

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

**REKABET KURULU KARARI**

Dosya Sayısı : 2008-4-126  
Karar Sayısı : 08-45/626-238  
Karar Tarihi : 17.7.2008

**A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER**

10 Başkan : Prof. Dr. Nurettin KALDIRIMCI  
Üyeler : Tuncay SONGÖR, M. Sıraç ASLAN,  
Mehmet Akif ERSİN, İsmail Hakkı KARAKELLE

**B. RAPORTÖR** : Muhammed GÜNDOĞDU, Recep GÜNDÜZ

**C. BAŞVURUDA BULUNAN** : Bilal KOCAMAN  
(Adres tespit edilememiştir.)

**D. HAKKINDA İLK İNCELEME YAPILAN** : Kütahya Astur Otobüs İşl. ve Tic. Ltd. Şti.  
Atatürk Blv. Çinigar No:2-3 Kütahya

20 **E. DOSYA KONUSU: Şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan Kütahya Astur Otobüs İşl. ve Tic. Ltd. Şti. (Kütahya As Tur) firmasının rakip firmalarla anlaşarak sabit fiyat uygulamak suretiyle 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettiği iddiası.**

30 **F. İDDİALARIN ÖZETİ:** Şikâyet dilekçesinde, Kütahya ilinde faaliyet gösteren Kütahya As Turizm firmasının rakip firmalarla anlaşma yapmak suretiyle, düzenlediği seferlerde sabit fiyat uyguladığı iddia edilmekte ve 30 YTL. fiyat uygulandığı aktarılan Kütahya-İstanbul hattı bu duruma örnek olarak gösterilmektedir. Dilekçede ayrıca, söz konusu firmanın eski model taşıtlarla hizmet verdiği ve hizmet kalitesinin çok düşük olduğu belirtilerek firmanın yeni firmaların faaliyete geçmesini de fiili olarak engellediği iddia edilmekte ve söz konusu durumun 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkındaki Kanun'a aykırılık teşkil ettiği gerekçesiyle incelenmesi talep edilmektedir.

**G. DOSYA EVRELERİ:** Kurum kayıtlarına 10.6.2008 tarih, 3608 sayı ile giren başvuru üzerine düzenlenen 9.7.2008 tarih, 2008-4-126/İİ-08-M.G. sayılı İlk İnceleme Raporu, aynı tarih, REK.0.08.00.00-110/187 sayılı Başkanlık Önergesi ile 08-45 sayılı Kurul toplantısında görüşülerek karara bağlanmıştır.

40 **H. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili Rapor'da, şikâyet konusunu oluşturan iddialarla ilgili olarak, 4054 sayılı Kanun kapsamında herhangi bir işlem yapılmasına gerek olmadığı görüşüne yer verilmiştir.

## **I. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME**

### **I.1. İlgili Pazar**

#### **I.1.1. İlgili Ürün Pazarı**

Dosya mevcudu bilgiler çerçevesinde, ilgili ürün pazarı "karayolu ile yolcu taşımacılığı pazarı" olarak belirlenmiştir.

#### **I.1.2. İlgili Coğrafi Pazar**

50 Şikâyet konusu uygulamanın Kütahya merkezli gerçekleşiyor olması nedeniyle, ilgili coğrafi pazar "Kütahya ili" olarak tespit edilmiştir.

### **I.2. Tespitler ve Değerlendirme**

#### **I.2.1. İlgili Mevzuat**

Bilindiği üzere 4925 sayılı "Karayolu Taşıma Kanunu" karayolu ile yolcu taşımacılığını düzenleyen temel yasa metni niteliğindedir. Ayrıca söz konusu Kanun kapsamında Ulaştırma Bakanlığı tarafından çıkartılan "Karayolu Taşıma Yönetmeliği" ve "Karayolu İle Şehirlerarası Yolcu Taşımacılığı Alanında Uygulanacak Taban Ücret Tarifesi Hakkında Tebliğ" de ilgili alana dair düzenlemeler içermektedir.

