşlar, pist uzunluğuna uygun uçak tipleri ile yolcu taşımacılığına yönelik faaliyetlerde bulunmak üzere 21.06.2012 tarihinde kurulan THY AYDIN'ının da hisselerinin tamamına sahiptir.
- (20) Bunların yanı sıra, 31.12.2013 tarihi itibarıyla THY'nin ortak kontrole sahip olduğu, Türkiye'de kayıtlı 9 adet işletme bulunmaktadır.
- (21) Diğer yandan, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nde ortaya çıkan mali kriz nedeniyle, Kıbrıs Türk Hava Yollarının (KTHY) 21.06.2010 tarihinde uçuşlarını durdurmasının ardından Kuzey Kıbrıs Hava Yolları adıyla kurulan yeni havayolu şirketinin %10 sermaye payı THY'ye aittir.
- (22) THY'nin 2013 yılı net hasılatı ise 18.776.784.325 ve dönem karı 628.707.427 TL şeklinde gerçekleşmiştir.

#### I.1.2. Yolcu Sayıları

- (23) THY'nin yolcu sayısı, 2013 yılı sonu itibarıyla, iç hatlarda 20.053.000, dış hatlarda 28.217.000 olmak üzere, 48,3 milyona ulaştırmıştır. Böylelikle THY, Avrupa Hava Taşımacıları Birliği verilerine göre birliğe üye havayolları arasında Aralık 2013 tarihi itibarıyla yolcu sayısı bakımından pazar payını %12,8'e çıkararak Avrupa'nın en çok yolcu taşıyan ikinci havayolu şirketi olmuştur. "Ücretli yolcu kilometre" bakımından ise, THY %10,2'lik pazar payı ile söz konusu Birlik içerisinde dördüncü sırada yer almaktadır.

#### I.1.3. Uçuş Noktaları

THY'nin 2012 yılı itibarıyla 217 olan uçulan nokta sayısı, 2013 yılında %12 artışla 243'e yükselmiştir. THY'nin 31.12.2013 itibarıyla uçuş noktası sayısı yurt içinde 42'ye, yurt dışında 201'e; yurt içinde 42 havaalanı ve yurt dışında 136 havaalanı olmak üzere toplam 178 havaalanına ulaşmıştır. Böylece THY, dünyanın en fazla uçuş noktasına sahip ilk 10 havayolu taşıyıcısı arasında yer almıştır. Uçuş noktalarında ayrıca yolculara hizmet veren satış/istasyon üniteleri, acente ve genel satış acenteleri bulunmaktadır.

#### I.1.4. Filo Durumu ve Personel Sayısı

THY'nin 2012 yılı sonunda 202 olan uçak sayısı, 2013 yılı içerisinde filoya dahil olan 59 adet uçak ve filodan ayrılan 28 adet uçak ile 233'e ulaşmıştır. Personel sayısı ise 31.12.2013 tarihi itibarıyla 18.882 kişidir.

### I.1.5. THY Alt Markası Anadolu Jet (AJET) Uçuşları

- (24) Yolcuya sunulan ilave servislerin yalınlaştırılmasıyla elde edilen maliyet avantajının, bilet ücretlerine yansıtılarak daha geniş halk kitlesinin hava ulaşım hizmetinden yararlanabilmesi amacıyla kurulan AJET, yeni bir iş modeli ile 28.04.2008 tarihinde ilk uçuşunu gerçekleştirmiştir. Herhangi bir tüzel kişiliğe sahip olmadan THY'nin alt markası şeklinde faaliyetlerini yürüten AJET, THY tarafından, düşük maliyetli havayolları ile rekabet etmek için veya bu segmente girebilmek için oluşturulmuştur.
- (25) B737-800 ve B737-700 tip uçakları ile 2012 yılında %81,9 doluluk oranıyla 5.316.332 yolcu taşıyan AJET, dış hatların ana markaya devredilmesinin ardından 2013 yılında %81,3 doluluk oranı ile 7.697.948 yolcu taşıyarak uçuşlarını gerçekleştirmiştir.
- (26) Maliyetlerin düşürülmesi amacıyla AJET filosundaki uçakların Güneş Ekspres Havacılık A.Ş. (SUNEXPRESS)'e devredilerek kiralama yöntemiyle AJET operasyonunda kullanılması için anlaşmalar yapılmıştır. Söz konusu anlaşmalar kapsamında 2012 yılı Mart ayında ilk uçak seferlerine başlanmış olup 31.12.2013 tarihi itibarıyla 24 uçak ile sefer icra edilmektedir.

### (27) I.1.6. İttifak ve Kod Paylaşımına İlişkin Anlaşmalar

- (28) THY, gerçekleştirdiği ittifak ve kod paylaşımı anlaşmaları ile uçuş ağını daha da genişleterek, direkt uçuş icra etmediği noktalara da seyahat etme imkanı sağlamaktadır. Bu ittifak ve anlaşmaların başında dünyanın en büyük havayolu ittifakı olan ve THY'nin Nisan 2008'de katıldığı "Star Alliance" gelmektedir. THY'nin 2013 yılı sonu itibarıyla kod paylaşımı anlaşması bulunan toplam havayolu sayısı (.....)'dir. 2013 yılı içerisinde imzalanan ve revize edilen kod paylaşımı anlaşmaları ile (.....) adet uçuş olmayan noktaya THY'nin sefer sayısı ve kodu altında satış yapılması imkanı sağlanmıştır.

### (29) I.1.7. Miles&Smiles Programı

THY, 1989'da "Frequent Flyer" ismi ile başladığı "Miles&Smiles Programı" ile üyelerine ödül biletler, refakatçi biletler ve uçuş sınıfı yükseltme gibi çeşitli olanaklar sunmaktadır. Miles&Smiles havayolu, otel, araç kiralama şirketi, teknoloji market, banka, telekomünikasyon, akaryakıt, sağlık, sigorta ve otomotiv sektörlerinde faaliyet gösteren, 57 program ortağı ile yaptığı anlaşmalarla üyelerine mil kazanma ve harcama imkanı sunmaktadır. Ayrıca, THY'nin Miles&Smiles yolcu programı üye sayısı 2012 yılına göre %(.....) oranında artış göstererek 2013 yılında (.....) kişiye ulaşmıştır.

### I.2. Yerinde İncelemede Elde Edilen Bilgi ve Belgeler

- (30) 30.12.2011 tarihli ve 11-65/1692-599 sayılı Kurul kararına konu soruşturma sürecinde, THY'de yerinde inceleme yapılmış olup, yapılan incelemede elde edilen bilgi ve belgelere aşağıda yer verilmiştir:

- (31) Belge 1: Pazarlama ve Satış Başkan Yardımcısı (.....)'ten Pazarlama ve Satış Başkanı (.....)'a 16.08.2010 tarihinde gönderilen e-postada, ilk 7 ay sonucunda;

- Almanya'dan AHL'ye (.....) konma gerçekleştiği ve (.....),
- Orta Avrupa'dan SGH'ye (.....) konma gerçekleştiği ve (.....),
- Orta Avrupa'dan Ankara Esenboğa Havalimanı'na 1.211 konma gerçekleştiği ve 4.244.896 Avro zarar edildiği

belirtilerek SGH ve ESB<sup>1</sup> toplam sefer sayısının AHL seferlerinin %(.....)'u kadar olmasına rağmen (.....) ifade edilmektedir.

- (32) Belge 2 : THY Genel Müdür Yardımcılığının 09.10.2009 tarihli ve 3197 sayılı "Dönemsel Teşvik Uygulaması" konulu olur yazısında, 02.11.2009-31.05.2010 tarihleri arasında

<sup>1</sup> Ankara Esenboğa Havalimanı'nın IATA (International Air Transport Association-Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği) kodu.

## 14-54/932-420

aşağıdaki tablo baz alınarak AHL, SGH, ESB ve Antalya Havalimanına (AYT) 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> SAW/ESB	IST	AYT SAW/ESB	IST	AYT SAW/ESB	IST
TROYA	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
CRS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

- (33) **Belge 3** : THY Berlin Müdürü (.....)'dan Genel Müdür Yardımcısı (.....)'ya 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.
- (34) **Belge 4** : THY Pazarlama ve Satış Başkanlığında uzman olarak görev yapan (.....)'ın bilgisayarından edinilen ve THY Köln Direktörü (.....)'ın 10 haftalık ileri rezervasyon durumu ile ilgili olarak değerlendirmelerini içeren 02.12.2009 tarihli e-postada aşağıdaki ifadelere rastlanmıştır:

*"(...) 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<sup>7</sup> kaymıştır. (.....)*

(...)

*Köln olarak (.....). SAW seferlerinin başladığı Kasım ayı başı itibarıyla CGN<sup>8</sup> (.....) kar etmiş bir noktaydı. Yani başımızdaki DUS<sup>9</sup> ve yine bize çok yakın noktadaki FRA'nın<sup>10</sup> geçtiğimiz dönem (.....) devreye alması ile arzı düşürmemiz kaçınılmazdı. DUS'un (.....) devreye aldığı bir dönemde CGN olarak DUS'a destek vermemiz, (.....) Yani CGN'yi DUS ile birlikte mütalaa etmek gerekir."*

- (35) **Belge 5** : (.....) (Brüksel Mdr.) tarafından 21.04.2010 tarihinde (.....) (Gelir Yönetim Bşk.-Gel. Yön.ve Mdr. (Orta Avrupa)), (.....) (Pazarlama ve Satış Bşk. Yrd.), (.....)'a (Network Planlama Mdr.) gönderilen "BRU – SAW Seferleri" başlıklı e-postada;

*"(.....) Bey;*

*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.

<sup>2</sup> Avusturya

<sup>3</sup> Belçika

<sup>4</sup> Almanya

<sup>5</sup> Hollanda

<sup>6</sup> Antalya Havalimanı'nın IATA kodu.

<sup>7</sup> Düşük maliyetli şirketler

<sup>8</sup> Köln Havalimanı'nın IATA kodu.

<sup>9</sup> Düsseldorf Havalimanı'nın IATA kodu.

<sup>10</sup> Frankfurt Havalimanı'nın IATA kodu.

**14-54/932-420**

- (36) Belge 6 : (.....) (Köln Mdr.) tarafından 27.04.2010 tarihinde (.....) (Gelir Yönetim Bşk.-Orta Avrupa Gel. Yön.&Ücr. Mdr.)'ye gönderilen "Pegasus kış reklamı DUS ta konuştuğumuz gibi" başlıklı e-postada;

"(.....) Bey;

*PGS Kasım 2010 sonrası koltuklarını vergiler dahil 59,99 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 (50 Euro'ya 50.000 bilet) ve bizim ileri rezervasyonlarımıza oldukça ciddi darbe vermişti.*

.....(TİCARİ SIR).....

ifadeleri bulunmaktadır.

- (37) (.....) tarafından bu e-postaya cevaben (.....)'a ve (.....)'a (Gelir Yönetim Bşk.-Uzman (Gelir Yönetimi)) gönderilen 28.04.2010 tarihli e-postada;

" ...

*Sayın Almanya Müdürleri;*

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

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

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

....

.....(TİCARİ SIR).....

ifadeleri bulunmaktadır.

- (38) Bu e-postaya (.....) (Pazarlama ve Satış Bşk.-Düsseldorf Mdr.) tarafından 28.04.2010 tarihinde verilen ve (.....),(.....) ve (.....)'a gönderilen yanıtta;

"(.....) Bey;

*Malumunuz bizim DUSIST RT<sup>11</sup> vergilerimiz ortalama 125 € (30€ DU dahil) iç hat bağlantısı eklenince (.....) Pegasusu 2 ye 3 e katlıyoruz.*

*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 DUS-ESB yi artık iptal etmemize gerek kalmayacak diye düşünüyorum.)*

.....(TİCARİ SIR).....

ifadeleri bulunmaktadır.

---

<sup>11</sup> Round trip: Gidiş-dönüş.

- (39) Bu e-postaya cevap niteliğinde Hakan İNCE tarafından 30.04.2010 tarihinde (.....),(.....) (Hannover Mdr.), (.....) (Berlin Mdr.) (.....) (Stuttgart Mdr.), (.....) (Hamburg Mdr.), (.....) (Münih Mdr.), (.....) (Nürnberg Mdr.), (.....) (Frankfurt Mdr.) ve (.....)'a gönderilen e-postada;

*“Şuan LCC’ler<sup>12</sup> 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.*

*.....(TİCARİ SIR).....*

ifadeleri bulunmaktadır.

- (40) Belge 7 : 29.04-03.05.2010 tarihleri arasında THY Uluslararası İlişkiler ve Anlaşmalar Müdürü (.....) ile Roma Satış Ofisi Paz. Satış Bşk. Yrd. (.....) arasında yapılan ve Gen. Mdr. Yrd. (.....) ile diğer bazı THY yöneticilerine de iletilen e-posta mesajlaşmasından, 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 hattında günlük 7 seferin olacağı ve aşırı kapasite arzının hattın karlılığını menfi etkileyeceği ifade edilerek İkili Hava Ulaştırma Anlaşması çerçevesinde SHGM nezdinde gerekli girişimlerin yapılmasının tartışıldığı anlaşılmaktadır. Konu ile ilgili olarak (.....), SHGM ve Dışişleri Bakanlığı nezdinde gerekli girişimlerde bulunulduğunu ifade etmiştir.

- (41) 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 halihazırda 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 edilmiştir.

- (42) Belge 8 : 07.05.2010 tarihinde (.....)’dan gönderilen diğer 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.

- (43) Belge 9 : (.....) (Pazarlama ve Satış Bşk.-Pazarlama Şf.) tarafından Gelir Yönetim Başkanlığı Uzmanı (.....)’e gönderilen 26.05.2010 tarihli ve bilgi olarak Güngör KARAOĞLU (Brüksel Mdr.), (.....) (Gelir Yön. Bşk.-Gelir Yönetim&Ücretlendirme Mdr. (Orta Avrupa)) ve (.....)’e (Pazarlama Satış Bşk. Yrd.) de iletilen “SAW Promosyonel ücret ihdası” başlıklı e-postada;

*“(.....) Bey Merhaba;*

*BRU<sup>13</sup> SAW seferlerimizimizin utilizasyonunu arttırmak ve yolcuları Pegasus havayollarından Ortaklığımız seferlerine kanalize edebilmek amacıyla (.....) tarihine kadar (.....) tarihine kadar biletlenmesi koşulu ile olan uçuşlarda (.....) ücret ihdas edilmesi ivedi önem arz etmektedir.”*

ifadeleri mevcuttur.

<sup>12</sup> Low Cost Carrier (LCC): Düşük maliyetli havayolu taşıyıcısı.

<sup>13</sup> Brüksel’in IATA kodu.



**14-54/932-420**

- (44) Belge 10 : THY Üretim Planlama Başkanı (.....)'ın 11.06.2010 tarihli e-postasına istinaden THY Pazarlama ve Satış Başkanlığı Köln Müdürü (.....) tarafından aynı tarihte Pazarlama ve Satış Genel Müdür Yrd. (.....) başta olmak üzere üst düzey THY çalışanlarına gönderilen e-postada, aşağıdaki ifadeler yer almaktadır:

“Sayın Başkanlarım,

Sn. Müdürlerim,

SAW seferleri sezonun en kötü olduğu zamanda (Kasım 2009) müdürlük olarak tüm itirazlarımıza rağmen hem de daily olarak başlatıldı. (.....)

(.....) L/F aşağıdaki gibi olmuştur:

Kasım (.....)

Aralık (.....)

----2010-----

Ocak: (.....)

Şubat: (.....)

Mart: (.....)

Nisan: (.....)

Mayıs: (.....)

(.....) sayesinde kısmen R/Y ve RASK değerlerinde kıpırdama olmuşsa da henüz istenen seviyeyi yakalayamadık. (.....)

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 63.651 pax olup havayollarına göre orantısal dağılımı şu şekildedir:

Pegasus : %(.....)

Sunexpress :%(.....)

THY: %(.....)

Germanwings: %(.....)

.....(TİCARİ SIR).....

- (45) Belge 11 : THY Gelir Yönetim Başkanı (.....)'ın 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 (.....)'nın e-posta silsilesinin devamında yer alan ifadeleri ise aşağıdaki gibidir:

.....(TİCARİ SIR).....

<sup>14</sup> Türkiye.

## 14-54/932-420

- (46) Belge 12 : (.....)'ın (Gelir Yönetimi Bşk.) elektronik posta kutusundan örneği alınan, (.....) (Gelir Yönetimi ve Ücret Mdr.) tarafından 28.06.2010 tarihinde gönderilen "Bey Pazarında Yeni Taşıyıcı" konulu e-postada:

“... ”

*Hafta sonu Haber Türk gazetesinde PC<sup>15</sup> nin (.....) 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 bir çok noktada ilk 10 da çıkmakta (Almanya genelinde 8.)*

*.....(TİCARİ SIR).....*

“... ”

- (47) Belge 13 : 29.06.2010 tarihinde THY Genel Müdür Yardımcısı (.....) başkanlığında gerçekleştirilen Genel Müdür (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 havayolu Şam'a uçuşlar başlatmıştır. Altan BÜYÜKYILMAZ konu ile ilgili Sivil Havacılığa yazı yazacaktır.	Tamamlandı	(.....)
22. Lion noktasına low cost taşıyıcıların uyguladığı ücretin aynısı uygulanacaktır.	Belirtilmedi	(.....)

- (48) Belge 14 : (.....)'ın (Gelir Yönetimi Bşk.) e-posta kutusundan örneği alınan (.....) (Bölgesel Uçuşlar Bşk.) tarafından 29.06.2010 tarihinde gönderilen "RE: STR<sup>16</sup> SAW seferleri hususunda bilgi" konulu e-postada :

*"Pegasus str pazarını içhatlarla kurduğu güçlü transitlerle sawda oturttu, (.....) gibi birçok noktayı bu networku oturtuktan sonra düşünebiliriz.*

*Unutmayalım ki yolcu sayısı da tek başına çok anlamlı değil, (.....)*

- (49) Söz konusu e-postanın (.....) (Stuttgart Mdr.) tarafından gönderilen ve özetle STR-SGH seferlerinin kaldırılmaması gerektiği, (.....) ifade edilen e-postaya cevaben yazıldığı görülmektedir.

- (50) Belge 15 : THY Gelir Yönetimi Başkanı (.....)'ın bilgisayarından edinilen ve Gelir Yönetimi ve Ücret Müdürü (.....) tarafından başkan ve başkan yardımcılara gönderilmek üzere hazırlanarak, Gelir Yönetimi Başkanı (.....)'a 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 içerisine girmiştir" ifadeleri ile belirtilerek anılan toplantı neticesinde alınan kararlar şu şekilde özetlenmiştir:

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

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

<sup>16</sup> Stuttgart'ın IATA kodu.

## 14-54/932-420

- Rakiplerin ücrette her şey dahil (.....) ile match edilmesi ve (.....) aynı seviye ile match edilmesi)
- OW<sup>17</sup> ücret yapısıyla desteklenmesi ((.....))
- (.....)
- (.....)
- (.....)
- (.....)
- ...

- (51) Belge 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 (.....) sunum yapmıştır. (.....) ifadeleri bulunmaktadır.
- (52) Belge 17 : (.....)’in (Üretim Planlama Bşk.) e-posta kutusundan örneği alınan 3 aşamalı e-postada, (.....) (Gelir Yönetimi Bşk.-Gelir Yönetimi ve Ücret Mdr.) tarafından 13.08.2010 tarihinde “TK950/951 Şam Sabah Seferleri Analizi” konulu bir e-posta gönderildiği, buna cevaben (.....)’in (Pazarlama&Satış Bşk. Yrd.) 20.08.2010 tarihinde yazdığı e-postada yer alan; “...(.....)” ifadesi dikkat çekmektedir. Sonrasında 20.08.2010 tarihinde (.....) tarafından gönderilen cevabi e-postada, (.....) ifade edilmektedir.
- (53) Belge 18 : (.....)’in (Üretim Planlama Bşk.) e-posta kutusundan örneği alınan (.....) (Gelir Yönetimi Bşk.-Gelir Yönetimi ve Ücret Mdr.) tarafından 18.08.2010 tarihinde gönderilen e-postada, Şam satış müdürlüğünün “Şam kar-zarar durumu” konulu e-postası iletilmektedir. Şam satış müdürlüğünün e-postasındaki aşağıdaki ifadeler dikkat çekicidir:

“.....(TİCARİ SIR).....”

- (54) Belge 19 : (.....)’in (Gelir Yönetimi Bşk.) bilgisayarından örneği alınan e-postada (.....) (Gelir Yönetimi-Uzman) tarafından 23.08.2010 tarihinde gönderilen “FW: Pegasus’un SOFYA seferleri başlıyor” konulu e-postada; PEGAUS’un Ekim ayında Sofya’ya uçmaya başlayacağı ve PEGASUS’u rakip olarak alacaklarsa, PEGASUS’un başlamasından 1 ay önce pazara şok promosyonlarla girip talebi kendilerine çekebilecekleri, (.....) ifade edilmektedir.
- (55) Belge 20 : THY’de yapılan yerinde incelemede elde edilen çalışmada, (.....) tespiti yapılarak bu duruma karşı alınacak önlem için “iç transit pazarda yaşanan kaybın dış transit yolcu ile kapatılması için özellikle (.....).” değerlendirmesi yapılmıştır. Benzer şekilde (.....) sayılmıştır. Buna ilişkin önlemler arasında ise “(.....)” ifadelerine yer verilmiştir.
- (56) Belge 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; (.....)” başlıklı değerlendirmede aşağıda belirtilen ifadeler bulunmaktadır:

“Acente Profili;  
Etnik TR satan acenta yılda (.....) yolcuya sahip  
CPH<sup>18</sup> de (.....) bir geçmişi var.  
(.....)”

<sup>17</sup> One way (tek yön).

<sup>18</sup> Kopenhag’ın IATA kodu.

- (57) Belge 22 : (.....) tarafından Genel Müdürlüğe hitaben yazılan yazıda, SGH çıkışlı bazı yurt dışı uçuşların TK<sup>19</sup> markası ile icra edilmesinin (.....) ifade edilmektedir.
- (58) Belge 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 kar-zarar durumuna ilişkin tablolar yer almaktadır. İlgili tabloların incelenmesinden, THY’nin, (.....) anlaşılmaktadır. Öte yandan, THY’nin tüm iç hatlarda (.....) anlaşılmaktadır. (.....)
- (59) Belge 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’nin rahatlaması ve yüksek gelirli operasyonların oradan icrası*

(.....)

...”

### **I.3. İlgili Pazar**

#### **I.3.1. İlgili Ürün Pazarı**

- (60) Mevcut soruşturmanın konusu, THY’nin İstanbul merkezli yurt içi ve yurt dışı havayolu hatlarındaki yolcu taşımacılığı faaliyetlerine ilişkindir. Yolcu taşımacılığı havayolu, karayolu, demiryolu ve deniz yolu vasıtalarıyla gerçekleştirilmektedir. Bu çerçevede öncelikle havayolu ile yolcu taşımacılığının diğer ulaşım türleri ile olan talep ikamesinin incelenmesi gerekmektedir. Bahse konu ulaşım türlerinin niteliği göz önünde bulundurulduğunda, ülkemiz koşullarında havayolu taşımacılığı diğerlerine göre çok daha süratli ve konforlu bir taşımacılık türü olarak ön plana çıkmaktadır. Bu durum, özellikle yurt dışına yapılan seyahatlerde önem arz etmekte olup, havayolu ulaşımının diğer ulaşım türleri ile ikamesi sınırlı kalmaktadır. Yurt içinde yapılan seyahatlerde ise, son yıllarda, sektörün rekabete açılması sonucunda ülkemizde faaliyet gösteren teşebbüs sayısının artması ve bu çerçevede fiyatlarda yaşanan düşüşler, ayrıca yeni havalimanlarının inşa edilmesi, uçuş yapılan hatların sayısındaki ve uçuş frekansındaki artış nedeniyle havayolu ile yolcu taşımacılığı oldukça yaygınlaşmıştır.
- (61) Öte yandan, tüketicilerin zamana mı yoksa fiyata mı duyarlı olduğunun, bir başka ayrımla, iş amaçlı veya turistik amaçlı seyahat edip etmediklerinin dikkate alınması gerekmektedir. İş amaçlı seyahat eden veya zamana duyarlı olan yolcular bakımından havayolu ile yolcu taşımacılığının diğer taşımacılık türleri ile ikame derecesinin oldukça düşük olduğu tespit edilmiştir. Fiyata duyarlı olan veya turistik amaçlı seyahat eden yolcular bakımından ise, yukarıda da bahsedildiği üzere, sektörde yaşanan serbestleşme neticesinde artan rekabetle fiyatların aşağı çekilmesi, havayolu ulaşımı ile diğer ulaşım türlerinin fiyatlarının yakınlaşmasına yol açmış olup, bu durum havayolu ulaşımının sürat ve konfor açısından diğer ulaşım türlerine kıyasla sahip olduğu avantajlar ile birlikte, tüketicilerin gözünde özellikle uzun mesafeli yurt içi hatlarda havayolu taşımacılığını daha çok tercih edilir hale getirmiştir. Bütün bu sebeplerle karayolu, demiryolu ve deniz yolu taşımacılığının, havayolu taşımacılığına etkin bir şekilde ikame teşkil etmesinin mümkün olmadığı sonucuna varılmıştır.
- (62) Havayolu ile yolcu taşımacılığı faaliyetleri genel olarak, havayolu ile tarifeli yolcu taşımacılığı ve havayolu ile tarifesiz yolcu taşımacılığı (charter hizmetleri) olmak üzere iki farklı hizmet türünden oluşmaktadır. Havayolu ile tarifeli yolcu taşımacılığı hizmetleri, önceden planlanmış belirli bir zaman çizelgesine bağlı olarak yapılan düzenli taşımacılık faaliyetlerini içermektedir. “Charter” taşımacılığı ise, belirli bir zaman çizelgesine bağlı olmaksızın yapılan ve genellikle belirli bir seyahat paketinin bir parçası olarak tüketicilere sunulan taşımacılık faaliyetlerinden

<sup>19</sup> Türk Hava Yolları’nın IATA kodu.

oluşmaktadır. Söz konusu iki hizmet türünün niteliği ve kullanım amaçları bakımından birbirine ikame olmadığı kararına varılmıştır. Bunun yanı sıra, THY ve PEGASUS'un İstanbul çıkışlı yurt içi ve yurt dışı hatlardaki taşımacılık faaliyetleri içinde "charter" taşımacılığının payının ihmal edilebilecek kadar düşük bir düzeyde olması nedeniyle, soruşturma kapsamında sadece havayolu ile tarifeli yolcu taşımacılığı faaliyetleri incelenmiştir.

- (63) Yukarıda yer verilen değerlendirmeler sonucunda, mevcut soruşturma bakımından ilgili ürün pazarı, "havayolu ile tarifeli yolcu taşımacılığı hizmetleri" olarak belirlenmiştir<sup>20</sup>.

### 1.3.2. İlgili Coğrafi Pazar

- (64) Havayolu ile tarifeli yolcu taşımacılığı pazarında ilgili coğrafi pazarın tespitinde, öncelikle göz önünde bulundurulması gereken husus tüketici tercihleridir. Havayolu ile yapılan seyahatlerde tüm tüketiciler açısından geçerli olan tercih faktörü, taşımacılık hizmetinin alınmasındaki temel amaç olan belirli bir noktadan başka noktaya seyahat etmektir. Tüketici tercihlerini şekillendiren bu temel faktör nedeniyle, havayolu ile yolcu taşımacılığı pazarında ilgili coğrafi pazar belirlenirken, öncelikle her bir kalkış noktası ve varış noktasından oluşan hattın tüketicilerin gözünde ayrı bir coğrafi pazar teşkil ettiği ön kabulünden hareket edilmektedir. Diğer taraftan, ürün pazarına ilişkin yapılan değerlendirmede de bahsedildiği üzere, havayolu taşımacılığında tüketici tercihleri aynı zamanda, ilgili tüketicinin zamana duyarlı veya fiyata duyarlı olmasına göre değişmektedir. Ayrıca, doğrudan uçuş yapan yolcularla, aktarmalı uçuş yapanların tercihleri de farklılık göstermektedir. Bu nedenle, kalkış noktası-varış noktası şeklinde bir coğrafi pazar tespitinin bir adım ötesine geçilerek, aynı bölgeleri birbirine bağlayan birden fazla havalimanının birbirine önemli ölçüde ikame teşkil edip etmediği hususu ile ilgili havalimanları ve/veya şehirler arasındaki aktarmalı uçuşların doğrudan uçuşlara yeterli ölçüde ikame olup olmadığı da araştırılmaktadır. Söz konusu incelemelerin sonucunda, kalkış ve varış noktalarını havalimanı-eşli (*airport pair*) ya da şehir-eşli (*city pair*) olarak ifade eden bir ilgili coğrafi pazar tanımı yapılmaktadır.
- (65) Kurulumuzun havayolu ile tarifeli yolcu taşımacılığı pazarına ilişkin bugüne kadar almış olduğu kararlardan görüleceği üzere, her bir kalkış noktası-varış noktası arasındaki hattın ayrı bir coğrafi pazar olarak tanımlanması esas olarak benimsenmiştir. Söz konusu kararlarda, şehir-eşli coğrafi pazar tanımları yapılmış olup, bu bağlamda, gerek birden fazla havalimanının bulunduğu yurt dışındaki şehirler bakımından gerekse iki havalimanının bulunduğu İstanbul bakımından aynı şehirdeki birden fazla havalimanı aynı coğrafi pazar içerisinde değerlendirilmiştir<sup>21</sup>. Buna ek olarak, Kurul kararlarında doğrudan uçuş/aktarmalı

<sup>20</sup> Nitekim örneğin, 28.06.2005 tarihli ve 05-41/577-145 sayılı, 11.04.2007 tarihli ve 07-31/323-119 sayılı, 24.07.2008 tarihli ve 08-47/668-262 sayılı, 29.06.2011 tarihli ve 11-40/846-267 sayılı, 16.06.2011 tarihli ve 11-37/768-236 sayılı Kurul kararları ile Komisyonun 11.02.2004 tarihli ve COMP/M.3280 sayılı Air France/KLM kararı, 22.06.2009 tarihli ve COMP/M.5335 sayılı Lufthansa/SN Airholding kararı 27.06.2007 tarihli ve COMP/M.4439 sayılı Ryanair/Aer Lingus kararında da ilgili ürün pazarı bu şekilde tanımlanmıştır.

<sup>21</sup> Örneğin, Rekabet Kurulunun 13.02.2001 tarihli ve 01-08/73-21 sayılı kararında, İstanbul-Kahire, İstanbul-Telaviv ve İstanbul-Amman arasındaki ana uçuş parkurları ilgili coğrafi pazarlar olarak kabul edilmiştir. Kurulun 13.01.2005 tarihli ve 05-05/23-11 sayılı kararında, uçuşun birbirine bağladığı iki şehir arasındaki hattın başka hiçbir hat ile ikame edilemediğine dikkat çekilerek, Türkiye çıkışlı-varışlı tarifeli ve tarifersiz dış hat yolcu taşımacılığı hizmetleri bakımından, uçuşların gerçekleştirildiği yabancı şehirler ile Türkiye'deki şehirler arası uçuş hatları; tarifeli ve tarifersiz iç hat yolcu taşımacılığı hizmetleri bakımından da Türkiye sınırları dahilindeki şehirler arası uçuş hatları coğrafi pazarlar olarak belirlenmiştir. Rekabet Kurulunun 04.07.2007 tarihli ve 07-56/661-230 sayılı kararında, Düsseldorf-Antalya, Köln/Bonn-Antalya, Berlin-Antalya, Düsseldorf-Bodrum, Münih-Kayseri, Münih-Adana hatları ilgili coğrafi pazar olarak belirlenmiştir. Kurulun 24.07.2008 tarihli ve 08-47/668-262 sayılı kararında da, Ankara merkezli Denizli, Trabzon, Kars, Erzincan, Erzurum, Van, Muş, Batman, Diyarbakır, Mardin, Malatya, Adıyaman, Şanlıurfa, Kahramanmaraş, Gaziantep, Adana, Antakya, Antalya, Samsun ve İzmir havayolu hatları ile İstanbul merkezli Denizli, Trabzon, Kars, Erzincan, Erzurum, Van, Muş, Batman, Diyarbakır, Mardin, Malatya, Adıyaman, Şanlıurfa, Kahramanmaraş, Gaziantep, Adana, Antakya, Antalya, Samsun ve İzmir arasındaki havayolu hatları ilgili coğrafi pazar olarak belirlenmiştir. 13.04.2009 tarihli ve 09-14/320-84 sayılı Kurul kararında ise, Viyana-İstanbul, Viyana-Ankara, Berlin-İstanbul, Köln-İstanbul, Frankfurt-Ankara, Frankfurt-İstanbul, Cenevre-İstanbul, Hamburg-İstanbul, Münih-Ankara, Münih-İstanbul,

uçuş ayırımına gidilmemiş, aktarmalı ve doğrudan uçuşların birbirine ikame olduğu varsayılmıştır<sup>22</sup>.

- (66) Benzer şekilde Avrupa Birliği (AB) Komisyonu, havayolu ile yolcu taşımacılığı sektörüne ilişkin olarak almış olduğu kararlarında ilgili coğrafi pazar tespitinde kalkış noktası-varış noktası esaslı bir yaklaşım benimsemiş ve coğrafi pazarı ağırlıklı olarak şehir-eşli tanımlamıştır<sup>23</sup>. Komisyon ayrıca, uzun mesafeli hatlar<sup>24</sup> dışında aktarmalı uçuşların direkt uçuşlara ikame olmadığı sonucuna ulaşmış ve genellikle coğrafi pazar tanımında aktarmalı uçuşları ihmal edilebilir kabul etmiştir<sup>25</sup>. Aynı bölgedeki birden fazla havalimanından belirli bir noktaya yapılan uçuşların aynı pazarda kabul edilip edilmemesine ilişkin olarak ise Komisyon, *Ryanair/Aer Lingus* kararında<sup>26</sup>, diğer hususların yanında, şehir merkezine 100 km ve bir saat uzaklıkta olan alanların havalimanının yakalama alanında olduğu ve bu havalimanlarının birbirine ikame kabul edilebileceğini; esasen havayolu şirketlerinden alınan görüşlerin, bir havalimanının hinterlandının bu mesafeden çok daha fazla olabileceğine işaret ettiğini belirtmiştir. Bu çerçevede, Dublin merkezli çeşitli uluslararası hatların birbirine ikame olup olmadığını değerlendiren Komisyon; Londra, Lyon, Paris ve Milano'daki çeşitli havalimanlarından Dublin'e yapılan doğrudan uçuşlar bakımından, bu şehirlerdeki havalimanlarını kendi içinde birbirine ikame kabul ederek aynı pazarda değerlendirmiştir<sup>27</sup>.

---

Stuttgart-İstanbul, Zürih-İstanbul ve Düsseldorf-İstanbul havayolu hatları ilgili coğrafi pazar olarak belirlenmiştir. Benzer şekilde, 26.08.2010 tarihli ve 10-56/1061-393 sayılı kararda da, İstanbul-Londra, Antalya-Londra, İzmir-Londra, İstanbul-Madrid havayolu hatları ilgili coğrafi pazar olarak belirlenmiştir. Rekabet Kurulunun az sayıdaki kararında, şehir eşli coğrafi pazar tanımından sapma dikkati çekse de söz konusu kararlar, bütünüyle havalimanı eşli bir yaklaşımı da temsil etmemektedir. Örneğin, 28.06.2005 tarihli ve 05-41/577-145 sayılı kararda, Almanya ve İsviçre ile Türkiye arasındaki havayolu hatları ilgili coğrafi pazar olarak belirlenmiştir. 29.12.2005 tarihli ve 05-88/1226-356 sayılı kararda, Köln/Bonn-İstanbul, Köln/Bonn-İzmir, Köln/Bonn-Ankara, Berlin (Schönefeld)-İstanbul, Berlin-Ankara, Stuttgart-İstanbul, Stuttgart-İzmir olmak üzere 7 adet havayolu hattı ilgili coğrafi pazar olarak belirlenmiştir. Benzer şekilde, Kurulun 11.04.2007 tarihli ve 07-31/323-119 sayılı kararında, İzmir/Köln, İzmir/Münih, İzmir/Stuttgart, İzmir-Berlin/Schönefeld, İzmir-Hamburg, Antalya-Stuttgart, Antalya-Köln, Ankara-Köln, Frankfurt-İstanbul (Atatürk), İstanbul-Köln, İstanbul-Münih, İstanbul-Berlin hatları ilgili coğrafi pazar olarak belirlenmiştir. Rekabet Kurulunun 15.02.2010 tarihli ve 10-31/466-172 sayılı kararında ise, ülke eşli bir coğrafi pazar tanımı benimsenerek, Türkiye ile Suudi Arabistan hattı ilgili coğrafi pazar olarak belirlenmiştir.

<sup>22</sup> Bkz; 11.04.2007 tarihli ve 07-31/323-119 sayılı, 24.07.2008 tarihli ve 08-47/668-262 sayılı, 13.04.2009 tarihli ve 09-14/320-84 sayılı, 11.06.2009 tarihli ve 09-27/577-137 sayılı, 16.06.2011 tarihli ve 11-37/768-236 sayılı kararlar.

<sup>23</sup> Havayolu taşımacılığı sektöründe ilgili coğrafi pazar tanımlanırken "kalkış noktası-varış noktası" temelli bir yaklaşımdan hareket edilmesi gerektiği, Avrupa Birliği Adalet Divanı (ABAD) içtihadında da kabul edilmiştir. Sektöre ilişkin bir kararında ABAD, havayolu sektöründe ilgili coğrafi pazar tanımının, dosyanın niteliğine göre, belirli bir hattan veya bu hatlar arasında yeterli derecede ikame söz konusu ise bir hat demetinden başlaması gerektiğini belirtmiştir (Case 66/86-Ahmed Saeed Flugreisen and Other v/Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs (1989) ECR 803, par.-39-41). Benzer şekilde 11.02.2004 tarihli ve COMP/M.3280 sayılı *Air France/KLM* kararı ile 22.06.2009 tarihli ve COMP/M.5335 sayılı *Lufthansa/SN Airholding* kararlarında da AB Komisyonu her bir kalkış noktası-varış noktası arasındaki hattı ayrı bir coğrafi pazar olarak tanımlamıştır.

<sup>24</sup> 5000 km'den uzun olan veya 6 saatten uzun süren uçuşlar.

<sup>25</sup> 11.02.2004 tarihli ve COMP/M.3280 sayılı *Air France/KLM* kararı, par.22-23; 22.06.2009 tarihli ve COMP/M.5335 sayılı *Lufthansa/SN Airholding* kararı par.36-50.

<sup>26</sup> 27.06.2007 tarihli ve COMP/M.4439 sayılı *Ryanair/Aer Lingus* kararı.

<sup>27</sup> Benzer şekilde AB Komisyonu, 03.08.1999 tarihli ve Case No. IV/M.1494 sayılı *SAIR/AOM* kararında, Paris'te Charles De Gaulle Havalimanı (CDG) ile Orly (ORY) Havalimanı'nın, ayrıca İsviçre'de Basel Havalimanı (BSL) ile Zürih Havalimanı'nın (ZRH) birbirlerine yaklaşık olarak taksimle bir saat toplu taşıma aracı ile bir saat otuz dakika uzaklıkta olduğunu, bu havalimanlarının tüketicilere benzer hizmetler sunduğunu dikkate alarak, CDG ile ORY'nin ve BSL ile ZRH'nin birbirine ikame olabileceğine dikkat çekmiştir. 11.02.2004 tarihli ve COMP/M.3280 sayılı *Air France/KLM* kararında ise AB Komisyonu, talep ikamesi noktasından Paris'teki CDG ve ORY Havalimanlarının, ortak hinterlanda ve benzer ulaşım imkanına sahip olduğu için birbirine ikame olduğunu, aktarmalı uçuşlar bakımından ise havayollarının daha ziyade CDG'yi tercih ettiğini, arz ikamesi bakımından durumun ilgili havayolunun tercihine göre değişebileceğini belirtmiştir. Söz konusu kararında benzer bir değerlendirmeyi İtalya'nın Milan şehrindeki havalimanları için de yapan AB Komisyonu, New York şehrindeki John Fitzgerald Kennedy (JFK) ve Newark havalimanlarını birbirine ikame kabul etmiştir (par.24-26).

Söz konusu kararda Komisyon, geçmiş kararlarında da, en azından zamana duyarlı olmayan yolcular bakımından aynı şehirdeki havalimanlarının birbirine ikame kabul edilebileceğini gösteren delillerin bulunduğunu belirtmektedir<sup>28</sup>. Aynı şehirde bulunan havalimanlarının birbirine ikame olarak değerlendirilmediği Komisyon kararlarında<sup>29</sup> ise, genelde sadece zamana duyarlı ve iş amaçlı seyahat eden yolcular için aynı şehirde bulunan söz konusu havalimanları arasında ikamenin söz konusu olamayabileceği veya olay bazında farklılık yaratabilecek bazı istisnai durumların dikkate alındığı görülmektedir.

- (67) Bu çerçevede, mevcut soruşturma bakımından kalkış noktası-varış noktası temelli bir coğrafi pazar analizi yapılırken, öncelikle inceleme konusu dosya kapsamında rekabet ihlallerinin ortaya çıkabileceği hatların tespit edilmesi gerekmektedir. Mevcut soruşturma kapsamında rekabet ihlalinin ortaya çıkabileceği hatlar, THY ve PEGASUS'un faaliyetlerinin çakıştığı hatlardır.
- (68) Dosya mevcudu bilgilere göre, THY ve PEGASUS'un faaliyetleri, İstanbul merkezli yurt içi uçuşlar bakımından, 2008-2011 döneminde Adana, Ankara, Antalya, Bodrum, Dalaman, Diyarbakır, Elazığ, Gaziantep, Hatay, İzmir, Kayseri, Konya, Malatya, Samsun, Sivas, Trabzon ve Van'dan oluşan 17 hatta çakışmakta iken, 2012-2013 döneminde bunlara Amasya, Batman, Denizli, Edremit, Erzincan, Kahramanmaraş, Muş, Şanlıurfa, Kütahya, Nevşehir, Şırnak, Erzurum, ve Mardin hatları da dahil olmuş ve söz konusu hat sayısı 30'a yükselmiştir. Bu hatların İstanbul ayağında AHL ve SGH olmak üzere iki farklı havalimanından uçuşlar yapılmaktadır.
- (69) İstanbul merkezli yurt dışı uçuşlar bakımından ise THY ve PEGASUS'un faaliyetleri 2008-2011 döneminde Amsterdam, Basel, Beyrut, Brüksel, Bükreş, Berlin, Düsseldorf, Hannover, Köln, Münih, Stuttgart, Kopenhag, Lefkoşa, Londra, Lyon, Milano, Paris, Roma, Sofya, Stockholm, Tahran, Tiflis, Viyana, Zürih, Frankfurt, Krasnodar, Nürnberg, Marsilya hatlarından oluşan 28 hatta çakışmakta iken bunlara Almaata, Atina, Bişkek, Doha, Moskova, Omsk, Donetsk, Lviv, Dubai, Priştine, Saraybosna, Tel aviv, Üsküp, Tiran, Batum, Belgrad, Barselona ve Bologna hatlarının da eklenmesi ile bu hatların sayısı 46'ya yükselmiştir. Söz konusu yurt dışı uçuşların Milano, Londra, Berlin, Lyon ve Paris ayaklarında farklı havalimanları kullanılmaktadır.
- (70) Yukarıdaki bilgiler dikkate alınarak, mevcut soruşturmada her bir kalkış ve varış noktası için şehir-eşli pazar tanımı yapılabileceği kararına varılmıştır. Bu çerçevede, THY ve PEGASUS'un faaliyetlerinin çakıştığı yurt içi ve yurt dışı hatlardan her bir şehir-eşli hat ayrı bir coğrafi pazar olarak belirlenmiştir. Bunun yanı sıra, THY ile PEGASUS'un faaliyetlerinin çakıştığı yurt dışı hatların genellikle kısa ve orta mesafeli hatlar olması nedeniyle, bu hatlardaki yurt dışı aktarmalı uçuşların ihmal edilebilecek düzeyde olduğu; ayrıca seyahatin toplam süresinin çok uzun olmaması nedeniyle de anılan noktalara yapılan yurt dışı aktarmalı uçuşların doğrudan uçuşlara yeterli düzeyde ikame teşkil ettiği sonucuna varılmıştır.
- (71) Bununla birlikte, daha önce de bahsedildiği üzere aynı şehirde bulunan havalimanlarının birbirine ikame olup olmadığının, başka bir ifadeyle söz konusu havalimallerinden yapılan uçuşların aynı pazarda kabul edilip edilmeyeceğinin değerlendirilmesi gerekmektedir.

### **I.3.2.1. AHL ve SGH'nin İkame Olup Olmadığına İlişkin Değerlendirme**

- (72) İstanbul merkezli yurt içi ve yurt dışı hatlarda uçuş yapan yolcuların doğrudan uçuş yapan yolcular/aktarmalı uçuş yapan yolcular şeklinde tasnif edilmesi halinde şu şekilde bir yolcu profili ortaya çıkmaktadır:

<sup>28</sup> Bahsedilen önceki tarihli kararlar: 22.09.1997 tarih, M.967 sayılı KLM/Air UK kararı ve 10.12.2003 tarih, COMP/D2/38.479 sayılı British Airways/Iberia/GB Airways kararı.

