

**Rekabet Kurumu Başkanlığından,
REKABET KURULU KARARI**

Dosya Sayısı : 2002-4-146 (Önaraştırma)
Karar Sayısı : **03-03/25-7**
Karar Tarihi : 9.1.2003
Dosya Konusu : **Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'nin, Eskihisar ve Topçular'da bulunan iskelelerindeki rampalardan feribot taşımacılığı yapmak amacıyla yararlanmak isteyen şikayetçinin talebini reddetmek suretiyle rekabeti ihlal ettiği iddiası.**

A- TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Prof. Dr. M. Tamer MÜFTÜOĞLU
Üyeler : Dr. Kemal EROL, Nejdet KARACEHENNEM,
A. Ersan GÖKMEN, R. Müfit SONBAY,
Kubilay ATASAYAR, Murat GENCER,
Mustafa PARLAK, Prof. Dr. Zühtü AYTAÇ, Rıfki ÜNAL

B- RAPORTÖRLER : Ali ILICAK, Uygur GAZİOĞLU, Levent KUTOĞLU

C- ŞİKAYET EDEN : M. Ersin EKEN
Kore Kahramanlar Cd. No:10 17500 Gelibolu/Çanakkale

D- HAKKINDA ÖNARAŞTIRMA

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

E- İDDİALARIN ÖZETİ: Şikayet dilekçesinde; M.Ersin EKEN'in, sahibi bulunduğu Gelba 7 ve Gelba 8 adlı feribotlarıyla Eskihisar-Topçular hattında taşımacılık yapmak amacıyla Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. (TDİ)'nin bölgedeki iskelelerinden yararlanabilmek için başvuruda bulunduğu, ancak söz konusu başvurunun TDİ tarafından 25.4.2002 tarih ve 1818 sayılı yazı ile reddedildiği ifade edilmektedir. Dilekçede, TDİ'nin Eskihisar-Topçular hattında tekel konumunda bulunduğu, adı geçen iskelede şikayetçi teşebbüsün kullanımına sunabileceği birer adet rampası bulunmasına rağmen, söz konusu talebi reddetmek suretiyle rekabeti engellediği ve bu suretle 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesinin (a), (b), ve (d) bentlerini ihlal ettiği iddia edilmektedir. Şikayet dilekçesinin devamında ise, TDİ'nin Eskihisar ve Topçular'da karşılıklı 5'er adet rampası bulunduğu, şikayetçinin feribotlarında biletlerin tekne içinde satılması nedeniyle gişeye ihtiyaçlarının olmadığı, sadece karşılıklı birer adet rampanın tahsisi ile geniş olan iskele çıkış yerinden 3 metrelik bir yer ayrılmasıyla çalışmalarının mümkün olacağı ifade edilmektedir.

F- DOSYA EVRELERİ: Kurum kayıtlarına 21.8.2002 tarih, 3677 sayı ile giren başvuru üzerine hazırlanan 7.10.2002 tarih, 2002-4-146/BN-02-AI sayılı İlk İnceleme Raporu, 18.10.2002 tarih, 02-63 sayılı Kurul toplantısında görüşülmüş ve 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 4. ve 6. maddelerinin ihlaline ilişkin bir soruşturma açılmasına gerek olup olmadığı belirlenmesi amacıyla, Kanun'un 40/1. maddesi uyarınca önaraştırma yapılmasına 02-63/797-M sayı ile karar verilmiştir.

03-03/25-7

İlgili karar uyarınca düzenlenen 25.12.2002 tarih 2002-4-146/Ö.A.-02-AI sayılı Öneri Raporu 27.12.2002 tarih, REK.0.08.00.00/193 sayılı Başkanlık önergesi ile 03-03 sayılı Kurul toplantısında görüşülerek karara bağlanmıştır.