60 4925 sayılı Kanun'un "Kapsam" başlıklı 2. maddesinde; kamuya açık karayolunda motorlu taşıtlarla yapılan yolcu ve eşya taşımalarının, taşımacıların, taşıma acentelerinin, taşıma işleri komisyoncularının, nakliyat ambarı ve kargo işletmecilerinin, taşıma işlerinde çalışanlar ile taşımalarda yararlanılan her türlü taşıt, araç, gereç, yapıların kanun kapsamına girdiği belirtilmiştir. Söz konusu Kanun'un dosya kapsamındaki şikâyetle ilgili maddelerine aşağıda yer verilmiştir:

*"Yetki Belgesi Alma Zorunluluğu ve Taşıma Hizmeti*

*Madde 5: "Taşımacılık, acentelik ve taşıma işleri komisyonculuğu ile nakliyat ambarı ve kargo işletmeciliği yapılabilmesi için Bakanlıktan yetki belgesi alınması zorunludur..."*

70 *"Ücret ve Zaman Tarifeleri*

*Madde 11: Düzenli yolcu ve eşya taşımaları, nakliyat ambarı ve kargo işletmeciliği ücret tarifeleri, yetki belgesi sahiplerince geçerlilik süresi de belirtmek suretiyle hazırlanır ve Bakanlığa bildirilir.*

*Ücret tarifelerine uyulması ve bu tarifelerin görülebilecek şekilde işyeri, terminal ve bilet satış yerlerine asılması ve taşıtlarda bulundurulması zorunludur.*

80 *Yolcu ve eşya taşıma, yükleme, boşaltma, depolama ve aktarma hizmetleri de dâhil olmak üzere ücret tarifelerinin, ülke ekonomisi ve kamu yararı aleyhine sonuç vermesi ve aşırı ücret uygulanması veya rekabet ortamının bozulması halinde ve gerektiğinde taban ve tavan ücretleri Bakanlıkça tespit edilebilir.*

*Ücret tarifeleri başlangıç ve bitiş noktaları arasında gidiş ve dönüşte aynı şekilde düzenlenir. Değişik fiyat tarifesi uygulanamaz.*

*Düzenli yolcu ve eşya taşımaları zaman tarifesine tabidir. Taşımacılar tarafından geçerlilik süresi de belirtmek suretiyle hazırlanan zaman tarifeleri, Bakanlıkça onaylandıktan sonra yürürlüğe girer...”*

*Şehirlerarası yolcu taşımacılığı ile ilgili bir diğer düzenleme ise “Karayolu Taşıma Yönetmeliği”dir. Bu Yönetmeliğin dosya ile ilgili maddeleri ise şöyledir:*

*“Ücret Tarifeleri*

90 *Madde 38- a)Düzenli yolcu, eşya ve kargo taşımaları ile ilgili ücret tarifeleri, yetki belgesi sahiplerince geçerlilik süresi de belirtmek suretiyle hazırlanır. Bu ücret tarifelerinin uygulamaya konulmasından önce, yetki belgesi sahiplerince Bakanlığa bildirilerek ”Görölmüştür ” şerhinin alınması zorunludur.*

*b) Yetki belgesi sahipleri, ücret tarifelerine uymak zorundadırlar*

*...*

*d) Ücret tarifeleri başlangıç ve bitiş noktaları arasında gidiş ve dönüşte aynı şekilde düzenlenir. Aynı güzergah üzerinde gidiş ile dönüş için değişik ücret tarifesi uygulanamaz.*

100 *(Değişik: RG 19/11/2006- 26351) e) Yetki belgesi sahipleri tespit edilmiş ücret tarifelerinin üzerinde ücret alamaz ve % 30'dan fazla indirim uygulayamazlar. Ancak, önceden Bakanlıktan izin almak sureti ile belirli bir süre için, kullanılan taşıtın toplam koltuk sayısının % 10'unu aşmayacak sayıda koltuk için herhangi bir orana tabi olmaksızın özel indirim uygulanabilir.*

110 *(Değişik: RG 9/9/2005-25931) f) Ücret tarifeleri asgari dört aylık, azami altı aylık süreler halinde belirlenir. Belirlenen süreyi takip eden otuz günlük süre içerisinde yeni ücret tarifesi için Bakanlığa müracaatta bulunulmazsa, ücret tarifesi bitim tarihi itibarıyla altı aydan az olmamak üzere herhangi bir işleme gerek kalmaksızın uzar ve geçerli olur. Ancak, altı aydan az olmayan bu sürenin bitiminden sonraki herhangi bir tarihte ilgilinin müracaatı halinde, yeni ücret tarifesi talebi kabul edilir.*

Bakanlık, taşıma maliyetlerine etki eden unsurların önemli orandaki artış ve azalışlarını dikkate alarak bu süreyi uzatabilir veya kısaltabilir.