<sup>29</sup> Bkz. 10.03.2003 tarihli ve COMP/A.38.477/D2 sayılı karar ile 27.07.2010 tarihli ve COMP/M.5889 sayılı AB Komisyonu kararı.

a) Aktarmalı Uçuş Yapan Yolcular:

- Türkiye içindeki iki nokta arasındaki uçuşta İstanbul'u aktarma noktası olarak kullanan yolcular,
- Türkiye'deki bir nokta ile yurt dışındaki bir nokta arasındaki uçuşta İstanbul'u aktarma noktası olarak kullanan yolcular,
- Yurt dışındaki iki nokta arasında İstanbul'u aktarma noktası olarak kullanan yolcular.

b) Doğrudan Uçuş Yapan Yolcular

- İstanbul ile Türkiye'deki bir nokta arasında doğrudan uçuş yapan yolcular
- İstanbul ile yurt dışındaki bir nokta arasında doğrudan uçuş yapan yolcular.

(73) Yukarıdaki tasnifte ilk grupta yer alan aktarmalı uçuş yapan yolcular bakımından, yurt içindeki veya yurt dışındaki bir kalkış noktası ile varış noktası arasındaki uçuşta aktarma noktası olarak AHL veya SGH'nin kullanılıyor olması önemli bir farklılık arz etmemektedir. Zira İstanbul'u aktarma noktası olarak kullanan yolcular bakımından önemli olan husus, yurt içindeki veya yurt dışındaki kalkış noktasından yurt içindeki veya yurt dışındaki varış noktasına ulaşmaktır. Aktarmanın hangi havalimanından yapıldığı, sadece aktarma sırasında yolcuların alacağı terminal hizmetleri açısından önemli olmaktadır. AHL'nin ve SGH'nin terminal altyapısı ve söz konusu havalimalarında sunulan hizmetler bu kapsamda değerlendirildiğinde, her iki havalimanının da gerek yurt içi gerekse yurt dışı aktarmalı yolcuların ihtiyaçlarına cevap verebilecek altyapıya, donanıma, hizmet çeşitliliğine ve kalitesine sahip olduğu ve bu anlamda her iki havalimanı arasında tüketicilerin tercihlerini etkileyecek derecede önemli bir farklılığın bulunmadığı bilinmektedir. Dolayısıyla, İstanbul'u aktarma noktası olarak kullanan yolcular bakımından, AHL ve SGH birbirine ikame durumdadır.

(74) AHL ile SGH'nin tüketici gözündeki ikame durumunun doğrudan uçuş yapan yolcular bakımından değerlendirilmesinde ise, söz konusu havalimanlarından yapılan uçuşların genel fiyat düzeylerinin, sefer sıklığının, havalimanlarının coğrafi konumunun, bu çerçevede karayolu ile ulaşım imkanlarının, havalimalarının terminal altyapısının ve kapasitesinin ve en önemlisi söz konusu havalimanlarından uçan yolcuların tercihlerinin, başka bir ifadeyle zamana veya fiyata duyarlı olup olmadığının incelenmesinin gerekli olduğu kanısına varılmıştır. Aşağıda söz konusu unsurlara ilişkin değerlendirmelere yer verilmektedir.

**AHL ile SGH'den Yapılan Uçuşların Genel Fiyat Düzeyleri**

(75) AHL ve SGH'nin yolcular açısından ikame olup olmadığının tespitinde, bu havalimanlardan gerçekleştirilen uçuşların genel fiyat düzeylerine ilişkin yapılacak kıyaslama önemli bir göstergedir. Nitekim havayolu firmaları tarafından bu havalimanlarından aynı hatlarda yapılan uçuşların fiyatları arasında belirgin bir farklılığın bulunması, özellikle fiyata duyarlı yolcular bakımından AHL ile SGH'nin ikame olmadığına işaret etmektedir. Diğer taraftan, dosya kapsamında iddia edildiği üzere, THY tarafından SGH'de uygulanan fiyatların yıkıcı fiyatlama ve/veya seçici fiyatlama stratejisi nedeniyle rekabetçi fiyat düzeylerinin altında olabileceği için, uygulanan fiyat düzeylerinden hareketle iki havalimanının ikame olup olmadığının değerlendirilmesi hatalı sonuçlara yol açabilecektir.

**Havalimanı Altyapısı**

(76) AHL ve SGH'nin havalimanı ve terminal altyapısı kıyaslandığında, yukarıda da bahsedildiği üzere, söz konusu havalimanları gerek doğrudan uçuş yapan yolcular bakımından gerekse de aktarmalı uçuş yapan yolcular bakımından yeterli altyapıya sahip durumdadır. Dolayısıyla havalimanı ve terminal altyapısı (havalimanının büyüklüğü, alışveriş, yiyecek-içecek imkanları, kontuar sayısı, verilen hizmetlerin kalitesi, vb.) bakımından iki havalimanı arasında tüketici tercihlerini etkileyebilecek düzeyde bir farklılık bulunmamaktadır.

**Havalimanlarının Konumu ve Ulaşım İmkanları**



- (77) İki havalimanının konumu incelendiğinde, İstanbul'un Avrupa yakasında bulunan AHL ile Anadolu yakasında bulunan SGH arasında yaklaşık 60 km ve 1,5 saatlik bir mesafe olduğu görülmektedir. Daha önce de bahsedildiği üzere AB Komisyonu, *Ryanair/Aer Lingus* kararında<sup>30</sup>, diğer hususların yanında, şehir merkezine 100 km ve bir saat uzaklıkta olan alanların havalimanının yakalama alanında olduğu ve bu havalimanlarının birbirine ikame kabul edilebileceğini belirtmiştir. Ayrıca, İngiliz Sivil Havacılık Otoritesi'nin bir raporunda<sup>31</sup> 1 veya 2 saatlik sürüş mesafesi içinde kalan yakalama alanları arasında havalimanları açısından örtüşmeler olduğu ifade edilmiştir. Bahsi geçen yaklaşımlar dikkate alındığında, AHL ile SGH'nin aynı coğrafi pazarda olduğunu sonucuna ulaşılmıştır.
- (78) Bununla birlikte SGH ile kıyaslandığında AHL, Avrupa yakasındaki yerleşim ve iş yerlerine genel olarak daha yakın bir mesafededir. Ulaşım bağlantıları açısından bakıldığında, AHL'nin metro ile doğrudan bağlantısının bulunması, özellikle Avrupa yakasında ikamet eden yolcular açısından AHL'yi ön plana çıkarmaktadır. Bunun karşısında SGH, Anadolu yakasından seyahat eden yolcular açısından tercih edilebilir olup, ayrıca çevre yollarına yakınlığı bakımından AHL'ye göre avantaja sahiptir.

### **Zamana/Fiyata Duyarlılık**

- (79) Havayolu ile seyahat eden yolcuları zamana duyarlı olan ve zamana duyarlı olmayan yolcular şeklinde tasnif etmek mümkündür. Zamana duyarlı olan yolcular genellikle iş amaçlı seyahat eden, kalkış ve varış zamanlarına ve uçuşların esnek olup olmamasına önem veren (uçuş saatlerinde değişiklik yapma, cezasız iptal/iade opsiyonu, vb.) ve bunun için daha fazla fiyat ödemeye razı olan, fiyata duyarlılığı düşük olan yolculardır. Bahse konu yolcular için uçak biletinin fiyatından ziyade uçuş sıklığı, kalkış-varış noktası arasında ve havalimanı ile yerleşim yeri/iş yeri arasında geçen süre daha çok önem taşımaktadır. Diğer taraftan zamana duyarlı olmayan yolcular ise genellikle turizm veya eğlence amaçlı seyahat eden ve fiyata duyarlı olan yolculardır. Söz konusu yolcuların, daha ucuz olduğu için çoğunlukla biletlerini uçuş tarihinden çok daha önce aldığı veya rezerve ettiği, ayrıca esnek uçuşları tercih etmediği göze çarpmaktadır<sup>32</sup>.
- (80) Aynı şehirde yer alan havalimanlarının birbirine ikame teşkil edip etmediğinin analizinde, yolcuların zamana veya fiyata duyarlılığı önemli bir etkidir. Bu husus havalimanları arasındaki mesafenin fazla olduğu veya mesafe kısa bile olsa İstanbul'daki gibi trafiğin yoğun olması nedeniyle havalimanları arasındaki ulaşımın uzun sürdüğü durumlarda özellikle önem arz etmektedir. İş merkezlerinin çoğunlukla Avrupa yakasında bulunuyor olması nedeniyle, İstanbul'dan yurt içinde başka bir noktaya iş amaçlı seyahat eden yolcular özellikle trafiğin yoğun olduğu saatlerde daha çok AHL'yi tercih edecektir. Bu anlamda, zamana duyarlı yolcular açısından AHL ve SGH birbirine ikame, diğer taraftan zamana duyarlı olmayan yurt içi yolcular bakımından yolculuğun zamanından ziyade fiyatı önem arz ettiğinden ve temel amaç İstanbul'dan yurt içindeki başka bir şehre seyahat etmek olduğundan AHL ile SGH'den yapılan uçuşlar birbirine ikame değildir.
- (81) İstanbul merkezli yurt dışı uçuşlar bakımından ise, gerek iş amacıyla olsun gerekse turistik veya başka amaçlarla olsun ülkemizden yurt dışına yapılan seyahatlerin genellikle önceden planlandığı, iş amaçlı yolculuklarda bile genellikle gidiş ve dönüş için birer günlük yolculuk sürelerinin dahil edilerek seyahat planlamasının yapıldığı dikkate alındığında, bu hatlarda zamana duyarlı yolcu oranının toplam yolcular içindeki payı ihmal edilebilir düzeydedir. Dolayısıyla, ister aktarmalı, isterse doğrudan olsun Türkiye'deki herhangi bir nokta ile yurt dışındaki bir başka nokta arasında seyahat eden yolcular bakımından, seyahatin AHL'den mi

<sup>30</sup> 27.06.2007 tarihli ve COMP/M.4439 sayılı *Ryanair/Aer Lingus* kararı.

<sup>31</sup> "Empirical Methods for Assessing Geographic Markets, in Particular Competitive Constraint Between Neighbouring Airports" UK Civil Aviation Authority.

<sup>32</sup> 22.06.2009 tarihli ve COMP/M.5335 sayılı Lufthansa/SN Airholding kararı, para.15.

yoksa SGH'den mi yapıldığının farklılık arz etmediği sonucuna ulaşılmaktadır. Ayrıca bu hatlarda seyahat eden yolcuların önemli bir kısmı tatil amaçlı Türkiye'ye gelen yolcular ile yurt dışında ikamet eden Türk vatandaşlarından oluşmakta ve bu kişilerin büyük çoğunluğu bakımından seyahatin süresinden ziyade fiyatı önem arz etmektedir. Nitekim soruşturma kapsamında THY'den elde edilen 10 numaralı belgeden de, (.....) anlaşılmaktadır. Bütün bu nedenler doğrultusunda, AHL merkezli yurt dışı hatlar ile SGH merkezli yurt dışı hatlar birbirine önemli ölçüde ikamedir ve dolayısıyla aynı pazarda değerlendirilmelidir.

- (82) Zamana duyarlı yolcuların oranına ilişkin olarak ise, her bir hat bazında taşınan yolcuların ne kadarının zamana duyarlı ne kadarının fiyata duyarlı olduğu hususunun kesin çizgilerle belirlenmesi güçtür. AB Komisyonu kararlarında zamana/fiyata duyarlı yolcular arasındaki ayırım temel olarak yolcular tarafından satın alınan biletlerin "business" veya ekonomi sınıfı olmasına göre yapılmaktadır. Diğer taraftan Komisyon *Ryanair/Aer Lingus*<sup>33</sup> ve *Lufthansa/SN Airholding*<sup>34</sup> kararlarında iş amaçlı seyahat eden kurumsal müşterilerin de ekonomi sınıfından bilet aldığını, bu nedenle "business"/ekonomi ayırımının kesin olarak doğru sonuçlar veremeyeceğini, buna ek olarak zamana duyarlı/fiyata duyarlı yolcu ayırımının giderek azalmaya başladığını ifade etmiştir. Nitekim günümüzde ekonomi sınıfında seyahat eden yolcuların bir kısmının da zamana duyarlı olabildiği bilinmektedir. Bu nedenle, zamana duyarlı yolcu miktarının tespitinde "business" yolcu oranlarının tek kriter olmadığına dikkat çekilmesi gerekmektedir. Bununla birlikte, en azından bir ipucu vermesi bakımından THY'nin 2010 yılında PEGASUS ile faaliyetlerinin çakıştığı hatlardaki "business" yolcu oranlarına bakıldığında, THY'nin faaliyet gösterdiği yurt içi hatlardaki "business" yolcu oranlarının yurt dışı hatlardakine göre genellikle daha düşük olduğu görülmektedir. Ayrıca, dosya mevcudu bilgilerden, gerek yurt içi hatlarda gerekse yurt dışı hatlardaki "business" yolcu oranlarının, söz konusu yolcular bakımından ayrı bir pazar tanımını gerektirecek düzeyde olmadığı tespitine varılmıştır. Diğer taraftan, uçaklarında "business" sınıf bulundurmayan ve genellikle THY'ye kıyasla daha düşük bilet fiyatları ile ön plana çıkan AJET ve PEGASUS'un yolcu portföyü de dikkate alındığında, özellikle yurt içi hatlardaki "business" sınıfı olarak nitelendirilebilecek yolcuların toplam yolculara oranının çok düşük olduğu sonucuna ulaşılmıştır.
- (83) Bu çerçevede, öncelikle İstanbul merkezli yurt içi uçuşlardaki zamana duyarlı yolcular ve fiyata duyarlı yolcular açısından konu değerlendirildiğinde, özellikle İstanbul-Ankara uçuşlarında gününbirlik iş seyahati yapan yolcu sayısının yüksek düzeyde olabileceği; İstanbul-Bodrum hattında ise, fiyata duyarlılığı az olan "premium" yolcuların önemli bir yekûn teşkil edebileceği, bunun dışındaki yurt içi hatlarda ise, zamana duyarlı yolcuların toplam yolcular içindeki oranının ihmal edilebilir düzeyde kabul edilebileceği kanaatine varılmıştır. Dolayısıyla buraya kadar yer verilen bilgi ve değerlendirmeler, Ankara ve Bodrum hariç olmak üzere yurt içindeki bir nokta ile İstanbul arasında uçuş yapan yolcuların büyük çoğunluğu açısından, yolculuğun zamanından ziyade toplam maliyetinin belirleyici bir unsur olduğuna, bu çerçevede söz konusu uçuşlar açısından AHL ile SGH'nin birbirine ikame olduğuna ve aynı coğrafi pazarda değerlendirilmesi gerektiğine işaret etmektedir.

#### **HAVAS'tan Ede Edilen Verilerin Değerlendirilmesi**

- (84) AHL ile SGH'nin ikame olup olmadığının değerlendirilmesinde kullanılmak üzere, Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş.'den (HAVAS) ve İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Genel Müdürlüğünden (İETT) Ocak 2008-Ocak 2012 döneminde Taksim ve Kozyatağı'ndan AHL ve SGH'ye, söz konusu havalimanlarından Taksim ve Kozyatağı'na gerçekleştirilen seferlerde aylık bazda taşınan yolcu sayıları talep edilmiştir.

<sup>33</sup> COMP/M.4439, para 316 ve 329.

<sup>34</sup> COMP/M.5335 para 16.

## 14-54/932-420

- (85) Elde edilen bilgilere göre, Ocak 2008 itibarıyla HAVAŞ'a ait toplu taşıma araçları ile Taksim'den hareket eden yolcuların %80'i AHL'ye, %20'si ise SGH'ye taşınmış; diğer taraftan söz konusu tarihten Kasım 2010'a kadar AHL'ye taşınan yolcuların oranı azalarak yaklaşık %40 seviyesine gerilemiş, SGH'ye taşınan yolcuların oranı ise artmış ve %60'lar seviyesine ulaşmıştır. 2011 yılı sonlarına gelindiğinde AHL ve SGH'ye taşınan yolcuların oranı eşit seviyelere ulaşmıştır. 2008-2011 döneminde Taksim'den SGH'ye taşınan yolcuların oranındaki artış, Avrupa yakasında ikamet eden yolcuların yurt içi veya yurt dışı uçuşlarında SGH'yi tercih etme oranının arttığı şeklinde yorumlanmaktadır.
- (86) Öte yandan, Kozyatağı'ndan AHL'ye ve SGH'ye taşınan yolcu oranlarına da bakıldığında, Ocak 2008-Mayıs 2010 döneminde AHL'ye taşınan yolcu oranının %60 seviyesinden %10'a düştüğü, SGH'ye taşınan yolcuların oranının ise %40'tan, %90'a yükseldiği belirlenmiştir. Mayıs 2010'dan sonra ise farklı bir trend yaşanmış olup, Ocak 2012'de AHL'ye taşınan yolcuların oranı %30-35, SGH'ye taşınan yolcuların oranı ise %65-70 şeklinde gerçekleşmiştir. Mayıs 2010'dan sonra Kozyatağı'ndan AHL'ye taşınan yolcu sayısındaki söz konusu artış Avrupa yakasında ikamet eden yolcuların AHL'yi daha çok tercih ettiğine gösterge teşkil etmektedir.
- (87) Diğer yandan, AHL'den ve SGH'den Taksim'e ve Kozyatağı'na taşınan yolcuların oranlarına bakıldığında, 2010 yılı Mayıs ayı sonrasında AHL'den Kozyatağı'na taşınan yolcu sayısı %10 seviyelerinden %30'lara yükseldiği görülmektedir. Bu durum AHL ile SGH'nin birbirine ikame olduğuna ilişkin değerlendirmeleri güçlendirmektedir.
- (88) Dosya mevcudu bilgilerden, SGH'den Taksim'e taşınan yolcuların ise yıllar itibarıyla genel olarak artış trendinde olduğu, Kozyatağı'na taşınan yolcuların oranının ise azalmakta olduğu anlaşılmakta olup, bu durum da Avrupa yakasında ikame eden yolcuların uçuşlarında AHL kadar SGH'yi tercih ettiklerini göstermektedir.
- (89) Sonuç olarak, HAVAŞ ve İETT verileri, SGH'nin Avrupa yakasında ikamet eden yolcular tarafından, AHL'nin ise Anadolu yakasında yerleşik yolcular tarafından da tercih edildiğini, Avrupa yakasından SGH'ye, Anadolu yakasından ise AHL'ye taşınan yolcu sayılarının yıllar itibarıyla artış gösterdiğini ortaya koymakta, bu durum ise yolcuların zamana duyarlılığının düşük olduğuna ve AHL ve SGH'nin ikame olduğuna işaret etmektedir.

### 1.3.2.2. İktisadi Analiz

- (90) AHL ile SGH'nin ikame derecelerinin ölçülmesine yönelik ekonomik analiz yapılmış olup, söz konusu çalışmanın ayrıntılarına ve ulaşılan sonuçlara aşağıda yer verilmiştir.
- (91) Yapılan çalışmada, ilk olarak birden fazla havaalanının bulunduğu şehirlerde ilgili coğrafi pazar tespitinde kullanılan sayısal tekniklere ilişkin akademik yazın ile AB Komisyonu kararlarının incelenmiştir. Öte yandan literatürde, ilgili pazar tanımında yaygın olarak kullanılan, kritik kayıp analizi ve SSNIP testinin havayolu ile yolcu taşımacılığı pazarına uygulanmasına ilişkin çeşitli eleştiriler getirildiği görülmüştür. Bu çerçevede yapılan analizde, tüketicilerin tercihlerinde havalimanına ulaşım süresi ile ölçülen mesafenin etkisi ölçülmeye çalışılmış, ikinci olarak ise fiyatın tüketici tercihleri üzerindeki etkisi dikkate alınarak fiyatın mesafe üzerinde herhangi bir telafi edici gücünün bulunup bulunmadığı tespit edilmeye çalışılmıştır. Bunun yanı sıra, yolculuğun gidiş-dönüş şeklinde yapılıp yapılmadığı ve biletin önce alınıp alınmadığı bilgisi de analize dahil edilmiştir.
- (92) Çalışmada, PEGASUS, Onur Havayolları Taşımacılık A.Ş. (ONURAIR) ve THY'den (AJET dahil olmak üzere) edinilen 2010 yılının Mart, Haziran, Eylül ve Aralık aylarına ilişkin yolcu bazında müşteri ve uçuş bilgileri kullanılmıştır. Model yurt içi uçuşlarda 13, yurt dışı uçuşlarda ise 9 hat olmak üzere toplam 22 hat üzerinde uygulanmıştır. Ayrıca, THY dışındaki havayolu şirketlerinin zamana duyarlı olduğu varsayılan "business" yolcu kategorisinin bulunmaması, THY'nin de yurt içi ve yurt dışı tüm hatlar için "business" yolcuların toplam yolcular içindeki oranının ihmal edilebilir olması ve son olarak yukarıda da bahsedildiği üzere zamana

duyarlı/fiyata duyarlı yolcu ayrımının giderek azalması nedenleriyle, sadece ekonomi sınıfına ilişkin veriler analize dahil edilmiştir. Buna ek olarak, incelenen uçuşların genel olarak kısa ve orta menzilli olması nedeniyle aktarmalı uçuş kategorisinin alt kırımlara ayrılmasına gerek duyulmamıştır.

- (93) Yapılan analiz sonucunda regresyon sonuçlarının anlamlı çıktığı toplam 17 hatta uçuş yapan yolcuların havalimanına ulaşım süresine duyarlı olduğu tespit edilmiştir. Başka bir ifadeyle, havalimanına ulaşım süresinde meydana gelecek artış yolcuların ilgili havalimanını seçme olasılığını azaltmaktadır. Diğer taraftan havalimanına ulaşım süresinin artması havalimanına tercihi olumsuz etkilemekle birlikte, her bir hat için hesaplanan talebin mesafe veya süre esnekliğinin düşük olması nedeniyle, söz konusu etki sınırlı düzeydedir. Şöyle ki, süre ile ölçülen mesafede meydana gelen bir artış ilgili havalimanının seçilme olasılığını %0,5 ile %1,78 oranında azaltmaktadır. Bilet fiyatlarının etkisine ilişkin olarak ise, tüketici tercihlerinin beklenildiği üzere fiyat artışlarından olumsuz etkilendiği tespit edilmiştir. Ayrıca İstanbul-Bodrum, İstanbul-Dalaman, İstanbul-Antalya ve İstanbul-İzmir hatları dışında talebin fiyat esnekliğinin mesafe esnekliğine kıyasla daha yüksek düzeyde olduğu görülmüştür. Nitekim fiyatta meydana gelen %1'lik artış ilgili havalimanının seçilme olasılığını %0,38 ila %9,89 oranında azaltmaktadır.
- (94) Buna göre, anlamlı sonuçlar elde edilen 17 hattın birçoğunda talebin fiyat esnekliği mesafe esnekliğinden daha yüksek olduğundan, fiyatın tüketicilerin havalimanı tercihleri üzerinde daha önemli bir etkisinin olduğu neticesine ulaşılmıştır. Başka bir ifadeyle, fiyatta meydana gelecek azalmanın yolcular tarafından göz ardı edilebilmesi ve göreceli olarak fiyatın yüksek olduğu havalimanının seçilebilmesi için bilet fiyatlarının yüksek olduğu havalimanına olan ulaşım süresinin oldukça düşük olması gerekmektedir. Bu çerçevede AHL ve SGH'nin birbirine ikame teşkil ettiği ve aynı coğrafi pazarda yer aldığı, dolayısıyla ilgili coğrafi pazarın şehir eşli yaklaşım çerçevesinde belirlenebilmesinin uygun olacağı kanaatine varılmıştır.
- (95) AHL ile SGH'nin ikame edilebilirliğine ilişkin yukarıda yer verilen bilgi ve değerlendirmeler söz konusu havalimanlarının gerek yurt dışı gerekse yurt içi hatların büyük çoğunluğu bakımından birbirine ikame olduğuna işaret etmektedir. Bu çerçevede, "business" yolcu oranlarının bir başka ifadeyle zamana duyarlı yolcu sayısının yüksek olduğu Ankara ve Bodrum hatları ile yapılan analizde AHL ve SGH'nin ikame olduğu tespiti yapılamayan İstanbul'dan Bodrum, Dalaman, Antalya ve İzmir'e gerçekleştirilen uçuşlar bakımından AHL ve SGH'nin ikame olmadığı, bu nedenle ilgili coğrafi pazarın havalimanı-eşli tanımlanması gerektiği, bahsi geçen yurt içi uçuşlar hariç olmak üzere THY ve PEGASUS'un faaliyetlerinin çakıştığı yurt içi ve yurt dışı hatlarda AHL ile SGH'nin birbirine ikame olduğu ve bu çerçevede ilgili coğrafi pazarın şehir-eşli tanımlanması gerektiği anlaşılmıştır.
- (96) İstanbul merkezli Milano, Londra, Berlin, Lyon ve Paris hatlarının yurt dışı ayağındaki havalimanlarına ilişkin olarak belirtilmesi gereken husus ise, tüketiciler açısından, Türkiye'deki veya yurt dışındaki bir kalkış noktasından bu şehirlere ulaşmanın önemli olduğudur. Dolayısıyla, kalkış noktası/varış noktası temelli bir yaklaşım çerçevesinde, söz konusu şehirlerdeki havalimanları tüketicilerin gözünde birbirine ikamedir<sup>35</sup>. Ayrıca anılan şehirlerin tamamının gelişmiş Avrupa şehirleri olduğu dikkate alındığında, bu şehirlerdeki havalimanlarının birbirleri ile ve şehir merkezi ile kara bağlantısının oldukça gelişmiş olduğu, bu durumun da söz konusu şehirlerdeki havalimanlarının birbirine ikame özelliğini güçlendirdiği anlaşılmaktadır.

<sup>35</sup> Nitekim, AB Komisyonu'nun 27.06.2007 tarihli ve COMP/M.4439 sayılı *Ryanair/Air Lingus* kararında da, Dublin merkezli yurt dışı uçuşlar bakımından Londra, Lyon, Paris ve Milano'daki farklı havalimanlarından yapılan uçuşlar birbirine ikame kabul edilmiştir.

(97) Sonuç itibarıyla, yukarıda verilen bilgi ve değerlendirmeler çerçevesinde, ilgili coğrafi pazarların kalkış noktası-varış noktası esasına dayanarak belirlenmesi gerektiği sonucuna ulaşılmıştır. Bu kapsamda THY ve PEGASUS'un faaliyetlerinin çıktığı;

a) İstanbul merkezli yurt dışı havayolu taşımacılığı hatları bakımından ilgili coğrafi pazarlar; İstanbul-Almaata, İstanbul-Amsterdam, İstanbul-Atina, İstanbul-Barselona, İstanbul-Basel, İstanbul-Batum, İstanbul-Berlin, İstanbul-Belgrad, İstanbul-Beyrut, İstanbul-Bişkek, İstanbul-Bologna, İstanbul-Dubai, İstanbul-Brüksel, İstanbul-Bükreş, İstanbul-Doha, İstanbul-Donetsk, İstanbul-Düsseldorf, İstanbul-Frankfurt, İstanbul-Hannover, İstanbul-Kopenhag, İstanbul-Köln, İstanbul-Krasnodar, İstanbul-Lefkoşa, İstanbul-Lviv, İstanbul-Londra, İstanbul-Lyon, İstanbul-Marsilya, İstanbul-Milano, İstanbul-Moskova, İstanbul-Münih, İstanbul-Nürnberg, İstanbul-Omsk, İstanbul-Paris, İstanbul-Priştine, İstanbul-Roma, İstanbul-Saraybosna, İstanbul-Sofya, İstanbul-Stockholm, İstanbul-Stuttgart, İstanbul-Tel Aviv, İstanbul-Tahran, İstanbul-Tiflis, İstanbul-Tiran, İstanbul-Üsküp, İstanbul-Viyana ve İstanbul-Zürih;

b) İstanbul merkezli yurt içi havayolu taşımacılığı hatları bakımından ilgili coğrafi pazarlar; İstanbul-Adana, İstanbul-Amasya, İstanbul-Batman, İstanbul-Denizli, İstanbul-Diyarbakır, İstanbul-Edremit, İstanbul-Elazığ, İstanbul-Erzincan, İstanbul-Gaziantep, İstanbul-Hatay, İstanbul-Kahramanmaraş, İstanbul-Kayseri, İstanbul-Konya, İstanbul-Malatya, İstanbul-Muş, İstanbul-Samsun, İstanbul-Sivas, İstanbul-Şanlıurfa, İstanbul-Trabzon, İstanbul-Van, İstanbul-Kütahya, İstanbul-Nevşehir, İstanbul-Şirnak, İstanbul-Erzurum, İstanbul-Mardin;

c) İstanbul'dan Ankara, Antalya, Bodrum, Dalaman ve İzmir'e gerçekleştirilen uçuşlar bakımından ise AHL ile SGH'nin ikame olmadığı, bu çerçevede ilgili coğrafi pazarların AHL-Ankara, SGH-Ankara, AHL-Antalya, SGH-Antalya, AHL- Bodrum, SGH-Bodrum, AHL-Dalaman, SGH-Dalaman ve AHL-İzmir-SGH-İzmir

havayolu taşıma hatları olarak belirlenmiştir.

## J. DEĞERLENDİRME

(98) Dosya konusu başvuru kapsamındaki iddialar, ağırlıklı olarak, THY'nin SGH kalkışlı yurt içi ve yurt dışı seferlerinde AHL'den gerçekleştirdiği uçuşlara kıyasla daha düşük fiyat uygulamak ve böylelikle yıkıcı/seçici fiyatlamaya yapmak, buna ek olarak seferlerini rakibi PEGASUS'un sefer saatlerine yakın saatlerde icra etmek suretiyle, 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesini ihlal ettiği yönündedir. Söz konusu iddialara ilişkin yapılan değerlendirmede öncelikle ilgili pazarı oluşturan hatların her birinde THY'nin hakim durumda olup olmadığı incelenmiş ve ardından THY'nin hakim durumda bulunduğu hatlardaki fiyatlamaya davranışları analiz edilmiştir.

### J.1. Hakim Durum Tespiti

(99) 4054 sayılı Kanun'un "Tanımlar" başlıklı 3. maddesinde hakim durum, "*belirli bir piyasadaki bir veya birden fazla teşebbüsün, rakipleri ve müşterilerinden bağımsız hareket ederek fiyat, arz, üretim ve dağıtım miktarı gibi ekonomik parametreleri belirleyebilme gücü*" olarak tanımlanmıştır. Hakim durum tespitinde, incelemeye konu teşebbüs ve rakiplerinin ilgili pazardaki pazar payı başlıca gösterge olarak kullanılmaktadır. Bununla birlikte ilgili pazarın yapısı göz önüne alınarak pazardaki potansiyel rekabet, pazara giriş engellerinin bulunup bulunmadığı, dikey bütünleşme, finansal güç, atıl kapasite ve teşebbüsün pazardaki davranışları gibi unsurlar da hakim durum analizinde değerlendirilmektedir. Tüm bu unsurlar, inceleme konusu sektörün yapısını öne çıkarmaktadır.

(100) Havayolu taşımacılığı sektörü, bayrak taşıyıcı firmalar vasıtasıyla devletin önemli bir oyuncu olarak faaliyet gösterdiği uzun yılların ardından, 1970'lerde başta Amerika ve Avrupa olmak üzere, deregülasyon sürecine girmiştir. Bu dönemden itibaren pazara yeni oyuncular girmiş ve pazardaki konumları oldukça güçlü olan bayrak taşıyıcı firmalar ile rekabet etmeye çalışmışlardır. 1980'leri takiben ise sektörün yapısı, maliyetleri azaltarak düşük bilet fiyatları özelinde hizmet vermeyi amaçlayan düşük maliyetli taşıyıcıların pazara girmeleri ile köklü

değişikliklere maruz kalmıştır. Geliştirilen bu yeni iş modeli ile havayolu taşımacılığı sektöründe önemli bir başarı elde eden söz konusu taşıyıcılar özellikle Amerika ve Avrupa'da 1990'lı yılların ortasından itibaren önemli pazar payı artışı yaşamışlardır. Bu süreçte, düşük maliyetli taşıyıcıların büyümeleri karşısında pazarda yerleşik konumdaki bayrak taşıyıcı firmaların geliştirdikleri stratejiler aynı zamanda rekabetçi kaygıları da gündeme getirmiştir.

- (101) Bu alandaki rekabetçi sorunlara ilişkin olarak Amerika ve Avrupa'daki otoriteler çeşitli raporlar yayımlarken ABD Ulaştırma Bakanlığı, yerleşik firmaların yeni firmaların girişlerini engelleyecek uygulamalarını sınırlayıcı mahiyette düzenlemeler getirmiştir<sup>36</sup>. Gerek bu düzenlemelerde ve gerekse literatürde, yerleşik bayrak taşıyıcı firmaların yeni giren düşük maliyetli taşıyıcılara kıyasla sahip oldukları önemli bazı üstünlükler vurgulanmaktadır. Hakim durum analizinde pazar paylarının yanı sıra dikkatle değerlendirilmesi gereken bu üstünlüklerden bazılarını aşağıda yer verilmiştir:

- Hub and Spoke (HAS - Merkez ve Uç Sistemi): HAS sistemi dünyanın önde gelen havayolu taşıyıcılarının uçuş rotalarını organize etmek bakımından başvurdukları yaygın ve önemli bir sistemdir. HAS sisteminde, yolcu yoğunluğuna ve gelişmiş havaalanı altyapısına sahip şehirler bölgesel merkezler haline getirilmekte; havayollarının farklı noktalardan getirdikleri yolcular bu merkezlerde aktarma yaptırılarak diğer noktalara taşınmaktadır. Dolayısıyla HAS sistemi havayolu firmalarına, yolcularına daha geniş uçuş ağı ve zaman tarifesi seçeneği sunma imkanı tanımaktadır. ABD Adalet Bakanlığına göre, HAS sistemi gelir ve maliyetler bakımından havayolu firmalarına önemli rekabetçi avantajlar sağlamakta, aynı zamanda sistemin oluşturulması zaman aldığından ve önemli maliyetler içerdiğinden yeni giren firmalar ve rakipler bakımından önemli bir giriş engeli yaratmaktadır<sup>37</sup>.

- Slot Tahsis-i İkili Havacılık Anlaşmaları: Slotlar, belirli zaman dilimi içinde havayolu firmalarına havaalanlarını iniş ve kalkış için kullanma imkanı tanıyan haklardır. Havayolu firmalarının slot tahsisinden faydalanabilmeleri doğrudan havaalanlarının kapasitesi ile ilgisi olan bir konudur. Bu bakımdan yeni bir havayolu firmasının belirli bir hatta faaliyet göstermesi, slotların yerleşik havayolu firmaları arasında ne şekilde tahsis edildiğine bağlı olmaktadır. Gerek ölçükleri ve gerekse zamana duyarlı olarak nitelenen yolcu yoğunluğunun yüksek olması beklenen zaman dilimlerini yerleşik havayolu firmaları/bayrak taşıyıcı firmalar ellerinde bulundurmaktadırlar. Uluslararası havacılık kuralları gereği slotların tahsis ve kullanımına ilişkin sahip oldukları tarihsel haklar bayrak taşıyıcı firmalara bu slotları koruma imkanı tanırken aynı zamanda yeni giren veya düşük maliyetli firmalar bakımından ciddi bir giriş engeli yaratmaktadır.

Bu alandaki ciddi giriş engellerinden bir diğeri, ülkeler arasında imzalanan ikili havacılık anlaşmalarında bayrak taşıyıcı firmaların tek başlarına atanmaları ya da uçuş ve frekans düzenlemelerinin bayrak taşıyıcı firmalara göre yapılmış olmasıdır. Bu durumda yeni bir firmanın belirli bir hatta girmesi çoğu zaman ikili havacılık anlaşmasında yer alan hükümlerin karşılıklı olarak serbestleştirilmesi gibi uzun bir prosedür gerektirmekte ve çoğu zaman fiili olarak bir giriş engeli yaratmaktadır.

- Yatay İşbirlikleri ve Dikey Bütünleşik Yapılar: Bayrak taşıyıcı firmaların sahip oldukları finansal imkanlar, yatay işbirliklerinin yanı sıra uçuş hizmetlerine ilişkin dikey bütünleşik bir yapı kurmalarına izin vermektedir. Bu anlamda bayrak taşıyıcı firmaların, gerek karlılıklarına ve gerekse uçuş ağlarına olumlu yönde katkısı olan, diğer firmalarla işbirliği neticesinde kurdukları ortak girişimleri bulunmaktadır. Bayrak taşıyıcı firmalara önemli bir maliyet avantajı sağlayan husus ise sahip oldukları dikey bütünleşik yapıdır. Yer hizmetleri, ikram ve yakıt gibi havayolu firmaları bakımından önemli maliyet kalemleri olan alanlardaki işbirlikleri ve

<sup>36</sup> 63 Fed. Register 17919, 17920 (1998).

<sup>37</sup> Memorandum of the United States, U.S. v. AMR, No. 99-1180-JTM. <http://www.usdoj.gov/atr/cases/f4800/4859.ht> (Erişim Tarihi: 27.12.2007).

ortaklıklar, bayrak taşıyıcı teşebbüslerin rekabet güçlerini, yeni giren veya düşük maliyetle çalışan ve finansal imkanları çok geniş olmayan havayolu firmalarına göre ciddi ölçüde arttırmaktadır.

- Pazarlama Stratejileri: Yerleşik bayrak taşıyıcı firmalar tarafından uygulanan pazarlama stratejileri de havayolu firmaları bakımından giriş engeli yaratabilecek niteliktedir. Bu pazarlama stratejilerinden en önemlisi, gerçekleştirilen uçuşlara göre puan kazanma imkanı sağlayan Sık Uçan Yolcu Programları'dır (Frequent Flyer Program-FFP). Kazanılan puanlar havayolu firmalarının yolcuları tarafından bedava uçuş veya diğer mal veya hizmetler için kullanılabilir. Öte yandan havayolu firmalarının gerçekleştirdikleri ittifaklar ve bunlarla ilişkili kod paylaşım (code sharing) anlaşmaları rekabet güçlerini arttıran unsurlardandır. Bunun yanı sıra geniş maddi imkanları çerçevesinde bayrak taşıyıcı firmalar, seyahat acentelerine yönelik indirim ve teşvik programları ile bilet satışlarını kendi uçuşlarına kanalize edebilme yetisine de sahiptirler.

Yerleşik firmaların pazar güçlerinin bir göstergesi olarak kullanılacak diğer husus ise farklı gelir grubundaki tüketicilere hitap edebilmek adına ürün ve fiyat farklılaştırmasına gidebilmeleridir. Bu çerçevede bir yandan "business class" ve "lounge" gibi üst gelir grubuna yönelik hizmetler sunabilirlerken, bir yandan da geliştirdikleri alt markalarla düşük gelir seviyesine sahip müşterilere yönelik hizmet verebilmektedirler.

- Marka Değeri: Marka, yolcuların havayolu firması tercihlerinde önemli etkisi olan unsurlardandır. Bu nedenle, yerleşik bir havayolu firması, pazardaki marka değerine ve bilinirliğine bağlı olarak, rakipleri ile aynı ya da onlardan belirli nispette daha yüksek fiyatlar uygulayarak daha fazla yolcu çekebilme imkanına sahiptir.

(102) Yukarıda yer verilen ve genellikle bayrak taşıyıcı/yerleşik havayolu firmalarının diğer firmalara göre karşılaştırmalı üstünlükleri olarak vurgulanan hususlar, aynı pazarda rekabet eden teşebbüslerin maliyet yapılarında da ciddi farklılıklar doğurmaktadır. Bu durum yeni giren ve/veya düşük maliyet yapıları ile çalışan firmalar için önemli giriş engelleri yaratmaktadır. Söz konusu avantajları haiz olan bayrak taşıyıcı havayolu firmaları, rakiplerinden önemli ölçüde bağımsız hareket edebilme imkanını da elde etmektedirler.

(103) Tüm bunlar göz önünde bulundurularak, öncelikle THY'nin ilgili pazarlardaki pazar payları analiz edilmiş, ardından yukarıda yer verilen hususların THY'nin pazardaki konumunu ne yönde etkilediği daha yakından irdelenmiştir. Anılan inceleme yapılırken başlıca iki husus özellikle göz önünde bulundurulmuştur. Bunlardan ilki ülkemizde havayolu taşımacılığında sadece THY'nin değil, genel olarak havacılık sektörünün ciddi ve önemli bir büyüme kaydettiğidir. Nitekim SHGM verilerine göre 2003-2013 döneminde havayolu işletmesi uçak sayısında %129, havayolu koltuk kapasitesinde %137'ye varan artış yaşanmıştır. Göz önünde bulundurulacak ikinci husus ise THY'nin de bu büyümeden oldukça önemli kazanımlar elde ettiğidir. THY, Mart 2014 dönemi itibarıyla Avrupa Havayolları Birliğine üye havayolları arasında yolcu sayısı bakımından %14,9'luk pazar payı ile 2.; ücretli yolcu kilometre bakımından ise %12,2'lik pazar payı ile 4. sırada yer almaktadır<sup>38</sup>.

Dolayısıyla hakim durum analizinde pazarın genel olarak sergilediği performans göz önünde bulundurulmuş ve bu durumun THY'ye sağladığı olumlu dışsallıklar da dikkate alınmıştır.

### J.1.1. Pazar Paylarının Değerlendirilmesi

(104) THY'nin ilgili pazarda sahip olduğu pazar paylarının hesaplanmasına geçmeden önce pazar paylarının hesaplanış yöntemine ilişkin bazı açıklamalarda bulunmak faydalı olacaktır. Pazar paylarının hesaplanması amacıyla AHL'ye ilişkin veriler için Devlet Hava Meydanları İşletmesi'nden (DHMI); 2011 yılına kadar SGH'ye ilişkin veriler için ise Limak

<sup>38</sup>[http://investor.turkishairlines.com/documents/ThyInvestorRelations/download/faaliyet\\_raporu/2014\\_mart\\_faaliyet\\_raporu.pdf](http://investor.turkishairlines.com/documents/ThyInvestorRelations/download/faaliyet_raporu/2014_mart_faaliyet_raporu.pdf)

Havacılık İletişim Eğitim Ticaret A.Ş.'den (LİMAK) ve 2011 yılı sonrası için İSG Yer Hizmetleri A.Ş.'den (ISG) bilgi talep edilmiş ve İstanbul merkezli şehirler arası hatlarda çift bacaklı (gidiş ve dönüş) veriler derlenmiştir. Gelen veriler içinde bu havalimanlarından gerçekleştirilen tarifeli ve tarifersiz (*charter*) olmak üzere tüm seferlerde taşınan yolcu sayılarına yer verilmiştir. Bu durum, ilgili ürün pazarı içinde yer almayan tarifersiz seferlerle yolcu taşınmasına ilişkin rakamların da analize dahil edilmesi gibi bir sonuca yol açmaktadır. Şüphesiz böyle bir hesaplama yöntemi THY gibi tarifersiz seferleri ihmal edilebilir düzeyde olan bir havayolu firmasının pazar paylarını daha düşük gösterecektir. Buna rağmen, aşağıda yer alan verilerin açıkça gösterdiği üzere, ülkemizde özellikle yurt içi taşımacılıkta pazar payları hesaplanan hatlarda tarifersiz seferler esaslı bir yer tutmamakta ve analize dahil edilip edilmemeleri hakim durum tespiti üzerinde herhangi bir değişiklik yaratmamaktadır.