G- RAPORTÖR GÖRÜŞÜ: İlgili Rapor'da;

- TDİ'nin, İzmit Körfezi'nin kuzey ve güney kıyısı arasında feribotla araç ve yolcu taşımacılığı pazarında hakim durumda olduğu,

- Ancak TDİ'nin bu pazarda faaliyet göstermek için kullandığı Eskihisar ve Topçular iskelelerinin, ilgili pazarda faaliyet göstermek isteyen bir teşebbüs için bir zorunlu unsur teşkil etmediği,

- Dolayısıyla TDİ'nin, şikayetçi ile, bu iskelelerin kullanımına ilişkin anlaşma yapma yükümlülüğü bulunmadığı,

hususları dikkate alınarak, şikayete konu olan eylemin 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesine aykırı olmadığına anlaşıldığı, bu nedenle TDİ hakkında aynı Kanun'un 41. maddesi uyarınca bir soruşturma açılmasına gerek olmadığı görüşüne yer verilmiştir.

H- İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

H.1. İlgili Pazar

İzmit Körfezi'nin kuzeyinden güneyine araçla geçiş yapmak isteyen bir sürücü, karayolu ile denizyolu arasında tercih yapmak durumundadır. Karayolunu tercih etmesi durumunda 110 kilometrelik mesafeyi, kısmen otoban, kısmen de iki yönlü karayolunu kullanarak kat etmesi gerekmektedir. Ülkemizdeki yol ve trafik koşulları dikkate alınarak, denizyolunu tercih etmenin, olası trafik kazalarını önlemesi ve uzun bir süre araç kullanmış veya kullanacak olan sürücülerin dinlenmesini sağlaması sebepleriyle daha güvenli olduğu, dolayısıyla da tüketici açısından, feribotla seyahatin, karayolunu kullanmaktan daha avantajlı olduğu kanaatine varılmıştır. Ayrıca, deniz yolu kullanıldığı takdirde, daha az yol kat edildiği için söz konusu güzergahı sık kullanan şehirlerarası yolcu otobüsleri ve benzeri araçlar daha az yıpranacak, dolayısıyla bu araçları işleten firmaların maliyetleri azalacaktır.

Ürünlerin fiyatları karşılaştırıldığında; bir otomobilin, 110 km. olan Eskihisar ile Topçular arasındaki karayolu mesafesini kat ederken yaklaşık 8-9 litre akaryakıt sarf edeceği varsayıp, buna E-6 otobanının kullanılması durumunda ödenecek geçiş ücreti de eklendiğinde, karayolu geçişinin feribot ücreti olan 20.000.000 TL'ye yakın bir maliyetinin olduğu görülmektedir. Bu durumdan, feribot işletmesinin fiyatlarını belirlerken, karayolu kullanmanın maliyetini göz önünde bulundurduğu, bu nedenle de aslında karayoluyla rekabet halinde olduğu ve ilgili ürün pazarının karayoluyla yapılan taşımacılığı da kapsayacak şekilde genişletilmesi gerektiği sonucuna varılabilir.

03-03/25-7

Ancak TDİ, 2000 yılında Eskihisar-Topçular hattında yaklaşık %65'lik, 2001 yılında ise yaklaşık %62'lik bir karlılık oranına sahiptir.

Karayolu ile ulaşım denizyolunun gerçek bir ikamesi olsaydı, TDİ şikayet konusu hatta görece yüksek bir kar marjına sahip olamazdı. Gerçekten de, TDİ'nin feribot ücreti ile karayolu ile yapılan taşımacılığın tüketiciye maliyetinin birbirine bu kadar yakın olmasının asıl nedeni, birbirlerini ikame etmeleri değil, TDİ'nin taşıma ücretlerini, karayolundan rekabet baskısı görmeyeceği son düzeye kadar artırmasıdır.

Yukarıda verilen bilgiler ve yapılan değerlendirmeler ışığında ilgili pazar, "İzmit Körfezi'nin güney ve kuzey kıyısı arasında, feribotla taşıt ve yolcu taşıma hizmeti pazarı" olarak belirlenmiştir.

