

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2017-4-12 (Soruşturma)
Karar Sayısı : 18-38/618-299
Karar Tarihi : 11.10.2018

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Prof. Dr. Ömer TORLAK
Üyeler : Arslan NARİN, Adem BİRCAN, Mehmet AYAN,
Ahmet ALGAN, Hasan Hüseyin ÜNLÜ, Şükran KODALAK

B. RAPORTÖRLER: Mücteba ALTUN, Muhammed Safa UYGUR, Cüneyd DAL,
Nazif IŞIK

C. BAŞVURUDA

BULUNAN :- Gizlilik talebi bulunmaktadır

D. HAKKINDA SORUŞTURMA

YAPILAN :- Çelebi Bandırma Uluslararası Limanı İşletmeciliği A.Ş.
Temsilcileri: Av. Sinan Görkem GÖKÇE, Av. Deniz OKUYUCU
Abide-i Hürriyet Cad. No: 158, K.2, Şişli/İSTANBUL

(1) **E. DOSYA KONUSU:** Bandırma Limanı'nı işleten Çelebi Bandırma Uluslararası Limanı İşletmeciliği A.Ş.'nin, ro-ro taşımacılığı yapan teşebbüslere verdiği liman hizmetlerinde aşırı fiyat uygulamak suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesini ihlal ettiği iddiası.

(2) **F. İDDİALARIN ÖZETİ:** Rekabet Kurumu (Kurum) kayıtlarına 27.02.2017 tarih ve 1308 sayı ile intikal eden gizlilik talepli başvuruda;

- Bandırma Limanı'nın 2010 yılına kadar T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (TCDD) tarafından işletildiği, bu tarihten sonra mezkûr limanın işletme hakkının Çelebi Bandırma Uluslararası Limanı İşletmeciliği A.Ş.'ye (ÇELEBİ) devredildiği,
- Başvuru sahibinin Ambarlı-Bandırma hattında ağır vasıta taşımacılığı yaptığı,
- Şikayetçinin yapmakta olduğu seferlerde liman ücretlerini gemilere binen ve gemilerden inen araçlardan ayrı ayrı olmak üzere, araç başına ABD Doları olarak ödediği, ayrıca liman işletmecisine palamar ve barınma ücreti ödediği,
- Bandırma Limanı'nın özelleştirilmesinden sonra araç başına alınan ücretlerde yıllık enflasyon oranlarının çok üzerinde artışlar yaşandığı,
- Buna göre 2010-2017 yılları arasında ABD Doları bazında %87,5; Türk Lirası (TL) bazında %347 oranında zam yapıldığı,
- Şikayetçinin dahili kabotaj hattı geçiş bedellerini karayolu maliyetlerinin altında kalacak şekilde belirlemesi gerektiği ve gelirlerinin TL cinsinden olduğu, bununla birlikte ÇELEBİ'nin araç başı liman kira bedellerini artırması ve dolar kurunun artmasından dolayı her yıl zarar ettiği,
- Bandırma Limanı'nın İstanbul'un Ege Bölgesi'ne açılan tek limanı olduğu,

- Söz konusu limanın dışında Güney Marmara'da yanaşılabilir başka bir liman olmadığı,
- Bandırma Limanı'ndaki aşırı fiyatlamadan haberdar olan diğer liman işletmecilerinin de her yıl enflasyon oranının çok üzerinde zam istedikleri

ifade edilerek, 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun (4054 sayılı Kanun) kapsamında gereğinin yapılması talep edilmektedir.

- (3) **G. DOSYA EVRELERİ:** Başvuruda yer verilen bilgi ve belgelerin incelenmesi sonucunda düzenlenen 21.03.2017 tarih ve 2017-4-12/İİ sayılı İlk inceleme Raporu Rekabet Kurulunun (Kurul) 06.04.2017 tarihli toplantısında görüşülmüş ve 17-12/152-M sayı ile şikayet konusu iddialara yönelik olarak 4054 sayılı Kanun'un 40. maddesinin birinci fıkrası uyarınca önaraştırma yapılmasına karar verilmiştir.
- (4) Hazırlanan 18.05.2017 tarih ve 2017-4-012/ÖA sayılı Önaraştırma Raporu ve ekleri Kurulun 01.06.2017 tarihli toplantısında ele alınmış ve 17-18/266-M sayı ile ÇELEBİ hakkında soruşturma açılmasına karar verilmiştir. Soruşturma açılmasına ve 4054 sayılı Kanun'un 43. maddesinin ikinci fıkrası uyarınca ilk yazılı savunmanın 30 gün içinde gönderilmesi gerektiğine ilişkin 13.06.2017 tarih ve 7390 sayı ile yapılan bildirimle mukabil gönderilen ÇELEBİ'nin birinci yazılı savunması, 17.07.2017 tarih ve 5090 sayı ile süresi içinde Kurum kayıtlarına intikal etmiştir. Teşebbüsün birinci yazılı savunmasına ilave olarak, ro-ro taşımacılığına yönelik liman hizmetlerinde katlanılan maliyetler ile fiyatlama politikalarının karşılaştırılması ve değerlendirilmesine yönelik sunulan ekonomik analiz 26.01.2018 tarihinde Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.
- (5) Soruşturma sürecinde Başkanlık Makamınının 29.06.2017 tarihli 8234 sayılı Olurları ile Ekonomik Analiz ve Araştırma Dairesinden (EAAD) soruşturma konusu hususlara ilişkin teknik görüş talep edilmiştir. Mezkûr talep, EAAD tarafından hazırlanan 21.05.2018 tarih ve 2018-EAA-02 sayılı Ekonomik Analiz Raporu sunulmak suretiyle cevaplandırılmıştır.
- (6) Diğer taraftan, 12.09.2017 tarihinde ÇELEBİ ve S.S. Erdek Deniz Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi (S.S. ERDEK) yetkilileri, 13.09.2017 tarihinde Erdek Limanı Başkanı (.....) ve 14.09.2017 tarihinde ise Mudanya Limanı Başkanı (.....) ile görüşmeler gerçekleştirilmiştir. İlaveten, dosya çerçevesinde 25.08.2017 tarih ve 10973 sayı ile Tramola Taşıma ve Ticaret A.Ş. (TRAMOLA), Hidiv Denizcilik Ltd. Şti. (HİDİV), Bostan Denizcilik Ltd. Şti. (BOSTAN), İstanbul Deniz Nak. San. Tic. Ltd. Şti. (İSTANBUL DENİZ), Yener Denizcilik ve Tersane İşletmeciliği Tic. Ltd. Şti. (YENER), Ali IŞIK, Martaş Ro-ro Denizcilik ve Tic. A.Ş. (MARTAŞ) ve S.S. ERDEK'ten çeşitli hususlarda bilgi ve belge talep edilmiştir.
- (7) Dosya kapsamında ayrıca 18.09.2017 tarih ve 11621 sayılı bilgi isteme yazısıyla ÇELEBİ, Kumport Liman Hizmetleri ve Lojistik San. ve Tic. A.Ş. (KUMPORT), Akçansa Çimento Sanayi A.Ş. (AKÇANSA), Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. (TDİ) Tekirdağ Liman İşletmesi Müdürlüğü (TDİ TEKİRDAĞ), Haydarpaşa Limanı TCDD Liman İşletmesi Müdürlüğü (HAYDARPAŞA LİMANI), UN Ro Ro İşletmeleri A.Ş. (UN RORO), Burulaş Bursa Ulaşım Toplum Taşıma İşletmeciliği Turizm San. ve Tic. A.Ş. (BURULAŞ), Balıkesir Büyükşehir Belediyesi (BALIKESİR BELEDİYESİ), Çanakkale Liman İşletmesi San. ve Tic. A.Ş. (ÇANAKKALE LİMANI) ve Çanakkale Belediyesi'nden çeşitli hususlarda bilgi ve belge talebinde bulunulmuştur. Ek olarak, 29.09.2017 tarih ve 12071 sayılı bilgi isteme yazısıyla İstanbul Deniz Kurtarma Nakliyat ve Danışmanlık Tic. Ltd. Şti. (İSTANBUL KURTARMA) ve Kale Nakliyat Seyahat ve Turizm A.Ş.'den (KALE) bilgi ve belge talebinde bulunulmuştur. Bunun yanı sıra;

09.03.2018 tarihinde Gempport Gemlik Liman ve Depolama İşletmeleri A.Ş. (GEMPORT), Borusan Lojistik Dağıtım Depolama Taşımacılık ve Ticaret A.Ş. (BORUSAN) ve Martaş Marmara Ereğlisi Liman Tesisleri A.Ş.'ye (MARTAŞ) 3159 sayılı, AKÇANSA'ya 3162 sayılı, KUMPORT'a 3160 sayılı, TDİ'ye 3161 sayılı, TCDD'ye 3164 sayılı, İDO İstanbul Deniz Otobüsleri San. ve Tic. A.Ş.'ye (İDO) 3165 sayılı yazılar gönderilerek teşebbüslerden bilgi talebinde bulunulmuştur. Öte yandan, 30.03.2018 tarih ve 4201 sayılı yazı ile Ambarlı-Bandırma hattında faaliyet gösteren ro-ro gemilerini kullanarak nakliyecilik faaliyeti gösteren gerçek kişiler Muhlis DAĞ, Sinan ÖZBAY, Mesut GERÇEK ve Ekrem ARSLAN ile Bigadiç Motorlu Taşıtlar Kooperatifi (BİGADIÇ), Manisa Kamyoncular ve Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi (MANİSA KOOPERATİF), Aydıntaş Vinç A.Ş. (AYDINTAŞ), Meşe Prestij Akaryakıt Nakliyat Ltd. Şti. (MEŞE PRESTİJ), 4A Nakliye Taşımacılık Turizm Temizlik Gıda Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti. (4A NAKLİYE), Aliğa 32 Nolu Kamyoncular Kooperatifi (ALİĞA KOOPERATİF), Gökdere Kardeşler Nakliyat (GÖKDERE) ve Ekay Proje Ağır Nakliyat Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti.'den (EKAY) çeşitli hususlarda bilgi ve belge talep edilmiştir.

(8) Sözü edilen bilgi isteme yazıları kapsamında, teşebbüslerin cevabi yazıları;

- MARTAŞ'tan 21.09.2017 tarih 6735 sayı,
- ÇANAKKALE LİMANI'ndan 27.09.2017 tarih ve 6838 sayı,
- TRAMOLA'dan 27.09.2017 tarih 6855 sayı,
- AKÇANSA'dan 02.10.2017 tarih 6944 sayı,
- BALIKESİR BELEDİYESİ'nden 02.10.2017 tarih 6971 sayı,
- BURULAŞ'tan 03.10.2017 tarih 6995 sayı,
- HAYDARPAŞA LİMANI'ndan 03.10.2017 tarih 7014 sayı,
- Çanakkale Belediyesi'nden 04.10.2017 tarih 7045 sayı,
- ÇELEBİ'den 09.10.2017 tarih 7130 sayı,
- KALE'den 09.10.2017 tarih 7161 sayı,
- KUMPORT'tan 09.10.2017 tarih 7165 sayı,
- UN RORO'dan 12.10.2017 tarih ve 7303 sayı,
- TDİ TEKİRDAĞ'dan 13.10.2017 tarih ve 7361 sayı,
- İSTANBUL DENİZ'den 16.10.2017 tarih ve 7439 sayı,
- S.S. ERDEK'ten 16.10.2017 tarih ve 7453 sayı,
- YENER'den 25.10.2017 tarih ve 7712 sayı,
- HİDİV'den 12.01.2018 tarih ve 481 sayı,
- BOSTAN'dan 12.01.2018 tarih ve 482 sayı,
- TCDD'den 23.03.2018 tarih ve 2437 sayı,
- KUMPORT'tan 23.03.2018 tarih ve 2452 sayı,
- AKÇANSA'dan 23.03.2018 tarih ve 2443 sayı,
- MARTAŞ'tan 26.03.2018 tarih ve 2504 sayı,
- BORUSAN'dan 27.03.2018 tarih ve 2546 sayı,

- GEMPORT'tan 02.04.2018 tarih ve 2674 sayı,
- TDİ'den 04.04.2018 tarih ve 2776 sayı,
- İDO'dan 18.05.2018 tarih ve 4007 sayı,
- MEŞE'den 12.04.2018 tarih ve 3000 sayı,
- EKAY'dan 16.04.2018 tarih ve 3071 sayı,
- Mesut GERÇEK'ten 17.04.2018 tarih ve 3120 sayı,
- ALİAĞA KOOPERATİF'ten 18.04.2018 tarih ve 3149 sayı,
- Ekrem ARSLAN'dan 09.05.2018 tarih ve 3681 sayı,

ile Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.

- (9) Soruşturma sürecinde dosya konusu iddialar hakkında detaylı bilgiye sahip olmak amacıyla 19.04.2017 ve 20.04.2017 tarihlerinde ÇELEBİ'de yerinde incelemeler gerçekleştirilmiştir.
- (10) Kurulun 26.10.2017 tarihli toplantısında, 17-35/561-M sayılı ile soruşturmanın ilk altı aylık süresinin bitiminden itibaren altı ay uzatılması yönünde karar tesis edilmiştir.
- (11) Yürütülen soruşturmaya istinaden hazırlanan 2017-4-12/SR-1 sayılı Soruşturma Raporu ve ekleri Kurul üyelerine ve ÇELEBİ'ye 4054 sayılı Kanun'un 45. maddesi gereğince tebliğ edilmiş ve teşebbüsün ikinci yazılı savunması ilgili yazıyla birlikte talep edilmiştir. Soruşturma Raporunu 30.05.2018 tarihinde tebellüğ eden teşebbüsün ikinci yazılı savunması, süresi içerisinde Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.
- (12) ÇELEBİ'nin ikinci yazılı savunmasına karşılık hazırlanmış bulunan 05.07.2018 tarih ve 2017-4-012/EG sayılı Ek Görüş, Kurul üyeleri ve dosya tarafı teşebbüse tebliğ edilmiştir. ÇELEBİ tarafından mevcut soruşturma kapsamında hazırlanan üçüncü yazılı savunma süresi içinde Kurum'a sunulmuştur.
- (13) 4054 sayılı Kanun'un 46. maddesi uyarınca sözlü savunma toplantısı yapılması hususunun görüşülmesi hakkındaki 03.08.2018 tarih ve 70922894-9665 sayılı Başkanlık Önergesi, 08.08.2018 tarihli Kurul toplantısında ele alınmış ve 18-27/465-M sayı ile 02.10.2018 tarihinde sözlü savunma toplantısı yapılmasına karar verilmiştir. Anılan tarihte sözlü savunma toplantısı gerçekleştirilmiştir.
- (14) Kurul; yürütülen soruşturma ile ilgili olarak düzenlenen Rapor, Ek Görüş, toplanan deliller, yazılı savunmalar, sözlü savunma toplantısında yapılan açıklamalar ve incelenen dosya muhteviyatına göre 11.10.2018 tarih ve 18-38/618-299 sayı ile işbu nihai kararı tesis etmiştir.
- (15) **H. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** Mevcut soruşturma çerçevesinde elde edilen bilgi ve belgeler ışığında;
 - ÇELEBİ'nin, Kuzey Marmara-Güney Marmara arasındaki ro-ro hatları bağlamında, "Ege, Güney Marmara ve İç Anadolu'nun batısı"ni kapsayan "ro-ro gemilerine yönelik liman hizmetleri" pazarında hakim durumda olduğu,
 - Bununla birlikte, adı geçen ilgili pazarda 2012-2017 döneminde aşırı fiyatlama yapmak suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında hakim durumunu kötüye kullandığının tespit edilmediği

belirtilmektedir.

I. İNCELEME, GEREKÇE VE HUKUKİ DAYANAK

I.1. Hakkında Soruşturma Yürütülen Teşebbüs: ÇELEBİ

- (16) Ticaret siciline 06.05.2010 tarihinde tescil edilerek Bandırma'da faaliyet göstermeye başlayan ÇELEBİ, Çelebioğlu Ailesi tarafından kontrol edilen Çelebi Holding'in iştirakidir. Teşebbüsün faaliyet alanlarını; demiryolu bağlantısı ile kombine taşımacılık ve kuru dökme yük başta olmak üzere, genel (kargo) yük, sıvı dökme yük, proje yükleri, ro-ro hizmetleri, canlı hayvan tahmil-tahliye, araç elleçlemesi ile konteyner yüklerine liman hizmetleri sunulması oluşturmaktadır.
- (17) Teşebbüs, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı (ÖİB) ve TCDD ile imzalanan 18.05.2010 tarihli "TCDD Çelebi Bandırma Limanının İşletme Hakkının Devrine İlişkin İmtiyaz Sözleşmesi" (SÖZLEŞME) uyarınca 36 yıllık süre ile Bandırma Limanı'nın işletme hakkını elinde bulundurmaktadır.

I.2. Sektöre İlişkin Bilgi¹

I.2.1. Genel Olarak Liman Hizmetleri, Denizyolu ve Ro-ro Taşımacılığı

- (18) Dünyada gerçekleştirilen ticaretin hacim olarak yaklaşık %84'ü, değer olarak ise yaklaşık %70'i deniz yolu ile taşınmaktadır². TÜİK verilerine göre; ülkemizin ithalat ve ihracat taşımalarında dolar bazında toplam ticaretin %57'sinin gerçekleştiği deniz yolu bu açıdan en çok tercih edilen taşıma türüdür. Deniz yolu taşımacılığının uluslararası ticarete en fazla tercih edilen yöntem olmasının başlıca sebepleri, diğer taşıma türlerine kıyasla daha ucuz bir taşıma türü olması ve bir defada büyük miktarlardaki yüklerin bir yerden başka yere taşınmasına olanak sağlamasıdır. Genel olarak deniz taşımacılığının demir yolu taşımacılığına göre yaklaşık %75, kara yolu taşımacılığına göre ise %85 daha ucuz bir taşıma türü olduğu kabul edilmektedir.
- (19) Günümüzde artan ticaret hacmi deniz yolu taşımacılığını sürekli gelişmeye zorlamış ve teknolojik gelişmeler ile birlikte sektörde yapısal değişim yaşanmıştır. Bu çerçevede gemi sürat ve boyutları artmış, deniz yolu taşımacılığı diğer taşımacılık türleri ile entegre olmaya başlamıştır. Ayrıca yükte uzmanlaşmanın bir sonucu olarak, belirli yük grupları için özel olarak inşa edilmiş gemilerin kullanımı yaygınlaşmıştır. Örneğin; demir cevheri, kömür, tarımsal yükleri taşımak üzere dökme yük gemileri, petrol ürünleri, sıvı kimyasallar veya sıvılaştırılmış doğal gaz gibi yükleri taşımak üzere tankerler (dökme sıvı yük gemileri), paketlenmiş ve kolay istif edilebilen yükleri taşımak üzere genel kargo gemileri, çeşitli ebatlardaki konteynerleri taşıyan konteyner gemileri, bozulabilecek yükleri taşımak üzere soğuk hava depolu gemiler, tekerlekli yükleri taşımak için ro-ro gemileri kullanılmaktadır. Taşınan yük özelinde farklılaşan gemiler, yavaşacakları limanlarda farklı altyapı özelliklerine ve elleçleme olanaklarına ihtiyaç duymaktadır. Limanlarda verilen hizmetler de bu çerçevede farklılaşmaktadır. Bazı limanlarda, liman kapasite ve olanakları her türde gemiye hizmet verilmesine imkan sağlayabilirken, bazı limanların altyapısı sadece belli gemilerin yanaşabilmesine imkan tanımakta ve bu limanlarda sadece belli yük tiplerine hizmet verilebilmektedir.

¹ 03.05.2012 tarih ve 12-24/661-183 sayılı Kurul kararından faydalanılmıştır.

² T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB), "Ulaşan ve Erişen Türkiye 2017", s. 401. <http://www.udhb.gov.tr/images/hizlierisim/106af411fbac1ce.pdf> (Son Erişim Tarihi: 13.03.2018).

- (20) Deniz yolu taşımacılığında kullanılan ve yukarıda da kısaca değinilen yöntemlerden biri olan ro-ro taşımacılığı, taşımalara hız kazandıran yöntemlerin başında gelmektedir. Ro-ro kelimesi, İngilizce'de "roll on" ve "roll off" kelimelerinin kısaltılmasından oluşmakta ve en genel anlamıyla; kendi tekerleğiyle hareket edebilen veya çekilebilen bütün araçların, lokomotiflerin, vagonların, makinelerin veya diğer nakil vasıtalarının taşınabildiği gemileri ifade etmektedir. Ro-ro (tekerlekli veya mobil yük) gemileri; kendi tekerleği ile hareket edebilen araçların yüklenebilmesine ve taşınmasına müsait olacak şekilde, bu amaca özgü olarak inşa edilmektedir. Dolayısıyla ro-ro yük taşımacılığı; deniz yolu ile yapılan sıvı yük, kuru yük, dökme yük ve konteyner taşımacılığı gibi diğer taşımacılık türlerinden ayrılmaktadır.
- (21) Ro-ro gemileri taşıma kapasiteleri veya taşıdıkları yüklere bakılarak bir sınıflandırmaya tabi tutulabilmektedirler³. Ancak ro-ro tiplerini kesin sınırlarla birbirinden ayırmak mümkün değildir. Zira ro-ro gemileri en fazla yük esnekliğine ve en kolay revize edilebilme özelliklerine sahip gemilerin başında gelmektedir. Ro-ro gemileri, kısa ve orta mesafeli taşımalar⁴ için oldukça ekonomik bir taşıma türüdür. Ayrıca, elleçleme ihtiyacının sınırlı olması ve yükün limandaki bekleme süresinin kısa olması sebebiyle ro-ro gemilerinin liman masrafları da oldukça düşüktür.
- (22) Ro-ro taşımacılığı, sahip olduğu birtakım avantajlar nedeniyle taşımacılar tarafından da özellikle tercih edilmektedir. Ro-ro gemilerinin tercih edilmesinde en büyük etkenlerden birisinin fabrikada üretilen malın bir tek taşıyıcı araca, sadece bir kez yüklenip boşaltılmasına olanak vermesi ve taşıma süratini büyük ölçüde artırması olduğu söylenebilir. Böylece hem malın aktarımlar esnasında meydana gelebilecek hasarlara karşı korunması hem de daha az yol kat eden araçların yıpranma sürelerinin azalması sağlanmaktadır. Bunların dışında ro-ro taşımacılığının avantajlarının şu şekilde sıralanması mümkündür:
- Tahliye ve yükleme çabukluğu ile limanlarda kalış süresinin azlığı nedeniyle liman giderlerinin azalması,
 - Süratlerinin yüksek oluşu ve limanlarda bekleme sürelerinin düşük olması nedeniyle daha çok sayıda sefer olanağı,
 - Gemi personel sayısının azlığı ve limanda işçilere az ihtiyaç duyulması nedeniyle insan gücünden tasarruf olanağı,
 - Yüklerin yük sahiplerine daha kısa sürede ulaşabilmesi,
 - Genelde düzenli hatlar üzerinde çalışılması.
- (23) Ro-ro taşımacılığının dezavantaj olarak kabul edilebilecek nitelikleri ise şunlardır:
- Gemilerin özel maksatlı olarak dizayn edilmiş olmaları,
 - Gemilerin seri olması ve manevra kabiliyetlerinin yüksek olması nedeniyle yakıt masraflarının artması,
 - Yüklerin özel taşıyıcılarda bulunması ve gemiye özel taşıma aygıtları ile yüklenip tahliye edilebilmesi,
 - Özel liman yerleri gerektirmesi,

³ Örneğin, 4000 dwt'den daha düşük tonaja sahip ro-ro gemilerine "yakın yol ro-ro gemileri", 4000 dwt'den daha yüksek tonaja sahip olanlara ise "uzak yol ro-ro gemileri" denilmektedir.

⁴ 1.800 mile kadar olan taşımalar için ro-ro taşımacılığı mevcut taşıma türleri içerisinde en ekonomik olanı olarak değerlendirilmektedir.

- e) Sadece belirli yüklerin taşınabilmesi,
- f) Yüklerin ağır olması nedeniyle yükleme ve boşaltma esnasında geminin kolayca yalpaya düşebilmesi,
- g) Hangar içi kayıp hacmin diğer gemilere nazaran fazla olması.

I.2.2. Ülkemizde Liman Hizmetleri

- (24) Denizcilik sektörünün en önemli altyapı unsuru olan liman hizmetleri, hem yolcu hem de yük taşımacılığı bakımından kilit konumda bulunmaktadır. T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın (UDHB, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı) 2017 yılı verilerine göre ülkemiz kıyılarında toplamda 210 liman ve iskele tesisi bulunmaktadır⁵. Farklı işlevlerde ve faal olarak liman, iskele tesisi, marina, yat limanı, yanaşma yeri, tersane, tekne imal yeri, çekek yeri, balıkçılık kıyı yapısı ve gemi söküm tesisi olmak üzere kıyılarımızda toplam 940 yapı bulunmaktadır⁶.
- (25) Türkiye Liman İşletmecileri Derneğinin (TÜRKLİM) 2017 yılı Türk Limancılık Sektörü Raporu'na göre, 2016 yılı itibarıyla limanlarımızda toplamda (.....) milyon ton yük elleçlenmiştir. Oransal olarak incelendiğinde, toplam yük içerisinde en yüksek pay % (.....) oranı ile sıvı yüklerle aittir. Sıvı yükleri sırasıyla kuru yükler (% (.....)), konteyner (% (.....)), genel yük (% (.....)) ve ro-ro (% (.....)) takip etmektedir. Limanlar bakımından incelendiğinde ise 2016 yılında en fazla yük Botaş (Ceyhan) Limanı'nda elleçlenmiştir. Liman başkanlıkları bazında yük sıralamasına aşağıdaki tabloda yer verilmektedir:

Tablo 3: Liman Başkanlıkları Bazında Yük Sıralaması (İlk 10 Teşebbüs)

Limn Başkanlığı	Yük (Ton)
Botaş (Ceyhan)	(.....)
Kocaeli	(.....)
Aliağa	(.....)
İskenderun	(.....)
Ambarlı	(.....)
Mersin	(.....)
Tekirdağ	(.....)
Gemlik	(.....)
Karabiga	(.....)
Karadeniz Ereğli	(.....)
Kaynak: TÜRKLİM 2017 Türk Limancılık Sektörü Raporu, s. 41	

- (26) TÜRKLİM raporuna göre limanlarda elleçlenen toplam yükler bakımından bir önceki yıla göre ton bazında % (.....) oranında bir büyüme gerçekleşmiştir. Bu kapsamda, bir önceki yıla göre konteyner yüklerinde % (.....) artış yaşanırken sıvı yük ve ro-ro'da ton bazında % (.....) azalma olmuştur. Araç sayısı bakımından ise 2009-2015 yılları arasında kesintisiz büyüyen ro-ro taşımacılığı 2016 yılında % (.....) azalmıştır.
- (27) Çelebi Bandırma Limanı incelendiğinde ise, TÜRKLİM raporuna göre, limanın yıllık bazda 350 bin TEU konteyner, 11 milyon ton dökme katı ve genel yük, 2 milyon ton dökme sıvı yük, 700 bin teorik araç kapasitesi bulunmaktadır⁷. Toplamda 268.348 m²

⁵ UDHB, Ulaşan ve Erişen Türkiye 2017, s. 421.

⁶ UDHB, adı geçen kaynak/karar (a.g.k), s. 420.

⁷ TÜRKLİM, 2017 Türk Limancılık Sektörü Raporu, s. 155.*

* TÜRKLİM'den gelen yazıda, Bandırma Limanı'nın teorik araç kapasitesinin 148.608 araç olduğu belirtilmektedir. Bununla birlikte, 2017 yılında Bandırma Limanı'ndan hizmet alan araç sayısının 198.283 araç olduğu göz önüne alındığında, bahse konu raporda yer alan bilginin daha tutarlı olduğu anlaşılmaktadır.

alan üzerine kurulmuş liman sahasının 2.973 metre uzunluğu bulunmaktadır. Sözü edilen alanın 99.908 m²'si gümrüklü açık alan olarak nitelendirilmektedir.

