

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2019-4-021 (Önaraştırma)
Karar Sayısı : 19-40/658-283
Karar Tarihi : 14.11.2019

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Birol KÜLE
Üyeler : Arslan NARİN (İkinci Başkan), Şükran KODALAK,
Ahmet ALGAN, Hasan Hüseyin ÜNLÜ

B. RAPORTÖRLER: Metin HASSU, Elif Nurdan ŞARBAK, Abdulsamed TÜRLÜ

C. BAŞVURUDA

BULUNAN : - A Pamukkale Taşımacılık Turizm Ltd. Şti.
Temsilcisi: Av. Ferhat CİMBAR
Ufuk Üniversitesi Cad. Next Level Loft Ofis No:4 K:27 D:74
Söğütözü/Ankara

D. HAKKINDA İNCELEME

YAPILAN : - Kamil Koç Otobüsleri A.Ş.
Panayır Mah. İstanbul Cad. No:421/A Osmangazi/Bursa

- (1) **E. DOSYA KONUSU:** Kamil Koç Otobüsleri A.Ş.'nin şehirlerarası yolcu taşımacılığı hizmetleri pazarında yıkıcı fiyat uygulayarak 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesini ihlal ettiği iddiası.
- (2) **F. İDDİALARIN ÖZETİ:** Başvuruda özetle; Kamil Koç Otobüsleri A.Ş.'nin (KAMİL KOÇ) ülke genelinde en çok yolcu taşıyan otobüs firması olarak pazar lideri konumunda olduğu, A Pamukkale Taşımacılık Turizm Ltd. Şti.'nin (PAMUKKALE) konkordato başvurusu yaptığı 2018 yılının Kasım ayı ile konkordatonun iflasa dönüştüğü 2019 yılının Mart ayı arasında Kamil Koç Otobüsleri A.Ş.'nin otobüs biletlerinde ülkenin ekonomik koşulları göz önüne alındığında beklenmedik şekilde fiyat indirimi yaptığı, PAMUKKALE'nin Marmaris-Antalya ve Didim-Antalya seferlerinden araçlarını çekmesi ile birlikte KAMİL KOÇ'un bilet fiyatlarını yaklaşık %40 oranında artırarak rakibi piyasa dışına itme amacı taşıdığını gösterdiği, PAMUKKALE bünyesinde bulunan 75 aracı yüksek ücretlerle kendi bünyesine kattığı, KAMİL KOÇ'un sözü edilen eylemleri yoluyla PAMUKKALE'yi piyasadan çekilmeye zorladığı iddia edilerek, 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun (4054 Sayılı Kanun) kapsamında ihlal niteliğindeki faaliyetleri nedeniyle KAMİL KOÇ hakkında soruşturma açılması, idari para cezası uygulanması ve bu teşebbüsün rekabete aykırı davranışlarını bırakması için aynı Kanun'un 9. maddesi uyarınca "ihlale son verme" kararı verilmesi talep edilmiştir.
- (3) **G. DOSYA EVRELERİ:** Kurum kayıtlarına 22.04.2019 tarih ve 2828 sayı ile giren başvuru üzerine hazırlanan 22.05.2019 tarih ve 2019-4-021/İİ sayılı İlk İnceleme Raporu Kurulunun (Kurul) 13.06.2019 tarihli toplantısında görüşülmüş ve 19-21/318-M sayı ile önaraştırma yapılmasına karar verilmiştir.
- (4) İlgili karar uyarınca düzenlenen 17.07.2019 tarih ve 2019-4-021/ÖA sayılı rapor görüşülerek karara bağlanmıştır.

- (5) **H. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda; KAMİL KOÇ hakkında 4054 sayılı Kanun'un 41. maddesi uyarınca soruşturma açılmasına gerek olmadığı ifade edilmiştir.

I. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

I.1. İlgili Pazar

I.1.1. İlgili Ürün Pazarı

- (6) İlgili ürün pazarı, dosya konusu faaliyetler dikkate alınarak "karayolu ile şehirlerarası yolcu taşıma hizmetleri" olarak tespit edilmiştir.

