

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

**REKABET KURULU KARARI**

Dosya Sayısı : 2017-4-57 (Soruşturma)  
Karar Sayısı : 19-16/229-101  
Karar Tarihi : 18.04.2019

**A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER**

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

**B. RAPORTÖRLER:** Metin HASSU, Burak SAĞLAM, Barış BİRCAN

**C. BAŞVURUDA**

**BULUNAN** : - Hulisi ANIK

- Re'sen

**D. HAKKINDA İNCELEME  
YAPILANLAR :**

- İstanbul Deniz Nakliyat Gıda İnşaat Sanayi Ticaret Ltd. Şti.  
Ali Çebi Cad. Keleşoğlu Plaza N: 106 K: 1/34 Beylikdüzü, İstanbul
- İstanbulines Denizcilik Yatırım A.Ş.  
Sanayi Ermutlu Sok. Şaşmaz Plaza No: 6 Kat: 9 Kozyatağı, İstanbul
- İstanbul Deniz Otobüsleri Sanayi ve Ticaret A.Ş.  
Temsilcileri: Av. Gönenç GÜRKAYNAK, Av. Öznur İNANILIR, Av. Bulut GİRGİN, Av. Berfu AKGÜN  
Kennedy Caddesi Yenikapı Hızlı Feribot İskelesi 34130 Fatih, İstanbul
- Kabotaj Hattı Ro-Ro ve Feribot İşletmecileri Derneği  
Güneşli Evren Cad. Elif Sok. Erdem İş Merkezi No:1 K:2 Güneşli, İstanbul
- Kale Nakliyat Seyahat ve Turizm A.Ş.  
Temsilcisi: Av. Kayra ÜÇER  
Büyükdere Cad. 199, 34394 Levent, İstanbul
- Tramola Gemi İşletmeciliği ve Ticaret A.Ş.  
Temsilcileri: Av. Burak ÇAVUŞ, Av. İdil Elvin ÇAVUŞ  
Av. Çağlar COŞKUNSU, Av. Nilüfer GÖKDEMİR,  
Ömer Avni Mah. İnebolu Sk. Ozra İş Merkezi No:41 Kabataş, Beyoğlu, İstanbul

**E. DOSYA KONUSU:** Ambarlı - Bandırma ve Ambarlı - Topçular hatlarında ro-ro taşımacılığı yapan teşebbüslerin nakliyecilere uygulanan taşıma fiyatlarını aralarında anlaşarak belirlemek suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal ettikleri iddiası.

- (1) **F. İDDİALARIN ÖZETİ:** Başvuruda özetle, Ambarlı Limanı - Bandırma Limanı hattında faaliyet gösteren ro-ro gemi işletmecilerinin birlikte hareket ettikleri ve aynı tarihlerde fiyat artışı yaptıkları iddia edilerek 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun (4054 sayılı Kanun) kapsamında gereğinin yapılması talep edilmiştir.

- (2) **G. DOSYA EVRELERİ:** Rekabet Kurumu (Kurum) kayıtlarına 25.08.2017 tarih, 6149 sayı ile intikal eden başvuru üzerine düzenlenen 21.09.2017 tarihli ve 2017-4-57/İİ sayılı İlk İnceleme Raporu, 10.10.2017 tarihli Rekabet Kurulu (Kurul) toplantısında görüşülmüş ve 17-31/526-M sayı ile iddialar hakkında önaraştırma yapılmasına karar verilmiştir. İlgili karar uyarınca düzenlenen 20.11.2017 tarihli ve 2017-4-57/ÖA sayılı Önaraştırma Raporu Kurulun 28.11.2017 tarihli toplantısında görüşülmüş ve 17-39/627-M sayı ile Tramola Gemi İşletmeciliği ve Ticaret A.Ş. (TRAMOLA), Kale Nakliyat Seyahat ve Turizm A.Ş. (KALE), İstanbullines Denizcilik Yatırım A.Ş. (LİNES), İstanbul Deniz Nakliyat Gıda İnşaat Sanayi Ticaret Ltd. Şti. (İDN) ve Kabotaj Hattı Ro-Ro ve Feribot İşletmecileri Derneği (ROFED) hakkında soruşturma açılmasına karar verilmiştir. İlave olarak, önaraştırma ve soruşturma sürecinde elde edilen yeni bilgi ve bulgular kapsamında 13.08.2018 tarih ve 2017-4-57/BN-4 sayılı Bilgi Notu Kurulun 14.08.2018 tarihli ve 18-28/474-M sayılı toplantısında görüşülerek, soruşturmanın konusunun Ambarlı – Topçular hattını da kapsayacak şekilde genişletilmesine; İstanbul Deniz Otobüsleri Sanayi ve Ticaret A.Ş. (İDO) hakkında, 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal edip etmediğinin tespiti için soruşturma açılmasına, bu soruşturmanın 28.11.2017 tarih ve 17-39/627-M sayılı Kurul kararı uyarınca başlatılan soruşturma ile birleştirilerek yürütülmesine karar verilmiştir.
- (3) 01.12.2017 tarihinden itibaren yürütülen soruşturma çerçevesinde TRAMOLA'ya gönderilen 08.12.2017 tarihli ve 15478 sayılı; İDN'ye gönderilen 08.12.2017 tarihli ve 15476 sayılı; ROFED'e gönderilen 08.12.2017 tarihli ve 15501 sayılı; LİNES'e gönderilen 08.12.2017 tarihli ve 15477 sayılı; KALE'ye gönderilen 08.12.2017 tarihli ve 15475 sayılı yazılarda, inceleme konusu iddialara, yapılan tespit ve değerlendirmelere ve teşebbüsler hakkında soruşturma açıldığına ilişkin bildirim tebliğ edilmiştir. İlave olarak soruşturmanın genişletilmesini müteakiben İDO'ya 15.08.2018 tarihli ve 10143 sayılı, TRAMOLA, LİNES, ROFED ve KALE'ye aynı tarihli ve 10141 sayılı; İDN'ye de aynı tarihli ve 10142 sayılı yazılarla bildirimler tebliğ edilmiştir.
- (4) Soruşturma bildirimlerinin tebliğ edilmesini müteakiben, Kurum kayıtlarına 26.12.2017 tarih ve 9994 sayı ile intikal eden ve KALE tarafından yapılan başvuruda Kartellerin Ortaya Çıkarılması Amacıyla Aktif İşbirliği Yapılmasına Dair Yönetmelik (Pişmanlık Yönetmeliği) çerçevesinde pişmanlık başvurusunda bulunulmuştur. Teşebbüs tarafından yapılan söz konusu başvuruda ayrıca Pişmanlık Yönetmeliği'nin 6. maddesinin ikinci fıkrası uyarınca ek süre talebinde bulunulmuştur.
- (5) Teşebbüse başvurusunu tamamlamak üzere 13.01.2018 tarihine kadar ek süre tanındığına dair bildirim de içeren, pişmanlık başvurusunun takdiri Kurula ait olmak üzere ve Pişmanlık Yönetmeliği'nin ilgili maddelerinde yer alan koşullara riayet edilmek kaydıyla kabul edildiğine dair Kurum yazısı 27.12.2017 tarihinde başvuru sahibine gönderilmiştir. Başvuru sahibi teşebbüs Kurum kayıtlarına 15.01.2018 tarih ve 554 sayı ile intikal eden yazı ile başvurusunu süresi içerisinde tamamlamıştır.
- (6) KALE tarafından yapılan pişmanlık başvurusu üzerine hazırlanan 07.02.2018 tarihli ve 2017-4-57/BN-1 sayılı Bilgi Notu Kurulun 15.02.2018 tarihli ve 18-05 sayılı toplantısında görüşülerek yapılan başvurunun Pişmanlık Yönetmeliği'nin 4., 5. ve 6. maddelerinde yer verilen koşulları sağlamaması nedeniyle teşebbüsün 4054 sayılı Kanun'un 16. maddesinde belirtilen para cezalarının verilmemesine veya verilecek cezalarda indirim yapılmasına ilişkin hükümlerden yararlanamayacağına 18-05/81-M sayı ile karar verilmiştir. Sözü edilen karar KALE vekiline 16.02.2018 tarihli ve 2148 sayılı yazı ile tebliğ edilmiştir. İzleyen süreçte KALE tarafından 21.02.2018 tarih ve

1527 sayı ile yeniden pişmanlık başvurusunda bulunulmuş ve bu pişmanlık başvurusu kapsamında teşebbüs yetkilileri ve temsilcileriyle 27.02.2018 tarihinde Kurum binasında görüşme gerçekleştirilmiştir.