I.2.3. Ülkemizde Ro-ro Taşımacılığı

- (28) Ülkemizde ro-ro taşımacılığı faaliyetlerini, kabotaj hattı ro-ro taşımacılığı ve uluslararası ro-ro taşımacılığı olmak üzere iki ana kısımda incelemek mümkündür. Kabotaj hattı ro-ro taşımacılığı, Türk limanları arasında yapılan ro-ro taşımacılığını kapsamaktadır. Genel olarak Türkiye limanları arasında yapılan deniz yolu taşımacılığı 1926 tarihli ve 815 sayılı Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlara Karasuları Dahilinde İcraı San'at ve Ticaret Hakkında Kanun'a (Kabotaj Kanunu) tabidir. Adı geçen kanuna göre Türkiye sahillerinin bir noktasından diğer bir noktasına emtia ve yolcu nakletme hakkı yalnızca Türk bayrağı taşıyan gemilere ait bulunmaktadır. Ülkemizde kabotaj ro-ro hattı taşımacılığı halihazırda İstanbul, Marmara havzası, Çanakkale bölgesi, İzmir bölgesi ve Van Gölü'nde gerçekleştirilmektedir⁸.
- (29) Uluslararası ro-ro taşımacılığı ise Türk limanları ile yabancı limanlar arasında araç ve yük taşınması faaliyetlerini kapsamaktadır. Söz konusu ro-ro taşımacılığı faaliyetlerinin dünyada olduğu gibi ülkemizin dış ticaretinde de önemli rolü bulunmaktadır. Ülkemizde uluslararası ro-ro taşımacılığına 1977 yılında bir kamu kuruluşu olan Deniz Nakliyatı T.A.Ş. tarafından alınan iki geminin İtalya hattına (Alsancak-Venedik; Mersin-Alsancak-Venedik) konulması ile başlanmış akabinde ise 1982 yılında gemi adedi dörde çıkarılarak İtalya hattının yanı sıra Bulgaristan'daki geçiş sıkıntısı nedeniyle Köstence hattı açılmıştır. 1990'lı yılların ilk yarısında, kara yolu ile Avrupa'ya yapılan taşımalarda sınırlarda uzun süreli beklemeler, Balkanlar'da yaşanan olumsuz siyasi gelişmeler ve buna dayalı olarak kara yolu güvenliğinin azalması, otoban ücretlerinin sürekli artışı, özellikle Balkan ülkeleri karayollarının altyapı eksiklikleri ve yüksek geçiş ücretleri gibi olumsuz faktörler ülkemiz ro-ro taşımacılığının hızlı bir gelişme trendi çizmesine yol açmıştır. Aşağıda ülkemiz ile Akdeniz ve Karadeniz'deki limanlar arasında faaliyette olan ro-ro hatları gösterilmektedir:

Şekil 1: Yurtdışı Ro-ro Hatları

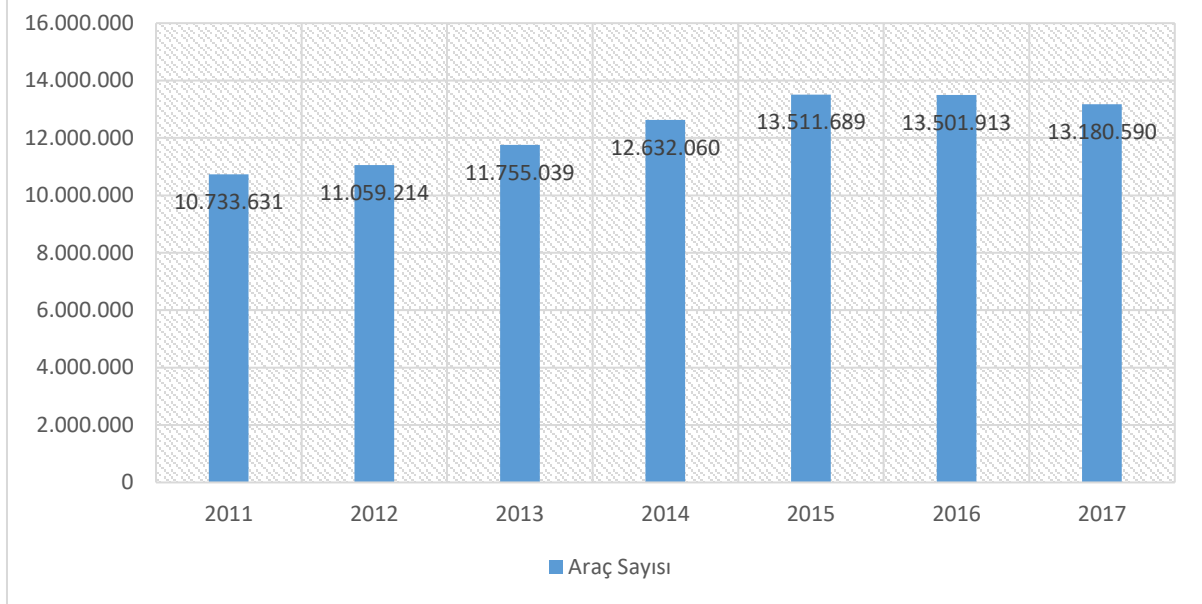


⁸ TÜRKLİM Türk Limancılık Sektörü Raporu 2017, s. 91.

Kaynak: UDHB, "Ulaşan ve Erişen Türkiye 2017", s. 414.

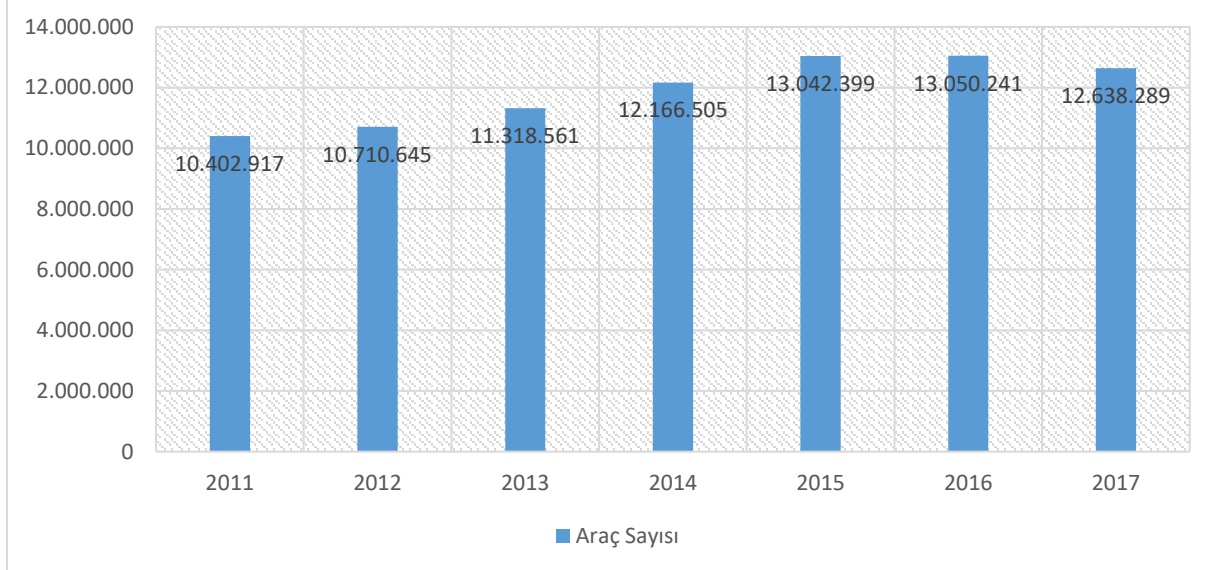
- (30) UDHB verileri incelendiğinde genel olarak ülkemizde ro-ro taşımacılığının hacimsel bazda büyüme trendinde olduğu görülmektedir. Aşağıdaki grafikte ro-ro taşımacılığının son yedi yıldaki durumuna yer verilmektedir:

Grafik 1: Ro-ro Taşımacılığında Taşınan Toplam Araç Sayısı (Kabotaj ve Uluslararası Ro-ro Toplamı)



- (31) Kabotaj hattında taşınan araç sayısına aşağıdaki grafikte yer verilmektedir:

Grafik 2: Kabotaj Ro-ro Taşımacılığında Taşınan Araç Sayısı⁹

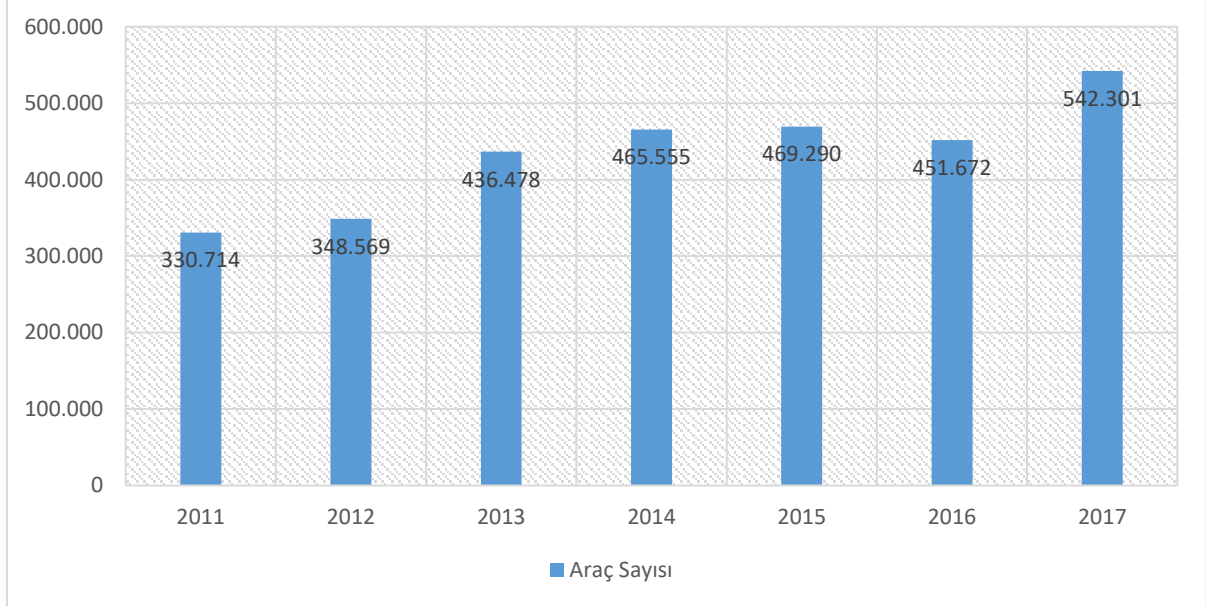


- (32) Satış amaçlı binek araçlar da dahil olmak üzere mevcut verilerden yola çıkılarak oluşturulan işbu grafik incelendiğinde; 2017 yılında kabotaj hattı ro-ro taşımalarında %3,15 oranında bir düşüş yaşandığı görülmektedir. Öte yandan, son altı yıldaki eğilim genel bir büyümeye işaret etmektedir. Bu bağlamda, son yedi yıl içerisinde kabotaj ro-ro taşımacılığında hacim olarak %21,4 oranında olmak üzere önemli düzeyde bir büyüme gerçekleşmiştir. Toplam rakamlar göz önüne alındığında ise 2011-2017 yılları arasında %22,1 oranında bir büyüme olduğu izlenmektedir.

⁹ Sunulan rakamlar ticari ve binek dahil bütün araçları içermektedir.

- (33) Yurtdışı ro-ro taşımacılığı kapsamında 2017 yılı Türk Limancılık Sektörü Raporu'na göre, son üç yılda büyüme hızı yavaşlamakla birlikte, 2009 yılından 2015 yılına kadar ro-ro taşımacılığının kesintisiz büyüdüğü anlaşılmaktadır. 2016 yılında hacimsel bazda pazarın %3,7 küçüldüğü görülse de 2017 yılında uluslararası ro-ro taşımacılığının 542 bin araç taşımasıyla 2016 yılına göre %20 büyüdüğü görülmektedir¹⁰. Bu bakımdan yurtdışı ro-ro taşımacılığı faaliyetinin genel olarak artan bir talep yapısına sahip olduğu söylenebilecektir.

Grafik 3: Uluslararası Ro-ro Taşımacılığında Taşınan Araç Sayısı



- (34) Grafiklerden görülebileceği üzere; ro-ro taşımacılığına olan talep hem kabotaj hatları hem de uluslararası ro-ro taşımacılığında her geçen yıl daha da artmaktadır. İstisnai olarak 2016 yılında ise her iki pazardaki talepte de düşüşler yaşanmıştır.
- (35) UDHB verileri incelendiğinde, 2016 yılında yaşanan uluslararası ro-ro hatlarındaki bu düşüşün ana nedeninin Ortadoğu ve Rusya'ya olan seferlerin azalmasından kaynaklandığı görülmektedir. Kabotajda ise özellikle Marmara havzasında yer alan Eskihisar-Topçular/Tavşanlı, Yenikapı-Bandırma, Marmara Adası-Tekirdağ ve Erdek-Tekirdağ hatlarına olan talepteki azalma etkili olmuştur. Aynı yılda Ambarlı-Bandırma ro-ro hattında %3,01 oranında artış gözlenmektedir. UDHB verilerine göre Ambarlı-Bandırma hattında taşınan araç sayısına Grafik 4'te yer verilmektedir:

Grafik 4: Ambarlı-Bandırma Hattında Kabotaj Ro-ro Taşımacılığında Taşınan Araç Sayısı ve Fiyat

(.....TİCARİ SIR.....)

Kaynak: UDHB verileri

- (36) Grafikte yer alan veriler incelendiğinde genel olarak kabotaj hatlarında taşınan araç sayısının arttığı görülmektedir. 2017 yılında ise talepte çok önemli artışlar yaşandığı göze çarpmaktadır. ÇELEBİ tarafından gönderilen bilgi ve belgelere göre, yıllar itibarıyla Tekirdağ-Bandırma hattı incelendiğinde de benzer şekilde talebin artması söz konusudur. Öte yandan, Ambarlı-Bandırma hattında ro-ro taşımacılığı faaliyetinde bulunan İstanbullines Narlı Feribot İşletmeciliği A.Ş. (İSTANBUL LINES) tarafından

¹⁰ Türkiye Liman İşletmecileri Derneği Türk Limancılık Sektörü Raporu 2017; UDHB, a.g.k.. s.414.

gönderilen nakliye araçlarına uygulanan fiyatların yıllara göre ortalamasına dair veri incelendiğinde¹¹, ro-ro fiyatlarının artmasına rağmen ro-ro hatlarına olan talepte artış yaşanması dikkat çekicidir.

Grafik 5: Tekirdağ-Bandırma Hattında Kabotaj Ro-ro Taşımacılığında Taşınan Araç Sayısı

(.....TİCARİ SIR.....)

Kaynak: ÇELEBİ tarafından sunulan veriler

- (37) Grafik 5 incelendiğinde, genel olarak Tekirdağ-Bandırma hattında, Ambarlı-Bandırma hattına göre daha az bir talep olduğu, bununla birlikte bahse konu talebin genel itibarıyla artış gösterdiği görülmektedir.

I.3. TCDD Bandırma Limanı'nın 36 Yıl Süre İle İşletme Hakkının Devrine İlişkin İmtiyaz Sözleşmesi

- (38) TCDD'ye ait Bandırma Limanı'nın işletme hakkının 36 yıl süre ile devredilmesi işlemine Kurul'un 12.06.2008 tarih ve 08-39/517-191 sayılı kararıyla izin verilmiştir. Zikredilen karar dairesinde; idare ile devralan arasında imzalanması öngörülen "TCDD Bandırma Limanının 36 Yıl Süre İle İşletme Hakkının Devrine İlişkin İmtiyaz Sözleşmesi Nihai Taslak"ın çeşitli hükümleri incelenmiştir. Bu bağlamda işbu dosya konusu SÖZLEŞME'nin bazı hükümlerine aşağıda yer verilmektedir.

- (39) SÖZLEŞME'nin "Maliyet Ayırıştırması" başlıklı 9.13. bölümünde yer alan 9.13.1. maddesinde,

"(.....)."

hükmü yer almaktadır. Ayrıca 9.13.2. maddede maliyet ayırıştırması uygulanacak 16 farklı faaliyet alanı sayılmaktadır.

- (40) SÖZLEŞME'nin "Tarifeler" başlıklı 9.16. maddesinde,

"(.....).

(.....)¹²."

hükmüne yer verilmektedir.

- (41) SÖZLEŞME'nin "TCDD'nin Denetim Yetkisi ve Görevi" başlıklı 11. maddesinde,

"(.....). ..."

hükmü yer almaktadır.

- (42) SÖZLEŞME'nin "Sözleşmeye Aykırılığın Sonuçları" başlığını taşıyan 17. maddesinde,

(.....).

¹¹ Grafikte kırkayak kamyonlara uygulanan liste fiyatlarının yıllık ortalamasına yer verilmektedir.

¹² SÖZLEŞME'nin 18.1 maddesi fesih hallerini düzenlemektedir.

I.4. İlgili Pazar

I.4.1. İlgili Ürün Pazarı

- (43) İlgili ürün pazarının, belirli bir ürün ile tüketici gözünde fiyatı, kullanım amaçları ve nitelikleri bakımından benzer olan ürünlerden oluştuğu kabul edilmektedir. Başka bir deyişle ilgili ürün pazarı; ürün özellikleri, fiyatları ve kullanım amaçları bakımından tüketici tarafından ikame edilebilir sayılan bütün ürünleri kapsamaktadır. Bu kapsamda, talep ikamesinin ilgili ürün pazarı tanımında belirleyici etkisi yüksek olmakla birlikte, arz ikamesi de talep ikamesine eşdeğer etkisi olduğu durumlarda hesaba katılmaktadır. Bahsi geçen unsurlardan hareketle, ilgili ürün pazarının tanımına ilişkin değerlendirmelere aşağıda yer verilmektedir.
- (44) Gemilerin limana yanaşma işleminden limandan ayrılma işlemine kadar gemi ve yolcunun ihtiyaçlarını karşılayan tüm hizmetler, liman işletmecileri tarafından sunulmaktadır. Bu kapsamda liman işletmecileri; kılavuzluk, römorkaj, barınma, acente hizmetleri, atık alım, kullanma suyu, sağlık hizmeti, yakıt ikmal ve özel güvenlik hizmetleri gibi hizmetler vermektedirler. Bununla birlikte, limanlara yönelik ilgili ürün pazarı tespitinde belirleyici faktör, limanın hizmet verdiği yük ve gemi tipi olarak ortaya çıkmaktadır. Zira farklı tipteki yük ve gemiler için limanlarda farklı tipte elleçleme ve depolama ekipmanı ile farklı rıhtım özelliklerine ihtiyaç duyulmaktadır.
- (45) Kurul'un, TCDD'ye ait Bandırma Limanı'nın işletme hakkının 36 yıl süre ile devredilmesi işlemine izin verilmesine ilişkin 03.07.2008 tarih ve 08-43/594-226 sayılı kararında Bandırma Limanı'nda sunulan hizmetler dikkate alınarak ilgili ürün pazarları,
- Konvansiyonel yük elleçleme hizmetleri pazarı,
 - Ro-ro gemilerine yönelik liman hizmetleri pazarı,
 - Konteyner elleçleme hizmetleri pazarı,
 - Tren ferisi taşımacılığına yönelik liman hizmetleri pazarı
 - Feribotla yolcu taşımacılığına yönelik liman hizmetleri pazarı
- olarak belirlenmiştir.
- (46) Sektöre yönelik bilgiler dairesinde de açıklandığı üzere, ro-ro taşımacılığı bir başka ifade ile tekerlekli ve mobil yük taşıyan ro-ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı, deniz yolu taşımacılığının özel bir türü olup deniz yolu ile yapılan dökme yük veya konteyner taşımalarından operasyonel olarak farklılaşmaktadır. Bunun yanı sıra, özellikle Kabotaj Kanunu kapsamında yürütülen ro-ro taşımacılığı hizmetlerinden faydalanan nakliyecilerin faaliyetlerinin esasında bir yükü bir noktadan diğerine taşımak olduğu göz önüne alındığında, kara yolu taşımacılığının ro-ro taşımacılığına ikame olup olmadığı değerlendirilmelidir. Bu yönüyle, daha uzun karayolu mesafelerini içeren ve çeşitli bürokratik geçiş engellerinin oluşabileceği uluslararası karayolu taşımacılığından farklı olarak, kabotaj hattı ro-ro taşımacılığı bağlamında karayolu alternatifinin daha ayrıntılı incelenmesi yerinde olacaktır.
- (47) Bu kapsamda ilk olarak belirtilmesi gereken husus, ro-ro taşımacılığı ile kara yolu taşımacılığının birbirinden tamamen farklı iki taşıma türü olması sebebiyle birbirleri arasında arz ikamesinin bulunmadığı hususudur. Talep ikamesi bakımından yapılacak değerlendirmede ise ro-ro taşımacılığının müşterileri olan nakliyecilerin tercihlerinin dikkate alınması ve kara yolunu ro-ro taşımacılığının alternatifi olarak görüp

görmediklerinin ortaya konması gerekmektedir. Bu hususa ilişkin bilgi talep edilen bazı nakliyecilerin¹³ yorumları şu şekildedir:

- a. (.....) tarafından, araçların yıpranma maliyetlerini de dikkate alarak meydana gelen fiyat artışı sonucu ro-ro kullanım maliyetinin ro-ro kullanmadan yapılan taşımacılığın maliyetini aşması durumunda ro-ro taşımacılığı hizmetinden faydalanmaktan vazgeçecekleri ifade edilmiştir. Teşebbüsün sağladığı maliyet verileri doğrultusunda, ro-ro taşımacılığı hizmet fiyatlarının yaklaşık %30 oranında artması durumunda karayolunu tercih edebilecekleri anlaşılmaktadır.
- b. (.....) tarafından gönderilen yazıda ise, ro-ro taşımacılığı fiyatlarında meydana gelebilecek %10 ve üzeri bir artış halinde ro-ro hizmetini kullanmaktan vazgeçecekleri belirtilmiştir.
- c. (.....) de %20 oranındaki bir fiyat artışının kendisini sadece karayolunu kullanmaya iteceğini, ro-ro hizmetini tercih etme sebebinin sadece maliyet olduğunu vurgulamıştır.
- d. (.....) da benzer bir şekilde %30 oranındaki bir fiyat artışı olması durumunda ro-ro taşımacılığı hizmetinden faydalanmayacağını ifade etmiştir.
- e. (.....) ise ro-ro taşımacılığı hizmetlerinden maliyetlere bağlı olarak faydalanıp faydalanmayacaklarını ifade etmiştir.

- (48) Talep ikamesi bakımından ilgili ürün pazarının belirlenmesinin bir yolu; göreceli fiyatlarda küçük, kalıcı bir değişim meydana geldiği varsayılarak müşterilerin bu değişime yönelik olası tepkilerinin değerlendirilmesidir. Bu bağlamda kullanılan ve “küçük ama önemli ve kalıcı fiyat artışı testi” olarak nitelendirilebilecek SSNIP¹⁴ testi ile; rekabet hukuku uygulamasında genel olarak bir ürün veya hizmetin fiyatında %5 veya %10 artış olması durumunda tüketicilerin diğer ürün veya hizmeti tercih edip etmedikleri/etmeyecekleri değerlendirilmektedir.
- (49) Bu çerçevede, yukarıda yer verildiği üzere nakliyecilerin bir kısmının ro-ro taşımacılığı hizmet fiyatının %10 oranında artması durumunda, bir kısmının da %20 ve %30 oranında artış olması durumunda sadece karayolunu kullanmayı tercih edeceğini belirtmesi göz önünde bulundurulduğunda; fiyatlarda meydana gelen küçük, kalıcı bir değişimin, bu teşebbüsler nezdinde kara yolunun ro-ro taşımacılığı hizmetine ikame teşkil etmesine yol açmayacağı söylenebilecektir.
- (50) Ro-ro taşımacılığı hizmetlerine ilişkin Kurul kararlarında da ro-ro taşımacılığı ayrı bir ilgili ürün pazarı olarak tanımlanmıştır. Aşağıdaki tabloda, Kurul’un sektöre yönelik geçmiş kararları ve kararlardaki ilgili ürün pazarı tanımları aktarılmaktadır.

¹³ Bilgi talebinde bulunulan nakliyecilerin tamamı Ambarlı-Bandırma hattında ro-ro taşımacılığı hizmeti alan teşebbüslerdir. Bahse konu nakliyecilerin ro-ro taşımacılığı hizmetine ödedikleri tutar göz önünde bulundurularak, mevcut soruşturma dairesinde ilgili hatta ro-ro gemisi işleten teşebbüslerin en çok gelir elde ettiği ilk üç nakliyeciden bilgi istenmiştir.

¹⁴ *Small but significant and non-transitory increase in price.*

Tablo 4: Geçmiş Tarihli Kurul Kararlarındaki İlgili Ürün Pazarı Tanımları

Karar Tarihi/Sayısı	Karar Türü	İlgili Ürün Pazarı
27.06.2002 02-41/468-196 ¹⁵	Önaraştırma	Türkiye çıkışı/varışlı uluslararası ro-ro taşımacılığı pazarı
19.08.2004 04-56/754-190	Önaraştırma	Tekerlekli ve mobil yük taşıyan ro-ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı pazarı
13.07.2005 05-46/668-170	Soruşturma	Tekerlekli ve mobil yük taşıyan ro-ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı pazarı
19.10.2005 05-69/959-260	Soruşturma	Tekerlekli ve mobil yük taşıyan ro-ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı pazarı
24.04.2006 06-29/357-88	Önaraştırma	Tekerlekli ve mobil yük taşıyan ro-ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı pazarı
03.05.2007 07-37/380-141	Muafiyet	Tekerlekli ve mobil yük taşıyan ro-ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı pazarı
23.05.2007 07-42/465-177	Önaraştırma	Türkiye çıkışı/varışlı uluslararası ro-ro taşımacılığı pazarı
29.11.2007 07-88/1113-435	Devralma	Tekerlekli ve mobil yük taşıyan ro-ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı pazarı ve ro-ro gemilerine yönelik liman hizmetleri pazarı
31.07.2008 08-49/697-273	Önaraştırma	Tekerlekli ve mobil yük taşıyan ro-ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı pazarı
01.10.2012 12-47/1412-473	Muafiyet	Tekerlekli ve mobil yük taşıyan ro-ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri (ro-ro taşımacılığı hizmetleri)
01.10.2012 12-47/1413-474	Soruşturma	Tekerlekli ve mobil yük taşıyan ro-ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri (ro-ro taşımacılığı hizmetleri)
21.05.2013 13-29/402-179	Soruşturma	Tekerlekli ve mobil yük taşıyan ro-ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri (ro-ro taşımacılığı hizmetleri)
16.01.2014 14-02/41-19	Önaraştırma	Tekerlekli ve mobil yük taşıyan ro-ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri (ro-ro taşımacılığı hizmetleri)
06.01.2016 16-01/12-5	Önaraştırma	Ro-ro taşımacılığı hizmetleri
09.11.2017 17-36/595-259	Nihai İnceleme	Tekerlekli ve mobil yük taşıyan ro-ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri (ro-ro taşımacılığı hizmetleri)

- (51) Yukarıda yer verilen açıklamalar ve Kurul'un konuyla ilgili içtihadı ışığında, kara yolunun "tekerlekli ve mobil yük taşıyan ro-ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri"ne (ro-ro taşımacılığı hizmetleri) ikame olarak görülmediği sonucuna ulaşılmıştır. Bunun yanı sıra, halihazırda ro-ro taşımacılığı hizmetlerinde küçük, kalıcı bir fiyat artışı sonucunda nakliyecilerin karayolunu kullanmayacakları anlaşılmıştır. Bu çerçevede, ilgili ürün pazarının kara yolunu kapsamaksızın ro-ro taşımacılığı hizmeti bağlamında belirlenebileceği kanaatine varılmıştır. Bu itibarla, soruşturma konusu iddiaların Bandırma Limanı'nın ro-ro gemilerine verdiği hizmet bağlamında olduğu da nazara alındığında, mevcut dosya özelinde ilgili ürün pazarı "ro-ro gemilerine yönelik liman hizmetleri pazarı" şeklinde belirlenmiştir¹⁶.