I.1.2. İlgili Coğrafi Pazar

- (7) Başvuru konusu iddialar Türkiye içerisinde PAMUKKALE ve KAMİL KOÇ'un rakip oldukları tüm hatlara ilişkin olduğu için ilgili coğrafi pazar "Türkiye" olarak belirlenmiştir. Bununla birlikte, PAMUKKALE'nin faaliyetlerini durdurmasını takiben KAMİL KOÇ'un %40 zam yaparak hasat imkânı elde ettiği iddiası çerçevesinde, "Marmaris-Antalya" ve "Didim-Antalya" güzergâhları ayrıca incelenmiştir.

I.2. İlgili Pazara İlişkin Bilgiler

- (8) Önerştirmaya konu faaliyetler esas olarak Marmaris-Antalya ve Didim-Antalya hatlarında gerçekleştirilmektedir. Önerştırma kapsamında hakkında inceleme yürütülen teşebbüsten ilgili pazara ilişkin bilgiler talep edilmiş ve söz konusu bilgiler Kurumumuza iletilmiştir. Bu bilgilere göre, Marmaris-Antalya ve Didim-Antalya hatlarında hâlihazırda faaliyet gösteren diğer teşebbüsler aşağıdaki gibidir:

Tablo-1: Marmaris-Antalya ve Didim-Antalya Hatlarında Faaliyet Gösteren Teşebbüslerin Listesi

Marmaris-Antalya Hattı	Didim-Antalya Hattı
GÜNEY AKDENİZ ¹	GÜNEY AKDENİZ
PAMUKKALE	PAMUKKALE
METRO	
YENİ MARDİN	

Kaynak: KAMİL KOÇ'tan Gelen Cevap Yazısı

I.3. Elde Edilen Belgeler

- (9) KAMİL KOÇ yetkilileri Türkiye geneli, Marmaris-Antalya ve Didim-Antalya hatlarındaki pazar paylarına ilişkin bilgi sahibi olmadıklarını ifade etmişlerdir. Ancak KAMİL KOÇ'un 2018 yılı sonu itibarıyla toplam (.....) adet aracının faaliyet gösterdiği ve tüm Türkiye'de D1 yetki belgesine sahip toplam 6871 adet araç olduğu bilgisine ulaşılmıştır. Bu bilgiler dikkate alındığında teşebbüsün tahmini pazar payının yaklaşık %(.....) olduğu değerlendirilmektedir.
- (10) KAMİL KOÇ'un Türkiye geneli, Marmaris-Antalya ve Didim-Antalya seferlerine ilişkin ortalama bilet fiyatlarına ve doluluk oranlarına aşağıda yer verilmiştir:

¹ GÜNEY AKDENİZ göndermiş olduğu cevabi yazıda Mayıs 2018- Mayıs 2019 döneminde Marmaris-Antalya hattında faaliyetinin olmadığını belirtmiştir.

Tablo-2: KAMİL KOÇ'un Ortalama Bilet Fiyatları (TL) ve Doluluk Oranları (%)

(.....TİCARİ SIR.....)

- (11) Ek olarak teşebbüsten ve rakiplerinden elde edilen Mayıs 2018-Mayıs 2019 tarihleri arasında her ayın 15'ine ait yolcu listeleri ve uygulanan fiyatlara ilişkin belgeler dikkate alınarak yapılan hesaplama ile elde edilen Marmaris-Antalya ve Didim-Antalya hatlarına ait grafikler ve anılan hatlara ilişkin kar/zarar tabloları aşağıda yer almaktadır.

Grafik 1: Marmaris-Antalya Hattı Uygulanan Fiyatlar (TL)

(.....TİCARİ SIR.....)

Grafik 2: Didim-Antalya Hattı Uygulanan Fiyatlar²

(.....TİCARİ SIR.....)

Tablo-3: Didim-Antalya Hattı Kar/Zarar

(.....TİCARİ SIR.....)

Tablo-4: Marmaris-Antalya Hattı Kar/Zarar

(.....TİCARİ SIR.....)

I.4. Değerlendirme

- (12) İnceleme konusu iddiaları; KAMİL KOÇ'un, PAMUKKALE'nin konkordato başvurusu yaptığı 2018 yılı Kasım ayı ile konkordatonun iflasa dönüştüğü 2019 yılı Mart ayı arasında, otobüs biletlerinde ülkenin ekonomik koşulları göz önüne alındığında, beklenmedik şekilde fiyat indirimi yaptığı, PAMUKKALE'nin Marmaris-Antalya ve Didim-Antalya seferlerinden araçlarını çekmesi ile birlikte fiyat artışına gidildiği ve

² KAMİL KOÇ'un Kasım 2018 ve Ocak 2019 aylarında faaliyeti bulunmakla birlikte, ayın 15'ine ait listelerde bilet satışı olmadığından grafikte ilgili aylara ait veri yer almamaktadır.

