

REKABET KURUMU

REKABET KURULU KARARI

(Önaraştırma)

Dosya Sayısı : 2012-4-230
Karar Sayısı : 12-53/1497-524
Karar Tarihi : 01.11.2012

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

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

B. RAPORTÖR : Muhammed GÜNDOĞDU, Burcu CAN

C. BAŞVURAN

- Gizlilik talepli 11 başvuru
- Özgür TÜTÜNCÜ
Nispetiye Mah. Gazi Güçnar Sok. No:1 D:2 Beşiktaş/İstanbul
- Mehmet Taylan SERAN
Küçükyalı Maltepe/İstanbul
- Yalova Valiliği İnsan Hakları İl Kurulu Başkanlığı
Yalı Cad. No:42 K:3 Yalova
- Barbaros BERBER
Leylak Sok. Leylak Apt. 2/19 Kozyatağı/İstanbul
- Turhan TAYAN
TBMM A Blok K:2 4. Banko No:14 Bakanlıklar/Ankara
- Sefa BÖRTÜCEN
Selami Ali Mah. Mumhane Sok. No:26/1 Üsküdar/İstanbul
- Kemal ÖKTEM
Kazancı Yokuşu Sağıroğlu Sok. Bilun Apt. No:14/4 Taksim/İstanbul
-
- Adem KEBAPÇI
Yosun Sok. No:17/2 Gültepe /İstanbul
- Muammer ÖZDEMİR
Mevlana Mah. Namık Kemal Cad. Manolya Sok. No:6
Ataşehir/İstanbul
- Hasan Arslan GÜRDAP
Kartaltepe Mah. Mehmet Sait Sok. Atakent Sit. E Blok D:4
Bakırköy/İstanbul
- Fevzi İŞÇİOĞLU
Çamlık Mah. Meşe Sok No:1/31 İstanbul
- Hüseyin EROL
Alibey Mah. Mescit Sok. No: 3 Silivri/İstanbul
- Denizhan AKKAYA
Örnek Mah. Semerkant Cad. Ebrar Sok. No:31 Ataşehir/İstanbul
- Köksal ÇOBAN
Abdulkadir Noyan Sok. 9/10 Kadıköy/İstanbul

- İlknur YILDIZ
Gülbağ Cad. No:28/13 Mecidiyeköy/İstanbul
- Elif ÖZCAN DULUNDU
Valikonağı Cad. YKB Vakıf Binası No:173 D:11-1 İstanbul
- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Tüketicinin Korunması ve Piyasa Gözetimi Genel Müdürlüğü
Hükümet Meydanı 06100 Ulus/Ankara
- Recep ÜNSAL
Fatih Cad. No:56 C Blok No:24 Bağcılar/İstanbul
- Erol YAMAN
Büyükdere Cad. No:24 Hukukçular Sit. K:3 D:35 Şişli/İstanbul
- Fecri DEMİRÖZ
Çınardere Zambak Sok. No:2 Pendik/İstanbul
- Mehmet Metin ŞİRİN
Kennedy Cad. Yenikapı Hızlı Feribot İskelesi Fatih/İstanbul
- Merve LALE
Velibaba Mah. Hukukçular Cad. Aydınlık Sok. No:3 K:2
Pendik/İstanbul
- Faruk Burak KARACABE
Rıfki Tongsir Cad. Deniz Apt. No:38 D:4 İdealtepe Maltepe/İstanbul

D. HAKKINDA İNCELEME

YAPILAN

- : - İstanbul Deniz Otobüsleri A.Ş.
Kennedy Cad. Yenikapı Hızlı Feribot İskelesi Fatih/İstanbul
- Turyol S.S.Turizm ve Yolcu Deniz Taşıyıcılar Kooperatifi
Necatibey Cad. Akçe Sok. Ali Yazıcı İşhanı No:1/3 Karaköy/İstanbul