#### J.1.1.1. Yurt İçi Hatlara İlişkin Pazar Payı Değerlendirmesi

- (105) 2003 yılından bu yana yurt içi havayolu taşımacılığı alanında atılan adımlar ve serbestleşme, özellikle yurt içi hatlar başta olmak üzere yolcu sayısında önemli bir artışa yol açmıştır. 2002 yılında iki merkezden 25 noktaya gerçekleştirilen iç hat seferleri, bugün beş havayolu işletmesi tarafından yedi merkezden toplam 52 noktaya yapılmaktadır.
- (106) Dosya mevcudu bilgilere göre, İstanbul merkezli yurt içi havayolu taşımacılığına ilişkin talep 2008-2013 yılları arasında ciddi bir büyüme kaydetmiştir. Zira bu dönemde İstanbul merkezli taşınan iç hat yolcu sayısı 13 milyondan, 29 milyona çıkarak iki kattan daha fazla oranda büyümüştür. Talepteki bu artış kadar dikkat çekici bir başka nokta, taşınan yolcu sayısında İstanbul'daki havalimanları arasında makasın daralmasıdır. Nitekim 2008 yılında 2,7 milyon düzeyinde olan SGH'den taşınan iç hat yolcu sayısı 2013 yılına gelindiğinde 11,8 milyon düzeyine erişmiştir. Oransal olarak %300'den daha fazla bir artışa denk gelen bu durum oldukça dikkat çekicidir. Bu artışta AHL'ye kıyasla daha yeni bir havalimanı olan SGH'nin altyapısının ve potansiyelinin zaman içinde etkin biçimde kullanılmaya başlanmasının etkisi büyüktür. Buna karşın AHL halen İstanbul'dan yurt içinde en fazla yolcu taşınan havalimanı konumundadır ve taşınan iç hat yolcu sayısında AHL'de de yaklaşık 7 milyonluk bir artış yaşanmıştır.
- (107) Öte yandan gerek toplam taşınan yolcu sayısındaki artışın ve gerekse SGH'nin potansiyelinin artmasının İstanbul merkezli iç hat yolcu taşımacılığına ilişkin pazar paylarında da önemli birtakım değişikliklere yol açtığı belirlenmiştir. İstanbul'daki her iki havalimanının toplamı itibarıyla bakıldığında, her ne kadar THY'nin taşıdığı yolcu sayısı artsa da toplam pazar payının azaldığı dikkat çekmektedir. Nitekim 2008-2013 yılları arasında THY'nin pazar payının (.....) tespit edilmiştir. Bununla birlikte, özellikle SGH'de güçlü bir konuma sahip olan PEGASUS, (.....) pazar payı ile İstanbul merkezli yurt içi uçuşlarda THY'nin en önemli rakibi konumuna gelmiştir.
- (108) Bu genel projeksiyonun ardından, hakim durum analizine temel teşkil etmek üzere, THY'nin belirlenen ilgili coğrafi pazarlarda elde ettiği pazar payları daha yakından incelenmiştir. Öncelikle THY ile PEGASUS'un yurt içinde çakışan hatları, ardından SGH ve AHL'nin ikame kabul edildiği hatlar bakımından her iki havalimanından diğer şehirlere ve ikame kabul edilmediği Ankara, Antalya, Bodrum, Dalaman ve İzmir hatları bakımından ise her havalimanından söz konusu şehirlere gerçekleştirilen seferlere ilişkin pazar paylarına bakılmıştır.
- (109) Öte yandan PEGASUS tarafından Amasya, Denizli, Kahramanmaraş, Muş, Kütahya, Nevşehir, Şırnak illerine yönelik seferlerin 2013 yılında, Erzurum ve Mardin illerine yönelik seferlerin ise 2014 yılında başlaması nedeniyle, söz konusu illerde hatların çakışma süreleri hakim durum analizi bakımından yeterince uzun olmadığından, bu hatlardaki pazar payı hesaplamalarına yer verilmemiştir.



- (110) İlgili pazarın tespitine ilişkin bölümde açıklanan AHL ve SGH'nin ikame olduğu hatlar bakımından, pazar payı verilerinin işaret ettiği ilk husus yurt içi hatlarda THY'nin rakiplerinin özellikle son üç yılda önemli pazar payı kazandıklarıdır. Şöyle ki THY'nin 2008 yılı başında (.....) pazar payına sahip olduğu, İstanbul'dan Adana, Elazığ, Gaziantep, İzmir, Konya, Malatya, Samsun, Van ve Hatay'a yapılan seferlerdeki pazar payında rakipleri lehine önemli düşüşler olduğu tespit edilmiştir. Dolayısıyla, her ne kadar THY mevcut hatlarda halen pazar lideri gibi görünse de bu hatlardaki pazar payı dalgalanmaları, mevcut payların hakim durum için karine oluşturmasını güçleştirmektedir.
- (111) Bununla birlikte, bu durumun istisnası niteliğindeki hatlar, İstanbul-Ankara, İstanbul-Kayseri (%(.....)) ve İstanbul-Sivas (%(.....)) hatlarıdır. Bu hatlardan, özellikle İstanbul-Ankara hattında THY'nin pazar payı %(.....)'e yakın seyretmektedir. Esenboğa ve Atatürk Havalimanları Kayseri'deki Erkilet Havalimanı ile birlikte yaz ve kış sezonlarının her ikisinde de slot uygulaması olan havalimanlarıdır. SHGM'den edinilen bilgilere göre, söz konusu havalimanlarında tahsis edilen slotlarda THY'nin önemli bir üstünlüğü bulunmaktadır. Gerek pazar payı ve gerekse slot tahsislerinde bu teşebbüsün sahip olduğu avantajlar göz önüne alındığında, İstanbul-Ankara, İstanbul-Kayseri ve İstanbul-Sivas hatlarındaki pazar paylarının hakim durum için karine teşkil ettiği sonucuna ulaşılmıştır.
- (112) Ayrıca, SGH ve AHL'nin ikame olmadığı Ankara, Bodrum, Dalaman, Antalya ve İzmir hatları bakımından ise, THY; AHL'den yapılan seferlerde, Ankara ve Dalaman hatlarında %(.....)'in üzerinde ve Bodrum hattında %(.....)'nin üzerinde pazar payına sahiptir. Bununla birlikte, Antalya ve İzmir hatlarında THY 2008 yılından bu yana pazar payı kayıpları yaşamakta, bununla birlikte, pazar payı rakiplerinin görece üstünde ve halen %(.....)'in üzerinde seyretmektedir. Söz konusu pazar payı verilerinin THY'nin anılan seferlerde hakim durumda olduğuna karine oluşturduğu tespit edilmiştir. Bununla birlikte söz konusu havalimanlarına SGH'den gerçekleştirilen uçuşlarda ise, THY'nin pazar payının; Ankara hattı dışında %(.....)'nin gerisinde kaldığı, Ankara hattında ise her ne kadar %(.....)'in üzerinde olsa da PEGASUS'un pazar payı ile çok yakın seyrettiği tespit edildiğinden; SGH'den Ankara, Antalya, Bodrum, Dalaman ve İzmir'e gerçekleştirilen uçuşlarda THY'nin hakim durumda bulunmadığı kanaatine varılmıştır.

#### J.1.1.2. Yurt Dışı Hatlara İlişkin Pazar Payı Değerlendirmesi

- (113) İşbu kararın önceki bölümlerinde yer verildiği üzere, yurt dışı hatlar bakımından ilgili coğrafi pazar tanımı içerisinde AHL ve SGH birbirine ikame olarak kabul edilmiş ve İstanbul merkezli yurt dışı seferler bakımından şehir eşli bir coğrafi pazar tanımı baz alınmıştır. Bu bakımdan hakim durum analizine esas teşkil edecek pazar payları da İstanbul ile yurt dışı şehirler arasındaki seferlerdeki pazar paylarıdır. Bu analiz kapsamında, yurt içi hatlara benzer şekilde, pazardaki genel projeksiyonun görülmesi bakımından son üç yıla ilişkin İstanbul merkezli yurt dışı uçuşlardaki toplam yolcu sayısı ve buna bağlı olarak teşebbüslerin pazar payları incelenmiştir.
- (114) Yapılan tespitlere göre, 2008-2013 döneminde yurt içi hatlarda olduğu gibi İstanbul merkezli yurt dışı hatlarda taşınan yolcu sayısında da ciddi bir artış kaydedilmiş, taşınan yolcu sayısı 16 milyondan 40 milyon düzeyine gelmiştir. Bununla birlikte yurt içi hatların aksine yurt dışı hatlarda AHL ile SGH arasında makas AHL lehine açılmıştır. İlgili dönemde SGH yurt dışı hatlar bakımından da önemli bir gelişme kaydetse de 2013 yılında SGH'den taşınan yurt dışı yolcu sayısı AHL'den taşınan yolcu sayısının yaklaşık 1/6'sı nispetindedir. AHL'nin söz konusu yüksek yolcu rakamları, bu havalimanını merkez olarak kullanan THY'nin pazar paylarına da yansımış durumdadır. THY, İstanbul merkezli yurt dışı uçuşlarda yıllar itibarıyla, toplamda, ortalama yaklaşık %(.....) pazar payına sahiptir. Bu pazar payı, rakiplerinin pazar payları da göz önüne alındığında THY'nin yurt dışı uçuşların en önemli oyuncusu olduğunu açık biçimde göstermektedir. PEGASUS ise özellikle SGH'de artan yolcu sayısı ile THY'nin en önemli yerli rakibi olmakta fakat PEGASUS'un pazar payı %(.....)'da kalmaktadır.

## 14-54/932-420

Yurt dışı hatlara ilişkin hakim durum analizine temel teşkil etmek üzere, THY'nin belirlenen ilgili coğrafi pazarlar bakımından pazar payları daha yakından incelenmiş olup, bu analiz gerçekleştirilirken; ilgili coğrafi pazar tanımı gereği AHL ve SGH birbirlerine ikame havalimanları olarak kabul edilmiş ve İstanbul'dan yurt dışındaki şehirlere (İstanbul-Londra gibi) yapılan karşılıklı seferler göz önünde bulundurulmuştur. Ayrıca, THY'nin PEGASUS ile birlikte sefer gerçekleştirdiği hatlar ve yıllar baz alınmıştır.

- (115) Ulaşılan sonuçlara göre, THY'nin PEGASUS ile çakışan İstanbul merkezli yurt dışı seferlerinin önemli bir bölümünde pazar payı % (.....)'nin üzerinde seyretmektedir. Aşağıdaki tabloda bu hatlara yıllar itibarıyla yer verilmiştir.

Tablo 1 : Kesişen Yurt Dışı Hatlarda THY'nin % (.....) ve Üzeri Paya Sahip Olduğu Hatlar

2008-2013	2009-2013	2010-2013	2011-2013	2012-2013
Amsterdam Duesseldorf Kopenhag Londra Milano Münih Stuttgart Viyana Zürih Frankfurt	Berlin Brüksel	Stockholm Beyrut Hannover Milano Paris Roma Sofya	Tiflis Lyon/Saint Etienne Üsküp Priştine Donetsk Bükreş Tahran Nürnberg	Lviv Dubai Alma Ata Tel Aviv Bologna

- (116) Öte yandan, PEGASUS'un Atina, Bişkek, Doha, Saraybosna, Tiran, Belgrad ve Barselona seferleri 2013 yılında başlamıştır. Bu hatlardaki faaliyet süresi hakim durum analizi bakımından yeterli bir süre kabul edilmediğinden analize dahil edilmemiştir.
- (117) Pazar payları hakim durum analizi bakımından önemli bir gösterge olmakla birlikte, söz konusu kriterin tek başına değerlendirilmesi yeterli değildir. Bu bakımdan THY'nin yukarıda yer verilen diğer unsurlar bakımından değerlendirilmesi yapılmıştır.

### J.1.2. THY'nin Bayrak Taşıyıcı Firma Olmasından Kaynaklanan Avantajlarının Pazardaki Konumu Bakımından Değerlendirilmesi

- (118) Ülkemizin ilk havayolu firması olan THY, 2006 yılında gerçekleştirilen halka arz işlemine kadar haiz olduğu kamu teşebbüsü niteliği ve yıllardır bayrak taşıyıcı havayolu firması olma özelliklerinden dolayı sektörde bazı alanlarda yurt içindeki rakiplerine göre avantajlı bir konumdadır. Özellikle uçak filosunun genişliği, slot tahsisi uygulamasının yapıldığı hatlarda sahip olduğu tarihsel haklar ve ikili hava ulaştırma anlaşmalarının yakın zamana kadar koruduğu tekli tayin edilme üstünlüğü, THY'nin sektördeki rekabet gücünü önemli ölçüde artırmaktadır.
- (119) Bunun yanı sıra THY, özellikle son yıllarda gerçekleştirdiği yatırımlar ve izlediği büyüme stratejisi sonucunda önemli filo ve uçuş ağı büyüklüğüne erişmiştir. Faaliyet raporları verilerine göre, 31.03.2014 itibarıyla THY'nin uçuş noktası yurt içinde 43'e, yurt dışında ise 105 ülkede 203 noktaya ulaşmış durumdadır. 2013 yılı sonu itibarıyla toplam yolcu sayısını yaklaşık 41 milyona ulaştıran THY, Avrupa havayolları arasında yolcu sayısı itibarıyla ikinci sıraya yükselmiştir<sup>39</sup>. Dolayısıyla, THY'nin sahip olduğu konumuna hem neden teşkil eden hem de döngüsel biçimde bu konumunu güçlendiren yapısal avantajlarının hakim durumunun tespiti bakımından daha yakından irdelenmesi gerekmektedir.

#### J.1.2.1. HAS Sistemi

<sup>39</sup> THY'nin 01 Ocak-31 Mart 2014 Dönemine İlişkin Faaliyet Raporu

- (120) Daha önce de değinildiği üzere, yolcu yoğunluğuna ve gelişmiş havaalanı altyapısına sahip şehirlerin bölgesel merkezler haline getirildiği, farklı noktalardan taşınan yolcuların bu merkezlerde aktarma yapılarak diğer noktalara taşındığı HAS sistemi, gelir ve maliyetler bakımından havayolu firmalarına önemli rekabetçi avantajlar sağlamadığı ve oluşturulması önemli zaman gerektirdiğinden ve maddi maliyetler içerdiğinden rakip havayolları bakımından önemli bir giriş engeli yaratmaktadır.
- (121) HAS sistemi bakımından değerlendirildiğinde, AHL THY'ye rakiplerine göre ciddi bir karşılaştırmalı üstünlük sağlamaktadır. THY'nin seferlerinde merkez olarak kullandığı AHL, Avrupa, Asya ve Afrika aktarmalı seferlerde coğrafi konumu itibarıyla önemli maliyet ve üretim etkinlikleri sunmaktadır. THY'nin etkin HAS sistemi, örneğin Avrupa'ya gerçekleştirilecek bir sefer için, yurt içinden olduğu kadar, Afrika ve Asya'dan gelen yolcuları da kapsayabilme imkanı tanımaktadır. Dolayısıyla, İstanbul'un hub (merkez) olarak kullanıldığı bir uçuş ağının hinterlandı oldukça geniş olmaktadır.
- (122) Bu anlamda, THY'nin İstanbul merkezli HAS sistemi ve uçuş ağı birbirleri ile ilişkili ve birbirlerini besleyen hususlardır. Bir yandan uçuş ağının genişliği, İstanbul'dan yapılacak aktarmalar sayesinde THY'nin yolculara sunduğu uçuş noktası ve zaman dilimi alternatiflerini arttırarak rekabetçi gücüne ve karlılığına olumlu katkıda bulunurken, bir yandan da İstanbul'un merkez olduğu aktarım sistemi uçuş ağının daha da genişlemesine imkan tanımaktadır.
- (123) Özellikle THY'nin yurt dışındaki uçuş ağının genişliği göz önüne alındığında bu avantaj daha da belirgin hale gelmektedir. Mevcut durumda THY Avrupa'da 96, Uzakdoğu'da 31, Afrika'da 37, Amerika'da 8 ve Ortadoğu'da 33 noktaya sefer gerçekleştirmekte ve AHL, THY'ye bu uçuşlarda gerekli doluluk oranlarının sağlanması bakımından önemli bir aktarma noktası işlevi görmektedir.
- (124) AHL'nin THY bakımından HAS sisteminin etkinliğini arttıran bir başka özelliği, sahip olduğu coğrafi konumun yurt dışı destinasyonların önemli bir kısmını dar gövde menzilerindeki uçaklarla daha az maliyetle yapılmasına olanak sağlamasıdır. Nitekim teşebbüsün faaliyet raporlarında da ifade edildiği üzere, 2014 yılında sefer gerçekleştirilen 203 yurt dışı destinasyondan 173'ü dar gövde menzilerinde uçuş yapılabilen, bir başka deyişle daha düşük maliyet unsuru yaratan hatlardır ve aynı zamanda bu hinterlandta 55'in üzerinde başkent bulunmaktadır. Dolayısıyla yurt dışı uçuşlar bakımından AHL'yi merkez olarak kullanmanın avantajına sahip olan THY Afrika, Ortadoğu ve Orta Asya uçuşlarını İstanbul üzerinden Avrupa ve Amerika'ya bağlama fırsatına sahip olmakta ve son yıllarda kaydettiği gelişmeler de bu avantajı iyi kullandığını göstermektedir.
- (125) HAS sisteminin gerek iç ve gerekse dış hat uçuşlarında yarattığı bu önemli ölçek ve maliyet avantajları THY'nin yurt dışı uçuşları bakımından etkisini daha açık biçimde göstermektedir. Dosya mecvdu bilgilere göre teşebbüs, toplam gelirlerinin %(.....)'ünü yurt dışı gelirlerden elde etmektedir.
- (126) Böyle bir durum yurt dışı uçuşlar bakımından THY'ye özellikle yurt içindeki rakipleri karşısında rekabet gücünü önemli ölçüde arttıran olanaklar sunmaktadır. Esasen, PEGASUS gibi SGH'yi merkez olarak kullanan havayolu firmaları da böyle bir sistemin avantajlarından yararlanabilecektir. Bununla birlikte THY'nin rakibi niteliğindeki ülkemiz merkezli havayolu firmalarının THY'ninki ile eşit etkinlikte bir HAS sistemine erişmeleri bazı nedenlerden dolayı kısa ve orta vadede mümkün değildir. Öncelikle HAS sisteminin etkinliğini en fazla arttıran husus olan uçuş ağının genişliği, ciddi zaman ve maddi yatırım gerektirmektedir. Mevcut durumda ise ülkemizde faaliyet gösteren THY dışındaki havayolu firmalarının, yurt dışı uçuşlar bakımından, THY'nin uçuş ağı ile kıyaslandığında, bu çapta geniş bir uçuş ağı bulunmamaktadır. Bununla ilişkili diğer nedenler ise yurt dışı hatlar başta olmak üzere, THY'nin bazı hatlarda tek taşıyıcı olarak atanması, tek taşıyıcı olarak atanmasa bile

halihazırda tek başına uçuş gerçekleştirmesi ve slot tahsislerinde tarihsel haklarından kaynaklanan avantajların diğer firmalar bakımından giriş engelleri doğurması sonucunda uçuş ağının genişlemesini engellemesidir. Kaldı ki, Afrika ve Amerika gibi uzak mesafeli uçuşlara elverişli uçaklar da diğer havayolu firmalarının filolarında bulunmamaktadır. Bu nedenle, gerek yurt içinde ve gerekse yurt dışında elde ettiği yüksek pazar paylarının yanı sıra THY'nin rakiplerine kıyasla oldukça geniş bir uçuş ağı ve bu ağı etkin biçimde kullanmasına imkan tanıyan HAS sistemi bulunmaktadır.

### J.1.2.2. Slot Tahsisi - Tarihsel Haklar - İkili Anlaşmalar

- (127) THY'ye slot tahsislerine ilişkin uygulamalarda ve devletlerarası ikili hava ulaştırma anlaşmalarında hukuki ve fiili bir takım imtiyazların tanındığı ve bu imtiyazların sektördeki rekabet üzerinde ciddi etkiler doğurduğuna yönelik iddialar, Kurulumuzun daha önceki kararlarında da yer verilen bir husustur. Slot tahsislerine ilişkin uygulamaların ve devletlerarası ikili hava ulaştırma anlaşmalarının 4054 sayılı Kanun çerçevesinde değerlendirilmesine yönelik olarak re'sen başlatılan inceleme sonucunda alınan 10.04.2008 tarihli ve 08-28/322-106 sayılı Kurul kararında, slot tahsislerine ilişkin şu tespitte bulunulmuştur:

*“THY tarihsel hakları nedeni ile ticari açıdan uygun slotlara sahip olmaktadır. Piyasaya yeni giren havayolu şirketleri ise daha az uygun olan veya uygun olmayan slotları kullanmak zorunda kalmakta bu da büyümelerini yavaşlatmaktadır. Ayrıca THY filosunun son yıllarda önemli ölçüde genişlemesi sonucu THY'nin, özel havayolu şirketlerinin bazı hatlarda piyasaya girişini engelleyici yeni slot müracaatlarında bulunduğu ve bu müracaatların ya slot tahsis mekanizması ile organik ilişkisi nedeniyle THY lehine sonuçlandığı ya da dengesizliği giderecek şekilde değerlendirilmesi gerekirken özel havayolu şirketleri talepleri ile aynı ağırlıkta değerlendirildiği sektör temsilcileri tarafından ifade edilmektedir.”*

- (128) Yukarıda yer verilen değerlendirmeler, incelemenin yapıldığı dönem itibarıyla THY'nin slot tahsisi bakımından ayrıcalıklı konumda olduğunu, tarihsel hakların kullanımı nedeniyle bu ayrıcalıklı konumunu koruyabildiğini ve düzenleyici otoriteler tarafından gerçekleştirilen bazı uygulamaların da bu konumu desteklediğini açıklamaya yöneliktir. Anılan Kurul kararında yapılan bu değerlendirmenin halihazırda geçerli olup olmadığının analizi bakımından, ülkemizdeki slot tahsisi uygulamaları ve slot uygulaması bulunan havalimanlarında tahsis edilen slotların dağılımı incelenmiştir.
- (129) Yerli ve yabancı havayolu şirketlerinin, yolcu ve/veya kargo taşımacılığı için tarifeli, “charter” ve ilave uçuşlar ile planlı teknik inişlerini kapsayan slot uygulaması, 2005 yılı Ağustos ayına kadar THY, bu tarihten 2010 yılında gerçekleştirilen değişikliğe kadar ise SHGM bünyesinde bulunan Slot Koordinasyon Merkezi tarafından yürütülmüştür. Ancak 2010 yılında yapılan değişiklikte slot koordinasyonunu sağlama görevi SHGM'den alınmış ve DHMİ bu konuda yetkili kılınmıştır<sup>40</sup>. Takiben DHMİ tarafından Slot Uygulama Talimatı yayımlanmış ve slot koordinasyonu burada belirlenen esaslara göre yürütülmeye başlanmıştır. Bahse konu Talimat'ın “Slot Uygulanan Havalimanları/Havaalanları” başlıklı 16. maddesine göre AHL, yaz ve kış tarife dönemlerinde koordine edilen havalimanı<sup>41</sup> olarak tanımlanırken, Ankara

<sup>40</sup> Slot tahsisinin DHMİ'ye devredilmesi DHMİ ile THY arasında bir dönem devam eden yakın ilişki nedeniyle önem arz etmiştir. Nitekim DHMİ Genel Müdürü yakın tarihe kadar aynı zamanda THY Yönetim Kurulu üyesi de yürütmüştür. DHMİ-THY arasındaki bu yakın ilişki, slot koordinasyonunda sektördeki tüm oyuncuların menfaatlerinin eşit oranda gözetilip ve adil bir şekilde gerçekleştirileceği hususunda bazı endişelere neden olmuştur. Bununla birlikte 2012 yılı içinde DHMİ Genel Müdürü'nün THY Yönetim Kurulu üyeliğinden istifa etmesi bu sorunu şimdilik ortadan kaldırmıştır.

<sup>41</sup> Talimatın Tanımlar başlıklı 4. maddesinde “Koordine Edilen Havaalanı”; devlet hava aracı, acil inişler, ambulans, insani yardım ve muafiyete tabi diğer uçuşlar dışında, hava taşıyıcıları veya diğer tüm hava aracı işleticilerinin, iniş veya kalkış için slot koordinatörlüğünden kendilerine slot tahsis edilmesinin zorunlu olduğu havaalanı olarak tanımlanmıştır.

Esenboğa, İzmir Adnan Menderes, Milas-Bodrum, Dalaman Havalimanları ise yaz kış tarife dönemlerinde tarifesi düzenlenen havalimanları<sup>42</sup> olarak belirlenmiştir. Antalya Havalimanı, yaz tarife döneminde koordine edilen, kış tarife döneminde tarifesi düzenlenen havalimanı iken SGH ise 2010 kış tarife dönemi itibarıyla başlamak üzere, yaz ve kış tarife dönemlerinde tarifesi düzenlenen havaalanı olarak belirlenmiştir.

- (130) Mezkur Talimat'ın 11. maddesinde yer alan Slot Tahsisi hükümleri çerçevesinde slot uygulaması yapılan hatlarda yapılan tahsislerin 2010-2013 yıllarını kapsayacak şekilde havayolu firmaları arasındaki dağılımına ilişkin DHMİ tarafından gönderilen bilgiler dosya kapsamında incelenmiş ve dosya mevcudu diğer bilgilerde dikkate alınarak aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır.
- (131) Evrensel IATA uygulamaları ile paralel biçimde, slot tahsisinde tarihsel hakları ve tarifeli ve düzenli "charter" uçuşlarını öncelikli kabul eden DHMİ slot tahsis hükümleri, başta AHL olmak üzere slot uygulaması yapılan hatlarda THY'ye önemli avantajlar sağlamaktadır. Örneğin, yurt içi uçuşların en önemli ve yoğun hattı olan AHL-Ankara hattında tarihsel slot hakkı nedeniyle THY tekele yakın bir konumdadır<sup>43</sup>. Bu durumun başlıca sebebi diğer havayolu firmalarının bu hatta uygun slot tahsis imkanına sahip olmamasıdır. Bununla birlikte, AHL'nin koordine edilen havalimanı olmasına karşın, İstanbul'daki diğer havalimanı olan SGH'nin ise tarifesi düzenlenen havalimanı olması pazara giriş koşulları bakımından önemli sonuçlar doğurmaktadır. Bu durum, THY'nin ve alt markası olan AJET'in SGH'den uçuş izni alabilmelerine, ancak rakiplerin AHL'den slot alamamalarına yol açmaktadır. Bir başka ifade ile THY, PEGASUS'un merkez olarak kullandığı havalimanına erişebilirken, PEGASUS'un THY'nin merkezi olan AHL'den gerçekleştirebildiği tek sefer tarifeli İzmir seferidir.
- (132) Slot tahsis mekanizması ile benzer biçimde THY'nin rakipleri karşısında rekabet gücünü arttıran yapısal bir başka etken ikili havacılık anlaşmalarıdır. Yukarıda yer verilen 08-28/322-106 sayılı kararda, uluslararası sivil havacılık anlaşmalarının THY'ye sağladığı hukuki ve fiili imtiyazlara yönelik olarak yapılan değerlendirmede;

*"...Türkiye'nin yabancı ülkelerle akdettiği ikili hava ulaştırma anlaşmalarının büyük bir kısmında "belirlenen taşıyıcı" olarak THY'nin adının geçmesi ve kapasite ve frekans hükümlerinin THY tarafından önerilen biçimde belirlenmiş olması gibi nedenlerle özel havayollarının dış hat tarifeli sefer düzenleme olanakları kısıtlanmış, bazı ikili hava ulaştırma anlaşmalarında ise birden fazla havayolu şirketinin sefer yapmasına izin verilmesine rağmen birçoğunda kapasite, frekans ve uçak tipi kısıtlaması bulunması ve bu kapasitenin THY tarafından kullanılıyor olması nedeniyle özel havayolu şirketlerinin piyasaya girmesi mümkün olmamıştır. Bu tür kısıtlamaların olmadığı hallerde dahi, özel havayolu şirketlerinin yabancı ülkelere sefer düzenleme taleplerinde Türk Sivil Havacılık makamlarının THY'nin yazılı görüşünü alması nedeniyle taleplere cevap uzun zaman almaktadır. Dosya mevcudu bilgilere göre, özel havayolu şirketleri bu durumun ticari planlama yapılmasını engellediğini, bu nedenle THY görüşünün alınması mekanizmasının sona erdirilmesi gerektiğini ifade etmektedirler.*

*Sonuç olarak dış hat tarifeli yolcu taşımacılığı pazarında rekabetin tesis edilmesi için ikili anlaşmaların büyük çoğunluğunun değiştirilerek havayolu şirketleri arasında rekabete imkan tanıyacak hale getirilmesi gerekmektedir. Ancak bu iki nedenle zaman alabilecek bir süreçtir: İlk sebep uluslararası anlaşmaların yapılmasında takip edilmesi gereken zahmetli ve uzun prosedürdür. İkincisi ise bu değişikliklerin anlaşmaya taraf devletlere kabul ettirilebilmesi için akit devletin havacılık sektöründeki gelişmelerin de paralel bir seyirde olması gerekliliğidir.*

<sup>42</sup> Tarifeleri Düzenlenen Havaalanı: Günün, haftanın veya yılın bazı dönemlerinde, yaşanması muhtemel yoğunluk ve tıkanıklığın, operasyonları kolaylaştırmak üzere görevlendirilen tarife düzenleyici ile hava taşıyıcılarının gönüllü işbirliği sonucu çözümlendiği havalimanı/ havaalanı.

<sup>43</sup> Örneğin AHL-Ankara seferlerinde THY'nin pazar payı %(.....) civarındadır.

*Zira henüz korumacılık politikasına bağlı olan devletler kendi bayrak taşıyıcıları aleyhinde hareket etmek istememektedirler. Dolayısıyla ikili anlaşmalarımızın liberalleştirilmesi sadece havacılık konusunda gelişmiş ve serbestleşme rejimini benimsemiş ülkeler bakımından mümkün olabilecektir.”*

ifadeleri kullanılmıştır. İşaret edildiği üzere, özellikle havayolu taşımacılığında serbestleşme öncesi dönemden itibaren ikili hava ulaştırma anlaşmalarının büyük bir kısmında “belirlenen taşıyıcı” olarak THY’nin adının geçmesi ve kapasite ve frekans hükümlerinin THY tarafından önerilen biçimde belirlenmesine yol açan süreç, THY’ye bu alanda önemli bir üstünlük sağlamıştır. Bununla birlikte son dönemde yapılan anlaşmalarda çoklu tayine özen gösterildiğini, anlaşmaların çoklu tayine imkan tanıyacak biçimde tadil edildiğini ve bu sayede tekli tayine imkan sağlayan anlaşmaların sayısında azalma yaşandığını belirtmek mümkündür. (.....)

- (133) Buna karşın tekli tayin edilen ülke sayısındaki azalmaya tezat teşkil eder nitelikte, THY’nin İstanbul çıkışlı uçuşlarda tek başına uçuş gerçekleştirdiği nokta sayısında yıllar içinde önemli artışlar olmuştur. THY tarafından gönderilen bilgilere göre, AHL/SGH çıkışlı olarak THY’nin tek taşıyıcı olarak faaliyet gösterdiği hat sayısı (.....)’tür.
- (134) Sonuç itibarıyla, gerek slot tahsisleri ve gerekse THY’nin tek başına uçuş gerçekleştirdiği ülkeler göz önüne alındığında, bu hususların pazar paylarının da ötesinde THY’nin konumunu rakipleri karşısında güçlendirdiği açıktır.

### **J.1.2.3. Yatay İşbirlikleri ve Dikey Bütünleşik Yapı**

- (135) THY hava yolu yolcu taşımacılığında elde ettiği önemli konumunun yanı sıra sektörde gerçekleştirdiği yatay işbirlikleri ve uçuş hizmetleri ile ilişkili pazarlarda sahip olduğu iştirakler ve bağlı ortaklıklarla da dikkat çekmektedir. THY’nin, sektörün farklı alt pazarlarında faaliyet gösteren 13 adet iştirak ve bağlı ortaklıkları bulunmaktadır.
- (136) Söz konusu iştirak ve bağlı ortaklıkları THY’nin faaliyet gösterdiği pazarda hem yatay hem de dikey işbirlikleri gerçekleştirmesine imkan sağlayarak, THY’ye gelir getirici faaliyetlerde bulunmakta ve aynı zamanda bu şirketlerin toplam satışları içerisinde THY’nin sahip olduğu üstünlük nedeniyle maliyet avantajı yaratmaktadır. Bu çerçevede değinilmesi gereken önemli bir yatay işbirliği hiç şüphesiz SUNEXPRESS’tir. THY’nin Alman Havayolu şirketi Deutsche Lufthansa AG ile ortak kontrolüne sahip olduğu SUNEXPRESS Türkiye (1989) ve SUNEXPRESS Almanya (2011) her iki ülke merkezli yürüttüğü faaliyetlerde dosyada yer alan bilgilere göre bir milyonu aşkın yolcu taşımakta ve (.....) gelir yaratmaktadır. Ortak girişim, özellikle Türkiye ile Almanya arasındaki havayolu taşımacılığında, “charter” uçuşlarda pazar lideri konumundadır<sup>44</sup>.
- (137) Thy Opet Havacılık Yakıtları A.Ş. (THY Opet), Türk Hava Teknik A.Ş., THY Do&Co İkrâm Hizmetleri A.Ş. ve TGS Yer Hizmetleri A.Ş. (TGS Yer Hizmetleri) ise dikey bütünleşik bir yapı içerisinde havayolu firmaları bakımından en önemli gider kalemleri olarak sayılabilecek yakıt, bakım onarım, catering ve yer hizmetleri alanında THY’ye önemli avantajlar sağlamaktadır. Bu anlamda THY Opet, 01.07.2011 itibarıyla yurt içindeki tüm havalimanlarında akaryakıt ihtiyacını karşılamakta iken, TGS Yer Hizmetleri 2010 yılı başından itibaren yurt içi yolcu ve uçak trafiğinin oldukça önemli bir kısmına ev sahipliği yapan İstanbul (AHL ve SGH), Ankara, Antalya, İzmir ve Adana havalimanlarında THY’ye hizmet vermeye başlamıştır<sup>45</sup>.
- (138) Bu bütünleşik yapı, hem maliyetler bakımından THY’ye önemli rekabet avantajı sunmakta hem de bu şirketlerin hizmet alanlarının kapsamı göz önüne alındığında karlılığını da önemli ölçüde etkilemektedir. THY akaryakıt giderlerinin %(.....)’ini, bakım onarım giderlerinin %(.....)’unu, ikram giderlerinin %(.....)’ini ve handling giderlerinin ise %(.....)’ünü kendi

<sup>44</sup>[http://investor.turkishairlines.com/documents/ThyInvestorRelations/download/sunumlar/SUNUM\\_1Q14\\_TR.pdf](http://investor.turkishairlines.com/documents/ThyInvestorRelations/download/sunumlar/SUNUM_1Q14_TR.pdf)

<sup>45</sup>[http://investor.turkishairlines.com/documents/ThyInvestorRelations/download/sunumlar/SUNUM\\_1Q14\\_TR.pdf](http://investor.turkishairlines.com/documents/ThyInvestorRelations/download/sunumlar/SUNUM_1Q14_TR.pdf)

## 14-54/932-420

iştiraklerinden temin etmektedir. İştiraklerinden temin ettiği hizmet giderlerinin toplam giderler içerisindeki oranı ise %(. ....)'un üzerindedir. Bu durum, yurt içindeki rakiplerine nazaran THY'ye maliyet avantajı sağlamaktadır.

### J.1.2.4. Pazarlama Stratejileri

- (139) THY'nin sektörün en önemli oyuncusu olarak izlediği pazarlama stratejileri ve marka bilinirliğine ilişkin politikalar da pazardaki konumunu önemli ölçüde etkileyen unsurlardandır. Bu bağlamda, ürün ve fiyat farklılaştırması temelinde son dönemde geliştirdiği AJET alt markası, diğer havayolu firmaları ile gerçekleştirdiği kod paylaşım anlaşmaları ve müşteri sadakatini arttırmaya yönelik Miles&Smiles programı analize dahil edilmesi gereken hususlardır.
- (140) THY'nin düşük maliyetli havayolları ile rekabet etmek için geliştirdiği markası olan AJET Ocak-Aralık 2013 döneminde 27 uçaklık filosu ile operasyon icra etmiştir. 2012 yılı Ocak-Aralık döneminde 5.316.332 yolcu taşıyan AJET, dış hatların ana markaya devredilmesine rağmen 2013 yılının aynı döneminde, 7.697.948 yolcu taşımıştır. 2012 yılı Ocak-Aralık döneminde %(. ....) doluluk oranıyla uçan AJET, 2013 yılının aynı döneminde %(. ....) doluluk oranı ile uçuşlarını gerçekleştirmiştir<sup>46</sup>.
- (141) Bu anlamda AJET, bir yandan THY'nin sahip olduğu güçlü imkanlardan yararlanmakta bir yandan da THY markasının yakalayamadığı müşteri kitlesine yönelik düşük maliyet/ücret temelinde hizmet sunmaktadır. AJET markasının, düşük maliyetli havayolu firmalarının rekabete daha aktif katıldıkları bir dönemde THY'nin konumunu güçlendirdiği açıktır.
- (142) THY'nin pazardaki konumunu güçlendiren bir başka pazarlama stratejisi ise kod paylaşım anlaşmalarıdır. Havayolu sektöründe geliştirilen önemli iş modellerinden biri olan kod paylaşım anlaşmaları, bir veya daha fazla havayolu firmasının bir uçuşu paylaşması ve böylelikle uçuş ağını faaliyetlerinin olmadığı hatlara da genişletmesi anlamına gelmektedir. Günümüzde büyük havayolu firmalarının birçoğu diğer havayolu firmaları ile kod paylaşım anlaşmalarına imza atmakta ve kod paylaşımı havayolu taşımacılığındaki ittifakların esaslı unsuru olmaktadır. THY bu bağlamda 2013 yılı sonu itibarıyla (. ....) adet havayolu firması ile kod paylaşım anlaşması imzalamak suretiyle, (. ....)'ün üzerinde noktaya THY kodu altında satış yapma imkanı bulmuştur.
- (143) THY'nin pazardaki konumunu etkileyen pazarlama stratejileri kapsamında son olarak değinilmesi gereken husus ise üyelerine ödül biletler, refakatçi biletler ve "upgrade" (uçuş sınıfı yükseltme) imkanı gibi çeşitli olanaklar sağladığı müşteri sadakati programı Miles&Smiles'dır. Havayolu, otel, araç kiralama şirketi, banka, telekomünikasyon, akaryakıt ve otomotiv sektörlerinden birçok program ortağı ile yaptığı anlaşmalarla üyelerine mil kazanma ve harcama imkanı sunan programın üye sayısı 2013 yılı itibarıyla 3,5 milyonun üzerine çıkmıştır.
- (144) THY'nin geliştirdiği bu satış ve pazarlama stratejileri gerek yolcu kitlesi, gerek uçuş ağı ve gerekse müşteri sadakati üzerinde olumlu etkiler yaratarak pazardaki konumunu olumlu yönde etkilemektedir.

### J.1.2.5. Filo Durumu

- (145) THY filo büyüklüğü ile de sektörde diğer firmalardan önemli ölçüde ayrılmaktadır. THY'den elde edilen bilgilere göre 2013 yılı sonu itibarıyla THY'nin filusunda ana markası ile uçan 209, AJET markası ile uçan 24, toplamda ise 233 uçağı bulunmaktadır.

<sup>46</sup>[http://investor.turkishairlines.com/documents/ThyInvestorRelations/download/faaliyet\\_raporu/2013\\_12\\_aylik\\_faaliyet\\_raporu.pdf](http://investor.turkishairlines.com/documents/ThyInvestorRelations/download/faaliyet_raporu/2013_12_aylik_faaliyet_raporu.pdf)

- (146) THY'nin yurt içi rakiplerine bakıldığında ise PEGASUS'un 53<sup>47</sup>, ONURAIR'in 23<sup>48</sup>, Atlasjet Havacılık A.Ş.'nin (ATLASJET) ise 18 adet<sup>49</sup> uçağının bulunduğu görülmektedir. Sahip olduğu sayısal üstünlüğün yanı sıra THY'nin filosunda olan Amerika ve Uzak Doğu gibi uzun menzilleri uçabilme kabiliyetini haiz uçaklar yurt içindeki rakiplerinde bulunmamaktadır. Bu menzildeki hatlarda THY'nin uçuş kabiliyetlerinden de kaynaklanan bir üstünlüğü dikkat çekmektedir.

### J.1.3. Hakim Durum Analizine İlişkin Genel Değerlendirme

- (147) Yukarıda yer verilen değerlendirmeler;

- THY'nin gerek yurt içi ve gerekse yurt dışında coğrafi pazar niteliğindeki birçok hatta önemli pazar payına sahip olduğunu,

- Bununla birlikte, THY'nin pazardaki konumuna ilişkin salt pazar payı temelinde yapılacak bir analizin eksik olacağını,

- THY'nin uçuş ağının genişliği ve bu uçuş ağını etkin biçimde kullanmasına imkan tanıyan HAS sisteminin, slot tahsisinde tarihsel haklar ve fiili uygulamalar sonucunda sahip olduğu önemli ayrıcalıkların, sektördeki yatay ve dikey işbirliklerinin, ikili havacılık anlaşmalarında sahip olduğu imtiyazların, etkin pazarlama stratejileri/marka gücünün, filo durumunun ve sektördeki iştirakler ve ortaklıklarının pazardaki konumunun tespitinde en az pazar payları kadar önemli olduğunu

göstermektedir. Bu temelde, yurt içi ve yurt dışındaki her bir coğrafi pazarda THY'nin hakim durum analizi bakımından aşağıdaki değerlendirmelerde bulunmaktadır:

1) SGH ve AHL'nin birbirine ikame teşkil ettiği İstanbul merkezli yurt içi uçuşlara ilişkin olarak;

- THY yurt içi hatların önemli bir bölümünde ciddi bir pazar payına sahip olsa da, son yıllarda rakiplerin artan pazar payları nedeniyle İstanbul-Kayseri ve İstanbul-Sivas hatları dışındaki hatlarda THY'nin hakim durumda kabul edilemeyeceği,

- Bununla birlikte İstanbul-Kayseri ve İstanbul-Sivas hatlarında THY'nin yüksek pazar paylarının hakim durum yaratmak bakımından karine teşkil ettiği,

- Pazar paylarının yanı sıra THY'nin uçuş ağı genişliğinin, filo büyüklüğünün, önemli maliyet ve karlılık avantajı sağlayan yatay ve dikey işbirliklerinin, slot başta olmak üzere sahip olduğu diğer ayrıcalıkların, söz konusu hatlarda rakiplerine kıyasla THY'nin konumunu önemli ölçüde güçlendirdiği

tespitlerinden hareketle THY'nin İstanbul-Kayseri ve İstanbul-Sivas hatlarında hakim durumda olduğu;

2) SGH ve AHL'nin birbirine ikame olmadığı yurt içi uçuşlara ilişkin olarak;

- THY'nin, AHL kalkışlı Ankara, Antalya, Bodrum, Dalaman ve İzmir hatlarında yüksek pazar payları dikkate alındığında pazarın en önemli oyuncusu olduğu,

- Ayrıca, THY'nin uçuş ağı genişliği, filo büyüklüğü, yatay ve dikey işbirlikleri, slot başta olmak üzere sahip olduğu diğer ayrıcalıkları sebebiyle pazarda önemli avantajlara sahip olduğu tespitlerinden hareketle THY'nin bu hatların her birinde hakim durumda olduğu;

3) SGH ve AHL'nin birbirine ikame teşkil ettiği İstanbul merkezli yurt dışı uçuşlara ilişkin olarak;

- THY'nin, İstanbul merkezli Almaata, Amsterdam, Berlin, Beyrut, Bologna, Brüksel, Bükreş, Donetsk, Dubai, Düsseldorf, Frankfurt, Hannover, Kopenhag, Londra, Lviv, Lyon/Saint Etienne, Milano, Münih, Nürnberg, Paris, Priştine, Roma, Sofya, Stockholm, Stuttgart,

<sup>47</sup> <http://www.flypgs.com/pegasus-hakkinda/filomuz.aspx>

<sup>48</sup> [https://www.onurair.com.tr/ucak\\_filosu.aspx](https://www.onurair.com.tr/ucak_filosu.aspx)

<sup>49</sup> <http://www.atlasjet.com/filo>



Tahran, Tel-Aviv, Tiflis, Üsküp, Viyana ve Zürih hatlarında PEGASUS ile birlikte uçtuğu yıllar itibarıyla %(...) ve üzerinde pazar payına sahip olduğu, bu nedenle pazarın en önemli oyuncusu olduğu,

- Pazar paylarının yanı sıra THY'nin uçuş ağı genişliğinin, filo büyüklüğünün, önemli maliyet ve karlılık avantajı sağlayan yatay ve dikey işbirliklerinin, slot başta olmak üzere sahip olduğu diğer ayrıcalıkların söz konusu hatlarda rakiplerine kıyasla THY'nin konumunu önemli ölçüde güçlendirdiği

tespitlerinden hareketle THY'nin bu hatların her birinde hakim durumda olduğu sonucuna varılmıştır.

## J.2. Hakim Durumun Kötüye Kullanılmasına İlişkin Değerlendirme

- (148) 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesinde, "Bir veya birden fazla teşebbüsün ülkenin bütününde ya da bir bölümünde bir mal veya hizmet piyasasındaki hakim durumunu tek başına yahut başkaları ile yapacağı anlaşmalar ya da birlikte davranışlar ile kötüye kullanması" yasaklanmakta ve maddenin ikinci fıkrasında da örnek kötüye kullanma halleri sayılmaktadır.
- (149) Başvuru dilekçesinde belirtilen hususlar incelendiğinde, PEGASUS'un 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamındaki şikayetleri, THY'nin, PEGASUS'un faal olduğu yurt içi ve yurt dışı hatlarda dışlayıcı nitelikte fiyatlandırma ve fiyatlandırma dışı eylemlerde bulunmak suretiyle hakim durumunu kötüye kullandığı iddiasından oluşmaktadır. Rekabet hukukunda fiyata ilişkin dışlayıcı davranışlar; yıkıcı fiyatlandırma, seçici fiyatlandırma, indirim sistemleri ve fiyat sıkıştırması gibi çeşitli şekillerde ortaya çıkabilmektedir. Soruşturma sürecinde gerçekleştirilen incelemeler sonucunda, THY'nin fiyatlamaya ilişkin davranışları öncelikle yıkıcı fiyat teorisi kapsamında ele alınacaktır.