PAMUKKALE bünyesinde bulunan 75 adet aracı yüksek ücretlerle kendi bünyesine aldığı, tüm bu uygulamaların PAMUKKALE'yi pazardan dışlama amacı taşıdığı iddiaları oluşturmaktadır.

- (13) Şikayet dilekçesinde ilk şikayetin kapsamını hem PAMUKKALE'nin hem de KAMİL KOÇ'un faaliyette bulunduğu seferlerdeki otobüs bilet ücretlerinde beklenmedik bir fiyat indirimi iddiası oluştursa da önaraştırmada özellikle PAMUKKALE'nin fiili olarak faaliyetlerine son verdiği hatlar olan Didim-Antalya ve Marmaris-Antalya seferlerine yoğunlaşmıştır.
- (14) KAMİL KOÇ'ta yapılan yerinde incelemede şirket çalışanlarının bilgisayarlarında inceleme yapılmış ve anılan hatlarda faaliyette bulunan teşebbüslerden 2018 yılının Mayıs ayı ile 2019 Mayıs ayı arası her ayın 15'inde gerçekleştirmiş oldukları seferlere ait yolcu sefer listeleri talep edilerek, bu seferlerde uygulanan bilet fiyatları incelenmiştir.
- (15) KAMİL KOÇ'un, hem PAMUKKALE'nin ekonomik zorluğunu fırsat bilerek bilet fiyatlarında indirim gittiği iddiası hem de Marmaris-Antalya ve Didim-Antalya hattında PAMUKKALE'nin çekilmesi ile birlikte bu güzergâhlarda %40 oranında fiyat artışı yaptığı iddiası asıl olarak Karayolu Taşıma Yönetmeliği (Yönetmelik) kapsamında değerlendirilmelidir. Nitekim Yönetmelik'in "Denetim" başlıklı 64. maddesinde "*Yetki belgesi sahiplerinin Kanun ve bu Yönetmelik kapsamında yer alan her türlü faaliyetleri Bakanlığın denetimine tabidir.*" hükmü bulunmaktadır. Bu nedenle söz konusu iddiaların T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (Bakanlık) nezdinde çözümlenmesi gerektiği değerlendirilmektedir. Ayrıca Yönetmelik'in "ücret tarifeleri" başlığında "*Yetki belgesi sahipleri, tespit edilmiş ücret tarifelerinin üzerinde ücret alamaz ve %30'dan fazla indirim uygulayamazlar. Ancak, tarifeli yolcu taşımacıları önceden Bakanlıktan izin almak suretiyle yılda bir kez ve 4 ayı geçmemek üzere, sefere çıkardığı taşıtın toplam koltuk sayısının %10'unu aşmayacak sayıdaki koltuk için %30 indirim sınırlamasına tabi olmaksızın özel indirim uygulayabilirler. Bu fıkraya uymayan yetki belgesi sahiplerine her tespit için 5 uyarı verilir.*" ifadeleri yer almaktadır. Esasen teşebbüsler belirledikleri ücretleri Bakanlık'a bildirerek onay almakla yükümlüdürler ve belirlenen bir fiyatın veya yapılan indirimin belirli bir güzergâhta rekabet ortamını bozması durumunda 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun, "*Yolcu ve eşya taşıma, yükleme, boşaltma, depolama ve aktarma hizmetleri de dahil olmak üzere ücret tarifelerinin, ülke ekonomisi ve kamu yararı aleyhine sonuç vermesi ve aşırı ücret uygulanması veya rekabet ortamının bozulması halinde ve gerektiğinde taban ve tavan ücretleri Bakanlıkça tespit edilebilir.*" şeklindeki 11. maddesinin üçüncü fıkrası uyarınca Bakanlık tarafından taban fiyatın belirlenmesi ve bu fiyatın altına inilmesi durumunda yaptırım uygulanması mümkündür. Nitekim KAMİL KOÇ'a, İzmir-Denizli hattında onaylı fiyatın %30 altında satış yaptığı için Bakanlık tarafından idari para cezası uygulanmıştır.
- (16) Önaraştırma kapsamında Karayolları 4. Bölge Müdürlüğü ile yapılan görüşmede, özellikle CİMER aracılığıyla otobüs firmalarının faaliyetleri ile ilgili şikâyetlerin taraflarına çok kolay şekilde ulaştığı, sektör üzerinde denetimlerin ve müdahalelerin hassas şekilde yapıldığı, ayrıca Haziran 2019'dan itibaren otobüs firmalarının yolcu bazlı fiyat, hareket saati, varış saati gibi birçok unsurun kurulan Ulaştırma Elektronik Takip ve Denetim Sistemi ile Bakanlık yetkililerince izlenebileceği ve yapılan denetimin kalitesinin artacağı bilgilerine ulaşılmıştır.
- (17) Şikâyet dilekçesinde yer alan söz konusu bu iddiaların her ne kadar Bakanlık tarafından çözülmesi gerektiği düşünülse de Tebliğ'de yer alan ücret tarifesinin güncellenmemesi otobüs firmalarının bilet fiyatlarını serbestçe belirlemelerine ve rekabet hukuku bakımından yıkıcı fiyat uygulamasına gitmelerine sebep olabilmektedir.

