

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

**REKABET KURULU KARARI**

Dosya Sayısı : 2005-4-105 (Soruşturma)  
Karar Sayısı : 06-94/1191- 357  
Karar Tarihi : 26.12.2006

**A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER**

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

**B. RAPORTÖRLER** : Cihan AKTAŞ, Metin HASSU, Bekir KOCABAŞ, Esin ÇERÇİOĞLU

**C. ŞİKAYET EDENLER** : İhbar

**D. HAKKINDA SORUŞTURMA YAPILAN**

- 20 - Sedat Menteş (Yeni Özemniyet Otobüs İşletmesi ve VİB Özbartın Otobüs İşletmesi)  
Bartın Şehirlerarası Otobüs Terminali Tuzcular Köyü Mevki - Bartın  
Temsilcisi: Rasim Miyanvedi  
Bartın Şehirlerarası Otobüs Terminali Tuzcular Köyü Mevki - Bartın
- Aydın Yapı Ürünleri Banyo Aksesuarları Kaplama Nakliyat İthalat İhracat Pazarlama Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi (AS 74 Hakan Turizm Otobüs İşletmesi)  
Sanayi Mah. Orhanlı Yolu Cad. Mezarlık Sok. No:6 Kurtköy  
Pendik - İstanbul
- 30 - Metro Motorlu Taşıtlar Taşımacılık Sanayi ve Ticaret A.Ş.  
Bayrampaşa Büyük İstanbul Otogarı No.51-52 İstanbul  
Temsilcisi: Av. Nedim Korhan Şengün  
Bahariye Cad. Arayıcıbaşı Sk. İpek Apt. No:10/17 Kadıköy - İstanbul
- Yeşil Bartın Otobüs Nakliyat Ticaret Limited Şirketi  
Bartın Şehirlerarası Otobüs Terminali Tuzcular Köyü Mevki Bartın  
Temsilcisi: Av. Yasemin ÖNDER  
Büyük İstanbul Otogarı Yönetim Binası Kat:2 Bayrampaşa – İstanbul
- Devrek Özlem Seyahat Uluslar arası Nakliyat Ticaret Limited Şirketi  
Belediye Terminali No:2/6 Devrek – Zonguldak  
Şirket Ortağı: Savaş ÇARIKÇI  
40 Yeni Mah. V. Ali Özkan Cad. No:129 Devrek – Zonguldak
- Menteşoğlu Turizm Seyahat ve Motorlu Araç Tic. Ltd. Şti.  
Bartın Şehirlerarası Otobüs Terminali Tuzcular Köyü Mevki – Bartın  
Temsilcisi: Rasim Miyanvedi  
Bartın Şehirlerarası Otobüs Terminali Tuzcular Köyü Mevki – Bartın

50 **E. DOSYA KONUSU** : Metro Motorlu Taşıtlar Taşımacılık San. ve Tic. A.Ş., Aydın Yapı Ürünleri Banyo Aksesuarları Kaplama Nak. İth. İhr. Paz. San. ve Tic. Ltd. Şti. (As 74 Hakan Turizm), Sedat Mentеш (Yeni Özemniyet Otobüs İşletmesi ve VİB Özbartın Otobüs İşletmesi), Mentешođlu Tur. Sey. ve Motorlu Araç Tic. Ltd. Şti., Yeşil Bartın Otobüs Nak. Tic. Ltd. ve Devrek Özlem Sey. Uluslar. Nak. Tic. Ltd. Şti. unvanlı teşebbüslerin Bartın merkezli şehirlerarası yolcu taşımacılığı pazarında 4054 sayılı Kanun'u ihlal edip etmedikleri.

**F. İDDİALARIN ÖZETİ** : Şikayet dilekçelerinde, Bartın merkezli şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan firmaların, anlaşarak bilet fiyatlarına %33 ila %50 oranında zam yaptıkları iddia edilmektedir.

60 **G. DOSYA EVRELERİ:** Şikayet dilekçelerinin Kurum kayıtlarına 16.6.2005, 21.6.2005, 11.7.2005 tarih ve 4095,4231,4746 sayılar ile intikali üzerine hazırlanan 15.7.2005 tarih, 2005-4-105/İİ-05-SY sayılı İlk İnceleme Raporu, Rekabet Kurulu'nun 21.7.2005 tarih, 05-48 sayılı toplantısında görüşülerek 4054 sayılı Kanun'un 40/1. maddesi uyarınca önaraştırma yapılmasına karar verilmiştir.

Karar gereği yürütölen önaraştırma sonucunda Kurum raportörlerince düzenlenen 8.9.2005 tarih, 2005-4-105/ÖA-05-CA sayılı Önaraştırma Raporu, Rekabet Kurulu'nun 15.9.2005 tarihli toplantısında görüşülerek, 05-58/857-M sayı ile şikayete konu teşebbüsler hakkında aynı Kanun'un 41. maddesi uyarınca soruşturma açılmasına karar verilmiştir.

70 Rekabet Kurulu'nun anılan kararı sonucunda, 4054 sayılı Kanun'un 43/2. maddesi uyarınca hakkında soruşturma açılan teşebbüsler ve şikayetçiye soruşturma açıldığına dair bildirim yapılmış ve söz konusu bildirimce cevaben gönderilen ilk yazılı savunmalar alınmıştır. Rekabet Kurulu'nun 9.3.2006 tarih ve 06-18/230-M sayılı Kararı uyarınca soruşturma süresi 15.3.2006 tarihinden itibaren 3 ay uzatılmıştır.

Soruşturma Heyeti'nce tamamlanan 14.6.2006 tarih ve S.R./06-12 sayılı Soruşturma Raporu, Kanun'un 45/1. maddesi uyarınca tüm Kurul Üyeleri ile haklarında soruşturma açılan teşebbüslere tebliğ edilmiş ve aynı maddenin ikinci fıkrası gereğince 30 gün içinde ikinci yazılı savunmanın gönderilmesi istenmiştir.

80 Taraflardan Metro Motorlu Taşıtlar Taşımacılık San. ve Tic. A.Ş., Aydın Yapı Ürünleri Banyo Aksesuarları Kaplama Nak. İth. İhr. Paz. San. ve Tic. Ltd. Şti. (As 74 Hakan Turizm), Sedat Mentеш (Yeni Özemniyet Otobüs İşletmesi ve VİB Özbartın Otobüs İşletmesi), Mentешođlu Tur. Sey. ve Motorlu Araç Tic. Ltd. Şti. ile Yeşil Bartın Otobüs Nakliyat Ticaret Limited Şirketi süresi içinde savunmalarını yapmışlar, Devrek Özlem Sey. Nak. Tic. Ltd. Şti. ise soruşturma raporunda kendileri ile ilgili yapılan tespit ve değerlendirmelere itiraz etmemiş ve savunma hakkını kullanmamıştır. Söz konusu yazılı savunmalar üzerine Soruşturma Heyeti tarafından hazırlanan 11.8.2006 tarihli Ek Yazılı Görüş, Kanun'un 45/2. maddesi uyarınca tüm Kurul üyelerine ve taraflara tebliğ edilmiştir. Tarafların üçüncü yazılı savunma süreleri 29.10.2006 tarihinde dolmuş, taraflardan Metro Seyahat

## 06-94/1191-357

- 90 Taşımacılık San. Ve Tic. A.Ş.'nin, Yeşil Bartın Otobüs Nak. Tic. Ltd. Şti'nin ve Aydın Yapı Ürün. Banyo Akses. Kap. Nak. İth. İhr. Paz. San. ve Tic. Ltd. Şti'nin üçüncü yazılı savunmaları süresi içinde Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.

23.11.2006 tarih, 06-85/1099-M sayılı Kurul kararı ile, sözlü savunma toplantısının 26.12.2006 tarihinde yapılmasına karar verilmiştir. Anılan tarihte yapılan sözlü savunma toplantısının ardından Kurul, 26.12.2006 tarihinde 06-94/1191 - 357 ile nihai kararını vermiştir. Kurul'un nihai kararı, gerekçeli karar daha sonra tebliğ edilmek üzere 11.1.2006 tarihinde taraflara teahhüt edilmiştir.

## 100 H. RAPORTÖRLERİN GÖRÜŞÜ

Soruşturma Heyetinde yer alan raportörler tarafından;

1.Yeni Öz-Emniyet ve VİB Öz-Bartın şahıs firmalarının acentesi olarak faaliyet gösteren Menteşeoğlu Turizm Seyahat ve Motorlu Araç Ticareti Limited Şirketi'nin, ayrıca Metro Motorlu Taşıtlar Taşımacılık Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi'nin acentesi olarak faaliyet gösteren Yeşil Bartın Otobüs Nakliyat Ticaret Limited Şirketi'nin ve Devrek Özlem Seyahat Nakliyat Ticaret Limited Şirketi'nin 4054 sayılı Kanun kapsamında ihlal teşkil edecek faaliyetlerinin tespit edilememesi nedeniyle haklarında açılan soruşturmanın idari para cezası verilmesine yer olmadığı kararı ile sonuçlandırılması;

- 110 2.Yeni Özemniyet ve VİB Özbartın şahıs işletmelerinin sahibi Sedat Menteş'in, Aydın Yapı Ürünleri Banyo Aksesuarları Kaplama Nakliyat İthalat İhracat Pazarlama Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi'nin ve Metro Motorlu Taşıtlar Taşımacılık Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi'nin, Bartın merkezli şehirlerarası otobüs ile yolcu taşımacılığı pazarında fiyat tespit etmek suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 4 üncü maddesini ihlal ettikleri tespit edilmiş olduğundan, ilgili teşebbüslerin 4054 sayılı Kanun'un 16 ncı maddesinin (2006/1 no'lu Tebliğ ile değişik) ikinci fıkrası uyarınca 6.368 YTL'den az olmamak üzere bir önceki yıl sonunda oluşan yıllık gayri safi gelirlerinin %10'una kadar para cezası ile cezalandırılmaları gerektiği,

- 120 ifade edilmiştir.

## I. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

### I.1. İlgili Pazar

#### I.1.1. İlgili Ürün Pazarı

İlgili ürün pazarı; diğer ürünlerle ikamesi sınırlı olan ve aynı talebi tatmin eden ürünlerden oluşan pazardır. Haklarında önaraştırma yürütülen tarafların faaliyetleri dikkate alınarak "otobüs ile şehirlerarası yolcu taşıma hizmetleri" pazarı ilgili ürün pazarı olarak belirlenmiştir.

#### I.1.2. İlgili Coğrafi Pazar

- 130 Coğrafi pazar; taşıma maliyetleri, malın dayanıklılığı, dağıtım sisteminin etkinliği, belirli sağlayıcılar bakımından tüketici tercihleri ve hatta geleneksel alışkanlıklar gibi unsurlar incelendiğinde benzer bir yapıya sahip olmalıdır. Şikayete konu

## 06-94/1191-357

faaliyetler Bartın merkezli olarak sunulmaktadır. Soruşturmaya taraf teşebbüsler faaliyetlerini bu merkezli hatlarda sunmaları sebebiyle Bartın merkezli otobüs ile şehirlerarası yolcu taşıma hatları ilgili coğrafi pazar olarak tespit edilmiştir.

### I.2. Yapılan Tespitler ve Deliller

#### I.2.1. Metro Motorlu Taşıtlar Taşımacılık Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi (Metro)(Yeni Unvan: Birinci Seyahat Taşımacılık Ticaret Anonim Şirketi)

140

##### I.2.1.1. Metro Bilet Fiyatlarının Liste Fiyatları ile Karşılaştırılması

Yapılan yerinde incelemeler sırasında 20.5.2005 tarihinden itibaren geçerli olan "Güzergah Fiyat Listesi" bulunmuştur. Listede yer alan fiyatlar ile yerinde incelemeler sırasında elde edilen ve Metro tarafından kesilen bilet fiyatlarının karşılaştırılması amacıyla düzenlenen tablo, aşağıda yer almaktadır.