- (1) **E. DOSYA KONUSU:** - **İstanbul Deniz Otobüsleri A.Ş.’nin tekel konumunu kullanarak aşırı fiyat uyguladığı ve müşteriler arasında ayrımcılık yaptığı iddiası,**
- **İstanbul Deniz Otobüsleri A.Ş. ile Turyol S.S. Turizm ve Yolcu Deniz Taşıyıcılar Kooperatifinin aralarında pazar paylaşımı anlaşması yaptıkları iddiası.**
- (2) **F. İDDİALARIN ÖZETİ:** Başvurularda, İstanbul Deniz Otobüsleri A.Ş. (İDO)’nin tekel konumunu kullanarak aşırı fiyat uyguladığı ve öncelikli geçiş hakkı, koltuk seçimi için ilave ücret talep etme gibi uygulamalar ile müşteriler arasında ayrımcılık yaptığı, böylelikle, tekel konumunda olan İDO’nun hakim durumunu kötüye kullandığı belirtilmiştir. Ayrıca gişe, internet gibi farklı satış kanallarına göre bilet fiyatlarının farklılaştığı ifade edilmiştir.
- (3) Belirtilen hususa ek olarak, Kuruma yapılan bazı başvurularda İDO’nun geçen yıllarda kar etmekte olan Kabataş-Çınarcık hattını kapattığı, bunun sebebinin ise İDO ile Turyol S.S.Turizm ve Yolcu Deniz Taşıyıcılar Kooperatifi (Turyol) arasında yapılmış olan pazar paylaşımı anlaşması olduğu ileri sürülmüştür.
- (4) **G. DOSYA EVRELERİ:** Kurum kayıtlarına 04.06.2012 ve 09.07.2012 tarihleri arasında giren başvurular üzerine hazırlanan 09.07.2012 tarih ve 2011-4-230/İİ sayılı, 11.07.2012 tarih ve 2012-4-237/İİ sayılı ilk inceleme raporları 18.07.2012 tarihli Kurul toplantısında görüşülmüş olup, önaraştırma yapılmasına karar verilmiştir. Söz konusu karar uyarınca düzenlenen 09.10.2012 tarih ve 2012-4-230/ÖA sayılı Önaraştırma Raporu görüşülerek karara bağlanmıştır.
- (5) **H. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda, başvuru konusu iddiaya ilişkin soruşturma açılmasına gerek bulunmadığı ifade edilmiştir.

I. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

I.1. İlgili Pazar

- (6) Mevcut dosya kapsamında şikayet konusu incelenirken, hakim durum tespitine ihtiyaç duyulmaksızın kötüye kullanmanın varlığı araştırılarak sonuca ulaşılmıştır. Bu nedenle, "İlgili Pazarın Tanımlanmasına İlişkin Kılavuz"un 20. maddesi doğrultusunda pazar tanımı yapılmamıştır.