¹⁵ Mezkûr karar, 12.12.2006 tarih ve E.2005/1759, K:2006/4714 sayılı Danıştay 13. Dairesi hükmü ile iptal edilmiştir. Buna istinaden, Kurul tarafından aynı konuya ilişkin 23.05.2007 tarih ve 07-42/465-177 sayılı yeni bir karar tesis edilmiştir. Diğer taraftan; Danıştay'ın söz konusu iptal kararı, dava konusu Kurul kararının hukuka uygun olduğu gerekçesiyle Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulunun 29.03.2012 tarih ve 2007/583 E., 2012/231 K. sayılı kararı ile bozulmuştur.

¹⁶ İlgili ürün pazarına ilişkin aynı doğrultuda değerlendirilmelere yer verilen bir diğer karar için bkz. 09.11.2017 tarih ve 17-36/595-259 sayılı Kurul kararı.

I.4.2. İlgili Coğrafi Pazar

- (52) İlgili coğrafi pazarlar, teşebbüslerin mal ve hizmetlerin arz ve talebi konusunda faaliyet gösterdikleri, rekabet koşullarının yeterli derecede homojen ve özellikle rekabet koşulları komşu bölgelerden hissedilir derecede farklı olduğu için bu bölgelerden kolayca ayrılması beklenen pazarlardır.
- (53) Bu paralelde, Ambarlı-Bandırma ve Tekirdağ-Bandırma hatlarında ro-ro taşımacılığı hizmetlerinden faydalanan nakliyecilerin Bandırma Limanı'na ulaştıktan sonra hangi coğrafi bölgeye yük taşıdıkları, ÇELEBİ'nin 01.10.2015-15.08.2016 tarihleri arasında araç sürücülerinden edindiği veriler¹⁷ çerçevesinde değerlendirilecektir. Aşağıda ÇELEBİ'nin belirtilen tarihler arasında tutmuş olduğu verilere, araç adedi ve toplam içindeki oranı (yüzde) bazında yer verilmektedir.

¹⁷ ÇELEBİ'nin edindiği verilerin düzenli olmadığı ilgili tarih aralıklarından görüleceği gibi, ÇELEBİ yetkililerince de, söz konusu verilerin her araç sürücüsünün cevap vermemesi nedeniyle eksik olduğunun değerlendirildiği belirtilmelidir. Bununla birlikte, sunulan verilerin yapılacak değerlendirmede gösterge olarak dikkate alınabilmesi mümkündür.

18-38/618-299

Tablo 5: Bandırma Limanı'nı Kullanan Araçların Çıkış/Varış Noktalarına Göre Sayıları

	01.10.2015 - 31.10.2015	01.11.2015 - 30.11.2015	01.12.2015 - 31.12.2015	01.02.2016 - 15.02.2016	01.03.2016 - 31.03.2016	01.04.2016 - 30.04.2016	01.05.2016 - 31.05.2016	01.06.2016 - 15.06.2016	01.08.2016 - 15.08.2016	TOPLAM
Aydın	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Balıkesir	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Bursa	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Çanakkale	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Denizli	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
İzmir	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Manisa	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Muğla	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Diğer	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TOPLAM	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: ÇELEBİ'den edinilen veriler

Tablo 6: Bandırma Limanı'nı Kullanan Araçların Çıkış/Varış Noktalarına Göre Dağılımı (%)

	01.10.2015 - 31.10.2015	01.11.2015 - 30.11.2015	01.12.2015 - 31.12.2015	01.02.2016 - 15.02.2016	01.03.2016 - 31.03.2016	01.04.2016 - 30.04.2016	01.05.2016 - 31.05.2016	01.06.2016 - 15.06.2016	01.08.2016 - 15.08.2016	TOPLAM
Aydın	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Balıkesir	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Bursa	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Çanakkale	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Denizli	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
İzmir	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Manisa	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Muğla	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Diğer	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TOPLAM	~100	100	~100	100	~100	~100	100	~100	~100	100

Kaynak: ÇELEBİ'den edinilen veriler

- (54) Yer verilen tablolardaki veriler ışığında; Bandırma Limanı'na gelen araçların yaklaşık %(.....)'inin İzmir ve Manisa, %(.....)'unun Balıkesir, %(.....)'unun ise Çanakkale illerine/illerinden hareket ettiği görülmektedir. Bu çerçevede, araçların yaklaşık %(.....)'ünün İzmir, Manisa, Balıkesir ve Çanakkale illerine/illerinden hareket ettiği söylenebilecektir.
- (55) Bandırma Limanı'ndan kalkış yapan nakliye araçlarının hangi illere yük taşıdığına ilişkin bilgi talep edilen nakliye firmalarının yanıtları şu şekildedir:
- (.....) tarafından yüklerin yaklaşık %(.....)'inin İstanbul Avrupa Yakası'na, (.....)'inin Tekirdağ bölgesine taşındığı,
 - (.....) tarafından yüklerin yaklaşık %(.....)'inin İstanbul'a kalan %(.....)'inin ise liman yakınlarındaki illere taşındığı,
 - (.....) tarafından yüklerin yaklaşık %(.....)'inin İstanbul'a, %(.....)'inin Tekirdağ'a, %(.....)'inin ise Edirne'ye nakledildiği,
 - (.....) tarafından da yüklerin %(.....)'inin İstanbul'a, %(.....)'unun Tekirdağ'a taşındığı

ifade edilmiştir.

- (56) Anılan nakliyecilerden gelen cevaplar doğrultusunda Bandırma Limanı'ndan kalkan araçların %(.....)'inin İstanbul'a, %(.....)'inin Tekirdağ'a gittiği anlaşılmaktadır. Bandırma Limanı çıkışlı ve varışlı hatlarda hizmet alan araçlar bağlamında özetlendiğinde ise, ro-ro taşımacılığı hizmetlerinden faydalanan nakliye araçlarının büyük kısmının İstanbul-İzmir/Manisa arasında taşımacılık yaptığı görülmektedir.
- (57) Bununla birlikte, kalkış-varış güzergâhları irdelenerek yapılacak bütüncül bir değerlendirmede, "ro-ro gemilerine yönelik liman hizmetleri pazarı" şeklinde tespit edilen ilgili ürün pazarına yönelik coğrafi pazar boyutu; Tekirdağ, İstanbul, Edirne, İzmir, Manisa, Çanakkale, Bursa ve diğer illerde kullanılan ro-ro hatları dikkate alınarak ortaya konulmalıdır. Teşebbüslerden edinilen bilgiler çerçevesinde, adı geçen bölgeler arasında nakliyecilik faaliyeti gösteren teşebbüsler; Tekirdağ-Erdek, Tekirdağ-Bandırma, Ambarlı-Bandırma hatlarında faaliyet gösteren ro-ro taşımacılarından hizmet almaktadır.
- (58) Yukarıda yer verilen bilgi, açıklama ve değerlendirmeler ışığında; işbu dosya kapsamında ilgili coğrafi pazar "Ege, Güney Marmara ve İç Anadolu'nun Batısı" olarak belirlenmiştir.

I.5. Dosya Kapsamında Yapılan İnceleme ve Tespitler

I.5.1. Yerinde İncelemede Elde Edilen Bilgi ve Belgeler

- (59) Dosya konusu iddiaların araştırılması amacıyla yürütülen soruşturma çerçevesinde ÇELEBİ'de yerinde incelemeler gerçekleştirilmiştir. Yapılan yerinde incelemelerde elde edilen belgelere aşağıda yer verilmektedir:
- (60) **Delil 1:** ÇELEBİ Genel Müdürü (.....)'dan Raporlama ve İstatistik Uzmanı (.....)'e gönderilen 24.03.2017 tarihli e-postada:

"(.....) hanım,

(.....) beyin sorularınının bazıları;

15 Şubatdan Pazartesi gününe 3.53 sabitlemeden dolayı Ro-ro'da ne kadar kaybımız oldu? Bütçe hedefi aşıldıysa ne kadarı telafi oldu? Ortalama kur 3.65 olursa 15 Mayıs'a kadar ne kadar daha kaybımız olur?

*Yaklaşık olarak Mart ayı gelir-gider-ebitda ne olur?
Bu soruların cevabını Pazartesi öğleden önce rica ediyorum.
Konu hakkında görüşelim.
Syg.”*

ifadeleri yer almaktadır.

- (61) **Delil 2:** ÇELEBİ Genel Müdürü (.....)'dan Yönetim Kurulu Üyesi (.....)'a gönderilmek üzere hazırlanan taslak e-postada şu ifadeler yer almaktadır:

*“(.....) bey,
Limanımız 2013-2016 Ro-ro trafiği tablosu ektedir.
Ayrıca, Ambarlı bölgesi için;
Kumport limanına giden hat : İstanbul lines gemileri Bostan N ve İstanbul N olup
Kumport limanının uyguladığı ücret 48 TL.
Akçansa limanına giden gemiler : Aysu, Kale nakliyat -3,”*

- (62) **Delil 3:** ÇELEBİ Genel Müdürü (.....)'dan (.....)'e gönderilen 25.02.2016 tarihli e-postanın “roterdam limanı ziyaret heyeti” başlıklı ekinde aşağıdaki ifadeler yer verilmektedir:

“Çelebi Uluslararası Bandırma Limanı, Güney Marmara'nın en büyük limanı olup bölgede ulusal demiryolu hattının ulaştığı tek limandır. Ayrıca Bandırma-Tekirdağ arasında çalışacak olan tren-feri projesinin (BALO projesi) ferri rıhtımı tamamlanmış olup rıhtımın ulusal demiryolu ağına bağlantısı çalışmaları devam etmektedir. Projenin 1-2 ay içerisinde tamamlanması ve tren-feri gemisinin de ihalesi yapılarak projenin Mayıs ayı başlarında hayata geçirilmesi beklenilmektedir.

Sonuç olarak, Çelebi Uluslararası Bandırma Limanı elleçleme kapasitesi, müşterilerine sunduğu liman kolaylıkları ve operasyon hızı ile bölgenin en büyük ve güvenilir limanıdır. Ayrıca, RO-RO ve Tren Ferry gemileri ile Güney Marmara ile Kuzey Marmara'yı birbirine bağlayan en önemli limandır.”

- (63) **Delil 4:** TÜRKLİM Genel Sekreteri (.....)'den gönderilen 05.04.2017 tarihli e-postada aşağıdaki ifadeler yer almaktadır:

“Sayın Üyeler;

Son zamanlarda ihracatı arttırmak adına özellikle kamu tarafından liman ücretlerin azaltılması için limanlarımıza baskılar yapılmaya başlandığı, Bakanlık nezdinde tüm liman ücretlerine üst tavan belirleme yönünde düşünceler olduğu ve bu yönde çalışmalar yapıldığını daha önce sizlere iletmiştik. Konu ile ilgili gelişmeler aşağıda sunulmuştur:

30 Mart 2017 Perşembe günü liman ücretleri konusunda Ekonomi Bakanlığın da yapılan toplantıya iştirak edilmiştir. Toplantıya Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı yetkilileri ile diğer ilgililer katılmıştır. Yapılan görüşmeler sırasında Bakanlığın bu çalışmayı yapmasına “655 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile belirlenen görev tanımlarındaki “ö) Deniz ve içsular ulaşımını geliştirmek ve serbest, adil, sürdürülebilir bir rekabet ortamı sağlamak amacıyla sınırlı olmak üzere; liman, iskele ve kıyı yapılarının kullanım ücretleri ile taşımacılık faaliyetlerine ilişkin gerektiğinde taban ve tavan ücret tespit etmek ve uygulamasını denetlemek” maddesi dayanak olarak gösterilmektedir.

Kendilerine maliyetlerin limandan limana değişken olduğu, bölgesel farklılıkların bu maliyetlerle rol oynadığı hatta buna paralel olarak limanların Maliye Bakanlığına ödedikleri kiralama ücretlerinin farklı olduğu, rekabetteki en önemli hususun kalite olduğu dolayısıyla kalite ve diğer ticari beklentiler ile her işletmenin girdilerinin standart olarak hesaplanamayacağı ve ortak olarak belirlenemeyeceği, ayrıca rekabet ortamında hiçbir ticari kuruluşun maliyetlerini veremeyeceğini, dolayısıyla yapılacak çalışmanın bir amaca hizmet etmeyeceğini, Avrupa Birliği ülkeleri limanlarında hiçbir şekilde tavan ve taban fiyat uygulamasının olmadığı belirtilmiştir.

Ayrıca büyük sermaye gerektiren liman özelleştirme ve yatırımlarının geriye dönüşünün çok uzun yıllar aldığı, yapılan fizibilite çalışmalarında esas alınan ticari faaliyetlerin devamlılığı ve güvenilirlik gibi bazı değerlerin bu tip uygulamalarla zedelenmesinin özellikle yabancı yatırımcıları ve hat operatörlerinin tedirgin edebileceği, yapılacak bu tip kısıtlamalarla sermayenin ve hat operatörlerinin komşu ülkelere rahatlıkla kayabileceği, sonucunda ise ihracatçılarımız ve ülkemizin ticari faaliyetlerini yürütemek için çok daha büyük ücretlere katlanmak zorunda kalabileceği vurgulanmıştır.

Bakanlığın bu çalışma kapsamında özelleşen limanların sözleşmelerindeki “tarife belirleme serbestisini aşmak için formül bulmaya çalıştığı öğrenilmiştir.

Maliyet belirleme çalışmaları kapsamında limanınıza yapılacak ziyaretlerde yukarıda belirtilen hususların vurgulanması fiyat tariflerinin azlığı veya çokluğundan ziyade devletin ticari faaliyete müdahalesinin geri dönülemez sonuçlar vereceğini belirtilmesini, konu açıklığa kavuşana kadar ve bu konuda stratejimiz belirlene ne kadar herhangi bir uygulamaya geçmeden önce derneğimizden gelişmelerin öğrenilmesini, bilgilerinize sunarım.”

- (64) **Delil 5:** İSTANBUL LİNES yetkilisi (.....) tarafından ÇELEBİ Genel Müdürü (.....)’a gönderilen “Acil İndirim Talebi” konulu 9.02.2017 tarihli e-postada aşağıdaki ifadeler yer almaktadır:

“(.....).”

- (65) **Delil 6:** İSTANBUL LİNES yetkilisi (.....) tarafından gönderilen 10.02.2017 tarihli “Acil Düzeltme Talebi” başlıklı e-postada ise,

“(.....).”

ifadelerinin yer aldığı görülmektedir. Mevcut e-postada ayrıca UDHB’den bir kişinin de bilgi kısmına eklendiği görülmektedir.

- (66) **Delil 7:** (.....) tarafından (.....)’a gönderilen 13.03.2017 tarihli e-postada konuyla ilgili olarak şu ifadeler yer almaktadır:

“(.....)”

- (67) **Delil 8:** Aynı gün (.....) tarafından (.....)’a gönderilen e-postada,

“(.....) bey,

(.....) bey’in, Limanımızdan talep ettiği istek aşağıdadır. Limanımızın vereceği cevaba ilişkin bilgi ve gereğini arz ederim.”

denilmektedir. Öte yandan, söz konusu talebe ilişkin olarak teşebbüs yetkilisine herhangi bir yanıt verilmediği görülmektedir.

- (68) **Delil 9:** Nitekim (.....) tarafından (.....)’a gönderilen “RE:Acil Düzeltme Talebi” konulu ve 27.03.2017 tarihli e-postada “(.....)” ifadelerine yer verilmektedir.

- (69) **Delil 10:** ÇELEBİ Genel Müdürü (.....) tarafından ÇELEBİ Operasyon Müdürü (.....)'a gönderilen 31.03.2017 tarihli e-postada,

“(.....) bey,
Limanımızda çalışan Ro-ro şirketlerinin performansları dikkate alındığında 01.04.2017 tarihi 00:00 dan itibaren Ro-ro yük grubu araç başı 15\$ ücretinde yaklaşık %15 indirim yapılarak Araç başı 13\$ olarak ücretlendirme yapılacaktır. Bilgi ve gereğini rica ederim. Syg.”

ifadeleri yer almaktadır.

- (70) **Delil 11:** İlgili e-postaya cevaben ÇELEBİ Operasyon Müdürü (.....) tarafından gönderilen e-postada ise,

“(.....) bey,
Talimatınız alınmış olup, 01.04.2017 tarihi 1. Vardiyadan itibaren Ro-ro yük yük grubu araçbaşı ücretlendirmesi 13. USD olarak uygulanacaktır. Arz ederim. Saygılarımla,”

denilmektedir.

- (71) **Delil 12:** ÇELEBİ Genel Müdürü (.....) tarafından ÇELEBİ Operasyon Müdürü (.....)'a gönderilen ve ro-ro hizmetlerinde %15 oranında indirim yapılmasını öngören e-postadan yedi dakika sonra ÇELEBİ Yönetim Kurulu Üyesi (.....) tarafından 31.03.2017 tarihinde ÇELEBİ Genel Müdürü (.....)'a gönderilen e-postada aşağıdaki ifadeler yer almaktadır:

“(.....) bey, Konuştuğumuz gibi şimdilik tarifede değişiklik yapılmaması kaydıyla. Selamlar,”

“(.....) bey,
Limanımızda çalışan Ro-ro şirketlerine 01.04.2017 tarihi 00:00 dan itibaren Ro-ro yük grubu araç başı 15\$ ücretinde yaklaşık %15 indirim yapılarak Araç başı 13\$ olarak ücretlendirme yapılacaktır. Bilgi ve gereğini rica ederim. Syg.”

- (72) **Delil 12:** ÇELEBİ Raporlama ve İstatistik Uzmanı (.....) tarafından Yönetim Kurulu Üyesi (.....)'a gönderilen 24.03.2017 tarihinde gönderilen e-postada,

“(.....) Bey,
Roro indirim çalışması, 2016 araç adetlerinin %(.....)'sine ve 2016 araç adetlerinin %(.....)'ine göre kademeli indirim çalışması eklenerek ekte bilginize sunulmuştur. Yeşil ile işaretli sheetler yeni çalışmalardır. Saygılarımla,”

denilmektedir. Adı geçen e-posta ekinde yer verilen kademeli indirim çalışması incelendiğinde, birkaç olasılığa dayalı olarak indirim senaryoları oluşturulduğu görülmektedir. Bahse konu senaryolara aşağıdaki tabloda yer verilmektedir:

Tablo 7: Belge Ekinde Yer Alan "2017 Ro-ro İndirimli Tarife Çalışması 22032017" Tablosunun Özeti

	2016 Toplam Araç Sayısı	2017 (Ocak- Şubat) Toplam Araç Sayısı	2017 Toplam Araç (Bütçe)	2017 Birim Fiyat (ABD Doları)	2017 Gelir (ABD Doları)	2017 Birim Fiyat İndirimli (ABD Doları)	2017 Gelir (ABD Doları)	2017 Birim Fiyat İndirimli (ABD Doları)	2017 Gelir (ABD Doları)	2017 Birim Fiyat İndirimli (ABD Doları)	2017 Gelir (ABD Doları)	2017 Toplam Gelir (ABD Doları)	Fark (ABD Doları)
2016 Araç Adedinin %(...) ve (...) İndirim	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2016 Araç Adedinin %(...)’i ve (...) İndirim	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Hacim Bazlı İndirim ¹⁸	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kademeli İndirim ¹⁹	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Hat Bazında Kademeli İndirim ²⁰	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

18 (.....).

19 (.....).

20 (.....).

(73) **Delil: 13:** ÇELEBİ Raporlama ve İstatistik Uzmanı (.....) tarafından ÇELEBİ Genel Müdürü (.....)'a gönderilen 27.03.2017 tarihinde gönderilen e-postada ise aşağıdaki ifadelere yer verilmektedir:

“(.....) Bey,
Roro sabit kur gelir farkı çalışması ekte bilginize sunulmuştur.
Saygılarımla,”

Tablo 8: Belge Ekinde Yer Alan “Ro-ro Sabit Kur Fark Çalışması” Tablosunun Özeti

Tarih Aralığı	Araç Sayısı	Sabit Kur (TL/ABD Doları)	Ortalama Kur (TL/ ABD Doları)	Sabit Kura Göre Gelir (TL)	Ortalama Kura Göre Gelir (TL)	Fark (Sabit Kur - Ortalama Kur) (TL)	Fark (Sabit Kur - Ortalama Kur) (ABD Doları)	Sabit Kurun Telifisi için Gerekli Araç Sayısı
15 Şubat-26 Mart	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
27-31 Mart	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Nisan 2017 Bütçe	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
01 -15 Mayıs	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam				(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

(74) Yapılan yerinde incelemede ÇELEBİ Genel Müdürü (.....) tarafından özetle,

- Bandırma Limanı'nda ro-ro hizmetlerine ilişkin olarak fiyatların 2010 yılında 10 ABD Doları iken 2012 yılında 12 ABD Doları'na, 2014 yılında ise 15 ABD Doları'na yükseldiği,
- Öte yandan liman ücretlerinin düşürülmesine ilişkin taleplerin fiyat artışlarının yaşandığı dönemlerde değil, kur artışlarının yaşandığı dönemlerde başladığı,
- Bahsi geçen talepler üzerine ÇELEBİ tarafından liman hizmetlerine ilişkin ücretlerin 13 ABD Doları'na, döviz kurunun ise 3,53'e sabitlendiği,
- Yurtdışı ro-ro taşımacılığında emsal araçlara uygulanan tarifenin 25-30 ABD Doları civarında olduğu,
- ÇELEBİ'nin yurtdışı ro-ro taşımacılığı ile aynı hizmet ve şartlar söz konusu olmasına rağmen, rekabetin sağlanabilmesi ve yurtiçi taşımacılığı desteklemek üzere fiyatlarını bu seviyelerde belirlediği,
- İlave olarak ro-ro taşımacılığında liman ücretlerinin dışında romörkaj ve kılavuz hizmetlerinin mevzuat gereği zorunlu tutulmadığı ve bu muafiyetin ro-ro şirketleri için önemli bir teşvik olduğu,
- 2010 yılından bugüne ro-ro hizmetlerine ilişkin fiyatlarda uygulanan kademeli artışın nedeninin limana yapılan yatırımlar olduğu,
- Mezkûr yatırımların ro-ro gemilerinin kullandığı alan ve iskelelerin geliştirilmesinde kullanıldığı,
- Sözü edilen alanların ro-ro gemilerine tahsisli olduğu ve başka amaçlar için kullanılmadığı,
- Bu alanların liman sahasının üçte birini oluşturmasına karşın, ro-ro gelirlerinin toplam liman gelirleri içerisindeki payının %10'larda kaldığı,
- ÇELEBİ'nin fiyatlarının her artış öncesinde TCDD'ye bildirildiği, SÖZLEŞME

çerçevesinde fiyatlar konusunda herhangi bir teşebbüs lehine-aleyhine ayrımcılık uygulanmasının mümkün olmadığı, bu hususta TCDD'nin geniş yetkilerinin bulunduğu,

- Hattın diğer ucundaki liman işletmelerinin fiyatlarının ÇELEBİ ile karşılaştırılmasında anlaşmaların farklı koşullarda yapıldığının göz önünde bulundurulması gerektiği, örneğin Ambarlı Limanı'nda sayı taahhüdü ile çalışıldığı,
- Erdek'in Bandırma Limanı'na en yakın bölge olduğu, rekabet açısından bu limana eşdeğer koşullar sağladığı, örneğin S.S. ERDEK'e ait iki geminin Bandırma Limanı'ndan, 5-6 geminin ise Erdek'ten seferlerine devam ettiği,
- Ro-ro seferlerinin, karayolu güvenliğinin sağlanması, trafiğin azalması, araçların yıpranmasının azalması gibi faydaları düşünüldüğünde ro-ro gemileri için araç başına teşvik verilmesinin bu hususta çözüm sağlayabileceği

ifade edilmiştir.

I.5.2. Görüşme ve Yazışmalardan Elde Edilen Bilgi ve Belgeler

I.5.2.1. TCDD'den Elde Edilen Bilgi ve Belgeler

(75) Dosya kapsamında 25.04.2017 tarihli ve 5003 sayılı yazı ile TCDD'den SÖZLEŞME'de yer alan "fahiş fiyatlandırma" hususuna ilişkin olarak bugüne kadar Bandırma Limanı'nda hizmet alanlardan veya üçüncü kişilerden TCDD'ye herhangi bir şikayetin ulaşıp ulaşmadığı, TCDD'nin bu kapsamda bir ihlal tespitinin bulunup bulunmadığına ilişkin bilgi istenilmiş, TCDD'nin buna ilişkin cevabi yazısı 10.05.2017 tarih ve 3243 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal etmiştir. Mezkûr yazıda özetle,

- ÇELEBİ Bandırma Limanı, KUMPORT ve AKÇANSA limanlarında uygulanmakta olan ro-ro geçiş ücretlerine yönelik 2017 yılında kamu kurumları aracılığıyla ulaşılan bir şikayetin olduğu,
- Konuyla ilgili TCDD Bandırma Liman İşletmesi Kontrol Müdürlüğüne kontrol ve incelemede bulunulduğu,
- ÇELEBİ tarafından 2015-2016 yılları ile 2017 yılının ilk üç ayında ro-ro gemilerine yönelik yükleme ve boşaltma hizmetlerinde geçiş ücreti olarak 15 ABD Doları uygulandığının ve bu süreçte hizmet veya ücret konusunda ÇELEBİ'ye herhangi bir şikayet ulaşmadığının belirtildiği,
- Yapılan incelemelerde Bandırma Limanı'ndan dahili ticaret kapsamında yapılan taşımalarda Ambarlı ve Tekirdağ limanlarına 10-12 gemi ile seferler düzenlendiği ve yıllık ortalama 200.000 adet giriş-çıkış olduğu,
- SÖZLEŞME'nin 11. maddesi gereğince ÇELEBİ'nin SÖZLEŞME hükümlerine uygun davranıp davranmadığının TCDD tarafından kontrol edildiği,
- ÇELEBİ'nin SÖZLEŞME'nin 9.16.2. maddesi çerçevesinde ilk üç yıl SÖZLEŞME'ye Ek 9.16.2 tarifeyi kullandığı ve buna ilişkin kontrollerin TCDD tarafından yapıldığı,
- Öte yandan SÖZLEŞME'nin 9.16.1. maddesinde yer alan "*İŞLETİCİ, LİMAN hizmetlerine ilişkin ücret tarifelerini yürürlükteki mevzuat çerçevesinde belirlemeye yetkilidir.*" hükmü çerçevesinde teşebbüsün 01.01.2014 tarihinden itibaren kendi tarifelerini ve ücretlerini belirleyerek ro-ro gemilerine tekerlekli araç

yükleme-boşaltma hizmetine yönelik ücretini 15 ABD Dolarına yükselttiği ve bu ücretin TCDD tarafından uygun bulunduğu,

- ÇELEBİ'nin TCDD'ye raporladığı işlemler ve ücretlere ilişkin olarak TCDD Bandırma Kontrol Müdürlüğüne yapılan işlemlerde bugüne kadar herhangi bir olumsuzlukla karşılaşmadığı,
- Liman kullanıcıları tarafından liman hizmetleri ve tarifeler hakkında 01.01.2014 tarihinden bugüne kadar TCDD'ye yapılan yazılı herhangi bir şikayet bulunmadığı,
- SÖZLEŞME gereğince liman işleticisinin yükümlülüklerinin TCDD tarafından kontrol ve takip edildiği,
- Bandırma Kontrol Müdürlüğüne liman kullanıcılarının zaman zaman ziyaret edilerek liman hizmetleri hakkında görüş alışverişi yapıldığı, ilave olarak liman hizmetleriyle ilgili tarife kayıtları ve faturaların da belli aralıklarla sondaj usulü ile kontrol edildiği,
- ÇELEBİ tarafından dahili ticaret kapsamındaki tekerlekli-paletli araç yükleme-boşaltma ücretlerinin 15 ABD Doları olarak; dahili ticaret dışındaki tekerlekli-paletli araç yükleme-boşaltma ücretlerinin ise 25 ABD Doları olarak belirlendiği

ifade edilmiştir.