- (7) Yenilenen pişmanlık başvurusu üzerine Kurula 20.03.2018 tarih ve 2017-4-57/BN-2 sayılı yeni bir Bilgi Notu sunulmuş, Kurul 29.03.2018 tarih ve 18-09/169-MP sayı ile KALE'nin Pişmanlık Yönetmeliği'nin 6. maddesinde belirlenen koşulları yerine getirmesi kaydıyla, başvurunun kabul edilmesine karar vermiştir. Sözü edilen karar 30.03.2018 tarih ve 4159 sayılı yazı ile KALE vekiline tebliğ edilmiştir. KALE vekili tarafından aktif işbirliği kapsamında gönderilen ilave bilgi ve belgeler 04.05.2018 tarihli ve 3575 sayılı, 06.08.2018 tarihli ve 5562 sayılı yazılar ile Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.
- (8) Soruşturma sürecinde 28.05.2018 tarihinde sona erecek soruşturma süresinin uzatılması için hazırlanan 25.04.2018 tarih ve 2017-4-57/BN-3 sayılı Bilgi Notu üzerine 03.05.2018 tarih ve 18-13/242-M sayılı Kurul kararı ile soruşturmanın ilk altı aylık süresinin bitiminden itibaren dört ay daha uzatılmasına karar verilmiştir. Süre uzatım bilgisi soruşturma taraflarına 04.05.2018 tarih ve 5681 sayılı, şikâyetçiye ise 04.05.2018 tarih ve 5682 sayılı yazılarla bildirilmiştir.
- (9) Açılan soruşturma kapsamında hazırlanan 14.09.2018 tarih ve 2017-4-57/SR sayılı Soruşturma Raporu ticari sırlardan arındırılarak teşebbüslere tebliğ edilmiş ve taraflara yazılı savunmalarını 30 gün içinde Kuruma göndermeleri gerektiği iletilmiştir. Taraflardan ROFED'in ikinci yazılı savunması 15.10.2018 tarih ve 7467 sayılı, İDN'nin ikinci yazılı savunması 19.10.2018 tarih ve 7616 sayılı, TRAMOLA'nın ikinci yazılı savunması 19.10.2018 tarih ve 7617 sayılı yazılar ile süresi içerisinde Kurum kayıtlarına intikal etmiştir. LİNES tarafından gönderilen 04.10.2018 tarih ve 7168 sayılı; KALE tarafından gönderilen 12.10.2018 tarih ve 7420 sayılı; İDO tarafından gönderilen 15.10.2018 tarih ve 7464 sayılı yazılar ile 4054 sayılı Kanun'un 45. maddesi uyarınca ek süre talebinde bulunulmuştur. Kurulun 17.10.2018 tarih ve 18-39/626-M sayılı kararı ile LİNES'in, 17.10.2018 tarih ve 18-39/633-M sayılı kararı ile KALE'nin, 17.10.2018 tarih ve 18-39/634-M sayılı kararı ile İDO'nun başvuruları uygun görülerek teşebbüslere ikinci yazılı savunmalarını sunmaları için 30 günlük ek süre verilmiştir. Bu kapsamda gönderilen LİNES'in ikinci yazılı savunması 16.11.2018 tarih ve 8280 sayılı, İDO'nun ikinci yazılı savunması 16.11.2018 tarih ve 8288 sayılı, KALE'nin ikinci yazılı savunması 20.11.2018 tarih ve 8362 sayılı yazılar ile Kurum kayıtlarına intikal etmiştir. İkinci yazılı savunmalara yönelik hazırlanan 2017-4-57/EG sayılı Ek Yazılı Görüş ise anılan teşebbüsler tarafından 10.12.2018 tarihinde tebellüğ edilmiştir.
- (10) ROFED'in üçüncü yazılı savunması 03.01.2019 tarih ve 199 sayılı, İDN'nin üçüncü yazılı savunması 07.01.2019 tarih ve 113 sayılı, LİNES'in üçüncü yazılı savunması 07.01.2019 tarih ve 122 sayılı, İDO'nun üçüncü yazılı savunması 08.01.2019 tarih ve 148 sayılı yazılar ile süresi içerisinde Kurum kayıtlarına intikal etmiştir. TRAMOLA tarafından gönderilen 27.12.2018 tarih ve 9096 sayılı, KALE tarafından gönderilen 07.01.2019 tarih ve 125 sayılı yazılar ile 4054 sayılı Kanun'un 45. maddesi uyarınca ek süre talebinde bulunulmuştur. Kurulun 10.01.2019 tarih ve 19-03/18-M sayılı kararı ile TRAMOLA'nın, 10.01.2019 tarih ve 19-03/29-M sayılı kararı ile KALE'nin başvuruları uygun görülerek teşebbüslere üçüncü yazılı savunmalarını sunmaları için 30 günlük ek süre verilmiştir. Bu kapsamda gönderilen TRAMOLA'nın üçüncü yazılı savunması 08.02.2019 tarih ve 855 sayılı, KALE'nin üçüncü yazılı savunması 08.02.2019 tarih ve 871 sayılı ile Kurum kayıtlarına intikal etmiştir. Soruşturma

safhasında, İDN dışındaki diğer soruşturma tarafları sözlü savunma toplantısı yapılması talebinde bulunmuşlardır. Sözlü savunma tarihinin belirlenmesine ilişkin 13.02.2019 tarih, 2017-4-57/BN-12 sayılı Bilgi Notu 21.02.2019 tarihli Kurul toplantısında görüşülerek 19-08//99-M sayı ile 09.04.2019 tarihinde sözlü savunma toplantısı yapılmasına karar verilmiştir. 09.04.2019 tarihinde yapılan sözlü savunmanın ardından Kurul; yürütülen soruşturma ile ilgili olarak düzenlenen Rapor'a, Ek Görüş'e, toplanan delillere, yazılı/sözlü savunmalara ve incelenen dosya kapsamına göre 09.04.2019 tarih ve 19-16/229-101 sayı ile işbu nihai kararı tesis etmiştir.

- (11) **H. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili Rapor ve Ek Görüş sonucunda; TRAMOLA, KALE ve LİNES'in Ambarlı – Bandırma ro-ro taşımacılığı hattında; İDN ile İDO'nun ise Ambarlı – Topçular ro-ro taşımacılığı hattında, hat fiyatlarını ortaklaşa belirlemek suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal ettikleri, bu nedenle adı geçenlere 4054 sayılı Kanun'un 16. maddesinin üçüncü fıkrası çerçevesinde idari para cezası uygulanması gerektiği, LİNES'den soruşturma sürecinde istenen bilgilerin eksik gönderildiği anlaşıldığından, teşebbüse 4054 sayılı Kanun'un 16. maddesinin birinci fıkrasının (c) bendi uyarınca idari para cezası verilmesinin uygun olacağı belirtilmiştir.

## I. İnceleme ve Değerlendirme

### I.1. Hakkında Soruşturma Açılan Taraflar

#### I.1.1. Tramola Gemi İşletmeciliği ve Ticaret A.Ş. (TRAMOLA)

- (12) 2002 yılında Ambarlı–Bandırma hattında faaliyet göstermeye başlayan TRAMOLA, bu hatta faaliyet gösteren ilk teşebbüstür. Teşebbüs iki adet ro-ro gemisi ile Ambarlı'da bulunan Akçansa Limanı'ndan uç, Bandırma'da bulunan Çelebi Bandırma Limanı'ndan uç olmak üzere haftanın dört gününde (Salı-Cuma günleri) günde altı sefer gerçekleştirmektedir. Haftanın geri kalan günlerinde ise teşebbüs aynı hatta günde bir ilâ üç sefer gerçekleştirmektedir.
- (13) Teşebbüsün yönetim ve hissedarlık yapısına aşağıdaki tabloda yer verilmiştir:

Tablo-1: TRAMOLA'nın Hissedarlık ve Yönetim Yapısı

Adı-Soyadı	Hisse Oranı (%)	Unvanı
Kudret ARKUN	17,42	Yönetim Kurulu Başkanı
Necati KAVALCI	10,88	Divan Başkanı, Yönetim Kurulu Üyesi
İlkay KAVALCI	-	Yönetim Kurulu Üyesi
Turgut ALEV	39,08	
Nejat ÖZCAN	23,00	
Ayşe Neslihan ÖZCAN	4,45	
Fırat UTKU	2,18	
Alper TANER	3,00	
Toplam	~100,00	

Kaynak: Ticaret Sicil Gazetesi

#### I.1.2. Kale Nakliyat Seyahat ve Turizm A.Ş. (KALE)

- (14) 1974 yılında Çanakkale'de kurulan Kaleseramik, Çanakkale Kalebodur Seramik Sanayi A.Ş. (KALE GRUBU), esas olarak seramik, yapı malzemeleri ve banyo ürünlerinin üretimi faaliyetlerinde bulunmakta ve bünyesinde karayolu, deniz ve demiryolu taşımacılığı faaliyetlerini yürüten çeşitli şirketleri barındırmaktadır.
- (15) Teşebbüs, nakliye pazarındaki faaliyetleri sayesinde fabrika üretim tesislerine hammadde taşınması yapmakta, ayrıca müşterilerine denizyolu bağlantılı kombine taşımacılık hizmetlerini sunmaktadır. KALE, 2006 yılından bu yana bir adet ro-ro

gemisi ile Ambarlı-Bandırma hattında ro-ro taşımacılığı faaliyeti göstermektedir. Teşebbüs, Ambarlı'da bulunan Akçansa Limanı'ndan günde bir, Bandırma'da bulunan Çelebi Bandırma Limanı'ndan günde bir adet seferle düzenli taşımacılık faaliyetlerini devam ettirmektedir.

### I.1.3. İstanbullines Denizcilik Yatırım A.Ş. (LİNES)

- (16) 2006 yılından başlayarak Ambarlı-Bandırma hattında ro-ro taşımacılığı faaliyeti göstermiş olan LİNES, aynı zamanda lojistik, feribot, LPG ve diğer bazı alanlarda faaliyetlerini sürdüren Negmar Denizcilik Yatırım A.Ş. (NEGMAR) bünyesinde bulunmaktadır. 27-28.03.2018 tarihli genel kurul kararları çerçevesinde bölünmeye giden NEGMAR'ın bölünmeden önce sermayesinin %40'ına Gübre Fabrikaları Türk A.Ş., %40'ına Nesmal Yatırım Holding A.Ş. (NESMAL) ve %20'sine Etis Denizcilik Yatırım A.Ş. (ETİS) sahiptir. Teşebbüs tarafından sunulan bilgi ve belgelere göre bölünme öncesinde, söz konusu hatta kullanılan gemilerin mülkiyeti, hisselerinin tamamına NEGMAR'ın sahip olduğu Bostan Denizcilik Ltd. Şti. (BOSTAN) ve Hidiv Denizcilik Ltd. Şti.'ne (HİDİV) ait olmuştur. Benzer şekilde hisselerinin tamamına NEGMAR'ın sahip olduğu LİNES aynı zamanda bahse konu gemilere markasını kullandırmıştır. Sözü edilen bölünme sonrasında ise NEGMAR'ın hisselerinin tamamı ETİS tarafından devralınmıştır. Öte yandan, hâlihazırda HİDİV ve BOSTAN'ın mülkiyeti NESMAL iştiraki olan İstanbullines Denizcilik ve Lojistik Ltd. Şti'ne devrolunmuştur. Teşebbüs tarafından, sözü edilen şirketin ETİS tarafından kontrol edilen NEGMAR veya LİNES ile herhangi bir bağlantısının kalmadığı ifade edilmektedir.