120 g)Ücret tarifelerinin geçerlilik süresini tamamlayan taşımacılar, bu sürenin sonunda fazla ücret içeren yeni bir ücret tarifesi alabilecekleri gibi, aynı veya daha düşük ücret içeren yeni bir ücret tarifesi de alabilirler. Ancak, bir önceki tarifeye göre daha düşük ücret uygulamalarında, bu ücret tarifesinin alındığı tarihten itibaren asgari dokuz ay geçmedikçe tarife değişikliği talebi yapılamaz ve yeni bir ücret tarifesi verilmez.”

“Denetim

Madde 71: Yetki belgesi sahiplerinin Kanun ve bu Yönetmelik kapsamında yer alan her türlü faaliyetleri Bakanlığın denetimine tabidir.”

130 Bu kapsamda değinilmesi gereken son önemli düzenleme ise “Karayolu İle Şehirlerarası Yolcu Taşımacılığı Alanında Uygulanacak Taban Ücret Tarifesi Hakkında Tebliğ”dir. Seyahat firmalarının uygulanacak bilet fiyatlarının belirlenmesinde Ulaştırma Bakanlığı'nın bu Tebliğ'i temel oluşturmaktadır. Anılan Tebliğ ile karayoluyla şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapacak olan D1 yetki belgesi sahiplerinin uyacakları ve kilometre esasına göre uygulanacak olan asgari taban ücret tarifesi belirlenmiştir. 48 sayılı söz konusu Tebliğ'in 2. maddesinin (d) bendinde; “D1 yetki belgesi sahipleri ilgili mevzuattan kaynaklanan indirimli yolcu bileti kesme haklarını, bu Tebliğ ile belirlenen taban ücret tarifesinden daha aşağı olmamak üzere kullanabilirler. Uygulanacak indirimli bilet ücretleri, bu Tebliğ ile belirlenen taban ücret tarifesinin altında olamaz. “ düzenlemesi yer almaktadır.

Karayoluyla şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapacak olan D1 yetki belgesi sahiplerinin uyacakları ve kilometre esasına göre uygulanacak olan taban ücret tarifesi aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo 1: Yurtiçi Yolcu Taşımacılığında Uygulanacak Olan Taban Ücret Tarifesi

YOL MESAFESİ (KM)	TARİFE (YTL)	YOL MESAFESİ (KM)	TARİFE (YTL)
101-115	9,61 TL	781-850	37,88 TL
116-140	10,20 TL	851-950	39,63 TL
141-165	11,08 TL	951-1050	41,96 TL
166-190	11,94 TL	1051-1150	44,00 TL
191-225	13,70 TL	1151-1250	46,33 TL
226-275	15,74 TL	1251-1350	48,66 TL
276-335	18,94 TL	1351-1450	50,99 TL
336-410	22,14 TL	1451-1550	53,04 TL
411-485	24,76 TL	1551-1675	56,53 TL
486-560	28,26 TL	1676-1800	58,86 TL
561-640	30,59 TL	1801-1950	62,06 TL

641-720	32,92 TL	1951 ve üstü	65,56 TL
721-780	35,55 TL		

140

Dosya mevcudu bilgilere göre Kütahya-İstanbul arası mesafe 360 km'dir. Tabloda görüldüğü üzere söz konusu mesafeye ilişkin taban ücret 22,14 YTL. olarak belirlenmiş ve bu ücretin altına inilemeyeceği hususu Tebliğ'de düzenlenmiştir.