1.5.2.2. Liman İşletmecileri, Liman Başkanlıkları, Ro-ro Gemisi İşletmecileri ve Nakliyecilerden Elde Edilen Bilgi ve Belgeler

- (76) Yapılan soruşturma kapsamında ÇELEBİ Bandırma Limanı başta olmak üzere; Balıkesir Erdek Limanı, Bursa Mudanya Limanı, ÇANAKKALE LİMANI, İstanbul AKÇANSA Limanı, İstanbul KUMPORT Limanı, İstanbul HAYDARPAŞA Limanı, Yalova Topçular Limanı, Tekirdağ TDİ Limanı, Tekirdağ Marmara Ereğlisi (MARTAŞ) limanı, Gemlik BORUSAN Limanı, Gemlik GEMPORT Limanlarından, liman müşterilerinden ve nakliyecilerden çeşitli görüşme ve yazışmalar yoluyla bilgi ve belgeler edinilmiştir. Liman bazında mezkûr bilgi ve belgelerin özetine aşağıda yer verilmektedir.

1.5.2.2.1. ÇELEBİ

- (77) Soruşturma sürecinde yapılan incelemeler kapsamında 12.09.2017 tarihinde ÇELEBİ yetkilileri ile yapılan görüşmelerde genel itibarıyla;
- Ro-ro hizmetlerine ilişkin liman ücretlerinde 2014 başlarında yapılan üç ABD Doları düzeyindeki artışın ve 2017 yılındaki iki ABD Doları indirim UDHB Müsteşarı ile TCDD yetkililerinin bilgileri dahilinde gerçekleştirildiği,
 - Fiyatların kontrolü ve mutlak denetiminin TCDD uhdesinde bulunduğu,
 - Limanlarda ro-ro gemilerine verilen hizmetlerin normalde 25 ABD Doları seviyelerinde fiyatlandırılmasına rağmen dahili kabotaj taşımalarda destek sağlanabildiği,
 - Halihazırda 13 ABD dolarından sağlanan hizmete ilişkin fiyatların değiştirilmesine ilişkin şu anda şirketin herhangi bir düşüncesi veya politikası bulunmadığı, ilave olarak Şubat 2017'de ABD Doları kuru 3,53 TL'ye sabitlenerek müşterilere avantaj sağlandığı,
 - Ro-ro gemilerine yönelik romörkaj, kılavuzluk gibi hizmetlerin alınması zorunlu olmadığından limanın herhangi bir ek gelir de elde edemediği,

- Bandırma Limanı'nın toplamda 268 bin metrekare büyüklükte bir alana kurulu, 500 çalışanı bulunan uluslararası bir liman olduğu,
- Limanda dökme ve likit yük taşımacılığı, genel taşımacılık, proje bazlı taşımacılık, canlı hayvan taşımacılığı, oto taşımacılığı, ro-ro taşımacılığı gibi hizmetlerin verildiği ve bu hizmetlerin görülebilmesi için operasyonel olarak birçok ekipmana sahip olunması, ayrıca hizmetlerin kesintiye uğramaması adına gerekli idari ve teknik eleman kadrosunun 7/24 hazır bulundurulması gerektiği,
- Limanın 1 numaralı rıhtımının İDO feribotlarının, 12-13-14 numaralı rıhtımlarının Eti Maden'in, 11 numaralı rıhtımın ise Toprak Mahsulleri Ofisi'nin faaliyetleri için ayrıldığı,
- Limanın yaklaşık 60 bin metrekaresini kaplayan 14-20 numaralı rıhtımların ise ro-ro taşımacılığına tahsis edildiği,
- Sözü edilen rıhtımların 100 metreden büyük gemilerin yanaşmasına müsait olmadığından, örneğin İSTANBUL LİNES'in 100 metreden büyük gemilerinin kendisine özellikle tahsis edilen 10 numaralı rıhtıma yanaştığı, bu durumun zaman zaman bu rıhtımın yakınlarındaki diğer rıhtımlarda hizmet verilmesine engel olabildiği,
- Sözü edilen rıhtımlarda, örneğin rüzgar enerjisi santrallerinde kullanılan parçalar gibi, çok değerli yüklerin muhafaza edilebildiği,
- Ro-ro gemilerine yüklenecek kamyon ve tırların belirli bir süre içerisinde limanı park yeri gibi kullanması nedeniyle bu durumun hem boş alanların kullanılmamasına hem de diğer gemilere verilecek hizmetlerde aksaklık çıkmasına yol açabildiği,
- Diğer taraftan, SÖZLEŞME çerçevesinde ÇELEBİ'nin limanda yatırım yapma zorunluluğunun bulunduğu,
- Bu kapsamda ÇELEBİ'nin liman sahasında, rıhtımların revizyonu, aydınlatma ve güvenlik yatırımları, kamera sistemlerinin kurulması gibi esasen çok önemli bir kısmı ro-ro taşımacılarına hizmet sağlanan alanda yapılan yatırımlar yaptığı,
- Ro-ro taşımacılarından diğer liman hizmetlerine göre senelik daha düşük bir gelir elde edilmesine rağmen bu hizmetin gerçekleştirildiği alanlara yüksek miktarda yatırımlar gerçekleştirildiği,
- ÇELEBİ'nin önümüzdeki dönemde de önemli yatırımlar gerçekleştirme zorunluluğunun olduğu, söz konusu yatırımların ise UDHB ve TCDD'nin denetimi altında bulunduğu,
- ÇELEBİ'nin bu yatırımları, tesisleri ve satın alınan araç ve ekipmanı imtiyaz süresinin sonunda TCDD'ye devretme yükümlülüğünün bulunduğu,
- Bandırma Limanı'nın ro-ro taşımacılığına yönelik liman hizmetleri bakımından hakim durumda olmadığı, zira Erdek Limanı'nda da ro-ro gemilerine hizmet verildiği, verilen bu hizmetler arasında herhangi bir fark bulunmadığı,
- Erdek Limanı'nda zaman zaman daha düşük ücretlerle hizmet verilmesine rağmen taşıma hizmeti alanların şoförler için barınma, yeme, içme vb. imkanların daha geniş olması gibi saiklerle Bandırma'yı tercih edebildiği,
- Öte yandan ticari açıdan Erdek Limanı'nın ro-ro taşıyıcıları açısından Bandırma Limanı'na oldukça güçlü bir alternatif olduğu,

- Halihazırda Bandırma Limanı'nın ro-ro hizmetleri bakımından %(.) kapasite doluluğuyla çalıştığı

ifade edilmiştir.

(78) Dosya kapsamında Ambarlı Limanı'nı kullanan başvuru sahipleriyle yapılan görüşmeler kapsamında özetle;

- Güney Marmara'da Bandırma hattında Çelebi Limanı'ndan başka bir liman olmadığı,
- Marmara'nın güneyinin Erdek, Mudanya ve Bandırma olmak üzere üç hatta ayrıldığı, öte yandan bu hatların birbirine alternatif olmadığı,
- Turistik hat olduğu için Mudanya'ya kamyon, TIR giremediği, Erdek iskelesinin ise altı aylık izinlerle çalışan bir yer olduğu, bu hatta geçiş yapmanın seyahat mesafesi ve süresini de uzatacağından iktisadi olarak da uygun olmadığı,
- Bandırma hattının şu anda 200.000 araç seviyesinde olduğu,
- Bu bölgenin liman ekonomisinin ro-ro taşımacılığına dayandığı, bu açıdan ro-ro taşımacılığının Bandırma Limanı'na yönlendirilmesinin söz konusu olduğu,
- Ro-ro taşımacılığının liman hizmeti gerektirmediği, dolayısıyla ro-ro taşımacılarının liman müşterisi gibi görülmesinin doğru olmadığı, ro-ro taşımacılarının limanlara ek maliyet yüklemelerinin mevzu bahis olmadığı,
- Dünya örneklerinde limanlara ödenen ücretlerin bilet fiyatları üzerinden %3 ila %5 arasında (her bir liman için ayrı ayrı) olduğu,
- Mevcut durumda ise maliyetlerin toplamda %(.) liman ücretlerinin (çıkış ve varış limanları toplamı), yaklaşık %(.) yakıt ücretinin oluşturduğu, geri kalan maliyetlerin ise personel ve diğer giderler olduğu,
- Bandırma Limanı'nın ortalama bilet fiyatları üzerindeki yerinin %(.) civarında olduğu,
- Öte yandan nakliyecilerin karayolu gibi bir alternatifinin bulunduğu, bu açıdan ilgili ücret artışlarının talepten bağımsız olarak müşteriye yansıtılmasının mümkün olmadığı,
- Özelleştirme sonrasında Bandırma Limanı'nda alınan hizmette herhangi bir iyileşme görülmediği, aksine hizmetin kötüye gitmesinden bahsedilebileceği,
- Örneğin özelleştirme öncesinde liman içerisinde araç park alanları mevcutken, özelleştirme sonrasında ise bu park alanlarının hizmet kapsamı dışında kaldığı,
- Diğer yandan ro-ro gemilerinin yanaşması ve bağlanması için verilen palamar hizmetinin ayrıca faturalandırıldığı,
- Yoğun talepler ve karşılıklı görüşmeler üzerine Bandırma Liman işletmesinin 1 Mart 2017 itibarıyla kurun 3,53 TL'ye sabitlenmesine razı olduğu, ancak bunun öncesinde ABD Doları 3,93'e çıktığında ödemenin bu kur üzerinden gerçekleştirildiği, bu artışın ilgili dönemde önemli bir maliyet artışı getirdiği,
- Yoğun taleplerin kısmen dikkate alınması sonucunda, Liman yönetiminin 1 Nisan 2017 tarihinden itibaren ücretleri 13 ABD Doları'na çektiği, öte yandan bu durumun da geçici olduğunun ve 15 Mayıs 2017 tarihinde sona ereceğinin liman yönetimi tarafından sözlü olarak bildirildiği,

- Ücretlerin bir formülasyona tabi tutulmasının önerilebileceği, ödemelerin TL üzerinden yıllık ÜFE ortalamasına göre değiştirilmesinin ve kuzey Marmara'da bulunan limanlardaki ücret düzeyiyle uyumlu olmasının uygun olacağı

belirtilmiştir.

(79) Yürütülen soruşturma dairesinde, Bandırma Limanı çıkışlı/varışlı hatlarda faaliyet gösteren nakliyecilerden ro-ro taşımacılık hizmeti alma ve Bandırma Limanı'nı tercih etme sebepleri ve kendileri için kara yolunun ro-ro hizmetlerine ikame olup olmadığına ilişkin bilgi talep edilmiştir. Nakliyeciler tarafından gönderilen cevabi yazılarda özetle;

- Kara yolu ile Bandırma Limanı'na getirilen yüklerin genel olarak İzmir, Manisa, Balıkesir ve Çanakkale'den yola çıktığı ve bu yüklerin büyük çoğunluğunun İstanbul varışlı olduğu,
- Ro-ro gemileri ile Bandırma Limanı'na getirilen yüklerin İstanbul ve Tekirdağ çıkışlı olduğu ve bu yüklerin Güney Marmara ve Batı Ege'deki illere taşındığı,
- Ro-ro taşımacılığı hizmeti almak için Güney Marmara'da Bandırma Limanı'na alternatif bir limanın bulunmadığı,
- Ro-ro gemilerini tercih etmelerinin en büyük sebebinin maliyet olduğu ve ro-ro gemilerini kullanmanın kendileri için önemli bir maliyet avantajı sağladığı,
- Ro-ro ücretlerinde meydana gelecek fiyat artışı sonucu oluşacak maliyetin sadece kara yolunun kullanılarak taşımacılık yapılması durumunda meydana gelen maliyeti aşması durumunda ro-ro gemilerini kullanmaktan vazgeçebilecekleri,
- Osman Gazi Köprüsü'nün ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün faaliyete geçmesinin ro-ro gemilerini kullanma tercihlerine bir etkisinin olmadığı

hususları ifade edilmiştir.

1.5.2.2.2. Erdek Limanı

(80) Mevcut dosya kapsamında Erdek Liman Başkanı (.....) ile yapılan görüşmede genel itibarıyla;

- Erdek Limanı'nda üç adet rampanın bulunduğu, bu nedenle iskeleye aynı anda maksimum 50-80 metre büyüklükteki üç geminin yanaşabildiği,
- Tekirdağ'dan hat izni kapsamındaki gemilerin (Marmara ro-ro gemileri) Erdek'i kullandığı,
- Erdek'in halihazırda gemilere romörkaj ve pilotaj hizmetlerini sunmadığı,
- Erdek Limanı'nın özellikleri itibarıyla 2000 gros ton ve üstü gemilerin yanaşmasına uygun olmadığı,
- Erdek Limanı'nda konteyner tırlarının taşımacılığının yapılmadığı, limanın yalnızca araç ve yolcu taşımacılığı için kullanıldığı,
- Erdek Limanı'nda ücretlendirme ve gemilerin uygunluğu konusunda Balıkesir Büyükşehir Belediyesi'nin yetkili olduğu, Liman başkanlığının ise iskelenin can, mal ve seyir emniyeti açısından denetimlerin yapılması hususunda yetkili olduğu,
- Balıkesir Büyükşehir Belediyesi'nin liman kapasitesinin elvermemesi vb. nedenlerle ro-ro gemilerinin Erdek Limanı'nı kullanma isteklerini reddedebildiği,

- Erdek'in özellikle yaz aylarında turizm kaynaklı artan nüfusunun şehirde insan trafiğini yoğunlaştırdığı, bu durumun ro-ro taşımacılarının ilçede ilave tır-kamyon trafiği yaratmasına neden olduğu,
- Erdek Limanı'nda faaliyet göstermek isteyen teşebbüslerin öncelikle belediyeden uygunluk yazısı alarak liman başkanlığına başvurması gerektiği, gerekli belgelerin bulunması durumunda başvuruların UDHB'ye iletildiği ve bir ay içerisinde değerlendirilerek başvuru sahibine geri dönüş sağlandığı,
- Ro-ro gemilerine sunulan hizmetler açısından Erdek'te sunulan hizmetlerle Bandırma'da sunulan hizmetlerin bazı benzer nitelikleri olsa dahi niceliksel olarak, yani liman kapasitesi bakımından Erdek Limanı'nın çok daha kısıtlı bir yapıya sahip olduğu,
- Erdek Limanı'nın turizme dayalı bir işleyişe sahip olup, sadece ro-ro gemileri ve araç feribotları için hizmet sunabildiği,
- Erdek'te aydınlatma tesisatı, levha vb. yönlendirme işaretlerinin inşasının yapıldığı ve emniyetin sağlanmasına yönelik tedbirlerin alındığı, bu nedenle liman faaliyetlerinin gece de devam edebildiği

dile getirilmiştir.

(81) Öte yandan, Erdek'te faaliyet gösteren S.S. ERDEK tarafından özetle;

- S.S. ERDEK'in Belediye ile anlaşması çerçevesinde aylık (.....) TL palamar ücreti ödediği ve "Marmara Ro-Ro" adı altında faaliyet gösterdiği,
- Bandırma Limanı'nda ise her bir gemi için (.....) TL palamar ücreti, (.....) TL barınma ücreti ödendiği,
- S.S. ERDEK üyelerinden beşinin günde dört sefer olmak üzere Tekirdağ Barbaros Limanı – Erdek Limanı hattında faaliyet gösterdiği, ikisinin (*Saraylar ve Ahmet Özkaptan* gemileri) ise Bandırma – Tekirdağ Limanı arasında faaliyet gösterdiği,
- Bandırma'dan kalkan gemilerin büyüklükleri dolayısıyla, daha büyük gemilerin yanaşmasına müsait olan Tekirdağ Limanı'na, diğer gemilerin ise Barbaros Limanı'na yanaştıkları,
- Fiyatlandırmada limanlarda uygulanan tarifelerin etkili olduğu,
- Erdek ve Barbaros limanlarında belediyeler tarafından yalnızca giriş ücreti alındığı, ücretlerin limanlara nakliyeciler tarafından doğrudan ödendiği, limana giren araçların tonajına göre fiyat farklılaştırılmasına gidildiği ve bu limanlarda inen araçlardan herhangi bir ücret alınmadığı,
- Bandırma Limanı'nda ise hem yükleme yapılan hem de boşaltılan araçlardan sabit ücret alındığı, bu nedenle Erdek ve Barbaros limanlarında nakliye araçlarının yanı sıra binek araçlar da taşınırken, Bandırma Limanı'nda yalnızca nakliye araçlarına hizmet verildiği, ayrıca ro-ro gemilerinin yazın küçük araçları Avşa adasına turistik amaçlarla taşıdığı,
- Nakliyeciler açısından Erdek hattının fiyat yönüyle avantajlı olmasına rağmen gerek ödeme koşullarının daha kolay olması (kredi kartı ile ödeme vb.) gerek müşterilerin sadece ro-ro taşımacısına tek bir ücret ödemesinin kolaylığı gibi hususları göz önünde bulunduran müşterilerin Bandırma'yı tercih edebildiği,

- Hat izni alınabilmesi için belediyeden izin yazısı alınması gerektiği, limanın halihazırda işleyen bir liman olmaması halinde “survey” yapılması gerektiği, sürecin iki-üç hafta aldığı, belediyede Ulaşım Koordinasyon Merkezi (UKOME) toplantısı olmaz ise bir aya kadar uzayabildiği,
- Tekirdağ-Bandırma hattının, Tekirdağ-Erdek hattına göre yaklaşık yarım saat daha fazla yol kat edilmesini gerektirdiği,
- Güzergâhta yer alan bazı adaların Erdek'ten Bandırma Limanı'na geçişi zorlaştırdığı, örneğin fiyatları düşse dahi Marmara Adası'ndan taşınan mermer bakımından operasyonların Bandırma'ya kaydırılmasının söz konusu olmayacağı,
- Bandırma Limanı'nın fiyatları daha da artırması halinde S.S. ERDEK üyelerinin bu limandan gerçekleştirdiği faaliyetlerin de başka bir limana kaydırılmasının düşünülmeyeceği,
- S.S. ERDEK tarafından Bandırma-Zeyport Limanı arasında gerekli izinlerin alınmasına rağmen, Zeyport Limanı'nın şehir içinde yer alması ve ayrıca Ambarlı Limanı'na kıyasla yolculuğun 1,5 saat daha uzun sürmesi nedeniyle burada yeni bir hattın başlatılmadığı,
- Liman ücretlerinin fahiş olduğu konusunda S.S. ERDEK'in çeşitli başvurularda bulunduğu ancak bu kapsamda herhangi bir sonuç alınmadığı,
- Nakliyecilerin, fiyata duyarlı olmaları nedeniyle, fiyatların çok artması durumunda karayolunu tercih edebilecekleri

hususları ifade edilmiştir.

1.5.2.2.3. Mudanya Limanı

(82) 14.09.2017 tarihinde gerçekleştirilen görüşmede Mudanya Liman Başkanı (.....) tarafından;

- Mudanya Limanı'nın Bursa Büyükşehir Belediyesi iktisadi teşebbüsü BURULAŞ tarafından işletildiği,
- Ocak 2017'de Mudanya-Ambarlı arasında ro-ro taşımacılığı faaliyetine başlandığı,
- Ancak Bursa Büyükşehir Belediyesi'nden UKOME kararının çıkmaması nedeniyle bu faaliyetin bir süre sonra durdurulduğu,
- Mudanya'da limana ulaşım için bir giriş ve bir çıkış caddesi bulunduğu,
- Bu bakımdan özellikle ro-ro taşımacılığı nedeniyle ilçe trafiğinin aksaması ve bu durumun ilçe mukimlerini olumsuz etkilemesine yönelik endişelerin, ilçede Mudanya'nın ro-ro taşımacılığı için elverişli olmadığı şeklindeki endişeleri ortaya çıkarabildiği,
- Bununla birlikte limanın geri sahası ile birlikte ilçe trafiğinin kısıtlı olmasının, yaz aylarında artan turizm hareketleriyle birlikte trafikte yoğunlaşmalar vb. sebepler dolayısıyla ro-ro taşımacılığının gelişimi için uygun olmayabileceği,
- Limanın geri sahasında şehir trafiği bulunması, bu trafiğin artacağına öngörülmesi, denizden sonra hemen dağ yamacının başlaması, coğrafi yapısı gibi zorluklar nedeniyle Mudanya'da ro-ro taşımacılığının gelişmesi kolay olmadığı,

- BURULAŞ'ın halihazırda Mudanya Limanı'nı yolcu taşımacılığı alanında kullandığı,
- Geçmiş dönemde Ketendere mevkiinde Güney Marmara ro-ro taşımacılığı hattı kurulması ve bu kapsamda yatırımların yapılmasının da gündemde olduğu, bununla birlikte, halihazırda bu projeye ilişkin somut bir gelişme bulunmadığı

ifade edilmiştir.

I.5.2.2.4. Gemlik BORUSAN Limanı

- (83) Gemlik BORUSAN Limanı tarafından bilgi isteme yazısına cevaben gönderilen yazıda;
- BORUSAN Limanı'nda genel kargo, konteyner ve ro-ro taşımacılığı yapılmakla birlikte, limanda ro-ro taşımacılığı adı altında faaliyet gösteren teşebbüslerin yüklerini tırlar, kamyonlar ve/veya römorklar aracılığıyla taşımakta olan operatörler olmadığı,
 - BORUSAN Limanı'nda faaliyet gösteren teşebbüslerin kendisi yük konumunda olan otomobil, kamyon, iş makinesi, minibüs ve treylerleri ihraç ve ithal eden operatörler olduğu

belirtilmiştir.

I.5.2.2.5. Gemlik GEMPORT Limanı

- (84) Gemlik Gempport Limanı'na gönderilen bilgi isteme yazısına cevaben teşebbüs tarafından gönderilen yazıda özetle;
- Limanda operasyonu yapılan gemilerin ihracat yeni/sıfır araçları yükleyen ya da ithalat yeni/sıfır araçları getiren safi araç taşıyan gemiler olduğu,
 - Bu açıdan ÇELEBİ'nin icra ettiği ro-ro faaliyetlerine yönelik liman hizmetleriyle GEMPORT'un icra ettiği faaliyetler arasında fark bulunduğu

ifade edilmiştir.

I.5.2.2.6. ÇANAKKALE LİMANI

- (85) Çanakkale Belediyesi tarafından gönderilen yazı ve ÇANAKKALE LİMANI tarafından gönderilen bilgi ve belgelerde, ÇANAKKALE LİMANI'nda ro-ro taşımacılığı yapılmadığı bildirilmiştir.

I.6. ÇELEBİ Tarafından Gönderilen Yazılı Savunmalar ve Ekonomik Analiz Kapsamında Öne Sürülen Hususlar

- (86) Mevcut başlık altında teşebbüs tarafından, yazılı savunmalar ve buna ilaveten sunulan ekonomik analiz çerçevesinde ileri sürülen argümanların genel bir özetine yer verilecek; ilgili pazarın tanımlanması, hakim durum tespiti ve aşırı fiyat tahlili bağlamında savunmalarda ifade edilen hususlar ise değerlendirme bölümünde yeri geldikçe cevaplarıyla aktarılacaktır.

- (87) ÇELEBİ'nin yazılı savunmalarında genel hatlarıyla;

- İlgili coğrafi pazar olarak tanımlanan "Kuzey Ege, Marmara ve İç Anadolu'nun Batısı"nda Erdek Limanı başta olmak üzere, Çanakkale, Mudanya ve Lapseki limanlarının da ro-ro hizmeti açısından önemli birer alternatif teşkil ettiği ve bu yönüyle ÇELEBİ'nin rekabet baskısı altında bulunduğu,
- Bu nedenle ÇELEBİ'nin "ro-ro gemilerine yönelik liman hizmetleri pazarı"nda hakim durumda bulunduğu söylenemeyeceği,

- Mevcut rekabet baskısı altında fiyatın belirlenmesi noktasında ÇELEBİ'nin bağımsız hareket edemediği, bu yönüyle aşırı fiyatlandırmaya müdahale açısından aranılan tekel veya tekele yakın bir hakim duruma sahip olma koşulunun ÇELEBİ özelinde oluşmadığı,
- Mesafe itibarıyla Bandırma Limanı'na yakın bir konumda bulunan Erdek Limanı'nın mevcudiyeti ve buradaki liman trafiğinin görece kuvvetli olması, Çanakkale-Eceabat, Çanakkale- Kilitbahir, Lapseki-Gelibolu, Çardak-Gelibolu ve Mudanya-İstanbul seferlerinin acente ve/veya müşteriler açısından Ambarlı-Bandırma seferine alternatif olarak görülebileceği,
- ÇELEBİ'nin müşteri ve rakiplerinden bağımsız fiyat belirleyebilme imkanının bulunmadığı, her halükarda fiyatların TCDD'nin mutlak kontrol ve denetimi altında olduğu,
- ÇELEBİ'nin müşterilerinin alıcı gücüne sahip olduğu ve bu durumun fiyatların rekabetçi düzeyde kalmasına yol açtığı,
- SÖZLEŞME'nin imzalandığı tarihi takip eden üç yıl boyunca ÇELEBİ'nin fiyat belirleme serbestisinin bulunmadığı,
- Üç yıl sonrasında da fiyatlamaya ilişkin hususlarda TCDD'nin onayının alındığı,
- Potansiyel rakiplerin varlığının ÇELEBİ'nin fiyatlama stratejisine etki ettiği,
- İddia edildiği üzere, aşırı fiyatlamaların mevcut olması durumunda ro-ro gemilerine yönelik hizmet vermeyen bölgedeki diğer limanların ciddi bir yatırım maliyetine katlanmadan pazara girmesinin bekleneceği,
- İşletme hakkı gideri ve yatırım maliyetleri başta olmak üzere, maliyetlerin yüksek olması hasebiyle fiyatların yüksek bir görünüme sahip olduğu, Bandırma Limanı'nın yapısal farklılıklarına istinaden ÇELEBİ'nin görünmeyen maliyet kalemleriyle karşı karşıya kaldığı, bunların doğrudan ro-ro hizmeti ile olan ilişkisi dolayısıyla fiyatlara yansıtılması önünde bir engel bulunmadığı, keza fiyatların ve kâr marjının anılan yüksek maliyetler temelinde hiçbir zeminde aşırı fiyatlandırmaya yol açacak seviyede yüksek olmadığı ve fiyatların toplam maliyetlerin esaslı ölçüde üzerinde olmadığı,
- Ro-ro gemilerine yüklenecek tır ve kamyonların belirli bir süre limanı park yeri gibi kullandığı, bu durumun hem boş alanların kullanılmamasına hem de diğer gemilere verilecek hizmetlerde aksaklık ortaya çıkmasına yol açabildiği, dolayısıyla bunların da ÇELEBİ açısından ek birer maliyet kalemi teşkil ettiği,
- TCDD ile akdedilen imtiyaz sözleşmesi uyarınca ÇELEBİ'nin limana yatırım yapma zorunluluğu altında olduğu, bu kapsamda rıhtımların revize edilmesi, aydınlatma ve güvenlik yatırımlarının yapılması, kamera sistemlerinin kurulması başta olmak üzere ÇELEBİ tarafından liman sahasında büyük yatırımların gerçekleştirildiği, yapılan yatırımların çok önemli bir kısmının, esasen limanın ro-ro taşımacılarına hizmet sağlanan bölümlerinde gerçekleştirildiği, bu çerçevede, ro-ro taşımacılarına verilen hizmetlerden diğer liman hizmetlerine nazaran görece düşük bir gelir elde edilmesine rağmen bu hizmetin verildiği alanlara yüksek miktarlarda yatırımların gerçekleştirildiği,
- TCDD ile akdedilen imtiyaz sözleşmesi dairesinde ÇELEBİ'nin fiyatları belirleme noktasında herhangi bir serbestiye sahip olmadığı, belirlenen fiyatların TCDD'nin mutlak kontrolü ve denetimi altında bulunduğu, aşırı fiyatlandırmaya yol açılması

halinde bu durumun para cezası ve sözleşmenin fesih sebebi olarak öngörüldüğü, anılan düzenlemenin bir regülasyon görünümünde olduğu, bu gibi bir kurguda aşırı fiyatlandırma temelinde *ex-post* zaviyeden Kurul'un müdahalesine gerek ve ihtiyaç bulunmadığı,

- TCDD tarafından fiyatlara herhangi bir müdahalede bulunma gereği duyulmadığı gibi belirlenen fiyatların da uygun görüldüğü, SÖZLEŞME süresi boyunca TCDD tarafından aşırı fiyatlandırma üzerine uygulanan herhangi bir yaptırım bulunmadığı,
- Kâr marjının düşük seviyelerde seyrettiği, diğer hizmetlerle karşılaştırıldığında da bunun aşırı fiyatlandırma şeklinde nitelendirilmesinin mümkün olmadığı, uygulanan fiyatların diğer teşebbüslerin fiyatlarıyla karşılaştırıldığında da yüksek maliyet kalemleri sebebiyle aşırı fiyatlandırma şeklinde nitelendirilemeyeceği,
- Fiyatların halihazırda resmi tarifinin aksine teşvik amacıyla indirilmiş olmasının aşırı fiyatlandırma niyetinin bulunmadığının açık bir göstergesi olduğu, tüm nedenlerle ÇELEBİ aleyhine idari para cezası uygulanmasına yer olmadığı,
- Bandırma Limanı'nın ücretlerinin, Erdek Limanı'na göre yüksek olmasına rağmen sıklıkla Bandırma Limanı'nın tercih ediliyor oluşunun limanda hizmet kalitesi anlamında profesyonel ölçekte hizmet verildiğinin ve hizmet kalitesinde somut herhangi bir düşüş yaşanmamış olduğunun göstergesi olduğu

hususları ifade edilmiştir.