- (17) LİNES, 2006 yılından başlayarak iki adet ro-ro gemisi ile Ambarlı-Bandırma hattında ro-ro taşımacılığı faaliyeti göstermiştir. Teşebbüs, Ambarlı'da bulunan Kumport Limanı'ndan Pazartesi, Salı, Çarşamba, Perşembe, Cuma günleri üç, Cumartesi günü bir olmak üzere haftada 16, Bandırma'da bulunan Çelebi Bandırma Limanı'ndan Pazartesi günü iki, Salı, Çarşamba, Perşembe, Cuma günleri üç, Pazar günü de iki olmak üzere haftada on altı adet seferle düzenli taşımacılık faaliyetlerini devam ettirmiştir. LİNES, ilave olarak 2013 yılından bu yana Eskişehir – Yalova arasında feribotla binek araç ve yolcu taşımacılığı faaliyetlerinde de bulunmuştur.

### I.1.4. İstanbul Deniz Nakliyat Gıda İnşaat Sanayi Ticaret Ltd. Şti. (İDN)

- (18) 2013 yılının Ocak ayından bu yana Ambarlı-Bandırma hattında 'AYSU' isimli bir adet ro-ro gemisi ile faaliyetlerini sürdüren İDN günde bir gidiş ve bir geliş olmak üzere düzenli ro-ro taşımacılığı faaliyetinde bulunmaktadır. Dosya kapsamında elde edilen bilgi ve belgeler çerçevesinde İDN ayrıca, 01.04.2017 ile 14.10.2017 tarihleri arasında aynı gemi ile Ambarlı – Topçular hattında faaliyet göstermiştir. İDN'nin hissedarlık yapısına aşağıdaki tabloda yer verilmektedir:

Tablo-2: İDN'nin Hissedarlık Yapısı

Adı-Soyadı	Hisse Oranı (%)
Okan TUNA	34,00
Hüseyin ÇEMREK	30,00
Kemal BARBAROS	18,00
Hüseyin BARBAROS	18,00

Kaynak: Ticaret Sicil Gazetesi

### I.1.5. İstanbul Deniz Otobüsleri Sanayi ve Ticaret A.Ş. (İDO)

- (19) İDO, İstanbul'un deniz ulaşımına ve trafik sorununun çözümüne katkıda bulunmak amacıyla İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı (İBB) tarafından 1987 yılında kurulmuştur. İDO halen 19 hatta 25 deniz otobüsü, 10 hızlı feribot, 18 araba vapuru

ile 32 noktaya hizmet götürmektedir. Teşebbüs, İBB tarafından ihale yöntemiyle 2011 yılında özelleştirilerek (.....) ASS Denizcilik ve Ulaştırma Hizmetleri Turizm Sanayi ve Ticaret A.Ş.'ye (TASS) devredilmiştir. Teşebbüs, diğer birçok hattın yanı sıra, 2015 yılında faaliyete aldığı Ambarlı – Topçular hattında ro-ro seferleri düzenlemektedir.

### **I.1.6. Kabotaj Hattı Ro-Ro ve Feribot İşletmecileri Derneği (ROFED)**

- (20) ROFED, feribot taşımacılığı yapan işletici firmaların sektörel birliğini ve bütünlüğünü korumak, kabotaj hattında ro-ro feribot gemileri ile araç taşımacılığını daha ileri seviyelere taşımak amacıyla Aralık 2013'te kurulmuştur. ROFED üyeleri İstanbul, Bandırma, Erdek, Bursa, Marmara Adası, Çanakkale ve Tekirdağ illerinde ro-ro taşımacılığı yapan teşebbüslerden oluşmaktadır.

### **I.2. Sektör Hakkında Genel Bilgiler**

- (21) Günümüzde artan ticaret hacmi denizyolu taşımacılığını sürekli gelişmeye zorlamış ve teknolojik gelişmeler ile birlikte sektörde yapısal değişim yaşanmıştır. Bu çerçevede gemi sürat ve boyutları artmış, denizyolu 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, yaşayacakları 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 imkân sağlayabilirken, bazı limanların altyapısı sadece belli gemilerin yaşayabilmesine imkân tanımakta ve bu limanlarda sadece belli yük tiplerine hizmet verilebilmektedir.
- (22) Deniz yolu taşımacılığı türleri, kuru dökme yük ve genel kargo yükleri, sıvı dökme yükler, konteyner yükleri ve tekerlekli yükler olarak sınıflandırılabilir. Tüm yük grupları içerisinde ton bazında en küçük grubu ise tekerlekli yükler oluşturmaktadır. Tekerlekli yükler iki grupta değerlendirilmektedir. İlk grupta ithal ve ihraç otomobil ve araçlar yer almaktadır. İkinci grubu ise ro-ro taşımacılığı oluşturmaktadır.
- (23) Denizyolu 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 gibi diğer taşımacılık türlerinden ayrılmaktadır. Solas Antlaşması'na<sup>1</sup> göre ro-ro yük gemilerinde personel dışında en fazla 12 kişi taşınabilmektedir. Bu bakımdan ro-ro yük taşıması otomobil ve yolcu taşıyan feribotlardan da farklılık arz

<sup>1</sup> International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), sektörde inşa, operasyon ve ekipman alanında minimum güvenlik standartlarını belirleyen uluslararası bir denizcilik anlaşmasıdır.

etmektedir. Bu taşıma türünde çekiciler, içinde taşınan yüklerin bulunduğu dorseleri/yarı treyleri gemilere yükleyip bırakabilmekte, bu aşamadan sonra dorseler gemide çekicisi olmadan taşınabilmektedir. Bu şekilde taşınan yükler yarı römork olarak adlandırılmakta ve taşımaların büyük çoğunluğu bu şekilde yapılmaktadır. Varış limanında ise dorseler yine limanda konuşlanmış çekiciler vasıtasıyla gemiden indirilmektedir. Dorsenin çekici ile birlikte gemiye yüklenmesi hali ise komple ünite olarak adlandırılmaktadır.

- (24) Yükte uzmanlaşmanın sonucunda ro-ro gemileri taşıma kapasiteleri veya taşıdıkları yüklere bakılarak bir sınıflandırmaya tabi tutulabilmektedirler<sup>2</sup>. Ancak ro-ro tiplerini kesin sınırlarla birbirinden ayırmak mümkün değildir. Çünkü ro-ro gemileri en fazla yük esnekliğine ve en kolay revize edilebilme özelliklerine sahip gemilerin başında gelmektedir.
- (25) Ro-ro gemileri, kısa ve orta mesafeli taşımalar<sup>3</sup> 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. Ro-ro gemilerinin tercih edilmesindeki en büyük etkenlerden birisinin de fabrikada üretilen malın bir tek taşıyıcı araca, sadece bir kez yüklenip boşaltılmasına olanak vermesi ve taşıma hızını büyük ölçüde arttırması olduğu söylenebilir. Böylece hem malın aktarımlar esnasında meydana gelebilecek hasarlara karşı korunması hem de daha az yol kat eden araçların yıpranma sürelerinin azalması sağlanmaktadır.

### **I.2.1. Ülkemizde Ro-Ro Taşımacılığı**

- (26) Ülkemizde ro-ro taşımacılığı faaliyetlerini, uluslararası ro-ro taşımacılığı ve kabotaj hattı ro-ro taşımacılığı olmak üzere iki ana kısımda incelemek mümkündür. Uluslararası ro-ro taşımacılığı, 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. Kabotaj hattı ro-ro taşımacılığı ise Türk limanları arasında yapılan ro-ro taşımacılığını kapsamaktadır.
- (27) Genel olarak Türkiye limanları arasında yapılan deniz yolu taşımacılığı 1926 tarihli ve 815 sayılı Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlara Karasuları Dahilinde İcrayı San'at ve Ticaret Hakkında Kanun'a tabidir. Söz konusu Kanuna göre Türkiye sahillerinin bir noktasından diğer bir noktasına emtia ve yolcu nakletme hakkı yalnızca Türk bayrağı taşıyan gemilere ait bulunmaktadır.
- (28) Türkiye'deki liman/iskeleler arasında feribot veya ro-ro cinsi gemiler ile düzenli ve sürekli araç taşınması faaliyetleri ise Deniz Yolu ile Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelik ile belirlenen esaslar kapsamında yapılmaktadır. Yönetmelik kapsamında işletmeciler Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'nden hat izni almak suretiyle bu faaliyetlerini gerçekleştirebilmektedir. ROFED tarafından sunulan bilgi ve belgelere göre hat izninin alınmasında en önemli belge limanlardan, geminin liman şartlarına teknik, donatım ve işkolu olarak uygunluğunu belirten liman görüş yazısıdır. İlave olarak ilgili limanın yer aldığı bölgenin bağlı olduğu büyükşehir belediyesinin Ulaşım

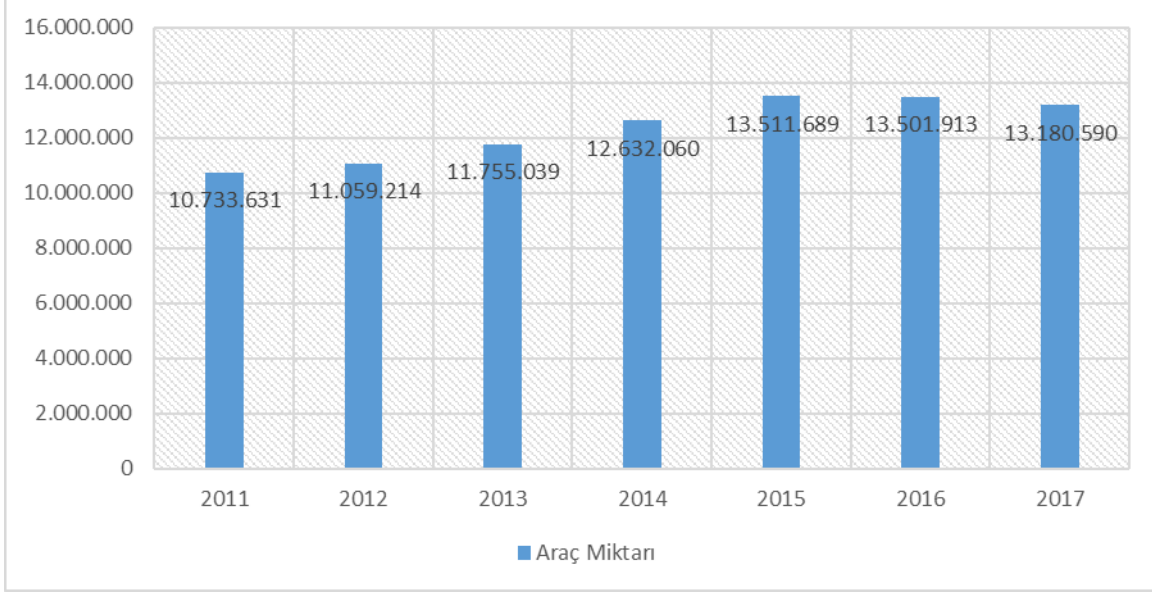
<sup>2</sup> Örneğin, 4000 dwt'den daha düşük tonaja sahip Ro-Ro gemilerine "yakın yol ro-ro gemileri, 4000 dwt'den daha yüksek tonaja sahip olanlara ise "uzak yol Ro-Ro gemileri" denilmektedir

<sup>3</sup> 1.800 mile kadar olan taşımalar için Ro-Ro taşımacılığı mevcut taşıma türleri içerisinde en ekonomik olanı olarak değerlendirilmektedir.