Gideceği Yer	Liste Fiyatı Bartın (YTL)	Firma Tarafından Kesilen Bilet Fiyatı						
		Mayıs 2005 (YTL)	Haziran 2005 (YTL)	Temmuz 2005 (YTL)	Eylül 2005 (YTL)	Kasım 2005 (YTL)	Ocak 2006 (YTL)	Şubat 2006 (YTL)
İstanbul	30	30, 20, 25	30,25	30	30	30	30	30
Ankara	20	20, 15	20	20	20	20	20	20
Bursa	30	-	30	30	30	30	30	30
İzmir	50	50	50	50	50	50	50	50
Antalya	50	-	45,50	45	45	-	-	-
Bodrum	55	-	-	-	-	-	-	-
Trabzon	50	35	35,	30, 35	35,30	30, 35,40	35,40, 45	30,35, 40
Bolu	20	20	20	20	20	20	20	20
Düzce	22	22	-	22	22	22	-	-
Adapazarı	25	25	25	25	25	25	25	25
İzmit	30	20,30	30	30	30	30	30	30
Kızılcahamam	20	-	-	-	-	-	-	-
Polatlı	25	-	-	-	-	-	-	-
Afyon	35	-	35	-	-	-	-	-
Burdur	40	-	-	-	40	-	-	-
Isparta	40	-	-	-	-	-	-	-
Alanya	55	-	50	50	-	-	-	-
Balıkesir-Susurluk	35	35	35	35	35	35	35	35
Akhisar	40	-	40	40	40	-	40	-
Manisa-İzmir	50	-	50	50	50	50	-	50
Bartın-Çaycuma	5	-	-	-	-	-	-	-

**06-94/1191-357**

Bartın-Devrek	7	-	7	7	7	-	7	-
Bartın-Mengen	10	10		10	10	10	-	10
Bartın-Yeniçağ	15	15	15	15	15	15	-	15

150 Fiyat anlaşması, 20.5.2005 tarihinden itibaren geçerli olup, fiyat tarifesi dışına çıkan yazıhaneye 500 YTL ceza, tekrarı halinde yazıhane işletme hakkının fesih edileceği düzenlenmiştir. Bilet fiyatlarının ve yolcu listelerin incelenmesinden İstanbul güzergahı için, anlaşmanın yapıldığı dönem olan Mayıs ayında; 20.5.2005 tarihinde Ankara için 1 defa olmak üzere 15 YTL, 21.5.2005 tarihinde İzmir için 1 defa olmak üzere 20 YTL, İstanbul için 3 defa olmak üzere 20 YTL, 1 defa olmak üzere 25 YTL, Ankara için 2 defa olmak üzere 15 YTL, 22.5.2005 tarihinde İstanbul için 3 defa olmak üzere 20 YTL, Ankara için 1 defa olmak üzere 15 YTL tutarlarında biletlerin kesildiği, sonraki dönemlerde ise anlaşmaya uygun olarak 30 ve 20 YTL tutarında biletlerin kesildiği görülmüştür. 20-21-22 Mayıs tarihli biletlerde sınırlı fiyat farklılıkları gözlenirken, daha sonraları bu durum ortadan kalkmış ve anlaşmaya uyum sağlanmıştır. Haziran ayında İstanbul için sadece 1 biletle farklı fiyata rastlanmış, diğerlerinde uyum gözlenmiştir. Aralık ayında ise 21.12.2005 tarihinde Ankara için 20 YTL olan liste fiyatından farklı olarak 19 YTL fiyatının uygulandığı gözlenmiştir. Trabzon ve Antalya

160 güzergahlarında ise listeden farklı noktalar bulunduğundan, tam bir karşılaştırmanın yapılamamıştır. Fiyat tarifesinin üzerinde o dönem için Metro'nun acenteliğini yapan Devrek Özlem Seyahat Uluslararası Nakliyat Ticaret Limited Şirketi'nin imzası ve kaşesi bulunmaktadır.

**1.2.1.2 Ulaştırma Bölge Müdürlüğüne Onaylanan Fiyatlar**

Güzergah	6.8.2004'ten itibaren geçerli olan	7.7.2005'ten itibaren geçerli olan	13.10.2005'ten itibaren geçerli olan
İstanbul	25	35	35-33
Ankara	18.75	25	25
İzmir	43.75	55	
Trabzon	41.25	49.5	
Alanya	50	60	60
Rize	37.5	45	

**1.2.2. Devrek Özlem Seyahat Uluslararası Nakliyat Ticaret Limited Şirketi (Devrek Özlem)**

170 Soruşturmaya konu güzergah fiyat tarifesinde Devrek Özlem'in imzası ve kaşesi bulunmaktadır. Devrek Özlem'in halihazırda ilgili ürün pazarında faaliyeti

bulunmamaktadır. Ancak, şirket Yeşil Bartın Otobüs Nakliyat Ticaret Limited Şirketi'nin Metro ile acentelik sözleşmesi imzaladığı 20.5.2005 tarihinden önce, Bartın ilinde Metro'nun acenteliğini yürütmüştür.

### I.2.3. Yeşil Bartın Otobüs Nakliyat Ticaret Limited Şirketi (Yeşil Bartın)

180 Soruşturmaya konu güzergah fiyat tarifesinde Yeşil Bartın'ın imzası ve kaşesi bulunmaktadır. Yeşil Bartın Firması, 20.5.2005 tarihinden önce eski unvanı Sedat Menteş – Lüks Yeşil Bartın Otobüs İşletmeciliği olan Sedat Menteş – VİB Özbartın Otobüs Şirketinin acenteliğini yürütmüştür. Yeşil Bartın, 20.5.2005 tarihinde, Metro ile acentelik sözleşmesi imzalamış olup halen Bartın ilinde Metro'nun acenteliğini yürütmektedir.

#### I.2.3.1. Yeşil Bartın Yetkilisi ile Yapılan Görüşme

190 Firma yetkilisi ile yapılan görüşmede şu hususlar bildirilmiştir: "Ben, Bartın ilinde Metro Turizm'in acenteliğini yürüten Yeşil Bartın Firması'nın ortaklarından Coşkun Bacak'ın vekiliyim. Şirkette imza yetkim bulunmaktadır. Yeşil Bartın şirketi, 2005 yılının mayıs ayında Metro Turizm'in acenteliğini almış ve halen faaliyetlerini sürdürmektedir. Esasen Metro Turizm, Bartın'daki faaliyetlerine 1998 yılında başladı. Yeşil Bartın firması, 2003 yılının Ekim ayında Metro Turizm'in acenteliğini aldı. 1,5 yıl Metro Turizm'in acenteliğini yürüttü; ancak sonrasında acenteliği bıraktı. 2005 yılının Mayıs ayında Metro ile tekrar anlaşarak acentelik faaliyetlerine devam etti. Halen Yeşil Bartın şirketi, Ulaştırma Bakanlığı'ndan aldığı F1 belgesiyle Metro Turizm'in acenteliğini yürütmektedir. Metro Turizm'in Bartın ilinde faaliyet gösteren 14 otobüsü bulunmaktadır. Bu otobüslerden iki tanesi, Yeşil Bartın şirketinin ortağı Coşkun Bacak'ın babası Abdullah Bacak'a aittir. Abdullah Bacak, aynı zamanda Bartın ili Kamyoncular Kooperatif Başkanlığı'nı yürütmektedir. Metro Turizm'in diğer otobüslerinden on tanesi Tahir Menteş'e, geri kalan iki tanesi de özel şahıslara aittir. Metro Turizm'in Bartın ilinden İstanbul, Ankara, İzmir ve Antalya güzergahlarında faaliyetleri 200 bulunmamaktadır.

200 Şu anda Bartın ilinde Metro Turizm, AS74, Öz Bartın ve Öz Emniyet firmaları faaliyet göstermektedir. Tahir Menteş'in Metro Turizm'de on otobüsü bulunmaktadır. Aynı kişi, Öz Bartın ve Öz Emniyet firmalarının da büyük ortağıdır. AS74 ise bağımsızdır. Taşıma ücretleri ile ilgili olarak en son zam, 2001 yılında yapılmıştır. O gün bugündür fiyatlarda herhangi bir artış yapılmamıştır. 2005 yılının Mayıs ayında Yeşil Bartın Firması Metro Turizm'in acenteliğini alınca, Tahir Menteş Metro Turizm Genel Müdürlüğü ile kira sözleşmesi imzalayarak, on otobüsünü Bartın'da faaliyet Metro Turizm adıyla çalıştırmaya başladı. Ardından Öz Emniyet Firması, İstanbul Ulaştırma Bölge Müdürlüğü'nden yeni bir fiyat aldı. 210 Bunun üzerine diğer firmalar da bu fiyatı makul buldu ve aynı fiyatı uygulamaya başladı. Esasen, Metro Turizm'in acenteliği de Tahir Menteş'e ait olsaydı, fiyatlar çok daha yüksek olabilirdi. Bu noktada Abdullah Bacak ve Yeşil Bartın şirketi dengeleyici bir rol oynuyor. Ulaştırma Bakanlığı'ndan alınan fiyatların uygulanmaması halinde firmalar çok ciddi zarar görmekteler. Biz bu fiyatların uygulanmasını temin etmek için bu anlaşmayı yaptık. Esasen firmaların sefer

sayısı az olsa veya firma sayısı az olsa daha düşük bir fiyatla maliyet karşılanabilirdi ama şu andaki şartlarda maliyetlerin karşılanması mümkün olmuyor. Onun için bizler için tek çıkar yol, Ulaştırma Bakanlığı'nca onaylanan fiyatların uygulanmasıdır.”

220

#### **I.2.4. Sedat Mentеш (Yeni Özemniyet ve VİB Özbartın Otobüs İşletmeleri)**

##### **I.2.4.1. Güzergah Fiyat Tarifesi:**

Önaraştırma sürecinde yapılan yerinde inceleme sırasında, “Güzergah Fiyat Tarifesi” başlıklı bir anlaşma bulunmuştur. 20.5.2005 tarihinden itibaren geçerli olacağı belirtilen sözkonusu anlaşmada; Bartın, Çaycuma, Devrek ve Mengen kalkışlı güzergahlar için bilet fiyatları belirlenmiş ve tarifeye uymayan yazıhanelere 500 YTL ceza verileceği, tekrarı halinde ise yazıhane işletme hakkının feshedileceği düzenlenmiştir. “Güzergah Fiyat Tarifesi” başlıklı anlaşmada Sedat Mentеш'in otobüs işletmesinin kısa ünvanı olan “Özemniyet” ibaresinin altında, Mentешođlu Turizm Sey. ve Taş. Motorlu Araç Tic. Ld. Şti.'nin kaşesi ve bir imza yer almaktadır. Anlaşmada kaşesi ve imzası bulunan firmalardan birisi olan Yeşil Bartın Otobüs Nakliyat Ticaret Limited Şirketi'nin ise Metro Turizm'le acentalık sözleşmesi imzaladığı 20.5.2005 tarihinden önce o dönemdeki ünvanı Lük Yeşil Bartın olan VİB Özbartın firmasının acentalığını yürüttüğü anlaşılmıştır.

230

##### **I.2.4.2. Sedat Mentеш'in Sahibi Olduğu Yeni Özemniyet Firması adına 27.5.2005 tarihinde Ulaştırma Bakanlığı'na Sunarak Görülmüştür Şerhini Aldığı Fiyat Tarifesi:**

240

“Güzergah Fiyat Tarifesi” başlıklı anlaşmanın 20.5.2005 tarihinde yürürlüğe girmesinin ardından, Sedat Mentеш'in sahibi olduğu Yeni Özemniyet firması, Ulaştırma Bakanlığı'na yeni bir ücret tarifesi sunarak 27.5.2005 tarihinde “görülmüştür şerhi” almıştır. Ulaştırma Bakanlığı'na sunulan ücret tarifesindeki bilet ücretleri anlaşma ücretlerinin biraz üzerinde olmakla birlikte, firmaların Ulaştırma Bakanlığı'na sundukları ücret tarifelerinin %20 altına kadar indirim yapabildikleri dikkate alındığında, Ulaştırma Bakanlığı'na sunulan bilet fiyatlarının “Güzergah Fiyat Tarifesi”ni uygulamaya imkan verecek şekilde hazırlandığı anlaşılmıştır.

250

##### **I.2.4.3. Yeni Özemniyet ve VİB Özbartın Otobüs İşletmelerinin Uyguladığı Bilet Fiyatlarının “Güzergah Fiyat Tarifesi” Başlıklı Anlaşmadaki Fiyatlarla ve Ulaştırma Bakanlığı'na Sunulan Ücret Tarifesiyle Karşılaştırılması:**

“Güzergah Fiyat Tarifesi” başlıklı anlaşmada, Bartın merkezli 24 güzergah için bilet fiyatı belirlenmiştir. Sözkonusu güzergahların büyük çoğunluğu ara durak niteliğinde olup, Bartın merkezli başlıca güzergahlara ilişkin anlaşma fiyatları ile Ulaştırma Bakanlığı'na sunulan ücret tarifesindeki fiyatların ve Yeni Özemniyet ile VİB Özbartın firmaları tarafından uygulanan bilet fiyatlarının karşılaştırıldığı tabloya aşağıda yer verilmiştir.