### 1.2.2. Kütahya Otogar İşletmesi Yetkilisi İle Yapılan Görüşme

150 Raportörlerin, şikâyet kapsamında Kütahya Otogar İşletmesi yetkilisi ile yaptıkları görüşmede, doğrudan Kütahya-İstanbul hattında faaliyet gösteren firma sayısının 10'un üzerinde olduğu ve bu firmalardan başlıcalarının Kütahya As Tur, Denizli Seyahat, Kütahyalılar Seyahat, Kamil Koç Seyahat, Anadolu Tur, Metro Turizm, Kontur Turizm olduğu ifade edilmiştir. Yetkili tarafından ayrıca adı geçen firmaların yanı sıra Kütahya merkezli olmamakla beraber Kütahya'ya uğrayan çok sayıda firmanın da bulunduğu, bununla birlikte İstanbul'dan Kütahya'ya gerçekleştirilen seferler kapsamında Tavşanlı ve Emet ilçelerine de uğrayan tek firmanın Kütahya As Tur olduğu ve fakat Kütahya Otogar'ından civar ilçelere sürekli ve kısa zaman aralıklarıyla minibüs seferlerinin gerçekleştirildiği vurgulanmıştır. Söz konusu minibüs sefer ücretlerinin ise 5 YTL. olduğu belirtilmiştir. Yetkili ayrıca; Kütahya-İstanbul arasında faaliyet gösteren firmaların esas itibariyle Ulaştırma Bakanlığı Bölge Müdürlüğü'ne onaylattıkları fiyat listelerini uyguladıklarını, firmaların bu fiyatların %30'u civarında indirimle gitme haklarının olduğunu ve bilet ortalama fiyatlarının ise 30-35 YTL. civarında seyrettiğini belirtmiştir.

160

### 1.2.3. Değerlendirme

170 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinde, "belirli bir mal veya hizmet piyasasında doğrudan veya dolaylı olarak rekabeti engelleme, bozma ya da kısıtlama amacını taşıyan veya bu etkiyi doğuran yahut doğurabilecek nitelikte olan teşebbüsler arası anlaşmalar, uyumlu eylemler ve teşebbüs birliklerinin bu tür karar ve eylemleri hukuka aykırı ve yasak" kabul edilmiştir. Rekabet hukuku açısından, teşebbüsler arasındaki söz konusu işbirliği doğurucu nitelikteki davranışlar, piyasadaki etkin rekabetten beklenen toplumsal faydanın ve iktisadi etkinliğin önünde önemli bir engel teşkil ettiğinden ağır ihlaller olarak değerlendirilir.

170

180 Bununla birlikte piyasadaki rekabet üzerinde etkiye sahip eylemlerin değerlendirilmesinde ilgili pazar yapısının önemi oldukça büyüktür. Örneğin teşebbüs sayısının çok ve girişlerin kolay olduğu bir pazarda teşebbüsler arasında bir fiyat anlaşması sağlanmasının oldukça zor olduğu kabul edilirken; teşebbüs sayısının görece az ve özellikle pazara yeni girişlerin zor olduğu bir pazarda bu anlaşmanın sağlanması, en azından görece olarak, daha kolaydır.

180

Bu bağlamda iktisadi modeller rekabet hukuku uygulamasının iktisadi etki ve sonuçlarını değerlendirmek adına teorik açıdan önemli araçlar olarak karşımıza çıkmaktadırlar. Dosya kapsamında şikayete konu olan Kütahya-İstanbul arası karayolu ile şehirlerarası yolcu taşımacılığı pazarı “oligopol piyasalar”a benzerlik göstermektedir.