Koordinasyon Merkezi (UKOME) tarafından verilen onaylar dâhilinde düzenli hat izinleri düzenlenmektedir.

- (29) T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB) verileri incelendiğinde ülkemizde ro-ro taşımacılığının genel olarak büyüme trendinde olduğu görülmektedir. Aşağıdaki grafikte ro-ro taşımacılığının son yedi yıldaki durumuna yer verilmektedir:

Grafik-1: Yurtiçi ve Yurtdışı Hatlarında Taşınan Toplam Araç Sayıları

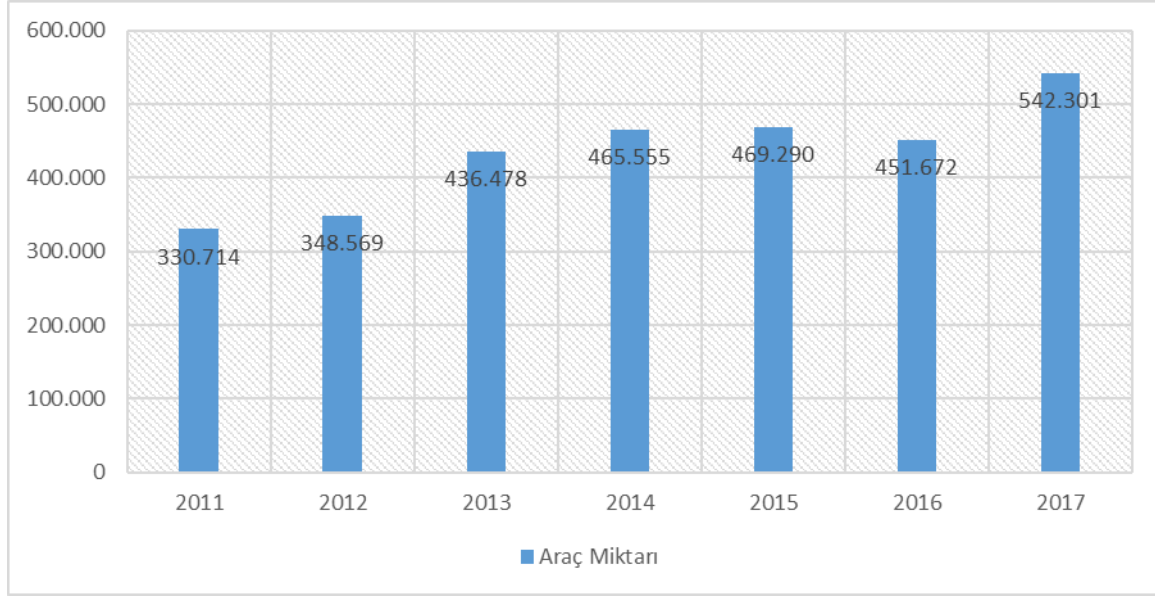


- (30) Grafik incelendiğinde yurtiçi ve yurtdışında taşınan toplam araç sayılarının 2015 yılından itibaren az da olsa düşme eğiliminde olduğu görülmektedir.
- (31) Öte yandan yurtdışı ro-ro taşımacılığı, 2017 yılı Türk Limancılık Sektörü Raporu'na<sup>4</sup> göre 2013-2016 yılları arasında büyüme hızı düşmekle birlikte 2017 yılına gelindiğinde önemli bir talep artışı ile karşılaşmıştır. Aynı eğilimin 2017 yılında da devam ettiği görülmektedir:

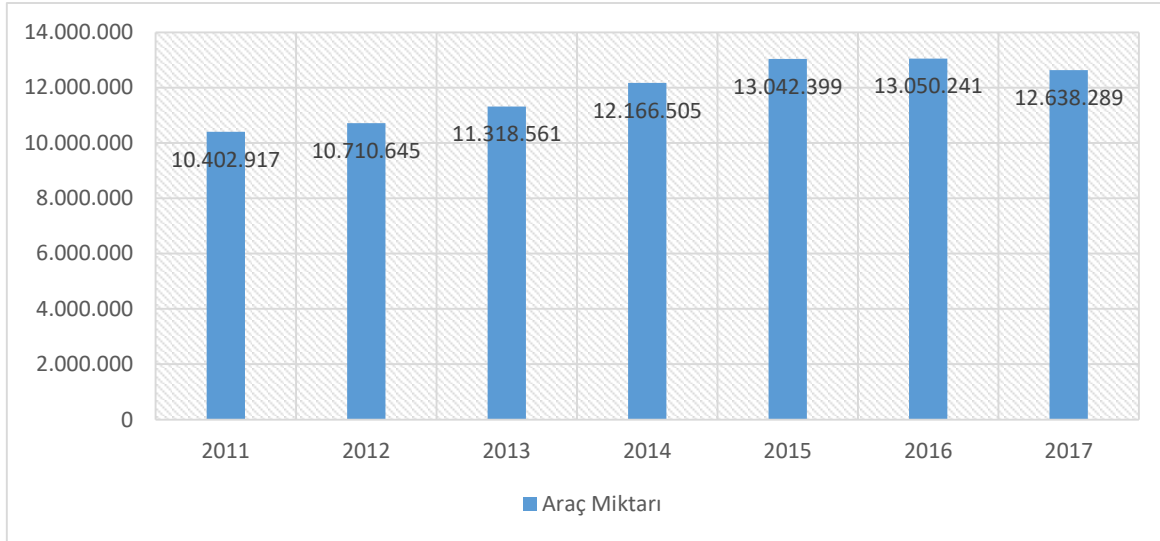
<sup>4</sup> Türkiye Limancılık Sektör Raporu, Türkiye Liman İşletmecileri Derneği tarafından yılda bir yayımlanan sektörel bir rapor olarak bilinmektedir.



Grafik-2: Uluslararası Ro-Ro Taşımacılığında Taşınan Toplam Araç Sayıları



(32) Kabotaj hattında taşınan araç sayısına ise aşağıdaki grafikte yer verilmektedir:

Grafik-3: Kabotaj Ro-Ro Taşımacılığında Taşınan Toplam Araç Sayıları<sup>5</sup>

(33) 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 2017 yılında kabotaj hatlarındaki ro-ro taşımacılığı talebinin bir miktar azaldığı görülmektedir.

#### 1.2.1.1. Ambarlı – Bandırma Ro-Ro Hattı

(34) Ambarlı – Bandırma arasında ro-ro seferi düzenleyen teşebbüslere, söz konusu teşebbüslerin çıkış/varış limanları, hatta kullanılan gemi sayıları ve sefer günlerine aşağıdaki tabloda yer verilmektedir:

<sup>5</sup> Sunulan rakamlar ticari ve binek dâhil bütün araçları içermektedir.

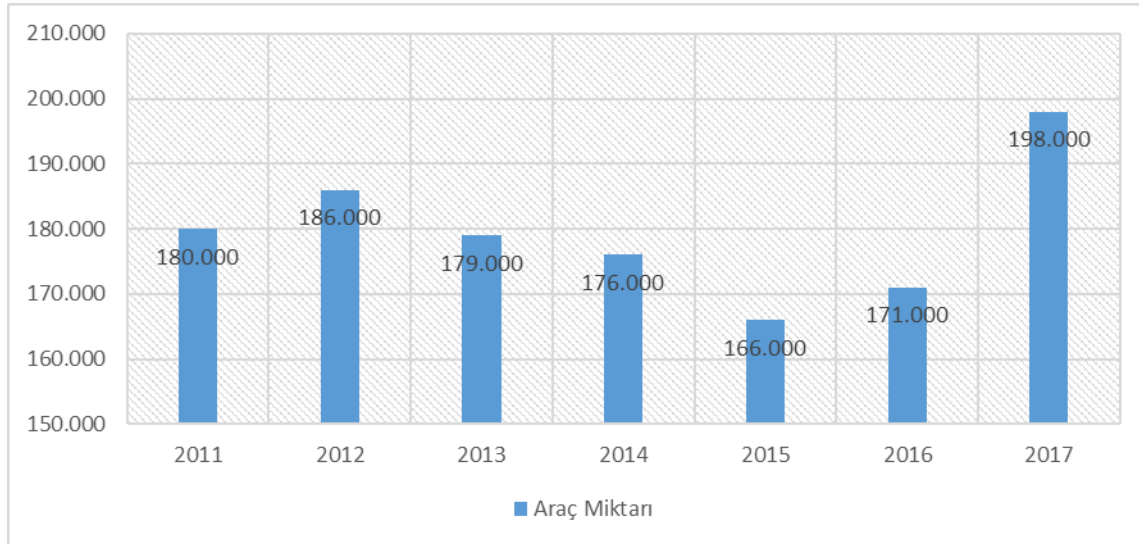
Tablo-3: Ambarlı-Bandırma Hattındaki Ro-Ro Seferlerine İlişkin Bilgiler

Teşebbüs Adı	Çıkış Limanı	Variş Limanı	Hatta Kullanılan Gemi Sayısı	Haftalık Sefer Sayısı (Tek Yön)	Sefer Günleri
TRAMOLA	Akçansa Limanı (Ambarlı)	Çelebi Bandırma Limanı	2	36	Haftanın bütün günleri karşılıklı sefer
LİNES	Kumport Limanı (Ambarlı)	Çelebi Bandırma Limanı	2	32	Hafta içi karşılıklı, hafta sonu tek yön seferler
KALE	Akçansa Limanı (Ambarlı)	Çelebi Bandırma Limanı	1	12	Hafta içi karşılıklı, hafta sonu tek yön seferler
İDN	Akçansa Limanı (Ambarlı)	Çelebi Bandırma Limanı	1	12	Hafta içi karşılıklı, hafta sonu tek yön seferler
YENER <sup>6</sup>	Kumport Limanı (Ambarlı)	Çelebi Bandırma Limanı	-	-	-

Kaynak: Teşebbüslerce sunulan bilgi ve belgeler.