260

		UYGULANAN BİLET FİYATLARI							
		Anlaşma Öncesi		Anlaşma Sonrası					
Güzergah	Anlaşma Fiyatı (20.5.2005)	Mart Nisan 2005	Mayıs 2005	Haziran 2005	Temmuz Ağustos 2005	Ekim 2005	Kasım Aralık 2005	Ocak 2006	Bakanlığa Sunulan Ücret Tarifesi (27.5.2005)
İstanbul	30	20,10	20,18	30,12		30	30,25		35
Ankara	20	15,8,9,10,12,13	20,13,14,15,18,19	20,13,14,14,19,18	20,15	20	20,10,12,13,19		23
Bursa	30	20,18	20,18	30,28,29	30,29,27	27,30	30	27	33
İzmir	50	35			50,45,40	40	43,36	50,45,40	54
İzmit	30						30,27		-

Tabloda koyu tonda yazılan rakamlar, Yeni Özemniyet ve VİB Özbarın firmalarından alınan yolcu listelerinde sıklıkla görülen bilet fiyatlarını, açık tonda yazılan rakamlar ise yolcu listelerinde diğerlerine nispeten daha nadir görülen fiyatları göstermektedir. Yukarıdaki tablonun incelenmesinden, teşebbüslerin anlaşma sonrasında uyguladığı fiyatların büyük oranda anlaşmada tespit edilen fiyatlarla örtüştüğü ve söz konusu fiyatların anlaşma öncesindeki fiyatlara oranla %25 ila %50 oranında yüksek olduğu anlaşılmaktadır.

270

#### 1.2.4.4 Sedat Mentеш'in Temsilcisi İle Yapılan Görüşme

Sedat Mentеш'in temsilcisiyle yapılan görüşmede aşağıdaki sorular sorularak takip eden cevaplar alınmıştır:

"Raportörler: Bartın ili şehirlerarası yolcu taşımacılığı pazarında son dönemde gerçekleşen fiyat artışlarının ortaya çıkış süreci hakkında bilgi verir misiniz?"

280

Temsilci: Bartın'da faaliyet gösteren firmalar arasında, 2003'ün onuncu ayından itibaren yıkıcı bir rekabet başladı. Aynı dönemde, petrol fiyatlarında ciddi artışlar gerçekleşti. Şehirlerarası Yolcu Terminali'nin Bartın'a yaklaşık 8 km'lik bir mesafede kurulmasıyla, firmaların servis ve kira maliyetleri arttı. Bu yüksek maliyetlerden öncelikle otobüs sahibi şahıslar olmak üzere tüm firmalar olumsuz etkilendi ve pek çok otobüs sahibi, zarar ederek sektörden çekildi. Bu şartlar altında tüm firma ve otobüs sahipleri bir çıkış yolu aramaya başladı. Bu arayışların sonucunda öncelikle Sedat Mentеш, sahip olduğu on otobüsü Metro Turizm'e kiralayıp Metro Turizm'de sözleşmeli çalışan otobüs sahiplerinin Öz Emniyet firması ile sözleşme imzalamalarını sağladı. Böylelikle, söz konusu otobüs sahipleri geliri daha iyi olan Öz Emniyet Firması'nda çalışma imkanı elde etmiş oldular. Ardından, Ulaştırma Bakanlığı'ndan yeni bir fiyat tarifesi alındı. Fiyatların alınmasını takiben, tüm otobüs sahipleri bir araya geldi ve Ulaştırma

290

Bakanlığından alınan fiyatlardan biraz düşük bir fiyat tarifesi üzerinde sözlü olarak anlaşıldı. Bu tarihten itibaren söz konusu fiyatlar uygulanmaya başlandı. Nitekim bizler, bu anlaşmanın sadece yaz aylarında uygulanabileceğini düşünüyoruz. Talebin düştüğü kış aylarında, şu anda uygulanan rakamların uygulanması mümkün olmayacaktır.”

**I.2.5. Menteşoğlu Tur. Sey. ve Motorlu Araç Tic. Ltd. Şti. (Menteşoğlu Ltd. Şti.)**

300 Yapılan incelemeler neticesinde Sedat Menteş'in, Menteşoğlu Ltd. Şti.'nin hakim ortağı ve müdürü olduğu; bu nedenle Menteşoğlu Ltd. Şti. ile Sedat Menteş'in aynı ekonomik bütünlük içerisinde bulunduğu anlaşılmıştır.

Menteşoğlu Ltd. Şti., Sedat Menteş'in sahibi olduğu Yeni Özemniyet ve VİB Özbartın Otobüs İşletmelerinin acentalığını yürütmektedir.

**I.2.6. Aydın Yapı Ürünleri Banyo Aksesuarları Kaplama Nak. İth. İhr. Paz. San. ve Tic. Ltd. Şti. (Aydın Yapı Ltd. Şti)**

**I.2.6.1. Güzergah Fiyat Tarifesi**

310 Önaraştırma sürecinde yapılan yerinde incelemeler esnasında, “Güzergah Fiyat Tarifesi” başlıklı bir anlaşma bulunmuştur. 20.5.2005 tarihinden itibaren geçerli olacağı belirtilen sözkonusu anlaşmada; Bartın, Çaycuma, Devrek ve Mengen kalkışlı güzergahlar için bilet fiyatları belirlenmiş ve tarifeye uymayan yazihanelere 500 YTL ceza verileceği, tekrarı halinde ise yazihane işletme hakkının feshedileceği düzenlenmiştir. “Güzergah Fiyat Tarifesi” başlıklı anlaşmada AS 74 ibaresinin altında, AS 74 Şengönül Turizm Ltd. Şti.'nin kaşesi ve Aydın Yapı Ltd. Şti.'nin temsilcisi'ne ait olduğu anlaşılan bir imza yer almaktadır.

**I.2.6.2. Aydın Yapı Ltd. Şti.'nin Temsilcisi ile Yapılan Görüşme**

320 Aydın Yapı Ltd. Şti.'nin temsilcisiyle yapılan görüşmede aşağıdaki sorular sorularak takip eden cevaplar alınmıştır:

Raportörler: As 74 Firması hakkında kısaca bilgi verir misiniz?

330 Temsilci: As 74 Firmasının Ulaştırma Bakanlığı'ndan 2005 yılının mart ayında alınan Yetki Belgesi'ndeki ünvanı, AS 74 Hakan Turizm'dir. Söz konusu yetki belgesinin sahibi, Aydın Yapı Ürünleri Banyo Aksesuarları Kaplama Nakliyat İthalat İhracat Pazarlama Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi'dir. Bu şirketin AS 74 Firmasına dahil olmasıyla, AS 74 Hakan Turizm'de faaliyet gösteren otobüs sayısı 142'ye ulaşmıştır. Bu otobüslerden 6 tanesi Aydın Yapı Ürünleri Banyo Aksesuarları Kaplama Nakliyat İthalat İhracat Pazarlama Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi'ne ait olarak firmanın öz malıdır. Diğer 8 otobüs ise özel şahıslara aittir. As 74 Hakan Turizm'in merkezi esasen İstanbul'dadır. Halen İstanbul'dan Çorum –Kargı'ya, Bartın'dan da İstanbul ve Ankara'ya faaliyet göstermektedir.

Raportörler: Öz Emniyet, As 74, Metro ve Yeşil Bartın firmalarının dahil olduğu ve Mayıs 2005 tarihinden itibaren geçerli olan Güzergah Fiyat Tarifesi Anlaşması Hakkında bilgi verir misiniz?

340 Temsilci: Şehirlerarası Otobüs Terminali'nin Bartın İli'nden 8 km uzağa taşınmasıyla firmaların başta servis maliyetleri olmak üzere, toplam maliyetlerinde ciddi bir artış oldu. Firmaların maliyetlerinin artmasıyla, bu maliyetleri karşılamak için firmalar çareler aramaya başladı. Sonuç olarak firmaların müdürleri olarak bizler, Ulaştırma Bakanlığı'ndan alınan fiyatların uygulanması ve yıkıcı rekabetin tekrar başlamaması için söz konusu anlaşmayı yaptık. Anlaşmanın yapıldığı tarihten bu yana anlaşmadaki tarifelere uymaktayız.

**I.2.6.3. "AS 74" İsim Hakkının Aydın Yapı Ltd. Şti.'nin ortağı Sezai Aydın'ın oğlu Hakan Aydın'a kiralanması ve Aydın Yapı Ltd. Şti.'nin "As 74 Hakan Turizm" kısa unvanlı firma adına D1 Yetki Belgesini Alması:**

350 Aydın Yapı Ltd.Şti.'nin ortağı Sezai Aydın'ın oğlu Hakan Aydın ile As 74 markasının o dönemdeki sahibi As 74 Şengönül Turizm Taşımacılık ve İnşaat Ticaret Limited Şirketi (As 74 Şengönül Ltd. Şti.) arasında, 22.2.2005 tarihinde "As 74" markasının kullanım hakkının iki yıllığına Hakan Aydın'a kiralanması için bir Marka Lisans Sözleşmesi imzalanmıştır. Söz konusu lisans sözleşmesinin alınmasının ardından 22.3.2006 tarihinde Aydın Yapı Ltd. Şti, Ulaştırma Bakanlığı'ndan şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapmak üzere D-1 yetki Belgesi almıştır. Raportörler tarafından 9.8.2006 tarihinde As 74 Hakan Turizm'in Bartın Terminali'ndeki yazıhanesinden alınan yetki belgesi, bu yetki belgesidir.

**360 I.2.6.4. Yerinde İncelemeler sırasında AS 74 Firmasının Bartın Şehirlerarası Otobüs Terminalindeki Yazıhanesi'nde Yapılan Tespitler**

9.8.2005 tarihinde As 74 Hakan Turizm'in Bartın Şehirlerarası Yolcu Terminali'ndeki yazıhanesinde yapılan ilk yerinde incelemede, raportörler tarafından firmanın yetki belgesinin talep edilmesi üzerine, raportörlere Aydın Yapı Ltd. Şti'ye ait olan "As 74 Hakan Turizm" firmasının yetki belgesi sunulmuştur. Söz konusu yetki belgesi ve yazıhaneden alınan diğer belgeler, Aydın Yapı Ltd. Şti.'nin yan şirketi olduğu anlaşılan Ayrohe Turizm Otelc. Sey. Taş. ve Pet. Ürün. Tic. Ltd. Şti. kaşesi ile kaşelenmiş ve Aydın Yapı Ltd. Şti.'nin temsilcisi tarafından imzalanarak raportörlere teslim edilmiştir. Diğer taraftan, 370 firmanın otobüslerinde de "As 74 Hakan Turizm" unvanının yazılı olduğu tespit edilmiştir.

15.2.2006 tarihinde Bartın'a ikinci kez gidilmesiyle As 74 Firmasının, Star As 74 kısa ünvanıyla faaliyet gösterdiği tespit edilmiştir. Yapılan incelemeler neticesinde, Star As 74 kısa unvanının, Aydın Yapı Ltd. Şti.'nin Bartın ilindeki faaliyetlerine son vermesinin ardından, Ulus Star Tur. Sey. Gıda Orman Ürün. San. ve Tic. Ltd. Şti. (Ulus Star Ltd. Şti.)nin, "Star As 74" kısa unvanlı D1 Yetki Belgesini 14.9.2005 tarihinde alması ile kullanılmaya başlandığı belirlenmiştir. Öte yandan, 22.2.2005 tarihinde yapılan marka lisans sözleşmesiyle iki yıllığına Hakan Aydın'a kiralanın "As 74" Markasının da, As 74 Şengönül Ltd. Şti. ile Ulus

380 Star Ltd. Şti. arasında 23.12.2005 tarihinde akdedilen Marka Devir Senedi ile As Ulus Star Ltd. Şti.'ye devredildiği anlaşılmıştır.

### I.3. Savunmalar ve Değerlendirmeler

#### I.3.1. Metro'nun Savunması ve Değerlendirmesi

Şirket temsilcisi tarafından imzalanan savunmada, soruşturma açılması kararı ile birlikte karara esas olan bilgi ve belgelerin gönderilmediği belirtilmiş, soruşturmaya esas olan bilgi ve belgelerin gönderilmesi talep edilmiş ve gönderilmemesi halinde savunma hakkının engellenmiş olacağı iddia edilmiştir.