### J.2.1. Yıkıcı Fiyat Teorisine İlişkin Genel Değerlendirme

- (150) Hakim durumun kötüye kullanılması hallerinden biri olarak kabul edilen yıkıcı fiyatlamaya ilişkin rekabet hukuku yazınında genel kabul gören tanıma aşağıda yer verilmiştir<sup>50</sup>:

*"Yıkıcı fiyatlandırma, 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 karşılığı bir fiyatlandırma stratejisidir. Teşebbüsün yıkıcı fiyatlandırma 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/karlı bir strateji haline dönüştüğü kabul edilmektedir."*

- (151) Yıkıcı fiyat uygulamasının pazardaki rekabet üzerindeki olumsuz etkileri dünyadaki rekabet hukuku uygulamalarının önemli bir bölümünde kabul görmesine karşın, yıkıcı fiyat analizinde standart olarak hangi testin uygulanacağına ilişkin bir uzlaşmaya henüz varılmamıştır. Bu alandaki en önemli zorluk, rekabet karşılığı bir eylem olan yıkıcı fiyat uygulaması ile esasen meşru ticari menfaatlerin bir uzantısı ve rekabetçi bir eylem olan rakibin rekabetçi fiyatına karşılık verme eylemlerinin birbirlerinden ayrılmasıdır. Bu tür bir ayrımı mümkün kılmak için yukarıda yer verilen tanım ile paralel biçimde hem literatürde hem de ülke uygulamalarında genellikle test uygulanır.

### J.2.2. AB ve Türk Rekabet Hukuku Uygulamasında Yıkıcı Fiyat/Maliyet Kıstasları

- (152) Kurulumuz uygulamaları ile AB Komisyonu uygulamaları özellikle son dönemde yakınlaşmış olup, her iki otorite de yıkıcı fiyat analizinde ölçüt olarak ortalama kaçınılabilir maliyeti (OKM) kullanılmaktadır.

<sup>50</sup> Bkz. [http://www.rekabet.gov.tr/index.php?Sayfa=sozluk\\_detay&Id=420&Lang=TR](http://www.rekabet.gov.tr/index.php?Sayfa=sozluk_detay&Id=420&Lang=TR) ve O'DONOGHUE R., J. PADILLA (2013), "The Law and Economics of Article 102 TFEU", *Oxford and Portland, Oregon*, s. 235-236.

- (153) Her ne kadar artan maliyet ölçütlerinin bazı eksiklikleri bulunsa<sup>51</sup> da AB Komisyonu, yıkıcı fiyat uygulamalarında yıkıcı fiyatın tespitinde en uygun testte OKM'nin ölçüt olarak kullanıldığını belirtmiştir.
- (154) Mevcut soruşturmada da THY tarafından rakibine yönelik olarak belirli hatlarda yıkıcı fiyat stratejisi uygulanıp uygulanmadığının belirlenmesinde, OKM ölçütünün kullanılması tercih edilmiştir. Bu amaçla, öncelikle genel olarak havayolu firmaları ve özel olarak THY açısından kaçınılabilir maliyet unsurlarının belirlenmesi gerekmektedir. THY, hat bazında karlılık vb. unsurları belirlemek için, Katkı-1, Katkı-2 ve kar-zarar durumu başlığı altında üç farklı karlılık ölçütü kullanmaktadır. Bunların hesaplama formülleri ise aşağıdaki gösterildiği gibidir:
- Toplam Gelir = Yolcu Gelirleri + Kargo/Posta Gelirleri + Diğer Gelirler  
Toplam Giderler = Değişken Direkt Giderler + Sabit Direkt Giderler + Endirekt Sabit Giderler  
Katkı-1 = Toplam Gelirler - Değişken Giderler  
Katkı-2 = Katkı-1 - Sabit Direkt Giderler  
Net Kar/Zarar (Katkı-3) = Katkı-2 - Endirekt Sabit Giderler
- (155) Katkı-1 olarak adlandırılan karlılık seviyesi; hat bazında elde edilen gelirden, değişken direkt giderlerin çıkarılması ile bulunmaktadır. Öte yandan, Katkı-2 olarak adlandırılan karlılık düzeyi; hat bazında elde edilen toplam gelirden, değişken direkt giderlere ilave olarak sabit direkt giderlerin de çıkarılması ile elde edilmektedir. Teşebbüs tarafından kullanılan son ölçüt olan kar-zarar durumu ise hat bazında elde edilen gelirden; değişken giderlerin, sabit direkt giderlerin ve endirekt sabit giderlerin çıkarılması ile hesaplanmaktadır.
- (156) Dosya kapsamında ortalama kaçınılabilir maliyet hesabında kullanılacak maliyetlerin belirlenmesinde, THY'den gönderilen maliyet kalemleri baz alınmış ve bu maliyet kalemleri üzerinden hesaplamalar gerçekleştirilmiştir. Bu bakımdan, öncelikle söz konusu maliyet kalemlerinin içeriğine değinmekte fayda bulunmaktadır. THY, karlılık hesaplamalarında, yukarıda değinildiği üzere üç çeşit maliyet unsurunu kullanmaktadır. Bunlar değişken direkt giderler, sabit direkt giderler ve endirekt sabit giderlerdir.
- (157) OKM kalemlerinin belirlenmesinde değişken maliyetlerin tamamının hesaplamaya dahil edilmesi gerekmektedir. Nitekim teşebbüsün hizmeti sunmaması durumunda katlanmayacağı maliyetlerin büyük bir kısmı değişken maliyetlerden oluşmaktadır. Sabit maliyetlerin ise bir kısmı kaçınılabilir maliyet olarak nitelendirilebilirken, bir kısmı her halde gerçekleşecek olan maliyetlerden oluşmakta ve kaçınılabilir maliyet hesaplamalarına dahil edilmemektedir. Hangi sabit maliyetlerin kaçınılabilir olduğu konusunda ise kesin bir ayırım bulunmamakta olup, teşebbüsün ve faaliyet gösterdiği sektörün yapısına göre bu durum değişebilecektir. Bu noktada inceleme konusu teşebbüsün ve sektörün nasıl bir trend içinde bulunduğu önem taşımaktadır.
- (158) Havayolu sektöründe kaçınılabilir maliyetlerin hesaplanması oldukça tartışmalı bir alandır. Bugüne kadar havayolu sektöründe yıkıcı fiyat uygulamasını ve kaçınılabilir maliyet hesaplamasını konu edinen tek karar ise Kanada Rekabet Mahkemesi tarafından verilen karardır. Kanada Rekabet Mahkemesi, 2003 yılında Kanada Rekabet Komiseri tarafından Air Canada'nın faaliyet gösterdiği bazı hatlara rakip teşebbüslerin girmesinin ardından kapasite artırımına gittiği ve kaçınılabilir maliyet altında fiyatlama yaptığı iddiasını incelemiş ve karara bağlamıştır. Mahkeme değerlendirmesini iki esas üzerine oturtmuştur. Bu kapsamda, Mahkeme, öncelikle Air Canada'nın kaçınılabilir maliyet altı fiyatlama yapıp yapmadığına ve kaçınılabilir maliyetlerin değerlendirilmesine ilişkin esasların tespitine yoğunlaşmış, ikinci

<sup>51</sup> Artan maliyet ölçütlerine getirilen en temel eleştiri, bu ölçütlerin paylaşılan maliyetleri dikkate almaması nedeniyle, incelenen davranış sonucu ortaya çıkan üretimin maliyetini tam olarak yansıtamamasıdır. Bu bakımdan, tüm maliyetlerin ürünlere tam olarak yansıtılmasını sağlayan muhasebe temelli maliyet belirleme teknikleri kullanılabilir. Fakat bu maliyet ölçütleri, genelde aşırı fiyatın değerlendirmesi için uygun bulunmaktadır. Dolayısıyla bu çalışmada bu ölçütlere yer verilmemiştir.

olarak ise hakim durumdaki teşebbüsün eylemlerinin sonuçlarının analizini gerçekleştirmiştir. Bu analizi sonucunda Mahkeme, Air Canada'nın kaçınılabilir maliyetlerin altında fiyat politikası takip ettiği ve bu yolla rekabeti azaltarak hakim durumunu kötüye kullandığı sonucuna ulaşmıştır. Karar özellikle havayolu taşımacılığında kaçınılabilir maliyetlerin nasıl hesaplanması ve değerlendirilmesi gerektiği konusundaki yaklaşımı ile dikkat çekmektedir.

- (159) Kanada Rekabet Mahkemesi, Air Canada'nın giderlerinin neredeyse %90'a tekabül eden kısmını kaçınılabilir maliyet olarak nitelemiş ve oldukça yüksek bir test eşiği benimsemiştir. İşbu dosya bakımından önem arz eden husus, THY'nin Katkı-2 kalemleri arasında bulunan pilot ve kabin ücretlerinin Air Canada tarafından da kaçınılabilir maliyetler olarak kabul edilmesidir. Öte yandan buradaki esaslı tartışma konusunun Katkı-2 kalemleri içinde de önemli bir yer tutan ve Air Canada'nın da kaçınılabilir maliyet olarak alınmasına itiraz ettiği leasing, sigorta ve bakım giderlerinin kaçınılabilir olarak kabul edilip edilmeyeceğidir. Bu noktada Kanada Rekabet Mahkemesi ile paralel biçimde kaçınılabilir maliyetlerin tespiti bakımından sektörün yapısının dikkate alınması gerektiği tespitine ulaşılmıştır. Buna göre büyüme trendi içinde olan ve artan bir taleple karşı karşıya bulunan bir pazarda faaliyet gösteren teşebbüsün ürün/hizmetle doğrudan ilgili sabit maliyetlerinin kaçınılabilir maliyet olarak değerlendirilmesi gerekmektedir. Zira, havayolu taşımacılığı açısından, artan bir talep söz konusu ise bir uçağı bir hattan diğer hatta kaydırmanın alternatif maliyeti yüksek olmaktadır. Eğer havayolu firması durağan bir taleple karşı karşıya ise ve atıl vaziyette uçağı ve personele sahipse, bu durumda söz konusu maliyetlerin kaçınılabilir maliyet olarak nitelendirilmesi mümkün olmayacaktır<sup>52</sup>. Çünkü bu birimleri yeni bir hatta kullanmanın alternatif maliyeti düşüktür.
- (160) Ülkemizde, havayolu taşımacılığında yaşanan gelişmelere bakıldığında, havayolu taşımacılığına olan talep sürekli yükselmekte, havayolu firmalarının elinde bulunan uçak ve personel sayıları da buna paralel olarak artmaktadır. Doğal olarak, THY de, yeni hat açmak ve var olan hatlardaki frekanslarını artırmak için önemli miktarda uçak alımı yapmaktadır. THY'nin 2010 yılında 123 olan uçak sayısı, 2013'te 209'a ulaşmıştır. THY'nin 2010- 2013 yılları arasında hizmete soktuğı yeni hatların sayısı ise 88'dir.
- (161) THY'nin son yıllarda hem faaliyet gösterdiği hat sayısını hem de filosundaki uçak adedini arttırmış olması şirketin büyüyen bir firma olduğunu göstermektedir. Bunun sonucu olarak, THY, faal olduğu bir hatta uçuş gerçekleştirmeyecek olursa, atıl duruma düşen uçağı, uçuş ve kabin ekibini başka bir hata kaydırabilecektir. Bu husus, söz konusu maliyetlerin kaçınılabilir olarak değerlendirilmesini gerektirmektedir. Dolayısıyla, THY açısından uçak kiralama, pilot ve kabin giderleri gibi sabit maliyetlerin kaçınılabilir maliyet olarak değerlendirilebileceğı sonucuna ulaşılmıştır. Bahse konu maliyetler THY tarafından Katkı-2 karlılık seviyesinin hesaplanmasında kullanılan "sabit direkt maliyetler"dir. Mevcut soruşturma bakımından THY'nin maliyet altı fiyatlandırma yapıp yapmadığının tespitinde, kaçınılabilir maliyet olarak değişken direkt giderler ile sabit direkt giderlerin toplamının kullanılmasının uygun olacağı kanaatine varılmıştır. Yukarıda belirtildiğı üzere, benzer bir yaklaşım Kanada Rekabet Mahkemesi tarafından Air Canada hakkında yürütölen soruşturmada da benimsenmiş olup, söz konusu soruşturmada kaçınılabilir maliyet, değişken giderler ile sabit direkt giderlerin toplamı şeklinde belirlenmiştir<sup>53</sup>.
- (162) Son olarak, THY tarafından "endirekt sabit giderler" olarak adlandırılan maliyet kaleminin alt başlıklarında da kaçınılabilir maliyet olarak değerlendirilebilecek unsurların bulunduğu belirtilmesi gerekmektedir. Örneğın, reklam maliyetleri genel itibarıyla batık maliyet olarak görölmekte ve kaçınılabilir maliyet olarak nitelendirilmemektedir. Bununla birlikte, hakkında

<sup>52</sup> Competition versus Predation in Aviation Markets (2007), Ashgate Publishing Company, Edited by Peter FORSYTH vd., s.86-87.

<sup>53</sup> Competition versus Predation in Aviation Markets (2007), Ashgate Publishing Company, Edt. by Peter FORSYTH vd., s.120-127.

soruşturma yürütülen teşebbüsün SGH'den başlattığı seferler için katlandığı reklam giderleri, teşebbüs bu havalimanından sefer başlatmasa idi katlanılmayacağından kaçınılabılır maliyet olarak değerlendirilmiştir. Ancak, bahse konu maliyetlerin eklenmesi, THY'nin bazı hatlar bakımından elde ettiği gelirin kaçınılabılır maliyetler ile olan ilişkisini esaslı biçimde etkilememiş ve teşebbüsün uygulamaları ile yeknesaklık sağlamak bakımından, endirekt sabit giderler başlığı altında yer alan maliyetler hesaplama dışı bırakılmıştır.

- (163) Öte yandan Katkı-2 seviyesini baz alan bir kaçınılabılır maliyet seviyesinin, THY'nin toplam maliyetlerinin çok önemli bir bölümüne tekabül edeceği, bu nedenle maliyet altı fiyatlama testinin çitasını oldukça yükseğe çekeceği ve testi geçmeyi oldukça güçleştireceği açıktır. Başka bir ifadeyle THY'nin mevsimsellik etkisi nedeniyle talep düşüşü ile karşılaştığı zaman dilimlerinde gerçekleştirdiği indirimlerin ya da yeni bir hatta faaliyete başladığı zaman uyguladığı promosyonların da maliyet altı olarak nitelendirilmesi daha kuvvetli bir ihtimal olmaktadır. Katkı-2 düzeyinin kaçınılabılır maliyet olarak kabul edilmesinin yol açabileceği bu etki, ilerleyen bölümlerde de izah edileceği üzere, fiyat uygulamalarının pazardaki firmalar üzerinde dışlama etkisi yaratıp yaratmadığına ilişkin detaylı bir analiz ile dengelenmiştir.

### J.2.3. THY'nin Uygulamalarının Yıkıcı Fiyat Teorisi Çerçevesinde Değerlendirilmesi

- (164) Daha önce belirtildiği üzere, dosya kapsamında ilgili coğrafi pazar hat bazında belirlendiğinden, THY'nin, PEGASUS'un faaliyet gösterdiği hatlarda maliyet altı fiyatlama yaparak rakibini pazar dışına çıkarmaya çalışıp çalışmadığının tespit edilmesini amaçlayan yıkıcı fiyat analizinin de hat bazında yapılması gerekmektedir. Hat bazında yapılacak değerlendirmelere geçmeden önce ise yıkıcı fiyat analizinde nasıl bir testin uygulanacağı ortaya konulmalıdır. Bu bakımdan, öncelikle havayolu ile yolcu taşımacılığı hizmetlerine ilişkin olarak yürütülen yıkıcı fiyat incelemelerinin dünyadaki bazı örneklerine bakılmıştır.
- (165) Almanya Rekabet Otoritesi Bundeskartellamt ve Amerikan Adalet Bakanlığı DoJ tarafından yürütülen iki inceleme havayolu taşımacılığında yıkıcı fiyata ilişkin verilen önemli kararlar olarak dikkat çekmektedir. Almanya Rekabet Otoritesi tarafından verilen Lufthansa-Germania<sup>54</sup> kararı başlıca iki özelliği ile ön plana çıkmaktadır: i) havayolu taşımacılığı alanındaki yıkıcı fiyat iddiaları soyut değerlendirmelerden ziyade maliyet ile fiyat arasındaki olgu-yoğun analize dayanmalıdır, ii) havayolu taşımacılığında hakim durumdaki teşebbüsün uyguladığı bilet fiyatı rakibinin bilet fiyatının üzerinde olsa bile, yıkıcı fiyat uygulamasından bahsedebilmek mümkün görünmektedir. ABD'de ise özellikle düşük maliyetli taşıyıcıların pazara girmesinin ardından, hakim durumdaki havayolu firmalarının yıkıcı fiyat uygulamaları, gerek DoJ tarafından gerekse özel hukuk alanında gündeme getirilen konulardan biri olmuştur. Bunlardan American Airlines kararı<sup>55</sup>, yıkıcı/dışlayıcı uygulamaların kapasite artırımı gibi fiyat dışı uygulamalarla da gündeme gelebileceğini göstermesi bakımından önemlidir. Bu karar kapsamında maliyet hesaplamaları sadece kardan feragatin gösterilmesi bakımından anlamlı bulunmuş ve kapasite artışı dışlayıcı stratejinin bir parçası olarak kabul edilmiştir.
- (166) Gerek söz konusu kararlar, gerekse yıkıcı fiyat teorisine ilişkin daha önce sunulan açıklamalara göre, yıkıcı fiyat incelemesinin merkezinde maliyet ile fiyat arasındaki ilişkinin ortaya konulması bulunmaktadır. Bu anlamda OKM en güncel ve en anlamlı maliyet eşiği olarak görülmektedir. THY'ye ilişkin hat bazında yapılacak analizde, öncelikle bu teşebbüsün hakim durumda olduğu kabul edilen hatlarda OKM'in altında fiyatlama yapıp yapmadığına bakılmıştır.
- (167) Bu noktada yanıtlanması gereken önemli sorulardan biri, belirlenen maliyet eşiğinin altında gelir elde edilen hatlarda ihlal olduğu sonucuna doğrudan ulaşmanın mümkün ve yerinde bir

<sup>54</sup> Bundeskartellamt, 18.2.2002 tarihli ve Case B 9 - 144/01 sayılı Lufthansa-Germania kararı.

<sup>55</sup> United States District Court for the District of Kansas, United States of America v AMR Corporation, American Airlines, AMR Eagle Holding Corporation (2001).

yaklaşım olup olmadığıdır. Bu çerçevede, niyet ve hasat imkanları da analize dahil edilmektedir. Ayrıca, özellikle son dönemde tek taraflı davranışların ya da hakim durumun kötüye kullanılmasına ilişkin müdahalelerin etki merkezli ve daha iktisadi bir yoruma doğru kaydığı da bir gerçektir. Özellikle AB uygulamasında hakim durumun kötüye kullanılmasına ilişkin incelemelerin modernizasyonu da bu değişime dikkat çeker niteliktedir. AB Komisyonu tarafından ortaya konulan bu yaklaşım, ABAD'ın da bazı kararlarına yansımıştır. Örneğin Post Denmark kararında<sup>56</sup>, ABAD seçici/yıkıcı fiyat uygulamalarının değerlendirilmesi bakımından AB Komisyonu'nun yorumuna yaklaşmıştır. ABAD söz konusu kararda yaptığı değerlendirmede, hakim durumdaki firmanın; farklı müşteri gruplarına farklı fiyat uygulamasının, bir başka ifade ile fiyat farklılaştırmasına gitmesinin, başlı başına bir ihlal olarak değerlendirilemeyeceğini belirtmiş ve maliyet kıstaslarına işaret etmiştir. ABAD bu noktada, ortalama toplam maliyetin (OTM) üzerindeki fiyat uygulamalarının herhangi bir anti rekabetçi etkisinden bahsedilemeyeceğinden, bu seviyenin üzerindeki fiyat uygulamalarının hakim durumun kötüye kullanılması olarak yorumlanamayacağını ifade etmiş ve bir anlamda güvenli liman yaratmıştır. Öte yandan Mahkeme, OTM'nin altında fakat ortalama artan maliyetin (OAM) üzerindeki fiyatların uygulandığı ve herhangi bir dışlayıcı niyetin ortaya konmadığı hallerde ihlalin ne şekilde oluşabileceğine ilişkin değerlendirmesinde ise "eşit etkinlikte firma testi"ne dikkat çekmiştir. Bu anlamda ABAD tarafından verilen kararı, OTM'nin altında fakat OAM'nin üzerindeki fiyat düzeylerinde ihlalden bahsedebilmek için iki koşulun gerekli olduğu biçiminde okumak mümkündür: i) Söz konusu uygulamanın pazarda var olan eşit etkinlikte bir firmayı pazardan çıkaracak fiili ya da potansiyel etkileri bulunmalıdır. Bu anlamda, hakim durumdaki firmanın maliyetlerini karşılayabildiği hallerde eşit etkinlikteki firmanın dışlanması bahsetmek mümkün olmayacaktır. ii) Uygulamanın herhangi bir haklı gerekçeyle dayanmaması gerekmektedir<sup>57</sup>.

- (168) Burada her ne kadar ABAD hala OTM-OAM çerçevesinde bir analiz yapsa da özellikle eşit etkinlikte firma testine yaptığı vurgu dikkat çekicidir. Bu yorumu ile ABAD, ekonomik etkinlik parametresini ön plana çıkarmış ve yıkıcı fiyat uygulamalarında ihlalin ortaya konulması bakımından en az hakim durumdaki firma kadar etkin olan bir teşebbüsün pazardan dışlanması ya da dışlanma ihtimalinin oluşmasını şart koşmuştur. Dolayısıyla anılan koşul, hakim durumdaki teşebbüsün OKM'nin altında fiyat uyguladığı hatlarda, bu uygulamanın pazardaki rekabet karşılığı etkilerinin tam olarak ortaya konulmasını, bir anlamda hakim durumdaki teşebbüs bakımından hasat imkanının oluşup oluşmadığının bu yolla analiz edilmesini gerektirmektedir. Böyle bir yaklaşım özellikle hatalı müdahalelerin önlenmesi ve rekabetçi fiyat uygulamalarının cezalandırılmaması bakımından önem taşımaktadır.
- (169) İlgili coğrafi pazar tanımı gereği hat bazında yapılan yıkıcı fiyat testinin aşamalarına aşağıda yer verilmiştir.

#### **i) THY'nin hat bazında OKM'nin altında gelir elde etmediğine ilişkin analiz**

- (170) Yıllık bazda toplam gelir ile kaçınılabilir maliyet arasındaki fark olarak tayin edilen Katkı-2 düzeyi negatif olan hatlar, ihlal bakımından karine teşkil etmiş ve aylık bazda daha detaylı analize tabi tutulmuştur. Zira taşımacılık sektörü, mevsimsellik etkisinin belirgin bir biçimde görüldüğü bir pazar olup, özellikle kış aylarda düşen doluluk oranlarının etkisiyle gelirler maliyetlerin altına düşebilmektedir. Önemli olan yaz aylarında bu gelir düşüşlerinin telafi edilebiliyor olmasıdır. Yapılan detaylı analizde, THY'nin her bir hat itibarıyla aylık olarak toplam gelir-toplam kaçınılabilir maliyet ve ortalama bilet fiyatı-ortalama kaçınılabilir maliyet ilişkileri yakından incelenmiştir. Bu anlamda OKM'nin altında fiyatlama var ise bunun süresi ve dönemi incelemede önem arz etmiştir.

<sup>56</sup> Post Denmark (2012) 4 C.M.L.R. 23

<sup>57</sup> Bkz. ABAD'ın kararına dayalı olarak Danimarka Yüksek Mahkemesi'nin yorumu/kararı. (Sag 2/2008 Hojesterets dom Post Danmark AS mod Konkurredeat assagt den 15 februar 2013)

- (171) Her ne kadar AHL ve SGH havalimanları birbirine ikame olarak kabul edilse de PEGASUS'un AHL'den sadece bir hatta sefer gerçekleştirdiği göz önüne alınarak, maliyet incelemesine öncelikle THY'nin SGH seferlerinden başlanılmış, analiz ardından AHL'yi de kapsayacak biçimde genişletilmiştir. Böylelikle hakim durumdaki teşebbüsün, pazarın sadece bir bölümünde yıkıcı fiyat uygulamak suretiyle, rakibini etkin biçimde faaliyet göstermek için ihtiyaç duyduğu müşteri kitlesinden mahrum bırakıp bırakmadığı analiz edilmiştir.
- (172) Bu aşamada "Toplam Gelir-OKM" düzeyi olarak belirlenen Katkı-2 seviyesinin yüksek bir eşik olması nedeniyle, maliyet altı fiyatlamanın tespit edildiği hatlarda ihlal sonucuna ulaşılmadan, pazardaki etkiye yönelik testin diğer aşamalarına geçilmiştir.

**ii) THY'nin maliyet altı fiyat uygulamaları ile PEGASUS üzerinde olumsuz/dışlayıcı etki ve pazarda hasat imkanına uygun bir yapının oluşup oluşmadığına ilişkin analiz**

- (173) THY'nin SGH'de ve AHL'de maliyet altı fiyat uyguladığı hatlarda, özellikle maliyet altı fiyatlamanın yapıldığı dönemler için, PEGASUS'un gelir ve maliyet durumları analiz edilerek, uygulamanın PEGASUS üzerindeki etkileri ortaya konulmaya çalışılmıştır. Bu çerçevede PEGASUS'un fiyatlama davranışları, THY'nin maliyet altı fiyatlama yapmadığı dönemdeki uygulamaları ile kıyaslanarak ve mevsimsellikten arındırılarak incelenmiştir. Bu kapsamda incelenecek bir diğer unsur PEGASUS'un ilgili hattaki pazar payı değişimleridir. Bu husus özellikle, THY'nin, SGH'de uyguladığı düşük fiyatlarla, rakibini etkin bir şekilde faaliyet göstermesi için ihtiyaç duyduğu tüketici kitlesinden mahrum bırakıp bırakmadığının tespiti bakımından önem arz etmektedir.

**iii) THY'nin fiyatlama davranışlarıyla eşit etkinlikteki teşebbüsü dışlayıp dışlayamayacağına ilişkin analiz**

- (174) Bu kapsamda teşebbüslerin etkin faaliyet göstermelerinin en önemli göstergesi olan fiyat temelli bir analiz yapılmış ve PEGASUS'un fiyatları THY'nin AHL ve SGH kalkışlı seferleri ile kıyaslanmıştır. THY'nin maliyet altı fiyatlama yapmasına karşın, PEGASUS'un fiyatlarının üzerinde fiyat uyguladığının tespiti halinde bir dışlamadan bahsedilmemiş, sadece PEGASUS'un ilgili hatta daha etkin olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Öte yandan hat bazındaki bu tespitler teşebbüslerin genel etkinlik analizleri ile de desteklenmiştir.

**iv) Maliyet altı fiyatlama sonucunda dışlama etkisinin de var olduğuna kanaat getirilen hatlara ilişkin THY'nin herhangi bir haklı gerekçesinin olup olmadığına ilişkin analiz**

- (175) Bu analiz çerçevesinde, kötüye kullanmaya ilişkin güçlü bulguların tespiti halinde, başta etkinlik olmak üzere, THY tarafından bunları dengeleyecek haklı gerekçelerin öne sürülüp sürülemediği analiz edilmiştir.
- (176) Maliyet analizinin odak noktası, THY ile PEGASUS'un seferlerinin kesiştiği ve THY'nin bu kesişen hatlarda hakim durumda kabul edildiği hatlardır. THY ve PEGASUS'un faaliyetleri 46 dış hatta ve 30 iç hatta çakışmakta ve THY iç hatlardan 7'sinde ve dış hatlardan 31'inde hakim durumda bulunmaktadır.
- (177) PEGASUS, uçtuğu hatlarda merkez olarak SGH'yi kullanmaktadır. Dolayısıyla ihlalin gerçekleşebileceği hatlar SGH merkezli hatlardan oluşmaktadır. Bu noktada, yurt dışı hatlar ve Ankara, Antalya, Bodrum, Dalaman ve İzmir hatları hariç olmak üzere iç hatlar bakımından AHL ve SGH'nin birbiri ile ikame olduğundan, THY'nin her iki havalimanından yaptığı uçuşların toplamı esas alınmıştır. Ancak, her iki havalimanında karşılıklı olarak bir geçişkenliğin olmaması, bir başka ifade ile THY'nin SGH'deki seferlerinde slot sıkıntısı yaşamamasına karşın PEGASUS'un AHL'den sadece İzmir seferini yapabilmesi bu durumun önündeki en büyük engeldir. Öte yandan, teşebbüsün hakim durumda bulunduğu pazarlardaki müşterilerin yalnızca bir kısmına maliyet altı fiyat uygulamak suretiyle dışlama amacına ulaşması da mümkündür. Dolayısıyla hakim durumdaki rakibini pazarın rekabete açık kısmında ulaşabileceği az sayıdaki müşteriden mahrum bırakması dışlama için yeterli

**14-54/932-420**

olacaktır. Ayrıca, hakim durumdaki firmanın müşterilerin tamamına maliyet altı fiyat uygulamak yerine, sadece bir kısmına uygulayarak dışlamayı gerçekleştirmesi, yıkıcı fiyatın hakim durumdaki firmaya olan maliyetini azaltacağı için rasyonel bir stratejidir. Bu çerçevede, THY'nin olası dışlayıcı eylemlerini SGH ve AHL'den yaptığı uçuşların tamamında gerçekleştirmesi gerekmemektedir. Rakibin sadece SGH'de faal olması nedeniyle, bu havalimanından yapılan uçuşlarda maliyet altı satış yapılarak, bu teşebbüsün pazardan çıkarılması veya faaliyet alanının daraltılması da mümkündür.

- (178) THY'nin, PEGASUS'un faaliyet göstermediği AHL'den gerçekleştirdiği seferler ve bu seferlerdeki gelir düzeyi de özellikle çapraz sübvansiyon ve hasat imkanlarının varlığının analiz edilmesi bakımından önem kazanmaktadır. Teorik olarak THY'nin rakibi ile birlikte faaliyet gösterdiği SGH'de kaçınılabilir maliyet düzeyinin altında faaliyet göstererek rakibinin rekabet gücünü azaltması ve burada oluşacak zararı AHL'den gerçekleştirdiği seferlerden elde ettiği gelirle finanse etmesi mümkündür. Bu bakımdan, aşağıda yer verilen maliyet hesaplamalarında, THY'nin SGH'deki maliyet kalemleri kadar AHL kalkışlı seferlerindeki maliyetleri de dikkate alınmış ve SGH'de maliyet altı fiyatlandırmanın olduğu hallerde çapraz sübvansiyonun gerçekleşme imkanı incelenmiştir.
- (179) Ayrıca, THY'nin eylemlerinin 4054 sayılı Kanun kapsamında dışlayıcı nitelikte olup olmadığı değerlendirilirken, bir önceki soruşturmada yapılan ve 2008-2011 dönemini kapsayan analizler, mevcut soruşturma kapsamında 2008-2013 dönemini kapsayacak şekilde genişletilmiştir. Bu noktada, 2008-2011 döneminde THY'nin, hakim durumda olduğu ve eylemlerinin incelemeye tabii tutulduğu bazı hatlarda 2013 yılı itibarıyla artık hakim durumda kabul edilemeyeceği vurgulanmalıdır. DHMİ ve ISG tarafından gönderilen bilgilere göre, SGH ve AHL'den gerçekleşen uçuşların birbirine ikame kabul edildiği Adana, Elazığ, Gaziantep, Konya, Samsun, Hatay ve Malatya hatlarında, THY, 2008 yılından beri pazar payı kayıpları yaşamakta, buna karşın PEGASUS ise bu hatlarda önemli ölçüde pazarda yer edinmektedir.
- (180) İptale konu olan önceki soruşturma kapsamında, THY'nin, 2008-2011 döneminde hakim durumda kabul edildiği aşağıda yer verilen hatlarda, hakim durumunu kötüye kullanarak dışlayıcı eylemler gerçekleştirmesi halinde, PEGASUS'un faaliyetlerinin zorlaşması ve pazar payı kayıpları yaşamaması gerekir. Ancak, mevcut durumda tam tersi bir gelişme yaşanmış ve PEGASUS, THY aleyhinde pazar payını arttırmıştır. Buradan hareketle, söz konusu hatlarda 2008-2011 döneminde hakim durumda olan THY'nin hakim durumunu kötüye kullanmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Bu nedenle, söz konusu hatlar bakımından ayrıntılı gelir ve gider analizlerine ihtiyaç duyulmamış, söz konusu hatlarda THY'nin 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesini ihlal etmediği sonucuna varılmıştır.

Tablo 2: Yurt İçi Bazı Hatlarda THY ve PEGASUS'un Pazar Payları (%)

ADANA	2008	2009	2010	2011	2012	2013
THY	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
PEGASUS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ELAZIĞ	2008	2009	2010	2011	2012	2013
THY	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
PEGASUS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
GAZİANTEP	2008	2009	2010	2011	2012	2013
THY	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
PEGASUS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
İZMİR	2008	2009	2010	2011	2012	2013
THY	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
PEGASUS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
KONYA	2008	2009	2010	2011	2012	2013

14-54/932-420

THY	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
PEGASUS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<b>MALATYA</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
THY	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
PEGASUS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<b>SAMSUN</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
THY	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
PEGASUS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<b>HATAY</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
THY	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
PEGASUS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<b>ADANA</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
THY	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
PEGASUS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<b>ELAZIĞ</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
THY	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
PEGASUS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<b>GAZİANTEP</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
THY	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
PEGASUS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<b>İZMİR</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
THY	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
PEGASUS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<b>KONYA</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
THY	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
PEGASUS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<b>MALATYA</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
THY	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
PEGASUS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<b>SAMSUN</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
THY	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
PEGASUS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<b>HATAY</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
THY	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
PEGASUS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

(181) THY'nin 2008-2013 döneminde hakim durumda kabul edildiği diğer yurt içi ve yurt dışı hatlarda, maliyet altı fiyatlandırma yapıp yapılmadığının tespitinde, yukarıda değinildiği üzere, değişken direkt giderler ve sabit direkt giderler toplamından oluşan kaçınılabılır maliyet tutarları baz alınmış olup, söz konusu maliyet rakamları THY'nin o hattan elde ettiği toplam gelir ile karşılaştırılmıştır.

(182) THY'nin SGH ve AHL çıkışlı ve Katkı-2 düzeyinde negatif gelir elde edilen hatlarının detaylı değerlendirmelerine aşağıda yer verilmiştir<sup>58</sup>:

<sup>58</sup> Hat bazında yapılan yıkıcı fiyat değerlendirmelerinde esas alınan veriler ilgili havayolu firmalarından edinilmiş olup, söz konusu verilerde herhangi değişiklik yapılmamıştır. Öte yandan değerlendirmede kullanılan "kaçınılabılır maliyet" rakamları değişken direkt giderler ile sabit direkt giderlerin toplanması, "ortalama



### J.2.3. Hat Bazında Yıkıcı Fiyat Değerlendirmesi

#### J.2.3.1. Yurt içi Hatlar İçin Yıkıcı Fiyat Değerlendirmesi

- (183) Yurt içi hatlarda Ankara, Antalya, Bodrum, Dalaman ve İzmir seferlerinde AHL ve SGH'nin birbirine ikame olmadığı ve AHL'den bu şehirlere yapılan seferlerde THY'nin hakim durumda olduğu sonucuna varılmıştır. THY'nin hakim durumda bulunduğu söz konusu hatlarda yıllık Katkı-2 seviyesi pozitifdir. Bir başka deyişle, THY bu hatlarda kaçınılabılır maliyetlerinin üzerinde gelir elde etmektedir. Dolayısıyla, söz konusu hatlarda THY'nin hakim durumunu kötüye kullanmadığı sonucuna ulaşılmaktadır.
- (184) Bununla birlikte, AHL ve SGH uçuşlarının birbirine ikame olduğu ve THY'nin İstanbul'dan yapılan uçuşlarda hakim durumda olduğu Kayseri ve Sivas hatlarında ise, SGH'den yapılan uçuşlarda yıllık Katkı-2'nin altında bir fiyatlama söz konusudur. Bu nedenle aşağıda söz konusu hatlardaki fiyatlama davranışlarına ilişkin ayrıntılı değerlendirmelere yer verilmiştir.

##### J.2.3.1.1. İstanbul-Kayseri Hattı

- (185) İstanbul-Kayseri hattı THY'nin hem AHL'den hem de 2010 yılından itibaren SGH'den seferler gerçekleştirdiği bir hattır. THY'nin SGH'den seferleri 2010 yılında sadece üç ay ile sınırlı kalmış fakat müteakip yıllarda düzenli hale gelmiştir. Bu hat, THY'nin SGH'den gerçekleştirdiği seferler incelendiğinde, kaçınılabılır maliyet seviyesinin (Katkı-2) altında bir gelir düzeyi olan hatlardan biri olarak dikkat çekmektedir.
- (186) Dosya mevcudu bilgilere göre, THY, SGH-Kayseri seferlerinde her yıl düzenli olarak kaçınılabılır maliyet düzeyi olarak kabul edilen Katkı-2 seviyesinde zarar etmiştir. Tüm yıl seferlerin gerçekleştirildiği 2011 ve 2013 yıllarında ise sadece değişken maliyetlerin hesaplamaya dahil edildiği Katkı-1 düzeyinde de zarar edilmiş olması dikkat çekicidir.
- (187) Öte yandan THY, İstanbul-Kayseri hattında, rakibin faaliyet göstermediği AHL'den de seferler gerçekleştirmektedir. Teşebbüsün, yıllar itibarıyla AHL-Kayseri hattındaki karlılık durumu da incelenmiştir. Dosyada yer alan bilgilere göre, THY'nin AHL'den gerçekleştirdiği Kayseri uçuşları tüm katkı düzeyleri itibarıyla oldukça karlı bir hattır.
- (188) THY'nin PEGASUS'un faaliyet gösterdiği SGH uçuşlarında zarar ederken, rakibin faaliyet gösteremediği AHL'den uçuşlarında elde ettiği karla bu zararı finanse ettiği şüphesi, THY'nin pazarın bir bölümünde yıkıcı fiyat uygulamak suretiyle rakibini etkin biçimde faaliyet göstermesi için ihtiyaç duyduğu yolcu seviyesinden mahrum bıraktığı şüphesini güçlendirmektedir. Bu nedenle ilgili hatta aylık bazda gelir ve bilet fiyatları incelenerek, THY'nin bu hattaki eylemlerinin bir dışlayıcılığa yol açıp açmadığına bakılmıştır. İncelemede öncelikle, THY'nin SGH'den gerçekleştirdiği Kayseri seferlerine ilişkin aylık bazda kaçınılabılır gelir-toplam gelir ve ortalama kaçınılabılır maliyet-ortalama bilet fiyatları analiz edilmiştir.
- (189) Dosya mevcudu bilgilere göre, THY SGH'den Kayseri uçuşlarına başladığı 2010 yılı sonundan, 2013 yılının sonuna kadar geçen sürede istisnasız her ay kaçınılabılır maliyetin altında gelir elde etmiş ve ortalama bilet fiyatları ortalama kaçınılabılır maliyetin altında olmuştur. 38 aylık aralıksız maliyet altı fiyatlama sonucunda elde edilen gelir, 2011 ve 2013 yıllarında değişken maliyetleri bile karşılayamamış ve Katkı-1 düzeyinde de zarar edilmesine yol açmıştır. THY'nin PEGASUS ile daha etkin rekabet halinde bulunduğu SGH'de hal böyle iken, AHL'den gerçekleştirilen Kayseri seferlerine aylar itibarıyla bakıldığında zıttı bir manzara ile karşılaşılmaktadır. AHL-Kayseri seferlerinde THY 2008-2013 yılları arasında

---

kaçınılabılır maliyet" rakamları kaçınılabılır maliyet verilerinin yolcu sayılarına bölünmesi suretiyle hesaplanmıştır. "Ortalama bilet fiyatı"nın hesaplanmasında ise şöyle bir yöntem izlenmiştir: Teşebbüsler tarafından tek bacaklı uçuşlara ilişkin gönderilen aylık bazdaki ortalama bilet fiyatı verileri yolcu sayıları ile çarpılarak bilet fiyatına esas toplam gelire ulaşılmıştır. Daha sonra iki bacaklı uçuşlara ilişkin toplam gelirin hesaplanması ve yolcu sayılarına bölünmesi suretiyle ortalama bilet fiyatları elde edilmiştir.

istisnai birkaç ay dışında, düzenli olarak ortalama kaçınılabilir maliyet seviyesinin üzerinde ortalama bilet fiyatları uygulamıştır.

- (190) Bu noktada, teorik olarak THY, hakim durumda bulunduğu İstanbul-Kayseri hattında, 2010 yılı sonunda başlayarak, 36 ay boyunca aralıksız biçimde sadece rakibinin faaliyet gösterdiği havalimanında maliyet altı fiyatlamaya yapmak suretiyle, rakibini etkin ve yeterli müşteriden mahrum bırakmaya çalışan bir strateji izlemiştir. Bununla birlikte, söz konusu eylemin PEGASUS üzerindeki etkilerini, bir diğer ifade ile pazarda rekabetçi açıdan ne gibi sonuçlara yol açtığını yakından incelemeyen, sonuca varmak eksik bir yorum olacaktır. Bu nedenle, THY'ye ilişkin yukarıda yapılan analizler PEGASUS için de yapılmış ve dışlama etkisi/tehdidi gibi nedenlerle rekabet üzerindeki olası bir olumsuz etkinin varlığı incelenmiştir.
- (191) Dosya mevcudu bilgilere göre, PEGASUS, SGH-Kayseri hattında 2008 yılı dışında her yıl tüm katkı düzeylerinde kar elde etmiştir. Dolayısıyla, söz konusu hatta hakim durumdaki teşebbüs olan THY'nin maliyet altı fiyatlamaları, yıllık düzeyde PEGASUS'un karlılığına etki etmemiştir.
- (192) Öte yandan aylık bazda bakıldığında, özellikle THY'nin alt markası ile SGH'den faaliyetlerine başladığı 2010 yılının Ekim ayından itibaren PEGASUS'un da hem toplam gelirinde hem de ortalama bilet fiyatlarında aşağı yönlü bir seyir görülmüş, hatta toplam gelirler, kaçınılabilir maliyetlerin ve ortalama bilet fiyatları da ortalama kaçınılabilir maliyetin altına düşmüştür. Bununla birlikte, dikkat çeken bir başka husus, PEGASUS'un gelir ve bilet fiyatlarındaki bu düşüşün, THY'nin SGH seferlerine başlamadığı yıllardaki seyir ile paralel olduğudur. Bu niteliği itibarıyla, gelir ve maliyet arasındaki söz konusu ilişki, THY'nin maliyet altı fiyatlamasından ziyade mevsimsellik ile ilişkili görünmektedir. Nitekim hemen ardından devam eden aylarda THY'nin maliyet altı uygulamaları varlığını korusa da PEGASUS'un gelirleri ve ortalama bilet fiyatları kaçınılabilir maliyet seviyelerinin üzerine çıkmış ve hat, genel kar-zarar düzeyinde pozitif gelir ile yılı tamamlamıştır.
- (193) Her ne kadar söz konusu dönemde, PEGASUS ortalama kaçınılabilir maliyetin üzerinde ortalama bilet fiyatı uygulayabilse de THY'nin, pazarın bir bölümünde, ardarda 38 ay boyunca kaçınılabilir maliyet seviyesinin altında fiyat uygulamasının bir ihlal olarak nitelenip nitelenmeyeceği sorusu önem kazanmaktadır. Bu eylem, pazardaki etkisinden bağımsız olarak, süre itibarıyla ele alındığında, ihlal olarak nitelenebilecekse de sorunun yanıtı bakımından üç unsurun analiz edilmesi gerekmektedir: i) THY'nin maliyet altı fiyatlamaya uygulamadığı dönemde, PEGASUS'un fiyatlamaya davranışları ii) maliyet altı fiyatlamasının olduğu dönemde, PEGASUS'un pazar payındaki değişim iii) THY ve PEGASUS'un bilet fiyatlarının karşılıklı analizi.
- (194) PEGASUS'un, THY'nin maliyetin altında fiyat uygulamadığı dönemdeki fiyatlamaya davranışlarına bakıldığında, daha önce de ifade edildiği üzere, mevsimsellik etkisi ön plana çıkmaktadır. Bir başka deyişle, maliyet altı fiyatlamaya öncesi ve sonrası dönem arasında bir korelasyon bulunmaktadır ve PEGASUS'un, THY'nin davranışlarından etkilendiği savı zayıflamaktadır. Öte yandan, THY'nin, SGH'den 38 ay boyunca devam ettirdiği maliyet altı fiyatlamaya döneminde, İstanbul-Kayseri hattındaki pazar paylarında meydana gelen değişiklik de dikkat çekicidir. Bu hatta PEGASUS'un pazar payı THY aleyhine önemli artışlar göstermiş, %(...)’lar mertebesindeki pazar payı, sadece 2013 yılında ATLASJET’in de pazara girmesi ile %(...)’lara düşmüştür. Dolayısıyla tarafların, THY'nin maliyet altı fiyatlamaya uyguladığı süredeki pazar paylarına bakıldığında, PEGASUS'un dışlandığı yönünde bir izlenim oluşmamıştır. Bu bakımdan, İstanbul-Kayseri hattında THY'nin anılan fiyat uygulamaları, PEGASUS'u etkin biçimde faaliyet göstermesi için gerekli olan yolcu sayısından mahrum bırakmamıştır.
- (195) Son olarak, THY ile PEGASUS'un bilet fiyatları karşılaştırıldığında, 2008-2013 yılları arasında istisnasız tüm aylarda, PEGASUS'un bilet fiyatları, THY'nin hem AHL'den hem de SGH'den

gerçekleştirdiği uçuşlardaki bilet fiyatlarından düşüktür. Ortalama kaçınılabilir maliyetin altında olmasına rağmen, THY'nin ortalama bilet fiyatlarının PEGASUS'un bilet fiyatlarından yüksek olması hem bu hattaki faaliyetleri itibarıyla PEGASUS'un daha etkin bir firma olduğunu hem de THY'nin fiyatlama politikalarının PEGASUS üzerinde yarattığı etkinin sınırlı kaldığını göstermektedir.