Yıkıcı fiyat uygulanması ihtimalinin olması dolayısıyla 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi anlamında hakim durumun kötüye kullanılması değerlendirilmiştir.

- (18) 4054 sayılı Kanun'un "Hakim Durumun Kötüye Kullanılması" başlıklı 6. maddesinin birinci fıkrasında "*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 hukuka aykırı ve yasaktır.*" hükmü bulunmaktadır. Aynı fıkranın "a) Ticarî faaliyet alanına başka bir teşebbüsün girmesine doğrudan veya dolaylı olarak engel olunması ya da rakiplerin piyasadaki faaliyetlerinin zorlaştırılmasını amaçlayan eylemler..." bendinde, rakipleri dışlayıcı davranışın kötüye kullanma hallerinden biri olduğu belirtilmiştir. Söz konusu madde kapsamında incelenen bir davranışın ihlal teşkil edebilmesi için davranışı gerçekleştiren teşebbüsün ilgili pazarda hakim durumda olması ve davranışın kötüye kullanma niteliği taşıması unsurlarının her ikisinin de bulunması gerekir. Bu çerçevede, öncelikle KAMİL KOÇ'un 6. madde kapsamında, yıkıcı fiyatlama yoluyla kötüye kullanma eyleminde bulunup bulunmadığı değerlendirilmiştir.
- (19) Yıkıcı fiyat, hakim durumdaki bir teşebbüsün pazar gücünü korumak veya artırmak üzere mevcut veya potansiyel rakiplerinden birini veya daha fazlasını piyasa dışına çıkarmak ya da rakibin rekabetçi davranışını engellemek için kısa vadede maliyetinin altında satış fiyatı belirleyerek zarar etmeyi göze aldığı rekabet karşıtı bir fiyatlandırma stratejisidir. Hakim Durumdaki Teşebbüslerin Dışlayıcı Kötüye Kullanma Niteliğindeki Davranışlarının Değerlendirilmesine İlişkin Kılavuz'da (Kılavuz) belirtildiği üzere, hakim durumdaki teşebbüsün incelenen davranışı açısından uyguladığı fiyat ile katlandığı maliyetinin karşılaştırıldığı yıkıcı fiyat analizinde, söz konusu davranış sonucunda eşit etkinlikteki bir rakibe piyasanın kapanmasının muhtemel olup olmadığının araştırılması esastır³.
- (20) Yıkıcı fiyatın, rekabet ihlali olarak belirlenebilmesi için genel olarak "iktisadi üstünlük", "olağandışı düşük fiyat", "niyet" ve "hasat" unsurlarının ön plana çıktığı görülmektedir.
- (21) İktisadi üstünlük, genel olarak bir teşebbüsün rekabeti kısıtlayabilmesi veya bozabilmesi için rakiplerine oranla bir üstünlüğünün veya avantajının olmasıdır. Bu üstünlüğün kaynağı sahip olunan mali güç ile ilişkilendirilmektedir. Böylece yıkıcı fiyat uygulamasına giren teşebbüs, maliyet altı fiyatlandırma ile oluşan zarara rakibine göre daha uzun süre dayanabilecektir.
- (22) Olağan dışı düşük fiyat, çeşitli maliyet kıstasları ile kıyaslandığında iktisadi açıdan makul bir açıklaması olmayan, rekabeti verimlilik dışında adil olmayan alana çeken böylece rakipleri güç duruma sokmayı amaçlayan bir fiyatlandırma politikasıdır. Bu tür bir analizde fiyatın iktisadi bakımdan anlamlı olması önem arz etmektedir. Örneğin, fiyat indirimi firmanın ilgili ürün pazarındaki karlılığını sürdürmesine engel oluşturmayacaksa yıkıcı fiyattan bahsetmek mümkün değildir.
- (23) Pazar gücü ve düşük fiyat unsurlarına göre niyet ve hasat unsurları daha subjektif kavramlardır. Niyet, yıkıcı fiyat uygulamasını gerçekleştiren teşebbüsün rakibi piyasa dışına itme amacı gütmesidir. Örneğin, talep daralması veya kapasite fazlası gibi piyasa koşullarının zorlaması ile olan uygulamaların rakibi etkisizleştirme amacı taşımadığı değerlendirilebilecektir.
- (24) Son olarak hasat unsuru, yıkıcı fiyat uygulamalarının rasyonel bir strateji olup olmadığını sorgulayan bir uygulamadır. Yıkıcı fiyat uygulayan teşebbüs, rakipleri