390 Aşağıda, 4054 sayılı Kanun ve AB mevzuatı çerçevesinde, literatürde "dosyaya giriş hakkı" olarak adlandırılan konuya ilişkin olarak kısa bir değerlendirme yapılmıştır. Dosyaya giriş hakkı Kanun'un 44. maddesinde düzenlenmiştir. Maddenin ikinci fıkrasında, "*Haklarında soruşturmaya başlandığı bildirilen taraflar sözlü savunma hakkını kullanma taleplerine kadar Kurum bünyesinde kendileri ile ilgili düzenlenmiş her türlü evrakın ve mümkünse elde edilmiş olan her türlü delilin bir nüshasının kendilerin verilmesini isteyebilir.*" denilmekte, devamı fıkrada, "*Kurul, tarafları bilgilendirmediği ve savunma hakkı vermediği konuları kararlarına dayanak teşkil edemez*" hükümlerine yer verilmektedir. Bu hükümlerden de anlaşılacağı üzere, hakkında soruşturma açılmış taraflara

400 Kanun'un 44/2. maddesi ile dosyaya giriş hakkı tanınmış, 44/3. maddesi ile de teşebbüslerin kendini savunma hakkı bir bakıma güvence altına alınmıştır. Kanun'un 44/2 maddesiyle teşebbüslerin "Kurum bünyesinde kendileri ile ilgili düzenlenmiş her türlü evrakın ve mümkünse elde edilmiş her türlü delilin bir nüshasını" sözlü savunmaya kadar talep edebilecekleri ifade edilmiş, ancak bu hakkın ne zaman başlayacağı açıkça belirtilmemiştir. Bunun üzerine yürütülen farklı soruşturmalarda teşebbüsler benzer taleplerle Kuruma başvurmuşlar ve taleplerine olumlu cevap alamadıkları durumlarda, savunma haklarının engellendiği iddiasında bulunmuşlardır.

410 Esasen, dosya kapsamında karartılması muhtemel delillerin varlığı ve soruşturmanın güvenliği, hakkında soruşturma yürütülen taraflara ilişkin ileri sürülen iddiaların ancak soruşturma raporunun tamamlanması ile net bir şekilde ortaya konulabileceği, soruşturma safhasının her aşamasında teşebbüslerin sürekli bir şekilde evrak taleplerinin, delil toplanması ve dosyanın oluşturulması sürecini olumsuz etkileyebileceği hususları da göz önünde bulundurularak, soruşturma açılması kararının alındığı aşamada taraflara yapılan bildirimde kararda yer alan temel suçlama ve iddialara yer verilmiş, ancak taraflara herhangi bir belge gönderilmemiştir. Bu aşamada dosya mevcudu belgelerin Kurum bünyesinde incelenmesi halinde de, yukarıda yer verilen sakıncalar ortaya çıkabileceğinden bu şekilde dosyaya giriş hakkı da tanınmamıştır. Bununla

420 birlikte, dosya kapsamındaki taraflara ilişkin belgeler ticari sırlar çıkarıldıktan sonra soruşturma raporu ile birlikte taraflara gönderilmiş, ayrıca Kanun'un 44/2. maddesi uyarınca taraflar, sözlü savunma hakkını kullanma taleplerine kadar Kurum bünyesinde kendileri hakkında düzenlenmiş her türlü evrakı ve mümkün olduğu ölçüde elde edilmiş olan her türlü delilin bir nüshasını talep edebilme

430 hakkına sahip olmuşlardır. Bunun yanı sıra, aynı maddenin üçüncü fıkrası uyarınca Kurul'un tarafları bilgilendirmediği ve savunma hakkı vermediği konuları kararlarına dayanak yapması da mümkün olmamaktadır. Tüm bu güvencelerin yanında Kanun'un 45. ve 46. maddeleri ile hakkında soruşturma yürütülen taraflara soruşturma raporunun tebliğ edilmesini takiben iki defa yazılı, bir defa da sözlü savunma hakkı tanınmaktadır. Dolayısıyla ilk yazılı savunma aşamasında belge gönderilmemesi nedeniyle Metro'nun savunma hakkının kısıtlandığının ileri sürülmesinin yerinde olmadığı kanaatine varılmıştır.

440 Savunmada esasa ilişkin açıklamalar yapılmış, Yeşil Bartın ile Metro arasındaki ilişkinin niteliğine ilişkin açıklamalar getirilmiştir. Buna göre Metro, Türkiye çapında yaygın bir ulaşım ağına sahip olması nedeniyle bu hizmetleri çoğu kez acenteler aracılığıyla yerine getirilmek durumundadır. Acenteler rekabet hukuku anlamında teşebbüs niteliğine sahiptir. Şirket, Bartın ilinde yolcu taşımacılığı pazarında acente aracılığıyla faaliyet göstermektedir. Acente yerel ölçeği analiz eder piyasayı ve diğer firmaların fiyatlarını izler ve bilet fiyatlarını Metro'ya bildirir. Belirlenen fiyatlar ticari konjoktüre göre bazen bu firmalarla aynı, bazen de farklı (daha yüksek -daha düşük) olabilmektedir. Metro da bu fiyatları kabul eder. Bu süreçte acentenin kurmuş olduğu özel ilişkileri Metro bilemeyeceği gibi bu hususlarla da ilgilenmez. Bartın piyasasını bilmediği için ilgi düzeyi sınırlıdır. Bartın firmaları ile hiçbir ilişkiye girmemiştir.

450 Rekabet Kurulu'nun 2002/2 sayılı Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği'nin açıklanmasına Dair Kılavuz'da (Kılavuz) Acentelik sözleşmelerine değinilmekte ve bu sözleşmelerin Rekabet Hukuku açısından değerlendirilmesi yapılmaktadır. Söz konusu kılavuzda, teşebbüsler arasındaki ilişkinin Kanun'un 4. maddesi kapsamında olup olmadığını belirleyen faktörün, acentenin müvekkil tarafından atandığı faaliyetlerle ilgili olarak ticari veya mali bir risk alıp almaması olduğu yer almıştır. Acentenin bir mali veya ticari risk taşımaması durumunda faaliyetlerinin müvekkil teşebbüsün faaliyetlerinin bir parçası olarak değerlendirileceği, aksi halde, yani acentenin risk üstlenmesi durumunda, kendi yapmış olduğu yatırımların geri dönüşünü sağlayabilmesi için pazarlama stratejisini özgürce belirleyebilmesi gerektiği ve bu durumda, söz konusu sözleşmenin Kanun'un 4. maddesi kapsamına girebileceği ifade edilmektedir. 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinin uygulanıp uygulanmayacağına belirleyici faktör olan risk konusunda ise Kılavuzda, her bir olayın kendi özellikleri göz önünde bulundurularak değerlendirileceği belirtilmekte, ayrıca bir acente ve müvekkil arasındaki ilişkide acentenin risk üstlendiği ve bu nedenle anlaşmanın Kanun'un 4. maddesine girdiği durumlara örnekler verilmekte ve verilen örnekler arasında, *"Acentenin, söz konusu pazarda faaliyet gösterebilmek bakımından gerekli olabilecek ve sadece bu pazarda kullanılacak yatırımlar yapmak zorunda bırakılması"* sayılmaktadır. Bu çerçevede rekabet hukuku açısından acente ile bağımsız karar verebilen teşebbüs arasındaki ayırt edici unsurun acentenin yükümlülüklerini yerine getirirken mali riskin ne kadarını üstlendiği noktasında yattığı görülmektedir. Eğer acente kendi üzerine risk alıyorsa, fonksiyon itibarıyla bağımsız teşebbüslere yaklaşır ve rekabet kuralları açısından bağımsız teşebbüs olarak değerlendirilir. Hangi hallerde risk üstlenildiğine örnek olarak aşağıdaki hususlar gösterilebilir:

470

## 06-94/1191-357

- Ticari acentenin ticari faaliyetleri süresince bağımsız bir tacir gibi davranması,
- İşleme ilgili ticari riskin acentenin üzerinde olması,
- Ticari acentenin elinde sözleşme konusu mallardan minimum miktarda stok bulunması,
- Ticari acentenin müşteriler için kendi hesabına olmak üzere ücretsiz servis hizmeti vermesi,
- Ticari acentenin fiyatlar ve ticaret koşullarını belirleme yetkisi bulunması.

480 Karayolları Taşıma Yönetmeliği kapsamında faaliyet gösterecek gerçek ve tüzel kişilerin, taşımacılık, acentelik, taşıma işleri komisyonculuğu, nakliyat ambarı işletmeciliği, kargo işletmeciliği, lojistik işletmeciliği, taşıma işleri organizatörlüğü, dağıtım işleri, terminal işletmeciliği, oto kiralama işletmeciliği ve benzeri faaliyetleri yapabilmeleri için Bakanlıktan yetki belgesi almaları zorunludur. Yetki belgesi alınması için gerekli genel ve özel koşullar belirlenmiştir. Yetki belgesi türlerine de yönetmeliğin 11. maddesinde yer verilmiş, yurt içi yolcu taşımacılığında acentelik yapacak gerçek ve tüzel kişilere F1 yetki belgesi verileceği düzenlenmiştir. F1 yetki belgesi için, D1 ve E1 yetki belgesi sahibi taşımacılardan en az birisiyle imzalanmış Bakanlıkça asgari şartları belirlenmiş bir acentelik sözleşmesi bulunması şartı aranmıştır. Acenteler daima müvekkileri hesabına iş yaparlar.

490 Acentelerin yapacağı işlemlerden doğan hak ve borçlar müvekkillerine aittir. Türk Ticaret Kanunu'nun 116-134. maddeleri acentelik hakkındaki düzenlemelere ilişkindir. Söz konusu madde hükümlerinde acentelerin müstakil hareket edemeyeceği hususu belirtilmiştir. Dolayısıyla, acente niteliğinde faaliyet gösteren gerçek ve tüzel kişilerin müvekkillerinin talimatları ve onların menfaatleri doğrultusunda iş görmeleri kanundan doğan bir yükümlülük olup hareket serbestileri sınırlı olan acentelerin bağımsız hareket edebilen kişiler karşısında belirleyici olma özellikleri bulunmamaktadır. Bu çerçevede, F1 yetki belgesi ile faaliyet gösteren bir teşebbüsün fiyat belirleme konusundaki imkanının ancak işletmeci teşebbüsün kendisine tanıdığı takdir yetkisi ile sınırlı kaldığı

500 anlaşılmaktadır. Sektörde akdedilen "Acentelik Sözleşmeleri", Karayolu Taşıma Yönetmeliği' uyarınca, Ulaştırma Bakanlığı'nca belirlenmiş örneğe uygun tip sözleşmelerdir. Sözleşmelerde taşımacı firma tarafından acenteye, taşıma bedelini tespit etme yetkisi verilmemektedir. Ayrıca, anılan Yönetmeliğin ve Ulaştırma Bakanlığı'nın 46 No'lu Tebliği'nin ilgili hükümleri yolcu bilet fiyatlarının taşımacılarca belirlendiğini açıklamaktadır.

20.5.2005 tarihinden önce Metro'nun acenteliğini Devrek Özlem Seyahat'in yürüttüğü, güzergah fiyat tarifesinin 20.5.2005 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere imzalandığı ve tarifinin altında Devrek Özlem Seyahat'in kaşesinin bulunduğu anlaşılmıştır. Dolayısıyla bu dönemde acente olarak faaliyet gösteren

510 şirket, Devrek Özlem Seyahattir. 20.5.2005 tarihinde ise Metro ile Yeşil Bartın arasında acentelik anlaşması imzalanmıştır. Yapılan yerinde incelemeler sırasında, bu anlaşmanın bir nüshası elde edilmiştir. Anlaşmaya göre, Metro'ya ait biletlerin satış işlemlerini, Yeşil Bartın yapacaktır. Söz konusu anlaşmanın incelenmesinden, yolcu bileti satışından dolayı, Metro'nun Yeşil Bartın'a (.....) YTL ödeyeceği anlaşılmaktadır. Ayrıca söz konusu anlaşmada, acenteye fiyat tespitine ilişkin bir yetki verilmemiş olup, bu yetki Metro'ya aittir. Acentelik

## 06-94/1191-357

520 sözleşmesinde, acentenin, taşımacı firmanın ticari, idari, teknik, mali ve hukuki konularda belirlediği talimat ve tarifelere uymaması sebebiyle taşımacı firmanın uğrayacağı zararı tazmin edeceği hükmü yer almıştır. Dolayısıyla, acente, taşımacı firmanın talimatlarına uymak zorundadır.

Yapılan bu saptamalar ışığında, soruşturmaya esas olan tarafın ana şirket olan Metro olduğu kanıtlanmıştır. Dolayısıyla acente olarak faaliyet gösteren Devrek Özlem Seyahat ve Yeşil Bartın firmalarının sorumluluğu bulunmamaktadır. Yapılan fiyat analizleri neticesinde, Metro'nun güzergah fiyat tarifesinde yer alan fiyatlara uyduğu da tespit edilmiştir.