I.2. Yapılan Tespitler ve Değerlendirme

I.2.1. Bölge Paylaşımı İddialarına İlişkin Değerlendirme

- (7) Dosya kapsamında incelenen iddialardan ilki, Kabataş-Çınarcık hattında yapılmakta olan İDO deniz otobüsü seferlerinin kaldırıldığı, Çınarcık'a gitmek isteyen yolcuların Yenikapı veya Bostancı kalkışlı hatları kullanmak yahut Kabataş iskelesinden kalkan konforsuz ve güvenlik sorunu bulunan Turyol araçlarına binmek zorunda bırakıldıkları, söz konusu uygulamanın İDO ve Turyol arasındaki bir anlaşmadan kaynaklandığı hususlarına ilişkindir.
- (8) Öneri kapsamında İDO ve Turyol'da raporörlerce yapılan yerinde incelemelerde adı geçen teşebbüsler arasında 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun (4054 sayılı Kanun)'un 4. maddesi ile yasaklanmış pazar paylaşımı anlaşması yapıldığına dair herhangi bir tespit yapılmamıştır. Ayrıca, İDO'da yapılan yerinde incelemede tespit edilen iç yazışmalarda;
- Yeni başlayan İDOBUS (deniz otobüsü ve otobüsü içeren kombine taşımacılık yöntemi) projesi sebebiyle taşıtların bir bölümünün söz konusu projeye aktarıldığı ve bu sebeple diğer hatlarda filo yetersizliğinin ortaya çıktığı,
 - Kabataş-Çınarcık hattında doluluk oranlarının düşük, hattan elde edilen gelirin ise maliyetin altında olduğu,
 - Bahsi geçen hattaki seferlerin tarifeden çıkarılması sonrasında gerek tüketicilerden gerekse belediye başkanlığından şikayetler alındığı, söz konusu başvurular ve talepler üzerine İDO yönetiminin konuya ilişkin yeniden değerlendirme yaptığı,
 - Ancak hattın zarar etmesi ve filo yetersizliği sebebiyle seferlerin yeniden başlatılmadığı hususlarına ilişkin ifadelerin yer aldığı tespit edilmiştir.
- (9) Söz konusu iç yazışmalara paralel olarak, Kabataş-Çınarcık hattının kaldırıldığı tarih ve kaldırılma gerekçesine ilişkin bilgi taleplerine cevaben İDO tarafından gönderilen yazıda da, Kabataş-Bursa hattında başlatılan İDOBUS projesi için 5 adet deniz otobüsüne ihtiyaç duyulduğu, söz konusu araçların iç hatlardan transfer edilemediği ve Kabataş-Çınarcık hattında sefer yapan deniz otobüslerinin bu hatta kullanılmaya başlandığı, söz konusu ihtiyacı karşılamak üzere İDO tarafından alternatif seferlerin (Bostancı-Yenikapı-Çınarcık-Esenköy) de yapıldığı dikkate alınarak Kabataş-Çınarcık hattının tarifeden çıkarıldığı belirtilmiştir.
- (10) Yukarıdaki bilgilere ek olarak, Kabataş-Çınarcık hattının faaliyette olduğu döneme ilişkin gelir-gider dengesi bilgileri incelendiğinde, talebin maksimum seviyeye ulaştığı Temmuz ve Ağustos ayları haricinde İDO'nun belirtilen hatta zarar ettiği ve iki ayda elde edilen kârın diğer aylarda katlanılan zararı, teşebbüs yetkilileri tarafından verilen bilgilere paralel şekilde, karşılamadığı görülmektedir.
- (11) Dosya konusu şikayet başvurusunda, İDO tarafından Kabataş-Çınarcık hattının kaldırılması sebebiyle yolcuların Çınarcık varışlı güzergah için Turyol'un Kabataş İskelesi'nden kalkan hatlarını kullanmak zorunda bırakıldığının ileri sürülmesi sebebiyle, Turyol'dan da faaliyet gösterdiği hatlara ilişkin bilgi talep edilmiştir. Bu kapsamda şirket yetkilileri ile yapılan görüşmelerde, Turyol'un faaliyete başladığı tarihten itibaren Kabataş İskelesi kalkışlı yahut varışlı herhangi bir sefer yapmadığı öğrenilmiştir. Benzer şekilde Turyol'un faaliyet gösterdiği hatlara ilişkin teşebbüsten elde edilen tarifelerde de Turyol'un Çınarcık kalkışlı/varışlı

12-53/1497-524

seferlerinin Çınarcık-Kadıköy-Eminönü, Eminönü-Çınarcık ve Kadıköy-Çınarcık hatlarında gerçekleştiği anlaşılmıştır.