- (196) Sonuç olarak, gerek PEGASUS'un daha etkin maliyet yapısı ve gerekse THY'nin uygulamalarının pazardaki nihai etkisi ele alındığında, PEGASUS aleyhine herhangi bir dışlayıcı etki doğmadığından ve amacın yıkıcı fiyatlama olduğu tespiti yapılmadığından, THY'nin, İstanbul-Kayseri hattında maliyetin altında fiyat uygulamak suretiyle hakim durumunu kötüye kullandığı sonucuna ulaşılamayacağı, kanaatine varılmıştır.

#### J.2.3.1.2. İstanbul-Sivas Hattı

- (197) THY, İstanbul-Sivas hattında AHL'den 2008-2013 dönemi boyunca; SGH'den ise AJET markası altında yapılan uçuşlarla birlikte 2008 yılında faaliyet göstermeye başlamıştır. SGH'den 2008 yılında Ocak ve Şubat ayları olmak üzere 2 ay faaliyette bulunulmuş, 2009 yılında uçuş gerçekleştirilmemiş, 2010 yılında Kasım ve Aralık aylarında 2 ay uçuş yapılmıştır. 2011-2013 döneminde ise kesintisiz uçuş gerçekleştirilmiştir. PEGASUS söz konusu hatta 2011 yılı Mayıs ayında faaliyet göstermeye başlamıştır.
- (198) AHL'den Sivas'a gerçekleştirilen uçuşlarda ise, ortalama kaçınılabilir maliyet ile ortalama fiyatlar dalgalı bir seyir izlemiş, kimi zaman maliyet altı fiyatlamaya yapılırken kimi zaman da tam tersi durum ortaya çıkmıştır. Kaçınılabilir maliyet ve toplam gelir seviyelerine ilişkin olarak da benzer bir durum söz konusudur. Buna göre, THY bahsi geçen hatta AHL'den yaptığı seferlerde, 2011 ve 2013 yıllarında Katkı-2 seviyesinde zarar etmiş, diğer yıllarda kaçınılabilir maliyetin üzerinde gelir elde ederek kar etmiştir. Ek olarak, 2010 yılı dışındaki tüm yıllarda kar-zarar düzeyinde zarar etmiştir.
- (199) THY, SGH'den gerçekleştirdiği seferlerde ise 2013 yılı haricindeki tüm yıllarda Katkı-2 düzeyinde zarar etmiştir. Bunun yanı sıra, kar-zarar düzeyinde de zarar edilmiştir. Ayrıca, dönemin genelinde ortalama kaçınılabilir maliyetin altında fiyatlamaya yapılmıştır.
- (200) Bu noktada teorik olarak, THY'nin özellikle SGH'de ve kısa bir dönem için AHL'de gerçekleştirdiği maliyet altı fiyatlamasının PEGASUS üzerindeki etkileri yakından incelemek amacıyla PEGASUS'un gelir, maliyet ve karlılık verileri incelenmiştir.
- (201) Söz konusu verilere göre, PEGASUS 2011-2013 döneminde İstanbul-Sivas hattında Katkı-2 düzeyinde kar elde etmiştir. Bunun yanı sıra, 2011 yılı dışında söz konusu hatta kar-zarar hesabına göre de kar elde etmiştir. Bununla birlikte, PEGASUS faaliyet gösterdiği bu hatta genel olarak kaçınılabilir maliyet üzerinde gelir elde etmiştir. Diğer taraftan, 2011 Eylül-2012 Nisan döneminde gelirler kaçınılabilir maliyetin altına düşmekle birlikte, birbirine oldukça yakın seyretmiştir. Ortalama kaçınılabilir maliyet ve ortalama fiyat rakamları kıyaslandığında da benzer bir durum söz konusudur.
- (202) Dolayısıyla PEGASUS, söz konusu hatta faaliyetlerini karlı bir biçimde sürdürmeyi başarmıştır. Ayrıca bu noktada, THY'nin, PEGASUS'un henüz hatta bulunmadığı 2008 yılı ve 2010/11-2011/05 döneminde de SGH'den yaptığı seferlerde maliyet altı fiyatlamaya yapıyor olduğu dikkate alındığında, söz konusu fiyatlamaya davranışının, PEGASUS ile ilişkili olmadığı sonucuna varılmaktadır.
- (203) THY ve PEGASUS'un İstanbul-Sivas hattındaki pazar payında meydana gelen değişim incelendiğinde ise, PEGASUS'un 2011 yılında %(.....) olan pazar payının, 2012 yılında %(.....)'e yükseldiği anlaşılmıştır. 2013 yılında pazar payı %(.....)'e düşmekle birlikte, bu durum THY'nin maliyet altı fiyatlamaya yapmasından kaynaklanmamaktadır.
- (204) Son olarak, THY ile PEGASUS'un bilet fiyatları karşılaştırıldığında, 2008-2013 döneminde THY'nin hem AHL'den hem de SGH'den gerçekleştirdiği uçuşlardaki bilet fiyatlarının,

## 14-54/932-420

PEGASUS'un bilet fiyatlarının üstünde olduğu tespiti yapılmıştır. THY'nin SGH'de uyguladığı ortalama bilet fiyatı ise PEGASUS'un fiyatlarına oldukça yakın olmakla birlikte, üzerinde seyretmektedir.

- (205) Sonuç itibarıyla, THY'nin Sivas hattındaki uygulamalarının yıkıcı fiyatlama olmadığı neticesine varılmıştır.

### J.2.3.2. Yurt Dışı Hatlar İçin Yıkıcı Fiyat Değerlendirmesi

- (206) THY, AHL ve SGH'nin ikame kabul edildiği Tiflis, Beyrut, Bükreş, Roma, Sofya, Zürih, Alma ata, Dubai, Üsküp, Bologna ve Nürnberg'e hem AHL'den hem de SGH'den gerçekleştirdiği seferlerde yıllık olarak pozitif bir Katkı-2 seviyesi yakalamıştır. Bir başka deyişle, bu hatlarda kaçınılabilir maliyetlerin üstünde bir gelir elde edilmiştir. Bu nedenle, anılan hatlarda THY'nin yıkıcı fiyatlama içerisinde olmadığı sonucuna varılmıştır.
- (207) Bununla birlikte, Amsterdam, Brüksel, Berlin, Düsseldorf, Hannover, Stuttgart, Münih, Kopenhag, Milano, Paris, Stockholm, Tahran, Viyana, Telaviv, Frankfurt, Londra, Lyon, Donetsk, Lviv ve Piriştine'ye yönelik İstanbul merkezli seferlerde yıllık bazda negatif bir Katkı-2 seviyesinde faaliyet göstermektedir. Aşağıda bu hatlara ilişkin daha ayrıntılı incelemeler yer almaktadır.

#### J.2.3.2.1. İstanbul-Amsterdam Hattı

- (208) İstanbul-Amsterdam hattı, THY ve PEGASUS'un 2009 yılından bu yana faaliyet gösterdikleri ve İstanbul'da hem AHL'den hem de SGH'den seferlerin bulunduğu bir hattır.
- (209) THY'nin; SGH'den, alt markası olan AJET ile birlikte gerçekleştirdiği seferler incelendiğinde, bu hatta kaçınılabilir maliyet seviyesinin (Katkı-2) altında bir gelir düzeyi olduğu dikkat çekmektedir. THY, söz konusu hatta 2009-2013 yılları arasında düzenli faaliyet göstermemiş, bu hattaki faaliyetlerini zaman zaman durdurmuştur. Ancak faaliyet gösterdiği dönemlerde her yıl Katkı-2 seviyesinde zarar etmiştir.
- (210) Öte yandan THY, AHL'den de Amsterdam'a uçuş gerçekleştirmektedir. AHL'den gerçekleştirilen uçuşlarda, gerek Katkı-2 ve gerekse kar zarar düzeyinde her sene kar etmektedir.
- (211) THY'nin, PEGASUS'un faaliyet gösterdiği SGH uçuşlarında zarar ederken, rakibin faaliyet gösteremediği AHL'den uçuşlarında elde ettiği karla bu zararı finanse ettiği şüphesi, THY'nin, pazarın bir bölümünde yıkıcı fiyat uyguladığı şüphesini güçlendirmektedir. Bu nedenle, ilgili hatta aylık bazda gelir ve bilet fiyatları yakından incelenmiş ve THY'nin bu hattaki eylemlerinin bir dışlayıcılığa yol açıp açmadığı analiz edilmiştir.
- (212) Dosyada yer alan bilgilere göre, THY'nin toplam gelirleri; 2009 yılının 11. ayından 2013'ün 11. ayına kadar faaliyet gösterdiği toplam 26 ayın sadece 3 ayı (2010 Temmuz, Ağustos, Eylül) dışında, kaçınılabilir maliyetin altında ve ortalama bilet fiyatları da ortalama kaçınılabilir maliyetin altında seyretmiştir. Özellikle 2010 yılında, THY, SGH'den 10 ay uçuş gerçekleştirmiş olup, bunun 7 ayında ortalama kaçınılabilir maliyet seviyesinin altında ortalama bilet geliri elde etmiştir. THY 2012 yılında hatta faaliyet göstermezken, 2011 ve 2013 yıllarında ise yaz dönemi için anılan hattı kullanmış ve talebin artması beklenen bu dönemde, 2011 yılında art arda 6, 2013 yılında ise art arda 8 ay boyunca Katkı-2 düzeyinde zarar etmiştir. SGH'deki durum bu iken, THY, aynı dönemde AHL'den gerçekleştirdiği seferlerde, genel olarak ortalama kaçınılabilir maliyetlerin üzerinde bir ortalama bilet fiyatı uygulamıştır.
- (213) THY'nin SGH'de kaçınılabilir maliyet seviyesinin altında gelir elde ettiği dönemlerdeki AHL performansı incelendiğinde, teşebbüsün, 2009/11-2010/07 döneminde SGH'de olduğu gibi bir dönem AHL'de de Katkı-2 düzeyinin altında faaliyet gösterdiği, 2011'in altı ve 2013'ün sekiz ayında ise ortalama kaçınılabilir maliyetten daha fazla bilet geliri elde ettiği görülmüştür.

Bu noktada, THY'nin hakim durumda bulunduğu İstanbul-Amsterdam hattında 2009/11-2010/07 döneminde her iki havalimanında; 2011'in altı ve 2013 yılının sekiz ayında ise sadece rakibinin faaliyet gösterdiği havalimanında maliyet altı fiyatlamaya yapmak suretiyle, rakibini etkin ve yeterli müşteriden mahrum bırakmaya çalışan bir strateji takip ettiği izlenimi oluşmuştur. Ancak, bu eylemin PEGASUS üzerindeki etkilerini, bir diğer ifade ile pazarda rekabetçi açıdan ne gibi sonuçlara yol açtığını yakından incelemeyen, sonuca varılamayacağı açıktır. Bu nedenle, THY'ye ilişkin yukarıda yapılan analizler PEGASUS için de yapılmış ve dışlama etkisi/tehdidi gibi nedenlerle, rekabet üzerinde olası bir olumsuz etkinin varlığı incelenmiştir.

- (214) Konuya ilişkin verilere göre, PEGASUS faaliyet gösterdiği bu hatta 2008-2011 yılları arasında, toplam gelirlerinin zaman zaman üzerine çıkmakla birlikte, genellikle kaçınılabilir maliyet seviyesinin altında fakat yakın ve paralel bir seyir takip etmiş, 2011 yılından itibaren ise PEGASUS'un toplam gelirleri kaçınılabilir maliyetlerin üzerine çıkmıştır. Keza, ortalama bilet fiyatı ile ortalama kaçınılabilir maliyet arasında da benzer bir durum söz konusudur.
- (215) Bu noktada, THY'nin eylemlerinin PEGASUS üzerindeki etkilerini analiz etmek bakımından kritik önemi haiz soru, THY'nin maliyet altı fiyat uygulamasında bulunduğu dönemlerde, bunun PEGASUS'a yansımalarının ne olduğudur. THY'nin, 2009/11-2010/07 döneminde art arda dokuz ay boyunca kaçınılabilir maliyet seviyesinin altında fiyat uyguladığı dönemde, PEGASUS'un da ortalama kaçınılabilir maliyetin oldukça altına düştüğü görülmektedir. Bu dönemde THY'nin bazı aylarda AHL'de de kaçınılabilir maliyetin altına düştüğü göz önüne alındığında, değerlendirilmesi gereken husus PEGASUS'un maliyet altı fiyatlamasına THY'nin uygulamalarının etkisinin olup olmadığıdır. Bununla birlikte, THY'nin SGH'de maliyet altı fiyat uygulamasında bulunduğu altı ayın tamamında ise tam tersi bir durum söz konusudur ve PEGASUS bu dönemde THY'nin maliyet altı fiyatlamasına karşın ortalama kaçınılabilir maliyet seviyesinin üzerinde ortalama bilet fiyatı uygulayabilmiştir.
- (216) Bu noktada, her ne kadar 2011 ve 2013 yıllarında PEGASUS ortalama kaçınılabilir maliyetin üzerinde ortalama bilet fiyatı uygulayabilse de, özellikle 2009/11-2010/07 döneminde THY'nin art arda dokuz ay boyunca kaçınılabilir maliyet seviyesinin altında fiyat uygulamasının ve PEGASUS'un da bu durumdan etkilenmesinin bir ihlal olarak nitelenip nitelenmeyeceği sorusu önem kazanmaktadır. Her ne kadar bu eylemin süre itibarıyla ele alındığında, pazardaki etkisinden bağımsız olarak ihlal niteliğini taşıdığını iddia eden yorumlar bulunsa da sorunun yanıtı bakımından yukarıda da yer verilen üç unsur analiz edilmiştir.
- (217) Bu çerçevede yapılan inceleme sonucunda, THY'nin maliyet altı fiyat uyguladığı dönemin yanı sıra, SGH'de faaliyet göstermediği ve/veya gösterse bile AHL ve SGH'de maliyet altı fiyat uygulamadığı dönemde de PEGASUS'un ortalama bilet fiyatlarının ortalama kaçınılabilir maliyetin altında olduğu sonucuna varılmıştır. Dolayısıyla bu durum hakim durumdaki teşebbüsün maliyet altı fiyatlaması ile PEGASUS'un maliyet altında gelir elde etmesi arasındaki korelasyonu zayıflatmaktadır. Yıllar itibarıyla incelendiğinde ve özellikle 2011 sonrasında PEGASUS'un ortalama bilet fiyatlarının ortalama kaçınılabilir maliyet seviyesi üzerine çıkması göz önüne alındığında, bu durumun zaman içinde PEGASUS'un daha etkin faaliyet göstermesi ile açıklanabileceği tespit edilmiştir.
- (218) Öte yandan pazar payında meydana gelen değişim, özellikle hakim durumdaki teşebbüsün fiyat uygulamaları sonucunda rakip teşebbüsü etkin biçimde faaliyet göstermek için ihtiyaç duyduğu müşteri kitlesinden mahrum bırakıp bırakmadığının analizi bakımından yol gösterici olmaktadır. Bu kapsamda, yıllar itibarıyla, PEGASUS ve THY'nin İstanbul-Amsterdam hattındaki pazar paylarına bakılmıştır. PEGASUS 2009-2013 yılları arasında bahse konu hatta pazar payını düzenli olarak artırmıştır (%(.....)'ten, %(.....)'e yükselmiştir). THY'nin pazar payında ciddi bir artış gerçekleştirdiği 2012 yılında (%(.....)'den, %(.....)'ye yükselmiştir.) sadece AHL'den faaliyet gerçekleştirdiği ve Katkı-2 düzeyinde pozitif gelir elde

## 14-54/932-420

ettiği görülmektedir. Bu bakımdan THY'nin maliyet altı fiyat uygulamaları, PEGASUS'u etkin biçimde faaliyet göstermesi için gerekli olan yolcu sayısından mahrum bırakmamaktadır.

- (219) Son olarak, THY ile PEGASUS'un bilet fiyatları karşılaştırılmıştır. 2008-2013 yılları arasında sadece iki aylık istisna dışında THY'nin hem AHL'den hem de SGH'den gerçekleştirdiği uçuşlardaki bilet fiyatları PEGASUS'un bilet fiyatlarının yukarisindedir. Her ne kadar Bundeskartelamt'ın, Lufthansa-Germania kararında hakim durumdaki teşebbüsün bilet fiyatlarının rakibinden yüksek olduğu hallerde bile yıkıcı fiyattan bahsedilebileceği ifade edilse de uygulamanın pazarda ve PEGASUS üzerinde yarattığı etkinin sınırlı kaldığı bu hat itibarıyla böyle bir sonuca ulaşamayacağı kanaatine varılmıştır. Kaldı ki kaçınılabılır maliyet eşliği olarak tayin edilen Katkı-2 düzeyinin aslında oldukça katı bir eşik olduğu da değerlendirmede göz önünde bulundurulmalıdır.
- (220) Tüm bu açıklamalar neticesinde THY'nin Amsterdam hattındaki fiyatlama davranışlarının ihlal olarak nitelenemeyeceği kanaatine varılmıştır.

### J.2.3.2.2. İstanbul-Berlin Hattı

- (221) Ülkemizden Berlin'e yapılan seferler Berlin'deki Tegel ve Schönefeld havalimanlarına gerçekleştirilmektedir. THY'nin AHL'den her iki havalimanına seferi bulunmaktayken, Schönefeld'e yapılan seferler 2008'in 10. ayında sonlandırılmıştır. Teşebbüs, 2009 yılının 11. ayında SGH-Schönefeld seferlerine başlamıştır.
- (222) THY tarafından SGH'den Berlin'e yapılan seferlerin maliyet ve gelir bilgilerine bakıldığında, bu hatta negatif bir Katkı-1, Katkı-2 seviyesi izlendiği ve toplam gelir ve gider karşılaştırıldığında hatta zarar ortaya çıktığı belirlenmiştir.
- (223) Öte yandan THY'nin, AHL'den Berlin'e gerçekleştirdiği uçuşlarda ise kar elde ettiği dikkat çekmektedir. Buna göre, THY, AHL-Berlin uçuşlarında yıllık pozitif Katkı-1, Katkı-2 ve kar düzeyine sahiptir.
- (224) THY'nin AHL ve SGH uçuşlarındaki karlılıklarında görülen bu farklılık; THY'nin PEGASUS'un da faaliyet gösterdiği SGH-Berlin hattında dışlayıcı bir eylem içerisinde olduğu kuşkusunu doğurmaktadır. Bu nedenle hattaki aylık gelir ve gider seviyeleri incelenmiştir. THY'nin SGH'den gerçekleştirdiği seferlerin aylık durumunu gösteren verilere bakıldığında, anılan hattaki toplam gelirlerin toplam giderleri karşılamaya yetmediği anlaşılmaktadır. THY'nin, 2008-2013 döneminde İstanbul-Berlin uçuşlarının aylık gelir ve gider durumları incelendiğinde ise hatta mevsimsellik etkisi sebebiyle kış aylarında gelirlerin düşerek, kaçınılabılır maliyetin altına gerilediği; ortalama bilet fiyatlarının kış aylarında ortalama kaçınılabılır maliyetleri karşılamaya yetmediği görülmüştür.
- (225) PEGASUS ise SGH-Berlin hattındaki seferlerine 2009 yılında başlamıştır. Bu hatta, anılan yıl haricinde, yaz aylarında kar eden PEGASUS'un, kış aylarında ise toplam gelirleri giderlerinin altına düşmüştür. Ortalama bilet fiyatlarının seyrine bakıldığında ise, 2010 yılının ilk ayları ve 12. ayı dışında ortalama bilet fiyatının maliyetlerin üstünde olduğu göze çarpmaktadır.
- (226) Teşebbüslerin birlikte faaliyet gösterdiği SGH-Schönefeld hattında, THY, PEGASUS'un toplam maliyet ve gelirlerinin hemen altında pazara giriş yapmış gibi görünse de ortalama maliyet ve ortalama bilet fiyatlarına bakıldığında, tam tersi bir durum göze çarpmaktadır. Maliyet verilerinin bu kadar değişmesinde, THY'nin yolcu sayılarının çok düşük olması yatmaktadır. Zira bu hatta THY'nin doluluk oranları % (.....) lar seviyesindedir.
- (227) Öte yandan, Berlin hattında uygulanan bilet fiyatlarının seyri incelendiğinde, AHL'den yapılan uçuşların ortalama fiyatları en yüksek iken, bunu SGH'den THY'nin yaptığı uçuşların takip ettiği görülmektedir. PEGASUS'un fiyatları ise hattaki en düşük fiyatlardır. Bu noktada, THY'nin SGH-Schönefeld hattına girişinin sektördeki fiyatlama seyrini büyük ölçüde etkilemediği, kış aylarında düşüş gösteren fiyatların yaz aylarında yükseldiği görülmektedir.

## 14-54/932-420

- (228) Ayrıca, THY'nin SGH-Schönefeld hattına girişinin PEGASUS'un karlılığına etkileri incelendiğinde, THY'nin faaliyete henüz başlamadığı Eylül ayında PEGASUS'un negatif karlılığa geçtiği görülmektedir. Bu karlılık düşüşünün mevsimsellik etkisinden kaynaklandığı tespitine varılmıştır. Zira benzer negatif karlılıklar, THY'nin faaliyette olmadığı ilerleyen yılların aynı dönemlerinde de görülmüş ve hatta daha yüksek negatif karlılık seviyeleri kaydedilmiştir.
- (229) PEGASUS'un gelirlerinde, THY'nin faaliyete başlamasından önceki aylarda, görülen düşüş, THY'nin faaliyet süresi boyunca devam etmiştir. Ayrıca, THY'nin pazarda olmadığı 2011, 2012 ve 2013 yıllarında da Ekim-Kasım aylarında gelirler düşmeye başlamıştır.
- (230) PEGASUS'un Kasım-Haziran ayları arasındaki gelirlerinin bir önceki aya göre değişimine ilişkin verilere göre, THY'nin faaliyete başladığı 2009 yılının Kasım ayında PEGASUS'un gelirlerinde %(.....) bir düşüş yaşanmasına rağmen, devam eden ayda %(.....) bir iyileşme görülmüştür. Devam eden yılların aynı dönemlerinde de yine benzer gelir kayıpları yaşanmıştır. Bu nedenle, THY'nin pazara girişinin PEGASUS'un gelirlerinde belirgin bir kötüleşme yaratmadığı sonucuna ulaşılmıştır.
- (231) Öte yandan, pazar payında meydana gelen değişim; hakim durumdaki teşebbüsün, fiyat uygulamaları ile rakip teşebbüsü, etkin biçimde faaliyet göstermek için ihtiyaç duyduğu müşteri kitlesinden mahrum bırakıp bırakmadığının analizi bakımından yol gösterici olmaktadır. Teşebbüslerin her ikisinin de faaliyet gösterdiği ilk yıl olan 2009'da, PEGASUS'un pazar payı %(.....) iken, tarafların pazarda bulunduğu 2010 yılında bu oran ikiye katlanmış ve %(.....)'e çıkmıştır. Dolayısıyla, THY'nin hattaki fiyatlama davranışının PEGASUS üzerinde herhangi bir dışlayıcılığa yol açmadığı aşikardır.
- (232) Tüm bu değerlendirmeler neticesinde; THY'nin, SGH'den gerçekleştirdiği ve toplamda 8 ay olan uçuşlarındaki maliyet altı fiyatlamanın PEGASUS üzerinde dışlayıcı bir etkiye yol açmadığı, hattaki bu fiyatlama düzeyinin hattın yeni açılmasından kaynaklanabileceği, nitekim sekiz aylık zarar sonucunda seferlerin durdurulduğu görülmektedir.

### J.2.3.2.3. İstanbul-Brüksel Hattı

- (233) THY, İstanbul-Brüksel hattında AHL'den 2008-2013 dönemi boyunca, SGH'den ise 2008 yılında 1 ay, 2010 yılında ise 6 ay uçuş gerçekleştirmiştir. PEGASUS ise 2009 yılının ikinci yarısında bu hatta faaliyet göstermeye başlamıştır.
- (234) Bahsi geçen hatta, THY'nin SGH'den gerçekleştirdiği uçuşlardaki gelir ve gider durumu incelendiğinde, teşebbüsün 2010 yılında faaliyet gösterdiği süre boyunca kaçınılabilir maliyet seviyesinin altında gelir düzeyine sahip olduğu dikkat çekmektedir. Bunun yanı sıra, THY Katkı-1 düzeyinde ve genel kar-zarar hesabına göre de zarar etmiştir.
- (235) Diğer taraftan, THY, AHL'den Brüksel'e gerçekleştirdiği seferlerde ise 2008-2013 dönemi boyunca kaçınılabilir maliyetin üzerinde gelir elde etmiş, başka bir ifadeyle Katkı-2 seviyesinde kar elde etmiştir.
- (236) THY'nin, İstanbul-Brüksel hattında, AHL'den gerçekleştirdiği uçuşlarda kar ederken, SGH'den yaptığı kısa dönemli uçuşlarda zarar ediyor olması, teşebbüsün bu pazarda yıkıcı fiyat uygulamak suretiyle rakibini dışlamayı amaçladığı şüphesini doğurmaktadır. Bu durumun gerçeği yansıtmayı yansıtmadığının ortaya konulabilmesi için, THY ve PEGASUS'un ilgili hatta aylık bazda gelir, maliyet ve bilet fiyatları incelenmiştir.
- (237) Buna göre, 2010 yılı Mayıs-Eylül döneminde, THY'nin toplam gelirleri kaçınılabilir maliyetin altında, ortalama bilet fiyatları da ortalama kaçınılabilir maliyetin altında seyretmiştir. THY Ekim ayında söz konusu hatta faaliyet göstermemiş olup, uçuş gerçekleştirilen son ay olan Kasım ayında toplam gelirler kaçınılabilir maliyetin, ortalama bilet fiyatı ise ortalama kaçınılabilir maliyetin üzerine çıkmıştır. Diğer taraftan, THY Kasım ayında SGH uçuşlarına son vermiştir. SGH'deki durum bu iken, THY'nin 2008-2013 döneminde AHL'den gerçekleştirdiği seferlerdeki gelir-maliyet ilişkisi incelendiğinde, genel olarak THY'nin

ortalama kaçınılabilir maliyetin üzerinde ortalama bilet fiyatı uyguladığı tespit edilmiştir. Diğer taraftan, THY; 2010 Ocak-Temmuz döneminde, 2010 Aralık-2011 Mart döneminde, 2011 Aralık-2012 Mayıs döneminde ve 2012 Aralık-2013 Şubat döneminde, SGH'de olduğu gibi AHL'de de kaçınılabilir maliyetin altında gelir elde etmiş, diğer aylarda ise kaçınılabilir maliyetten daha fazla bilet geliri kazanmıştır. THY'nin AHL'den yaptığı uçuşlarda bilet fiyatlarının kısa süreli ve dönemsel olarak kaçınılabilir maliyetin altına düşmesi, maliyet altı fiyatlamanın rakibi dışlamak amacıyla sistematik olarak gerçekleştirilmediği, özellikle mevsimselliğin etkisiyle kış aylarında yaşanan fiyat düşüşlerinden kaynaklandığı tespitini güçlendirmektedir.

- (238) Öte yandan, THY; SGH'den Katkı-2 düzeyinde zarar ettiği 2010 Mayıs-Kasım döneminde, AHL'de ortalama kaçınılabilir maliyetin üstünde ortalama bilet fiyatı uygulayarak, Katkı-2 düzeyinde kar elde etmiştir. Bu noktada teorik olarak, THY'nin 2010 yılının 6 ayında SGH'de maliyet altı fiyatlama yapmak suretiyle rakibini dışlamaya çalışan bir strateji izlediği sonucuna varılabilir. Ancak, bu eylemin PEGASUS üzerindeki etkilerinin yakından incelenmesi gerekmektedir. Bu amaçla PEGASUS'un gelir, maliyet ve karlılık durumu analiz edilerek, THY'nin davranışlarının rekabet üzerindeki olası bir olumsuz etkisinin varlığı incelenmiştir.
- (239) Mevcut verilere göre, PEGASUS İstanbul-Brüksel hattında 2009 ve 2010 yıllarında yıllık bazda kaçınılabilir maliyetin altında gelir elde etmiştir. Bunun yanı sıra, teşebbüs 2009-2013 döneminde kar-zarar hesabına göre zarar etmiştir. Aylık bazdaki verilere bakıldığında ise, PEGASUS'un faaliyet gösterdiği 2009-2013 döneminde toplam gelirler ile kaçınılabilir maliyet rakamlarının dalgalı bir seyir izlediği, toplam gelirlerinin kimi zaman kaçınılabilir maliyetlerin altında seyrettiği kimi zaman da kaçınılabilir maliyetin üzerinde yer aldığı tespit edilmiştir. Keza, ortalama bilet fiyatı ile ortalama kaçınılabilir maliyet arasında da benzer bir durum söz konusudur. Özellikle faaliyete başlanılan 2009 yılının sonundan 2010 yılının ortalarına kadar Katkı-2 düzeyinde zarar edilmektedir. Nitekim uçuşun gerçekleştirildiği ilk yıllarda zarar edilmesi olağan karşılanabilecek bir durumdur. Devam eden dönemlerde katlanılan zararlarda ise mevsimselliğin etkisi bulunmaktadır.
- (240) Diğer taraftan THY'nin, SGH'den maliyet altı fiyat uygulamasında bulunduğu 2010 yılı Mayıs-Kasım döneminde, PEGASUS ortalama kaçınılabilir maliyetin üzerinde bilet fiyatı uygulamıştır. Bunun yanı sıra, THY'nin SGH'de maliyet altı fiyatlama yapmadığı veya faaliyet göstermediği zamanlarda da PEGASUS'un bilet fiyatlarının ortalama kaçınılabilir maliyetin altında olduğu dönemler mevcuttur. Dolayısıyla, bu durum hakim durumdaki teşebbüsün maliyet altı fiyatlama ile PEGASUS'un maliyet altında gelir elde etmesi arasındaki nedenselliği zayıflatmaktadır.
- (241) PEGASUS'un, İstanbul-Brüksel hattındaki pazar payında yıllar itibarıyla meydana gelen değişim incelendiğinde ise, THY'nin SGH'de faaliyet gösterdiği ve ihlal iddialarının bulunduğu 2010 yılında, teşebbüsün pazardaki payının %(.....)'ten %(.....)'e yükseldiği, 2011 yılında ise %(.....) seviyesine ulaştığı görülmektedir. Sonrasında ise hafif düşüşler yaşansa bile PEGASUS'un pazar payı belli bir seviyede seyretmiştir. Bu çerçevede, pazar payları bakımından da THY'nin maliyet altı fiyat uygulamalarının PEGASUS'un pazardaki faaliyetlerine ve konumuna etkide bulunduğunu belirtmek mümkün değildir.
- (242) Son olarak, THY ile PEGASUS'un bilet fiyatları karşılaştırıldığında, 2008-2013 döneminde THY'nin, hem AHL'den hem de SGH'den gerçekleştirdiği uçuşlardaki bilet fiyatlarının, PEGASUS'un bilet fiyatlarının üstünde seyrettiği tespit edilmiştir.
- (243) Buraya kadar yer verilen değerlendirmeler çerçevesinde, THY'nin kaçınılabilir maliyet altı fiyatlama yapmak suretiyle, PEGASUS'u pazardan dışlama amacı gütmeye çalıştığı ve bu yönde bir etkinin de doğmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

#### J.2.3.2.4. İstanbul-Donetsk Hattı



- (244) İstanbul Donetsk hattı, THY'nin 2008 yılından itibaren AHL'den, PEGASUS'un ise 2011 yılından bu yana SGH'den seferlerinin bulunduğu bir hattır.
- (245) THY İstanbul-Donetsk hattında faaliyet gösterdiği her yıl Katkı-1 düzeyinde kar elde etmiş, ancak 2012 ve 2013 yıllarında Katkı-2 düzeyinde zarar etmiştir. Söz konusu zararın, THY'nin ilgili yıllarda pazarın bir bölümünde yıkıcı fiyat uygulamak suretiyle rakibini dışlayıcı eylemlerde bulunduğu şüphesini doğurması nedeniyle, ilgili hatta aylık bazda gelir ve bilet fiyatları incelenerek, THY'nin bu hattaki eylemlerinin bir dışlayıcılığa yol açıp açmadığı analiz edilmiştir.
- (246) THY'nin, bu hatta 2008'den, 2013 yılının 10. ayına kadar faaliyet gösterdiği 71 ayda toplam gelirleri zaman zaman (2011 yılının 10. ayı ile 2013 yılının 4. ayı arasındaki dönem ve 2013 yılının 7. ayı) kaçınılabılır maliyetinin altında seyretmiştir. Bununla beraber, aynı dönemlere tekabül eden tarihlerde THY'nin ortalama bilet fiyatları ortalama kaçınılabılır maliyetinin altına inmiştir. Bu noktada, THY'nin AHL'de kaçınılabılır maliyet seviyesinin altında gelir elde ettiği dönemler için PEGASUS'un SGH'deki performansının incelenmesi, başka deyişle söz konusu durumun pazarda rekabetçi açıdan ne gibi sonuçlara yol açtığına bakılması gerekmektedir. Bu kapsamda, PEGASUS'un kaçınılabılır maliyet-toplam gelir ve ortalama kaçınılabılır maliyet-ortalama bilet fiyatı ilişkisi incelenmiştir.
- (247) PEGASUS 2011 yılının 10. ayında girdiği İstanbul-Donetsk hattında 2012 ve 2013 yıllarında düzenli olarak faaliyet göstermektedir. PEGASUS'un, faaliyet gösterdiği bu hatta 2011 yılından 2013 yılına kadar toplam geliri zaman zaman (faaliyete başladığı dönem ile 2012 yılının 12. ayı arasındaki periyod ile 2013 yılının 2. ayı) kaçınılabılır maliyetinin altında kalmış, ortalama bilet fiyatları ise faaliyette bulunduğu dönem boyunca ortalama kaçınılabılır maliyetten düşük seviyelerde yer almıştır.
- (248) Bu aşamada THY'nin eylemlerinin PEGASUS üzerindeki etkilerini analiz etmek bakımından kritik önemi haiz soru, THY'nin maliyet altı fiyat uygulamasında bulunduğu dönemlerde bu durumun PEGASUS'a yansımalarının ne olduğudur. Dosya mevcudu bilgilerden, PEGASUS'un pazara girdiği 2011 yılının 10. ayından itibaren THY'nin kaçınılabılır maliyet seviyesinin altında fiyat uyguladığı sonucuna ulaşılmaktadır. PEGASUS'un da gelirleri 2011/10-2013/03 dönemi boyunca kaçınılabılır maliyetlerin altında seyretmiştir. Bu noktada, PEGASUS'un maliyet altı gelir elde etmesinde, THY'nin fiyatlama davranışının etkisinin saptanması gerekmektedir.
- (249) Bu aşamada, sorunun yanıtı bakımından yukarıda açıklanan üç unsurun analiz edilmesi gerekmektedir.
- (250) THY'nin AHL'de kaçınılabılır maliyetinin altında fiyat uyguladığı dönemde PEGASUS'un ortalama bilet fiyatı-ortalama kaçınılabılır maliyet ilişkisi analiz edildiğinde, anılan dönemde hakim durumdaki firma ile paralel biçimde, PEGASUS'un ortalama bilet fiyatlarının ortalama kaçınılabılır maliyetinin altında olduğu tespit edilmektedir. Dolayısıyla bu durum hakim durumdaki teşebbüsün maliyet altı fiyatlaması ile PEGASUS'un maliyet altında gelir elde etmesi arasındaki korelasyonu zayıflatmaktadır.
- (251) Öte yandan, bahse konu hatta 2011-2013 yılları arasında PEGASUS pazar payını düzenli olarak artırırken (%(.....)'den, %(.....)'e yükselmiştir), THY'nin pazar payında yıldan yıla azalma gerçekleşmiştir (%(.....)'dan, %(.....)'ye gerilemiştir). Bu bakımdan THY'nin maliyet altı fiyat uygulamalarının, PEGASUS'u etkin biçimde faaliyet göstermesi için gerekli olan yolcu sayısından mahrum bırakmadığı sonucuna ulaşılmıştır.
- (252) THY'nin ve PEGASUS'un bilet fiyatları karşılaştırıldığında ise, iki havayolu firmasının faaliyetlerinin çakıştığı 2011 yılının 10. ayından itibaren sürekli olarak THY'nin bilet fiyatları PEGASUS'un bilet fiyatlarının üç katına yakın zaman zaman da üç katından daha fazla seviyelerde bulunmaktadır. Her ne kadar Bundeskartellamt'ın Lufthansa-Germania kararında, hakim durumdaki teşebbüsün bilet fiyatlarının rakibinden yüksek olduğu hallerde bile yıkıcı

fiyattan bahsedilebileceği ifade edilse de uygulamanın pazarda ve PEGASUS üzerinde yarattığı etkinin sınırlı kaldığı bu hat itibarıyla böyle bir sonuca ulaşılamayacağı açıktır. Kaldı ki kaçınılabilir maliyet eşiği olarak tayin edilen Katkı-2 düzeyi aslında oldukça katı bir eşiiktir. Bu eşik THY’de sadece son iki yıl negatif durumda olup, her ne kadar bu döneme rast gelen 2012 yılında PEGASUS’un gelir düzeyi kaçınılabilir maliyetinden az olsa da 2013 yılında PEGASUS gerek Katkı-1 gerekse Katkı-2 düzeyinde kar elde etmiştir. Netice olarak, THY’nin İstanbul-Donetsk hattında yıkıcı fiyat uygulaması yoluyla hakim durumunu kötüye kullanmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

#### J.2.3.2.5. İstanbul-Düsseldorf Hattı

- (253) İstanbul-Düsseldorf hattında THY hem AHL hem de SGH’den faaliyet göstermektedir. THY’nin SGH-Düsseldorf hattı 2013 yılının son döneminde faaliyete başladığı bir hattır. THY, bu hatta, anılan yılı kaçınılabilir maliyet seviyesi olarak kabul edilen Katkı-2 düzeyinin altında bir gelir ederek tamamlamıştır. Aynı hatta THY, AHL’den 2008-2013 dönemi boyunca faaliyet göstermiştir. 2011 yılı istisna olmak üzere, THY bu hatta yıllar itibarıyla gerek Katkı-2 ve gerekse genel kar-zarar düzeylerinde pozitif gelir elde etmiştir. Dolayısıyla İstanbul-Düsseldorf uçuşlarında, inceleme dönemi içerisinde, sadece SGH’den yapılan kısa süreli seferlerde kaçınılabilir maliyet seviyesinin altında gelir elde edilmesi söz konusu olmuştur.
- (254) THY’nin, SGH’den kaçınılabilir maliyetin altında gelir elde ettiği yıl olan 2013’ün aylar itibarıyla detaylı analizi yapılmış olup, Ekim ve Kasım aylarında THY’nin toplam gelirlerinin kaçınılabilir maliyetin altında, ortalama bilet fiyatının ise ortalama kaçınılabilir maliyetin altında olduğu görülmektedir. THY’nin SGH’den seferlerine başlamasını takip eden iki aylık dönemde maliyet altı fiyatlamanın rakibi dışlamak bakımından önemli etkilerinin olması beklenemeyeceğinden, SGH-Düsseldorf hattı ile ikame kabul edilen AHL-Düsseldorf hattında gerçekleştirilen seferler için THY’nin her iki havalimanındaki ortalama kaçınılabilir maliyet ve ortalama bilet fiyatı ilişkisi aylar itibarıyla incelenmiştir.
- (255) THY’nin AHL’den gerçekleştirdiği Düsseldorf seferlerinde ortalama kaçınılabilir maliyeti 2008-2013 döneminde zaman zaman mevsimselliğin etkisi ile ortalama bilet fiyatının üzerine çıksa da genellikle ortalama bilet fiyatının altında kalmaktadır. Dolayısıyla, AHL-Düsseldorf hattında maliyet altı bir fiyatlamanın düzenli biçimde varlık gösterdiğinden bahsetmek mümkün değildir. Sadece SGH’deki maliyet altı fiyatlamanın yapıldığı iki aylık bir dönemin dışlama etkisine yol açmayacağını varsaymak mümkün olsa bile, PEGASUS’un gelir, maliyet ve karlılık durumu ve pazarın yapısının incelenmesine ihtiyaç duyulmuştur.
- (256) Öte yandan, dosya mevcudu bilgilere göre, PEGASUS, SGH-Düsseldorf hattında sadece 2008 ve 2010 yıllarında kaçınılabilir maliyetin altında gelir elde ederken, bu hatta son iki yılda kara geçmiştir. Bu rakamlardan, THY’nin kısa süreli maliyet altı fiyat uygulamasının PEGASUS üzerinde yıllar itibarıyla olumsuz bir etkisini görmek mümkün değildir. Buna benzer bir yorumu, PEGASUS’un aylar itibarıyla yer verilen kaçınılabilir maliyet-toplam gelir ve ortalama kaçınılabilir maliyet-ortalama bilet fiyatı verileri için de yapmak mümkündür.
- (257) PEGASUS’un hem toplam gelirlerinde hem de ortalama bilet fiyatlarında mevsimselliğin etkisi ile kış dönemlerinde düşüş gözlenmiş ve bu değerler zaman zaman kaçınılabilir maliyet seviyelerinin de altına düşmüştür. Kısa süreli maliyet altı fiyatlamanın olduğu 2013 yılında da benzer bir seyir söz konusu olmuştur. Yılın önemli bir bölümünde ortalama kaçınılabilir maliyetin üzerinde seyreden ortalama bilet fiyatları, yaz döneminden sonra düşüşe geçmiştir. Dolayısıyla eldeki verilerden, THY’nin SGH’den maliyet altında fiyatlarla sefer icra ettiği iki aylık dönemin PEGASUS üzerindeki olumsuz etkisini ortaya koymak oldukça güçtür.
- (258) Kaldı ki, gerek PEGASUS’un ilgili hatta artan bir pazar payına sahip olması (2008’de %(. ....); 2013’te (. ....)) ve gerekse ortalama bilet fiyatlarının THY’nin AHL ve SGH’den gerçekleştirdiği seferlerle rekabet edecek nitelikte ve hatta onlardan daha düşük olması, bahsi geçen hatta PEGASUS’un dışlanması ihtimalini ortadan kaldırmaktadır.

- (259) Bütün bu değerlendirmeler çerçevesinde, İstanbul-Düsseldorf hattında hakim durumda olan THY'nin, rakibi PEGASUS'un pazardan dışlanmasına yol açacak uygulamalarda bulunmadığı kanaatine varılmıştır.

#### J.2.3.2.6. İstanbul-Frankfurt Hattı

- (260) THY, AHL'den, PEGASUS ise SGH'den İstanbul-Frankfurt seferlerini gerçekleştirmektedir. Bununla birlikte, 2013 yılının sonunda THY, SGH'den de söz konusu noktaya uçuşlara başlamıştır. THY'nin SGH'den faaliyet gösterdiği iki aylık dönemde, gelirlerinin kaçınılabilir maliyetlerini karşılamadığı görülmektedir. Bununla birlikte, AHL'den yapılan uçuşlarda gelirlerin toplam kaçınılabilir maliyetleri karşıladığı, ortalama bilet fiyatlarının ise birer ikişer aylık dönemlerde ortalama kaçınılabilir maliyetin altına düştüğü, diğer dönemlerde ise ortalama kaçınılabilir maliyetin üzerinde seyrettiği tespit edilmiştir.
- (261) PEGASUS ise bu hatta 2009/11-2010/10 döneminde faaliyet göstermiştir. PEGASUS ve THY'nin SGH'den yaptıkları Frankfurt seferleri kesişmemiştir.
- (262) Faaliyette olduğu dönem boyunca PEGASUS'un elde ettiği gelir toplam ve kaçınılabilir giderlerini karşılamaya yetmemiştir. PEGASUS'un hattaki aylık karlılık durumuna bakıldığında ise sadece 2010 yılının yaz döneminde kaçınılabilir maliyetlerinin üzerinde bir gelir/ortalama bilet fiyatı elde ettiği dikkat çekmektedir.
- (263) PEGASUS'un ilgili hattaki zararlarının ve hattan çıkışının THY'nin dışlayıcı faaliyetinden kaynaklanıp kaynaklanmadığının değerlendirilebilmesi bakımından, faaliyetlerin kesiştiği dönem olan 2009/11-2010/10 ayları arasındaki ortalama bilet fiyatları incelenmiştir. PEGASUS'un faaliyette olduğu dönemde, THY'nin Frankfurt hattında elde ettiği gelirler toplam kaçınılabilir maliyetlerinin üzerinde seyretmiştir. Bununla birlikte ortalama bilet fiyatları ilgili dönemde ortalama kaçınılabilir maliyetin altında kalmıştır. Söz konusu durum, ilgili dönemde THY'nin yıkıcı fiyat uyguladığı savını destekler gibi görünse de hem ilgili hatta aylık ve yıllık bazda pozitif bir Katkı-2 seviyesinin bulunması hem de PEGASUS'un pazardan çıkması sonrasında da maliyet altı fiyatlamanın neredeyse bir yıla yakın sürmesi bu uygulamanın PEGASUS'u pazardan dışlama amacı taşımadığını ortaya koymaktadır.
- (264) Ayrıca, Frankfurt hattında ortalama bilet fiyatları karşılaştırıldığında, THY'nin fiyatlarının PEGASUS'un fiyatlarının üzerinde seyrettiği görülmektedir. İlaveten THY, PEGASUS'un pazara girişinin ardından tepki olarak bir fiyat indirimine de gitmemiştir.
- (265) Tüm bu değerlendirmeler neticesinde, THY'nin Frankfurt hattında PEGASUS'u dışlayıcı bir fiyatlama davranışı içerisinde olmadığı sonucuna varılmıştır.