530 Açıklandığı üzere, 20-21-22 Mayıs tarihli biletlerde sınırlı fiyat farklılıkları gözlenirken, daha sonraları bu durum ortadan kalkmış ve anlaşmaya uyum sağlanmıştır. Haziran ve Aralık aylarında sadece 1'er gün için farklı fiyatlar gözlemlenmiş, bunun dışında anlaşma fiyatlarına uyulduğu saptanmıştır. Trabzon ve Antalya güzergahlarında ise listeden farklı noktalar bulunduğundan, tam bir karşılaştırmanın yapılması mümkün olmamıştır. Temmuz 2005 ve Ekim 2005 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere Ulaştırma Bölge Müdürlüğüne onaylatılan fiyat, İstanbul için 35 YTL, Ankara için 25 YTL'dir. Oysa listede yer alan ve firma biletlerinden de uygulandığı anlaşılan fiyatlar İstanbul için 30 YTL, Ankara için 20 YTL'dir. Dolayısıyla Metro'nu anlaşma tarihinden sonraki dönemde acentesi olan Yeşil Bartın Firmasının yetkilisi tarafından getirilen Ulaştırma Bölge Müdürlüğüne belirlenen fiyatların uygulandığı iddiasının geçersiz olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

540 Diğer taraftan, ikinci yazılı savunmada getirilen iddialar da değerlendirilmelidir. Teşebbüsün ikinci savunmasında yer alan ilk iddia, Metro'nun acenteleri aracılığı ile faaliyet gösterdiği ve fiyat tespitinin acente tarafından gerçekleştirildiği yönündedir. Konuya ilişkin olarak acente ile yapılan yazışmalar sunulmuş, acente tarafından verilen tutanakta söz konusu durumun ikrar edildiği, bu durumun gerekçesi olarak da sektörel sorunların ve sürekli oluşan zararların gösterildiği ifade edilmiştir.

550 Bu iddialarla ilgili ilk değerlendirme, Metro'nun çalışma sisteminin acentelik esasına dayalı oluşunun ve yerel piyasalar hakkında acentelerin bilgi sahibi oluşunun Metro'nun fiyat anlaşmasına katıldığı gerçeğini değiştirmediği ve sorumluluğunu ortadan kaldırmadığıdır. Metro tarafından gönderilen ilk yazıda acenteden fiyata ilişkin önerilerini iletmesi istenmiştir. Acente sistemi ile çalışan Metro'nun bu yöndeki talebi acente tarafından karşılandıktan sonra son söz Metro tarafından söylenecek ve Ulaştırma Bölge Müdürlüğü'ne bildirim yapılacaktır. Dolayısıyla fiyat tespitine yetkili olan teşebbüs Metro'dur. Bundan başka, savunmada acente tarafından fiyat tespit edildiğinin ikrar edildiği yönünde bir iddia yer almaktadır. Acente yetkilisi tarafından verilen tutanakta yer alan ifadeler aslında acenteler ve ana şirketler arasındaki bağlantının ve ana şirketler arasındaki rekabetin önemine işaret etmektedir. Bartın merkezli otobüs ile şehirlerarası yolcu taşıma hatları pazarında faaliyet gösteren VİB Öz Bartın ve Yeni Öz Emniyet firmalarının acenteliği Menteşoğlu turizm tarafından yapılmaktadır. Burada önemli olan husus, Menteşoğlu'nun Metro'nun acenteliğini de yapması halinde ortaya çıkacak olan koordinasyon riskidir. Dolayısıyla

Metro'nun acenteliğinin Yeşil Bartın tarafından yürütülüyor oluşu, kararların Yeşil Bartın tarafından alınması bakımından değil, aynı pazarda faaliyet gösteren iki ana şirketin acenteliklerinin farklı firmalar tarafından yürütülüyor olması bakımından önemlidir. Sonuç olarak, " *Esasen Metro Turizmin acenteliği Tahir Menteş'e ait olsaydı, fiyatlar çok daha yüksek olabilirdi. Bu noktada Abdullah Bacak ve Yeşil Bartın şirketi dengeleyici bir rol oynuyor.*" ifadesinin Yeşil Bartın firmasının bağımsız hareket ederek pazar koşullarını etkilediği yönünde değerlendirilemeyeceği kanaatine ulaşılmıştır.

- 570 Savunmada bundan başka, 2002/2 sayılı Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği'ne ve Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği'nin Açıklanmasına Dair Kılavuz'a atıf yapılmış ve acente tarafından risk üstlenildiği ortaya koyulmaya çalışılmıştır. Acentenin servis hizmetleri sunduğu, dolayısıyla kılavuzda yer alan "taşıma masrafları da dahil olmak üzere mal veya hizmetlerin alım satımına ilişkin masraflara acentenin katkıda bulunması" koşulunun gerçekleştiği, yazıhane masraflarının personel giderlerinin acente tarafından karşılandığı, acentenin ayrı bir tüzel kişiliği bulunduğu, yapılan satışlardan komisyon alması sebebiyle riski paylaştığı, üçüncü kişilere karşı acentenin sorumlu olduğu, acentenin sektörün gerekleri sebebiyle bizzat yatırım yaptığı, taşıt kira sözleşmeleri ile mülkiyetinde bulunan otobüsleri sektörde kullanmasının sektöre yapılan bir yatırım olduğu, iddia edilmiştir.

Bu iddialara ilişkin olarak, servis hizmetlerinin tamamlayıcı bir niteliğe sahip olduğu açıklanmalıdır. Servis hizmeti her ilde gerçekleşen bir uygulama olmayıp, söz konusu hizmete acente tarafından katılma ana şirketin acente seçimi noktasında önem kazanmaktadır. Acente seçimi ve acentenin masraflara katılması ana şirket ve acente arasındaki ticari ilişkinin gereğidir. Ticari hayatta var olmaya çalışan her teşebbüs belli bir oranda riske katlanmak durumundadır. Ancak acentenin dolaylı olarak risk almış olması sebebiyle sorumluluk ana şirkete ait olmaktadır. Aynı şekilde acentenin personel ve kira giderlerini karşılaması ve ayrı bir hukuki varlığa sahip olması rekabet hukuku anlamında acenteye sorumluluk yüklenmesi için yeterli görünmemektedir. Savunmada bundan başka, acentenin yapılan satışlardan komisyon alması ve üçüncü kişilere verilen zararlardan dolayı sorumlu olması sebebiyle risk üstlendiği ifade edilmiştir. Yukarıda da belirtildiği gibi acente dolaylı bir sorumluluk üstlenmektedir. Acente ve ana şirket üçüncü kişilere karşı müteselsilen sorumludur ve acentenin kendi kusuruyla sebep olduğu zararlara karşı Metro'nun rücu hakkı bulunmaktadır.

590 Savunmada bu hususlara ek olarak acentenin sektörde faaliyet göstermek için gerekli yatırımlar yaptığı ve bu yönüyle klavuzda yer alan "acentenin söz konusu pazarda faaliyet gösterebilmek bakımından gerekli olabilecek ve sadece bu pazarda kullanılabilecek yatırımlar yapmak zorunda bırakılması" koşulunun gerçekleştiği iddia edilmiştir. İlgili mevzuat hükümleri bu iddiaların değerlendirilmesi açısından önemlidir. Karayolları Taşıma Yönetmeliği kapsamında faaliyet gösterecek gerçek ve tüzel kişilerin, acentelik ve benzeri faaliyetleri yapabilmeleri için Bakanlıktan yetki belgesi almaları zorunludur. Ayrıca sektörde faaliyet göstermek için gerekli olan diğer koşullar da ilgili mevzuat

610 hükümlerinde yer almıştır. Dolayısıyla kanun ve ilgili mevzuat dahilinde acente tarafından yerine getirilmesi gerekli olan yükümlülükler, acentenin faaliyet gösterebilmesi için ön koşuludur ve ana şirketin acenteyi belli yatırımlarda bulunmaya zorlaması olarak kabul edilemez. Sonuç olarak bu hususun acentenin rekabet hukuku anlamında bağımsız bir teşebbüs sayılması için yeterli olmadığı anlaşılmıştır.

620 Savunmada ayrıca, acente tarafından  zmal otobüslerin Metro'ya tahsis edilmesinin satış arttırma faaliyetlerine doğrudan veya dolaylı olarak katkıda bulunmaya zorunlu tutulması şartını sağladığı iddia edilmiştir. Bu husus, acente ve Metro arasındaki ekonomik bağa ilişkin olmakla birlikte, biletler Metro adına kesilmekte, Ulaştırma Bölge Müdürlüğü'ne Metro tarafından bildirilmekte, acente, sözleşmeleri gereği Metro'nun talimat ve tarifeleri ile bağlı olmaktadır. Dolayısıyla Metro'da sözleşmeli otobüs çalıştıran firma sahipleri Metro'nun talimatları dışına çıkamamaktadır ve dolayısıyla aradaki ekonomik bağlantı Metro'nun sorumluluğunu kaldırmamaktadır.

Savunmada son olarak Bartın ilinden diğer illere yapılan yolcu taşımacılığı faaliyetlerine ilişkin olarak Rekabet Kanunu'nun 4. maddesinin ihlal edildiği gerekçesiyle bir önceki yıla ait yıllık gayri safi gelirin %10'u tutarında kesilmesi düşünülen cezanın eşitlik ve orantılılık ilkesine aykırılık teşkil ettiği iddia edilmiştir. Verilecek cezanın takdirinde ilgili coğrafi pazarla sınırlı kalınması savunulmuştur.

630 Metro Seyahat tarafından yapılan son yazılı savunmada, yapılan değerlendirmelere esas olarak acentelik sözleşmesinin esas alındığı, taraflar arasında fiyatı belirlemeye ilişkin olarak ayrıca anlaşma yapılamayacağı, AB uygulamalarında etkili olan tarafın dikkate alındığı, piyasa yapısının fiyat benzerliklerini kolaylaştırdığı yönünde çeşitli iddialara yer verilmiştir. Ana firmaların sorumluluğuna ilişkin olarak ayrıntılı değerlendirme yapılmış ve acentenin sorumluluğunun bulunmadığı kanaatine ulaşılmıştır. Taraflar arasında yazılı ve imzalı bir anlaşmanın mevcut olması da fiyat benzerliğinin piyasa yapısından değil, anlaşmadan kaynaklandığını göstermiştir.

### 1.3.2. Devrek  zlem'in Savunması ve Değerlendirmesi

640 Devrek  zlem adına yapılan ilk yazılı savunmada, 20.5.2005 tarihli "Güzergah Fiyat Listesi" adı altında yapılan anlaşmada Devrek  zlem Seyahat Nakliyat Ticaret Limited şirketi adına imza atan kişinin, şirket ortağı veya şirketi temsile yetkili birisi olmadığı, dolayısıyla atılan imzanın hukuken geçerli olamayacağı ileri sürülmektedir. Yazılı savunmada ayrıca, Devrek  zlem Seyahat Nakliyat Ticaret Limited şirketi'nin anılan anlaşmanın yapılmasından sonra Bartın'daki faaliyetlerinin sona erdiği, dolayısıyla imza sahibi kişi şirketi temsile yetkili olsa bile anlaşma taraflarınca uygulanmadığı için rekabete aykırı davranışın oluşmadığı ifade edilmektedir.

Fiyat anlaşması incelendiğinde, 20.5.2005 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere kabul edildiği anlaşılmıştır. Dolayısıyla anlaşma 20.5.2005 tarihinden

650 önce imzalanmıştır. Bu tarihte ise Devrek Özlem, Metro'nun acentelik faaliyetlerini yürütmekteydi. Kaldı ki, fiyat anlaşmasının altında Devrek Özlem Seyahat'in imzası bulunmaktadır. Bununla birlikte şirket acente olarak faaliyet gösterdiğinden fiyat anlaşmasından doğan herhangi bir sorumluluğunun bulunmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

Teşebbüs, ikinci ve üçüncü yazılı savunma haklarını kullanmamıştır.

### I.3.3. Yeşil Bartın Firmasının Savunması ve Değerlendirmesi

660 Yeşil Bartın yetkilisi tarafından yapılan ilk yazılı savunmada ilk olarak, şirketin acente olarak faaliyet gösterdiği belirtilmiş, Ulaştırma Bakanlığının fiyatlarının uygulanması için anlaşma yaptıkları ifade edilmiştir. Buna göre "Yeşil Bartın Otobüs Nakliyat - Ticaret Limited Şirketi bir otobüs firması değil şirkettir. Bu nedenle firma olarak çalışma belgesi olmadığından ancak acente olarak çalışmalarını sürdürmektedir. Yeşil Bartın Otobüs Nakliyat Ticaret limited Şirketi Lüks Yeşil Bartın Acenteliğini 20 mayıstan önce bırakmıştır. 20 Mayıs 2005 tarihinde Birinci Seyahat Taşımacılık Ticaret A.Ş. ile anlaşma yaparak Metro Acenteliğine başlamıştır. İfade tutanağının 3. maddesinde görüleceği üzere Yeşil Bartın şirketi Ulaştırma Bakanlığının fiyatlarının uygulanması için sözleşme yaptıklarından bahsetmiştir. Taleplerinin Ulaştırma Bakanlığının fiyatları olduğu açıkça belirtilmiştir."