H.2. Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.

10.10.1983 tarih ve 117 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile bir Kamu İktisadi Kuruluşu olarak kurulan TDİ'nin başlıca faaliyet konusunu iç ve dış sularda araba, yolcu beraberli yük taşıma işleri, acentelik, temsilcilik, gemi alım-satım ve kiralama, brokerlik, kılavuzluk, romörkörüçülük ve palamar işleri ile diğer liman hizmetleri oluşturmaktadır. TDİ, 10.8.1993 tarih ve 93/4693 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile özelleştirme kapsamına alınmış olduğundan teşebbüsün tüm hisseleri T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi'ne aittir.

TDİ, Türkiye çapında İstanbul, Gökçeada Uğurlu, Kabatepe, Çeşme, Dikili, Güllük, Kuşadası ve Trabzon Limanları'nın da dahil olduğu toplam 13 liman işletmektedir. Bunların dışında özelleştirilmiş olan 9 liman daha bulunmaktadır.

Teşebbüsün Denizyolları İşletmesi tarafından içhatlar ve dışhatlar olmak üzere çeşitli güzergahlarda düzenlenen seferleri dışında, Şehirhatları İşletmesi tarafından düzenlenen 16 güzergahta yolcu vapuru, 9 güzergahta arabalı vapur seferleri bulunmaktadır.

TDİ'nin arabalı vapur seferi düzenlediği güzergahlar şunlardır: Sirkeci-Harem, Kabataş-Harem, *Eskihisar-Topçular*, Gelibolu-Lapseki, Eceabat-Çanakkale, Gökçeada-Çanakkale, Bozcaada-Yükyeri, Gökçeada-Kabatepe, Avşa-Marmara-Erdek.

Bakanlar Kurulu'nun 6237 sayılı Kanun'un 4. maddesine göre 24.10.1997 tarihinde aldığı karar uyarınca, Ulaştırma Bakanlığı'nca Kocaeli İli, İzmit Yanaşma Körfezi'nde inşa ettirilmiş bulunan Eskihisar ile Topçular Feribot Yanaşma Yerleri'nin, esaslı tamirleri kendilerine ait olmak ve yapım bedelleri Hazine hissesi karşılığında kuruluş sermayelerine sayılmak kaydıyla TDİ'ye devredilmesi kararlaştırılmıştır.

H.3. Yapılan Tespitler ve Deliller

H.3.1. Yerinde İnceleme

18.12.2002 tarihinde, görevli raportörlerce Eskihisar ve Topçular iskelelerinin, TDİ feribotlarından başka teşebbüslerin feribotlarının da çalışmasına uygun olup olmadığını tespit etmek amacıyla, adı geçen iskelelerde yerinde incelemelerde bulunmuş ve şu bulgulara ulaşılmıştır:

Eskihisar İskelesinde 5, Topçular İskelesinde 4 rampa ile araçların park edilebilmesi için birer park alanı bulunmakta ve bu rampalar, gerek yolcu ve taşıt indirip bindirmek, gerekse kullanılmayan feribotları bağlamak amacıyla kullanılmaktadır. Rampalar, beton yüzeyler olup, feribotların yanaşıp yükleme ve boşaltma yapmasını sağlayacak şekilde inşa edilmiştir. Feribotun kapağının açılarak iskelenin zeminine (rampaya) dayanması için ilave herhangi bir araca gerek yoktur.

Park alanına gişelerden geçilerek girilmekte olup iskeleye önce gelen taşıtların feribotlara önce bindirilebilmesi için, araçlar park yerinde arka arkaya sıralandırılmakta, bir sıra dolduktan sonra, başka bir sıra oluşturularak işleme devam edilmektedir. Yükleme yapılırken, önce oluşturulan sıra feribotlara yüklenmektedir. Park alanının idaresi TDİ personeli tarafından yapılmaktadır.