(88) Diğer taraftan, ÇELEBİ tarafından birinci yazılı savunmasına ilaveten, ro-ro taşımacılığına yönelik liman hizmetlerinde katlanılan maliyetler ile fiyatlama politikalarının karşılaştırılması ve değerlendirilmesine yönelik bir ekonomik analiz çalışması gönderilmiştir. Mezkûr analiz bünyesinde, ro-ro liman hizmetlerine ilişkin gelir ve giderler ile tüm liman hizmetlerine ilişkin gelir ve giderlerin oransal analizi, ro-ro liman hizmetlerinden elde edilen gelirin maliyetler ve sunulan diğer hizmetlerin gelir ve giderleri ile karşılaştırılması, tüm liman hizmetleri için ayrı ayrı hesaplanan kârlılıklar, öz sermayenin alternatif faiz geliri analizleri Kurum'a sunulmuştur. Yapılan analizler bağlamında teşebbüs tarafından özetle,

- Ro-ro liman hizmetlerine ilişkin gelirlerin toplam liman gelirlerine oranının, hiçbir dönemde ro-ro liman hizmetlerine ilişkin giderlerin toplam liman giderlerine oranından daha fazla olmadığı, bu durumun, ro-ro liman hizmetlerine ilişkin fiyatlama politikasının, diğer liman hizmetlerine ilişkin kâr hedefine ulaşamaması sebebiyle belirlenmediğini veya toplam kâr hedefine ulaşma amacı güdümediğini ortaya koyduğu,
- Ro-ro liman hizmetlerinin sürdürülebilmesi için katlanılan giderlerin, söz konusu hizmetlerden elde edilen gelirden daha fazla olduğu,
- Bandırma Limanı'nın verileri dikkate alındığında, yalnızca son iki yıllık dönemde ro-ro liman hizmetlerinden elde edilen gelirlerin, katlanılan maliyetlerin üzerinde seyrettiği, bugünkü değere indirgeme yöntemi ile 2012-2017 Temmuz arası dönem değerlendirildiğinde kârlılığın negatif değer olarak hesaplandığı,
- ÇELEBİ'nin Bandırma Limanı'na belirli bir süre içerisinde ciddi miktarda yatırım yapması gerektiği, bu yatırımların ise, halihazırda her bir liman hizmetinden elde edilen gelirin en azından o hizmetin sunulmasına tahsis edilen bölgelere gerçekleştirilecek yatırımları da karşılayacak şekilde bir kârı içermesi gerektiği, bu çerçevede, ÇELEBİ tarafından Bandırma Limanı ro-ro bölgesine ilişkin olarak

en az 15 Milyon ABD Doları tutarında bir yatırımın 2021 yılında başlamak üzere devreye alınması gerektiği dikkate alındığında reel kâr yüzdesinin çok daha düşük olduğu,

- ABD Doları'na bağlı olarak limana yapılan yatırımların amortismanına yeniden değerlendirme oranı uygulanmadığından, ABD Doları TL bazında değer kazandığında amortismanın kayıt tarihindeki TL karşılığının gider olarak yazıldığı, bu durumun ise, esasen amortisman giderinin olması gerekenden daha az TL değerinden mali tablolara yansıtılması anlamına geldiği, ayrıca ABD Doları'nın TL karşısında değer kazandığı durumda TL bazında hazırlanan gelir tablosunda ÇELEBİ'nin gelirlerinin kur artışı kadar arttığı, bu etkiler birlikte değerlendirildiğinde özellikle 2016-2017 döneminde artmış görünen kârlılığın, aslında ABD Doları'nın TL karşısında değer kazanmasının bir sonucu olduğu,
- ÇELEBİ'nin ro-ro liman hizmetlerine yönelik fiyatlandırma politikasının, 1 Ocak 2014 ile 15 Şubat 2017 tarihleri arasında değişmediği ve 15 ABD Doları olarak devam ettiği; buna karşın, 15 Şubat 2017 tarihinde ABD Doları/TL döviz kurunun 3,5338 olarak belirlendiği ve 01 Nisan 2017 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere de fiyatlarda %13,33 oranında bir indirim yapıldığı (yani fiyatların 13 ABD Doları'na indirildiği), dolayısıyla 2016-2017 dönemindeki artmış görünen kârlılığın aslında ABD Doları'nın TL karşısında değer kazanmasından kaynaklandığı ve ÇELEBİ'nin aşırı fiyatlandırma niyetinin bulunmadığı,
- Bunlara ilaveten, fiyatlandırma bakımından yalnızca maliyetlerin dikkate alınmasının hizmetin sadece arz kısmı ile ilgili olacağı, aşırı fiyatlandırma iddialarına yönelik gerçekleştirilen değerlendirmeler bakımından talep unsurunun da dikkate alınması gerektiği, zira limanın çeşitli özellikleri ve tüketici nezdindeki değerinin, diğer limanlarla yapılacak karşılaştırmalarda ortaya çıkabilecek ücret farklılıklarının ekonomik gerekçesi olarak değerlendirilebileceği, Bandırma Limanı'nın da gerek ro-ro taşımacılığı hizmeti sunan teşebbüsler gerekse de nakliyeciler nezdinde, konumu ve hizmetleri çerçevesinde ekonomik olarak değerli olması nedeniyle, Bandırma Limanı'nda uygulanan fiyatların diğer limanlardan farklılaşmasının makul olduğu,
- KUMPORT, AKÇANSA ve TDİ Tekirdağ limanlarının maliyetlerinin Bandırma Limanı'nın maliyetlerinden farklı olduğu ve bu sebeple de mezkûr limanların fiyatları ile bir fiyat karşılaştırması yapılamayacağı, keza 2014-2016 arasında fiyat karşılaştırması yapılan limanların uyguladığı fiyatların Bandırma Limanı birim giderlerinin dahi altında kaldığı,
- 2012-2017 Temmuz döneminde, ro-ro liman hizmetlerine ilişkin bugünkü değere indirgeme yöntemi ile hesaplanan en yüksek kârlılığın %(.....) ve düzenlenmiş birim net kâr oranının (.....)%(.....) olduğu dikkate alındığında, ÇELEBİ tarafından aşırı fiyatlandırma yapıldığı iddiasının gerçeği yansıtmadığı, keza bugünkü değere indirgeme yöntemi ile hesaplanan en yüksek kâr oranı olan %(.....) getiri, riske girerek yatırım yapan bir işletmenin bugünkü değerlerle TL faizi ile edinebileceği (bankaların bir yıllık mevduat faiz oranlarının yaklaşık ortalaması olan %(.....)) getiriden dahi daha az olduğu,

tespitlerine yer verilmiştir.

I.7. EAAD tarafından Yapılan İktisadi Analiz

(89) Yürütülen soruşturma kapsamında EAAD'den;

- İlgili pazarların tanımlanması,
- Belirlenen pazarlar özelinde (ÇELEBİ'nin) hakim durum analizi,
- Dosya konusu kapsamında aşırı fiyatlandırma yapıp yapılmadığı analizi,
- teşebbüslerden talep edilecek ilgili ekonomik analiz ve değerlendirmelerde kullanılacak verilerin tanımlanması

talep edilmiştir. Buna mukabil EAAD tarafından hazırlanan ekonomik analiz raporu kapsamında temel anlamda;

- Bandırma Limanı'nın tarife yapısı ile bu tarifelerin maliyetler ile karşılaştırılmasına ilişkin ulaşılan sonuçların, ÇELEBİ'nin Bandırma Limanı'nda aşırı fiyat uyguladığı iddiasını destekler bir görünüm arz etmediği,
- Bandırma Limanı'nın birim fiyatlarının diğer limanların birim fiyatları ile karşılaştırılmasına yönelik gerçekleştirilen "Fiyat Karşılaştırması Analizi"nin, ÇELEBİ'nin Bandırma Limanı'nda aşırı fiyat uyguladığı iddiasını destekler bir görünüm arz etmediği,
- Bandırma Limanı ile diğer limanların Fiyat Maliyet Farkı Karşılaştırması Analizi'nden, ÇELEBİ'nin Bandırma Limanı'nda aşırı fiyat uyguladığı iddialarına yönelik olarak elde edilen veriler kısıtında iktisadi bir çıkarıma ulaşmanın mümkün olmadığı

sonuçlarına ulaşılmıştır. EAAD tarafından yapılan aşırı fiyat analizine ise işbu kararın "I.8.3. Aşırı Fiyat Değerlendirmesi" bölümünde detaylı bir şekilde yer verilmektedir.

I.8. Değerlendirme

(90) Mevcut soruşturmanın konusunu esas itibarıyla, ÇELEBİ'nin Bandırma Limanı'nda ro-ro gemilerine verdiği hizmetlere ilişkin aşırı fiyat uyguladığı iddiasınının 4054 sayılı Kanun kapsamında araştırılması oluşturmaktadır. Anılan Kanun'un 6. maddesinde, "*Bir veya birden fazla teşebbüsün ülkenin bütününde ya da bir bölümünde bir mal veya hizmet piyasasındaki hakim durumunu tek başına yahut başkaları ile yapacağı anlaşmalar ya da birlikte davranışlar ile kötüye kullanması*" yasaklanmıştır.

(91) Dosya kapsamındaki şikayetlere konu uygulamalar; 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi temelinde genel olarak hakim durumun kötüye kullanılması, bunun özel bir türü olarak ise sömürücü rekabet ihlalleri başlığı altında yer alan aşırı fiyat uygulamasına karşılık gelmektedir.

I.8.1. Hakim Durumun Kötüye Kullanılması Hali Olarak Aşırı Fiyat Teorisi

(92) Aşırı fiyat, pazar gücünün uygulanması sonucunda sürekli olarak rekabetçi düzeyin önemli ölçüde üzerinde belirlenen fiyat olarak tanımlanmaktadır²¹. Aşırı fiyatlandırma sonucunda rekabetçi piyasalarda oluşan tüketici fazlasının bir kısmı pazar gücünü elinde bulunduran firmaya üretici fazlası olarak geçmekte; bir kısmı ise tamamen kaybolmaktadır.

(93) Rekabet hukuku uygulamalarının tüketici refahı odaklı olduğu göz önünde bulundurulduğunda, sömürücü nitelikteki davranışlar içerisinde yer alan ve tüketici

²¹ R. O'DONOGHUE ve A. J. PADILLA (2006), The Law and Economics of Article 82, Hart Publishing Oxford and Portland, Oregon, s. 604.

refahında doğrudan bir kayba ve dağılım etkinsizliğine yol açan aşırı fiyatlama davranışının, rekabet hukukunun temel ilgi alanlarından birini oluşturduğunu söylemek mümkündür. Ancak aşırı fiyatlamaya müdahale bazı tartışmaları da beraberinde getirmekte; bazı rekabet hukuku sistemlerinde ihlal olarak nitelendirilen aşırı fiyatlama, bazı sistemlerde ise hukuka uygun kabul edilmektedir. Bu tartışmaların kavramsal ve uygulamaya yönelik olduğu görülmektedir.

- (94) Kavramsal olarak, tekel gücüne sahip olan veya hakim durumda bulunan teşebbüslerin fiyat belirleyici konumda buldukları ve fiyatlarını kendi maliyet yapılarına göre belirledikleri yönünde yapılan tanımlamalar dikkate alındığında²², aşırı fiyatlama tekel gücü ve hakim durum kavramlarından ayrı düşünülemeyecektir. Bu nedenle aşırı fiyatlamayı yasaklama, belirli bir düzeyde pazar gücüne sahip olan teşebbüslerin kâr maksimizasyonu davranışlarını yasaklama sonucunu doğurabilecektir. Uygulamaya yönelik olarak yapılan tartışmaların ise aşırı fiyatlamamanın tanımında yer alan “*fiyatın sürekli bir biçimde ve önemli ölçüde rekabetçi fiyatın üzerinde olması*” durumunun rekabet otoritelerince sağlıklı bir şekilde tespit edilip edilemeyeceği ile rekabet hukukunun aşırı fiyatlamaya müdahale etmede doğru bir araç olup olmadığına ilişkin olduğu görülmektedir.
- (95) ABD’de aşırı fiyatlamaya rekabet hukuku çerçevesinde müdahale edilmediği görülmekte; AB rekabet hukukunun aşırı fiyatlama davranışına müdahale etmesinin yasal dayanağını ise Avrupa Birliği’nin İşleyişine Dair Anlaşma’nın (ABİDA) 102. maddesi oluşturmaktadır. Bu maddede kötüye kullanma örnekleri arasında sayılan “*Doğrudan ya da dolaylı olarak haksız alım ya da satış fiyatları uygulamak veya haksız ticari koşullar öne sürmek*” aşırı fiyatlamayı da içine alan bir başlık olarak kabul edilmektedir. Ancak uygulamaya bakıldığında bu kötüye kullanma halinin sınırlı sayıda karara konu olduğu görülmektedir. Her iki hukuk sistemi uygulamasında da pazarın kısa ya da orta vadede kendi kendini düzeltmesinin beklendiği hallerde rekabet otoritelerinin aşırı fiyatlamaya müdahale etmemesi gerektiği yönünde geniş bir görüş birliği vardır.
- (96) Aşırı fiyatlamaya müdahale, beraberinde getirdiği birtakım sakıncalar nedeniyle tartışmalara konu olmaktadır. Bu sakıncalar, yüksek fiyatların sağlayacağı pazara yeni girişlerin engellenmesi, yatırım ve yenilik güdüsünün azaltılması ile rekabet otoritelerinin uygulamada karşılaşılabileceği aşırı fiyat tespitinde yapılabilecek hatalar, yaptırım ve tedbir uygulamalarının neden olabileceği zararlar olarak karşımıza çıkmaktadır.
- (97) Aşırı fiyatlamaya ilişkin tartışmalardan bir diğeri ise sektörel bir düzenlemenin bulunması durumunda rekabet otoritelerinin aşırı fiyatlama davranışlarına müdahale edip etmeyeceğidir. İki yönde de görüşlerin bulunduğu görülmekle birlikte, sektörel düzenlemelerin başarısızlığı nedeniyle aşırı fiyatlamamanın gerçekleşmesi halinde rekabet otoritesinin müdahalede bulunmak yerine, rekabet savunuculuğu çerçevesinde ilgili otoriteye bu yöndeki görüşlerini iletmesi gerektiğini savunanlar da bulunmaktadır.
- (98) Aşırı fiyat kavramına ve tespitine yönelik Kurul kararları incelendiğinde; hakim durumda bulunan bir teşebbüsün rekabetçi şartlarda uygulayamayacağı ve sunduğu ürünün/hizmetin ekonomik değerinin önemli ölçüde üzerinde olan fiyatların rekabet hukuku anlamında aşırı fiyat olarak değerlendirildiği görülmektedir. Kurul’un bugüne kadar izlediği yaklaşım, aşırı fiyata ancak sınırlı koşullar altında rekabet hukuku

²² ABD rekabet hukukunda Sherman Antitröst Yasası’nda tekel gücü fiyatları kontrol etme ya da rekabeti engelleme gücü olarak tanımlanmakta; AB rekabet hukukunda ABİDA 102. maddesinde ise hâkim durum teşebbüse rakiplerinden, müşterilerinden ve nihai olarak tüketicilerinden önemli ölçüde bağımsız davranma gücü vererek ilgili pazardaki etkin rekabeti önleme olanağı sağlayan ekonomik güce sahip olmak şeklinde tanımlanmaktadır.

çerçevesinde müdahale edilmesi gerektiğini işaret etmektedir. Bu yaklaşımın altında yatan gerekçe, müdahale sonucunda teşebbüslerin kârlarının sınırlanacak olması nedeniyle pazara yeni girişlerin ve pazarda yatırımların engellenmesi gibi pazarın işleyişine ilişkin sakıncalar ve rekabet otoritelerinin aşırı fiyatlamamanın tespiti ve aşırı fiyatlamaya müdahale yöntemindeki hata riskidir.

- (99) Kurul'un 06.04.2001 tarihli ve 01-17/150-39 sayılı *BELKO* kararında²³ aşırı fiyatlamamanın 4054 sayılı Kanun dairesinde ele alınmasına yönelik yapılan değerlendirmeler şu şekildedir:

“Uygulamada Kanun'da öngörülenlerden başka bir takım kötüye kullanma halleri benimsenebileceğine göre, teknelci fiyatın da bunlardan biri olmaması için bir sebep bulunmamaktadır.

... teknelci fiyat tekelden kaynaklanan sosyal maliyetin temel sebeplerinden biridir ve eğer anti-teknel hükümüyle izlenen amaç tekelden kaynaklanan olumsuzlukların bertaraf edilmesi ise, bu uygulamanın yasaklama kapsamında kabul edilmesi doğal bir netice olarak karşımıza çıkmaktadır. Nitekim anlamı itibarıyla kötüye kullanma kavramına teknelci fiyatlamadan belki de daha uygun bir örnek davranış biçimi bulmak güçtür...

Her ne kadar fiyatlara müdahale mercii olmasa da Rekabet Kurumu, gerek sömürücü gerekse dışlayıcı sonuçlar doğursun hakim durumdaki teşebbüslerin bu tür uygulamaları karşısında önlem alma zorunluluğunda olan yegâne Kurum olarak karşımıza çıkmaktadır.”

- (100) Yapılan bu değerlendirme ile aşırı fiyat uygulamasının 4054 sayılı Kanun kapsamında incelenmesi gereken bir kötüye kullanma hali olarak kabul edildiği görülmektedir. İlgili kararda, teşebbüsün fiyatları diğer coğrafi pazarlardaki satış fiyatları ile karşılaştırarak *BELKO*'nun fiyatlarının %50-60 oranında daha yüksek olduğu tespit edilmiş ve yapılan analiz sonucunda *BELKO*'nun *aşırı yüksek fiyat uygulayarak hakim durumunu kötüye kullandığına* karar verilmiştir²⁴. Benzer şekilde, *HAVAŞ*²⁵ kararında da *“ürünün ekonomik değeriyle kabul edilebilir bir ekonomik bağı bulunmayan aşırı fiyat”* hakim durumun kötüye kullanılması olarak değerlendirilmiştir.

- (101) Aşırı fiyatın tespiti bakımından; ürünün ekonomik değeri ile fiyatı arasındaki ilişkinin belirlenmesinde ise Kurul'un fiyat karşılaştırması ve fiyat-maliyet analizinden oluşan iki aşamalı bir test benimsediği; ancak AB yaklaşımından farklı olarak fiyat karşılaştırmasına öncelik verdiği ve fiyat-maliyet analizine maliyetlerin kesin olarak hesaplanabildiği durumlarda yer verdiği görülmektedir. Bu doğrultuda *BELKO* kararında Kurul, maliyetlere ilişkin kapsamlı bir analiz gerçekleştirmiş ve finansman maliyeti de dahil olmak üzere şirketin tüm muhasebe kaynaklı maliyetlerini nazara almıştır. *TEDAŞ*²⁶ kararında ise fiyat-kâr marjı analizi gerçekleştirilmiş ve muhasebe temelli

²³ *BELKO* kararında, Ankara ilinde kömür ithalatı ve satışı hakkını münhasıran elinde bulunduran bir belediye teşebbüsü olan *BELKO*'nun Ankara ısınma amaçlı kömür pazarındaki hâkim durumunu aşırı fiyat uygulayarak kötüye kullandığı iddiası incelenmiştir.

²⁴ Mezkûr karar, Danıştay'ın 2001/4817 E., 2003/4770 K. sayılı kararı ile onanmıştır. Anılan onama kararında; aşırı fiyat uygulamasının 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında ele alınabileceğine hükmedilerek; *“rekabet koşullarının bulunmadığı, piyasanın kendi kendini düzeltemediği, aşırı fiyatlandırmanın yeni girişleri teşvik etmediği, giriş engellerinin bulunduğu, bilgi akışının tam ve homojen olmadığı bir ekonomide... bu gibi [aşırı fiyat gibi] istismar edici eylemlere rekabet kuralları aracılığıyla müdahale edilebileceği”* ifade edilmiştir.

²⁵ 03.01.2008 tarihli ve 08-01/5-4 sayılı Kurul kararı.

²⁶ 30.04.2002 tarihli ve 02-26/262-102 sayılı karar.

toplam maliyetler dikkate alınarak hesaplanan ortalama birim maliyet ile genel ortalama fiyatlar karşılaştırılmıştır.

- (102) Hangi ölçüde bir fiyat farklılığının aşırı kabul edileceğine ilişkin net bir orandan bahsedilememektedir. Geçmiş Kurul kararları incelendiğinde, *BELKO* kararında tespit edilen %50-60 oranındaki fiyat farkı doğrultusunda, *MTS* kararında²⁷ aşırı fiyatın tespitine ilişkin olarak fiyat kıyaslaması yapılmış ancak %25-30 aralığında olan fiyat farklılığı aşırı fiyat tespiti için yeterli bulunmamış; *BİLETİX* kararında²⁸ ise aşırı fiyatın tespiti için %11-18 aralığında olan farkın aşırı olmadığı değerlendirilmiştir.
- (103) Kurul, *BOTAŞ-EGO-İZGAZ-İGDAŞ* kararında²⁹ ise düzenlemeye tabi olan pazarlar bakımından aşırı fiyatlandırma değerlendirmesi yapmamayı tercih etmiş, teşebbüslerin aşırı fiyatlandırma davranışlarına müdahale edebilmek için fiyat serbestisine sahip olmaları gerektiği yönünde bir tespite yer vermiştir. İncelemeye konu olan teşebbüslerin doğal gaz satış fiyatlarının alt ve üst limitlerinin ilgili bakanlık tarafından belirlenmesi nedeniyle fiyat serbestisine sahip olmadıklarında hareketle mezkûr dosya bakımından aşırı fiyatlandırmanın söz konusu olmadığı sonucuna ulaşılmıştır.
- (104) Ancak Kurul *ASKİ-2* kararında³⁰, somut vakada regülasyona tabi bir pazarın söz konusu olmasına ve fiyatın tespit yönetimine ilişkin bir düzenlemenin bulunmasına rağmen; fiyatların aşırı olabileceği değerlendirmesi yaparak, ilgili düzenlemenin uygun olmadığı ve aşırı fiyat düzeylerinin önüne geçecek şekilde yeniden tanzime gidilmesi yönünde görüş gönderilmesine hükmetmiştir.
- (105) Düzenlemeye tabi olmayan bir pazarın incelemeye tabi tutulması hususunu ise Kurul *İZMİR JEOTERMAL* kararında³¹ ele almış; ilgili pazarda aşırı fiyatlandırma riskinin bulunduğunu ve bu riskin sektörel düzenlemeler yapılarak bertaraf edilebileceğini değerlendirerek ilgili kuruluşlara görüş gönderilmesi yönünde hüküm tesis etmiştir.
- (106) *TÜPRAŞ* kararında³² ise *TÜPRAŞ*'in regülasyona tabi olmasına rağmen fiyatlandırma davranışlarının 4054 sayılı Kanun kapsamında incelenebileceği belirtilmiş ve karar çerçevesinde;

“11.10.2008-01.01.2009 tarihleri arasındaki yaklaşık üç aylık dönemde TÜPRAŞ tarafından uygulanan rafineri satış fiyatlarının EPDK tarafından uygun bulunan 22.12.2006 tarihli Akaryakıt Tavan Fiyat Tarifesi'ne göre belirlenmediği tespiti çerçevesinde, piyasada düzenleyici kurumun fiyatlamaya ilişkin bir regülasyonu bulunmakla birlikte, buna aykırı davranan TÜPRAŞ'ın fiyat serbestisine sahip olduğu anlaşılmaktadır.”

yönünde değerlendirme yapılmıştır. Yapılan analiz sonucunda incelenen dönem itibarıyla ortalama rafineri satış fiyatlarının (RSF), ortalama Platts İtalya CIF Med fiyatlarından benzinde %14,5 ve motorinde %15 oranından daha yüksek gerçekleştiği; *TÜPRAŞ*'in yurtiçi RSF'leri ile ihracat fiyatları karşılaştırılmasında kurşunsuz benzin RSF'lerinin her zaman ihracat fiyatlarının üzerinde gerçekleştiği, 2008'in son üç ayında ise aradaki farkın %20-30 oranına kadar çıktığı, motorin için yapılan karşılaştırmada ise 2008 yılının son üç ayında RSF'lerin ihracat fiyatlarından yaklaşık %20 daha yüksek

²⁷ 26.05.2006 tarihli ve 06-36/462-124 sayılı karar.

²⁸ 01.03.2007 tarihli ve 07-18/164-54 sayılı karar.

²⁹ 08.03.2002 tarihli ve 02-13/127-54 sayılı karar.

³⁰ 20.12.2006 tarihli ve 06-92/1176-354 sayılı karar.

³¹ 15.07.2009 tarihli ve 09-33/739-176 sayılı karar.

³² 17.01.2014 tarihli ve 14-03/60-24 sayılı karar.

olduğu sonucuna ulaşılmış ve TÜPRAŞ'ın tanımlanan ilgili ürün pazarında aşırı fiyat uygulayarak hakim durumunu kötüye kullandığına karar verilmiştir.