670 Yeşil Bartın Firması anlaşmanın yapıldığı dönemde eski unvanı "Sedat Menteş-Lüks Yeşil Bartın Otobüs İşletmeciliği" olan "Sedat Menteş- VİB Özbartın Otobüs İşletmeciliği"nin acenteliğini yürütmekteydi. 20.5.2005 tarihinden sonra ise Metro'nun acentesi olarak faaliyet göstermiştir. Metro ile ilgili bölümde aktarılan gerekçelerle, acente olarak faaliyet gösteren Yeşil Bartın Firmasının sorumluluğunun bulunmadığı anlaşılmaktadır.

Savunmada ayrıca fiyat tarifesinin altındaki imzanın şirket yetkililerince atılmadığı iddia edilmiştir.

680 Yapılan yerinde incelemelerde elde edilen deliller ve tespitler ışığında, 20.5.2005 tarihinde ortak fiyat tespitlerinin yapıldığı, kesilen biletlerde de bu fiyat listelerine uyulduğu anlaşılmıştır. Anılan listelerde Yeşil Bartın Firmasının kaşesinin bulunması, bu listelerin rakip teşebbüslerle birlikte oluşturulmasına katıldığı ve kendisini söz konusu anlaşmalarla bağlı hissettiğinin bir göstergesi olup, kimin tarafından imzalandığı önem taşımamaktadır. Rakip teşebbüslerin bir araya gelerek ya da gelmeden aralarındaki rekabeti sınırlayıcı, engelleyici ve/veya ortadan kaldırıcı amaç ve/veya etkili anlaşmaları yapmaları durumunda, Kanun ihlali dolayısıyla ilgili teşebbüslerin sorumluluğuna gidilebilmesi için bu tür anlaşmaların ya da uygulamaların mutlaka teşebbüsü temsile yetkili kişiler tarafından yapılmış olması gerekmektedir. Hatta rekabet ihlallerinin şekil şartı bulunmadığı için böyle bir şart da aranmamaktadır. Dolayısıyla, fiyat listesinin 690 şirket yetkililerince imzalanmadığı yönündeki savunma geçerli değildir. Bununla birlikte şirketin acente olarak faaliyet gösteriyor oluşu sebebiyle sorumluluğunun bulunmadığı kanaatine ulaşılmıştır.

Yeşil Bartın Vekili tarafından yapılan savunmada ise aşağıdaki hususlara değinilmiştir .

Savunmada, soruşturma açılması kararı ile birlikte karara esas olan bilgi ve belgelerin gönderilmediği belirtilmekte, soruşturmaya esas olan bilgi ve belgelerin gönderilmesi talep edilmekte ve gönderilmemesi halinde savunma hakkının engellenmiş olacağı iddia edilmektedir.

700 Mezkur iddialar Metro'ya ilişkin bölümde değerlendirildiği için, bu bölümde tekrar yapılmayacaktır.

710 Savunmada esasa ilişkin açıklamalar yapılmış, bu çerçevede Yeşil Bartın ile Metro arasındaki ilişkinin niteliği ile ilgili olarak açıklamalar getirilmiştir. Buna göre, Yeşil Bartın, Metro'nun Bartın acentesidir. Yeşil Bartın, Bartın yolcu taşıma pazarında Metro Şirketinin biletlerini satmakta ve bilet fiyatlarını da Bartın pazarını izleyerek durum değerlendirmesi yaparak ve Bartın'da bulunan firmaları ve piyasa fiyatlarını göz önüne alarak belirlemektedir. Belirlenen fiyatlar ticari konjonktüre göre bazen bu firmalarla aynı bazen de farklı (daha yüksek - daha düşük) olabilmektedir. Metro, Bartın piyasasını bilmediği için bu fiyatları kabul etmektedir. Yeşil Bartın hiçbir zaman Bartın'da bulunan firmalarla anlaşma yaparak veya uyumlu eylem ile fiyat belirlenmesi yoluna gitmemiştir.

720 Daha önce açıklandığı üzere, Yeşil Bartın Şirketi anlaşmanın yapıldığı dönemde eski unvanı Sedat Menteş – Lüks Yeşil Bartın Otobüs İşletmeciliği olan Sedat Menteş – VİB Özbartın Otobüs İşletmeciliğinin acentesi olarak faaliyet göstermiş, Metro ile 20.5.2005 tarihinde acentelik sözleşmesi imzalamıştır. Anlaşmaya göre, Metro'ya ait biletlerin satış işlemlerini, Yeşil Bartın Şirketi yapacaktır. Savunmada acentelik ilişkisinin varlığı kabul edilmekte, fiyat tespitinin Yeşil Bartın Şirketi tarafından yapıldığı belirtilmektedir. Ancak bu tespit, diğer firmalardan bağımsız, piyasa koşullarına göre yapıldığı iddiası, yerinde incelemeler esnasında bulunan fiyat listesi karşısında anlamsız kalmaktadır. Yerinde incelemeler esnasında elde edilen biletlerde ve yolcu listelerinde yer alan fiyatların, bu listelerde yer alan fiyatlarla karşılaştırılması sonucunda firmanın listelere uyduğu anlaşılmıştır. Ancak, yapılan fiyat anlaşmalarından doğan sorumluluğun F1 Yetki Belgesiyle faaliyet gösteren ve acente konumunda olan Yeşil Bartın Firmasına ait olmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

Soruşturma Raporu'nda teşebbüsün 4054 sayılı Kanun'u ihlal etmediği kanaatine varılmış olup, bu çerçevede Yeşil Bartın firmasının ikinci ve üçüncü yazılı savunmaları dikkate alınmamıştır.

#### **I.3.4. Sedat Menteş'in Savunması ve Değerlendirmesi**

730 Sedat Menteş'in temsilcisi tarafından imzalanan ilk yazılı savunmada, özetle ulaştırma sektöründe fiyatları belirleyen faktörlerin belirli olduğu (akaryakıt vb masraflar) ve sektörün yapısı gereği yıkıcı bir rekabet yapılmasına veyahut rekabetin tamamen ortadan kaldırılmasına müsait olmadığı belirtilmekte, bu şartlar altında sektörde faaliyet gösteren firmaların anlaşma yapmak suretiyle rekabeti ortadan kaldırmalarının mümkün olmadığı ifade edilmektedir.

740 Ülkemizde ulaştırma sektörü, talebin yıl içerisinde büyük dalgalanmalar gösterdiği bir sektördür. Özellikle Bartın ili gibi yaz sezonunda talebin arttığı, kış sezonunda ise ciddi oranda düştüğü pazarlarda, otobüs ile şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan teşebbüsler, talebin yoğun olduğu dönemlerde artırmış oldukları arz miktarlarını talebin düştüğü dönemlerde azaltmakta güçlük çekmekte, arz ve talep arasındaki bu dengesizliği de ya anlaşma yapmak suretiyle arzı kısırarak ya da yıkıcı bir rekabete girmek suretiyle talebin büyük bir kısmını kendilerine çekerek aşmaya çalışmaktadırlar. Bu şartlar altında da ülkemizdeki ulaştırma sektörü, sağlıklı ve yıkıcı bir rekabet ile rekabetin tamamen ortadan kaldırıldığı iki uç arasında gelip gitmektedir. Dolayısıyla, tarafların otobüs ile şehirlerarası yolcu taşımacılığı sektöründe vahşi rekabetin yaşanmasının veyahut rekabetin tamamen ortadan kaldırılmasının mümkün olmadığı yönündeki savunmasına katılmak 750 mümkün değildir.

Savunmada devamla, kendilerinin ilgili pazarda hiçbir anlaşmaya taraf olmadıkları belirtilmekte, "Güzergah Fiyat Tarifesi" başlıklı anlaşmada da imzalarının bulunmadığı ileri sürülmekte ve böyle bir anlaşma imzalanmış olsa bile, kendilerinin böyle bir anlaşmadan haberdar olmadıkları ve böyle bir anlaşmayı uygulamadıkları iddia edilmektedir.

760 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamına giren anlaşmalar, Medeni Hukuk'taki "sözleşme" ya da "akit" kavramlarından daha geniş bir anlam ifade etmektedir. Nitekim, 4054 Sayılı Kanun'un 4. maddesinin gerekçesinde yer alan "maddenin amacı bakımından anlaşma, medeni hukukun geçerlilik koşullarına uyulmasa bile tarafların kendilerini bağlı hissettikleri her türlü uzlaşma ya da uyuşma anlamında kullanılmıştır. Anlaşmanın yazılı veya sözlü olmasının önemi yoktur." ifadesiyle bu husus açıkça ortaya konmuştur. Dolayısıyla, rekabet hukuku açısından bir anlaşmanın varlığına delil teşkil eden en önemli husus, taraflar arasındaki irade uyuşması ve bu uyuşma yönünde tarafların irade beyanıdır. Yukarıda belirtildiği üzere, "Güzergah Fiyat Tarifesi" başlıklı anlaşmada, "Yeni Özemniyet" ibaresinin altında, "Menteşoğlu Turizm Seyahat ve Motorlu Araç Tic. Ltd. Şti."nin kaşesi ve bir imza bulunmakta; "Yeşil Bartın" ibaresinin altında ise, "Yeşil Bartın Otobüs Nakliyat Tic. Ltd. Şti."nin kaşesi ve bir imza bulunmaktadır. 770 Menteshoğlu Ltd. Şti., ve Yeşil Bartın Ltd. Şti., Sedat Mentesh'in otobüs firmalarının acentesi konumundadır. Acentenin faaliyetlerinden ana şirketlerin sorumlu olacağı hususu, Metro'nun savunmasının değerlendirildiği bölümde ayrıntılı olarak ifade edildiği için burada tekrar edilmeyecektir. Ayrıca, Sedat Mentesh'in Menteshoğlu Ltd. Şti'nin hem hakim ortağı hem de müdürü olduğu dikkate alındığında, rekabet hukuku açısından Sedat Mentesh ile Menteshoğlu Ltd. Şti.'nin aynı ekonomik bütünlük içerisinde olduğu kabul edilecektir. Bu açıdan, anlaşmanın altında Sedat Mentesh'in veya firmalarının temsilcisinin imzasının bulunmadığı iddiasının kabul edilmesi mümkün değildir.

780 Diğer taraftan, Sedat Mentesh'in sahip olduğu Yeni Özemniyet ve VİB Öz Bartın firmalarının uyguladıkları bilet ücretleri, anlaşmanın yürürlüğe gireceği belirtilen 20 Mayıs 2005 tarihi öncesinde daha düşük seyrederken, anlaşma sonrasındaki dönemde %25 ila %50 oranında artarak büyük bir oranda anlaşılan tarifeye

uymuştur. Tek başına bu husus dahi, Sedat Mentеш'in "Güzergah Fiyat Tarifesi" başlıklı anlaşmanın taraf olma noktasında iradesinin bulunduğunu ortaya koymaktadır.

790 Savunmada ayrıca, uyguladıkları fiyatın, Ulaştırma Bakanlığı'nın belirlediği fiyatların düşük olduğu ileri sürülmekte, ayrıca Yeni Özemniyet ve VİB Özbartın firmalarının faaliyet gösterdiği güzergahlarda faaliyet gösteren pek çok firmanın bulunduğu ifade edilmekte, kendilerinin fiyatlarının diğer firmaların fiyatlarına nispeten düşük olduğuna dikkat çekilmekte ve bu hususlar dikkate alındığında teşebbüslerinin 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettiğini ileri sürmenin mümkün olamayacağı belirtilmektedir.

İlgili mevzuat uyarınca, Ulaştırma Bakanlığı'nın fiyat belirleme yetkisi bulunmamaktadır. Ulaştırma Bakanlığı sadece taban ücretleri belirlemekte ve firmalar tarafından Bakanlığa sunulan tarifelere "görölmüştür" şerhi düşmektedir. Ayrıca Ulaştırma Bakanlığı'na sundukları tarife üzerinden firmaların %20'lik bir indirim yapma imkanları bulunmaktadır. Firmaların ücret tarifelerindeki fiyatların anlaşmadaki fiyatlardan yüksek olması veya Ulaştırma Bakanlığı'nın belirlediği taban ücret tarifesinden düşük olması, anlaşmanın yapılmış olduğu gerçeğini değiştirmemektedir. Yeni Özemniyet firması, anlaşmanın 20.5.2005 tarihinde yürürlüğe girmesini takiben, 27.5.2005 tarihinde yeni bir ücret tarifesini hazırlayarak, Ulaştırma Bölge Müdürlüğü'ne sunmuştur. "Güzergah Fiyat Tarifesi" başlıklı anlaşmada belirlenen fiyatlar, Ulaştırma Bakanlığı'nın yayımladığı Taban Ücret Tarifesinin üstünde ve 27.5.2005 tarihinde Ulaştırma Bakanlığına sunulan ücret tarifesinin %20'lik indirim marjı içerisindedir. Dolayısıyla teşebbüsün savunmasının kabul edilmesi mümkün değildir.