Eskihisar İskelesinde yapılan incelemede, boşaltılan feribotlardan gelen araçların gişelerin solundaki kapıdan çıkış yaptığı görülmüştür. Şikayetçinin kiralamak istediği ve gişeler arkaya alındığı zaman çıkışın hemen solunda yer alan 1 numaralı rampanın önündeki park alanı, iskelenin kalan park alanına göre oldukça küçük bir alan teşkil etmektedir ve şikayetçi, şu anda kullanılmakta olan çıkış kapısının solundaki demir parmaklıkları kaldırarak buradan kendisine bir çıkış kapısı yapmak ve 1 numaralı rampanın önündeki park alanını da bir paravan ile geri kalan park alanından ayırmak istemektedir. Söz konusu düzenlemenin gerçekleşmesi için, mevcut bir taksi durağının kaldırılması gerekmektedir. Taksi durağının alanı, TDİ tarafından taksi işletmesine yıllık olarak kiralanmaktadır.

Feribot iskelesi ile anayolu bağlayan yol 3 şeritten oluşmaktadır. Bu yolun 2 şeridi iskeleden çıkış yapan, 1 şeridi ise iskeleye gelen araçlar için ayrılmıştır. Talebin yoğun olmadığı zamanlarda, araç parkının kısıtlı kapasitesi ihtiyaca yanıt verebilmekte ve bu yolda herhangi bir tıkanıklık oluşmamaktadır. Ancak hafta sonu ve Bayram tatilleri gibi yoğun zamanlarda, araçların kilometrelerle ifade edilen uzunlukta sıralara neden olduğu durumlarda, olası bir özel sektör işletmesi feribotlarını kullanmak isteyen araçların, iskeleye giden tek şeridi kapatarak TDİ'yi kullanmak isteyen araçların iskeleye geçişini engelleyebileceği görülmüştür.

Buna ek olarak şikayet sahibinin istediği şekilde park alanının bir kısmının kalanından ayrılarak kendi işletmesine tahsis edilmesi durumunda, iskeleyi zaten yoğun talep zamanlarında tam kapasite ile kullanmakta olan TDİ'nin taşıt indirme bindirme organizasyonunun aksamamasının mümkün olamayacağı tespit edilmiştir. İkinci bir seçenek olan, şikayetçiye 1 numaralı rampadan başka bir rampanın tahsis edilmesi durumunda, park alanının bölünmesi gerekliliği değişmemektedir. Bu durum, TDİ'nin

yükleme ve boşaltma yapmasını zorlaştıracak ve yükleme boşaltma zamanlarını uzatarak TDİ'nin kapasite kullanımını ve hizmet kalitesini düşürecektir. Üçüncü seçenek olarak değerlendirilen durumda, herhangi bir şekilde rampa ayrılmayacak, ikinci teşebbüsün feribotları, iskeleye yanaştıkları anda boş olan herhangi bir rampayı kullanacaktır. Bu durumda bile, yine park yerinin bölünmesi gerekecek ve bu da yukarıda belirtildiği gibi TDİ'nin işlerini aksatacaktır. Kaldı ki, 2. ve 3. seçenek olarak belirtilen durumlarda, TDİ ve ikinci şirketin gişeleri ortak kullanması veya TDİ'nin gişelerinden bir veya ikisinin ikinci şirket için ayrılması gerekmektedir. Şikayet sahibinin bu yönde bir niyeti, başvuruda dile getirilmemiştir.

Yukarıda sayılan bütün seçeneklerde, yoğun zamanlarda bir şirketi tercih eden araçların, iskeleye giden yolu tıkararak, atıl kapasitesi olan diğer şirketi tercih eden araçların gidişini engelleyebileceği ihtimali ortadan kalkmamaktadır. Körfez'in güney kıyısında yer alan Topçular İskelesi'nde de, birden fazla feribot işletmesinin faaliyet göstermesi durumunda benzer zorluklar oluşabileceği görülmüştür.