- (35) Tabloda yer verildiği üzere Ambarlı – Bandırma hattında tek yönde haftalık toplam 92 adet sefer düzenlenmektedir. Bu kapsamda TRAMOLA en çok sefer düzenleyen teşebbüs konumundadır. Dosya kapsamında elde edilen bilgi ve belgelere göre söz konusu teşebbüslerden, TRAMOLA her biri yaklaşık (.....) araçlık iki adet; LİNES her biri yaklaşık (.....) araçlık iki adet; KALE yaklaşık (.....) araçlık bir adet ve İDN ise yaklaşık (.....) araçlık bir adet gemi ile bu hatta faaliyet göstermektedir. Bu bağlamda söz konusu gemilerin yıllık sefer sayıları ve kapasitelerine göre toplamda (.....) teorik araç kapasitesine sahip olduğu söylenebilecektir. UAB verilerine göre Ambarlı-Bandırma hattında taşınan araç sayısı aşağıdaki gibidir:

Grafik-4: Ambarlı-Bandırma Hattında Kabotaj Ro-Ro Taşımacılığında Taşınan Toplam Araç Sayıları



- (36) Grafikte yer alan veriler incelendiğinde genel olarak kabotaj hatlarında taşınan araç miktarlarının artmasına rağmen Ambarlı – Bandırma hattında yıllar itibarıyla önemli düşüşler yaşandığı görülmektedir. Öte yandan hatta 2017 yılında taşınan araç sayısı, son yedi yıl dikkate alındığında rekor düzeyde gerçekleşmiştir.

<sup>6</sup> Teşebbüs tarafından sunulan bilgilere göre, Yener Denizcilik ve Tersane İşletmeciliği Tic. Ltd. Şti. (YENER) Ambarlı – Bandırma hattında 10.04.2017 ile 14.05.2017 tarihleri arasında 'Ali Taha C' gemisi ile yaklaşık bir ay faaliyet göstermiştir.

- (37) Ambarlı-Bandırma hattında ro-ro taşımacılığı faaliyetinde bulunan teşebbüslerin taşınan araç sayısına ve cirolarına göre pazar paylarına aşağıdaki tablolarda yer verilmektedir:

Tablo-4: Ambarlı-Bandırma Hattında Ro-Ro Taşımacılığı Yapan Teşebbüslerin Pazar Payları (% ,Ciro)

	2016	2017 <sup>7</sup>
TRAMOLA	(.....)	(.....)
LİNES	(.....)	(.....)
KALE	(.....)	(.....)
İDN	(.....)	(.....)
YENER	(.....) <sup>8</sup>	(.....)

Kaynak: Raportörlerin hesaplamaları.

Tablo-5: Ambarlı-Bandırma Hattında Ro-Ro Taşımacılığı Yapan Teşebbüslerin Pazar Payları (% ,Miktar)

	2016	2017 <sup>9</sup>
TRAMOLA	(.....)	(.....)
LİNES	(.....)	(.....)
KALE	(.....)	(.....)
İDN	(.....)	(.....)
YENER	(.....)	(.....)

Kaynak: Raportörlerin hesaplamaları.

- (38) Tablolardan da görülebileceği üzere, Ambarlı- Bandırma hattında ro-ro taşımacılığı faaliyetlerinde iki teşebbüsün önemli sayılabilecek düzeyde pazar payı bulunmaktadır. 2017 yılının Nisan ayında YENER tarafından pazara yeni bir giriş yapılmışsa da teşebbüs bir ay içerisinde yeniden pazardan çıkmıştır.

#### I.2.1.2. Ambarlı – Topçular Ro-Ro Hattı

- (39) Ambarlı – Topçular hattı, İDO tarafından 2015 yılında Ambarlı (Akçansa Limanı) ile Topçular (İDO Topçular İskelesi) arasında donatma usulü ile kiralanın 28-30 araç kapasiteli Balıkesir 10 gemisi ile başlatılmıştır. Sözü edilen hatta hâlihazırda İDO tek başına faaliyet gösterse de dosya kapsamında elde edilen bilgi ve belgelerden İDN'nin de 01.04.2017 ile 14.10.2017 tarihleri arasında sözü edilen hatta 'Aysu' gemisi ile faaliyet gösterdiği anlaşılmaktadır. Bahse konu dönemde İDN, hafta sonları hariç olmak üzere günde bir gidiş ve bir geliş olmak üzere iki sefer düzenlemiştir. Bununla birlikte teşebbüs talep yetersizliği nedeniyle 14.10.2017 tarihinde faaliyetlerine son vermiştir.
- (40) UAB verilerine göre Ambarlı – Topçular hattında 2017 yılında 12.516 adet araç taşınmıştır. Teşebbüslerce gönderilen bilgi ve belgelere göre ilgili hatta 2017 yılında İDO ve İDN tarafından taşınan araç sayısına aşağıdaki grafikte yer verilmektedir:

<sup>7</sup> 2017 yılının ilk dokuz ayında sağlanan verilerle hesaplanmıştır.

<sup>8</sup> Teşebbüsün 2016 yılında faaliyeti bulunmamaktadır.

<sup>9</sup> 2017 yılının ilk dokuz ayında sağlanan verilerle hesaplanmıştır.

(.....TİCARİ SİR.....)

### I.2.2. İlgili Ürün Pazarı ve Coğrafi Pazar

- (41) Dosya kapsamında ilgili ürün pazarı, daha önceki Kurul kararları ışığında “tekerlekli ve mobil yük taşıyan ro-ro gemileri ile yapılan tarifeli deniz taşımacılığı hizmetleri” olarak tanımlanabilecektir<sup>10</sup>. Bununla beraber, dosya kapsamındaki iddiaların teşebbüsler arası rekabeti bozucu bir yatay anlaşmanın varlığına yönelik olması göz önünde bulundurulduğunda, ilgili ürün pazarı ve coğrafi pazar tanımlanmasının yapılmasına gerekli olmadığı değerlendirilmiştir.

### I.3. Yerinde İncelemelerde Elde Edilen Bilgi ve Belgeler

- (42) Dosya kapsamında TRAMOLA'da, KALE'de, LİNES'de, İDN'de, YENER'de ve İDO'da yerinde inceleme ve görüşmelerde bulunulmuş olup, bu kapsamda elde edilen belgelere sırasıyla yer verilmektedir:

#### I.3.1. Ambarlı – Bandırma Ro-Ro Hattı

- (43) **Belge 1:** TRAMOLA Pazarlama Sorumlusu (.....) tarafından KALE Genel Müdür Yardımcısı (.....)'a gönderilen 28.05.2010 tarihli e-postada,  
*“Merhaba (.....) Bey,  
 31.05.2010 Pazartesi günü itibarıyla yeni fiyat listemize geçiyoruz.  
 İstanbullines ise aynı fiyatları Pazar gününden itibaren uygulamaya başlayacak.”*

ifadeleri yer almaktadır.

- (44) **Belge 2:** TRAMOLA Pazarlama Sorumlusu (.....) tarafından KALE Genel Müdür Yardımcısı (.....)'a gönderilen 07.03.2011 tarihli e-postada,  
*“Sn. (.....)  
 Uygulamayı düşündüğümüz yeni fiyat listemiz aşağıda belirtildiği gibidir.  
 Bilgilerinize rica ederim.*

Araç cinsi	Eski Fiyat	Yeni Fiyat
6,5 metreye kadar kamyonlar	160	170
7,5 metreye kadar kamyonlar	180	190
8,5 metreye kadar kamyonlar	230	240
9,5 metreye kadar kamyonlar	250	270
Kirkayak	270	290
11 metreye kadar kamyonlar(elliayak)	290	310
14,5 metreye kadar tır	340	360
16,5 metreye kadar tır	360	380
18,5 metreye kadar tır	390	410”

ifadeleri yer almaktadır.

- (45) **Belge 3:** TRAMOLA Pazarlama Sorumlusu (.....) ile KALE Genel Müdür Yardımcısı (.....) arasındaki 24.02.2012 tarihli e-posta yazışmasına aşağıda yer verilmektedir:

<sup>10</sup> Bkz. 09.11.2017 tarihli, 17-36/595-259 sayılı; 16.01.2014 tarihli, 14-02/41-19 sayılı; 21.05.2013 tarihli, 13-29/402-179 sayılı; 01.10.2012 tarihli, 12-47/1412-473 sayılı Kurul kararları.

**Kimden:** (.....) [mailto:(.....)@tramola.com.tr]  
**Gönderme Zamanı:** Friday, February 24, 2012 01:51 PM  
**Kime:** (.....)

**Konu:** TRAMOLA GEMİ YENİ FİYAT LİSTESİ

“Merhaba (.....),  
Önümüzdeki hafta yeni fiyat tarifesine geçmemiz lazım. Yeni listeyi ekte gönderiyorum.”

**From:** (.....) [mailto:(.....)@kale.com.tr]

**Sent:** Friday, February 24, 2012 2:14 PM

**To:** (.....)@tramola.com.tr

**Subject: Ynt:** TRAMOLA GEMİ YENİ FİYAT LİSTESİ

“(.....) biz de 5 mart pazartesi günü yeni fiyat listesine geçiyoruz selamlar.”