810 Savunmada son olarak, teşebbüslerinin 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettiği yönündeki iddiaların, objektif hiçbir kanıta dayanmadığı, isnatların hukuki ve maddi dayanaktan yoksun olduğu ifade edilmekte ve 4054 sayılı Kanun'un 44. maddesinin 2. bendi gereğince taraflarına yöneltilen iddia ve isnatlara ilişkin olarak Kurum bünyesinde kendileriyle ilgili düzenlenmiş olan her türlü evrakın, elde edilmiş her türlü delilin birer nüshasının taraflarına verilmesi talep edilmektedir.

Metro'nun savunmasının değerlendirildiği bölümde ayrıntılı bir şekilde aktarılan gerekçelerle soruşturma raporu gönderilene kadar Sedat Mentеш'e bilgilendirme yazısı dışında belge gönderilmemesi gerektiği ve belgelerin Kurumumuzda incelenmesine izin verilmemesinin yerinde olacağı değerlendirilmiştir. Bununla birlikte, ticari sırlar çıkartıldıktan sonra soruşturma raporu ve firmayla ilgili bilgi ve belgeler gönderilmiştir.

820 Sedat Mentеш'in temsilcisi tarafından imzalan teşebbüsün ikinci yazılı savunmasında, ilk yazılı savunmadan farklı olarak firmaları hakkındaki şikayetlerin, taraflarının Ulaştırma Bakanlığı'ndan Fiyat Tarifesi almasından sonra yapıldığına dikkat çekilmekte ve bu durumun fiyat düzenlemelerinin 4054 Sayılı Kanun'a aykırı olmadığını ortaya koyduğu ileri sürülmektedir.

Bu noktada belirtilmesi gereken husus, şikayetin firmaların fiyat tarifelerini Ulaştırma Bakanlığı'na sunmalarından önce veya sonra yapılması ile rekabet

ihlalinin oluşup oluşmadığı arasında herhangi bir ilişkinin bulunmadığıdır. Teşebbüsler arasındaki anlaşmalar, Ulaştırma Bakanlığı'na fiyat tarifesi sunulmadan önce yapılabileceği gibi sunulduktan sonra da yapılabilir. Önemli olan husus, rakip firmalar arasındaki rekabetin yapılan anlaşmalarla kısıtlanması veya bozulmasıdır. Kaldı ki, teşebbüsler arasındaki anlaşma, 20.5.2006 tarihinden itibaren geçerli olacak şekilde yapılmış; Yeni Özemniyet tarafından Ulaştırma Bakanlığı'na sunulan ücret tarifesine ise, 27.5.2005 tarihinde "görölmüştür şerhi" vurulmuştur.

### **1.3.5. Menteşoğlu Ltd. Şti.'nin Savunması ve Değerlendirmesi**

Menteşoğlu Turizm Seyahat ve Motorlu Araç Tic. Ltd. Şti.'nin temsilcisi tarafından imzalanan ilk yazılı savunması, Sedat Menteş'in ilk yazılı savunması ile aynı içeriğe sahiptir. Savunma noktalarına ilişkin değerlendirmeler, Sedat Menteş'le ilgili bölümde sunulduğu için bu bölümde ayrıntılı olarak tekrar edilmeyecektir. Ancak, Şu kadarını belirtmek gerekir ki, "Güzergah Fiyat Tarifesi Başlıklı Anlaşma"da, anlaşmanın yapıldığı dönemde Yeni Özemniyet firmasının acentası konumunda olan Menteşoğlu Turizm Seyahat ve Motorlu Araç Tic. Ltd. Şti.'nin kaşesi ve bir imza bulunmaktadır.

Menteşoğlu Ltd. Şti.'nin ikinci yazılı savunmasında da yine Sedat Menteş'in ikinci yazılı savunmasındaki hususlar tekrar edilmekte ve bunun yanında, soruşturma raporunda belirtildiğinin aksine, Menteşoğlu Ltd. Şti.'nin, herhangi bir dinlenme tesisinin veya petrol istasyonunun mülkiyetine sahip olmadığı ve bu tesislerin işletmeciliğini de yapmadığı ifade edilmektedir.

Teşebbüsün bu savunması soruşturmanın esasına ilişkin herhangi bir değişiklik meydana getirmemektedir.

### **1.3.6. Aydın Yapı Ltd. Şti.'nin Savunması ve Değerlendirmesi**

Aydın Yapı Ltd. Şti.'nin ilk yazılı savunmasında soruşturma usulüne ilişkin olarak, taraflarına gönderilen soruşturma açılması kararının ekinde bu iddia ile ilgili bilgi belge ve delillerin bir örneğinin bulunmadığı belirtilmekte ve söz konusu bilgi, belge ve delil örneklerinin taraflarına gönderilmesi talep edilmektedir.

Metro'nun savunmasının değerlendirildiği bölümde ayrıntılı bir şekilde aktarılan gerekçelerle soruşturma raporu gönderilene kadar Aydın Yapı Ltd. Şti.'ye bilgilendirme yazısı dışında belge gönderilmemesi gerektiği ve belgelerin Kurumumuzda incelenmesine izin verilmemesinin yerinde olacağı değerlendirilmiştir. Bununla birlikte, ticari sırlar çıkartıldıktan sonra soruşturma raporu ve firmayla ilgili bilgi ve belgeler gönderilmiştir.

Aydın Yapı Ltd. Şti.'nin ilk yazılı savunmasında özetle, Şirketlerinin bir işletmesi olan "Hakan Turizm"ın Kargı merkezli olan yetki belgesinin geçici olarak As 74 Şengönül Turizm firması'na verildiği, bu sürenin de 5.8.2005 tarihinde dolduğu, dolayısıyla Kargı (Çorum) – İstanbul güzergahında faaliyet gösteren Hakan Turizm'in Bartın'da faaliyetinin bulunmadığı ve Bartın- İstanbul güzergahında faaliyet gösteren teşebbüsün esasında AS 74 Şengönül Turizm olduğu, Hakan Turizm'in Bartın

870 güzergahında çalışan otobüsünün bulunmadığı, dolayısıyla şirketlerinin herhangi bir anlaşmaya taraf olmadığı belirtilmektedir. Şirketin daha sonra gönderdiği ve ilk yazılı savunmasındaki hususlara açıklık getiren yazısında ise özetle, şirketlerinin 22.3.2005 tarihinden itibaren Ulaştırma Bakanlığı'ndan D1, D2 taşıma yetki belgesi olarak sadece Çorum (Kargı) ile İstanbul arasında faaliyet gösterdiği, şirketlerinin Bartın ile ilgisinin sadece sahip oldukları üç adet otobüsün As 74 Şengönül Tur. Taş. ve İnş. Tic. Ltd. Şti.'ne kiralanması ve daha sonra da 23.2.2005 tarihinde Kartal 4. Noterliği'nden gönderilen fesih ihbarnamesi ile feshedilmesinden ibaret olduğu, bunun yanında As 74 Şengönül Tur. Taş. ve İnş. Tic. Ltd. Şti.'nin yetkilileri ile, anılan şirketin taraflarınca devralınmasına ilişkin ön görüşmelerin yapıldığı ve bu süreçte şirketlerinin kısa ünvanına AS 74 ibaresinin eklendiği; ancak Bartın il Özel İdaresinden terminalde kendilerine yer tahsis edilemeyeceği cevabının alınması ve As 74 Şengönül Tur. Taş. ve İnş. Tic. Ltd. Şti. yetkilileri ile yapılan görüşmelerden sonuç alınamaması neticesinde bu girişimlerinin sonuçsuz kaldığı ifade edilmekte ve bu tarihten sonra da Bartın İli ile bir ilişkilerinin kalmadığı ileri sürülmektedir.

880 Aydın Yapı Ltd. Şti.'nin iddiası, şirketlerine ait otobüslerin 22.5.2005 tarihinde çekilen "kira sözleşmesi fesih ihbarnamesi" sonrasında Bartın ilinde faaliyet göstermeyi bıraktığı şeklindedir. Ne var ki, raporörler tarafından 2005 yılının Ağustos ayında yapılan yerinde inceleme esnasında "AS 74 Hakan Turizm" logosuyla faaliyet gösteren otobüslerin bulunduğu şahit olunmuştur. Bunun yanında, "As 74" yazıhanesinde, Aydın Yapı Ltd. Şti.'nin bir yan şirketi olan Ayrohe Turizm Otelc. Sey. Taş. ve Pet. Ürünl. Tic. Ltd. Şti.'nin ünvanının yer aldığı "As 74 Hakan Turizm" kaşesinin bulunduğu da tespit edilmiş ve teşebbüsten teslim alınan belgeler de bu kaşe ile kaşelenmiştir. Herhangi bir firmada sözleşmeli otobüsleri bulunan bir şirketin firmanın merkezinde kaşesinin bulunması ve üstelik bu kaşenin firma ile ilişkilerin sona erdirildiği belirtilen tarihten yaklaşık altı ay sonra bulunması, normal şartlarda karşılaşılabilecek mümkün olmayan bir durumdur. Bunun yanında, yerinde inceleme esnasında Aydın Yapı Ltd. Şti.'nin temsilcisi de otobüs işletmesinin Aydın Yapı Ltd. Şti.'ye ait olduğunu ifade etmiş; yine firmanın yetki belgesi talep edildiğinde de Aydın Yapı Ltd.'ye ait olan "As 74 Hakan Turizm" kısa ünvanlı firmaya ilişkin yetki belgesi soruşturma heyetine sunulmuştur.

890 Aydın Yapı Ltd. Şti., 22.5.2005 tarihinde üç adet otobüsüne ilişkin kira sözleşmesini feshederken, bu işlemin hemen ertesi günü, Aydın Yapı Ltd. Şti.'nin ortağı Sezai Aydın'ın oğlu Hakan Aydın ile As 74 Şengönül Ltd. Şti. arasında bir marka lisansı devir anlaşması imzalanmış, böylece Hakan Aydın "As 74" markasını kullanma hakkını elde etmiştir. Nitekim, bu işlemlerden bir ay sonra 22.3.2005 tarihinde Aydın Yapı Ltd. Şti., "As 74 Hakan Turizm" adıyla yetki belgesi almıştır.

910 Aydın Yapı Ltd. Şti.'nin ilk yazılı savunmasındaki beyanı şirketlerinin sahip olduğu yetki belgesini, As 74 Şengönül Ltd. Şti.'ye geçici olarak verdiği ve bu sürenin de 5.7.2005 tarihinde dolduğu yönündedir. Aydın Yapı Ltd. Şti. ile As 74 Şengönül Ltd. Şti. arasında gerçekleştirilen yetki belgesinin geçici olarak devredilmesi işleminin hukuki bir dayanağı bulunmadığı gibi, yetki belgesinin devrine veya

devir süresinin 5.8.2005 tarihinde dolacağına ilişkin taraflar arasında yapılmış bir anlaşma da Kurumumuza sunulmuş değildir. Ancak Aydın Yapı Ltd Şti.'nin bu beyanı, ilgili pazarda ihlalin gerçekleştiği dönemde "As 74 Hakan Turizm" kısa unvanıyla bir otobüs işletmesinin faaliyet gösterdiğinin Aydın Yapı Ltd. Şti. tarafından zımnen kabul edilmesi anlamına gelmektedir.

920

Aydın Yapı Ltd. Şti.'nin ilk yazılı savunmasının ardından Rekabet Kurumu'na gönderdiği yazıda, As 74 Hakan Turizm'in faaliyet izninin sadece İstanbul – Kargı güzergahında olduğu, dolayısıyla firmalarının Bartın merkezli faaliyet göstermesinin mümkün olmadığı iddia edilmektedir.