³ Kılavuz, para.51

etkisizleştirdikten sonra fiyat kırma sonucu uğradığı zararları kapatabilmek için fiyatları tekrar yükseltmekte ve uzun vadeli kazançlar elde etmektedir. Böylece teşebbüs eğer hasat yapabilecekse uygulama iktisaden anlamlı ve mantıklı olacaktır.

- (25) Bu kapsamda niyet ve hasat unsurları değerlendirilirken, pazardaki giriş-çıkış engelleri ile üretim araçlarının niteliğine bakılarak, pazarın yapısının yıkıcı fiyat uygulamasına elverişli olup olmadığı tespit edilir.
- (26) Yüksek başlangıç maliyetleri, know-how ve pazardaki yoğunlaşma oranı gibi giriş engellerinin varlığı pazardaki potansiyel rekabet bakımından önem arz etmektedir. Piyasaya girişlerin kolay olması hakim durumdaki firmanın bu tür bir uygulamaya gitmesinin kendisine yarar sağlamayacağından hareketle tekelci fiyatlama yapmasına engel olurken, piyasaya girişin yüksek maliyetli ya da zaman alıcı olması tekelci fiyatlama yapabilmesini mümkün kılmaktadır. Böylelikle rakiplerini etkisizleştirdikten sonra piyasaya yeni girişler olana dek geçen sürede tekelci fiyatlama yaparak zararını fazlasıyla karşılayacağını düşünen firma yıkıcı fiyatlama uygulayabilecektir. Pazarın yapısına ilişkin diğer etken olan çıkış engelleri ise, rakibin piyasadan çıkarılması aşaması için önem taşımaktadır. Çıkış engellerinin yüksek olması batık maliyetlerine oranla firmaların pazarda kalma çabasını artıracak, bu da hakim durumdaki firmanın yıkıcı fiyat uygulama güdüsünün azalmasına sebep olacaktır.
- (27) Yukarıda yer alan yıkıcı fiyat uygulamasına ilişkin genel nitelikli açıklamalar inceleme konusu olaya özgülenerek KAMİL KOÇ'un ilgili pazarda iktisadi üstünlüğe/hakim duruma sahip olup olmadığı değerlendirilmeksizin hakim durumun kötüye kullanılması olarak nitelenebilecek bir eylemin söz konusu olup olmadığı değerlendirilmiştir.
- (28) Öncelikle fiyat açısından yapılan değerlendirmede, özellikle PAMUKKALE'nin çıktığı hatlar olan Didim-Antalya ve Marmaris-Antalya hattındaki otobüs bilet ücretlerine bakılmıştır. Rekabet Kurulunun 28.10.2010 tarih ve 10-68/1445-545 sayılı Volkan Metro kararında mazot, personel gideri, ikram gideri, otoyol ve otogar ücretleri toplamının taşınan yolcu sayısına bölünmesiyle ortalama kaçınılabilir maliyetin (OKM) hesaplanabileceği ifade edilerek, uygulanan KDV hariç ortalama bilet fiyatlarının OKM'nin altında kalması durumunda olağanüstü düşük fiyatın gerçekleşeceği belirtilmiştir. KAMİL KOÇ tarafından verilen bilgiler doğrultusunda yapılan hesaplamalarda Didim-Antalya seferlerinde Tablo-3'de görüleceği üzere sadece Ekim 2018'de bilet fiyatlarının OKM'nin altında olduğu bunun sebebinin ise Ekim ayında en düşük doluluk seferlerinin gerçekleştirilmesi, dolayısıyla indirim gidilerek talepteki düşüşün artırılması ve böylece yolcu sayısının artırılarak karlılığın sağlanması olduğu anlaşılmıştır. Marmaris-Antalya seferlerinde de kış döneminde yaşanan talep azalmasının engellenmesi amacıyla ve Enflasyonla Topyekûn Mücadele Kampanyası dolayısıyla indirim uygulamalarının gerçekleştirildiği ilgili teşebbüs tarafından belirtilmiştir. Bu veriler çerçevesinde söz konusu uygulamanın olağanüstü düşük fiyat şeklinde yorumlanması mümkün görülmemektedir. Kaldı ki, Tablo 2'de yer alan verilerde Kamil KOÇ'un Türkiye geneli bilet fiyatı ortalamalarında da yıkıcı fiyat oluşturabilecek dalgalanmalara rastlanmamıştır.
- (29) Hem Kamil Koç hem de rakip teşebbüslerden gelen bilet fiyatları incelendiğinde, yukarıda yer verilen Grafik 1 ve Grafik 2'de görüleceği üzere, bilet fiyatlarının çoğunlukla birbirine yakın seyrettiği, hiçbir dönem olağandışı düşük olmadığı anlaşılmış olup, ek olarak iddia edilen hasat imkanının varlığı incelenmiş, PAMUKKALE'nin hatlardaki faaliyetlerine son verdiği 2019 Şubat ayından sonra KAMİL KOÇ'un bilet fiyatlarına %40 oranında zam yaptığına dair bir veriye rastlanmamıştır. Kaldı ki fiyat tarifeleri, otobüs firmaları tarafından bir ön yazı ile birlikte iki nüsha halinde Bakanlığa teslim edilmektedir. Akabinde ise fiyat tarifeleri Bakanlık tarafından incelenip