Bütün bu tespitler ışığında, birden fazla şirketin aynı iskeleyi kullanarak faaliyet göstermesinden elde edilecek fiyat düşüşünün, ortaya çıkması kaçınılmaz olan ve son tahlilde iskelenin işlemlerini tamamen durdurabilecek organizasyon aksaklıklarını telafi edecek düzeyde olamayacağı kanaatine varılmıştır.

H.3.2. İskele Yapım Prosedürü

Ülkemizde balıkçı barınakları hariç 158 adet kıyı tesisi bulunmaktadır. Bu rakama, ayrıca TDİ'nin sahip olduğu ve Şehirhatları İşletmesi'nin kullandığı (şikayet konusu iskelelerin de içinde bulunduğu) vapur iskeleleri dahil değildir.

Özel kuruluşlar ve kamu kuruluşları tarafından yapımı talep edilen iskele ve liman gibi kıyı tesislerine, Ekim 1996 tarihi itibarıyla, "Yatırımcılar Tarafından Yapılacak Kıyı Tesislerinde Uygulanacak Prosedür"e göre izin verilmektedir.

Bu prosedüre göre, yatırımcı tarafından yapımı planlanan kıyı tesisine ait plan, proje, bilgi ve belgelerle birlikte ilgili valiliğe müracaat edilmekte, valilikçe incelenen talep, gerekçeli görüş ile birlikte, hazırlanan diğer bilgi ve belgeler de eklenerek, Bayındırlık ve İskan Bakanlığına iletilmektedir. Bakanlık da, genel ve yöresel planlama ilkeleri, genel yerleşme düzeni ve plan kararları açısından teklifi inceleyerek, uygun görmesi halinde, Denizcilik Müsteşarlığı ile birlikte Ulaştırma Bakanlığı ve Çevre Bakanlığı'nın görüşüne başvurmaktadır. Denizcilik Müsteşarlığı'nın görüşü, ülke ihtiyaçları ve deniz trafiği yönünden incelenerek oluşturulmaktadır. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, söz konusu Müsteşarlık ile birlikte diğer kuruluş görüşlerinin de olumlu olması halinde, tesise ait 1/1000 ölçekli planları onaylamaktadır.

Yatırımcı, tesisin tamamlanmasını müteakip, söz konusu Müsteşarlıktan işletme izni talebinde bulunmakta, Müsteşarlık bu izni vermeden önce, mahallinde yapılan inceleme ile tesisin istenilen şartlara uygunluğunu kontrol etmektedir. Ayrıca Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı (DLHİ) Genel Müdürlüğünden tesisin onaylanan uygulama projelerine uygun olup olmadığı konusunda görüşü istenilmekte ve Müsteşarlıkça yapılan inceleme ile DLHİ Genel

03-03/25-7

Müdürlüğü görüşünün olumlu olması halinde, söz konusu tesise işletme izni verilmektedir.

I- GEREKÇE ve HUKUKİ DAYANAK

TDİ'nin iskelelerinin bir bölümünü şikayetçiye kiralamamak suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesini ihlal ettiğini iddia edebilmek için, TDİ'nin hakim durumda bir teşebbüs olması, kullanılmasına izin verilmeyen iskelelerin "zorunlu unsur" olması ve TDİ'nin bu talebi geri çevirmek için makul gerekçelerinin olmaması koşullarının birlikte gerçekleşmesi gerekmektedir.