- (12) Yukarıda yer verilen bilgiler bir arada değerlendirildiğinde, İDO'nun Kabataş-Çınarcık seferlerine son verme gerekçesinin teşebbüsün kendi maliyet yapısı ve stratejisinden kaynaklanan ekonomik ve rasyonel gerekçelere dayandığı, ayrıca Çınarcık seferlerini bütünüyle kaldırmadığı ve alternatif olarak Bostancı-Yenikapı-Çınarcık-Esenköy hattında faaliyet göstermeye devam ettiği anlaşılmaktadır. Kabataş-Çınarcık hattında, başvurunun yapıldığı tarih dahil olmak üzere herhangi bir dönemde Turyol'un faaliyetinin bulunmadığı dikkate alındığında, söz konusu hattaki İDO seferlerinin hattın Turyol'a bırakılması amacıyla sonlandırıldığı iddialarının da gerçeği yansıtmadığı anlaşılmaktadır. Son olarak bahsi geçen teşebbüslerde yapılan yerinde incelemelerde Turyol ve İDO arasında bölge paylaşımı anlaşması yapıldığına dair herhangi bir iletişim delili de tespit edilememiştir. Bu itibarla söz konusu iddiaların yerinde olmadığı kanısına varılmıştır.

I.2.2. Ayrımcılık İddialarına İlişkin Değerlendirme

- (13) Öneri kapsamında incelenen ikinci iddia, İDO'nun dinamik fiyat sisteminin koltuk seçimi ve öncelikli geçiş uygulamalarının 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında müşteriler arasında ayrımcılığa yol açtığı iddiasıdır. Teşebbüs yetkilileri tarafından verilen bilgilere göre; İDO talep yapısına göre fiyatlandırma yapabilmek amacıyla aracı bir firma kanalıyla yolculara yönelik anket çalışmaları yapmış, söz konusu çalışma sonrasında her hattın farklı yolcu profili olduğu ve bu yolcuların konfor, koltuk, ücret ya da değişiklik ve iade konusunda farklı beklentileri olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Tüm bu beklentilere cevap verebilmek ve erken bilet alımlarında yolculara avantaj sunabilmek adına, İDO tarafından farklı fiyat ve bilet kurallarına (tam esnek, yarı esnek, kısıtlı) sahip olan segmentasyon (*Business, Eco Plus, Economy ve En Eco*) yapısına geçilerek, kabin bazında satış yapılmaya başlanmıştır. Söz konusu sistemde Economy sınıflarında seyahat eden yolculara ücretli olarak ((.....) TL) koltuk seçimi imkanı tanınmıştır. Benzer şekilde İDO tarafından yaptırılan saha çalışmaları sonrasında acil ulaşım ihtiyacı olan yolcuların gişede beklemeden geçiş yapma talebinin mevcut olduğu tespit edildiğinden, pilot bölge olarak belirlenen Eskişehir-Topçular hattında belirli tipteki araçlar için ücretli ((.....) TL) olarak öncelikli geçiş imkanı tanınmıştır. Bununla birlikte, uygulanan sistemin talepte beklenen artışı yaratmaması ve yolculardan gelen şikayetler sebebiyle İDO, dinamik fiyat uygulamasına son vererek 20.07.2012 tarihinde sabit fiyat uygulamasına geçmiş, 25.06.2012 tarihinde koltuk seçimi, 09.08.2012 tarihinde ise öncelikli geçiş uygulamasına son verilmiştir.
- (14) 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesinin ikinci fıkrasının (b) bendinde; *"Eşit durumdaki alıcılara aynı ve eşit hak, yükümlülük ve edimler için farklı şartlar ileri sürülerek, doğrudan veya dolaylı olarak ayrımcılık yapılması"* hakim durumun kötüye kullanılması halleri arasında düzenlenmiştir. Öte yandan, dosya konusu olayda İDO, tüketici taleplerindeki farklılıkları dikkate alarak öncelikli geçiş hakkı tanınması yahut yolculuk yapılacak kabin ve koltuğun seçilmesi imkanı sağlanması gibi ilave hizmetler sunmaya başlamış, söz konusu hizmetleri ise farklı seviyelerde fiyatlandırmıştır. Dolayısıyla belirtilen uygulama eşit konumdaki tüketicilere aynı haklar için farklı şartlar ileri sürülmesi değil, farklı sınıftaki hizmetler için fiyat farklılaştırması yapılması sonucunu doğurmaktadır. Ayrıca belirtilen pazarlama stratejisinin, ticaret hayatının olağan akışına uygun olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim aynı uygulama demiryolu ve havayolu taşımacılığında da yaygın şekilde görülmekte, bilet satışının gerçekleştiği an ile uçuş tarih ve saati arasındaki zaman farkına ve koltuk sınıfına göre havayolu şirketleri tarafından fiyat farklılaştırması yapılmaktadır.
- (15) Belirtilen hususlara ek olarak, İDO'nun uygulamış olduğu dinamik fiyat sisteminin ayrımcılığa yol açtığı iddiası 31.05.2012 tarih ve 12-29/854-254 sayılı Kurul kararında değerlendirilmiş ve