“Görölmüştür” şerhi düşölerek ve tarih belirtilerek otobüs firmalarına verilmektedir. Firmalar da Bakanlık tarafından şerh düşölün bu liste üzerinden faaliyet göstermektedir. Ayrıca 4925 sayılı Kanun’un 11. maddesinin üçüncü fıkrasında rekabet ortamının bozulması durumunda taban ve tavan ücretlerinin belirlenmesi hususunda Bakanlığa açıkça yetki verilmiştir.

- (30) Değınilmesi gereken bir diğler konu, otobüs ile yolcu taşıma sektörünün rekabeti olumsuz etkileyecek bir yıkıcı fiyatlama uygulaması için uygun bir yapıda olmamasıdır. Şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapılabilmesi için alınması zorunlu D türü yetki belgesi, başlangıç yatırım maliyeti ve otogara giriş tarifesi haricinde sektörde ciddi nitelikte pazara giriş engeli bulunmamaktadır. Sektörde arz fazlası bulunmakta ve sektöre girişlerin ve sektördeki firmalar açısından hatlar arasındaki geçişlerin oldukça kolay olduğu gözlenmektedir. Bu sebeple yıkıcı fiyatlama yoluyla rakip dışlandığında yerine yenisinin gelmesi önünde bir engel bulunmamaktadır. Didim-Antalya seferlerinde PAMUKKALE ve GÜNEY AKDENİZ, Marmaris-Antalya seferlerinde ise METRO, GÜNEY AKDENİZ ve YENİ MARDİN firmaları faaliyette buldukları için inceleme konusu hatlarda rakip firmalar ve potansiyel rekabetin olduğu görölmektedir. Söz konusu özelliklerden dolayı sektörde yıkıcı fiyatlama uygulamasıyla rakiplerin piyasa dışında bırakılmasının oldukça zor olduğu değerlendirilmektedir. Kaldı ki sektörde yer almak isteyen teşebbüslerin kendi öz malı dışında sözleşme yoluyla araç bulma olanakları da bulunmaktadır.
- (31) Şikayet konusu bir diğler iddia, PAMUKKALE bünyesinde bulunan 75 adet aracı yüksek ücretlerle KAMİL KOÇ’un kendi bünyesine kattığıdır. KAMİL KOÇ tarafından gelen bilgiler doğrultusunda, PAMUKKALE bünyesindeki araçlarla anlaşılan komisyon oranları ve aylık kira bedellerinin aynı dönemde sözleşme yapılan başka firmalarla benzer olduğu görölmektedir. Ayrıca daha avantajlı tekliflerin sunulması halinde firmaların ve araç sahiplerinin farklı firmalarla çalışmayı tercih edebildiği ve kolaylıkla değişiklik yapılabilirdiği, PAMUKKALE’nin durumundan da kaynaklı olarak araç sahiplerinin diğler firmalara geçişlerinin öngörülebilir olduğu sonucuna varılmıştır.