930

Gerçekten de şirket tarafından sunulan Ulaştırma Bakanlığı onaylı zaman tarifesinden, As 74 Hakan Turizm'in sadece İstanbul – Kargı güzergahında faaliyet gösterebileceği anlaşılmaktadır. Ne var ki, teşebbüsün ilk yazılı savunmasındaki, yetki belgesinin 5.8.2005 tarihine kadar geçici olarak As 74 Şengönül Ltd. Şti.'ne verildiği yönündeki ifadesi ile "As 74 Hakan Turizm'in Bartın güzergahında faaliyet izninin bulunmadığı, dolayısıyla Aydın Yapı Ltd. Şti.'nin Bartın'da faaliyet göstermiş olamayacağı" yönündeki savunma birlikte değerlendirildiğinde, teşebbüsün beyanları arasında tutarsızlık ortaya çıkmaktadır. Şöyle ki, gerçekten de "As 74 Hakan Turizm'in Bartın'da faaliyet izni bulunmadığı için Aydın Yapı Ltd. Şti.'nin Bartın'da faaliyet gösteremeyeceği önermesi geçerli ise, Şengönül As 74 firmasının da "AS 74 Hakan Turizm" yeki belgesiyle faaliyet göstermemesi gerekir. Oysa ki, Aydın Yapı Ltd. Şti., bir yandan kendilerinin faaliyet izninin bulunmadığını, dolayısıyla Bartın'da faaliyet göstermiş olamayacaklarını ileri sürerken bir yandan da kendilerinin sahip olduğu yetki belgesiyle Şengönül Ltd. Şti.'nin Bartın'da faaliyet gösterdiğini ileri sürerek kendi ifadesiyle çelişkiye düşmektedir. Buradan, ihlalin gerçekleştiği dönemde, faaliyet gösteren As 74 Hakan Turizm firmasının Bartın ilinde kaçak faaliyet gösterdiği sonucu ortaya çıkmaktadır.

940

950

4054 sayılı Kanun'un 3. maddesine göre "*Piyasada mal veya hizmet üreten, pazarlayan satan gerçek ve tüzel kişilerle, bağımsız karar verebilen ekonomik açıdan bir bütün teşkil eden birimler*" teşebbüs olarak kabul edilmektedir. Bu noktada, ilgili mevzuat uyarınca çalışma izninin bulunup bulunmadığı rekabet hukuku açısından ayırt edici bir özellik değildir. Önemli olan bir ekonomik aktörün bağımsız karar verebilmesi ve ekonomik faaliyet yürütmesidir. Dolayısıyla, Bartın ilinde 2005 yılının Ağustos ayına kadar faaliyet gösteren ekonomik aktörün hukuken faaliyet gösterme izninin bulunup bulunmamasından ziyade fiilen ilgili pazarda "As 74 Hakan Turizm" unvanlı otobüs işletmesi üzerinde kontrole sahip olup olmadığı rekabet hukuku açısından önem arz etmektedir. Bu bağlamda, Aydın Yapı Ltd. Şti., "As 74 Hakan Turizm" firmasına ilişkin yetki belgesi'ni As 74 Şengönül Ltd. Şti.'ne geçici olarak verdiği ve taraflarının ilgili pazarda teşebbüs statüsüyle faaliyetinin bulunmadığı yönündeki iddiaları soruşturma süresince Aydın Yapı Ltd. Şti. tarafından delillendirilememiştir.

Aydın Yapı Ltd. Şti.'nin Rekabet Kurumu'na gönderdiği yazıda teşebbüslerinin ilgili pazarda faaliyet göstermediği iddiasına yönelik olarak sunduğu delillerden birisi de, şirketlerine Bartın şehirlerarası Otobüs Terminalinde yazıhane

**06-94/1191-357**

960 verilemediğine ilişkin Bartın İl Özel İdaresi'nden aldıkları 1.6.2006 tarih ve 2686 sayılı yazıdır.

Esasında, Aydın Ltd. Şti.'nin Bartın ilinde kendisine ait yazıhanesinin bulunmaması, bu şirketin Bartın ili'nde faaliyet göstermesine engel teşkil eden bir durum değildir. Şirketin, Bartın'da yazıhanesi ve F1 Yetki Belgesi bulunan bir firma ile acentelik sözleşmesi imzalayarak faaliyet göstermesi mümkündür. Ancak "AS 74 Hakan Turizm" in ilgi pazarda zaten kaçak çalıştığı dikkate alındığında, yazılı bir acentelik sözleşmesi imzalamamasının sebebi de anlaşılmaktadır. Diğer taraftan, Aydın Yapı Ltd. Şti. tarafından Bartın İl Özel İdaresi'nden alınan yazıda dikkati çeken husus, Aydın Yapı Ltd. Şti.'nin 9.8.2005 tarihinde Bartın Terminali'nden yazıhane almak için İl Özel İdaresi'ne başvurduğu bilgisidir. Bu bilgi, Aydın Yapı Ltd. Şti.'nin iddia ettiğinin aksine şirketin ilgili pazarda 2005 yılının Ağustos ayında dahi faaliyetinin bulunduğuna ilişkin önemli bir işarettir.

Aydın Yapı Ltd. Şti.'nin ikinci yazılı savunmasında ilk yazılı savunmadan farklı olarak, soruşturma raporundaki iddialara dayanak teşkil eden anlaşmada Aydın Yapı Ltd. Şti. (As 74 Hakan Turizm)'in isminin, kaşesinin veya yetkilisinin imzasının bulunmadığı ifade edilmektedir. Teşebbüsün savunmasında ayrıca, kendileri hakkında yanlış bilgi veren ve firmalarının kaşelerini kullanarak anlaşmaya imza koyan şahsın, şirketleriyle ilişkisinin kendisine iş takibi için verilen vekaletnameden ibaret olduğu belirtilmekte, As 74 Şengönül Ltd. Şti.'nin yetkili personeli olan sözkonusu şahsın Aydın Yapı Ltd. Şti. adına fiyat anlaşması yapma yetkisinin bulunmadığına dikkat çekilmekte ve anlaşmaya da As 74 Şengönül Ltd. Adına imza attığı ileri sürülmektedir.

"Güzergah Fiyat Tarifesi" başlıklı anlaşmada, Aydın Yapı Ltd. Şti.'nin kaşesi bulunmamaktadır. Ancak, anlaşmadaki As 74 ibaresinin altında, As 74 firmasının Bartın ilindeki yazıhanesinin yetkilisi ve aynı zamanda Aydın Yapı Ltd. Şti.'nin temsilcisinin imzasının bulunduğu ilk bakışta anlaşılmaktadır. Ancak şunu da belirtmek gerekir ki, rekabet hukuku açısından bir anlaşmanın gerçekleşmesi için anlaşmanın illa ki yetkili temsilci tarafından yapılmış olma zorunluluğu bulunmamaktadır. Önemli olan husus, teşebbüsün yapılan anlaşmayla kendini bağlı hissetmesidir. As 74 Hakan Turizm'in Bartın ilindeki yazıhanesinde teşebbüs temsilcisiyle yapılan görüşmede de anlaşmaya uyulduğu ifade edilmiştir. Diğer taraftan, anlaşmada Aydın Yapı Ltd. Şti.'nin kaşesinin bulunmaması, sözkonusu teşebbüsün anlaşmaya taraf olmadığını göstermemektedir.

Teşebbüsün savunmasında ayrıca, Aydın Yapı Ltd. Şti.'nin "AS 74 Hakan Turizm" firmasının yetki belgesine sahip olmasının 8.3.2005-22.4.2005 tarihlerini kapsadığı, bu süre içerisinde As 74 markasının devir görüşmelerinin yapıldığı belirtilmekte ve bu görüşmeler sonuçsuz kaldığı için AS 74 Hakan Turizm'in kısa unvanının Hakan Turizm olarak değiştirildiği ifade edilmektedir.

Teşebbüsün sunmuş olduğu Ticaret Sicili Gazetesi'nde, As 74 Hakan Turizm'in kısa unvanının Hakan Turizm olarak değiştirildiği anlaşılmaktadır. Ancak, bu

## 06-94/1191-357

değişikliğe rağmen Aydın Yapı Ltd. Şti.'ye ait olan yetki belgesindeki kısa unvan "AS 74 Hakan Turizm"dir.

### J. GEREKÇE VE HUKUKİ DAYANAK

1010 Yukarıda savunmaları cevaplanan Metro, Yeşil Bartın, Devrek Özlem, Aydın Yapı Ltd. Şti, Sedat Menteş, Menteşoğlu Ltd. Şti'nin aralarında anlaşarak fiyat tespit edip etmedikleri ve tespit edilen bu bu fiyatlara uyulup uyulmadığının araştırılması amacıyla anılan teşebbüslerden bir kısım bilet örnekleri ve yolcu listeleri alınmıştır.

Konuya ilişkin gerek Önarastırma döneminde Bartın ilinde şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan teşebbüslerde 20.5.2005 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere imzalanan "güzergah fiyat tarifesi" bulunmuştur. Fiyat tarifesi dışına çıkan yazıhaneye 500 YTL ceza, tekrarı halinde yazıhane işletme hakkı fesih yaptırımı uygulanacaktır.

1020 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 4. maddesi, amacı veya etkisi rekabeti engelleme, sınırlama veya bozma olan teşebbüsler arası anlaşmalara, uyumlu eylemlere ve işletme birliklerinin kararlarına karşı, genel bir yasaklama getirmektedir. 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamındaki fiyat rekabeti ile ilgili bulunan anlaşmalar, Soruşturma konusu açısından önem arz etmektedir. Rekabet Hukuku açısından, fiyat tespitine yönelik bu tür anlaşmalar, ağır rekabet ihlalleri arasında değerlendirilmiş ve çok açık bir biçimde yasaklanmıştır. Bir anlaşmada, rekabeti sınırlama amacı açıksa, anlaşmanın kendisi veya en azından rekabeti bozucu hükümleri, per se bir rekabet ihlali oluşturur. Ayrıca, rekabete aykırı bir anlaşmaya taraf olmak, anlaşma etkilerini gerçekleştirmemiş olsa dahi yasaktır. Öte yandan, 4054 sayılı Kanun'un 4'üncü maddesinin gerekçesinden anlaşıldığı üzere anlaşmanın yazılı veya sözlü olmasının önemi yoktur. Teşebbüsler arasında bir anlaşmanın varlığı tespit edilemese bile teşebbüsler arasında kendi bağımsız davranışları yerine geçen bir koordinasyon veya pratik işbirliği sağlayan, doğrudan veya dolaylı ilişkiler de, eğer aynı sonucu doğuruyorsa, yasaklanmıştır.

1030 Rapordaki tespitler ve değerlendirmeler ışığında, Bartın ilinde yolcu taşımacılığı yapan otobüs firmalarının aralarında anlaşarak fiyatları tespit ettikleri, tespit edilen fiyatların "Güzergah Fiyat Listesi" başlığı altında kaleme alınarak taraflar tarafından imzalandığı ve uygulandığı anlaşılmaktadır.

### K. SONUÇ

1040 Sedat Menteş (Yeni Özemniyet Otobüs İşletmesi ve VİB Özbartın Otobüs İşletmesi), Aydın Yapı Ürünleri Banyo Aksesuarları Kaplama Nakliyat İthalat İhracat Pazarlama Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi (As 74 Hakan Turizm Otobüs İşletmesi), Metro Motorlu Taşıtlar Taşımacılık Sanayi ve Ticaret A.Ş., Yeşil Bartın Otobüs Nakliyat Ticaret Limited Şirketi, Devrek Özlem Seyahat Uluslararası Nakliyat Ticaret Limited Şirketi, Menteşoğlu Turizm Seyahat ve Motorlu Araç Tic. Ltd. Şti. hakkında 15.9.2005 tarih, 05-58/857-M sayılı Kurul kararı uyarınca

**06-94/1191-357**

yürütülen soruşturma ile ilgili olarak düzenlenen Rapora, toplanan delillere ve incelenen dosya kapsamına göre;

1050 **1.** Menteşoğlu Turizm Seyahat ve Motorlu Araç Ticareti Limited Şirketi, Yeşil Bartın Otobüs Nakliyat Ticaret Limited Şirketi ve Devrek Özlem Seyahat Uluslararası Nakliyat Ticaret Limited Şirketi'nin 4054 sayılı Kanun kapsamında ihlal teşkil edecek faaliyetlerinin tespit edilememesi nedeniyle adı geçen şirketlere idari para cezası verilmesine yer olmadığına,

1060 **2.** Yeni Özemniyet ve VİB Özbartın firmalarının sahibi Sedat Menteş'in, Aydın Yapı Ürünleri Banyo Aksesuarları Kaplama Nakliyat İthalat İhracat Pazarlama Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi'nin ve Metro Motorlu Taşıtlar Taşımacılık Sanayi ve Ticaret A.Ş.'nin, Bartın merkezli şehirlerarası otobüs ile yolcu taşımacılığı pazarında fiyat tespit etmek suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal ettiklerine, adı geçen teşebbüslerin 4054 sayılı Kanun'un 16. maddesinin (2006/1 no'lu Tebliğ ile değişik) ikinci fıkrası uyarınca asgari ceza miktarı olan 6.368 YTL ile cezalandırılmalarına,

**3.** 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal eden eylemlerinden dolayı, rekabetin tesisi ve ihlalden önceki durumun korunmasını teminen yerine getirilmesi ya da kaçınılması gereken davranışların ve ihlale son verilmesi gereğinin, aynı Kanun'un 9. maddesi uyarınca, ilgili teşebbüslere bildirilmesine

OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.