12-53/1497-524

şikayetin reddine karar verilmiştir. Bu itibarla aynı hususta yeniden karar alınmasına yer olmadığı sonucuna varılmıştır.

I.2.3. Aşırı Fiyat İddialarına İlişkin Değerlendirme

- (16) Dosyaya esas teşkil eden başvuru dilekçelerinde ileri sürülen diğer bir iddia, İDO'nun dinamik fiyat sistemi döneminde ve sonrasında sabit fiyat döneminde aşırı fiyat uyguladığı yönündedir.
- (17) 4054 sayılı Kanun'un "Hakim Durumun Kötüye Kullanılması" başlıklı 6. maddesinin ihlalden bahsedebilmek için incelemeye konu teşebbüsün hakim durumda olması ve bu teşebbüsün incelemeye konu davranışının kötüye kullanma niteliği taşıması bir arada aranmaktadır. Dosya kapsamında öncelikle, İDO'nun eylemlerinin aşırı fiyat kavramı altında rekabet ihlali oluşturup oluşturmadığı incelenmiştir.
- (18) Bu çerçevede, Haziran 2012 tarihine kadarki dönemde İDO tarafından uygulanan fiyat politikalarının 31.05.2012 tarih ve 12-29/854-254 sayılı Kurul kararında değerlendirilmiş olması sebebiyle, bu önaraştırmada Haziran 2012 ile mevcut önaraştırma raporunun hazırlandığı tarih arasındaki dönem dikkate alınmıştır.