- (107) Konuyla ilgili AB hukukunda, Avrupa Adalet Divanı (ABAD) tarafından 14.09.2017 tarihinde alınan “*Autortiesību un komunikēšanās konsultāciju aģentūra/Latvijas Autoru apvienība*” (AKKA/LAA) kararı da önem arz etmektedir³³. Kararda, aşırı fiyatın varlığından söz edebilmek için fiyatların önemli ölçüde ve yeterli bir süre yüksek seyretmesi gerektiği ifade edilmektedir. Bu kapsamda ABAD, “*önemli ölçüde yükseklik*” ve “*yeterli bir süre*” için herhangi bir standart belirtmemekte, bu standartların ilgili dosya özelinde ortaya konulması gerektiğini ifade etmektedir³⁴. Mahkeme; AKKA/LAA'nın eser sahiplerinden telif haklarının toplanması, telif haklarının yönetilmesi ve dağıtım faaliyetine ilişkin maliyetlerinin telif hakkı sahiplerine ödenen ücretlerden önemli ölçüde yüksek olmasının, teşebbüs birliğinin hakim durumda bulunduğu dair bir gösterge sayılabileceğini belirtmektedir³⁵.
- (108) AKKA/LAA kararında, hukuk sözcüsü Wahl tarafından Divan'a sunulan görüşte³⁶, AB Komisyonunun geleneksel olarak aşırı fiyata ilişkin ihlal tespiti yapmakta büyük ölçüde çekingen davrandığı ifade edilmektedir³⁷. Görüşte, ABAD'ın *United Brands* kararına değinilerek, ürünün ekonomik değeriyle ilgisi olmayan fiyatlamanın aşırı olarak kabul edilebileceği belirtilmektedir³⁸. Wahl, söz konusu tespitin yapılmasında belirlenmiş tek bir metot veya testin bulunmadığını, çeşitli metot ve testlerin dosya özelinde tek başına veya birlikte kullanılabilceğini ifade etmektedir.
- (109) Görüşte, Wahl tarafından yüksek giriş engellerinin bulunmadığı pazarlarda aşırı fiyat uygulanabilmesinin çok zor olduğu belirterek; rekabet hukukunda aşırı fiyatın sadece düzenleyici otoritelerin talebi kontrol edebilme imkanının olduğu, rekabet düzeyi düşük, düzenlenen pazarlarda mümkün olabileceği sonucuna ulaşmaktadır³⁹. Wahl, düzenlemeye tabi pazarlarda fiyat düzenleyicisi bir otoritenin mevcut olması durumunda yine aşırı fiyat oluşması ihtimalinin düşük olduğunu savunmaktadır. Zira sektörel otoriteler, fiyatların gözlenmesi ve gerekli olduğunda müdahale edilmesi noktasında rekabet otoritelerine nazaran daha iyi araçlara sahip olmaktadır. Bu bağlamda, söz konusu pazarlarda ancak düzenleyici otoritenin müdahale etmesi gerekirken etmediği hallerde ihlal ortaya çıkma ihtimali bulunmaktadır⁴⁰.
- (110) Bu husus ifade edilmekle birlikte, düzenleyici piyasalarda aşırı fiyatın mevcut olamayacağı veya düzenlenen piyasaların 4054 sayılı Kanun kapsamında değerlendirilemeyeceği gibi bir sonuca varmak da mümkün değildir. Nitekim düzenleyici otoritenin müdahale etmesi gerekirken etmediği hallerin vuku bulması her zaman ihtimal dahilindedir. Danıştay 13. Dairesinin 2008/14245 E., 2012/960 K. sayılı kararında;
- “... bir piyasanın düzenleyici ve denetleyici bir kurumun regülasyonuna tabi olmasının o piyasada yer alan faaliyetleri 4054 sayılı Kanun kapsamı dışına*

³³ 17.09.2017 tarih ve C-177/16 sayılı ABAD kararı;

<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=194436&pageIndex=0&doclang=en&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=106390> (Son Erişim Tarihi: 14.05.2018)

³⁴ A.g.k., 55. paragraf.

³⁵ A.g.k., 58. paragraf.

³⁶ AKKA/LAA Hukuk Sözcüsü Wahl Görüşü, 06.04.2017, C-177/16 (AKKA/LAA Görüşü),

<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=189662&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=1273145>, (Son Erişim Tarihi: 14.05.2018)

³⁷ AKKA/LAA Görüşü, 3. paragraf.

³⁸ A.g.k., 16. paragraf.

³⁹ A.g.k., 48. paragraf.

⁴⁰ A.g.k., görüşü, 49. paragraf.

çıkarmayacağı, Rekabet Kurulu'nun 4054 sayılı Kanun çerçevesinde tüm mal ve hizmet piyasalarında rekabeti engelleyici, bozucu veya kısıtlayıcı anlaşma, karar ve uygulamaları ve piyasaya hakim olan teşebbüslerin bu hakimiyetlerini kötüye kullanmalarını önlemek, bunun için gerekli düzenleme ve denetimleri yaparak rekabetin korunmasını sağlamakla görevlendirilmiş olduğu, söz konusu düzenleyici kurumların piyasa hakkındaki tasarruflarında rekabetçi bir piyasa düzeni sağlamakla yükümlü olmalarında rağmen, piyasada gerçekleşen rekabet ihlallerinin tespit ve idari yaptırıma tabi tutulması, Kanun veya ikincil düzenlemelerle öngörülen veya öngörülebilecek istisnalar dışında, 4054 sayılı Kanun kapsamında Rekabet Kurulu'nun görev alanına girdiği görülmektedir.”

ifadelerine yer verilmektedir. Karardan da anlaşılacağı üzere, sektörel düzenleyicilerin fiyata ilişkin yetkilerinin bulunması, Kurul'un yetkisini ortadan kaldırmamaktadır. Bu çerçevede, ÇELEBİ tarafından ro-ro taşımacılığı yapan teşebbüslere verilen liman hizmetlerinde aşırı fiyat uygulandığı iddiasının 4054 sayılı Kanun kapsamında incelenmesi gerektiği sonucuna ulaşılmıştır.

1.8.2. Hakim Durum Değerlendirmesi

1.8.2.1. Hakim Durum Analizi

- (111) 4054 sayılı Kanun'un üçüncü maddesinde hakim durum, “Belirli bir piyasadaki bir veya birden fazla teşebbüsün, rakipleri ve müşterilerinden bağımsız hareket ederek fiyat, arz, üretim ve dağıtım miktarı gibi ekonomik parametreleri belirleyebilme gücü” olarak ifade edilmiştir. Kanun'da bahsedilen pazar gücünün önemli bir göstergesi, tek başına yeterli olmamakla birlikte, teşebbüsün ilgili pazardaki pazar payıdır.
- (112) Yapılan ilgili pazar tanımları çerçevesinde, kullanılan ro-ro hatlarının Tekirdağ-Erdek, Tekirdağ-Bandırma, Ambarlı-Bandırma hatları olduğu, Güney Marmara varış ve çıkışlarının Erdek ve Bandırma limanları üzerinden sağlandığı görülmektedir. TÜRKLİM'in 2017 Sektör Raporu'nda sağlanan veriler doğrultusunda ilgili hatlarda taşınan toplam araç sayıları ve bu hatlarda taşınan araç sayılarının Bandırma ve Erdek limanlarından taşınan toplam araç sayısına oranına aşağıda yer verilmektedir:

Tablo 9: 2015 ve 2016 Yıllarında Erdek-Tekirdağ, Ambarlı-Bandırma ve Tekirdağ-Bandırma Hatlarında Taşınan Araç sayıları

	Taşınan Araç Sayısı (2015)	Taşınan Araç Sayısı (2016)	Taşınan Araç Sayısının İlgili Limanlarda Taşınan Toplam Araç Sayısına Oranı (2015)	Taşınan Araç Sayısının İlgili Limanlarda Taşınan Toplam Araç Sayısına Oranı (2016)
Erdek-Tekirdağ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Ambarlı-Bandırma	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Tekirdağ-Bandırma	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam	(.....)	(.....)	100	100

Kaynak: TÜRKLİM 2017 Sektör Raporu

- (113) Yukarıda yer verilen tablo verileri incelenirken dikkat edilmesi gereken husus, TÜRKLİM'in bu verileri taşınan bütün araçlar özelinde sağlamış olduğudur. Tespitler bölümünde yer verildiği üzere, Bandırma Limanı sadece nakliye araçları tarafından kullanılmakta, Erdek Limanı ise hem nakliye araçları hem de hususi araçlar tarafından kullanılmaktadır. Bu çerçevede, sadece nakliye araçları bakımından yapılacak değerlendirmede Erdek Limanı'nın payının tabloda yer verilen rakamlardan daha düşük olacağı anlaşılmaktadır. Bununla birlikte, tablodaki verilerin gösterge niteliğinde

kullanılabilmesi önünde bir engel bulunmamaktadır⁴¹.

- (114) Tablo 9’da görüldüğü üzere, 2015 yılında Bandırma Limanı’ndan taşınan araç sayısı (.....) adet, Erdek Limanı’ndan Tekirdağ’a taşınan araç sayısı ise (.....) adettir. 2016 yılında ise Erdek Limanı’ndan taşınan araç sayısının görece ihmal edilebilir ölçüde düşük olduğu değerlendirilmektedir. Anılan iki liman özelinde taşınan araç sayıları oran olarak değerlendirildiğinde ise 2015 yılında Bandırma Limanı’ndan taşınan araç oranının %(.....), Erdek Limanı’ndan taşınan araç oranının ise %(.....) olduğu görülmektedir. 2016 yılında ise Erdek Limanı’ndan taşınan araç oranının %(.....)’e düştüğü, Bandırma Limanı’ndan taşınan araç oranının ise %(.....)’a yükseldiği görülmektedir.
- (115) İlgili pazarda kullanılan ro-ro hatlarının Tekirdağ- Erdek, Tekirdağ- Bandırma, Ambarlı-Bandırma hatları olduğu, dolayısıyla Güney Marmara varış ve çıkışlarının Erdek ve Bandırma Limanları üzerinden sağlandığı bilgisi göz önüne alındığında, bu verilerin Bandırma Limanı’nın ro-ro gemilerine yönelik liman hizmetleri pazarında hakim durumda bulunduğu kanaati oluşmaktadır.
- (116) Bu noktada, teşebbüslerle ve gemi işletmecileriyle yapılan görüşmelerde edinilen bazı bilgilerin hatırlatılması yerinde olacaktır. Yürütülen soruşturma kapsamında Erdek Liman Başkanı (.....) ile yapılan görüşmede özetle;

- Erdek Limanı’nda üç adet rampanın bulunduğu, bu nedenle iskeleye aynı anda maksimum 50-80 metre büyüklükteki üç geminin yanaşabildiği,
- Erdek limanının özellikleri itibarıyla 2000 gros ton ve üstü gemilerin yanaşmasına uygun olmadığı,
- Tekirdağ Limanı çıkış ve varışlı gemilerin Erdek Limanı’nı kullandığı

belirtmiştir. Öte yandan, Erdek Limanında faaliyet gösteren S.S. ERDEK tarafından;

- S.S. ERDEK üyelerinden beşinin günde dört sefer olmak üzere Tekirdağ Barbaros Limanı-Erdek Limanı hattında faaliyet gösterdiği, ikisinin (*Saraylar ve Ahmet Özkaptan* gemileri) ise Bandırma-Tekirdağ Limanı arasında faaliyet gösterdiği,
- Bandırma’dan kalkan gemilerin büyüklükleri dolayısıyla, daha büyük gemilerin yanaşmasına müsait olan Tekirdağ Limanı’na, diğer gemilerin ise Barbaros Limanı’na yanaştıkları,
- Bandırma limanının fiyatları daha da artırması halinde S.S. ERDEK üyelerinin bu limandan gerçekleştirdiği faaliyetlerin de başka bir limana kaydırılmasının düşünülmeyeceği

ifade edilmiştir.

⁴¹ İlgili pazarın tanımlanmasına ilişkin bölümde ilgili coğrafi pazar; “Ege, Güney Marmara ve İç Anadolu’nun Batısı” olarak tanımlanmış ve bu bölgeye veya bu bölgeden yapılan taşımacılıkta kullanılacak ro-ro hatlarının Tekirdağ-Erdek, Tekirdağ-Bandırma, Ambarlı-Bandırma hatları olduğu belirtilmiştir. Her ne kadar TÜRKLİM 2017 Türk Limancılık Sektörü Raporu’ndan Marmara Bölgesi’nde Derince-Tekirdağ hattı, Yenikapı-Bandırma hattı, Gelibolu-Lapseki hattı ve Çanakkale-Kilitbahir hattı gibi kuzey ve güney yönlü hatlarda ro-ro taşımacılığı yapıldığı anlaşılmaktaysa da, gerek yürütülen araştırmalar gerek ro-ro taşıyıcısı teşebbüslerden elde edilen bilgiler doğrultusunda, bu hatların ticari nakliye yönelik ro-ro gemilerinden ziyade turistik ro-ro ve/veya binek ro-ro taşımacılığına hizmet vermesi nedeniyle söz konusu hatların, Tekirdağ-Erdek, Tekirdağ-Bandırma, Ambarlı-Bandırma hatlarına yakın ikame teşkil etmediği ve bu hatlar özelinde ayrı bir analiz yapılmasına gerek olmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

(117) Ambarlı Limanı'nı kullanan başvuru sahipleriyle yapılan görüşmelerde ise;

- Güney Marmara'da Bandırma hattında Çelebi Limanı'ndan başka bir liman olmadığı,
- Marmara'nın güneyinin Erdek, Mudanya ve Bandırma olmak üzere üç hatta ayrıldığı, öte yandan bu hatların birbirine alternatif olmadığı,
- Turistik hat olduğu için Mudanya'ya kamyon ve tırların giremediği, Erdek iskelesinin ise altı aylık izinlerle çalışan bir yer olduğu, bu hatta geçiş yapmanın seyahat mesafesi ve süresini de uzatacağından iktisadi olarak da uygun olmadığı

değerlendirmeleri yapılmıştır.

(118) 14.09.2017 tarihinde gerçekleştirilen görüşmede Mudanya Liman Başkanı (.....) tarafından özetle;

- Ocak 2017'de Mudanya-Ambarlı arasında ro-ro taşımacılığı faaliyetine başlandığı,
- Söz konusu faaliyetin Bursa Büyükşehir Belediyesi iktisadi teşebbüsü BURULAŞ tarafından gerçekleştirildiği,
- Ancak UKOME kararının çıkmaması nedeniyle bu faaliyetin bir süre sonra durdurulduğu

belirtmiştir.

(119) Bunun yanı sıra, teşebbüslere gönderilen bilgi isteme yazılarına gelen cevaplarda, Gemlik BORUSAN ve Gemlik GEMPORT Limanlarında faaliyet gösteren teşebbüslerin kendisi yük konumunda olan otomobil, kamyon, iş makinesi, minibüs ve treylerleri ihraç ve ithal eden operatörler olduğu belirtilmiş, ÇANAKKALE LİMANI'nda ise ro-ro taşımacılığı yapılmadığı bilgisi verilmiştir. Bu çerçevede, anılan bu üç limanın ro-ro taşımacılığı faaliyetleri bakımından Bandırma Limanı'nın rakibi olarak değerlendirilmelerinin uygun olmadığı kanaatine varılmıştır.

(120) Yer verilen bu tespit, yorum ve açıklamalar ışığında;

- a. Kuzey Batı Marmara-Güney Marmara hattında, Ambarlı-Bandırma ro-ro hattının diğer hatlara nazaran nakliyeciler tarafından kullanılma oranının %79-88 bandında olduğu,
- b. Erdek Limanı'nın büyük gemilerin yanaşmasına müsait olmaması, sınırlı kapasitesinin bulunması ve Erdek hattının kullanılmasının maliyeti artıracak olması nedenleriyle Ambarlı çıkışlı ro-ro gemilerinin Erdek Limanı'nı kullanmadıkları,
- c. Ro-ro gemi işletmecilerinin Erdek Limanı'nı Bandırma Limanı'na alternatif görmemesi,
- d. Hem Tekirdağ-Erdek hem Tekirdağ-Bandırma hatlarında faaliyet gösteren S.S. ERDEK'in anılan limanları ikame görmemesi, Bandırma Limanı'nın fiyatları artırması halinde S.S. ERDEK üyelerinin bu limandan gerçekleştirdiği faaliyetlerin de başka bir limana kaydırılmasının düşünülmediğinin ifade edilmesi,
- e. Erdek ve Bandırma Limanları özelinde Bandırma Limanı'nın taşınan araç bazındaki payının %79-88 bandında olması (Nakliye araçları dışında hususi araçların hizmet alması nedeniyle, nakliye araç taşıması bakımından Erdek Limanı'nın pazar payının tabloda yer verilen rakamlardan daha düşük olduğu değerlendirilmektedir.)

bir arada değerlendirildiğinde, Bandırma Limanı'nın ilgili pazarda hakim durumda olduğu kanaatine varılmıştır.

1.8.2.2. Hakim Durum İddiasına Yönelik Savunmaların Değerlendirilmesi

- (121) Soruşturma sürecinde, ÇELEBİ'nin ilgili pazarda hakim durumda bulunmadığına yönelik teşebbüs savunmaları ve bu savunmalara ilişkin değerlendirmelere aşağıda yer verilmektedir.

1.8.2.2.1. İlgili Pazarda Bandırma Limanı'nın Önemli Alternatiflerinin Bulunduğuna Yönelik Savunma

- (122) ÇELEBİ tarafından gönderilen yazılı savunmalarda, ilgili coğrafi pazarda ro-ro gemilerine yönelik liman hizmetleri açısından Erdek Limanı başta olmak üzere Bandırma Limanı'nın önemli alternatiflerinin bulunduğu ve bu yönüyle ÇELEBİ'nin rekabet baskısı altında bulunduğu ifade edilmektedir.
- (123) İşbu kararın "Hakim Durum Analizi" başlıklı bölümünde detaylıca ele alındığı üzere, Güney Marmara varışlı ve çıkışlı ro-ro taşımacılığı faaliyetleri Erdek ve Bandırma limanları üzerinden sağlanmaktadır. Bu iki limanın kullanım oranına bakıldığında; Bandırma Limanı'ndan 2016 yılında hizmet alan (.....) adet araç bulunmakta, Erdek Limanı'ndan hizmet alan (.....) adet araç bulunmaktadır. Bu çerçevede hizmet alan araç sayısı bakımından yapılan değerlendirmede Bandırma Limanı'nın payının %(.....), Erdek Limanı'nın payının ise %(.....) olduğu görülmektedir.
- (124) Bunun yanı sıra, ro-ro taşımacılığı faaliyeti gösteren teşebbüslerin yetkilileri ve Erdek Limanı Başkanı ile yapılan görüşmelerde elde edilen bilgiler çerçevesinde, söz konusu iki limanda taşınan araç sayısındaki büyük farkın başlıca nedenleri olarak; Bandırma Limanı'nın avantajlı coğrafi özellikleri, bu limandan karayoluna erişimin kolay olması, Erdek Limanı'nın belli büyüklükteki gemilerin yanaşmasına elverişli olmaması, bu iki liman arasındaki kapasite farklılığı ve limanları kullanmadaki maliyet farklılığı hususları ön plana çıkmaktadır. Mudanya Limanı'nın ise turistik olması, limanın kamyon ve tirlara yönelik ro-ro taşımacılığı faaliyeti için kullanılamaması gibi nedenlerle ro-ro taşımacılığı faaliyeti gösteren teşebbüsler nezdinde Bandırma Limanı'na alternatif teşkil etmediği anlaşılmıştır.

1.8.2.2.2. ÇELEBİ Tarafından Uygulanan Fiyatların TCDD'nin Kontrol ve Denetimi Altında Olduğuna Yönelik Savunma

- (125) ÇELEBİ tarafından, mevcut başlık altında yapılan savunmalarda temel anlamda; teşebbüsün bağımsız fiyat belirleyebilme imkanının bulunmadığı, her hâlükârda fiyatların TCDD'nin mutlak kontrol ve denetimi altında olduğu ifade edilmektedir. Mevcut kararın "TCDD Bandırma Limanının 36 Yıl Süre İle İşletme Hakkının Devrine İlişkin İmtiyaz Sözleşmesi" bölümünde yer verildiği üzere, SÖZLEŞME'nin "*Maliyet Ayırıştırması*" başlıklı 9.13. bölümünde yer alan 9.13.1. maddesinde,

"(.....)."

hükmü yer almaktadır. SÖZLEŞME'nin 11. maddesinde ise TCDD'nin denetim yetkisi ve görevi ayrıntılı olarak düzenlenmektedir. Mezkûr hükümler çerçevesinde, Bandırma Limanı'nın fiyatlarının TCDD'nin kontrol ve denetimi altında olduğu, söz konusu kontrol ve denetim esnasında TCDD tarafından herhangi bir ihlal tespit edilmesi halinde teşebbüse SÖZLEŞME'nin feshedilmesine kadar giden ağır yaptırımların uygulanabileceği değerlendirilmektedir. Öte yandan, önceki Danıştay⁴² ve Kurul⁴³ kararlarında da belirtildiği üzere; aşırı fiyat iddiasına konu olan teşebbüslerin fiyatlama davranışları ilgili pazarın düzenlemeye tabi olması durumunda dahi 4054 sayılı

⁴² 2008/14245 E., 2012/960 K. sayı ve 08.05.2012 tarihli Danıştay 13. Dairesi kararı

⁴³ 17.01.2014 tarihli ve 14-03/60-24 sayılı karar

Kanun'un 6. maddesi kapsamında yer almaktadır. Bu nedenle, TCDD'nin konuya ilişkin kontrol ve denetim yetkisi saklı kalmakla birlikte, kontrol ve denetim tek başına 4054 sayılı Kanun çerçevesinde bir ihlal davranışının mevcut olmadığı anlamına gelmemektedir.

I.8.2.2.3. İlgili Pazarda Alıcı Gücünün Mevcut Olduğu Savunması

- (126) ÇELEBİ'nin savunmasında, teşebbüsün fiyatlarının alıcı gücü nedeniyle rekabetçi baskı altında olduğu ifade edilmektedir. Ancak, savunma kapsamında sunulan bu iddialar bağlamında herhangi bir veri, açıklama yahut analize yer verilmediği görülmektedir. Bu çerçevede, dosya kapsamında yapılan bilgi, belge ve değerlendirmeler dışında ayrıca bir değerlendirme yapılmasına gerek bulunmamaktadır.

I.8.3. Aşırı Fiyat Değerlendirmesi

- (127) EAAD tarafından hazırlanan ekonomik analiz raporunda Bandırma Limanı'ndaki fiyatlandırma uygulamaları ve aşırı fiyat analizi ayrıntılı bir şekilde ele alınmaktadır. Bu bağlamda EAAD ekonomik analiz raporunun bahsi geçen bölümü aşağıda aktarılmaktadır.

I.8.3.1. Ekonomik Analiz Raporu'nda Yer Verilen Aşırı Fiyat Analizi

- (128) Modern sanayi iktisadındaki tanımına göre aşırı fiyat; "*pazar gücünün bir sonucu olarak anlamlı ve kalıcı olarak rekabetçi seviyelerin üzerindeki fiyat*"⁴⁴ şeklinde tarif edilmektedir. Uygulamada ise fiyatın aşırı olup olmadığına ilişkin genel yaklaşım, ürün veya hizmetin "*ekonomik değeri*" ile "*fiyatı*" arasındaki ilişkinin makul (*reasonable*) olmaktan uzaklaşmasına⁴⁵ ilişkin yapılan değerlendirmelerden oluşmaktadır. Bu çerçevede ABAD'ın *United Brands Company v. Commission* (1978) davasında yapılan ve Avrupa Komisyonu'nun *Port of Helsingborg* (2004) kararında netleştirilen yaklaşım çerçevesinde aşırı fiyatın tespitine yönelik kullanılan yöntem Ekonomik Değer Testidir (EDT). EDT kapsamında aşırı fiyata ilişkin iki adımlı bir inceleme yönteminin bulunduğu ifade edilebilecektir. Bu adımlardan ilkinin Fiyat-Maliyet Farkı Testi (FMFT) oluşturulmaktadır. FMFT yönteminde aşırı fiyat iddiasına konu olan ürün ya da hizmetin gerçek fiyatı (*actual price*) ile gerçek üstlenilen maliyetlerin (*actual incurred costs*) arasındaki farkın olağan ya da aşırı olup olmadığı analiz edilmektedir. Bu farkın aşırı olduğunun tespiti halinde ise testin ikinci adımına geçilmektedir. Fiyat Karşılaştırması Analizi (FKA) olarak adlandırılan ikinci adımda ise iddia konusu teşebbüse ilişkin fiyatların kendi içinde ve rakiplerin ürün ve hizmetlerinin fiyatları ile karşılaştırması sonucunda aşırı olup olmadığı analiz edilmektedir⁴⁶. FKA çerçevesinde aşırı fiyatlandırma iddiasına konu olan ürüne ilişkin fiyat, teşebbüsün farklı coğrafi bölgelerde, farklı müşteri gruplarına veya farklı zaman dilimlerinde uyguladığı fiyatlar ile kıyaslanabileceği gibi aynı ilgili ürün pazarında faaliyet gösteren rakiplerin, rekabetçi pazarlarda faaliyet gösteren diğer teşebbüslerin veya başka bir coğrafi pazarda hakim durumda bulunan bir teşebbüsün fiyatlarıyla da kıyaslanabilmektedir. Dahası fiyat-maliyet karşılaştırması yapılmasının mümkün olmadığı bazı hallerde, sadece FKA yoluyla da aşırı fiyat tespiti yapılabilmektedir⁴⁷. Bu çerçevede dosya kapsamında ÇELEBİ'nin Bandırma Limanı'nda ro-ro taşımacılığı yapan teşebbüslere verdiği liman hizmetlerinde aşırı fiyat

⁴⁴ O'Donoghue ve Padilla, s. 604

⁴⁵ Judgment of the Court of 14 February 1978 *United Brands Company and United Brands Continentaal B.V. v Commission of the European Community Case 27/76*, *United Brands Company v. Commission* [1978], Summary para.9

⁴⁶ Case COMP/A.363.568/D3 *Scandlines Sverige AB v Port of Helsingborg*, para. 147-149

⁴⁷ Bkz. Kurul'un 17.01.2014 tarih ve 14-03/60-24 sayılı *TÜPRAŞ* kararı

uyguladığına ilişkin olarak yapılacak iktisadi analize ilişkin en uygun yaklaşımın EDT olduğu değerlendirilmektedir.

- (129) Yukarıda ortaya konan çerçevede öncelikle Bandırma Limanı özelinde tarifeler ile tarifelerin birim maliyetler ile ilişkisi analiz edilecektir. Ardından Bandırma Limanı ve aynı bölgede faaliyet gösteren benzer nitelikteki rakip limanların tarife ve maliyet yapıları dikkate alınarak teşebbüslerin birim fiyat, birim maliyet ve fiyat-maliyet farkları karşılaştırılacaktır.

1.8.3.2. Bandırma Limanı'na İlişkin Analiz

- (130) İki aşamalı olan EDT'nin ilk aşamasında FMFT yapılsa da aşırı fiyatlandırma analizinde kullanılacak maliyetlerin hangi yöntemler ile belirleneceği hususunda tam olarak bir uygulama birliğinden bahsetmek mümkün görünmemektedir. Muhasebe temelli maliyet ölçütleri sömürücü olduğu iddia edilen fiyatlandırma davranışlarının tespit edilmesinde en sık başvurulan ölçütlerdir. Nitekim aşırı fiyatlandırma iddialarının AB Komisyonu ve mahkemeler tarafından muhasebe temelli yaklaşımlar çerçevesinde değerlendirildiği görülmektedir⁴⁸.