#### J.2.3.2.7 İstanbul-Hannover Hattı

- (266) THY, İstanbul-Hannover hattında AHL'den 2008-2013 dönemi boyunca uçuş gerçekleştirmiş; SGH'de ise 2009 yılının Kasım ayında faaliyet göstermeye başlamış, ancak 2010 yılının Temmuz ayında faaliyetine son vermiştir. PEGASUS söz konusu hata 2010 yılı Haziran ayında girmiş, bu hatta 2010 yılı Haziran-Ağustos, 2012 yılı Haziran-Eylül ve 2013 yılı Haziran-Eylül aylarında faaliyet göstermiştir. THY'nin, SGH'den gerçekleştirdiği seferlerdeki karlılık durumu incelendiğinde, faaliyet gösterilen dönem boyunca, 2010 yılı Temmuz ayı dışında, Katkı-2 seviyesinde zarar edildiği, başka bir ifadeyle kaçınılabilir maliyetin altında gelir elde edildiği anlaşılmıştır. Bunun yanı sıra, kar-zarar düzeyinde de zarar edildiği görülmektedir. Aynı şekilde ortalama bilet fiyatları da ortalama kaçınılabilir maliyetin altında kalmıştır.
- (267) AHL'den Hannover'e gerçekleştirilen uçuşlar incelendiğinde ise, genel olarak kaçınılabilir maliyet üzerinde veya buna yakın bir değerde gelir elde edildiği görülmektedir. 2010-2013 döneminde her yıl belli dönemlerde ortalama fiyatlar ortalama kaçınılabilir maliyet altında kalmış olsa da bu durumun sistematik olmadığı ve mevsimsellikten kaynaklandığı tespit edilmiştir. Bu şekildeki kısa süreli maliyet altı gelirler, rakibi dışlamak amacıyla ziyade,

özellikle kış dönemlerinde yaşanan talep azalması nedeniyle fiyatların düşmesinden kaynaklanmaktadır. Bu dönemler dışında fiyatlar ortalama kaçınılabilir maliyet üzerinde seyretmiş ve Katkı-2 düzeyinde kar edilmiştir. Diğer taraftan, teşebbüs 2008 ve 2012 yıllarında genel kar-zarar hesabına göre zarar etmiştir.

- (268) Her ne kadar AHL'de ortaya çıkan maliyet altı fiyatlamanın mevsimsellikten kaynaklandığı anlaşılrsa da bu noktada, söz konusu uygulamanın ve ayrıca THY'nin SGH'de gerçekleştirdiği maliyet altı fiyatlamanın PEGASUS üzerindeki etkilerini incelemek faydalı olacaktır. Dosya mevcudu bilgilere bakıldığında, PEGASUS'un, 2010 yılı dışında İstanbul-Hannover hattında kaçınılabilir maliyetin üzerinde ve kimi zaman da kaçınılabilir maliyete yakın düzeylerde gelir elde ettiği görülmektedir. Ortalama kaçınılabilir maliyet ve ortalama fiyat rakamları kıyaslandığında da benzer bir sonuca varılmaktadır. Buna ek olarak, PEGASUS'un söz konusu hata 2010 yılının Haziran ayında girdiği, THY'nin ise bu hatta SGH'den gerçekleştirdiği uçuşlara 2010 yılı Temmuz ayında son verdiği göz önüne alındığında, THY'nin SGH'de yaptığı maliyet altı fiyatlamanın PEGASUS'u etkilemesinin imkan dahilinde olmadığı anlaşılmıştır.
- (269) Son olarak, İstanbul-Hannover hattında THY ile PEGASUS'un bilet fiyatları karşılaştırıldığında, genel olarak THY'nin AHL'den gerçekleştirdiği uçuşlardaki bilet fiyatlarının, PEGASUS'un bilet fiyatlarının üstünde olduğu görülmüştür. THY'nin, SGH'de uyguladığı ortalama bilet fiyatı ise her ne kadar PEGASUS'un fiyatlarından daha düşük olsa da faaliyet gösterilen dönemlerde çakışma olmadığından, bu durumun sakınca doğurmadığı tespiti yapılmıştır.
- (270) Buraya kadar yapılan değerlendirmeler neticesinde, İstanbul-Hannover hattında THY'nin PEGASUS'u pazardan dışlamayı amaçlayan veya böyle bir etki doğuran eylemlerde bulunmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

#### **J.2.3.2.8. İstanbul-Kopenhag Hattı**

- (271) THY, İstanbul-Kopenhag hattında, SGH'den 2010 yılının beş aylık döneminde faaliyet göstermiş olup, takiben SGH'den çıkarak AHL'den seferlerine devam etmiştir. THY, diğer hatların önemli bir bölümünde olduğu gibi SGH-Kopenhag hattında da pazara ilk girdiği dönemde kaçınılabilir maliyet düzeyi olarak kabul edilen Katkı-2 düzeyinin altında faaliyet göstermiş ve beş aylık bir sürenin ardından, SGH-Kopenhag hattındaki seferlerine son vermiştir.
- (272) Öte yandan THY, AHL'deki Kopenhag seferlerinden her yıl Katkı-2 düzeyinde kar elde ederken 2010, 2011 ve 2012 yıllarında ise genel kar zarar hanesinde negatif değerler oluşmuştur. Dolayısıyla, yalnızca yukarıda sözü edilen dönemde, toplam gelirler kaçınılabilir maliyetin ve ortalama bilet fiyatı ortalama kaçınılabilir maliyetin bir miktar altında seyretmiştir. THY'nin söz konusu beş aylık dönemdeki fiyatlamasının, rakibi dışlamak bakımından önemli etkiler doğurması beklenemeyeceğinden, THY'nin, bu hat ile ikame kabul edilen AHL-Kopenhag seferlerindeki ortalama kaçınılabilir maliyet ve ortalama bilet fiyatı ilişkisi, aylar itibarıyla incelenmiştir.
- (273) Buna göre, THY'nin, AHL'den gerçekleştirdiği Kopenhag seferlerindeki ortalama kaçınılabilir maliyeti, 2008-2013 döneminde zaman zaman mevsimselliğin etkisi ile kış dönemlerinde ortalama bilet fiyatının üzerine çıksa da genellikle ortalama bilet fiyatının altında kalmaktadır. Dolayısıyla, AHL-Kopenhag hattında aylar itibarıyla maliyet altı bir fiyatlamanın düzenli biçimde varlık gösterdiğinden bahsetmek mümkün değildir.
- (274) Esasen, maliyet altı fiyatlamanın yapıldığı kısa bir dönemin ardından, THY'nin bu hatta SGH'den yaptığı faaliyetlerini durdurduğu dikkate alındığında, dışlama etkisine yol açacak bir eylemden söz edilemez. Bununla birlikte, gerek PEGASUS ve gerekse de pazarın yapısına bakılarak şikayet konusu ayrıntılı olarak incelenmiştir.

- (275) PEGASUS SGH-Kopenhag hattında 2008, 2009 ve 2010 yıllarında kaçınılabilir maliyetin altında gelir yaratırken söz konusu hatta son iki yılda kara geçmiştir. Kısa süreli maliyet altı fiyat uygulamasının yıllar itibarıyla PEGASUS üzerinde olumsuz bir etkisini görmek mümkün değildir.
- (276) Buna benzer bir tespiti PEGASUS'un aylar itibarıyla kaçınılabilir maliyet-toplam gelir ve ortalama kaçınılabilir maliyet-ortalama bilet fiyatı göstergeleri için de yapmak mümkün değildir. İstanbul-Kopenhag hattında PEGASUS 2012 yılına kadar hem kaçınılabilir maliyet seviyesinin altında gelir elde etmiş hem de bilet fiyatları genellikle ortalama kaçınılabilir maliyet seviyesinin altında seyretmiştir. Bu döneme kadar gelir ve maliyet arasındaki makas zaman zaman mevsimsellik etkisi ile daha da açılmış, ancak 2012 yılından itibaren gelirler maliyetin üzerine çıkmayı başarmıştır. THY'nin SGH'den maliyet altı fiyat uygulamasında bulunduğu beş aylık dönemde (2010/06-2010/10) gelir maliyet ilişkisi PEGASUS'un genel trendi ile paralel biçimde seyretmiştir. Bu nedenle THY'nin maliyet altı fiyatlamasının PEGASUS'un fiyatlama politikası üzerindeki etkisini net biçimde görmek mümkün değildir.
- (277) Kaldı ki, gerek PEGASUS'un ilgili hatta artan bir pazar payına sahip olması (2008'de %(. ....)-2013'te %(. ....)) ve ortalama bilet fiyatlarının THY'nin AHL ve SGH'den gerçekleştirdiği seferlerle rekabet edecek nitelikte ve onlardan daha düşük olması, bu hatta PEGASUS'un dışlanmadığının bir göstergesidir. Nitekim maliyet altı fiyat uygulamasının yapıldığı 2010 yılını takip eden 2011 yılında da pazar payındaki artış devam etmiştir.
- (278) Öte yandan, PEGASUS'un bilet fiyatları 2008-2013 döneminde düzenli olarak THY'nin AHL'den gerçekleştirdiği uçuşlardaki bilet fiyatlarından daha düşük olmuş, SGH'den gerçekleştirdiği uçuşlardaki bilet fiyatları ile yakın seyretmiştir. Bu anlamda PEGASUS'un bu hatta iktisadi anlamda daha etkin faaliyet gösterdiği ve THY'nin fiyatlamalarından olumsuz etkilenmediği açıktır.
- (279) Bu değerlendirmeler çerçevesinde, İstanbul-Kopenhag hattında hakim durumda bulunan THY'nin, rakibi PEGASUS'un pazardan dışlanması etkisine yol açacak bir uygulamasının bulunmadığı kanaatine varılmıştır.

#### **J.2.3.2.9. İstanbul- Londra Hattı**

- (280) THY, İstanbul-Londra hattında hem AHL'den hem de SGH'den sefer gerçekleştirmektedir. SGH'den 2009 yılının son iki ayında itibaren yapılan uçuşlar 2011'in Ocak ayına kadar 14 ay boyunca devam etmiştir. Teşebbüs, bu uçuşlara 2013 yılında yeniden başlamış ve 7 ay boyunca faaliyet göstermiştir.
- (281) Dosya mevcudu bilgilerden, bu hattın gelir düzeyinin, yıllık bazda kaçınılabilir maliyet seviyesinin (Katki-2) altında olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca, sırasıyla iki ve bir ay gibi kısa sürelerde faaliyet gösterilen 2009 ve 2011 yıllarında Katki-1 düzeyinde de zarar edilmiştir.
- (282) Diğer taraftan, THY'nin AHL'den gerçekleştirdiği Londra uçuşları, genel kar-zarar düzeyinde zarar edilen 2009 yılı haricinde tüm katkı düzeyleri itibarıyla karlı bir hattır.
- (283) THY'nin PEGASUS'un faaliyet gösterdiği SGH'den yaptığı uçuşlarda zarar ederken, rakibin faaliyet gösteremediği AHL'den gerçekleştirdiği uçuşlarında elde ettiği karla bu zararı finanse ettiği şüphesi, THY'nin pazarın bir bölümünde yıkıcı fiyat uygulamak suretiyle rakibini etkin biçimde faaliyet göstermek için ihtiyaç duyulan yolcu seviyesinden mahrum bıraktığı iddiasını da gündeme getirmektedir.
- (284) Bu noktada, THY'nin hakim durumda bulunduğu İstanbul-Londra hattında dönemler itibarıyla uyguladığı maliyet altı fiyatlamasının, rakibini etkin ve yeterli müşteriden mahrum bırakıp bırakmadığını analiz etmek bakımından THY'ye ilişkin olarak yapılan analizler PEGASUS için de yapılmıştır.

- (285) Dosya mevcudu bilgilere göre, PEGASUS ilgili hatta genel kar-zarar düzeyi itibarıyla her yıl zarar etmiş, Katkı-2 düzeyinde pozitif gelire ise 2010 yılından sonra ulaşabilmiştir. Daha ayrıntılı vermek gerekirse, 2009 Kasım-2010 Temmuz arasına denk gelen I. ve 2010 Eylül-2011 Ocak arasına denk gelen II. dönemlerin bazı aylarında, PEGASUS da THY gibi kaçınılabilir maliyet seviyesinin altında gelir elde etmiş ve ortalama bilet fiyatları da ortalama kaçınılabilir maliyetin altında olmuştur. Bununla birlikte THY bu dönemlerin tamamında kaçınılabilir maliyet seviyelerinin altında gelir elde ederken, PEGASUS'un sadece talebin daha düşük olduğu kış aylarında zarar ettiği fakat yaz aylarında kaçınılabilir maliyet seviyelerinin üstüne çıktığı görülmektedir. Dolayısıyla, bu durum mevsimsellik etkisini ön plana çıkarmaktadır. THY'nin SGH-Londra seferlerinde bazı yıllarda Katkı-1 seviyesi de dahil olmak üzere, Katkı-2 ve genel kar-zarar düzeylerinde elde ettiği zarar da göz önüne alındığında, bu hatta oldukça yoğun bir rekabetin yaşandığı sonucuna varılmaktadır.
- (286) Öte yandan 2013 yılı Haziran-Kasım arasına denk gelen III. dönemde ise yine THY'nin SGH'de maliyet altı fiyat uygulaması söz konusu olmuş, ancak yaz aylarına denk gelen bu süreçte, PEGASUS'un gerek toplam gelirleri ve gerekse ortalama bilet fiyatları kaçınılabilir maliyet eşiklerinin üzerinde seyretmiştir. Dolayısıyla, bu durum açık bir biçimde talebin görece daha yüksek olduğu aylarda THY'nin maliyet altı fiyat uygulamasına karşın PEGASUS'un THY'nin bu rekabet baskısı ile baş edebildiğini, PEGASUS'un maliyetlerin altında gelir seviyelerinin mevsimsellikle daha yakından ilişkili olduğunu göstermektedir.
- (287) Bu dönemde İstanbul-Londra hattında pazar payındaki değişim, bir başka ifade ile PEGASUS'un, THY'nin maliyet altı fiyat uygulamaları sonucunda, etkin biçimde rekabet edebilmek adına ihtiyaç duyacağı müşterilerden mahrum kalıp kalmadığı ise aşağıda gösterilmiştir. Görüldüğü üzere PEGASUS bu hatta THY ile birlikte bir başka bayrak taşıyıcı firma olan British Airways ile rekabet halinde bulunmaktadır.
- (288) Yukarıda belirtildiği üzere, maliyet altı fiyat uygulamasının yaşandığı I. ve II. dönemler 2009 yılının son iki ayında başlamakta ve 2011 yılının başına kadar devam etmektedir. Dosya mevcudu bilgilere göre, THY'nin SGH uçuşlarında iki ay maliyet altı fiyat uygulamasında bulunduğu 2009 yılında PEGASUS'un pazar payında önemli bir düşüş yaşanmıştır. Ancak bu dönemde PEGASUS ile birlikte pazar payı kaybı yaşayan bir başka firma THY olmuş ve pazardaki diğer teşebbüsler önemli bir pazar payı artışı yaşamıştır. THY'nin dokuz ay maliyet altı fiyat uyguladığı 2010 yılında ise PEGASUS'un pazar payında önceki yıla göre küçük de olsa bir artış yaşanmıştır. PEGASUS'un pazar payında düşüş yaşadığı bir başka yıl ise 2012 yılı olup, bu yılda THY'nin SGH'den seferleri bulunmamakta ve AHL'den kış aylarında gerçekleştirdiği seferlerde ise maliyetin altında gelir elde ettiği görülmektedir. THY'nin SGH'den tekrar sefere başladığı ve Katkı-2 düzeyinin altında gelir sağladığı 2013 yılında ise PEGASUS yine pazar payını arttırmayı başarmıştır.
- (289) Son olarak, THY ve PEGASUS'un ortalama bilet fiyatları karşılaştırıldığında, 2008-2013 dönemindeki 60 ay boyunca bir aylık istisna dışında PEGASUS'un ortalama bilet fiyatlarının THY'nin AHL'deki ortalama bilet fiyatlarından daha düşük, SGH'deki bilet fiyatlarından ise kimi zaman daha düşük kimi zaman ise bu fiyatlara yakın seyrettiği belirlenmiştir. Bu durum, PEGASUS'un bu hatta iktisadi anlamda daha etkin faaliyet gösterdiği ve tüketiciye daha avantajlı fiyatlar sunduğunu göstermektedir. THY'nin ise zaman zaman kaçınılabilir maliyet seviyelerinin altına düşse bile sattığı biletlerin ortalama fiyatlarının rakibinden daha yüksek olduğu bir durumda, daha etkin bir rakibini pazar dışına itme olasılığı gerçekçi değildir.
- (290) Bu değerlendirmeler çerçevesinde İstanbul-Londra hattında hakim durumdaki THY'nin, rakibi PEGASUS'un pazardan dışlanması etkisine yol açacak bir uygulamasının bulunmadığı kanaatine varılmıştır.

#### J.2.3.2.10. İstanbul-Lviv Hattı

## 14-54/932-420

- (291) THY'nin, İstanbul'dan Lviv kentine yaptığı seferler, AHL'den yapılan uçuşlar ile gerçekleşirken; PEGASUS, 2012 yılının Ekim ayında SGH'den faaliyet göstermeye başlamıştır.
- (292) THY, Lviv'e gerçekleştirdiği seferlerde 2013 yılı hariç olmak üzere her yıl Katkı-2 seviyesinde zarar etmiştir.
- (293) Mezkur teşebbüsün bu hattaki uçuşları aylık olarak incelendiğinde, genel olarak kaçınılabilir maliyetin altında gelir elde edildiği ve mevsimsellik etkisinin ortaya çıktığı görülmektedir. Hattaki gelirlerin Ağustos-Eylül aylarında en yüksek seviyesini gördüğü, sonra ise giderek azaldığı izlenmektedir. 2009, 2010 ve 2011 yıllarının bahsi geçen aylarında gelirler, her ne kadar artsa da kaçınılabilir maliyetleri ancak karşılayabilmiştir. Ancak, 2012 ve 2013 yılında yaz döneminde artan gelirlerin kaçınılabilir maliyetleri aştığı görülmektedir. PEGASUS'un hatta girmesinin ardından THY'nin toplam gelirleri kaçınılabilir maliyetlerinin altında seyretmiş, ancak devam eden yıl olan 2013'ün Ağustos döneminde tekrar kaçınılabilir maliyetin üzerine çıkmış ve 2013 Ekim ayı ve sonrasında yine gerileme eğilimine girmiştir.
- (294) THY'nin bu hattaki ortalama bilet fiyatları incelendiğinde ise, aylık bazda çok büyük değişimlerin yaşanmadığı, ortalama bilet fiyatları nispeten daha istikrarlı bir görünüm sergilerken, ortalama kaçınılabilir maliyetin daha fazla dalgalandığı tespit edilmiştir. Ayrıca ortalama bilet fiyatları bakımından dikkat çeken bir diğer husus en yüksek gelirin elde edildiği Ağustos-Eylül aylarından sonra bilet fiyatlarında belirgin düşüşlerin yaşanıyor olmasıdır. PEGASUS'un hatta girdiği dönemde de böyle bir fiyat düşüşü yaşanmasına rağmen, bu durumun rakibin dışlanması amacıyla gerçekleşmediği, anılan fiyatlama davranışının diğer yıllarda da gerçekleşmesi sebebiyle söz konusu davranışın hattın yapısından kaynaklandığı sonucuna varılmıştır.
- (295) Ayrıca Lviv hattında ortalama bilet fiyatları karşılaştırıldığında, THY'nin fiyatlarının PEGASUS'un üzerinde seyrettiği görülmektedir. İlaveten THY, PEGASUS'un girişinin ardından tepki olarak bir fiyat indirimine de gitmemiştir.
- (296) PEGASUS'un dışlayıcı bir eylemden etkilenip etkilenmediğini ölçmenin bir diğer yolu ise pazar paylarının gelişiminin incelenmesidir. 2012 yılında faaliyete başlayan teşebbüsün faaliyetinin ilk yılında %(.....) bir pazar payı elde ettiği ve devam eden yılda bu payını %(.....) seviyesine çıkardığı görülmektedir. Bir başka deyişle, PEGASUS'un ilgili hatta pazar payını büyük ölçüde arttırdığı ve bu durumda söz konusu hatta dışlama iddialarının yerinde olmadığı tespit edilmiştir.
- (297) Öte yandan, PEGASUS bu hatta 2013 yılında Katkı-2 düzeyinde kar etmiş, faaliyete başladığı ve sadece 3 ay uçuş gerçekleştirdiği 2012 yılında ise düşük bir düzeyde zarar etmiştir.
- (298) Son olarak, PEGASUS'un hattaki aylık karlılık durumuna yakından bakıldığında, 2013 yılında; hattaki gelirlerin kaçınılabilir maliyetin üzerinde olduğu, ortalama bilet fiyatının ise bazı aylarda ortalama kaçınılabilir maliyetleri aşarken bazı aylarda onun gerisinde kaldığı dikkat çekmektedir.
- (299) Tüm bu değerlendirmeler neticesinde, THY'nin, Lviv hattında PEGASUS'u dışlayıcı bir fiyatlama davranışı içerisinde olmadığı sonucuna varılmıştır.

### J.2.3.2.11. İstanbul - Lyon Hattı

- (300) İstanbul-Lyon hattında; THY'nin 2008 yılından itibaren AHL'den, PEGASUS'un ise 2010 yılından bu yana SGH'den seferleri bulunmaktadır. Bu hatta THY, 2012 yılı haricinde her yıl Katkı-1 düzeyinde kar elde etmiştir. 2012 yılında meydana gelen Katkı-2 düzeyindeki zararın, THY'nin yıkıcı fiyat uyguladığı şüphesini doğurması nedeniyle, ilgili hatta aylık bazda gelir ve bilet fiyatları yakından incelenmiş ve THY'nin bu hattaki eylemlerinin bir dışlayıcılığa yol açıp açmadığı analiz edilmiştir.

- (301) THY'nin, 2008-2013 yılları arasında faaliyet gösterdiği 71 aydaki toplam gelirleri zaman zaman (2011 yılının 1. ayı ile 7. ayı, 2011 yılının 10. ayı ile 2012 yılının 7. ayı ve 2012 yılının 10. ayı ile 2013 yılının 7. ayı arasındaki dönemler) kaçınılabılır maliyetinin altında seyretmiştir. Ayrıca, anılan dönemlere ilaveten, 2010 yılının 2. ve 6. ayları ile 2011/01-2011/07 döneminde THY'nin ortalama bilet fiyatları ortalama kaçınılabılır maliyetinin altına inmiştir. Bu görünüm; esasen gelirlerin kış dönemlerinde düştüğünü, yaz aylarında ise yükseldiğini ortaya koymakla birlikte; söz konusu dönemlerde, PEGASUS'un SGH'de gösterdiği performansının yakından incelenmesine, başka deyişle bu durumun pazarda rekabetçi açıdan ne gibi sonuçlara yol açtığına bakılmasına ihtiyaç duyulmuştur.
- (302) Dosyada yer alan bilgilerden, PEGASUS'un, 2010 yılının 6. ayında girdiği İstanbul-Lyon hattında 2011, 2012 ve 2013 yıllarında düzenli olarak faaliyet gösterdiği anlaşılmaktadır. PEGASUS'un, faaliyet gösterdiği bu hatta, 2010 yılından 2013 yılına kadar toplam gelirinin zaman zaman (2010 yılının 9. ayı ile 2011 yılının 5. ayı ve 2012 yılının 2. ayı ile 6. ayı arasındaki dönemler ile 2013 yılının 1., 3. ve 6. ayları) kaçınılabılır maliyetinin altında kaldığı, ortalama bilet fiyatlarının ise söz konusu dönemlere ek olarak 2011 yılının 10. ayı ile 2012 yılının 2. ayı arasındaki dönem ile 2012 yılının 10. ayından 2013 yılının 7. ayına kadar geçen süre boyunca ortalama kaçınılabılır maliyetten düşük seviyelerde yer aldığı görülmektedir.
- (303) Bu aşamada, THY'nin eylemlerinin PEGASUS üzerindeki etkilerini analiz etmek bakımından kritik önemi haiz soru, THY'nin maliyet altı fiyat uygulamasında bulunduğu dönemlerde, bu durumun PEGASUS'a yansımalarının ne olduğudur. Yapılan incelemede, 2011 yılının 1. ayından itibaren zaman zaman THY'nin kaçınılabılır maliyet seviyesinin altında fiyat uyguladığı zaman aralıklarında, PEGASUS'un gelirlerinin de 2011/01-2011/05 ile 2012/02-2012/06 dönemlerinde ve 2013 yılının 1., 3. ve 6. aylarında ortalama kaçınılabılır maliyetin oldukça altına düştüğü ve her iki firmanın da maliyet altı fiyatlamada bulunduğu tespit edilmiştir.
- (304) Bu noktada, 2011 yılının 1. ayından itibaren zaman zaman kaçınılabılır maliyet seviyesinin altında fiyat belirleyen THY'nin bu uygulamasından, toplamda faaliyet gösterdiği 43 ayın, 28'inde ortalama kaçınılabılır maliyetinin altında ortalama bilet fiyatı belirleyen PEGASUS'un ne şekilde etkilendiği sorusu önem kazanmaktadır.
- (305) Dosya mevcudu bilgilere göre, bazı dönemlerde THY maliyet üstü fiyatlamaya yaparken PEGASUS'un maliyet altı fiyatlamaya yaptığı (2010/09-2010/12) ya da THY'nin ortalama bilet fiyatı maliyet altı iken PEGASUS'un fiyatlarının maliyet üstünde olduğu (2011/06, 2012/01, 2012/06), bazı dönemlerde ise her ikisinin birlikte maliyet altı veya maliyet üstü fiyatlamaya yaptığı görülmektedir. Dolayısıyla bu durum hakim durumdaki teşebbüsün maliyet altı fiyatlaması ile PEGASUS'un maliyet altında gelir elde etmesi arasındaki korelasyonu zayıflatmaktadır. Her iki firmanın da genelde Ekim ile Haziran arasında yaptığı maliyet altı fiyatlamalar mevsimsellik etkisi ile açıklanmaktadır.
- (306) Bu çerçevede son olarak incelenmesi gereken husus, THY ve PEGASUS'un ilgili dönemdeki bilet fiyatlarının karşılaştırılmasıdır. Söz konusu iki havayolu firmasının faaliyetlerinin çakıştığı 2010 yılının 6. ayından itibaren sürekli olarak THY'nin bilet fiyatları PEGASUS'un bilet fiyatlarının üzerinde yer almaktadır. Ayrıca rakibin girişi ile birlikte THY'nin ani bir fiyat indirimine gitmediği de göze çarpmaktadır. Bu noktada PEGASUS'un fiyatlamaya kararlarında THY'nin uygulamalarının olumsuz bir etki yaratmadığı sonucuna ulaşılmıştır.
- (307) Ayrıca, THY'nin sadece 2012 yılında Katkı-2 seviyesinde zarar ettiği, buna rağmen PEGASUS'un gerek Katkı-1 gerekse Katkı-2 düzeyinde faaliyette bulunduğu her yıl kar elde ettiği göz önünde bulundurulmalıdır.
- (308) Söz konusu değerlendirmeler çerçevesinde, THY'nin İstanbul-Lyon hattında yıkıcı fiyat uygulaması yoluyla hakim durumunu kötüye kullanmadığı sonucuna ulaşılmıştır.



- (309) THY, İstanbul-Milano hattında AHL'den 2008-2013 dönemi boyunca faaliyette bulunmuş, SGH'den ise ilk olarak 2013 yılı Haziran ayında uçuş gerçekleştirmiştir. PEGASUS ise 2010 yılı Temmuz ayında bu hatta faaliyet göstermeye başlamıştır. THY'nin, SGH'den Milano'ya gerçekleştirdiği seferlerdeki gelir-gider durumunu incelendiğinde, 2013 yılında faaliyet gösterilen 6 ay boyunca kaçınılabılır maliyet seviyesinin altında bir gelir düzeyi elde edildiği dikkat çekmektedir. Bunun yanı sıra, kar-zarar düzeyinde de zarar edildiği anlaşılmıştır.
- (310) Bahsi geçen hatta THY'nin, AHL'den gerçekleştirdiği uçuşlarda ise 2008-2013 dönemi boyunca kaçınılabılır maliyetin üzerinde gelir elde etmiş, başka bir ifadeyle Katkı-2 seviyesinde kar etmiştir.
- (311) THY'nin, İstanbul-Milano hattında AHL'den gerçekleştirdiği uçuşlarda yıllık bazda kar ederken, SGH'den yaptığı uçuşlarda kaçınılabılır maliyetin altında fiyat uygulayarak zarar etmesi, teşebbüsün bu pazarda PEGASUS'u dışlamayı amaçladığı şüphesini doğurmaktadır. Bunun gerçeği yansıtmadığının ortaya konulabilmesi için THY ve PEGASUS'un ilgili hatta aylık bazda kaçınılabılır maliyet-toplam gelir ve ortalama kaçınılabılır maliyet-ortalama bilet fiyatları incelenmiştir. Buna göre, 2013 yılı Haziran-Kasım döneminde SGH'den Milano'ya gerçekleştirilen seferlerde, THY'nin, toplam gelirleri kaçınılabılır maliyetin altında ve ortalama bilet fiyatları da ortalama kaçınılabılır maliyetin altında seyretmiştir.
- (312) SGH'deki durum bu iken, THY 2008-2013 döneminde AHL'den gerçekleştirdiği seferlerde, genel olarak ortalama kaçınılabılır maliyetlerin üzerinde bir ortalama bilet fiyatı uygulamıştır. THY, sadece 2011 Aralık-2012 Şubat, 2012 Kasım-2013 Şubat döneminde AHL'de de Katkı-2 düzeyinin altında faaliyet göstermiş, diğer aylarda ise kaçınılabılır maliyetten daha fazla bilet geliri elde etmiştir. Kış aylarına rastlayan söz konusu fiyat düşüşlerinde mevsimselliğin etkisinin olduğu ve bu şekilde kısa süreli maliyet altı fiyatlamasının rakibi dışlama amacıyla gerçekleştirilmeyeceği anlaşılmıştır.
- (313) Bunun yanı sıra THY, SGH'den Katkı-2 düzeyinde zarar ettiği 2013 Haziran-Kasım döneminde, AHL'de ortalama kaçınılabılır maliyet üstünde ortalama bilet fiyatı uygulayarak Katkı-2 düzeyinde kar elde etmiştir.
- (314) Bu noktada, THY'nin 2010 yılının 6 ayında SGH'de maliyet altı fiyatlama yapmasının PEGASUS üzerindeki etkilerinin incelenmesi gerekmektedir.
- (315) PEGASUS, İstanbul-Milano hattında yalnızca faaliyete başladığı 2010 yılında yıllık bazda Katkı-2 düzeyinde zarar etmiştir. Diğer taraftan, söz konusu teşebbüsün 2010-2013 dönemi boyunca kar-zarar seviyesinde zarar ettiği anlaşılmaktadır. Aylık verilere bakıldığında ise PEGASUS'un faaliyet gösterdiği bu hatta 2011'in ortalarına kadar Katkı-2 düzeyinde zarar ettiği, daha sonra ise genel olarak kaçınılabılır maliyetin üzerinde gelir elde ederek kara geçtiği anlaşılmaktadır. Buna ek olarak, THY'nin SGH'den maliyet altı fiyat uygulamasında bulunduğu 2013 Haziran-Kasım döneminde, PEGASUS'un ortalama kaçınılabılır maliyet üzerinde bilet fiyatı uygulayarak kaçınılabılır maliyetin üzerinde gelir elde ettiği görülmektedir. Ayrıca, THY'nin, AHL'de Katkı-2 düzeyinin altında faaliyet gösterdiği 2011 Aralık-2012 Şubat, 2012 Kasım-2013 Şubat dönemlerinde de PEGASUS'un kar ettiği anlaşılmaktadır. Dolayısıyla THY'nin AHL ve SGH'de maliyet altı fiyatlama yaptığı dönemlerle, PEGASUS'un maliyet altında gelir elde ettiği dönemler örtüşmemektedir.
- (316) THY ve PEGASUS'un İstanbul-Milano hattındaki pazar payında meydana gelen değişim incelendiğinde ise, PEGASUS'un 2010 yılında pazar payı %(.....) iken 2011 yılında bu oranın %(.....)'ye yükseldiği ve bundan sonraki dönemde de artış gösterdiği anlaşılmaktadır. Pazar payları bakımından, THY'nin maliyet altı fiyat uygulamalarının PEGASUS'un pazardaki faaliyetlerini etkilediğini gösteren bir bulguya ulaşılmamıştır.
- (317) Son olarak, THY ile PEGASUS'un bilet fiyatları karşılaştırıldığında, 2008-2013 döneminde THY'nin AHL'den gerçekleştirdiği uçuşlarda, PEGASUS'tan daha yüksek fiyat uyguladığı

## 14-54/932-420

görülmektedir. THY'nin SGH'de uyguladığı ortalama bilet fiyatı ise PEGASUS'un fiyatlarına oldukça yakın seyretmektedir.

- (318) Buraya kadar yer verilen değerlendirmeler çerçevesinde, THY'nin, kaçınılabilir maliyet altı fiyatlama yapmak suretiyle, PEGASUS'u pazardan dışlama amacıyla olduğu veya eylemlerinin bu yönde bir etki doğurduğu sonucuna ulaşmak mümkün değildir.

### J.2.3.2.13. İstanbul-Münih Hattı

- (319) İstanbul-Münih hattı, THY'nin SGH'den 2010 yılının üç aylık döneminde faaliyet gösterdiği ve ardından SGH'den çıkarak AHL'den seferlerine devam ettiği bir hattır. THY, diğer hatların önemli bir bölümünde olduğu gibi SGH-Münih hattında da pazara ilk girdiği dönemde kaçınılabilir maliyetin altında gelir elde etmek suretiyle faaliyet göstermiş ve üç aylık kısa bir sürenin ardından seferlerine son vermiştir.
- (320) Öte yandan THY, İstanbul-Münih hattında AHL'den de uçuş gerçekleştirmektedir. Teşebbüs bu hatta, 2010 ve 2011 yılları dışında, yılar itibarıyla gerek Katkı 2 ve gerekse genel kar/zarar düzeylerinde pozitif gelire ulaşmıştır. Dolayısıyla, İstanbul-Münih uçuşlarında, inceleme dönemi içerisinde, sadece SGH'den yapılan seferlerde kaçınılabilir maliyet seviyesinin altında gelir söz konusudur. Bu dönem itibarıyla inceleme yapıldığında; THY'nin, toplam gelirleri kaçınılabilir maliyetin ve ortalama bilet fiyatı ise ortalama kaçınılabilir maliyetin altında seyretmiştir. THY'nin, SGH'den seferlerine başlamasını takip eden dönemde üç aylık maliyet altı fiyatlama rakibi dışlamak bakımından önemli etkiler doğurması beklenemeyeceğinden, bu hat ile ikame kabul edilen AHL-Münih seferlerinde aylar itibarıyla THY'nin ortalama kaçınılabilir maliyet ve ortalama bilet fiyatı ilişkisi incelenmiştir.
- (321) THY'nin, AHL'den gerçekleştirdiği Münih seferlerindeki ortalama kaçınılabilir maliyeti, aylar itibarıyla incelendiğinde, 2008-2013 döneminde zaman zaman mevsimselliğin etkisi ile (özellikle kış dönemlerinde) ortalama bilet fiyatının üzerine çıksa da genellikle ortalama bilet fiyatının altında kalmaktadır. Dolayısıyla, AHL-Münih hattında, aylar itibarıyla maliyet altı bir fiyatlamanın düzenli biçimde varlık gösterdiğinden bahsetmek mümkün değildir. Sadece SGH'den maliyet altı fiyatlamanın yapıldığı üç aylık bir dönemin, takiben bu havalimanındaki faaliyetin durdurulduğu da göz önünde bulundurulduğunda, dışlama etkisine yol açmayacağını varsaymak mümkün olmakla birlikte, gerek PEGASUS ve gerekse de pazarın yapısına bakılarak uygulama yakından incelenmiştir.
- (322) Buna göre, PEGASUS, SGH-Münih hattında sadece 2008 ve 2010 yıllarında kaçınılabilir maliyetin altında gelir yaratırken, bu hatta son üç yılda kara geçmiş görünmektedir. THY'nin kısa süreli maliyet altı fiyat uygulamasının, yıllar itibarıyla PEGASUS üzerinde olumsuz bir etkisini görmek mümkün değildir.
- (323) Buna benzer bir tespit PEGASUS'un aylar itibarıyla kaçınılabilir maliyet-toplam gelir ve ortalama kaçınılabilir maliyet-ortalama bilet fiyatı göstergeleri için de geçerlidir. İstanbul-Münih hattında PEGASUS'un hem toplam gelirlerinde hem de ortalama bilet fiyatlarında mevsimselliğin etkisi ile kış dönemlerinde düşüş gözlenmiş ve bu değerler zaman zaman kaçınılabilir maliyet seviyelerinin de altına düşmüştür. THY'nin, SGH'den icra ettiği seferlerde maliyet altı fiyatlamanın olduğu 2010 yılının Temmuz-Eylül döneminde de benzer bir seyir söz konusu olmuş, bu dönemde kaçınılabilir maliyet düzeyinin üzerinde seyreden toplam gelir ve ortalama bilet fiyatları Ekim döneminden itibaren kaçınılabilir maliyet seviyesinin altına inmiştir. Dolayısıyla eldeki veriler çerçevesinde, THY'nin, SGH'den maliyet altında fiyatlarla sefer yaptığı ve ardından seferlerine son verdiği üç aylık dönemin PEGASUS üzerinde olumsuz etkisi olduğu söylenemez.
- (324) Kaldı ki, gerek PEGASUS'un ilgili hatta artan bir pazar payına sahip olması (2008-2013 yılları arasında bu oran %5,87'den,%20,95'e yükselmiştir) ve ortalama bilet fiyatlarının THY'nin AHL ve SGH'den gerçekleştirdiği seferlerle rekabet edecek nitelikte ve onlardan daha düşük

olması, bu hatta PEGASUS'un dışlanmasına yönelik etki bulunmadığını ortaya koymaktadır. Nitekim PEGASUS'un ilgili hattaki pazar payı yıllar itibarıyla artış göstermiş ve maliyet altı fiyat uygulamasının yapıldığı 2010 yılını takip eden 2011 yılında pazar payı yaklaşık iki katına (%(.....)'dan, %(.....)'e) çıkmıştır.

- (325) Bu değerlendirmeler çerçevesinde, İstanbul-Münih hattında hakim durumda bulunan THY'nin, bu pozisyonunu kötüye kullanmadığı kanaatine varılmıştır.

#### J.2.3.2.14. İstanbul-Paris Hattı

- (326) THY, İstanbul-Paris hattında, AHL'den 2008-2013 dönemi boyunca uçuş gerçekleştirmiş; SGH'de ise 2013 yılı Mart ayında faaliyet göstermeye başlamıştır. THY'nin rakibi PEGASUS söz konusu hata 2010 yılında girmiştir. THY'nin, SGH'den gerçekleştirdiği seferlerdeki yıllık bazda gelir ve giderleri incelendiğinde, 2013 yılında faaliyet gösterilen dokuz ayda Katkı-2 seviyesinde zarar edildiği, başka bir ifadeyle kaçınılabılır maliyetin altında gelir elde edildiği belirlenmiştir. Bunun yanı sıra, kar-zarar düzeyinde de zarar edildiği görülmektedir.
- (327) THY, İstanbul-Paris hattında AHL'den gerçekleştirdiği uçuşlarda, 2008-2013 döneminde Katkı-1, Katkı-2 ve genel kar-zarar hesabına göre kar etmiştir.
- (328) Dosya konusu kapsamında, THY'nin, SGH'den gerçekleştirilen uçuşlara ilişkin gelir, maliyet ve fiyat verileri aylık bazda da incelenmiştir. Buna göre, THY, 2013 yılının Temmuz-Ağustos dönemi dışında kaçınılabılır maliyet altında gelir elde etmiştir. Ayrıca, ortalama kaçınılabılır maliyet ve ortalama bilet fiyatı incelendiğinde de benzer sonuca ulaşılmaktadır. 2013 yılı Mayıs, Ağustos ve Ekim ayları dışında ortalama bilet fiyatları genel olarak ortalama kaçınılabılır maliyetin altında kalmıştır.
- (329) THY tarafından AHL'den Paris'e gerçekleştirilen uçuşlarda ise, genel olarak kaçınılabılır maliyetin üzerinde gelir elde edilmiştir. 2010-2013 döneminde her yıl belli dönemlerde ve özellikle kış aylarında ortalama fiyatlar ortalama kaçınılabılır maliyetin altında kalmış olsa da bu durumun sistematik olmadığı ve mevsimsellikten kaynaklanabileceği, anılan dönemler dışında fiyatların ortalama kaçınılabılır maliyetin üzerinde seyrettiği tespit edilmiştir.
- (330) THY'nin, 2013 yılında SGH'de uyguladığı maliyet altı fiyatlamasının PEGASUS üzerindeki etkilerini yakından incelemek amacıyla, PEGASUS'un gelir ve maliyet verileri incelenmiştir. Buna göre, PEGASUS 2010 yılı dışında İstanbul-Paris hattında gerçekleştirdiği uçuşlardan Katkı-2 düzeyinde kar elde etmiştir. Öte yandan 2010-2013 döneminde kar-zarar düzeyinde zarar etmiştir.
- (331) PEGASUS, faaliyet gösterdiği bu hatta, genel olarak kaçınılabılır maliyetin üzerinde ve kimi zaman da kaçınılabılır maliyete yakın düzeylerde gelir elde etmiştir. Kısa dönemli kaçınılabılır maliyet altı gelirlerin ise mevsimsellikten kaynaklandığı tespit edilmiştir. Zira, THY'ye benzer şekilde PEGASUS tarafından her yılın kış aylarına denk gelen belli dönemlerinde kaçınılabılır maliyet altı gelir elde edilmiştir. Ortalama kaçınılabılır maliyet ve ortalama fiyat rakamları kıyaslandığında da benzer bir sonuca ulaşılmaktadır.
- (332) Öte yandan, İstanbul-Paris hattında, PEGASUS'un pazar payı yıllar itibarıyla önemli bir artış göstermiştir. Nitekim, 2010 yılında %(.....) olan pazar payı 2011 yılında %(.....)'ya yükselmiştir. PEGASUS'un, THY'nin SGH'de maliyet altı fiyatlaması yaptığı 2013 yılında da pazar payının artmış olması (%(.....)), teşebbüsün bu uygulamadan etkilenmediğini göstermektedir.
- (333) Son olarak, THY ile PEGASUS'un bilet fiyatları karşılaştırıldığında, 2008-2013 döneminde genel olarak, THY'nin AHL'den gerçekleştirdiği uçuşlardaki bilet fiyatlarının PEGASUS'un bilet fiyatlarının üstünde olduğu görülmüştür. THY'nin SGH'de uyguladığı ortalama bilet fiyatı ise PEGASUS'un fiyatlarına oldukça yakın ama genel olarak üzerinde seyretmektedir. Bu durum PEGASUS'un incelemeye konu hatta THY'nin fiyatlarının altında fiyat uygulayarak da kar ettiğini, başka bir ifadeyle iktisadi anlamda etkin faaliyet gösterdiğini ortaya koymaktadır.