190 Bilindiği üzere az sayıda teşebbüsün bulunduğu oligopol piyasalarda faaliyet gösteren teşebbüsler, fiyat düzeyi veya üretim miktarı gibi stratejik kararlarını verirken içinde buldukları pazar koşullarını ve aynı piyasada faaliyet gösteren rakiplerinin karar ve eylemlerini sıkı bir şekilde izleme ihtiyacı hissederler. Bu durum oligopol piyasalarda faaliyet gösteren teşebbüslerin, aldıkları kararların rakiplerinin kararlarını etkilediğinin ve her bir teşebbüsün karının sadece kendi davranışlarına değil, bu davranış karşısında rakiplerinin göstereceği tepkilere de bağlı olduğunun farkında olmalarından kaynaklanmaktadır. Oligopol piyasaların bu özelliği ise teşebbüsleri kendi davranışlarına karşı rakiplerinin gerçekleştirecekleri tepkiyi sürekli olarak tahmin etme zorunluluğu altına sokar. Çünkü rakiplerin bu tepkileri, oldukça rekabetçi bir süreci tetikleyerek süreç sonucunda, teşebbüslerin elde etmeyi planladıkları kardan mahrum kalmaları sonucunu doğurabilir. Bu durum ise stratejik kararlar alan ve kar mahrumiyetinden kaçınmaya çalışan teşebbüslerin bu kararlar bakımından 200 karşılıklı bağımlılıklarını meydana getirir. Literatürde “oligopolistik bağımlılık” kavramı ile ifade edilen bu durum, rakiplerin faaliyet ve fiyat hareketlerinin gözlemlenebilir olduğu “şeffaf” piyasalarda çoğu durumda fiyatların birbirine yakınlaşmasına neden olmaktadır.

Yukarıdaki tespitler ışığında şikâyet konusu husus değerlendirildiğinde; bu pazarın Kütahya-İstanbul hattında yaklaşık 10 teşebbüsün faaliyet gösterdiği ve bu teşebbüslerin terminal büroları fiziki olarak, diğer teşebbüslerin uyguladıkları fiyatların gözlemlenmesini mümkün kıldığından piyasanın “şeffaf” bir piyasa olduğu anlaşılmaktadır. Bu özellikleriyle piyasadaki bilet fiyatlarının belli bir düzeyde (30 YTL.) yakınlaşmasının iktisadi açıdan bir takım rasyonel gerekçeleri olduğu da ileri sürülebilir. Zira teşebbüslerin Ulaştırma Bakanlığı Bölge Müdürlüğü’ne onaylatacakları fiyatları belirlerken rakiplerinin fiyatlarını rahatça gözlemelerinin ve bunun yol açtığı yakınlaşmanın, özellikle sektöre yönelik mevzuatın bu fiyatın %30’una kadar indirim yapmaya izin vermesi ile birlikte düşünüldüğünde anlaşılabilir olduğu değerlendirilmektedir. Ayrıca talep yapısının istikrarsız olduğu şehirlerarası taşımacılık sektöründe yazıhanelerden yapılan satışlarda yolcu yoğunluğuna göre liste fiyatı üzerinden iskontoların yapıldığı sektörün bilinen bir gerçeğidir. 210

Öte yandan fiyatların sabitlendiği iddiası değerlendirilirken göz önünde bulundurulması gereken unsurlardan bir başkası da Kütahya-İstanbul hattını 220 özellikle İstanbul’dan İzmir ve güney illere düzenlenen seferlerde kullanan firmaların da pazarda olması ve bu firmaların fiyat rekabeti üzerinde etkide bulunmalarındır. Nitekim Kütahya merkezli olmamakla beraber Kütahya’ya uğrayan çok sayıda firmanın bulunduğu Kütahya terminal yetkilisi tarafından ifade edilmiştir. Dolayısıyla Kütahya merkezli olmayan teşebbüslerin varlığının, ilgili pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin ücret kararlarında dikkate

**08-45/626-238**

alacakları ve böylelikle ilgili pazarda rekabetin tesisini temin edici rol oynayan önemli bir etken olarak değerlendirilmesi gerektiği kanaatine varılmıştır.

230 Şikâyet dilekçesinde yer alan diğer hususlar olan hizmet kalitesinin düşüklüğü ve piyasaya girmek isteyen firma faaliyetlerinin fiili olarak engellenmesi hususlarının ise 4054 sayılı Kanun kapsamında olmadıkları değerlendirilmektedir.

Yukarıda aktarılan tespit ve değerlendirmeler ışığında, söz konusu sektörün yapısı dikkate alınarak, şikâyet konusuna ilişkin olarak herhangi bir işlem yapılmasına gerek bulunmadığı neticesine varılmıştır.

#### **J. SONUÇ**

Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre; dosya konusu iddialara ilişkin olarak, bu aşamada 4054 sayılı Kanun çerçevesinde herhangi bir işlem yapılmasına gerek olmadığına, şikâyetin reddine OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.