I.2.3.1. İDO'nun Dış Hat Seferlerindeki Maliyet ve Kârlılık Yapısı

- (19) Aşırı fiyatın rekabet ihlali olarak kabul edilebilmesi için hakim durumdaki firmanın fiyatının sürekli bir biçimde ve önemli ölçüde rekabetçi fiyatın üzerinde olması halinin gerçekleşmesi beklenir. Bu durum pazar gücüne dayanarak aşırı fiyat uygulayan bir firmanın kârlılığının yüksek olması gibi bir kabulü de beraberinde getirmektedir. İDO'nun özelleştirildiği tarih ile yukarıda sözü edilen önaraştırmaya ilişkin Kurul kararının alındığı 31.05.2012 tarihi arasındaki dönem için İDO'nun kârlılık durumu ve fiyat politikaları bahse konu önaraştırmada analiz edilmiş, işaret edilen dönemde aşırı fiyat uygulamasının söz konusu olmadığı sonucuna ulaşılmıştır.
- (20) Öte yandan, mezkur önaraştırmanın tamamlandığı tarihten dinamik fiyat uygulamasının sona erdiği tarihe kadar, ardından sabit fiyat sistemine geçildiği tarihten mevcut önaraştırmanın yapıldığı tarihe kadar geçerli olan dönemlere ait aylık ayrıntılı gelir ve gider kalemleri incelenmiş olup, İDO'nun deniz otobüsü seferlerinde elde ettiği yolcu gelirinin toplam giderleri karşılamakla birlikte, kârlılık oranının Bostancı-Yenikapı-Marmara-Avşa hattı haricinde % (.....) düzeyini aşmadığı görülmüştür.
- (21) Ayrıca, İDO'nun hızlı feribot seferlerinde (.....) Bu kapsamdaki hatlar içerisinde (.....) hattı % (.....) kârlılık oranıyla, incelenen dönemde hızlı feribot hatları içerisinde en kârlı hat olmuştur.
- (22) İDO'nun tek dış hat arabalı vapur seferi olan (.....) hattındaki verilere bakıldığında ise, diğer hatların aksine kârlılığın tüm inceleme döneminde yüksek sayılabilecek bir düzeyde olduğu görülmektedir. Buna göre, anılan hatta işletilen arabalı vapur seferlerinin inceleme dönemi içerisindeki ortalama kârlılığı % (.....) üzerinde gerçekleşmiştir.
- (23) Bu noktada belirtilmesi gereken en temel husus söz konusu kârlılık oranlarının fiyat değişiminden kaynaklanmadığıdır. Nitekim dosya mevcudu bilgilere göre, kârlılık oranının % (.....) üzerinde olduğu (.....), (.....) ve (.....) hatlarında önceki önaraştırma kapsamında yapılan inceleme sonrasında, bir başka deyişle Nisan 2012 itibarıyla herhangi bir fiyat artışı gerçekleştirilmemiştir. Hatta 09 Temmuz-16 Ağustos 2012 tarihleri arasında (.....) hattında % (.....) indirim uygulanmıştır. Bu bilgiler çerçevesinde, söz konusu hatlardaki kârlılık artışının (.....) nedeniyle olduğu değerlendirilmektedir. (.....) Diğer iki hat için de benzer nitelikteki dalgalanmalar söz konusudur. (.....)
- (24) Ayrıca, önceki önaraştırma kapsamında mezkur hatta ilişkin olarak aşırı fiyatlandırma yoluyla kötüye kullanmanın gerçekleştirildiğine yönelik herhangi bir tespit bulunmadığı da dikkate alındığında, bu tespitin yapıldığı dönem ile aynı seviyedeki fiyatların geçerli olduğu sonraki

12-53/1497-524

dönem için de aşırı fiyatlama yoluyla kötüye kullanmanın gerçekleştirildiğine yönelik herhangi bir tespit bulunmanın mümkün olmadığı neticesine varılmıştır.

- (25) Bu çerçevede, dosyada bulunan tüm hatlara ilişkin veriler bir bütün olarak değerlendirildiğinde, incelenen hiçbir hattaki kârlılık durumu aşırı fiyatlama şüphesi doğuracak nitelikte görülmemiştir. Nitekim ortalama kârlılık oranları dikkate alındığında %(.....) oranının üzerinde kârlılığın gerçekleştiği tek hat olan (.....) hattında, Nisan 2012 itibarıyla herhangi bir fiyat artışı yapılmamıştır. (.....) Belirtilen değerlendirmeye ilişkin diğer bir gösterge, söz konusu hattaki birim kârlılık oranının (.....)¹ olarak hesaplanmış olmasıdır.
- (26) Yukarıda yer verilen hususlar, inceleme dönemi içerisinde İDO tarafından aşırı fiyatlama uygulaması suretiyle kötüye kullanmanın vuku bulmadığını ortaya koyar niteliktedir. Bununla birlikte, değerlendirmenin doğruluğunu belirleyebilmek için, kârlılık oranı kritik kabul edilebilecek seviyede bulunan ve inceleme dönemi içerisinde fiyat değişiminin gerçekleştirildiği tek hat olan (.....) hattına yönelik olarak fiyat kıyaslaması yapılmıştır.