**Kimden:** (.....) <(.....)@tramola.com.tr>

**Gönderme Tarihi:** 24 Şubat 2012 Cuma 15:15

**Kime:** (.....)

**Konu:** RE: TRAMOLA GEMİ YENİ FİYAT LİSTESİ

“Kaptanın da selamı var Hayırlı olsun.

İyi çalışmalar.”

- (46) **Belge 4:** TRAMOLA Pazarlama Sorumlusu (.....) ile KALE Genel Müdür Yardımcısı (.....) arasındaki 15.08.2012 tarihli e-posta yazışmasında,

**Kimden:** (.....) [mailto:(.....)@tramola.com.tr]

**Tarih:** 15 Ağustos 2012 Çarşamba 10:45

**Kime:** (.....)

**Konu:** TRAMOLA GEMİ YENİ FİYAT HK.

“Günaydın (.....) Bey,

Mazota gelen 7 kuruşluk zam ile pompa fiyatı Mart ayındaki fiyatlarla aynı oldu.

Şu şartlarda çok düşük fiyata araç taşıyoruz.

Bayramdan sonra (22.08.2012) yeni fiyat listemize geçmeyi düşünüyorum.

Aşağıdaki fiyatlar bir önceki listenin aynısıdır.

Konu ile ilgili düşüncelerinizi rica ederim.”

*Fiyat Listesi*

6,5 metreye kadar kamyonlar 190 TL

7,5 metreye kadar kamyonlar 210 TL

8,5 metreye kadar kamyonlar 260 TL

9,5 metreye kadar kamyonlar 310 TL

Kırkayak 330 TL

11 metreye kadar kamyonlar (elliayak) 360 TL

14,5 metreye kadar tir 400 TL

16,5 metreye kadar tir 420 TL

18,5 metreye kadar tir 450 TL

**From:** (.....) [mailto:(.....)@kale.com.tr]

**Sent:** Wednesday, August 15, 2012 11:03 AM

**To:** (.....)

**Cc:** (.....)

**Subject: YNT: TRAMOLA GEMİ YENİ FİYAT HK.**

“(.....) uygundur aynı tarihte bizde bu fiyatlara geçiş yaparız bu arada lines ne diyor”

**Kimden: (.....) [mailto:(.....)@tramola.com.tr]**

**Tarih: 15 Ağustos 2012 Çarşamba 11:22**

**Kime: (.....)**

**Konu: RE: TRAMOLA GEMİ YENİ FİYAT HK.**

“Kaptan'a söyledim de biz onlarla muhatap olmuyoruz.

(.....) konuşuyorsa konuşsun dedi.

Biz zaten tek gemi olacağız bakım nedeniyle.

Onlar da yeni fiyatlara geçer diye düşünüyorum.

Saygılarımla”

**From: (.....) [mailto:(.....)@kale.com.tr]**

**Sent: Wednesday, August 15, 2012 11:29 AM**

**To: (.....)**

**Subject: YNT: TRAMOLA GEMİ YENİ FİYAT HK.**

“Geçmezlerse eski fiyatlara dönmeyelim yoksa benim için sıkıntı yok”

**Kimden: (.....) <(.....)@tramola.com.tr>**

**Gönderme Tarihi: 15 Ağustos 2012 Çarşamba 11:51**

**Kime: (.....)**

**Konu: RE: TRAMOLA GEMİ YENİ FİYAT HK.**

“Ben şimdi (.....) Hanımla<sup>11</sup> konuştum.

22 sinde kesin geçiyorum. Sizde geçin dedim.

Genel müdürle görüşüp haber vereceğim dedi.

Haber gelir gelmez iletirim.

Saygılarımla”

ifadeleri yer almaktadır.

- (47) **Belge 5:** 06.03.2012 tarihinde TRAMOLA Pazarlama Sorumlusu (.....) ile KALE Genel Müdür Yardımcısı (.....) arasında yapılan e-posta yazışmasında,

**Kimden: (.....) [mailto:(.....)@tramola.com.tr]**

**Gönderme Zamanı: Tuesday, March 06, 2012 09:49 AM**

**Kime: (.....)**

**Konu: TRAMOLA GEMİ YENİ FİYAT LİSTESİ**

“(.....) Bey Günaydın,

İstanbul lines (.....) Kaptan ile görüştüm 12.03.2012 Pazartesi yeni fiyatlara geçiş yapıyoruz.

Bilgilerinize rica ederim.”

**From: (.....) [mailto:(.....)@kale.com.tr]**

**Sent: Tuesday, March 06, 2012 10:22 AM**

**To: (.....)@tramola.com.tr**

**Subject: Ynt: TRAMOLA GEMİ YENİ FİYAT LİSTESİ**

“(.....), bizde 15 martta geçiyoruz selamlar.”

ifadeleri yer almaktadır.

<sup>11</sup> LİNES Satış Destek Uzmanı (.....)'nin kastedildiği anlaşılmaktadır.

- (48) **Belge 6:** TRAMOLA Pazarlama Sorumlusu (.....) tarafından 31.08.2012 tarihinde KALE Genel Müdür Yardımcısı (.....)'a gönderilen e-postada,  
"Merhaba (.....) Bey,  
03.09.2012 tarihinden itibaren geçerli olacak yeni fiyat listemiz aşağıdaki gibidir.  
Bu fiyatlar üzerinden üst kata çıkan araçlara 10 TL indirim uygulanacaktır. Kamyonetlere hiçbir şekilde indirim uygulanmayacaktır.  
Bilgilerinize rica eder iyi çalışmalar dilerim."

ifadeleri yer almaktadır.

- (49) **Belge 7:** TRAMOLA Pazarlama Sorumlusu (.....) tarafından 03.09.2012 tarihinde KALE Genel Müdür Yardımcısı (.....)'a gönderilen e-postada,  
**Kimden:** (.....) [mailto:(.....)@tramola.com.tr]  
**Gönderme Zamanı:** Monday, September 03, 2012 10:32 AM  
**Kime:** (.....)  
**Konu:** YENİ FİYATLAR HAKKINDA  
"Günaydın (.....) Bey,  
(.....) Kaptan ile konuştuğunuz gibi bugün geçmeyi planladığımız fiyat listesini iptal ettik.  
Aynı fiyatlardan araç geçişine devam ediyoruz."

**From:** (.....)

**Sent:** Monday, September 03, 2012 11:40 AM

**To:** (.....)

**Subject: ilet:** YENİ FİYATLAR HAKKINDA

**Kimden:** (.....)

**Gönderme Tarihi:** 03 Eylül 2012 Pazartesi 11:44

**Kime:** (.....); (.....)

**Bilgi:** (.....)

**Konu: FW: ilet:** YENİ FİYATLAR HAKKINDA

"Arkadaşlar,

Biz de aynı fiyatlarla devam ediyoruz. Şimdilik yeni fiyatlar askıda.

İyi çalışmalar."

ifadeleri yer almaktadır.

- (50) **Belge 8:** TRAMOLA Pazarlama Sorumlusu (.....) tarafından KALE Genel Müdür Yardımcısı (.....)'a gönderilen 20.03.2013 tarihli e-postada,  
**Kimden:** (.....) [mailto:(.....)@tramola.com.tr]  
**Tarih:** 20 Mart 2013 çarşamba 11:48  
**Kime:** (.....)  
**Bilgi:** (.....)  
**Konu:** Bilet Fiyatları Hk.  
"Merhaba (.....) Bey,  
(.....) Kaptan dışlerinden operasyon geçirdiği için telefon açamadı yazmamı istedi.  
Son birkaç aydır hem Ambarlı gişe hem de Bandırma gişe de özellikle (.....) Kooperatifi araçları başta olmak üzere bazı araçlara düşük bilet kesildiğini gördük."

Biletler araçların boyu kısaltılarak yazıldığı için normal görünmekte fakat gerçek fiyatından araca göre 30 lira daha düşük kesilmektedir.

Gişedeki arkadaşlar ile her seferinde konuştuk düzelir diye bekledik fakat değişen bir şey olmadı.

Dün yine Ambarlı' da saat 13:30 da gelen bir araç 13:30 ve 17:00 seferlerimize binmeyip aksam 19:30 seferiniz ile geçiş yapmıştır.

Tüm çabalara rağmen şoför biletini göstermemiştir. Sonradan bu talimatın şirket tarafından verildiğini öğrendik.

Biz sadece üst kata çıkan araçlara 10 TL indirim yapıyoruz. İndirimli müşteri fiyatı ile birlikte Kırkayak en alt limiti 310 TL, ontekerin ise 290 TL'dir.

Bu rakamların altında KESİNLİKLE bilet kesilmemektedir.

Son 6 aydır akşam gemisini Siz zarar görmeyin diye 18:00'de kaldırmaya özen gösteriyoruz.

Aramızdaki bilet farkı bizi rahatsız etmektedir.

Bu durumun en kısa zaman içinde düzeltilmesini rica ederiz.

İyi çalışmalar.

Saygılarımla”

**Kimden:** (.....) -

**Gönderildi:** 20 Mart 2013 Çarşamba 13:15

**Kime:** (.....)

**Bilgi:** (.....)

**Konu:** ILT: Bilet Fiyatları Hk.

**Kimden:** (.....)

**Gönderme Tarihi:** 20 Mart 2013 çarşamba 15:47

**Kime:** (.....)

**Bilgi:** (.....)

**Konu:** YNT: Bilet Fiyatları Hk.

“(.....) Bey merhaba,

Sevkiyatın vermiş olduğu araç dağılımındaki düzensizlik nedeniyle. (.....) Beyin bilgisi dahilinde bazı araçlara Ambarlı ve biz bu indirimleri yaptık. Bu aynı zamanda İstanbul'da yasağa yakalanan gemimizi cazip kılmak içinde yapıldı ve başarılı oldu. Dış piyasa işlerinin çok düştüğü bu günlerde Tramola birşeyler yapmaya çalışıyor. Onlar üst kat indirimini yaparken bizde alt kat indirimini yaptık bizi şikayet ettiler. Bazı araçlar var bizimle neden geçmiyorsunuz diye sordüğümüzde bizim Tramola ile anlaşmamız var diyorlar. Ambarlı'daki arkadaşlar teyit edecektir. Bugün şimdiye kadar dışarıdan (.....) rezervasyon aldım, bunun (.....) adedi (.....). Siz emir verirsiniz (.....) Beyin bilgisi dahilinde yaptığımız bu indirimleri hemen kesebiliriz. Saygılarımla.”