I.1. Hakim Durum Analizi

TDİ, ilgili pazarda faaliyet gösteren tek şirkettir, diğer bir deyişle tekel konumundadır. Buna ek olarak pazara girmek isteyen bir teşebbüs, iskele inşa etmek ve feribot satın almak gibi maliyetlere katlanmak zorunda olduğu gibi, iskele inşa etmek için gerekli izinler de yaklaşık 3 yıllık bir sürede alınabilmektedir. Bu nedenle ilgili pazarda potansiyel rekabet de hali hazırda TDİ üzerinde herhangi bir rekabetçi baskı yaratmamaktadır. Sonuç olarak TDİ'nin, İzmit Körfezi'nin kuzeyi ve güneyi arasında feribotla yolcu taşımacılığı olarak tespit edilen ilgili pazarda hakim durumda bulunduğu anlaşılmıştır.

I.2. Eskihisar ve Topçular İskelelerinin Zorunlu Unsur Niteliği

Zorunlu unsur, rakiplerin bağlantılı piyasalarda mal veya hizmet üretmek için yararlanmak zorunda oldukları ve aynısı yapılması imkansız olan veya ekonomik olarak rasyonel olmayan unsur olarak tanımlanabilir.

Bu çerçevede zorunlu unsurun varlığının kabul edilebilmesi için aşağıdaki kriterlerin tümünün bulunması gerekir:

1. Zorunluluk şartının oluşabilmesi için, varlığın benzerinin kopya edilmesi imkansız veya fiziki, coğrafi ya da hukuki engeller nedeniyle aşırı derecede zor olmalıdır.
2. Yeniden üretme maliyeti teşebbüsleri caydıracak boyutlardaysa, bu durum tek başına aşılabilir bir giriş engeli olarak kabul edilebilir.
3. Daha önemlisi, zorunlu unsura girişin reddedilmesinin kötüye kullanıma olabileceği için, unsurun benzerini kurmanın sadece giriş yapmak isteyen teşebbüs için değil, diğer teşebbüsler için de zor olması gerekmektedir.
4. Ayrıca unsurun kontrolünü elinde bulunduran teşebbüsü ilgili pazardaki koşulları belirleme konumuna getirmesi gerekmektedir. Bundan dolayı unsurun kontrolünün o teşebbüse daha fazla avantaj sağlaması yeterli değildir. Unsurun ilgili pazardaki rekabet için hayati bir öneme sahip olması gerekmektedir.

03-03/25-7

5. Bu bağlamda reddetme eylemi sonucunda ilgili pazarda rekabetin önemli ölçüde kısıtlanması gerekmektedir. Bu koşul aslında hem zorunluluk için hem de yükümlülük için gerekli olan bir şarttır.

Buna göre, TDİ, Eskişehir-Topçular hattında arabalı vapur işletirken kendisine ait olan Eskişehir ve Topçular iskelelerini kullanmaktadır.

Arabalı vapurla araç ve yolcu taşımacılığı yapabilmek için, feribotların kıyıya yanaşmasını sağlayan rampaları, araçların yükleme yapılarına kadar bekleyecekleri ve sıralanacakları araç parkı, kontrol kulesi ve son olarak zorunlu olmamakla birlikte gişeleri de olan iki iskeleye sahip olmak gerektiği açıktır. Bu çerçevede, iskelenin, ilgili pazarda faaliyet gösterebilmek için zorunlu unsur olup olmadığını belirlemek amacıyla; iskelenin benzerinin kopya edilmesinin imkansız veya fiziki, coğrafi ya da hukuki engeller nedeniyle aşırı derecede zor olup olmadığı ve yeniden üretim maliyetinin teşebbüsleri caydıracak boyutlarda bulunup bulunmadığı incelenmiştir.

İlgili coğrafi pazarda faaliyet gösterebilecek böyle bir iskelenin maliyeti konusunda şikayetçinin tahmini, 1.000.000.000 TL (600.000 ABD Doları) dir. Ancak yeni iskele kurmanın önündeki en büyük engel maliyet değil, gerekli olan izinleri almak için harcanan sürenin uzunluğudur. Yine şikayetçiden elde edilen bilgiye göre 3 yıl önce başlatılan izin alma süreci hala devam etmektedir. Bu bilgi bir yana bırakılsa dahi, yukarıda özetlenen kıyı yapıları inşa prosedürünün uzunluğundan iskele inşaatının kısa bir sürede sonuçlanmayacağı anlaşılmaktadır. Ancak böyle bir prosedürün varlığı, iskele inşa etmenin uygulaması olmayan bir hak olmadığını göstermektedir.