- (32) Yıkıcı fiyat uygulandığına yönelik şikayet konusu iddialar hakkında yapılan değerlendirmeler sonucunda, KAMİL KOÇ’un rakiplerini dışlama niyetinin bulunmadığı, fiyat listelerine bakıldığında kötüye kullanmaya yönelik bir tespit yapılamadığı ayrıca Bakanlık tarafından fiyatların kontrol edildiği söz konusu sektörde yıkıcı fiyat uygulamasının elverişli olmadığı değerlendirilmiştir. Bir diğler şikayet olan 75 adet aracın KAMİL KOÇ’un kendi bünyesine katmasına ilişkin olarak ise, araç sahiplerinin farklı firmalarla anlaşmasının özellikle PAMUKKALE’nin ekonomik zorluğunun olduğu dönemde makul olduğu değerlendirilmiştir.
- (33) PAMUKKALE önaraştırma süresinin bitimine yakın ek iddialarda bulunmuş ve bu iddialar 11.07.2019 tarih ve 4583 sayı ile Kurum kayıtlarına girmiştir. Söz konusu yazıda, Bodrum-Antalya, Denizli-Bursa, İzmir-Aydın ve İzmir-Denizli hatlarında KAMİL KOÇ’un yıkıcı fiyat uygulayarak hakim durumunu kötüye kullandığı ve bu suretle PAMUKKALE’yi piyasada etkisiz hale getirerek rekabet hukukunu ihlal ettiği iddiasında bulunulmuştur.
- (34) Bu ek iddialar hakkında KAMİL KOÇ’tan bilgi talebinde bulunulmuş ve 17.07.2019 tarih 4700 sayı ile gelen cevabi yazıda, ek iddia konusu hatlarda nispeten fiyatların daha düşük olduğu, İzmir-Denizli hattında KAMİL KOÇ dışında PAMUKKALE, METRO, NİLÜFER, BALIKESİR ULUDAĞ, ISPARTA PETROL, KONTUR, GÜNEY AKDENİZ ve ALAŞEHİR SARIKIZ firmalarının rekabet ettiği, anılan hatta PAMUKKALE’nin KAMİL KOÇ’tan daha çok sefer yaptığı bilgilerine yer verilmiştir. Diğler iddia konusu hatlarda ise yine başka rakiplerin faaliyet gösterdiği ve iki teşebbüsün sefer sayılarının benzer

olduğu anlaşılmaktadır. Gelen ek belgelerden, KAMİL KOÇ'un fiyatlama politikasının rakibi piyasa dışına çıkarma amacı gütmediği, uygulanan fiyatların düşük kalmasının nedeninin sektördeki arz fazlası, rakiplerle olan fiyat rekabeti ve doluluk oranlarını artırma hedefi olduğu anlaşılmıştır.

- (35) Yukarıdaki yer verilen bilgi ve değerlendirmeler doğrultusunda, KAMİL KOÇ'un iddia konusu eylemlerinin kötüye kullanma niteliğinde olduğu yönünde bir değerlendirme yapılamayacağı, bu nedenle KAMİL KOÇ'un uygulamalarının 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesini ihlal etmediği kanaatine varılmıştır.

J. SONUÇ

- (36) Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre, 4054 sayılı Kanun'un 41. maddesi uyarınca şikayetin reddi ile soruşturma açılmamasına, gerekçeli kararın tebliğinden itibaren 60 gün içinde Ankara İdare Mahkemelerinde yargı yolu açık olmak üzere, OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.