**Kimden:** (.....) -

**Gönderme Tarihi:** 20 Mart 2013 Çarşamba 18:03

**Kime:** (.....)

**Bilgi:** (.....)

**Konu:** RE: Bilet Fiyatları Hk.

“(.....) merhaba,

Tramola' ya cevap yazabilir misin aşağıdaki maili ile ilgili. (.....) Koop. ine özel anlaşmamız olduğu ile ilgili.

İyi çalışmalar.”



**Kimden:** (.....) -

**Gönderme Tarihi:** 21 Mart 2013 Perşembe 10:50

**Kime:** (.....) @tramola.com.tr

**Bilgi:** (.....); (.....)@tramola.com.tr; (.....)

**Konu:** Bilet Fiyatları Hk.

“Merhaba (.....) bey,

Kale Nakliyat-3 Gemimiz ile taşınan araçların geçiş ücretlerinde yalnızca (.....) Kooperatifi araçlarına özel anlaşmamız olduğundan indirim uygulanmaktadır. Başka hiçbir firmaya aynı indirim uygulamıyoruz. Sizin de bildiğiniz üzere Ambarlı-Bandırma hattında çalışan firmalar arasında bilet fiyatlarına gereken hassasiyeti gösterdiğimizi bilmenizi isteriz.

Daha önce yapmış olduğumuz alt kat indirimimizi sizlerden gelen talep üzerine kaldırmıştık. Bilmenizi isterim ki gemimizde su an itibarıyla hiçbir araca alt kat veya üst kat indirimini yapmıyoruz.

Bu vesile (.....) Kaptan'a geçmiş olsun dilekelerimizi iletiriz.

İyi Çalışmalar,”

ifadeleri yer almaktadır

- (51) **Belge 9:** TRAMOLA Pazarlama Sorumlusu (.....) ile KALE Genel Müdür Yardımcısı (.....) arasında 03.09.2013 tarihinde yapılan e-posta yazışmasında,

**Kimden:** (.....) [mailto:(.....)@tramola.com.tr]

**Tarih:** 03 Eylül 2013 Salı 16:29

**Kime:** (.....)

**Konu:** YENİ FİYAT LİSTESİ

“Merhaba (.....) Bey,

Son gelen mazot zammından sonra fiyat listesini düzenlemek zorunda kaldık.

Yeni fiyat listesini ekte gönderiyorum. İstanbullines ile görüştüm.

İkimizde 09.09.2013 Pazartesi günü yeni fiyat tarifesi üzerinden bilet kesmeye başlayacağız.

Konu ile ilgili geri dönüş yapmanızı rica edeceğim.”

**From:** (.....) [mailto:(.....)@kale.com.tr]

**Sent:** Tuesday, September 03, 2013 4:32 PM

**To:** (.....)

**Cc:** (.....)

**Subject:** YNT: YENİ FİYAT LİSTESİ

“Tamam (.....) umarım lines problem çıkarmaz bizde bir gün sonra (10.09) günü ilgili listeyi uygulamaya başlarız Kaptana selamlar görüşmek üzere.”

**Kimden:** (.....) [mailto:(.....)@tramola.com.tr]

**Tarih:** 03 Eylül 2013 Salı 16:38

**Kime:** (.....)

**Konu:** RE: YENİ FİYAT LİSTESİ

“İstanbullines (.....) Hanım ile görüştüm. Genel müdürleri ile görüşüp tamam dedi.

Aynı gün geçeceğiz.

Birde hazır yeni listeye geçiş yapıyoruz; kamyonlara yaptığınız 30 liralık indirimini düzene soksak iyi olacak.

*Bandırma'da değil de İstanbul'da sıkıntı yaratıyor. Şoför saat 16:00'da otoparka gelip ben Kale Nakliyat ile geçeceğim diyor Fiyat uygun olduğu için. Kaptan'a selam ilettim. O'nun da selamı var.”*

- (52) **Belge 10:** TRAMOLA Pazarlama Sorumlusu (.....) ile KALE Genel Müdür Yardımcısı (.....) arasında 09.09.2013 tarihinde yapılan e-posta yazışmasında ise,

**From:** (.....)

**Sent:** Monday, September 09, 2013 9:34 AM

**To:** (.....)

**Subject:** ILT: YENİ FİYAT LİSTESİ

“(.....) böyle birşey var mı”

**Kimden:** (.....)

**Gönderme Zamanı:** Monday, September 09, 2013 01:23 PM Turkey Standard Time

**Kime:** (.....)

**Bilgi:** (.....)

**Konu:** RE: YENİ FİYAT LİSTESİ

“(.....),

*Ambarlı ve Bandırma gişelerimiz (.....) kooperatifinin 9,5 metre araçlarına 300 TL yerine 8,5 metre 260 TL bilet kesmekte, Kırkayaklara araç tiplerine ise 320 TL yerine 300 TL kamyon bileti kesmektedir. Hattımızı kullanan büyük müşterilerden olan (.....) için olan fiyatlarımızı sürekli bizi tercih eden bazı araçlarda da gişe personelimizin uyguladığı görülmüştür. Bu indirim yaz başlangıcında alt kat sorunumuzu çözmemiz için başlamış ve önemli ölçüde fayda sağladığı görülmüştür. Tarafımızdan gişe personelinin talebi değerlendirilerek onay verilen bu indirimde daha önce de Tramola firmasından mail gelmişti. Bizzat tramola firmasından (.....) bey ile daha önce yapmış olduğum görüşmede yapmış olduğumuz indirimden şirketimizi araçlarında tır fazlalığı olmasından dolayı gemimizin emniyeti açısından da alt kata araç alma zorunluluğumuz göz önüne alınarak yapıldığını belirtmiştim.*

*Gişe personelimiz ile bugün yapmış olduğum görüşmede bu indirimi uygulamamız durumunda araçların gemimizin kalkış saatinden dolayı tramola ve lines gemilerini tercih edeceklerini öğrenmiş bulunuyorum. Sizler tarafından bu indirimi kaldırmamızı istemeniz durumunda bu indirimi an itibariyle kaldırabiliriz.*

*Ayrıca belirtmek isterim ki Tramola ve lines gemileri özellikle (.....) kooperatifi ile cari olarak çalışmakta ve bilet fiyatlarının liste fiyatları olmasına rağmen sonradan ayrı bir indirim gerçekleştirmektedir. Bizler araç şoförleri ile indirim konusurken, diğer firmalar kooperatif başkanları ile sözleşmeler yaparak indirimler yapmaktadırlar. Birde tramola firması ayrı olarak 10 TL üst kat indirimi yaptığı bilinmektedir.*

*Saygılarımla,”*

**From:** (.....)

**Sent:** Monday, September 09, 2013 1:31 PM

**To:** (.....)

**Subject:** Ynt: RE: YENİ FİYAT LİSTESİ

“(.....) koopertifile soyle konussan biletı tam keselim ay sonunda bize iade faturası kessin boyle olunca rahatsızlık oluyor kabul ederlerse bu sekilde hareket edelim”

**Kimden:** (.....)

**Gönderme Tarihi:** 09 Eylül 2013 Pazartesi 13:36

**Kime:** (.....)

**Konu:** RE: RE: YENİ FİYAT LİSTESİ

*“(.....) Bey kooperatif başkanı ile görüşüp sizi bilgilendireceğim.*

*Not: Kale Nakliyat-2 Gemimizi 08.09.2013 tarihinde Yasarsan Tersanesine kızağa aldık. Bakım, onarım ve sörvey faaliyetlerimiz başlamıştır. Mesaiye tersanede başladım ve bu hafta içi burdayım.*

*Bilgilerinize.”*

ifadeleri yer almaktadır.

- (53) **Belge 11:** KALE Planlama ve Karayolu Yöneticisi (.....) tarafından 16.01.2017 tarihinde KALE yetkilileri (.....) ve (.....)'e gönderilen e-postada,

**From:** (.....)

**Sent:** Monday, January 16, 2017 4:47 PM

**To:** (.....)

**Cc:** (.....)

**Subject:** RE: Ambarlı Bandırma Yeni Fiyat Tarifesi\*\*

*“Arkadaşlar,*

*Diğer firmaların bana söylemi ve taahhüdü açıkladıkları anlaşmalı fiyat altında fiyatla çalışmayacakları yönünde. O yüzden bunların listesiyle aynı olacak şekilde yapıyorum fiyat tanımlamasını. Bir de uygulamada hiçbir araca kendi sınıfının altında değerlendirip bilet düzenlemeyelim. Her iki gişenin de araç sınıfı tanımı ve uyguladığı fiyat aynı olsun.*

*iyi çalışmalar.”*

ifadeleri yer almaktadır.