- (131) Muhasebe temelli maliyet ölçütlerinden en sık kullanılan maliyet hesaplama yöntemi olarak ise tam dağıtılmış maliyetlerin (TDM) öne çıktığı görülmektedir. TDM ölçütünde ürünün maliyeti, doğrudan ilişkilendirilebilir sabit ve değişken maliyetlerin tamamı ile doğrudan ürünle ilişkilendirilmeyen ortak ve genel maliyetlerin ürüne düşen payının hesaplanması yoluyla bulunmaktadır. Yapılan hesaplamalarda öncelikle doğrudan ilişkilendirilebilir maliyetler ilişkili oldukları ürünlere yüklenirken, ortak maliyetler ve genel maliyetler ise belirli dağıtım yöntemleri aracılığı ile dağıtılmaktadır. TDM ölçütü çerçevesinde ortak ve genel maliyetlerin dağıtılması aşağıda yer verilen yöntemler yoluyla gerçekleştirilmektedir⁴⁹:

- Görelî Üretim Çıktı Yöntemi: Paylaşılan maliyetler ürünlerin toplam üretim içindeki payı doğrultusunda dağıtılır. Bu yöntem ancak tüm ürünlerin ortak fiziki birimle ifade edilmesinin olanaklı olması durumunda kullanılabilir.
- Görelî Gelir Yöntemi (GGY): Paylaşılan maliyetler, ürünlerin toplam gelir içindeki payına göre dağıtılır. Dağıtım toplam veya net gelir üzerinden gerçekleştirilebilir.
- İlişkilendirilebilir Maliyet Yöntemi: Paylaşılan maliyetler her bir ürünün toplam ilişkilendirilebilir maliyetler içindeki payı oranında dağıtılır.
- Faaliyet Tabanlı Maliyetleme (FTM): Ortak maliyetler ürünü üretirken gerçekleştirilen faaliyetler çerçevesinde dağıtılır.
- Ramsey Yaklaşımı: Maliyetler ürünlerin görelî talep esnekliklerine göre dağıtılır.

- (132) Yukarıda sunulan teorik altyapı ışığında; soruşturma konusu olan liman ro-ro liman hizmetleri dışında genel yük ve konteyner taşımacılığına yönelik hizmetler de sunduğundan, öncelikle TDM'nin hangi yöntemle göre hesaplanacağı hususunun belirlenmesi gerekmektedir. Mevcut dosya bakımından talep esnekliklerinin belirlenmesine yönelik veriler mevcut olmadığından Ramsey yaklaşımı yoluyla maliyet hesaplaması mümkün görünmemektedir. Benzer şekilde, Görelî Üretim Çıktı Yöntemi ile ilişkilendirilebilir maliyet yöntemi, maliyetlere ilişkin ayrıntılı veri eksikliği ve uygulama sorunları nedeniyle tercih edilmemiştir. GGY ise değişken maliyetlerde kullanılmıştır.

- (133) FTM yöntemi, muhasebe temelli maliyetleme hakkında yapılan keyfilik eleştirisine paylaşılan maliyetleri nedensellik bağı doğrultusunda dağıtarak çözüm getirmeye

⁴⁸ ÖZDEMİR, Ü. N. (2009), Fiyatlamaya İlişkin Tek Taraflı Davranışların Değerlendirilmesinde Kullanılan Maliyet Ölçütleri, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezi s. 60.

⁴⁹ A.g.k., s. 55.

çalışmaktadır. FTM ölçütünde ana maliyet objesi olarak faaliyetlere odaklanılmakta ve nihai ürünlerin maliyetleri faaliyet maliyetleri üzerinden inşa edilmektedir. Örneğin depo kullanım maliyetlerine ilişkin maliyetler depoda tuttukları yer miktarı doğrultusunda dağıtılırken satış hizmeti faaliyetine ilişkin maliyetler sipariş adedi üzerinden dağıtılmaktadır.

- (134) Yapılan açıklamalar doğrultusunda; mevcut olay bakımından hem pratik olması ve hem de nedensellik bağıını daha iyi ortaya koyması yönüyle, sabit maliyetlerin ayrıştırılmasına ilişkin FTM hesabına başvurulması daha uygun bulunmuştur. Bu çerçevede, öncelikle ro-ro hizmetinin limanın toplam alanının %25'ine tekabül eden bir alanda verilmesi nedeniyle limanın sabit maliyetlerin %25'inin ro-ro hizmeti bakımından sabit maliyet olarak kabul edilmesi yerinde olacaktır. Tüm liman için yapılan amortisman, sigorta, yıllara yayılmış işletme hakkı ve finansman giderlerinin ro-ro maliyetlerinin yansıtılmasında bu oran kullanılmıştır.
- (135) Yukarıda izah edildiği üzere; limanın değişken maliyetlerine ilişkin analiz metodu olarak ise GGY kullanılacaktır. Bu çerçevede ro-ro hizmetinden elde edilen gelirlerin tüm hizmetlerden elde edilen gelirin 2012-2017 yılları arasındaki değişmekte olduğu dikkate alınarak her bir yıl için değişen oranlar esas alınmıştır.
- (136) Bu noktada, teşebbüsün iktisadi savunmasında ilave maliyet olarak sunulan ve ÇELEBİ tarafından işletme hakkının devri için ödenen (.....) ABD Doları'nın öz sermaye ile ödenen kısmı olan (.....) ABD Doları'nın alternatif maliyetinin de maliyet hesaplamasına dahil edilmesi yönünde ileri sürülen talebin değerlendirilmesi gerekmektedir. Mezkûr savunmada; öz sermaye ile ödenen tutarın risksiz olarak bankaya yatırılması, faiz işletilmesi halinde elde edilecek alternatif faiz gelirin bir *fırsat maliyeti* olduğu ve bu maliyetin teşebbüsün maliyetlerinin hesaplanmasında dikkate alınması gerektiği ifade edilmektedir. Buna göre iktisadi savunmada limanın alternatif maliyeti hesaplanırken öncelikle bileşik faiz yöntemiyle öz sermayenin 36 yıl sonraki nihai hali bulunmuş; daha sonra bu sermayenin bugünkü değere indirgeme yöntemi kullanılarak bugünkü değerine ulaşılmış ve son olarak bu değer senelik olarak ro-ro faaliyetlerine düşen kısmı hesaplanarak bu tutar ro-ro hizmetinin maliyet kalemlerinden biri olarak kabul edilmiştir.
- (137) Öncelikle, bilhassa aşırı fiyat yoluyla kötüye kullanma iddiaları açısından alternatif maliyet gibi iktisadi maliyetlerden ziyade muhasebe temelli maliyetlerin esas alındığı bilinmektedir. Ancak muhasebe temelli maliyet kalemlerinin keyfilik içermesi yanında bir diğer eksikliği iktisadi maliyetleri ve iktisadi kârları yansıtmamasıdır. Bu husus 2000 yılında Finlandiya Rekabet Otoritesinin (FCA) Helsinki Limanı'nın aşırı fiyat yoluyla hakim durumunu kötüye kullanmasına ilişkin kararında tartışılmış olup, FCA; maliyetleri hesaplarırken teşebbüsün ortalama sermaye maliyetini ve sermayenin getirisini dikkate almıştır. FCA, sermayenin getirisini hesaplarırken WACC⁵⁰ (Ağırlıklı Ortalama Sermaye Maliyeti) ve CAP⁵¹ (Sermaye Varlık Fiyatlama) modellerini esas almış ve pazar koşullarının üzerinde bir faiz kullanmıştır. Buna karşın Finlandiya Temyiz Mahkemesi, WACC ve CAP modellerinin kullanımının hangi faiz oranının esas alınacağı, risk priminin ne olacağı ve hangi sermayenin kullanılacağı gibi belirsizlikler içermesi ile kullanılan veriye göre sonuçların birbirinden oldukça farklı çıkma ihtimalinin olmasını

⁵⁰ *Weighted Average Cost of Capital*. Bir firmanın yatırım ve faaliyetlerini finanse etmek için çıkardığı tahvil, banka kredileri ve özsermaye gibi çeşitli finansal yükümlülüklerin ağırlıklı ortalama maliyetini ifade etmektedir.

⁵¹ *Capital Asset Pricing Model*. Herhangi bir varlığın beklenen getirisini ve riski arasındaki ilişkiyi göstermektedir.

göz önünde bulundurarak yapılan hesaplamayı kabul etmemiş; aşırı fiyatın değerlendirilmesinde kârlılık oranlarının değerlendirilmesinin daha doğru sonuç vereceğini ifade etmiştir⁵².

- (138) Finlandiya Temyiz Mahkemesinin sermaye maliyetinin hesaplanmasındaki belirsizliklere ilişkin değerlendirmesine katılmakla beraber öz sermaye kullanım maliyetinin bütünüyle göz ardı edilmesi de gerçek maliyetlerin olduğundan düşük hesaplanmasına yol açabilecektir. Şöyle ki; bir firmanın yatırıma ilişkin ortaya koyduğu sermayeyi banka kredisi veya borç yoluyla finanse etmesi halinde maliyetlere hem anapara hem de faiz yansıtılıyorken, yatırımın tamamının veya bir bölümünün öz sermaye kullanılarak yapılması halinde öz sermaye kullanım maliyetinin göz ardı edilmesi durumu ortaya çıkabilmektedir. Bu durumda ise aynı büyüklükteki bir yatırımın öz sermaye kullanılarak finanse edilmesi ile borç kullanılarak finanse edilmesi durumunda iki durum arasında faiz giderinden daha fazla bir maliyet farkı ortaya çıkacak; ancak bu durum maliyetlere yansıtılamayabilecektir. Bununla birlikte, öz sermaye kullanım maliyetinin hesaplamalara dahil edilmesi halinde ise bunun maliyetlere nasıl yansıtılacağı, hangi faizin esas alınacağı gibi sorunlar ortaya çıkmaktadır. Bu bakımdan mevcut dosyada usul ekonomisi bakımından ilk aşamada öz sermaye kullanım maliyetinin maliyet hesaplamasına dahil edilmemesi; yapılan analiz sonucunda teşebbüs aleyhine bir durum çıkması halinde dahil edilmesi daha uygun olacaktır.
- (139) Yukarıda ortaya konan yöntem ve teorik çerçevede Bandırma Limanı'nın 2012-2017 yılları arasında verdikleri liman hizmetlerinin toplamının maliyetlere yansımaları aşağıdaki şekilde hesaplanmıştır:

Tablo 10: Bandırma Limanı 2012-2017 Yıllarına İlişkin Liman Hizmetleri Maliyetleri (TL)

Maliyet Kalemleri	2012	2013	2014	2015	2016	2017 (Ocak-Temmuz)
Personel Gideri	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Elektrik Gideri	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Direkt Hizmet Maliyeti	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Genel Yönetim Gideri	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Amortisman Gideri	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Sigorta Gideri	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Diğer Giderler	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Yıllara Yayılmış İşletme Hakkı Gideri	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Finansman Gideri	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Akaryakıt Gideri	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Bakım Onarım Gideri	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Malzeme Gideri	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Gümrük resim Harç Gideri	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam Gider	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Birinci Yazılı Savunma ve İktisadi Savunma

- (140) Yapılan analizde; personel gideri, elektrik gideri, direkt hizmet maliyeti, genel yönetim gideri, akaryakıt gideri, bakım onarım gideri, malzeme gideri ve gümrük resim harç gideri gibi kalemler değişken maliyet olarak kabul edilmiş; amortisman gideri, sigorta gideri, diğer giderler ve yıllara yayılmış işletme hakkı gideri sabit maliyet olarak değerlendirilmiştir. Yukarıda da açıklandığı üzere Bandırma Limanı'nda verilen ro-ro hizmetlerine ilişkin maliyetlerin hesaplanmasında, sabit maliyetler için FTM yöntemi

⁵² O'Donoghue ve Padilla, s. 631.

benimsenmiştir. Bu yöntem çerçevesinde limanın ro-ro hizmeti için ayrılan alanının toplam liman alanına oranı olan %25 nispetinde limanın toplam sabit maliyetleri ro-ro hizmetinin sabit maliyetlerine yansıtılmıştır. Değişken maliyetlerin hesaplanmasında ise GGY yöntemi çerçevesinde ro-ro hizmetlerinden elde edilen gelirin toplam gelire oranı esas alınmıştır. Bununla bahse konu oran her yıl için değişmekte olduğundan aşağıda yer verildiği üzere 2012-2017 yılları arasında ro-ro gelirlerinin toplam gelire oranı dikkate alınarak değişken maliyetler hesaplanmıştır:

Tablo 11: Bandırma Limanı Ro-Ro Gelirlerinin Toplam Liman Gelirlerine Oranı

Yıl	Oranı (%)
2012	(.....)
2013	(.....)
2014	(.....)
2015	(.....)
2016	(.....)
2017	(.....)

Kaynak: Birinci Yazılı Savunma ve İktisadi Savunma

- (141) Bu çerçevede sabit maliyetlere ilişkin %25 oranı değişken maliyetlere ilişkin ise GGY kapsamında yukarıdaki tabloda kullanılan oranlar esas alınarak hesaplanan ro-ro hizmetinin maliyet bilgisine aşağıdaki tabloda yer verilmektedir.

Tablo12: Bandırma Limanı 2012-2017 Yıllarına İlişkin Ro-Ro Liman Hizmetleri Maliyeti (TL)

Toplam Maliyetler	2012	2013	2014	2015	2016	2017 (Ocak-Temmuz)
Personel Gideri	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Elektrik Gideri	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Direkt Hizmet Maliyeti	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Genel Yönetim Gideri	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Amortisman Gideri	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Sigorta Gideri	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Diğer Giderler	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Yıllara Yayılmış İşletme Hakkı Gideri	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Finansman Gideri	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Akaryakıt Gideri	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Bakım Onarım Gideri	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Malzeme Gideri	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Gümrük resim Harç Gideri	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam Gider	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Birim maliyet	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Birinci Yazılı Savunma ve İktisadi Savunma

- (142) Mevcut tabloda yer verilen birim maliyetler ise ro-ro hizmetinin toplam maliyetlerinin yükleme ve boşaltması yapılan toplam araç adedine bölünmesiyle elde edilmiştir. 2012-2017/7 yılları arasında Bandırma Limanı'ndan, ro-ro hizmeti kapsamında yükleme boşaltılması yapılan araç bilgisi aşağıdaki şekildedir:

Tablo 13: 2012-2017 yılları Bandırma Limanı Araç Yükleme Boşaltma Bilgisi

Ro-Ro Araç Adetleri	Yükleme Araç Adedi	Boşaltma Araç Adedi	Toplam Araç Adedi
2012	(.....)	(.....)	(.....)
2013	(.....)	(.....)	(.....)
2014	(.....)	(.....)	(.....)
2015	(.....)	(.....)	(.....)
2016	(.....)	(.....)	(.....)
2017 (Ocak- Temmuz)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Birinci Yazılı Savunma ve İktisadi Savunma

- (143) Daha önce değinildiği üzere; aşırı fiyatın tespitinde kullanılan iki aşamalı testin ilk aşaması EDT olup, ilgili ürünün maliyeti ve makul kâr marjının toplamı ürünün ekonomik değerini ortaya koymakta; maliyet ve makul kâr marjının toplamını aşan fiyatlar ise aşırı olarak addedilmektedir. Makul kâr marjını tespit etmekteki güçlükler nedeniyle maliyetler, fiyatlar ile karşılaştırılmakta olup maliyetin önemli ölçüde üzerinde olan fiyatlar aşırı kabul edilmektedir.
- (144) Bandırma Limanı'nın ro-ro hizmeti kapsamında 2012-2017 yılları arasında talep ettiği tarife bilgisine aşağıdaki tabloda yer verilmektedir:

Tablo 14: Bandırma Limanı Ro-Ro Hizmeti Tarifeler

Dönem	Tarife (ABD Doları)	Tarife (TL, Dönemsel Döviz Kuru Dikkate Alınarak)	Döviz kuru (dönemsel TCMB ⁵³ satış kuru - ortalama) ⁵⁴
01.01.2012-31.08.2012	10	17,90	1,79
01.09.2012-31.12.2013	12	22,44	1,87
01.01.2014-31.12.2014	15	32,85	2,19
01.01.2015-31.12.2015	15	40,80	2,72
01.01.2016-31.12.2016	15	45,30	3,02
01.01.2017-14.02.2017	15	55,50	3,70
15.02.2017-31.03.2017	15	52,95	3,53
01.04.2017-31.12.2017	13	45,89	3,53

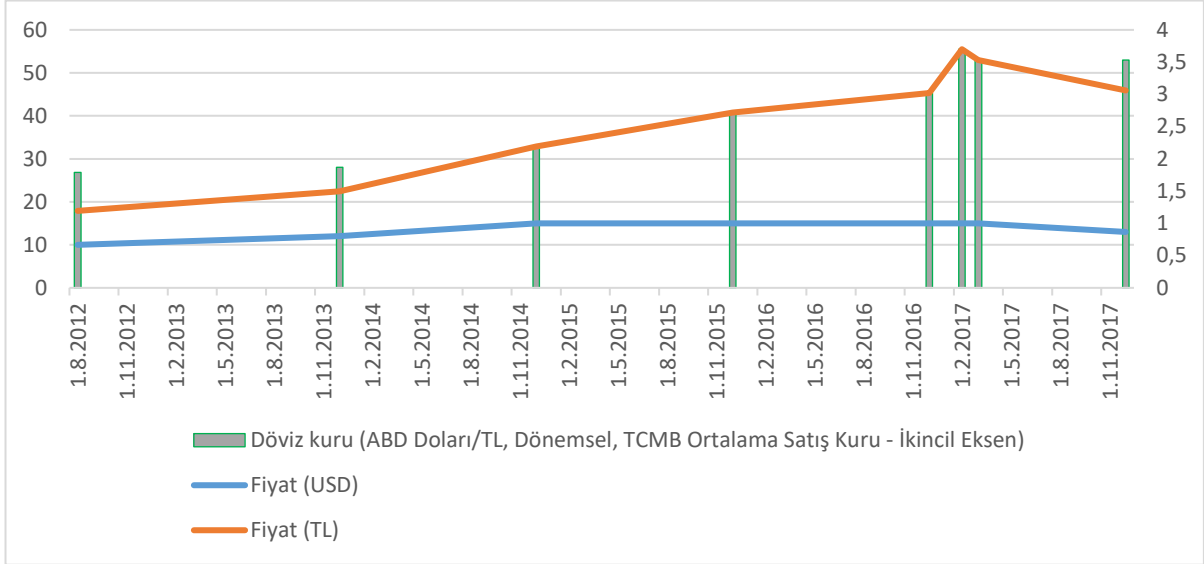
Kaynak: Birinci Yazılı Savunma, İktisadi Savunma, TCMB Verileri

- (145) Mevcut tablodan görüldüğü üzere; Bandırma Limanı'nda ro-ro hizmeti tarifeleri Amerikan Doları cinsinde belirlenmekte olup, 2012 yılında 10 ABD Doları olan hizmet fiyatı önce %20'lik bir fiyat artışıyla 2013 yılında 12 ABD Doları'na ardından %25'lik fiyat artışıyla 15 ABD Doları'na yükselmiştir. Bu süreçte ABD Doları/TL döviz kurundaki artışla birlikte 2012 yılında yaklaşık 18 TL olan ro-ro hizmeti tarifesi 2013 yılında yaklaşık %25,4'lük bir artış göstermiş, bu artış sırasıyla %46,4 %24,2, %11,0 ve %22,5 oranında dönemlik artışlar gerçekleşmiştir. 2017 yılının Şubat ayında döviz kurunun sabitlenmesi ile tarifelerde %4,6 oranında bir düşüş olmuş ardından tarifenin 15 ABD Dolarından 13 ABD Dolarına düşürülmesi ile %13,3'lük bir indirim daha gerçekleşmiştir.
- (146) Bandırma Limanı'nın ro-ro hizmeti tarifelerinin kendi içinde kıyaslanması bakımından Grafik 6'da hem ABD Doları hem de TL cinsinden izlediği seyir grafiğine yer verilmektedir:

Grafik 6: Bandırma Limanı Dönemsel Ro-Ro Hizmeti Tarifeleri

⁵³ Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası

⁵⁴ İlgili dönemlere ilişkin olarak TCMB ABD Dolar yıllık ortalama satış kuru dikkate alınmıştır. 15.02.2017 tarihinden itibaren tarifelere ilişkin ABD Doları döviz kuru ÇELEBİ tarafından 3,53 TL/ABD Doları şeklinde sabitlenmiştir.



(147) Grafik incelendiğinde; Bandırma Limanı'nın ABD Doları cinsinden tarifelerinin artış göstermekle birlikte yatay bir seyir izlediği, 2017 Nisan ayından sonra ise düşüş gösterdiği görülmektedir. Bununla birlikte, ABD Doları kurundaki değişimin etkisi ile fiyatın TL dönüşümünde daha yüksek bir artış gerçekleştiği dikkat çekmektedir. ABD Doları/TL kurunun 2016 yılı sonu ve 2017 yılının ilk aylarında yükselme eğiliminde olması ile anılan dönemdeki TL dönüşümü yapılmış tarifelerdeki artış, ÇELEBİ'nin 15.02.2017 tarihinden itibaren tarifelere ilişkin ABD Doları kurunu 3,53 olarak sabitlemesi ile durdurulmuştur⁵⁵.

(148) Bahse konu artışlarla birlikte ortaya çıkan fiyatların maliyetleri ne ölçüde yansıttığının belirlenmesi ve bu fiyatların aşırı olup olmadığının tespiti bakımından aşağıdaki tabloda, söz konusu yıllara ilişkin tarife-birim maliyet karşılaştırmasına yer verilmektedir. Öncelikle belirtmek gerekir ki Bandırma Limanı'nın maliyet yapısına ilişkin veriler yıllık temelde olduğu için tarifelere ilişkin hesaplamalar dönemsel değil yıllık olarak ilgili yıla ait ortalama döviz kuru dikkate alınarak yapılmıştır.

Tablo15: Bandırma Limanı Ro-Ro Yıllık Tarife-Maliyet Karşılaştırması

Yıl	Tarife (TL, Yıllık Döviz Kuru Dikkate Alınarak) ⁵⁶	Birim Maliyet (TL)
2012	17,90	(.....)
2013	22,81	(.....)
2014	32,85	(.....)
2015	40,80	(.....)
2016	45,30	(.....)
2017	48,70 ⁵⁷	(.....)

Kaynak: Tablo 3 ve Tablo 5, TCMB Verileri

(149) Tablo verileri, Bandırma Limanı'nın ro-ro hizmet fiyatlarındaki artışa karşın fiyatların 2017 yılına kadar maliyetlerin altında kaldığına işaret etmektedir. Ancak Kurul'un *Belko*

⁵⁵ Anılan dönemde 2017 Şubat ayı TCMB ortalama satış kuru 3,7 ABD Doları/TL'dir (Kaynak: TCMB).

⁵⁶ İlgili yıllara ilişkin olarak TCMB ABD Dolar yıllık ortalama satış kuru dikkate alınmıştır. 15.02.2017 tarihinden itibaren tarifelere ilişkin ABD Doları döviz kuru ÇELEBİ tarafından 3,53 TL/ABD Doları şeklinde sabitlenmiştir.

⁵⁷ 2017 yılında Ocak-Şubat döneminde 15 ABD Doları tarife ve piyasa döviz kuru, Mart-Nisan döneminde 15 ABD Doları Tarife ve sabit 3,53 ABD Doları / TL kuru; sonraki 8 ay boyunca ise 13 ABD doları tarife ve sabit 3,53 ABD Doları / TL kuru uygulandığı için bu yıla ilişkin tarife, yıl boyunca uygulanan tarifelerin TL tutarlarının ağırlıklı ortalaması alınması yolu ile hesaplanmıştır.

kararında⁵⁸ belirtildiği üzere; fiyatların maliyetlerin altında kalması fiyatların aşırı olarak değerlendirilemeyeceği anlamına gelmemektedir. Bu bakımdan, fiyatlamanın haksız olup olmadığının ortaya konulabilmesi için EDT'den sonra, ikinci aşama olarak inceleme konusu fiyat, teşebbüsün kendi fiyatları ve rakiplerinin fiyatları ile karşılaştırılmalıdır. Bu karşılaştırmaya ise bir sonraki bölümde yer verilecektir. Bu noktada limana ilişkin hizmet tarifelerinin maliyetler ile karşılaştırılmasının da grafiksel olarak ele alınması yerinde olacaktır:

Grafik 7: Bandırma Limanı Ro-Ro Hizmet Tarifeleri-Birim Maliyet Karşılaştırması

(.....TİCARİ SIR.....)

- (150) Yukarıdaki grafikte görüldüğü üzere; yıllık temelde ro-ro hizmet tarifelerindeki artışa rağmen birim maliyetlerin 2012-2017 döneminde yaklaşık beş yıl boyunca tarifelerin üzerinde seyrettiği (.....) yılı sonu itibarıyla başabaş noktasının yakalandığı ve 2017 yılından itibaren tarifelerini birim maliyetlerin üzerinde gerçekleştirdiği dikkat çekmektedir.
- (151) Sonuç olarak, Bandırma Limanı'nın tarife yapısı ile bu tarifelerin maliyetler ile karşılaştırılmasına ilişkin ulaşılan sonuçların, ÇELEBİ'nin Bandırma Limanı'nda aşırı fiyat uygulandığı iddiasını destekler bir görünüm arz etmediği sonucuna ulaşılmaktadır.

1.8.3.3. Bandırma Limanı'nın Diğer Limanlarla Karşılaştırılmasına İlişkin Analiz

- (152) Değerlendirmenin bu bölümünde ise Marmara Bölgesi'nde yerleşik limanlardan ro-ro hizmeti verdiği anlaşılan dokuz adet liman ile soruşturma konusu Bandırma Limanı'na ilişkin hesaplanan birim fiyat ve kârlılıklara⁵⁹ yönelik karşılaştırmalara yer verilmektedir. Sözü edilen limanlardan bir kısmı Bandırma Limanı ile karşılıklı ro-ro seferleri düzenlenen limanlardan oluşmaktayken, geriye kalanlar ise esasen uluslararası ro-ro taşımacılığına hizmet vermektedir. Marmara Bölgesi'nin güneyinden ve kuzeyinden azami sayıda limanın analize dahil edilebilmesi amacıyla bu yönde bir tercihte bulunulmuştur. İzleyen başlıklarda bahse konu ayırım dikkate alınmak suretiyle Bandırma Limanı ile karşılıklı sefer düzenlenen limanlar ve gözlem grubunun geneli için ayrı ayrı karşılaştırmalı tablo, grafik ve açıklamalar sunulmaktadır.