- (334) Sonuç itibarıyla, İstanbul-Paris hattında THY'nin AHL'den ve SGH'den gerçekleştirdiği uçuşlarda maliyet altı fiyatlama yaparak rakibini pazar dışına çıkarmaya çalıştığı iddiasının doğru olmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

#### J.2.3.2.15. İstanbul-Priştine Hattı

- (335) İstanbul-Priştine hattında, THY'nin 2008 yılından itibaren AHL'den, PEGASUS'un ise 2011 yılından bu yana SGH'den seferleri bulunmaktadır.
- (336) Dosya mevcudu bilgilere göre, THY İstanbul-Priştine hattında faaliyet gösterdiği her yıl Katkı-1 düzeyinde kar elde etmiş, ancak 2012 ve 2013 yıllarında Katkı-2 düzeyinde zarar etmiştir. Söz konusu zararın, THY'nin ilgili yıllarda pazarın bir bölümünde yıkıcı fiyat uyguladığı şüphesini doğurması nedeniyle, ilgili hattaki gelir ve bilet fiyatları aylık bazda incelenmiş ve THY'nin bu hattaki eylemlerinin bir dışlayıcılığa yol açıp açmadığı analiz edilmiştir.
- (337) THY'nin 2008 yılından 2013'ün 10. ayına kadar faaliyet gösterdiği hattaki toplam gelirleri zaman zaman (2011 yılının 10. ayı ile 2012 yılının 4. Ayı ve 2012 yılının 10. ayı ile 2013 yılının 7. ayı arasındaki dönemler, 2012 yılının 8. ayı ve 2013 yılının 8. ayından sonraki dönem) kaçınılabilir maliyetinin altında seyretmiştir. Bununla birlikte, 2011 yılının 10. ayından itibaren THY'nin ortalama bilet fiyatları ortalama kaçınılabilir maliyetinin altına inmiş ve 2013 yılının sonuna kadar düşük seviyede devam etmiştir. Dosya mevcudu bilgiler incelendiğinde, kış aylarında gelirlerin düştüğü, ancak devamında yükselmeye başladığı ve Temmuz-Ağustos döneminde en yüksek seviyeye ulaştığı görülmektedir. Bununla birlikte, 2012 yılında kaçınılabilir maliyetlerin artış gösterdiği, bu nedenle kış aylarında hatta yaşanan gelir kaybının Katkı-2 düzeyinde bir negatif karlılık yarattığı görülmektedir. Öte yandan, ortalama bilet fiyatlarında mevsimsellik etkisinin daha az olduğu, ancak 2011 Temmuz ayından sonra bilet fiyatlarında belirgin bir düşüş sürecinin başladığı dikkati çekmektedir.
- (338) Bu noktada, THY'nin AHL'de kaçınılabilir maliyet seviyesinin altında gelir elde ettiği dönemlerde, PEGASUS'un SGH'deki performansının yakından incelenmesi, bir diğer deyişle bu durumun pazarda rekabetçi açıdan ne gibi sonuçlara yol açtığına bakılması isabetli olacaktır. PEGASUS 2011 yılının 10. ayında girdiği İstanbul-Priştine hattında 2012 ve 2013 yıllarında düzenli olarak faaliyet göstermiştir. PEGASUS'un, faaliyet gösterdiği bu hatta 2011 yılından 2013 yılına kadar toplam gelirinin zaman zaman (faaliyete başladığı dönem ile 2012 yılının 3. ayı ve 2012 yılının 10. ayı ile 2013 yılının 4. ayı arasındaki dönemler ile 2013 yılının 5. ayı) kaçınılabilir maliyetinin altında kaldığı görülmektedir. Bu durumun mevsimsellik etkisinden kaynaklandığı anlaşılmaktadır. Ortalama bilet fiyatları ise faaliyette bulunan dönem boyunca ortalama kaçınılabilir maliyetten düşük seviyelerdedir.
- (339) Bu aşamada, THY'nin eylemlerinin PEGASUS üzerindeki etkilerini analiz etmek bakımından önem arz eden husus, THY'nin maliyet altı fiyat uygulamasının PEGASUS'a yansımalarının ne olduğudur. Verilere bakıldığında, 2011 yılının 10. ayından itibaren THY'nin kaçınılabilir maliyet seviyesinin altında fiyat uyguladığı, buna karşın PEGASUS'un gelirlerinin 2012 Mart-Kasım ayları ve 2013 Haziran-Kasım ayları arasında maliyetlerini karşılamaya yettiği ama Kasım sonrasında mevsimsellik etkisi sebebiyle, teşebbüsün hattaki gelirlerinin düştüğü belirlenmiştir. Bu sürenin tamamında THY'nin maliyet altı fiyat uyguladığı, buna rağmen PEGASUS'un kış aylarında Katkı-2 seviyesinde zarar ederken; yaz aylarında kar elde ettiği dikkate alındığında, söz konusu hatta THY'nin fiyatlama davranışlarının PEGASUS üzerindeki etkilerinin sınırlı olduğu sonucuna ulaşılmıştır.
- (340) Öte yandan, hakim durumdaki teşebbüsün fiyat uygulamalarının rakip teşebbüsün pazar payı üzerindeki etkisi de incelenmiştir. Bahse konu hatta, 2011-2013 yılları arasında PEGASUS pazar payını düzenli olarak artırırken ((.....)), THY'nin pazar payında yıldan yıla azalma ((.....)) gerçekleşmiştir.

## 14-54/932-420

(341) Son olarak incelenmesi gereken husus THY'nin ve PEGASUS'un bilet fiyatlarının karşılaştırılmasıdır. Söz konusu iki havayolu firmasının faaliyetlerinin çıktığı 2011 yılından itibaren, THY'nin bilet fiyatları sürekli olarak PEGASUS'un bilet fiyatlarının üstünde yer almaktadır.

(342) Tüm bu değerlendirmeler neticesinde, THY'nin, ilgili dönemde AHL-Piriştine hattındaki fiyatlandırma davranışlarının ihlal olarak nitelenemeyeceği kanaatine varılmıştır.

### J.2.3.2.16. İstanbul-Stockholm Hattı

(343) Ülkemizden, Stockholm'e; THY'nin AHL'den, PEGASUS'un ise SGH'den gerçekleştirdiği uçuşlar ile ulaşım sağlanabilmektedir. THY'nin, rakibinin uçuş gerçekleştiremediği AHL'den Stockholm'e yaptığı uçuşlarda kar elde ettiği dikkat çekmektedir. THY, AHL-Stockholm uçuşlarında yıllık pozitif Katkı-1 ve Katkı-2 düzeyine sahiptir.

(344) Ayrıca THY, 2010 yılında beş aylık bir süre için SGH'den Stockholm'e seferler düzenlemiştir. THY, bu hatta negatif bir Katkı-1, Katkı-2 seviyesi ile faaliyet göstermiş olup, toplam gelir ve gider karşılaştırıldığında da hatta zarar görülmektedir.

(345) THY'nin AHL ve SGH uçuşlarındaki karlılıklarında görülen bu farklılık, teşebbüsün, PEGASUS'un da faaliyet gösterdiği SGH-Stockholm hattında dışlayıcı bir eylem içerisinde olduğu şüphesini doğurmaktadır. Bu nedenle, hattaki aylık gelir ve gider seviyeleri daha ayrıntılı incelenmiştir. Buna göre, SGH'den faaliyet gösterilen beş aylık süre zarfında toplam gelirler, kaçınılabilir maliyetleri karşılamaya yetmemiş, ortalama bilet fiyatları da ortalama kaçınılabilir maliyetin altında kalmıştır.

(346) THY'nin anılan dönemde AHL'den gerçekleştirdiği Stockholm uçuşlarında ise toplam gelirlerin toplam kaçınılabilir maliyetlerin üzerinde seyrettiği; ortalama bilet fiyatlarının ise bazı aylarda ortalama kaçınılabilir maliyetin gerisine düşmekle birlikte, genel olarak üzerinde yer aldığı tespit edilmiştir.

(347) PEGASUS ise bu hattaki seferlerine 2010 yılında başlamış; ilk yıl negatif bir Katkı-2 düzeyinde gerçekleşen uçuşlar sonraki dönemler pozitif karlılık düzeylerine ulaşmıştır. Bununla birlikte, hatta, 2012 yılı haricinde toplam gelirler ile toplam giderler karşılanamamış, negatif bir toplam karlılık oluşmuştur.

(348) PEGASUS'un hattaki aylık karlılık durumuna da bakılmıştır. Genellikle yaz aylarında toplam gelirlerin kaçınılabilir maliyetlerinin üstüne çıktığı hatta, kış aylarında ise kaçınılabilir maliyete yakın ve zaman zaman altında gelir elde edilmektedir. Ortalama bilet fiyatlarının seyrine baktığımızda da toplam gelir ve kaçınılabilir maliyet seyrine benzer bir yapı ile karşılaşılmaktadır.

(349) THY ve PEGASUS, SGH-Stockholm hattında beş ay gibi kısa bir süre ortak faaliyet göstermiş ve bu süre zarfında THY kaçınılabilir maliyetlerinin altında bir fiyatlandırma yapmıştır. Ancak PEGASUS'un, ortak faaliyet döneminde ortalama kaçınılabilir maliyetin altında olan ortalama bilet fiyatı, rakibin fiyat baskısının olmadığı 2010'un Ekim ayı sonrasında da yükseltilmemiş ve Haziran 2011'e kadar maliyetlerin altında kalmıştır.

(350) Stockholm hattındaki bilet fiyatları karşılaştırıldığında ise THY'nin, AHL'den gerçekleştirdiği uçuşlarının fiyat düzeylerinin PEGASUS'un fiyatları üzerinde indirim baskısı yapmayacak seviyede olduğu görülmüştür. Ayrıca, incelenen dönemde mevsimsellik etkisi sebebiyle bazı fiyat düşüşlerinin yaşandığı, ancak bu düşüşlerin hattın olağan yapısından kaynaklandığı ve PEGASUS'un faaliyetlerinin zorlaştırılması amacı taşımadığı tespit edilmiştir. Öte yandan, THY, SGH-Stockholm hattına da PEGASUS'un üzerinde bir fiyat seviyesi ile girmiştir.

(351) Tüm bu değerlendirmeler neticesinde; THY'nin SGH'den gerçekleştirdiği ve toplamda beş ay olan uçuşlarındaki maliyet altı fiyatlandırmanın PEGASUS üzerinde dışlayıcı bir etkiye yol

açmadığı, söz konusu fiyatlamanın hattın yeni açılmasından kaynaklanabileceği, nitekim seferlerin beş aylık zararı takiben sonlandırıldığı anlaşılmıştır.

#### J.2.3.2.17. İstanbul-Stuttgart Hattı

- (352) İstanbul Stuttgart hattında THY, AHL'yi kullanmakta olup, SGH'den yalnızca 2009 yılının Kasım ayından itibaren 10 ay boyunca sefer yapmıştır.
- (353) THY, SGH-Stuttgart hattında, yıllık bazda hem 2009 hem de 2010 yılını kaçınılabilir maliyet seviyesinin altında bir gelir düzeyi ile tamamlamıştır. Teşebbüs, SGH-Stuttgart hattında iki ay faaliyet gösterdiği 2009 yılının yanı sıra sekiz ay uçuş gerçekleştirdiği 2010 yılında Katkı-2 seviyesinde zarar etmekle kalmamış, söz konusu dönem içerisinde sadece değişken maliyetlerin hesaplamaya dahil edildiği Katkı-1 düzeyinde de zarar etmiştir.
- (354) Öte yandan, THY, AHL'den gerçekleştirdiği Stuttgart uçuşlarında, tüm katkı düzeyleri itibarıyla kar etmiştir. THY'nin PEGASUS'un faaliyet gösterdiği SGH uçuşlarında zarar ederken, AHL'den uçuşlarında elde ettiği karla bu zararı finanse ediyor olması, THY'nin pazarın bir bölümünde yıkıcı fiyat uyguladığı şüphesini doğurmaktadır. Bu nedenle ilgili hattaki gelir ve bilet fiyatları aylık bazda ayrıntılı olarak incelenmiş ve THY'nin bu hattaki eylemlerinin bir dışlayıcılığa yol açıp açmadığı analiz edilmiştir.
- (355) Dosyada yer alan bilgilere göre, THY, SGH'den Stuttgart uçuşlarına başladığı 2009 yılı sonundan 2010 yılının Ağustos ayına kadar geçen sürenin son iki ayı dışında her ay kaçınılabilir maliyetin altında gelir elde etmiş ve ortalama bilet fiyatları ortalama kaçınılabilir maliyetin altında olmuştur. Faaliyet süresi olan 10 ayın sekiz ayı boyunca devam eden maliyet altı fiyatlama sonucunda elde edilen gelir, 2009 ve 2010 yıllarında değişken maliyetleri bile karşılayamamış ve Katkı-1 düzeyinde de zarar edilmesine yol açmıştır. THY'nin PEGASUS ile daha yakın rekabet halinde bulunduğu SGH'de hal böyle iken, AHL'den gerçekleştirilen Stuttgart seferlerine aylar itibarıyla bakıldığında zıttı bir manzara ile karşılaşılacaktır. AHL-Stuttgart seferlerinde THY, 2008-2013 yılları arasında mevsimselliğin etkisi nedeniyle zaman zaman kış aylarında ortalama kaçınılabilir maliyet seviyesinin altına düşmekle birlikte, genel olarak ortalama kaçınılabilir maliyet seviyesinin üzerinde ortalama bilet fiyatları uygulamıştır.
- (356) Bu noktada, THY'nin hakim durumda bulunduğu İstanbul-Stuttgart hattında, sadece rakibinin faaliyet gösterdiği havalimanında maliyetin altında fiyat uygulanmasının PEGASUS üzerindeki etkileri, bir diğer ifade ile pazarda rekabetçi açıdan ne gibi sonuçlara yol açtığı incelenmiştir.
- (357) Dosya mevcudu bilgilerden, PEGASUS'un SGH-Stuttgart hattında 2008 yılı dışında her yıl Katkı-2 düzeyinde, hattın genel karlılığının ise 2011 yılı sonrasında pozitif değerlere ulaştığı görülmektedir. Dolayısıyla yıllık bazda bakıldığında, PEGASUS'un Stuttgart hattındaki genel kar/zarar dengesinde görülen negatif değer, THY'nin SGH'deki maliyet altı fiyatlamasından önce başlamış ve THY, SGH seferlerine son verdikten sonra da bir süre devam etmiştir.
- (358) Öte yandan, aylık bazda bakıldığında, özellikle THY'nin SGH'den faaliyetlerine başladığı 2009 yılının Kasım ayından itibaren, THY'nin bu hattaki faaliyetleri sona erinceye dek PEGASUS'un da hem toplam gelirinde hem de ortalama bilet fiyatlarında aşağı yönlü bir seyir görülmüş, hatta toplam gelirler kaçınılabilir maliyetlerin, ortalama bilet fiyatları da ortalama kaçınılabilir maliyetin altına düşmüştür. Bununla birlikte dikkat çeken bir başka husus, PEGASUS'un gelir ve bilet fiyatlarındaki bu düşüşün THY'nin SGH seferlerine başlamadığı yıllardaki seyir ile paralel olduğudur. Bu niteliği itibarıyla gelir ve maliyet arasındaki ilişki, THY'nin maliyet altı fiyatlamasından ziyade mevsimsellik ile ilgilidir. Nitekim 2010 yılından sonra THY'nin SGH'de faaliyetlerine son vermesine ve AHL'de kaçınılabilir maliyet seviyelerinin üzerinde gelir elde etmesine rağmen, mevsimselliğin PEGASUS

## 14-54/932-420

üzerindeki etkisi devam etmiş ve kış aylarında kaçınılabılır maliyetin altında fiyatlama gerçekleştirmiştir.

- (359) THY'nin, sekiz ay boyunca maliyet altı fiyatlama yaptığı dönem de dahil olmak üzere, İstanbul-Stuttgart hattındaki pazar paylarında meydana gelen değişiklik de dışlama etkisi bakımından önemlidir. Bu hatta PEGASUS'un pazar payı yıllar itibarıyla düzenli olarak artış gösterdiği gibi (2008'de %(.....)-2013'te %(.....)) maliyet altı fiyatlamasının olduğu 2009-2010 yıllarında da %(.....)'lük bir pazar payı artışı yaşanmıştır. Dolayısıyla, PEGASUS'un dışlandığı yönünde bir sonuca ulaşılmamaktadır.
- (360) Ayrıca, THY ile PEGASUS'un bilet fiyatları karşılaştırıldığında, 2008-2013 yılları arasında istisnasız tüm aylarda PEGASUS'un bilet fiyatları, THY'nin hem AHL'den hem de SGH'den gerçekleştirdiği uçuşlardaki bilet fiyatlarından düşüktür. Ortalama kaçınılabılır maliyetin altında olmasına rağmen THY'nin ortalama bilet fiyatlarının, PEGASUS'un bilet fiyatlarından yüksek olması, hem bu hattaki faaliyetleri itibarıyla PEGASUS'un daha etkin bir firma olduğunu hem de THY'nin fiyatlama politikalarının PEGASUS üzerinde yarattığı etkinin sınırlı kaldığını göstermektedir.
- (361) Sonuç olarak gerek PEGASUS'un daha etkin maliyet yapısı ve gerekse THY'nin uygulamalarının pazardaki nihai etkisi bakımından ele alındığında, PEGASUS aleyhine herhangi bir dışlayıcı etki doğmadığından, THY'nin İstanbul-Stuttgart hattında maliyet altı fiyat uygulamak suretiyle hakim durumunu kötüye kullandığı sonucuna ulaşılamayacağı kanaatine varılmıştır.

### J.2.3.2.18. İstanbul-Tahran Hattı

- (362) İstanbul-Tahran hattında THY; AHL ve SGH'den seferler düzenlemektedir. SGH seferlerine 2013'ün 4. ayında başlamış ve faaliyet döneminde kaçınılabılır maliyetlerin altında bir toplam gelir elde etmiştir. Öte yandan THY, AHL'den Tahran'a gerçekleştirdiği uçuşlarda ise kaçınılabılır gelirin üzerinde bir gelir seviyesi yakalamıştır.
- (363) Bu durum THY'nin pazarın bir bölümünde yıkıcı fiyat uygulamak suretiyle rakibini dışlama yönünde eylemler gerçekleştirdiği şüphesini ortaya çıkardığından, ilgili hatta aylık bazda gelir ve bilet fiyatları ayrıntılı olarak incelenmiş ve THY'nin hattaki eylemlerinin bir dışlayıcılığa yol açıp açmadığına bakılmıştır.
- (364) Bu bağlamda, öncelikle THY'nin SGH'den gerçekleştirdiği Tahran seferlerinde aylık bazda kaçınılabılır maliyet-toplam gelir ve ortalama kaçınılabılır maliyet-ortalama bilet fiyatı analizleri yapılmıştır. Buna göre, 2013 yılında faaliyete başlanan hatta bir ay dışında faaliyet gösterilen dönemde elde edilen gelirler kaçınılabılır maliyetin altında seyretmiştir. THY'nin AHL'den gerçekleştirdiği uçuşlarda ise tam tersi bir durum söz konusudur. 2008-2013 döneminde her ay kaçınılabılır maliyetin üzerinde gelir/ortalama bilet fiyatı düzeyi yakalanmıştır.
- (365) THY; rakibinin de seferlerinin olduğu SGH uçuşlarında kaçınılabılır maliyetin altında fiyatlama yaparken, rakibin bulunmadığı AHL uçuşlarında tamamen farklı bir fiyatlama stratejisi izlemektedir. Bu husus, rakibin müşterilerinin olduğu hatta maliyet altı fiyatlama yapıldığı ve burada ortaya çıkan zararların rakibin olmadığı AHL-Tahran hattındaki kar ile sübvansede edildiği şüphesine neden olmaktadır. Ancak bu noktada kritik öneme sahip olan husus, anılan karlılık yapısının ortaya çıkmasındaki gerekçelerin belirlenmesidir. Zira hattaki bu negatif Katkı-2 seviyesi, hattın yeni açılmış olması sebebiyle belli müşteri potansiyeline ulaşılmamış olması nedeniyle oluşabileceği gibi, rakibin dışlanması amacıyla uygulanan yıkıcı fiyatlama ile de ortaya çıkabilecektir. SGH-Tahran hattı Nisan 2013'te açıldığından, sadece hattaki sekiz aylık fiyatlama davranışları incelenmiştir. Bununla birlikte, söz konusu dönemde PEGASUS'un faaliyetlerinin, THY'nin söz konusu hatta maliyet altı fiyatlama ile girmesiyle ne yönde etkilendiğinin incelenmesi sonucu, THY'nin hakim durumunu kötüye kullanıp kullanmadığı ortaya konabilecektir.

- (366) PEGASUS, Kasım 2011'de başlattığı Tahran seferlerini halen SGH'den gerçekleştirmeye devam etmektedir. Yıllık düzeyde, sadece hattın ilk açıldığı yıl olan 2011 döneminde Katkı-2 düzeyinde negatif karlılık elde edilmiş, bunun dışındaki yıllarda pozitif Katkı-2 seviyesi yakalanmış olmasına rağmen, hat, toplam gelir ile giderler karşılaştırıldığında zarar eden bir hattır. PEGASUS, THY'nin SGH'den uçuşlarının da olduğu 2013 yılında (.....)TL zarar etmişken, rakibinin SGH'den uçuşunun olmadığı 2012 yılında (.....)TL zarar etmiştir.
- (367) Dosyada yer alan bilgilerden, THY'nin SGH-Tahran hattını açmasını takip eden ayda PEGASUS'un toplam gelirlerinin düştüğü, ancak devam eden aylarda gelirlerde kayda değer bir artışın yaşandığı görülmektedir. Ayrıca, yine THY'nin hatta girmesinin ardından, PEGASUS'un ortalama bilet fiyatının bir aylığına düştüğü, ancak sonraki aylarda yükseldiği ve kendi kaçınılabilir maliyetlerinin üzerine çıktığı dikkat çekmektedir.
- (368) THY, hatta PEGASUS'un ortalama fiyatının biraz üstünde bir fiyat düzeyinden (2013/04'te PEGASUS: (.....)TL; THY: (.....)TL) girmiştir. Devam eden ayda ise PEGASUS (.....)TL ortalama bilet fiyatı ile faaliyet gösterirken, THY (.....)TL'lik bir bilet fiyatı seviyesinde uçuş gerçekleştirmiştir. Ancak sonraki aylarda THY'nin uyguladığı bilet fiyatı PEGASUS'un fiyatlarının üzerinde seyretmiştir. Dolayısıyla THY'nin hatta uyguladığı fiyatlama politikasının, PEGASUS'un fiyatlama kararları ve gelirleri üzerinde yıkıcı bir etki yaratmadığı tespit edilmiştir.
- (369) İlâveten, THY'nin hatta girişinin PEGASUS'un müşteri potansiyelini nasıl etkilediğini ölçebilmek amacıyla, PEGASUS'un 2012 ve 2013 yıllarındaki doluluk oranlarına bakılmıştır. Rakibin olmadığı 2012 yılındaki doluluk oranları ile rakibin olduğu 2013/04-2013/11 dönemindeki doluluk oranları kıyaslandığında, PEGASUS'un müşteri kaybetmediği sonucuna varılmıştır. Örneğin, Nisan 2012'de PEGASUS, Tahran-SGH bacağında %(.....) doluluk oranı yakalamışken rakibin hattı açtığı tarih olan Nisan 2013'te bu oranı %(.....)'e çıkarmıştır. 2013'ün devam eden aylarındaki doluluk oranları bir önceki yılın aynı ayı ile kıyaslandığında da rakibin faaliyete başladığı 2013 yılında PEGASUS'un doluluk oranları, THY'nin hatta faaliyeti olmaksızın uçuş gerçekleştirdiği 2012 yılına kıyasla daha yüksektir.
- (370) Öte yandan, teşebbüslerin ilgili hattaki pazar paylarına bakılmıştır. 2013 yılında THY'nin SGH-Tahran hattına maliyet altı fiyatlamaya suretiyle girmiş olması, PEGASUS'un müşteri kaybetmesine neden olarak pazar payında düşüşe yol açmamış; aksine 2012 yılında %(.....) olan Tahran hattında PEGASUS'un pazar payı 2013 yılında %(.....)'e çıkmıştır.
- (371) Son olarak, THY ve PEGASUS'un hem AHL hem de SGH'den Tahran'a gerçekleştirdikleri uçuşlardaki ortalama bilet fiyatları incelendiğinde, THY'nin SGH-Tahran hattının açılmasının, PEGASUS'un fiyatlamaya politikaları üzerinde radikal değişikliğe yol açmadığı tespit edilmiştir. Ayrıca, bu hatta da diğer hatlardaki fiyatlamaya benzer şekilde, en yüksek fiyatlar THY'nin AHL'den gerçekleştirdiği uçuşlarda görülürken, en ucuz fiyatlar PEGASUS'un SGH'den gerçekleştirdiği uçuşlarda ortaya çıkmakta ve THY'nin SGH uçuşlarındaki ortalama bilet fiyatları bu iki değer arasında kendine yer bulmaktadır.
- (372) Tüm bu değerlendirmeler neticesinde, THY'nin İstanbul-Tahran hattında maliyet altı fiyat uygulamak suretiyle hakim durumunu kötüye kullandığı sonucuna ulaşılamayacağı kanaatine varılmıştır.

#### J.2.3.2.19. İstanbul-Telaviv Hattı

- (373) THY, İstanbul-Telaviv hattında, AHL'den ve 2013 yılının 10. ayından itibaren SGH'den sefer düzenlemektedir. PEGASUS ise Telaviv'e Haziran 2012'de SGH'den uçuş gerçekleştirmeye başlamıştır.
- (374) THY, AHL'den gerçekleştirdiği uçuşlarda kaçınılabilir maliyetin üzerinde bir yıllık gelir elde ederken, SGH'den gerçekleştirilen incelemeye dahil iki aylık dönemdeki uçuşların toplam



gelirleri hattaki toplam kaçınılabilir maliyetleri karşılamaya yetmediği gibi, teşebbüs, ortalama kaçınılabilir maliyetin altında bir ortalama bilet fiyatı seviyesi ile faaliyet göstermiştir.

- (375) THY'nin AHL'den Telaviv'e gerçekleştirdiği uçuşlar aylık bazda incelendiğinde ise kış aylarında kaçınılabilir maliyetlere çok yakın seyretmekle birlikte, 2008-2013 döneminde her ay kaçınılabilir maliyetin üzerinde gelir elde edildiği; bununla birlikte ortalama bilet fiyatlarının mevsimsellik etkisi sebebiyle bazı aylarda ortalama kaçınılabilir maliyetlerin gerisine düştüğü görülmektedir.
- (376) AHL'den gerçekleşen uçuşlarda gelirlerin kaçınılabilir maliyetleri karşılamasına rağmen SGH uçuşlarında tam tersi bir durumun yaşanmasının ardında iki sebep bulunabilir. Bunlardan ilki hattın yeni açılmış olmasıdır. Pek çok mal ve hizmet pazarında görülebileceği üzere, taşımacılık sektöründe de, hattın yeni açıldığı dönemlerde teşebbüsler hat müşterilerce tanınmaya ve benimsenmeye başlayınca kadar zarar edebilmektedir. Nitekim işbu soruşturma kapsamında incelenen bir çok hattın ilk aylarında zarar edildiği göze çarpmaktadır. Maliyet altı fiyatlamanın arkasında yatabilecek olan bir diğer açıklama ise teşebbüsün rakibini dışlayıcı bir strateji izlemesidir. Bu noktada, anılan fiyatlamanın PEGASUS üzerindeki etkileri ve dolayısıyla THY davranışlarının ihlal olup olmadığı incelenmiştir.
- (377) PEGASUS, Telaviv seferlerinden, yıllık bazda hem Katkı-2 hem de toplamda pozitif karlılık elde etmiştir.
- (378) PEGASUS'un gelir-gider durumu aylık olarak da incelenmiştir. Buna göre, PEGASUS sadece 2013'ün son ayı negatif bir Katkı-2 seviyesi ile karşı karşıya kalmış, onun dışındaki aylarda ise tutarı azalıp artmakla birlikte, pozitif bir Katkı-2 seviyesi yakalamıştır. Ortalama bilet fiyatlarına bakıldığında ise 2012'nin son iki ayı ile Ocak, Mayıs, Haziran, Kasım ve Aralık 2013'te kaçınılabilir maliyetin altında kaldığı tespit edilmiştir.
- (379) Öte yandan, THY'nin SGH-Telaviv hattını açması sonrasında, PEGASUS'un hem gelir hem de ortalama bilet fiyatında düşüş yaşadığı dikkat çekmektedir. Ancak, PEGASUS; THY'nin henüz faaliyet göstermediği 2012 yılının Kasım ayında bir önceki aya göre %(.....) oranında, THY'nin SGH'nin faaliyette olduğu 2013 yılının aynı ayında ise bir önceki aya göre %(.....)'luk bir gelir kaybı yaşamıştır. Benzer şekilde, THY'nin faaliyette olmadığı 2012 Eylül-Aralık, 2013 Ocak- Mayıs aylarında da ortalama bilet fiyatında en fazla %(.....)'i bulan indirimler yapmıştır. Ancak bu noktada üzerinde durulması gereken, THY'nin, SGH-Telaviv hattını açmasını takip eden ay olan Kasım 2013'te PEGASUS'un ortalama bilet fiyatında %(.....)'luk bir düşüşün yaşanmış olmasıdır. Bu fiyat düşüşünde THY'nin maliyet altı fiyatlaması etkili olabileceğinden, iki teşebbüsün fiyatlarına daha ayrıntılı bakılmıştır. THY, SGH-Telaviv hattında PEGASUS'un fiyatının %(.....)'ü oranında daha düşük bir fiyat belirlemiştir. Ancak devam eden dönemde, bu durum ortadan kalkmış, PEGASUS'un ortalama bilet fiyatları THY'ninkinin %(.....) gerisinde kalmıştır. Bununla birlikte, PEGASUS'un söz konusu hatta gerçekleşen gelir ve bilet fiyatı düşüşlerinde, THY'nin etkisinin olduğuna dair yeterli delile ulaşılmamıştır.
- (380) PEGASUS'un THY'nin fiyatlama davranışlarından etkilenip etkilenmediğini ortaya koymak için bakılabilecek bir diğer veri ise doluluk oranlarıdır. Yıllar itibarıyla karşılaştırıldığında, 2013 yılında doluluk oranlarının bazı aylarda 2012'deki değerlerin üzerine çıkarken bazı aylarda onun gerisinde kaldığı anlaşılmıştır. Bununla birlikte, THY'nin %(.....) daha ucuz bir ortalama bilet fiyatına sahip olduğu Ekim 2013'te, PEGASUS doluluk oranlarını bir önceki yılın aynı ayına göre önemli ölçüde arttırarak %(.....) (SGH-Telaviv %(.....); Telaviv-SGH %(.....)) seviyesine çıkarmayı başarmıştır. Dolayısıyla THY'nin, PEGASUS'un fiyatlarının ve kendi kaçınılabilir maliyetinin altında fiyatlama yaparak, SGH-Telaviv hattına girişinin PEGASUS'un doluluk oranlarını bir başka deyişle müşteri potansiyelini olumsuz yönde etkilemediği sonucuna ulaşılmıştır.

(381) Tüm bu değerlendirmeler neticesinde; 2013'ün sonunda SGH-Telaviv hattına giren THY'nin iki ay kaçınılabilir maliyetin altında fiyatlama gerçekleştirmesinin, PEGASUS'u müşterilerinden mahrum bırakmadığı, eldeki iki aylık verinin ve onunla birlikte değerlendirilen diğer teşebbüse ait verilerin THY'nin PEGASUS'u pazardan dışlayıcı bir etki gösteren fiyatlama davranışı içerisinde olduğuna dair kesin bir sonuca ulaşmak için yeterli olmadığı, bununla birlikte mevcut veriler çerçevesinde yapılan analizlerden de PEGASUS'un söz konusu fiyatlama olumsuz etkilenmediği sonucuna ulaşılmıştır.

#### J.2.3.2.20. İstanbul-Viyana Hattı

- (382) THY, İstanbul-Viyana hattında AHL'den 2008-2013 dönemi boyunca uçuş gerçekleştirmiş; SGH'de ise 2013 yılı Nisan ayında faaliyet göstermeye başlamıştır. PEGASUS söz konusu hatta 2008 yılında girmiş olup, bu hatta 2008 ve 2009 yıllarında altı ay, 2010 yılında ise dokuz ay sefer düzenlemiştir. 2011 yılından itibaren ise PEGASUS'un uçuşları süreklilik arz etmiştir. AHL-Viyana hattında THY yıllar itibarıyla Katkı-2 düzeyinde kar elde etmiştir.
- (383) THY'nin SGH'den gerçekleştirdiği seferlerdeki karlılık durumunu gösteren veriler incelendiğinde ise 2013 yılında faaliyet gösterilen dokuz ayda Katkı-2 seviyesinde zarar edildiği, başka bir ifadeyle kaçınılabilir maliyetin altında gelir elde edildiği sonucuna ulaşılmıştır. Bunun yanı sıra, genel kar-zarar düzeyinde de zarar edildiği görülmektedir.
- (384) İstanbul-Viyana hattında THY'nin SGH'den ve AHL'den gerçekleştirdiği uçuşlara ilişkin aylık bazda gelir-maliyet verilerine de bakılmıştır. THY, SGH'den gerçekleştirilen uçuşlarda, 2013 yılının Nisan ve Temmuz ayları arasında ve Ekim ayından sonra kaçınılabilir maliyet altında gelir elde etmiş, Temmuz-Ekim döneminde ise elde edilen gelirler kaçınılabilir maliyetin üzerinde seyretmiştir. Bu dönemdeki ortalama kaçınılabilir maliyet ve ortalama bilet fiyatı incelendiğinde de benzer bir tespit söz konusudur.
- (385) AHL'den Viyana'ya gerçekleştirilen uçuşlar incelendiğinde ise, genel olarak kaçınılabilir maliyet üzerinde gelir elde edildiği, 2011 ve 2012 yıllarında kış aylarına denk gelen çok kısa dönemlerde ortalama kaçınılabilir maliyet altında fiyatlama yapıldığı tespit edilmektedir.
- (386) Bu noktada, THY'nin 2013 yılında SGH'de gerçekleştirdiği maliyet altı fiyatlamanın, PEGASUS üzerindeki etkileri yakından incelemek amacıyla, bu teşebbüsün gelir ve maliyet verilerine bakılmıştır.
- (387) PEGASUS'un 2008-2013 döneminde, faaliyet gösterdiği bu hatta genel olarak kaçınılabilir maliyetin üzerinde ve kimi zaman da kaçınılabilir maliyete yakın düzeylerde gelir elde ettiği görülmektedir. Ortalama kaçınılabilir maliyet ve ortalama fiyat rakamları kıyaslandığında da benzer bir durum söz konusudur. Bilet fiyatlarının, ortalama kaçınılabilir maliyetin altında kaldığı kısa dönemler olsa da genel olarak, ortalama kaçınılabilir maliyetin üzerinde veya buna yakın düzeylerde seyrettiği tespit edilmiştir. Özellikle belirtmek gerekir ki THY'nin SGH'den maliyet altı fiyatlama bulduğu yıl, PEGASUS Katkı-2 düzeyinde kar elde etmiştir. Bunun yanı sıra, 2011 yılı dışında söz konusu hatta kar-zarar hesabına göre de kar elde etmiştir.
- (388) PEGASUS'un aylık verilerine bakıldığında, THY'nin SGH'den maliyet altı bir fiyatlama ile seferlere başlamasının ardından gelir veya bilet fiyatında bir gerileme olmadığı, THY'nin bu hattaki faaliyetlerinin PEGASUS'u etkilemediği görülmüştür. Ayrıca söz konusu maliyet altı fiyatlamanın PEGASUS'u dışlama amacından ziyade hattın yeni açılmış olması sebebiyle gerçekleştiği sonucuna ulaşılmıştır.
- (389) Diğer taraftan, PEGASUS'un İstanbul-Viyana hattındaki pazar payında yıllar itibarıyla meydana gelen değişim incelendiğinde, PEGASUS'un pazar payının artış gösterdiği (2008'de %(...)-2013'te %(...)) anlaşılmaktadır. THY'nin maliyet altı fiyatlama yaptığı 2013 yılında pazar payında çok düşük bir düzeyde azalma olmakla birlikte, bu durumun THY'nin uygulamasından kaynaklandığını söylemek mümkün değildir.

- (390) Son olarak, THY ile PEGASUS'un bilet fiyatları karşılaştırıldığında, 2008-2013 döneminde genel olarak, THY'nin AHL'den gerçekleştirdiği uçuşlardaki bilet fiyatlarının, PEGASUS'un bilet fiyatlarının üstünde olduğu görülmektedir. THY'nin, SGH'de uyguladığı ortalama bilet fiyatı ise PEGASUS'un fiyatlarına oldukça yakın ama genel olarak üzerinde seyretmektedir.
- (391) Buraya kadar yapılan değerlendirmeler neticesinde, İstanbul-Viyana hattında THY'nin yıkıcı fiyat uygulamak suretiyle rakibi PEGASUS'u pazardan dışlamayı amaçladığı veya böyle bir etki doğurduğu sonucuna ulaşılmamaktadır.

#### J.2.4. Havayolu Firmalarının Etkinliğinin Kıyaslanmasına İlişkin Değerlendirme

- (392) Hakim durumdaki teşebbüsün eylemleri sonucunda eşit etkinlikteki bir firmanın dışlanması/dışlanma ihtimalinin oluşması ihlal tespiti bakımından önemli bir göstergedir. Bu bakımdan, uygulanan testin bir unsuru olarak havayolu ile yolcu taşımacılığı pazarında faaliyet gösteren firmaların etkinliklerinin tespit edilmesine ilişkin olarak iktisadi analiz yapılmıştır. Çalışmada, firmaların etkinlikleri Veri zarflama analizi tekniği kullanılarak ölçülmüştür. Veri zarflama analizi ile her bir firmaya yıllık bazda "0" ile "1" arasında değişen bir etkinlik skoru verilmektedir. Etkinlik skoru "1" olan firmalar etkin kabul edilmekte, ayrıca etkinlik sonuçları mutlak olarak değil, göreceli olarak değerlendirilmekte, bu çerçevede firmalar etkinliklerine göre sıralanabilmektedir.
- (393) Yapılan analizde, THY<sup>59</sup>, PEGASUS, ONURAIR ve ATLATSJET'in 2008-2013 dönemine ait yıllık düzeyde toplam gider, değişken direkt gider, sabit direkt gider, toplam gelir, yolcu sayısı ve uçuş sayısı verileri esas alınmıştır. Ölçeğe göre sabit getiri varsayımı altında ve çıktı odaklı yapılan analizde, girdi olarak öncelikle değişken direkt giderler ile sabit direkt giderler, çıktı olarak ise yolcu ve uçuş sayıları kullanılmıştır<sup>60</sup>. Bu çerçevede analiz neticesinde yukarıda bahsi geçen firmaların 2008-2013 dönemindeki etkinlik düzeylerine bakılmıştır.

(394) .....(TİCARİ SIR).....

- (395) Yukarıdaki analizde kullanılan girdi-çıktı seçeneklerinin dışında; girdi olarak toplam giderler, değişken direkt giderler, sabit direkt giderlerin ve çıktı olarak ise toplam gelir, yolcu sayısı, uçuş sayısının yer aldığı farklı kombinasyonlar kullanılarak veri zarflama analizi tekrarlanmıştır. Farklı girdi-çıktı kombinasyonları ile yapılan analiz sonucunda, firmaların yıl bazında kaç kez etkin olarak faaliyet gösterdiği belirlenmiştir. Buna göre, ihlal iddialarının bulunduğu 2010 yılı için farklı girdi-çıktı kombinasyonları ile yapılan 30 analizin 21'inde PEGASUS'un ve 9'unda ise THY'nin etkin olarak faaliyet gösterdiği tespit edilmiştir.
- (396) 2008-2013 dönemine ilişkin, farklı veri zarflama analizi sonuçları genel olarak ele alındığında;
- ATLASJET'in etkin olarak tespit edildiği analiz sonuçlarının, 2008-2011 dönemine ilişkin olduğu, ancak son iki yıl için geçerli olmadığı,
  - ONURAIR'in etkin olarak tespit edildiği analiz sonuçlarının, 2011 yılından itibaren bir artış eğilimi gösterdiği,
  - PEGASUS'un etkin olarak tespit edildiği analiz sonuçlarının, düzenli olarak bir artış eğilimi içerisinde olduğu,
  - THY'nin etkin olarak tespit edildiği analiz sonuçlarının ise genel olarak rakiplerinden daha az olduğu

<sup>59</sup> THY'ye ait veriler AJET'in verilerini de içermektedir.

<sup>60</sup> Veri Zarflama Analizi de doğru girdi ve çıktının seçimi büyük önem arz etmektedir. Bu nedenle, literatürdeki yaklaşımlara benzer bir çerçeve oluşturulmaya çalışılmış, girdi ve çıktı seçimleri daha önce yapılan çalışmalara paralel olacak şekilde belirlenmiştir.



### **J.2.6. THY'nin Fiyatlandırma Dışı Uygulamalarla PEGASUS'u Dışlayıcı Eylemler İçerisinde Olup Olmadığına İlişkin Değerlendirme**

- (400) Başvuruda, THY'nin yalnızca fiyatlandırma politikası ile değil, sahip olduğu diğer imkanlarla da rakiplerini dışlama yönünde faaliyetlerde bulunduğu iddia edilmiştir. THY'de yapılan yerinde incelemede, teşebbüsün bu amaçla SHGM ile birtakım yazışmalar yaptığını gösteren belgeler elde edilmiştir. 7 numaralı belgeden, 29 Nisan-03 Mayıs 2010 tarihleri arasında Uluslararası İlişkiler ve Anlaşmalar Müdürü (.....), Roma Satış Ofisi, Paz. Satış Başk. Yrd. (.....) arasında gerçekleşen ve Gen. Mdr. Yrd. (.....) ile diğer bazı THY yöneticilerine iletilen e-posta mesajlaşmasında, 2010 yaz döneminde ALITALIA havayolu şirketinin 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 ve İstanbul arasında günlük 7 seferin olacağı ve aşırı kapasite arzının hattın karlılığını menfi etkileyeceği ifade edilerek, ikili hava ulaştırma anlaşması çerçevesinde SHGM nezdinde gerekli girişimlerin yapılması tartışılmaktadır. Teşebbüs, her ne kadar sonradan bu görüşünü değiştirse de SHGM ve Dışişleri Bakanlığına bir yazı göndererek söz konusu taleplerin olumlu değerlendirilmemesini istemektedir. 13 numaralı belgede de, Genel Müdür Yardımcısı (.....) başkanlığında gerçekleştirilen Genel Müdür (Pazarlama ve Satış) Koordinasyon Toplantısı'nda görüşülen konular arasında, bir "low cost" havayolunun Şam'a uçuşlar başlatması üzerine (.....)'ın konu ile ilgili olarak SHGM'ye yazacağı yazı da bulunmaktadır.
- (401) THY'nin 2010 yılında rakipleri aleyhine talepler içeren yukarıdaki yazışmaları, dışlayıcı niyetin bir unsuru olarak yorumlanabilecek olsa da söz konusu girişimlerin pazardaki etkilerinin sınırlı kaldığı görülmüştür. Zira yukarıda bahsi geçen Roma hattında PEGASUS yazışmanın yapıldığı yılın Temmuz ayında faaliyetlere başlamış ve inceleme döneminde gerek yurt içi gerekse yurt dışı uçuş noktalarını toplamda 76'ya çıkarmıştır. Bu çerçevede, THY'nin SHGM nezdindeki girişimler vasıtasıyla rakiplerini dışlamaya yönelik eylemlerde bulunduğu iddialarının pazar gerçeğini yansıtmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

### **J.3. Savunmaların Değerlendirilmesi**

#### **J.3.1. AHL ile SGH'nin Arz ve Talep Açısından Birbirine İkame Olmadığı ve Aynı Coğrafi Pazarda Yer Almadığı Yönündeki Savunma**

- (402) THY'nin yazılı savunmalarında; AHL'nin ve SGH'nin ulaşım olanakları, doluluk oranları, yolcu geçirgenliği, yolculara sunulan uçuş hizmetleri, müşteri tercihleri ve hinterlandları göz önüne alındığında iki havalimanının talep yönünden ikame olmadığı; operasyonel maliyetler, transit uçuşlardaki konumları, yolcu sayıları, kullanılan kapasite, büyüklük, pist olanakları, rotalar ve slot tahsisleri bakımından da arz yönünden ikame olamayacakları ve böylelikle aynı coğrafi pazarda yer alamayacakları belirtilmektedir. Söz konusu savunma çerçevesinde, talep yönünden ikame edilebilirliğe ilişkin iddialar şu şekildedir:
- (403) Ulaşım olanakları bakımından iki havalimanının ikame olmadığına yönelik gelen savunmada, Türkiye'nin en eski ve en büyük havalimanı olması sebebiyle AHL'ye çok değişik noktalardan ulaşım imkanlarının bulunduğu, gerek havalimanının içine kadar gelen metro hattı gerekse HAVATAŞ'ın sefer sayılarının yolcu sayısına ve yüksek talebe bağlı olarak çok fazla olması, hem E-5 hem TEM karayollarına olan yakınlığı ve bağlantı yolları nedeniyle pek çok merkeze yakın konumda olan AHL'ye İETT ve deniz otobüsü seferleri ile de kısa sürede ulaşımın mümkün olduğu, buna karşılık SGH'nin şehir merkezinden uzakta, HAVATAŞ servisi dışında alternatif toplu taşıma imkanının sınırlı bir havalimanı olduğu belirtilmektedir. Savunmada ayrıca, İstanbul'un iş merkezlerinin, ticari yerlerinin, kültürel, turistik ve tarihi eserlerinin, sportif ve sosyal aktivitelerinin, tarihi yarımada ile Şişli, Beşiktaş, Beyoğlu, Eminönü, Bakırköy, Levent ve Maslak gibi yerleşim yerlerinde yoğunlaştığı dikkate alındığında, havayolu yolcularının AHL çıkışlı veya varışlı uçuşlarda meydana gelebilecek fiyat

artışlarından dolayı SGH'yi tercih etmeyecekleri, kaldı ki havayolu ile büyük mesafeleri kısa sürede alan yolcuların SGH ile söz konusu yerleşim yerleri arasında bulunan 1,5-2 saati aşkın mesafeleri AHL'den çok daha büyük masraflara katlanmak suretiyle göze almayacakları; aynı şekilde SGH'ye yakın yerlerde oturan yolcuların da SGH çıkışlı veya varışlı uçuşlarda meydana gelebilecek fiyat artışlarından dolayı AHL'yi tercih etmeyecekleri, nitekim AHL'deki kapasite kullanım oranları nedeniyle böyle bir kaymanın fiziksel olarak da mümkün olmadığı belirtilmektedir. Bununla beraber yolculukta geçecek sürelerin yanında uçuş öncesi havalimanında gerçekleştirilen işlemlerin (bilet, check-in, bagaj, güvenlik kontrol sıraları, uçak kapısının uçuştan önemli bir süre önce kapanması, vb.) işgal ettiği süreler de düşünüldüğünde, iki havalimanı arasındaki sürenin daha da artacağı ve bu durumun ticari olarak da yolculuk planı olarak da mantıklı olmadığı iddia edilmiştir.