I.2.3.2. Fiyat Kıyaslaması

- (27) Aşırı fiyatlamaların tespitinde kullanılan ekonomik değer testinin aşamalarından biri fiyat kıyaslamasıdır. Fiyat kıyaslaması, teşebbüsün kendi fiyatlarıyla yapılabileceği gibi, diğer teşebbüslerin fiyatlarıyla da yapılabilmektedir.
- (28) Dosya mevcudu bilgilere göre, Nisan 2012 sonrasında (.....) hattındaki fiyatlar, şikayet dilekçelerinde iddia edildiğinin aksine düşmüştür. Bu bilgi ışığında, inceleme döneminde en yüksek kârlılığa sahip olan hat için dahi aşırı fiyatlama yapıldığı yönündeki iddiaların kabul edilmesi mümkün değildir.
- (29) Fiyat kıyaslaması sonucunda inceleme dönemindeki fiyatın negatif yönde hareket ettiği tespit edildiğinden analizin bundan sonraki kısmını oluşturan fiyat-maliyet analizine ihtiyaç bulunmadığı düşünülmektedir. Bununla birlikte aşağıda, değerlendirmenin daha da açıklayıcı olması amacıyla Pendik-Yalova hattına ilişkin fiyat-maliyet kıyaslamasına yer verilmiştir.

I.2.3.3. Fiyat-Maliyet Kıyaslaması

- (30) Aşırı fiyatın tespitine yönelik olarak geliştirilen ekonomik değer testinin diğer bir aşaması incelemeye konu teşebbüsün ilgili mal ya da hizmeti üretmek için katlandığı maliyetler ile bu mal ya da hizmetin satışında uyguladığı fiyatların karşılaştırılmasını içeren fiyat-maliyet kıyaslamasıdır.
- (31) İnceleme dönemi verileri baz alınarak yapılan çalışmada, (.....) hattındaki giderler yolcu-araç taşıması bakımından ayrıştırılamamış, birim başı araç ve yolcu maliyetinin eşit olduğu varsayımı ile tüm giderler toplam yolcu ve araç sayısına bölünerek birim başı maliyet hesaplanmıştır. Buna göre, (.....) TL ortalama yolcu fiyatına karşılık (.....) TL birim maliyet ortaya çıkmaktadır. Bu durumda fiyatın, maliyetin %(.....) oranında üstünde olduğu sonucuna ulaşılmaktadır.
- (32) (.....) güzergahında karayolu taşımacılığı imkanı da bulunmakla birlikte, karayolunun 75 dakika olan gidiş süresi ve (.....) TL olan fiyatı ile İDO'nun 45 dakika süren ve ortalama (.....) TL olan hızlı feribot seferi ikame değildir. (.....) Nitekim (.....) hattından hizmet alan müşteri sayıları incelendiğinde 2011 yılında toplam (.....) yolcu hizmet alırken inceleme dönemini kapsayan (Nisan-Ağustos 2012) 5 aylık dönemde (.....) yolcunun bu hattı kullandığı görülmektedir. (.....) Bu nedenlerle (.....) hattındaki maliyetinin üstüne uygulanan yaklaşık %(.....) oranındaki bir kâr marjının sömürücü bir kötüye kullanmaya örnek teşkil edecek boyutta olamayacağı kanaatine varılmıştır.

¹ Birim başı kâr (.....) TL, birim başı maliyet ise (.....) TL olarak hesaplanmıştır.

12-53/1497-524

J. SONUÇ

- (33) Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre,
- 1- Dosya konusu iddialara yönelik olarak 4054 sayılı Kanun'un 41. maddesi uyarınca şikayetin reddi ile soruşturma açılmamasına,
 - 2- Bununla birlikte, Kanun'un 27 (g) maddesi uyarınca ilgili mercilere Rekabet Kurulu görüşü bildirilmesine
- OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir

Başkan
Prof. Dr. Nurettin KALDIRIMCI

İkinci Başkan
Prof. Dr. Metin TOPRAK Doç. Dr. Mustafa ATEŞ İsmail Hakkı KARAKELLE

Dr. Murat ÇETİNKAYA

Reşit GÜRPINAR