1.8.3.3.1. Fiyat Karşılaştırması Analizi (FKA)

- (153) Yukarıda daha önce belirtildiği üzere FKA kapsamında yapılan incelemeler, aşırı fiyatlama iddiasına konu olan teşebbüsün kendi fiyatları ile yapılan kıyaslamayı ve/veya rakiplerin fiyatları ile yapılan kıyaslamayı ifade etmektedir. Bandırma Limanı'nın işletme hakkına sahip olan ÇELEBİ tarafından kontrol edilen bir başka liman olmaması da dikkate alınarak mevcut analiz kapsamında yukarıdaki yöntemlerden ikincisi tercih edilmiştir.
- (154) Öte yandan gözlem grubuna dahil olan toplam on liman tarafından analiz dönemi olarak belirlenen 2012-2017 (Temmuz) tarihleri arasında uygulanan tarifeler incelendiğinde; anılan dönemde gerek teşebbüsler arasında gerekse aynı teşebbüs tarafından farklı müşterilere uygulanan tarife metodolojileri arasında önemli farklılıklar bulunabildiği anlaşılmaktadır. Söz gelimi, Bandırma Limanı'nın da aralarında bulunduğu bazı

⁵⁸ 06.04.2001 tarih ve 01-17/150-39 sayılı karar

⁵⁹ Analiz kapsamında yer alan "kârlılık" terimi, anlatımda sadeliği teminen fiyat-maliyet farkını tanımlamak üzere kullanılmakta olup muhasebe terminolojisinde kullanılan kâr marjını tanımlamamaktadır.

teşebbüsler tarafından muhtelif araç türleri için belirli bir tarih aralığında uygulanmak üzere tek bir tip tarife belirlenebilirken, bazı teşebbüsler tarafından uygulanan tarifeler araç türüne göre (otomobil, minibüs, kamyon vb.) değişiklik arz edebilmektedir. Yine bazı teşebbüslerce belirlenen tarifeler veri bir müşteri için ilgili yıl içerisinde hizmet verilen araç adedine göre değişiklik arz ederken diğerlerinde bu tür bir fiyatlandırma politikası izlenmemektedir. Benzer şekilde Bandırma Limanı'nın dahil olduğu bazı teşebbüsler tarifeleri ABD Doları üzerinden belirlerken diğer teşebbüsle TL veya Euro cinsinden fiyatlandırılmaktadır.

- (155) Farklı teşebbüsler tarafından uygulanan birbirinden farklı tarife metodolojileri, zamana göre teşebbüsler arasında yapılacak fiyat karşılaştırmasını da güçleştirmektedir. Bu bakımdan işbu analiz kapsamında yöntem olarak gözlem grubuna dahil olan her bir limanın yıllar itibarıyla ro-ro hizmetlerinden elde ettikleri bildirilen ve/veya hesaplanan⁶⁰ toplam ro-ro gelirleri ilgili dönemde hizmet verilen (yükleme/boşaltma) toplam araç adedine oranlanmak suretiyle ortalama birim fiyatlar (birim fiyat) hesaplanmıştır. Türk Lirası cinsinden bulunan ortalama birim fiyatlar, ilgili dönemde gerçekleşen ortalama döviz kuru dikkate alınmak suretiyle tarifelerde yaygın olarak tercih edildiği anlaşılan ABD Doları cinsinden de hesaplanarak ayrıca karşılaştırmaya tabi tutulmuştur.
- (156) Son olarak, daha önce de ifade edildiği üzere, gözlem grubuna dahil olan limanlardan bazıları (HAYDARPAŞA, UN RO-RO, BORUSAN ve GEMPORT) uluslararası ro-ro taşımacılığında bulunan teşebbüslere hizmet vermektedir. Ayrıca bahse konu limanlardan BORUSAN ve GEMPORT'tan gönderilen yazılardan, limanlarındaki ro-ro hizmetlerinin, soruşturma konusu Bandırma Limanı tarafından verilen ro-ro hizmetleri ile farklılaştığı; bu limanlarda ro-ro kapsamında değerlendirilen hizmetlerin esasen ro-ro gemilerine kıyasla oldukça yüksek kapasiteli gemilerle (2000-4000 araç) yeni araç ithalat ve ihracatına dönük yükleme, boşaltma ve diğer yardımcı hizmetlerden oluştuğu anlaşılmaktadır. Bu nedenle analizde bazı grafik ve tablolar, Bandırma Limanı ile karşılıklı olarak ro-ro seferleri düzenlenen limanlara ilişkin ve toplam gözlem grubuna ilişkin olmak üzere ayrı ayrı gösterilmiştir.
- (157) Geline aşamaya kadar ortaya konan çerçevede ilk olarak Bandırma Limanı da dahil olmak üzere, gözlem grubunu oluşturan toplam 10 limanın 2012-2017 (Temmuz) dönemi için hesaplanan birim fiyatlarına ilişkin tabloya aşağıda yer verilmektedir:

Tablo 16: Birim Fiyatlar (TL, 2012-2017/7)

Yıl	Bandırma	Akçansa	Kumport	Martaş	Tekirdağ	Erdek	UN Ro-Ro	Haydarpaşa	Borusan	Gemport	Ortalama
2012	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2013	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2014	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2015	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2016	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2017	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Betimleyici İstatistikler											
Değişken	Gözlem Sayısı		Ortalama			St. Sapma		Asgari		Azami	
Birim Fiyat (TL)	(.....)		(.....)			(.....)		(.....)		(.....)	

Kaynak: Teşebbüsler tarafından gönderilen bilgiler üzerinden EAAD hesaplamaları.

- (158) Mezkûr tabloya göre dönem içerisinde kaydedilen toplam 56 gözlemden ortalama birim fiyat (.....) TL olarak hesaplanırken, birim fiyatlar (.....) TL ile (.....) TL arasında

⁶⁰ Kural olarak ilgili limanlar tarafından bildirilen toplam ro-ro gelirleri dikkate alınmakla birlikte şayet varsa palamar, römorkaj ve barınma için ayrıca bildirilen gelirler de tarafımızca ilgili teşebbüslerin toplam ro-ro gelirleri hesaplamasına dâhil edilmiştir.

değişkenlik göstermektedir. Tabloda yer verilen birim fiyatların gözlem dönemince seyri aşağıda grafikte gösterilmiştir:

Grafik 8: Tüm Limanlar Birim Fiyatlar (TL, 2012-2017/7)

(.....TİCARİ SIR.....)

- (159) Gerek Tablo 16 gerekse Grafik 8'den görülebileceği üzere; birim fiyatların gözlem döneminde yıllar itibarıyla artış eğiliminde olduğu anlaşılmaktadır. 2012-2017/7 döneminde her bir yıl için UN RO-RO için hesaplanan birim fiyatlar gözlem kümesinin kalanına kıyasla yüksek seyretmektedir. Soruşturma konusu Bandırma Limanı için hesaplanan birim fiyatların ise gözlem kümesi ortalamalarının altında yer aldığı görülmektedir.
- (160) Öte yandan, yalnızca uluslararası ro-ro taşımacılığı faaliyetlerine hizmet veren limanların (HAYDARPAŞA, UN RO-RO, BORUSAN ve GEMPORT) dönem içerisinde hesaplanan birim fiyatları, Bandırma Limanı da dahil olmak üzere geriye kalan limanlara kıyasla kayda değer şekilde yüksek olduğu dikkat çekmektedir. Bu çerçevede FKA'nın daha sağlıklı yapılabilmesi açısından BANDIRMA LİMANI, bu limanla karşılıklı ro-ro seferleri düzenlenen AKÇANSA, KUMPORT, MARTAŞ ve TDİ TEKİRDAĞ limanları ile ERDEK Limanı'nın (Marmara İçi Ro-Ro Limanları) 2012-2017(Ocak-Temmuz) dönemi için hesaplanan birim fiyatlarının ayrıca karşılaştırılmasının yerinde olacaktır. Bu çerçevede anılan limanların birim fiyatlarının seyrine yönelik grafiklere ve bunlara ilişkin betimleyici istatistiklere ayrıca yer verilmektedir:

Grafik 9: Marmara İçi Ro-Ro Limanları Birim Fiyatlar (TL, 2012-2017/7)

(.....TİCARİ SIR.....)

Tablo 17: Betimleyici İstatistikler Marmara İçi Ro-Ro (Birim Fiyat, TL)

Değişken	Gözlem Sayısı	Ortalama	St. Sapma	Asgari	Azami
Birim Fiyat (TL)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

- (161) Grafik 9'un incelenmesinden, "*Marmara İçi Ro-Ro*" ifadesi ile belirtilen Bandırma Limanı ve bu limanla karşılıklı ro-ro seferleri düzenlenen limanlara ilişkin yapılan karşılaştırmada da birim fiyatların 2012-2017/7 döneminde genel olarak artış eğiliminde olduğu görülmektedir. Buna ek olarak, dönem içerisinde 2014 yılı hariç olmak üzere MARTAŞ için hesaplanan birim fiyatların geriye kalan limanlara kıyasla yüksek seyrettiği anlaşılmaktadır. Hesaplanan birim fiyatlar bakımından bu limanı genellikle Bandırma Limanı takip etmektedir. Ayrıca Bandırma Limanı için hesaplanan birim fiyatlar, gözlem dönemi süresince bu grup için hesaplanan ortalama birim fiyatların üzerinde seyretmektedir.
- (162) Diğer taraftan, Bandırma Limanı için hesaplanan birim fiyatların, bu liman dışarıda tutulmak suretiyle geriye kalan limanlar için hesaplanan birim fiyatların ortalamalarıyla kıyaslanmasının yerinde olacağından hareketle, bu liman dışında Marmara içi ro-ro faaliyetlerine hizmet veren limanlar ve gözlem grubunun tamamı için ortalama birim fiyatlar ayrıca hesaplanarak aşağıda sunulmuştur. Tablo 9'da "L5", Bandırma Limanı hariç olmak üzere bu limanla karşılıklı ro-ro seferi düzenlenen dört liman ile Erdek

Limanını; "L9" ise yine Bandırma Limanı hariç olmak üzere gözlem grubunda geriye kalan dokuz limanı ifade etmektedir.

Tablo 18: Bandırma Limanı Birim Fiyatları ile L5 ve L9 Grubu Ortalama Birim Fiyatları Karşılaştırmaları (TL, 2012-2017/7)

Yıl	Bandırma	Ortalama (L4)	Fark (Bandırma-L4)	Ortalama (L8)	Fark (Bandırma-L8)
2012	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2013	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2014	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2015	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2016	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2017	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Ortalama	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüsler tarafından gönderilen bilgiler üzerinden EAAD hesaplamaları.

Grafik 10: L5 ve L9 Ortalama Birim Fiyatlar (TL, 2012-2017/7)

(.....TİCARİ SIR.....)

- (163) Yukarıdaki tablo ve grafikler Bandırma Limanı'nın ilgili dönemlerdeki birim fiyatlarının L5 olarak tanımlanan grubun ortalama birim fiyatlarından yüksek; L9 olarak tanımlanan grubun ortalama birim fiyatlarından ise düşük seyrettiği görülmektedir.
- (164) Yukarıda yer verilen analizlerde yer alan birim fiyatlardaki dalgalanmaların ilgili dönemlerde farklılık gösteren ABD Doları-TL döviz kuru ile ilişkisi dikkate alındığında analizin ayrıca birim fiyatların ABD Doları üzerinden hesaplanması suretiyle de yapılması yerinde olacaktır. Bu çerçevede aşağıdaki tablo ve grafiklerde, analize dahil edilen her bir liman için daha önce Türk Lirası üzerinden yapılan hesaplamalar, ilgili dönemin ortalama kurları dikkate alınmak suretiyle ABD Doları cinsinden hesaplanarak gösterilmiş ve devamında bunlara ilişkin açıklama ve değerlendirmelere yer verilmiştir.

Tablo 19: Birim Fiyatlar-ABD Doları (2012-2017/7)

Yıl	Bandırma	Akçansa	Kumport	Martaş	Tekirdağ	Erdek	UN Ro-Ro	Haydarpaşa	Borusan	Gemport	Ortalama
2012	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2013	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2014	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2015	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2016	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2017	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Betimleyici İstatistikler											
Değişken		Gözlem Sayısı	Ortalama			St. Sapma	Asgari		Azami		
Birim Fiyat (ABD Doları)		(.....)	(.....)			(.....)	(.....)		(.....)		

Kaynak: Teşebbüsler tarafından gönderilen bilgiler üzerinden EAAD hesaplamaları.

Grafik 11: Tüm Limanlar Birim Fiyatlar (ABD Doları, 2012-2017/7)

(.....TİCARİ SIR.....)

- (165) Tablo 19 ve Grafik 11'den görülebileceği üzere; ABD Doları olarak hesaplanan birim fiyatların, TL olarak hesaplanan birim fiyatlara göre gözlem döneminde yıllar itibarıyla görece yatay bir seyir izlemektedir. 2012-2017/7 döneminde her bir yıl için UN RO-RO için hesaplanan birim fiyatlar, ABD Doları olarak yapılan hesaplamalarda da gözlem kümesinin kalanına kıyasla yüksek seyretmektedir. Soruşturma konusu Bandırma Limanı için hesaplanan birim fiyatların ise gözlem kümesi ortalamalarının yine altında yer aldığı görülmektedir.

Grafik 12: Marmara İçi Ro-Ro Limanları Birim Fiyatlar (ABD Doları, 2012-2017/7)

(.....TİCARİ SIR.....)

Tablo 20: Betimleyici İstatistikler Marmara İçi Ro-Ro

Değişken	Gözlem Sayısı	Ortalama	St. Sapma	Asgari	Azami
Birim Fiyat (ABD Doları)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

- (166) “Marmara İçi Ro-Ro” ifadesi ile belirtilen Bandırma Limanı ve bu limanla karşılıklı ro-ro seferleri düzenlenen limanlara ilişkin yapılan karşılaştırmada da ABD Doları olarak hesaplanan birim fiyatların dalgalı bir seyir izlediği görülmektedir. Buna ek olarak dönem içerisinde 2014 yılı hariç olmak üzere MARTAŞ için hesaplanan birim fiyatların geriye kalan limanlara kıyasla yüksek seyrettiği anlaşılmaktadır. Hesaplanan birim fiyatlar bakımından bu limanı genellikle Bandırma Limanı takip etmektedir. Ayrıca Bandırma Limanı için hesaplanan birim fiyatlar, gözlem dönemi süresince bu grup için hesaplanan ortalama birim fiyatların üzerinde seyretmektedir.
- (167) Bandırma Limanı için hesaplanan birim fiyatların ABD Doları cinsinden, bu liman dışarıda tutulmak suretiyle kalan limanlar ile karşılaştırılmasına ilişkin tabloya aşağıda yer verilmektedir. Yukarıda da ifade edildiği üzere “L5”, Bandırma Limanı hariç olmak üzere bu limanla karşılıklı ro-ro seferi düzenlenen dört liman ile Erdek Limanı'nı; “L9” ise yine Bandırma Limanı hariç olmak üzere gözlem grubunda geriye kalan dokuz limanı ifade etmektedir.

Tablo 21: Bandırma Limanı Birim Fiyatları ile L5 ve L9 Grubu Ortalama Birim Fiyatları Karşılaştırmaları (ABD Doları, 2012-2017/7)

Yıl	Bandırma	Ortalama (L5)	Fark (Bandırma-L5)	Ortalama (L9)	Fark (Bandırma-L9)
2012	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2013	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2014	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2015	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2016	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2017	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Ortalama (2012-2017)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüsler tarafından gönderilen bilgiler üzerinden EAAD hesaplamaları

Grafik 13: L5 ve L9 Ortalama Birim Fiyatlar (ABD Doları, 2012-2017/7)

(.....TİCARİ SIR.....)

- (168) Yukarıdaki tablo ve grafikler; Bandırma Limanı'nın ilgili dönemlerdeki ABD Doları olarak hesaplanan birim fiyatlarının, L5 olarak tanımlanan grubun ortalama birim fiyatlarından yüksek; L9 olarak tanımlanan grubun ortalama birim fiyatlarından ise düşük seyrettiğini göstermektedir.
- (169) Gerek Türk Lirası üzerinden gerekse ABD Doları cinsinden yapılan hesaplamalar ve bunlara ilişkin analizler sonucunda, Bandırma Limanı tarafından 2012-2017/7 dönemi için hesaplanan birim fiyatların gözlem grubunun genel ortalamasının altında kalmakla birlikte, kendisi ile karşılıklı ro-ro seferleri düzenlenen limanlar ve Erdek Limanı'ndan oluşan grubun (L5) ortalama olarak yaklaşık %(.....) düzeyinde üzerinde seyrettiği; bununla birlikte Bandırma Limanı'nın analiz döneminde anılan grup için 2014 yılı hariç olmak üzere hiçbir yılda en yüksek birim fiyatları uygulamadığı anlaşılmaktadır.
- (170) Öte yandan, yine Türk Lirası ve ABD Doları cinsinden yapılan hesaplamalara göre elde edilen grafiklerin birlikte değerlendirilmesinden, gözlem grubunun geneli için ABD Doları cinsinden hesaplanan birim fiyatların, Türk Lirası cinsinden hesaplanan birim fiyatlara kıyasla yatay bir seyir arz ettiği görülmektedir. Bu durum, esasen bir önceki bölümde yer verilen tespitlerde de dikkat çekildiği üzere, Bandırma Limanı da dahil olmak üzere gözlem grubunun geneli için son kullanıcılara yansıdığı anlaşılan fiyatlardaki artış eğiliminin büyük ölçüde 2012-2017/7 döneminde döviz kurunda gerçekleşen artış kaynaklı olduğu söylenebilecektir.
- (171) Bu çerçevede yukarıda yer verilen ve Bandırma Limanı'nın birim fiyatlarının diğer limanların birim fiyatları ile karşılaştırmasına yönelik gerçekleştirilen Fiyat Karşılaştırması Analizi'nin, ÇELEBİ'nin Bandırma Limanı'nda aşırı fiyat uyguladığı iddiasını destekler bir görünüm arz etmediği sonucuna ulaşılmaktadır.

1.8.3.3.2. Fiyat-Maliyet Farkı Karşılaştırmaları Analizi

- (172) Bu bölümde soruşturma konusu Bandırma Limanı ile gözlem grubuna dahil olan limanlar arasında, her bir liman için hesaplanan birim fiyatlar ile birim maliyetler dikkate alınmak suretiyle elde edilen birim kârlılıkların karşılaştırılması hedeflenmiştir⁶¹.
- (173) Birim maliyetlerin hesaplanmasında yöntem olarak bir önceki bölümde ele alınan ÇELEBİ tarafından sunulan savunmada da yer verilen metodoloji benimsenmiştir. Bu çerçevede öncelikle Bandırma Limanı için yapılan TDM yöntemine benzer şekilde gözlem grubuna dahil olan limanlar tarafından gönderilen toplam maliyet verileri, liman geneline yaygın sabit giderler için ro-ro hizmetlerine tahsis edilen alanın toplam liman alanına oranı ve değişken giderler için ise yıllar itibarıyla ro-ro hizmetlerinden elde edilen gelirlerin toplam liman gelirleri içerisindeki oranı esas alınmak suretiyle ağırlıklandırma yapılarak TDM hesaplanmıştır⁶². Daha sonra hesaplanan TDM'ler, her bir liman için ilgili yıllarda hizmet verilen (yükleme/boşaltma) toplam araç adedine oranlanmak suretiyle birim kârlılıklar elde edilmiştir. Gözlem grubuna dahil olan limanlar için 2012-2017/7 döneminde hesaplanan birim kârlılıklar aşağıda tablo halinde sunulmuştur:

Tablo 22: Birim Kârlılıklar (TL, 2012-2017/7)

Yıl	Bandırma	Akçansa	Kumport	Martaş	Tekirdağ	UN Ro-Ro	Haydarpaşa	Borusan	Gemport	Ortalama
2012	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2013	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2014	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2015	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2016	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2017	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Betimleyici İstatistikler										
Değişken	Gözlem Sayısı		Ortalama		St. Sapma		Asgari		Azami	
Birim Fiyat (TL)	(.....)		(.....)		(.....)		(.....)		(.....)	

Kaynak: Teşebbüsler tarafından gönderilen bilgiler üzerinden EAAD hesaplamaları

- (174) Tabloda sunulan verilere göre ilgili dönemde toplam 53 gözlem için hesaplanan birim kârlılıkların ortalaması (.....) TL iken, asgari ve azami kârlılıklar sırasıyla (.....) TL ve (.....) TL olarak ölçülmüştür. Bu noktada dikkat çekici bir husus toplam 53 gözlemin 25'inde, bir başka deyişle yaklaşık yarısında negatif birim kârlılıkların (zararların) hesaplanmış olmasıdır. Nitekim analiz kapsamındaki limanların tamamı için hesaplanan birim kârlılıkların ortalaması da yalnızca 2017 yılı için pozitif değer taşırken, geriye kalan yıllar için sürekli olarak negatif işaretlidir.
- (175) Aşağıda ise bir önceki bölümde yer verilen karşılaştırmalara benzer şekilde, 2012-2017/7 dönemi için yıllar itibarıyla Bandırma Limanı için hesaplanan birim kârlılıklar ile bu liman dışarıda bırakılmak suretiyle oluşturulan L4⁶³ ve L8⁶⁴ grupları için hesaplanan ortalama birim kârlılıklar tablo halinde sunulmuştur.

⁶¹ ERDEK'e ilişkin olarak maliyet bilgisi elde edilemediğinden, analizin bu kısmında bu limana ilişkin veriler kullanılmamıştır.

⁶² UN RO-RO tarafından sunulan bilgilere göre anılan liman yalnızca ro-ro hizmetlerine dönük olarak faaliyet gösterdiğinden bu liman için gelirler bakımından herhangi bir ağırlıklandırma yapılmamıştır.

⁶³ Bandırma Limanı ile karşılıklı ro-ro seferleri düzenlenen AKÇANSA, KUMPORT, MARDAS ve TDİ TEKİRDAĞ limanları.

⁶⁴ Bandırma Limanı ve maliyet verileri bulunmayan Erdek Limanı dışında kalan sekiz liman.

Tablo 23: Bandırma Limanı Birim Kârlılıkları ile L4 ve L8 Grupları Ortalama Birim Kârlılıklar (TL, 2012-2017/7)

	Bandırma	Ortalama (L4)	Ortalama (L8)
2012	(.....)	(.....)	(.....)
2013	(.....)	(.....)	(.....)
2014	(.....)	(.....)	(.....)
2015	(.....)	(.....)	(.....)
2016	(.....)	(.....)	(.....)
2017	(.....)	(.....)	(.....)
Ortalama (2012-2017)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüsler tarafından gönderilen bilgiler üzerinden EAAD hesaplamaları

- (176) Bir önceki tabloya benzer şekilde, L8 grubu için hesaplanan ortalama birim kârlılık, 2017 yılı haricinde sürekli olarak negatif değerdedir. L4 grubu için ise altı gözlem yılının üçünde negatif ortalama birim kârlılıklar hesaplanmıştır. Her iki tablonun da incelenmesinden, Bandırma Limanı için hesaplanan birim kârlılıkların 2016 yılına kadar gerek gözlem grubunun tamamı, gerekse L4 ve L8 grupları için hesaplanan ortalama birim kârlılıkların altında seyrettiği, 2016 ve 2017 yıllarında ise bu ortalamaların üzerinde yer aldığı anlaşılmaktadır.
- (177) Bu noktada gözlem grubuna ilişkin hesaplanan birim kârlılıkların önemli bir kısmının negatif olması mümkün olmakla birlikte, bu durumun normal ticari işleyişte beklenmeyen bir görünüme işaret ettiği ifade edilebilecektir. Bu sonucun ortaya çıkmasına ilişkin olarak anılan teşebbüslerin ro-ro hizmeti kârlılıklarını etkileyen iç ve dış faktörlerin etken olması mümkün olduğu gibi karşılaştırmanın sağlıklı yapılabilmesini teminen her bir liman için maliyetlerin hesaplanmasında tercih edilen tek tip yöntemin varsayımlarının ve bu yöntemin limanların tamamı için geçerli olmaması ihtimali de göz ardı edilmemelidir.
- (178) Bu nedenlerle yukarıda yer verilen Bandırma Limanı ile diğer limanların Fiyat-Maliyet Farkı Karşılaştırması analizinden, ÇELEBİ'nin Bandırma Limanı'nda aşırı fiyat uyguladığı iddialarına yönelik olarak elde edilen veriler kısıtında iktisadi bir çıkarıma ulaşmanın mümkün olmadığı sonucuna ulaşılmaktadır.

1.8.3.4. Aşırı Fiyat İddiasına Yönelik Savunmaların Değerlendirilmesi

- (179) ÇELEBİ tarafından soruşturma konusu iddialara yönelik, SÖZLEŞME'nin imzalandığı tarihi takip eden üç yıl boyunca ÇELEBİ'nin fiyat belirleme serbestisinin bulunmadığı, üç yıl sonrasında da fiyatlamaya ilişkin hususlarda TCDD'nin onayının alındığı, belirlenen fiyatların TCDD'nin mutlak kontrolü ve denetimi altında bulunduğu ve bu yönüyle aşırı fiyat uygulamasının mümkün olmadığı, liman tarifelerindeki olası bir aşırı fiyatlamamanın pazara yeni girişleri teşvik edeceği, işletme hakkı gideri ve yatırım maliyetleri başta olmak üzere, maliyetlerin yüksek olması dolayısıyla fiyatların yüksek bir görünüme sahip olduğu, Bandırma Limanı'nın yapısal farklılıkları dolayısıyla ÇELEBİ'nin görünmeyen maliyet kalemleriyle karşı karşıya kaldığı, bunların doğrudan ro-ro hizmeti ile olan ilişkisi dolayısıyla fiyatlara yansıtılması önünde bir engel bulunmadığı, keza fiyatların toplam maliyetlerin esaslı ölçüde üzerinde olmadığı, kâr marjının düşük seviyelerde seyrettiği, diğer hizmetlerle karşılaştırıldığında da bunun aşırı fiyatlandırma şeklinde nitelendirilmesinin mümkün olmadığı, uygulanan fiyatların diğer teşebbüslerin fiyatlarıyla karşılaştırıldığında da yüksek maliyet kalemleri sebebiyle aşırı fiyatlandırma şeklinde nitelendirilemeyeceği, ÇELEBİ'nin ro-ro liman hizmetlerine yönelik fiyatlama politikasının, ABD Dolarının TL karşısında değer kazanmasından kaynaklandığı ve ÇELEBİ'nin aşırı fiyatlandırma niyetinin bulunmadığı, Bandırma Limanı'nın gerek ro-ro taşımacılığı hizmeti sunan teşebbüsler gerekse de nakliyeciler

nezdinde, konumu ve hizmetleri çerçevesinde ekonomik olarak değerli olması nedeniyle, limanda uygulanan fiyatların diğer limanlara göre farklılaşmasının makul olduğu ifade edilmiştir.

- (180) ÇELEBİ tarafından yapılan savunmanın TCDD'nin fiyatlar üzerindeki kontrol ve denetim görevi ve yetkisine, potansiyel rekabete, maliyetlere ve kâra ilişkin kısımlarına ilgili bölümlerde yer verildiğinden burada aynı hususların tekrarlanmasına gerek görülmemiştir. Kaldı ki, yapılan değerlendirmeler sonucunda teşebbüsün dosya konusu uygulamaları hakkında aşırı fiyat tespiti yapılmadığından, yukarıda özetine yer verilen diğer savunmalara ilişkin detaylı değerlendirme yapılmasına ihtiyaç bulunmamaktadır.

J. SONUÇ

- (181) 01.06.2017 tarih ve 17-18/266-M sayılı Kurul kararı uyarınca yürütülen soruşturma ile ilgili olarak düzenlenen Rapor'a ve Ek Görüş'e toplanan delillere, yazılı savunmalara, sözlü savunma toplantısında yapılan açıklamalara ve incelenen dosya kapsamına göre;

1. Çelebi Bandırma Uluslararası Limanı İşletmeciliği A.Ş.'nin Kuzey Marmara - Güney Marmara arasındaki ro-ro hatları bağlamında "Ege, Güney Marmara ve İç Anadolu'nun batısı" nı kapsayan "ro-ro gemilerine yönelik liman hizmetleri" pazarında hakim durumda olduğuna OYBİRLİĞİ ile,
2. Bununla birlikte, Çelebi Bandırma Uluslararası Limanı İşletmeciliği A.Ş.'nin 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesini ihlal etmediğine, dolayısıyla aynı Kanun'un 16. maddesi uyarınca adı geçen teşebbüse idari para cezası uygulanmasına yer olmadığına OYBİRLİĞİ ile,

gerekçeli kararın tebliğinden itibaren 60 gün içinde Ankara İdare Mahkemelerinde yargı yolu açık olmak üzere, karar verilmiştir.