- (404) Ulaşım olanaklarına ilişkin yapılan savunmada son olarak, İstanbul'un artık bir megakent halini aldığı, buna rağmen giderilemeyen trafik ve ulaşım sorunları göz önünde bulundurulduğunda, coğrafi pazar olarak şehrin tümünün temel alınmaması gerektiği, İstanbul'la karşılaştırıldığında ulaşım olanakları ve süreleri açısından aralarında farklılıklar bulunan Dublin, Paris, İsviçre'nin kentleri gibi merkezlerin ilgili coğrafi pazar değerlendirmesinde göz önüne alınmaması gerektiği ifade edilmiştir.
- (405) İki havalimanı arasındaki aktarma olanakları açısından ikame edilebilirliğin değerlendirildiği savunmada, İstanbul'un trafik sorunları ve buna bağlı olarak iki havalimanı arasındaki ulaşım sıkıntısını ortaya koymak adına bir saha çalışması gerçekleştirildiği; iki havalimanı arasında ticari taksi ile değişik saatlerde yolculuklar düzenlenerek yolculuk sürelerinin tutanak altına alındığı ve bu kapsamda İstanbul trafiğinin en hafif olduğu, hava koşullarının yolculuk sürelerini etkilemediği ve okulların tatil olduğu gün ve saatlerde bile iki havalimanının terminal girişleri arasında yaklaşık 75 dakikadan daha kısa bir sürede yolculuk yapılmasının mümkün olmadığı sonucuna ulaşıldığı bildirilmiştir. Nitekim iki havalimanı arasındaki bu süreye ek olarak, yolcuların havalimanında gerçekleştirmesi gereken işlemler de dikkate alındığında, iki havalimanı arasında aktarma yapılabilmesi için iki uçuş seferi arasında en az dört saatlik bir sürenin bile her yönden yetersiz olduğu ifade edilmiştir.
- (406) Teşebbüsün talep açısından ikame edilebilirliğe yönelik savunmalarından bir diğeri de, aynı nokta varışlı uçuşlarda AHL pazarının talep ve pazar dinamikleri itibarıyla daha yüksek fiyatları kaldırabiliyor olması, AHL çıkışlı uçak biletlerinin daha pahalı olmasına rağmen AHL'nin doluluk oranlarının SGH'den daha yüksek olması ya da başa baş konumda olması ve böylelikle AHL'den SGH'ye yolcu kaymasının olmamasına ilişkindir. Bu bağlamda, THY'nin; SGH'nin AHL'den farklı müşteri profiline ve iddiaların aksine PEGASUS'un hakim durumda olduğu düşünülen SGH'de pazara tutunma çabalarına dayalı olarak, AHL'ye oranla daha düşük bilet fiyatı uygulamasına rağmen uçaklarını doldurmakta zorlanmakta olduğu ve SGH'deki doluluk ve karlılık oranları ile sefer sayılarının AHL ile karşılaştırılamayacak ölçüde düşük kaldığı belirtilmiştir. Buna ek olarak, THY'nin SGH'de pazarın dinamikleri çerçevesinde kaldırabileceği fiyatları uygulama yönünde bir politika izlemesinin sebepleri olarak, AHL'nin artık kapasite sınırına dayanması, SGH'nin arz ettiği büyüme potansiyeli, THY'nin uzun vadeli ve dünyadaki eğilime bağlı olarak düşük fiyatlı havayolu taşımacılığına ağırlık verme stratejisinin gösterilebileceği ifade edilmiştir. Yapılan savunmaya ek olarak, söz konusu nedenlerden dolayı uygulanan düşük bilet fiyatlarına rağmen yolcuların AHL'yi tercih etmeye devam ettikleri ve AHL-SGH ile SGH-AHL arasında önemli bir yolcu kaymasının bulunmadığı belirtilmiştir.
- (407) İki havalimanında sunulan uçuş hizmetlerinin farklı olduğuna ilişkin yapılan savunmada, SGH meydanından, "low-cost" olarak tabir edilen havayollarınca sunulan, öğrenci ve gelir seviyesi düşük kitleler de dahil olmak üzere daha geniş kitlelerin havayolu ile seyahat edebilmesini hedefleyen; düşük bilet fiyatlı ikram, bagaj taşıma hakkı, rezervasyon, bilet iptali ve benzeri koşullarda birçok ciddi kısıtlamalar içeren uçuşların icra edildiği; buna karşın, birinci sınıf

uygulamaları, nitelikli ikram, kısıtsız rezervasyon ve bilet iade koşulları, daha fazla bagaj taşıma hakkı gibi geniş imkanlara sahip olmak isteyen kaliteye ve zamana duyarlı yolcuların AHL uçuşlarını tercih ettikleri belirtilmiş ve bu sebeple "first" ve "business class" hizmet sunan hava yolları AHL'yi tercih ederken, "all-economy" olarak tabir edilen uçaklar ile sefer icra eden ve "low-cost" olarak tabir edilen, düşük kalitede hizmet veren, bazı hizmetlerden ekstra ücret alan havayollarının SGH'yi tercih ettiği belirtilmiştir. Bununla beraber iki havalimanının yolcu tercihleri ve hizmet farklılıkları arasındaki farka delil olarak, tarifersiz uçuşların toplam uçuşlara oranının AHL'ye kıyasla SGH'de daha yüksek olduğu, AHL'de tarifersiz uçuşlarının hemen hemen hiç payının bulunmadığı gösterilmiştir.

- (408) Müşteri tercihlerine ilişkin olarak yapılan savunmada, havayolu yolcusunun alışkanlıklarını kolay kolay değiştirmeyen bir tüketici olduğu belirtilmiş ve bu sebeple, sefer konforuna, hizmet kalitesine ve çeşitliliğine önem vermeyen, ekonomik seyahat etmek isteyen, geniş bir transit transfer ağına ihtiyaç duymayan ve SGH'ye yakın çevrede ikamet eden yolcuların SGH'yi tercih ederken; fiyata duyarlılıktan ziyade uçuş hizmetinin konforuna, hizmet kalitesine ve çeşitliliğine önem veren, geniş bir transfer ağını kullanan, zamana duyarlı yolcuların AHL'yi tercih ettiklerine dikkat çekilmiştir.
- (409) Talep yönünden ikame edilebilirlik açısından değerlendirilen son unsur olan hinterlant farklılıklarına yönelik yapılan savunmada, havalimanlarının konumları, merkeze uzaklıkları, alt yapı kapasiteleri ve taşıdıkları trafiğin türü bakımından farklılıklar arz ettikleri belirtilmektedir. Bu çerçevede, AHL'nin şehir merkezine SGH'nin yarısı yakınlıkta olduğu, iki havalimanının kullanılan yolcu kapasitelerinin birbirinden farklı olduğu, AHL'nin SGH'nin 1,5 katı büyüklüğünde bir alan üzerine kurulu olduğu, SGH'nin iniş kalkışlar için tek pisti var iken AHL'nin 3 tane piste sahip olduğu, SGH'nin yabancı ülkelere yapılan uçuş sayısının AHL ile kıyaslanamayacak kadar az olduğu, SGH'nin AHL'ye göre tarifersiz uçuşlara daha fazla yer verdiği ve yer tahsisi, kiralama ve reklam alanı tahsisi gibi hizmetlerin AHL'de daha yüksek fiyatlara verildiği belirtilmektedir. Ayrıca, söz konusu özelliklerin, arz açısından ikame edilebilirlik yönünden de iki havalimanını birbirinden ayırdığı ifade edilmiştir.
- (410) THY'nin savunmasında talep yönünden ikame edilebilirliğe ilişkin iddiaların yanı sıra AHL ve SGH'nin arz yönünden ikame olmadığına yönelik bazı iddialarda bulunulmuştur.
- (411) Arz yönünden ikame edilebilirlik açısından savunmalar, iki havalimanı arasında operasyonel maliyetler başlığı altında; yer hizmetleri ücreti, yer kiralama bedelleri ve personel giderleri bakımından önemli farklılıklar bulunduğu ve AHL'nin transit uçuşlar için merkez konumda bulunan bir havalimanı olmasına, SGH inişli ve kalkışlı transit uçuş sayısının AHL'ye kıyasla çok düşük olmasına yöneliktir. Bununla birlikte, soruşturma konusu iddiaların ilgili olduğu dönemde AHL'den geçen yolcu sayısının SGH'den üç kat fazla olduğu ve AHL ağına AHL çıkışlı 35 iç hat ve 128 dış hat bulunurken, SGH ağına Aralık 2009 itibarıyla dış hat nokta sayısının yedi, iç hat nokta sayısının dört olduğu ifade edilmektedir. Arz ikamesi bakımından son olarak, AHL'nin artık kapasitesinin sınırlarına dayanmış olması nedeniyle slot tahsisi uygulamalarının bulunduğu, ancak kapasite kullanımı konusunda sıkıntı yaşanmayan ve "sıkışık" olarak nitelendirilmesi mümkün olmayan SGH'nin, slot tahsisi uygulamasının bulunmadığı, böylelikle PEGASUS'un slot tahsislerine ilişkin iddialarının da yersiz olduğu belirtilmektedir.
- (412) Ayrıca, "business" yolcu sınıfındaki yolcu sayısına ilişkin verilerin zamana duyarlı yolculara ilişkin değerlendirmeler ve HAVAŞ'tan elde edilen verilerin coğrafi pazar değerlendirmesi için yeterli ve uygun olmadığı, iddia edilmiştir.
- (413) İlgili coğrafi pazar tanımı yapılırken, sektöre ilişkin Kurul kararlarında genel olarak kabul edildiği üzere, aynı şehirdeki havalimanları birbirine ikame kabul edilmiştir. AB Komisyonu kararları da bu yöndedir. Esasen, aksi yöndeki kararlarda sadece zamana duyarlı veya iş amacıyla seyahat eden yolcular için havalimanları ikame olarak değerlendirilmemektedir.

- (414) Mevcut dosya kapsamında aynı şehirde yer alan AHL ve SGH'nin birbirine ikame olup olmadığına ilişkin tespitlere yer verilmiştir. Bu çerçevede ilk olarak aktarmalı uçuş yapan yolcular bakımından yurt içindeki veya yurt dışındaki bir kalkış noktası ile varış noktası arasındaki uçuşta aktarma noktası olarak AHL veya SGH'nin kullanılıyor olmasının önemli bir farklılık arz etmeyeceği; zira bu yolcular bakımından önemli olanın varış noktasına ulaşmak olduğu ve söz konusu yolculara her iki havalimanında verilen terminal hizmetleri arasında belirgin bir farklılığın olmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Sonrasında ise havalimanı altyapıları, havalimanlarının konum ve ulaşım imkanları, zamana ve fiyata duyarlı yolcuların tercihleri ve HAVAŞ tarafından gönderilen bilgiler bir arada ele alınmıştır. Bu noktada söz konusu unsurların hiçbiri tek başına değerlendirmeye esas teşkil etmemiş tüm bu unsurlar bir arada incelenmiştir.
- (415) Ayrıca, yapılan iktisadi analizde de ilk olarak tüketicilerin tercihlerinde havalimanına ulaşım süresi ile mesafenin etkisi ölçülmüş, ikinci olarak ise fiyatın tüketici tercihlerindeki belirleyiciliği araştırılarak fiyatın mesafe üzerinde herhangi bir telafi edici gücünün bulunup bulunmadığı tespit edilmiştir. Talebin fiyat esnekliğinin, mesafe esnekliğinden yüksek olarak hesaplandığı hatlar bakımından iki havalimanı birbirine ikame kabul edilirken aksi durumdaki hatlar bakımından her bir havalimanının farklı coğrafi pazarlarda olduğu tespiti yapılmıştır. Böylelikle yapılan iktisadi analiz ile hem fiyatlar hem de iki havalimanı arasındaki mesafe ve yolcuların ulaşım süreleri değerlendirmeye alınmıştır. Söz konusu analiz sonuçları; soruşturma heyetinin havalimanı altyapıları, havalimanlarının konum ve ulaşım imkanları, zamana ve fiyata duyarlı yolcuların tercihleri ve HAVAŞ tarafından gönderilen bilgilere ilişkin değerlendirmeleri ile desteklenerek ilgili coğrafi pazar tanımı yapılmıştır. Bu nedenle, her iki havalimanından yapılan uçuşların fiyatlarının, havalimanı konumlarının ve ulaşım imkanlarının, zamana ve fiyata duyarlı yolcu tercihlerinin değerlendirmeye alınmadığı yönündeki savunmalar kabul edilmemiştir. Ayrıca HAVAŞ verilerine yönelik savunma ise; bu verilerinin tek başına değerlendirmeye esas teşkil etmeyip diğer veriler, analizler, değerlendirmeler ile birlikte ele alınması ve verilerde meydana gelen değişikliklerin başka nedenlerinin de olduğu kabul edilmekle birlikte, tüketici tercihleri konusunda ipucu vermesi hususları göz önünde bulundurulduğunda yerinde bulunmamıştır.
- (416) Son olarak, THY; SGH'nin Gebze, İzmit, Sakarya gibi bölgelere, AHL'nin ise Edirne'ye kadar tüm Marmara Bölgesi'ne hitap ettiğini, ayrıca AHL'nin tüm Türkiye'deki transit yolculara hizmet veren bir havalimanı olduğunu belirtmiştir. AHL ve SGH yakalama alanlarına ilişkin bu tespitler, iki havalimanının yakalama alanlarının bütünüyle örtüşmediğine işaret etse bile iki havalimanının ayrı pazarlarda değerlendirilmesi için yeterli değildir. Zira, havayolu taşımacılığı bakımından iki havalimanının aynı pazarda değerlendirilmesi için, ilgili havalimanlarının yakalama alanlarının bütünüyle örtüşmesi gerekmekte, makul düzeyde bir örtüşmenin varlığı yeterli görülmektedir.
- (417) Yukarıda işaret edilen hususlar çerçevesinde, THY'nin AHL ile SGH'nin birbirine ikame pazarlar olmadığı yönündeki savunmasının kabul edilmesinin mümkün olmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

### **J.3.2. THY'nin Hakim Durumda Olmadığı Yönündeki Savunma**

- (418) Yazılı savunmalarda, THY'nin pazarda sahip olduğu ileri sürülen avantajların hemen hemen hepsinin PEGASUS için de geçerli olduğu, PEGASUS'un, gelirlerini ve varlıklarını katlayarak arttırdığı, SGH merkezli uçuşlardaki pazar payının %(.....)'in üzerinde olduğu ve SGH'yi bir "hub" olarak kullanmakta olduğu belirtilmektedir. Bununla beraber THY'nin, AHL operasyonunda hem filo ve hizmetler açısından hem de finansal ve operasyonel açıdan son derece güçlü ve köklü havayolu şirketleriyle rekabet halindeyken, PEGASUS'un SGH'deki rakiplerinin çok büyük bölümünün finansal gücü olmayan, küçük filolu ve hizmet açısından yetersiz havayolu şirketlerinden oluştuğu ifade edilmektedir. Bu çerçevede, THY'nin AHL'deki güçlü rakipleri ile rekabetinden dolayı rakiplerinden bağımsız hareket etme serbestisi



bulunmazken, güçsüz rakiplerle rekabet halinde olan PEGASUS'un, SGH'de tekel konumunda bulunan bir teşebbüs gibi davranabildiği ve bu teşebbüsün SGH'deki hakimiyeti sebebiyle, THY'nin SGH'de açtığı birçok hattı kapatmak zorunda kaldığı belirtilmektedir.

- (419) Savunmada, THY'nin; pazar payı, bayrak taşıyıcı firma olması, yatay işbirlikleri ve dikey bütünleşik yapısı, pazarlama stratejileri ve filo durumu, havaalanı iniş ve kalkış kapıları nedenleriyle sahip olduğu avantajlar ve ilgili pazara giriş engelleri bulunduğu iddialarına yönelik değerlendirmelerde de bulunulmuştur. Bu kapsamda, AHL'nin ve SGH'nin ayrı pazarlarda yer aldığı ve THY'nin pazar paylarının yalnızca iddia konusu davranışların ilgili olduğu SGH çıkışlı ve varışlı hatlar bakımından değerlendirilmesi gerektiği, slot tahsisi konusunda diğer havayolu firmaları gibi THY'nin de sıkıntı yaşadığı belirtilmiştir. Buna ilave olarak, PEGASUS'un SGH çıkışlı ve varışlı hatlardaki yüksek pazar payları, uçuş noktalarının çokluğu ve çeşitliliği ile tüm faaliyetlerini SGH merkezli olarak yürütmesi dikkate alındığında, SGH'nin PEGASUS için "hub" olarak değerlendirilebileceği ve HAS sisteminin PEGASUS için de geçerli olduğu ifade edilmiştir.
- (420) THY'nin hakim durumda olmadığına yönelik savunmada, THY'nin tüm dünyadaki bayrak taşıyıcısı havayollarının pazarın dinamikleri nedeniyle tercih etmek zorunda oldukları bir iş modeli olan yatay işbirlikleri ve dikey bütünleşik yapısının nasıl ve ne şekilde rekabet hukuku açısından bir sorun oluşturduğuna dair hiçbir unsurun ortaya konulmadığı, bunun yerine bu yapının THY'nin pazardaki konumunu güçlendirdiği yönünde bir tespitle yetinildiği belirtilmiştir.
- (421) THY'nin AJET girişimi, kod paylaşım anlaşmaları ve Miles&Smiles gibi pazarlama stratejilerinin kendisine avantaj sağladığına ilişkin olarak; THY'nin AJET ile pazardaki konumunu güçlendirmek yerine, PEGASUS'un da dahil olduğu düşük maliyetli havayollarıyla etkin şekilde rekabet edebilmeyi amaçladığı ve bu sayede pazardaki rekabeti olumlu yönde etkilediği belirtilmektedir. Bununla beraber, tüm havayollarına açık olan ve tek bir havayolunun ulaşamayacağı kadar geniş bir bölgede hizmet verme olanağı sunarak rekabet sürecine olumlu katkı sağlayan kod paylaşım anlaşmalarının, THY'nin pazardaki konumuna olumlu etkisinin bulunmadığı, bu kapsamdaki Star Alliance oluşumunun yolcu refahını artırdığı ve ittifaka üye havayolu şirketlerinin birbirlerinin rakibi olmaları sebebiyle fiyat ve maliyetlere ilişkin konularda birlikte hareket etmelerinin mümkün olmadığı iddia edilmektedir. Diğer taraftan, THY'nin Miles&Smiles programının benzerlerinin dünyadaki birçok havayolu firmaları tarafından uygulandığı, PEGASUS'un da Miles&Smiles ile benzer özellikler taşıyan "PEGASUS Kart" uygulamasının olduğu ve bu uygulamaların firmaların yolcu kitlesine, uçuş ağına ve müşteri sadakatine olumlu etkide bulunduğu belirtilmektedir.
- (422) THY'nin filo durumu itibarıyla sahip olduğu avantajlara yönelik olarak; rakiplerinin geniş gövdeli uçak sayısı bakımından THY'yi geride bıraktığı, teşebbüsün filosu bakımından pazarda sahip olduğu konumunun yalnızca PEGASUS gibi yerel rakipler göz önüne alınarak değerlendirilmemesi gerektiği ve THY'nin yerel rakipler kadar yabancı rakiplerle de rekabet halinde olduğu ifade edilmiştir. Buna ek olarak, havaalanı iniş-kalkış kapılarının kira sözleşmelerinin uzun süreli olarak yapıldığı ve bu durumun pazara giriş engeli yaratabildiği iddiasına yönelik fiiliyattaki uygulamaların AHL ve/veya SGH'de ne şekilde gerçekleştiği ve THY'nin pazardaki konumuna ne şekilde etki ettiği yönünde herhangi bir tespitle bulunulmadığı, SGH'de kapasite kullanımı açısından sıkışıklık olmadığından, havaalanı iniş ve kalkış kapılarının kullanımının havayollarına operasyonel anlamda herhangi bir sıkıntı doğurmadığı iddia edilmiştir.
- (423) THY'nin bazı uygulamaları ile pazara giriş engeli yaratıldığı iddiasına yönelik savunmasında ayrıca, son yıllarda pazara yeni girişlerin olduğu, soruşturmaya konu 2011 yılında havayolu şirketi sayısının AHL'de 68'e, SGH'de 22'ye yükseldiği, PEGASUS'un filosunu genişlettiği ve PEGASUS'un artık yerel bir "low-cost" taşıyıcı olmaktan çıkıp, bir bayrak taşıyıcısı konumuna gelmeye doğru hızla ilerlediği ifade edilmektedir.

- (424) THY tarafından hakim durum tespitine ilişkin yapılan itirazların önemli bir kısmının temelinde, AHL ve SGH'nin birbirine ikame havalimanları olmamaları ve sonuç olarak her iki havalimanındaki rekabet koşullarının farklı olmasından dolayı THY'nin hakim durumda kabul edilemeyeceği argümanı yatmaktadır. Ekonometrik modellemelerle de desteklenen bir yaklaşım çerçevesinde, talep ikamesi bakımından AHL ile SGH'den yapılan uçuşların birbirine ikame olduğu ortaya konulmuştur. Dolayısıyla, her iki havalimanındaki ve bu havalimanlarında faaliyet gösteren havayolu şirketlerindeki kimi farklılıklardan dolayı, hakim durum tespitinde sadece SGH'den yapılan uçuşların dikkate alınması gerektiği yönündeki savunmanın kabul edilebilir olmadığı, böyle bir analizin eksik değerlendirmeye yol açacağı açıktır.
- (425) Ayrıca savunmada, mevcut soruşturmada THY'nin hakim durumda olup olmadığı tespit edilirken, THY'nin ve rakiplerinin pazar paylarının yanında, THY'nin uçuş ağının genişliği ve bu uçuş ağını etkin biçimde kullanmasına imkan tanıyan HAS sistemi, slot tahsisinde tarihsel haklar ve fiili uygulamalar sonucunda sahip olduğu önemli ayrıcalıklar, sektördeki yatay ve dikey işbirlikleri, ikili havacılık anlaşmalarında sahip olduğu imtiyazlar, etkin pazarlama stratejileri/marka gücü, filo durumu ve sektördeki iştirakler ve ortaklıklarının da dikkate alınması eleştirilmiş, sektörde özellikle bayrak taşıyıcı firmalar bakımından zaruri olan bu işbirliklerinin rekabeti nasıl bozduğunun ortaya konulmadığı belirtilmiştir.
- (426) Hakim durum analizinde öncelikle el alınan pazar paylarının yanı sıra dikey bütünleşik yapı, işbirlikleri, "hub and spoke" sistemi gibi hakim durum tespitine yardımcı olan diğer analizler de değerlendirilmiştir. İlgili hatlarda THY ile birlikte faaliyet gösteren diğer havayolları da THY ile benzer ittifak ve ölçek avantajlarına sahip olsalar da THY pazar payı itibarıyla en önemli oyuncu konumunu korumuştur. Yapılan analizde, savunmada iddia edildiği üzere sadece yerli havayollarının değil, tüm havayollarının pazar payları dikkate alınarak bir değerlendirme yapılmıştır.
- (427) Son olarak değinilmesi gereken husus, PEGASUS'un hat sayısının artmasının ve kaydettiği ekonomik büyümenin hakim durum analizinde dikkate alınmadığı iddiasıdır. Halbuki, THY'nin, iç hatlarda sadece üç hatta hakim durumda kabul edilmesi ve diğer hatlarda PEGASUS'un THY'nin önemli bir rakibi haline geldiğine ilişkin tespitler savunmanın bu argümanını geçersiz kılmaktadır.
- (428) Tüm bu değerlendirmeler dikkate alınarak, THY'nin hakim durum tespitine ilişkin savunmasının kabul edilmesinin mümkün olmadığı kanaatine varılmıştır.

### **J.3.3. THY'nin Dışlayıcı Eylemlerde Bulunmadığı Yönündeki Savunma**

- (429) THY, dışlayıcı eylemlerde bulunmadığına ilişkin savunmasında; teşebbüsün soruşturmaya konu dışlayıcı eylemlerinin, seçici fiyatlama uygulamak suretiyle PEGASUS'un faaliyet gösterdiği hatlardaki faaliyetlerini zorlaştırdığı ve SHGM aracılığıyla PEGASUS'un yeni hatlara girmesini engellediği iddialarından oluştuğu belirtilmektedir. Bu kapsamda, THY'nin seçici fiyatlama yapabilmesi için öncelikle hakim durumda olması, yalnızca bir rakibinin bulunması ve rakibinin piyasadaki faaliyetini zorlaştırma amacını gösteren deliller bulunması gerektiği vurgulanmış ve THY'nin seçici fiyatlamaya yönelik herhangi bir uygulamasının olmadığı iddia edilmiştir. Nitekim bu konuyla alakalı olarak soruşturma kapsamında, THY'nin ve SUNEXPRESS'in SGH'deki seferlerinin PEGASUS'un faaliyete geçmesinden sonra başlatıldığı, AJET ve THY markaları adı altında SGH'den başlatılan seferlerde aynı noktalara PEGASUS'un sefer saatlerine yakın saatlerde sefer düzenlendiği, söz konusu sefer ücretlerinin, AHL'den aynı noktalara gerçekleşen sefer ücretlerinden oldukça az olduğu ve uygulanan farklı fiyat politikasının hiçbir ekonomik ve rasyonel açıklamasının bulunmadığı iddialarının ileri sürüldüğü ifade edilmiştir.
- (430) THY'nin ve SUNEXPRESS'in, SGH'deki seferlerini PEGASUS'un faaliyete geçmesinden sonra başlattığına yönelik iddialara ilişkin olarak yapılan savunmada, son zamanlarda düşük

maliyetli havayolu şirketlerinin tüm dünyada havayolu ile yolcu taşımacılığı sektöründe hizmet alan tüm yolcuların %33'ünü karşılayabildiği ve bu oranın ileriki zamanlarda daha da artacağı beklediği, bu durumda THY'nin bir bayrak taşıyıcı firma olarak pazara tutunmak, gelirini ençoklaştırmak için pazardaki bu eğilime ayak uydurması gerektiği ve gerek ticari menfaatleri gerekse Star Alliance üyesi olması nedeniyle, ülke içindeki ve dışındaki belli noktalara kar elde edemese de uçmak zorunda olduğu açıklamasında bulunulmuştur. Bununla beraber, 2009 yılında AHL'de yapılmakta olan pist bakımı nedeniyle THY'nin filosundaki uçaklardan üç adedini SGH'ye kaydırmak zorunda kaldığı ifade edilmiştir.

- (431) THY'nin, THY ve AJET markaları adı altında SGH'den başlattığı seferlerinde, aynı noktalara PEGASUS'un sefer saatlerine yakın saatlerde sefer düzenlediği ile ilgili iddia kapsamında yapılan savunmada, PEGASUS'un Kuruma sunduğu şikayet dilekçesinde bu konu ile ilgili olarak THY aleyhine herhangi bir iddiada bulunulmadığı ifade edilmiştir.
- (432) THY'nin aynı noktalara düzenlenen sefer ücretlerinin AHL'ye göre SGH'de çok daha düşük oranda belirlendiği ve bu uygulamanın hiçbir ekonomik ve rasyonel gerekçesinin bulunmadığına yönelik yapılan savunmada, AHL'nin talep ve pazar dinamikleri itibarıyla daha yüksek fiyatları kaldırabiliyorken, SGH'nin daha ziyade "low-cost" olarak tabir edilen ucuz havayolları hizmetlerinin sunulduğu bir pazar olduğu, bu açıdan THY'nin, AHL'ye göre daha ucuz fiyatlarda bilet sunan SGH pazarına girebilmesi için bilet fiyatlarını pazarın yapısı ile paralel olacak şekilde daha düşük belirlemek zorunda olduğu belirtilmiştir. Ayrıca, söz konusu savunmada, THY'nin SGH'de iddia konusu hatlarda her zaman PEGASUS'tan daha yüksek fiyat uyguladığının aşikar olduğu da ifade edilmiştir.
- (433) THY'nin hakim durumda olduğu tespit edilen hatlarda, söz konusu hakim durumunu fiyatlama davranışlarıyla kötüye kullanıp kullanmadığı değerlendirilmiş olup, yapılan analizler neticesinde THY'nin herhangi bir dışlayıcı uygulamasının mevcut olmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

#### **J.3.4. Yıkıcı Fiyat Analizinin Ortalama Kaçınılabilir Maliyet Verileri Üzerinden Yapılmasının Uygun Olmadığı Yönündeki Savunma**

- (434) THY, soruşturma raporunda belirtildiğinin aksine, Rekabet Kurulunun son dönemdeki yıkıcı fiyatlamayı konu edinen kararlarında yıkıcı fiyatlama tespiti için OKM'nin yerine ortalama değişken maliyetin (ODM) esas alındığını, bu açıdan OKM'nin içine sabit direkt giderlerin de dahil edildiği düşünüldüğünde, yıkıcı fiyat tespiti açısından OKM yerine ODM esaslı analizlerin yapılması gerektiğini iddia etmektedir.
- (435) Savunmada ek olarak, havacılık sektöründeki fiyatlandırmalarda maliyetin öneminin diğer sektörlerle oranla daha düşük olduğu, bununla birlikte fazladan yapılacak bilet satışlarından elde edilecek marjinal faydanın diğer sektörlerle oranla çok daha önemli olduğu, bu açıdan marjinal faydayı ençoklaştırmak adına maliyet altı bilet satışının sektörde çok sık görülen bir uygulama olduğu belirtilmektedir.
- (436) AB Komisyonu yıkıcı fiyatlamada ihlalin tespitinde gerekli olan kardan feragatin belirlenmesinde OKM standardını kabul etmiş, artan maliyet ölçütlerinin eksiklikleri bulunsa da yıkıcı fiyat uygulamalarında en uygun testin OKM olduğunu belirtmiştir. Türkiye uygulamasında ise özellikle geçmiş dönemli Rekabet Kurulu kararlarında genel olarak ODM'nin kullanılmakla birlikte, kararlarda OKM'nin daha uygun bir ölçüt olduğu ifade edilmektedir<sup>61</sup>. Nitekim TTNET<sup>62</sup> kararında Kurul OKM ve uzun dönem ortalama artan maliyeti (UDOAM) baz alan bir inceleme gerçekleştirmiş, son dönemde alınan EAE

<sup>61</sup> Coca Cola (23.01.2004 tarihli, 04-07/75-18 sayılı karar), BOTAŞ (14.08.2008 tarihli, 08-50/750-305 sayılı karar), Knauf (16.12.2009 tarihli, 09-59/1441-376 sayılı karar), İzocam (08.02.2010 tarihli, 10-14/175-66 sayılı karar) kararlarında yıkıcı fiyat tespitinde ODM standardını kullanmıştır.

<sup>62</sup> 19.11.2008 tarihli ve 08-65/1055-411 sayılı karar.

Elektronik<sup>63</sup>, TTNET<sup>64</sup>, UN RO-RO<sup>65</sup> kararlarında da maliyet ölçütü olarak OKM'yi kullanmıştır. Başka bir ifadeyle maliyet ölçütlerinin değerlendirildiği son kararlarda Kurulumuz, AB Komisyonu uygulamasına yakın bir yaklaşım izlemiştir. Buna ek olarak, 2014 yılı başında yayımlanan Hakim Durumdaki Teşebbüslerin Dışlayıcı Kötüye Kullanma Niteliğindeki Davranışlarının Değerlendirilmesine İlişkin Kılavuz da yıkıcı fiyat analizi kapsamında OKM'nin kullanılabilirliğine işaret etmektedir.

- (437) Havayolu ile yolcu taşımacılığında belli bir zamanda gerçekleştirilen uçuşlar için tek bir fiyat belirlenmemekte, dinamik fiyatlama uygulanmaktadır. Başka bir deyişle, bilet fiyatları talebe, uçuş yapılan döneme ve uçuş tarihine kalan süreye göre sürekli değişiklik göstermektedir. Bu süreçte marjinal maliyetin çok üstünde fiyatlandırma yapılabildiği gibi, maliyetin altında fiyatlandırma yapılması da söz konusu olabilmektedir. Bu nedenle, yıkıcı fiyat analizi kapsamında maliyet altı fiyatlandırmanın mevcut olup olmadığının tespiti ortalama bilet fiyatları üzerinden gerçekleştirilmiştir. Burada önemli olan husus, maliyet altı fiyatlandırmanın sistematik olarak, başka bir ifadeyle rakibi dışlamak amacıyla, süreklilik arz eder şekilde uygulanıp uygulanmadığıdır.
- (438) Yukarıda açıklanan değerlendirmeler çerçevesinde, THY'nin maliyet ölçütlerine ilişkin savunmalarının kabul edilemeyeceği sonucuna ulaşılmıştır.

#### J.4. Genel Değerlendirme

- (439) İşbu soruşturma, İstanbul merkezli yurt içi ve yurt dışı hatlarda havayolu ile tarifeli yolcu taşımacılığı pazarında hakim durumda olduğu iddia edilen THY'nin, bu pozisyonunu rakip teşebbüslerin yeni pazarlara girmesine engel olmak ve mevcut pazarlardaki faaliyetlerini zorlaştırmak şeklindeki dışlayıcı eylemleri ile kötüye kullanıp kullanmadığının tespiti amacıyla yürütülmüştür. Bahsi geçen başvuruda, THY'nin, SHGM vasıtasıyla PEGASUS'un yeni hatlara girmesine engel olduğu ve fiyatlandırma davranışları yoluyla PEGASUS'un halihazırda faaliyet gösterdiği hatlarda faaliyetlerinin zorlaştırıldığı öne sürülmüştür. Bahsi geçen iddialar Kurulumuzun 30.12.2011 tarihli ve 11-65/1692-599 sayılı kararında değerlendirilmiştir. Diğer taraftan, bu kararın Ankara 11. İdare Mahkemesinin 11.07.2013 tarihli ve 2013/1083 K. ve 2012/1727 E. sayılı kararı ile iptal edilmesi üzerine, söz konusu iddiaların yeniden değerlendirilmesi gereği doğmuştur. Yürütülen mevcut soruşturmada, Ankara 11. İdare Mahkemesinin iptal kararına konu olan soruşturmada, 2008-2011 dönemi için yapılan maliyet ve fiyatlara ilişkin analizler 2013 yılı sonuna kadar uzatılmıştır.
- (440) İlgili ürün pazarının havayolu ile tarifeli yolcu taşımacılığı olarak tespit edildiği soruşturmada öncelikle, THY ve PEGASUS'un her ikisinin de 2008-2013 döneminde, İstanbul merkezli uçuş gerçekleştirdiği yurt içi ve yurt dışı hatlar tespit edilmiştir. Bunun yanı sıra, AHL ile SGH'nin hatların genelinde birbirine ikame olduğu değerlendirilmesinde bulunulmuş, bu çerçevede söz konusu hatlarda ilgili pazar şehir-eşli olacak şekilde tanımlanmıştır. THY'nin; THY ile PEGASUS'un birlikte uçuş gerçekleştirdiği ve ilgili coğrafi pazar kapsamında bulunan İstanbul Kayseri ve İstanbul-Sivas yurt içi hatları ile İstanbul-Almaata, İstanbul-Amsterdam, İstanbul-Berlin, İstanbul-Beyrut, İstanbul-Bologna, İstanbul-Brüksel, İstanbul-Bükreş, İstanbul-Donetsk, İstanbul-Dubai, İstanbul-Düsseldorf, İstanbul-Frankfurt, İstanbul-Hannover, İstanbul-Kopenhag, İstanbul-Londra, İstanbul-Lviv, İstanbul-Lyon/Saint Etienne, İstanbul-Milano, İstanbul-Münih, İstanbul-Nürnberg, İstanbul-Paris, İstanbul-Priştine, İstanbul-Roma, İstanbul-Sofya, İstanbul-Stockholm, İstanbul-Stuttgart, İstanbul-Tahran, İstanbul-Tel-Aviv, İstanbul-Tiflis, İstanbul-Üsküp, İstanbul-Viyana ve İstanbul-Zürich yurt dışı hatlarında hakim durumda olduğu kanaatine varılmıştır. Ayrıca SGH ile AHL'nin birbirine ikame olduğunun

<sup>63</sup> 03.05.2012 tarihli ve 12-24/660-182 sayılı, 11.07.2013 tarihli ve 13-44/544-240 sayılı kararlar.

<sup>64</sup> 19.12.2013 tarihli ve 13-71/992-423 sayılı karar.

<sup>65</sup> 01.10.2012 tarihli ve 12-47/1413-474 sayılı karar.

tespit edilemediği Ankara, Antalya, Bodrum, Dalaman ve İzmir hatlarında ise pazar AHL ve SGH'den bu şehirlere yapılan taşımacılık hizmetleri olarak belirlenmiş ve THY'nin AHL-Ankara, AHL-Antalya, AHL-Bodrum, AHL-Dalaman ve AHL-İzmir hatlarında hakim durumda olduğu tespiti yapılmıştır.

(441) Diğer taraftan, Ankara 11. İdare Mahkemesinin iptal kararına konu olan soruşturmada, 2008-2011 döneminde THY'nin hakim durumda olduğu tespit edilen İstanbul merkezli Adana, Elazığ, Gaziantep, Konya, Samsun, Hatay ve Malatya hatlarında 2008-2013 dönemi için yapılan hakim durum analizi sonucunda, THY'nin bahsi geçen hatlarda hakim durumda olmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Bu nedenle bahsi geçen hatlarda THY'nin kötüye kullanma eyleminde bulunduğu tespiti yapılmamıştır.

(442) THY'nin, hakim durumda olduğu İstanbul merkezli yurt içi ve yurt dışı hatlarda, fiyatlama davranışları yoluyla PEGASUS'u dışlayıcı eylemlerde bulunup bulunmadığına ilişkin yapılan değerlendirmede ise öncelikle, THY'nin söz konusu hatlarda SGH ve AHL'den gerçekleştirdiği uçuşlarda, 2008-2013 döneminde, yıllık bazda Katkı-2 düzeyinde zarar edip etmediği, başka bir ifade ile kaçınılabilir maliyet altında gelir elde edip etmediği incelenmiştir.

Bu çerçevede, İstanbul merkezli Tiflis, Beyrut, Bükreş, Roma, Sofya, Zürih, Almaata, Dubai, Telaviv, Üsküp, Bologna, Nürnberg hatlarında ve AHL merkezli Ankara, Antalya, Bodrum, Dalaman, İzmir hatlarında Katkı-2 seviyesinde kar elde ettiği, bir başka deyişle kaçınılabilir maliyet üzerinde gelir elde ettiği tespit edilmiş, bu nedenle söz konusu hatlarda THY tarafından PEGASUS'u pazardan dışlamak amacıyla yıkıcı fiyatlama yapılmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

Öte yandan, İstanbul merkezli Kayseri, Sivas, Amsterdam, Brüksel, Berlin, Düsseldorf, Hannover, Stuttgart, Münih, Kopenhag, Milano, Paris, Stockholm, Tahran, Viyana, Telaviv, Frankfurt, Londra, Lyon, Donetsk, Lviv, Piriştine hatlarında THY'nin 2008-2013 döneminin tümünde veya bir bölümünde yıllık bazda Katkı-2 düzeyinde zarar ettiği tespit edilmiş, söz konusu kaçınılabilir maliyet altı fiyatlamasının yıkıcı fiyat niteliği taşıyıp taşımadığının tespiti amacıyla, THY ve PEGASUS'un aylık bazdaki toplam gelir-kaçınılabilir maliyet, ortalama kaçınılabilir maliyet-ortalama bilet fiyatı ile ilgili hattaki pazar payları ayrıntılı bir şekilde analiz edilmiştir. THY'nin hakim durumda olduğu ve Katkı-2 düzeyinde zarar ettiği hatlarda fiyatlama davranışlarıyla PEGASUS'u dışlamak suretiyle hakim durumunu kötüye kullanmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

(443) Son olarak, şikayet başvurusunda yer verilen iddialar içerisinde yer alan THY'nin SHGM vasıtasıyla PEGASUS'un yeni hatlara girmesine engel olduğu iddialarını destekler nitelikte herhangi bir uygulamaya rastlanmamıştır.

(444) Yukarıda yer verilen bilgi, belge ve değerlendirmeler neticesinde, THY'nin hakim durumda olduğu İstanbul merkezli yurt içi ve yurt dışı hatlarda PEGASUS'u dışlayıcı eylemlerde bulunmak suretiyle hakim durumunu kötüye kullanmadığı ve bu nedenle 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesinin ihlal edilmediği kanaatine varılmıştır.

## K. SONUÇ

(445) 13.08.2013 tarih, 13-47/645-M sayılı Kurul kararı uyarınca yürütülen soruşturma ile ilgili olarak düzenlenen Rapor'a ve Ek Görüş'e, toplanan delillere, yazılı savunmalara, sözlü savunma toplantısında yapılan açıklamalara ve incelenen dosya kapsamına göre;

1. Türk Hava Yolları A.O.'nun 2008-2011 döneminde hakim durumda olduğu tespit edilen İstanbul-Adana, İstanbul-Elazığ, İstanbul-Gaziantep, İstanbul-Konya, İstanbul-Samsun, İstanbul-Hatay ve İstanbul-Malatya hatlarında 2013 yılı itibarıyla hakim durumda olmadığına,

2. Türk Hava Yolları A.O.'nun 2008-2013 döneminde AHL-Ankara, AHL-Antalya, AHL-Bodrum, AHL-Dalaman, AHL-İzmir, İstanbul-Almaata, İstanbul-Beyrut, İstanbul-Bologna, İstanbul-Bükreş, İstanbul-Dubai, İstanbul-Nürnberg, İstanbul-Roma, İstanbul-Sofya, İstanbul-

## 14-54/932-420

Tiflis İstanbul-Üsküp ve İstanbul-Zürich hatlarında hakim durumda olduğuna; ancak kaçınılabılır maliyet üzeri gelir elde ettiğine, bu nedenle bahsi geçen hatlarda yıkıcı fiyat uygulamak suretiyle hakim durumunu kötüye kullanmadığına,

3. Türk Hava Yolları A.O.'nun 2008-2013 döneminde, İstanbul-Kayseri, İstanbul-Sivas, İstanbul-Amsterdam, İstanbul-Brüksel, İstanbul-Berlin, İstanbul-Donetsk, İstanbul-Düsseldorf, İstanbul-Frankfurt, İstanbul-Hannover, İstanbul-Kopenhag, İstanbul-Londra, İstanbul-Lviv, İstanbul-Lyon, İstanbul-Milano, İstanbul-Münih, İstanbul-Paris, İstanbul-Piriştine, İstanbul-Stockholm, İstanbul-Stuttgart, İstanbul-Tahran, İstanbul-Telaviv ve İstanbul-Viyana hatlarında hakim durumda olduğuna ve bu dönemde kaçınılabılır maliyetin altında gelir elde ettiğine; diğer taraftan yapılan ayrıntılı analizler sonucunda söz konusu maliyet altı fiyatlamasının yıkıcı fiyat olarak değerlendirilemeyeceğine ve bu nedenle bahsi geçen hatlarda yıkıcı fiyat uygulamak suretiyle hakim durumunu kötüye kullanmadığına,

4. Türk Hava Yolları A.O.'nun Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü vasıtasıyla Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş.'nin yeni hatlara girmesine engel olmak suretiyle hakim durumunu kötüye kullandığına ilişkin herhangi bilgi veya belgeye rastlanmadığına, bu nedenle söz konusu iddianın reddine,

5. Dolayısıyla Türk Hava Yolları A.O. hakkında 4054 sayılı Kanun'un 16. maddesi uyarınca idari para cezası uygulanmasına gerek olmadığına

OYBİRLİĞİ ile Ankara İdare Mahkemelerinde yargı yolu açık olmak üzere karar verilmiştir.