Öte yandan, yine yukarıda yer verilen istisnalar hariç olmak üzere Türkiye’de toplam 158 liman ve iskelenin bulunduğu, bunların 60 adedinin özel sektöre ait olduğu dikkate alınır, hem hukuki hem de ekonomik açıdan iskele ve liman kurmanın yalnızca kamu kaynaklarıyla yapılan bir yatırım olmadığı sonucuna ulaşılır. Kaldı ki, feribot iskelesi özel sektörün yaptığı konteynır limanlarıyla karşılaştırıldığında neredeyse dikkate alınmayacak kadar düşük maliyetli bir yatırımdır. Dolayısıyla zorunlu unsurun yeniden yapılmasının hukuki ve ekonomik olarak imkansız olması ve bunun maliyetinin teşebbüsleri caydıracak kadar çok olduğu biçimindeki iki koşul bu olayda sağlanmamaktadır.

Türk rekabet politikasının amaç olarak, tek tek rakiplerin rekabet edebilme haklarını savunmayı değil, piyasada işleyebilir bir rekabet ortamını sağlamayı hedeflemesinin gerektiği açıktır.

Bu politika hedefi yukarıda yer verilen, “unsurun benzerinin kurulmasının sadece giriş yapmak isteyen teşebbüs için değil, aynı zamanda, diğer teşebbüsler için de zor olması gerektiği” şeklindeki kriterle birlikte değerlendirildiğinde, şikayetçi için makul görülmesi bile, çoğu müteşebbis için mümkün olan bir yatırım miktarı ile piyasaya girilebiliyor olması, iskelelerin zorunlu unsur olmadığı anlamına gelmektedir.

İlgili pazarda hakim durumda olduğu değerlendirilen TDİ’nin sahip olduğu iskelelerin, zorunlu unsurun mevcut olabilmesi için her birinin bulunması gereken kriterlerden 3’ünün incelenmesi sonucunda, bu kriterleri taşımadığı anlaşıldığından, söz konusu

03-03/25-7

teşebbüsün şikayetçi ya da iskeleleri kullanmak isteyen başka herhangi bir teşebbüs ile anlaşma yapma yükümlülüğünün bulunmadığı, bu çerçevede, TDİ'nin şikayetçinin Eskihisar ve Topçular İskelelerinde uygun birer rampa kiralama talebini reddetmesi eyleminin hakim durumu kötüye kullanma davranışı olarak değerlendirilemeyeceği kanaatine varılmıştır.

J-SONUÇ

Yukarıda yer verilen tespit ve değerlendirmeler doğrultusunda, Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.'nin, İzmit Körfezi'nin kuzey ve güney kıyısı arasında feribotla araç ve yolcu taşımacılığı pazarında hakim durumda olmakla beraber, söz konusu teşebbüsün bu pazarda faaliyet göstermek için kullandığı Eskihisar ve Topçular iskelelerinin, ilgili pazarda faaliyet göstermek isteyen bir teşebbüs için bir zorunlu unsur teşkil etmemesi, dolayısıyla TDİ'nin, şikayetçi ile, bu iskelelerin kullanımı hususunda bir anlaşma yapma yükümlülüğünün bulunmaması nedeniyle, şikayete konu olan eylemin 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 6. maddesine aykırı olmadığına ve aynı Kanun'un 41. maddesi uyarınca Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. hakkında bir soruşturma açılmasına gerek bulunmadığına, şikayetin reddine OY BİRLİĞİ ile karar verilmiştir.