- (54) **Belge 12:** 18.01.2017 tarihinde KALE yetkilisi (.....) tarafından KALE Planlama ve Karayolu Yöneticisi (.....)'a gönderilen e-postaya aşağıda yer verilmektedir:

*“Slm (.....) hanım yeni fiyat tarifesinde kırkayak kamyon fiyatlarında 20 tl indirim yapalım diğer firmaların gemi çalışma saatleri ve gemi yükleme şablonlarına göre bizim gemimizin yükleme şablonuna göre alt kat araç yüklemesindeki sıkıntıları olduğunu biliyorsunuz bu durumları göz önüne alarak böyle bir yöntemle anca çözüyoruz şu anki müşterilerin tepkisinde bu yönde fiyat tarifesi aynıysa neden bekleyelimki erken gemilerle ve ayrıca üst katta gideriz gibi taleplerle karşı karşıya kalmamak için bu önerimizi dikkate almanızı önemle rica eder iyi çalışmalar dilerim.”*

- (55) **Belge 13:** KALE yetkilileri (.....) ile (.....) arasındaki 19.01.2017 tarihli yazışmada aşağıdaki ifadeler yer verilmektedir:

*(.....) <(.....)@kale.com.tr> şunları yazdı (19 Oca 2017 10:13):*

*“Slm (.....) bey İstanbul rezervasyonum şu an dış müşteri olarak 8 araç kendi araçlarımızda İstanbuldan dönüş mecburi değil mevcut müşterilerinde diyer gemilerden bi farkımız olmadığından saat olarak neden bekleyelimki diyolar güzel bi doluluk oranıyla kapatmıştık 2016 yıl içerisinde ancak bu fiyatlarla bayağı bi düşüş yaşarız diğer gemiler ne zaman indirim yapıyorlarsa neden bizlere sormadan yapıyorlar ama zam olunca bize geliyolar bu firmaların İstanbullisesin 2 tane pazarlamacısı 12 kooperatif cari anlaşmaları var tramola dersin aynı gemi yükleme yapı olarakta bizden farklılar bizim çalışma*

*sistemimizi biliyorsunuz elimizdeki mevcut müşteri kapasitemizi kaçırmak istemem ama yinede taktir sizlerin doluluk oranında düşüş, yaşarız bu fiyatlarla iyi çalışmalar.”*

**From:** (.....)

**Sent:** Thursday, January 19, 2017 10:38 AM

**To:** (.....)

**Cc:** (.....)

**Subject: Re: hk**

*“(.....) merhaba,*

*Dun telefonda da anlatmaya çalıştığım gibi eğer ki diğer gemiler boş saatlerinde örneğin sabah ve öğlen gemilerinde indirim yapıyorlar mı? Bizden sonra kalkan Aysu Gemisi aynı fiyatlar la mi çalışıyor”*

**Kimden:** (.....)

**Gönderme Tarihi:** 19 Ocak 2017 Perşembe 10:57

**Kime:** (.....)

**Bilgi:** (.....)

**Konu: RE: hk**

*“(.....) bey bizim anlatmak istediğimiz bizim geminin alt katını doldurmadan üst kata araç yükleme yapamıyoruz diğer gemi veya aysuda bu sorun yok bunu göz önünde bulundurun tramola lines hangi dürüslükten bahsediyolar getirsinler bigadiçle manisayla olan anlaşmaları bakayım bizim gemiye binen araçları arıyolar tehditte bulunuyolar bizim gemi çalışmayınca bize gelen araçları gemiye almıyolar gittikleri yerde bizleri kötülüyolar onlar kendi araçlarını taşıyo isdedikleri zaman çalışıyolar isdemedikleri zaman çalışmıyolar gibi laflarda bulunuyolar neyse abi bizler fikrimizi söyledik takdir sizlerin saygılarımla iyi günler.”*

- (56) **Belge 14:** KALE yetkilisi (.....) ile KALE Planlama ve Karayolu Yöneticisi (.....) arasındaki 18.08.2017 tarihli e-posta yazışmasında,

**From:** (.....)

**Sent:** Friday, August 18, 2017 3:15 PM

**To:** (.....) <(.....)@kale.com.tr>

**Cc:** (.....) <(.....)@kale.com.tr>; (.....) <(.....)@kale.com.tr>; (.....)

<(.....)@kale.com.tr>

**Subject: hk**

*“Slm (.....) hanım diğer firmaların sefer saatlerini pazarlamacılarını göz önüne alırsak ve ayrıca bizim gemimizin yapısını da düşünürsek ve bunların el altından kooparetiflere ne sunduğunda biliyoruz bunlara rahmen doluluk oranını yakalayabiliyoruz trammola lines amaçları daima bizleri kötölemek halen gittikleri yerden bizim gemimizin dış müşteri taşımadığını söylemekteler biz şu ana kadar dürüstlüğe şirketimize yakışır şekilde temsil ediyoruz ama bunların her dediyini dikkate almalıyım düşüncesindeyim saygılarımla daima hep doluluk oranlı bereketli kazançlar bizlerle olsun dileyimle iyi çalışmalar”*

**From:** (.....)

**Sent:** Friday, August 18, 2017 3:19 PM

**To:** (.....)

**Cc:** (.....)

**Subject: RE: hk**

*“Bu yazdığını ne amaçla yazdın, zam yapmayalım mı demek istedin?”*

**Kimden: (.....)**

**Gönderme Tarihi: 18 Agustos 2017 Cuma 15:22**

**Kime: (.....)**

**Bilgi: (.....)**

**Konu:RE: hk**

*“Hayır zam yapmayalım amaçlı deyil sizin bir önceki zamlarla ilgili diğer gemilerle aynı fiat tarifesine istinaden yazdım.”*

ifadeleri yer almaktadır

- (57) **Belge 15:** LİNES Pazarlama ve Satış Sorumlusu (.....) tarafından LİNES yetkililerine gönderilen 28.07.2015 tarihli e-postada,

*“Merhabalar,*

*Umarım herkes iyidir.*

*Bu gün gerçekleştirdiğimiz haftalık ilerleme toplantısında (.....) Bey RoRo tarafındaki doluluk oranlarından rahatsızlık duyduğunu ve gecen yıla göre ciromuzun daha düşük olduğunu hatta bu sene zararda olduğumuzu düşündüğünü iletmektedir. Konu hakkında bizlerin gerekirse Tramola ile görüşme sağlayarak piyasanın genel durumu hakkında bilgi almamızı ve gemileri ne şekilde doldurabileceğimizi düşünmemizi istedi. Konu hakkında toplantı yapıp neler yapabileceğimizi görüşmek üzere bir tarih belirlememiz gerekmekte ve bu toplantıları düzenli hale getirmek üzere ilk toplantı tarihimizi kararlaştırmamız gerekmektedir.*

*03-08.08.2015 tarihleri arasında bir gün ve toplantı yeri kararlaştırarak bu konulan konuşmamız ve aksiyon almamız için uygun gün ve saat konusunda bilgi iletmenizi rica ederiz.*

*Saygılarımla,”*

ifadeleri yer almaktadır

- (58) **Belge 16:** 28.07.2015 tarihinde MantisHub noreply@negmar.mantishub.com tarafından LİNES Teknik İşler ve Filo Direktörü (.....)'a gönderilen e-postada,

*“Summary: Tramola ile görüşme hk.*

*Description: Ro-Ro hattı için satış hedefleri doğrultusunda Tramola ile görüşmeler yapılmasına karar verildi.”*

ifadelerine yer verilmektedir.

- (59) **Belge 17:** LİNES Bandırma Acente Personeli (.....) tarafından LİNES Genel Müdürü (.....)'e gönderilen 06.05.2017 tarihli e-postada aşağıdaki ifadelere yer verilmektedir:

*“Malumunuz üzere son zamanlarda araç sayılarımız iyi gözükmemektedir. Ancak bu mecburiyetten olan bir artıştır.*

*Bunun böyle olduğunu Yener C gemisinin başlamasıyla gördük. Yener C gemisinin Bandırma'daki sefer saatinin bizim sabah 05:30 gemimizi çok etkilediği diğer firmaların araç sayılarına da baktığımızda en çok bizden giden bir müşteri potansiyeli gözlemlenmiştir.(Taşıdığı müşterilerin çoğu %(.....) oranında bizim sabah gemisinin müşterileridir). Daha çok müşteri kaybetmemek ve kaybettiğimiz müşterileri geri kazanmak için mutlaka yapılması gerekenler aşağıda maddeler halinde sıralanmıştır;*

*(.....TİCARİ SIR.....)*

ifadeleri yer almaktadır.

- (60) **Belge 18:** ROFED yöneticisi (.....) tarafından dernek üyelerine gönderilen e-postada,  
“Merhaba,  
Üye şirketlerimizin talepleri doğrultusunda yarın saat 14:30 'DA İstanbul Lines Toplantı salonunda bir dernek toplantısı yapılacaktır.  
Konu:  
1) Liman Tarifeleri Araç geçiş, ücretleri  
2) Oluşturulabilecek RO-RO iskelesi inşa yönetmeliği taslak çalışması hakkında (.....) sunum ve bilgilendirme yapılacaktır.  
3) 2017 Hizmet & Araç taşıma zam oranları.”

ifadeleri yer almaktadır.

### I.3.2. Ambarlı – Topçular Hattı

- (61) **Belge 19:** Dosya kapsamında 20.10.2017 tarihinde İDN'de yapılan yerinde incelemede rastlanan ve 15.06.2017 tarihinde İDO Kurumsal Satış Müdürü (.....) tarafından İDN'ye ((.....)@hotmail.com) gönderilen e-posta ve cevabına aşağıda yer verilmektedir:

“(.....)  
Dün telefon da görüştüğümüz üzere bu pazartesi itibari ile bu fiyat skalasına geçmeyi düşünüyoruz.  
Sen de bir incelersen sevinirim.”

**Kime:** (.....) ((.....)@ido.com.tr)

**Gönderilmiş Öğeler:**

“Bizim için uygundur.”

- (62) Sözü edilen e-postanın ekinde aşağıdaki tablo yer almaktadır:

Tablo-6: Belge 19'un Ekinde Yer Alan Tablo

Araç Tipi	31.03.2017	Haz.2017	Zam Fiyatı	Zam Oranı (%)
4.5 Metreye Kadar Kamyonet	175 TL	200 TL	25 TL	14,29
6.5 Metreye Kadar Kamyonet	200 TL	220 TL	20 TL	10,00
7.5 Metreye Kadar Kamyonet	210 TL	230 TL	20 TL	9,52
8.5 Metreye Kadar Kamyon	220 TL	250 TL	30 TL	13,64
9.5 Metreye Kadar Kamyon (10 TEKER)	250 TL	270 TL	20 TL	8,00
10,5 Metreye Kadar Kamyon (Kırkayak)	260 TL	290 TL	30 TL	11,54
11 Metreye Kadar Kamyon/Tır	300 TL	330 TL	30 TL	10,00
14,5 Metreye Kadar Kamyon	325 TL	350 TL	25 TL	7,69
16,5 Metreye Kadar Kamyon (13,60 TIR)	350 TL	380 TL	30 TL	8,57
18,5 Metreye Kadar Kamyon / Römork	375 TL	400 TL	25 TL	6,67

- (63) **Belge 20:** İDO'da yapılan yerinde incelemede ise sözü edilen e-postanın İDO Kurumsal Satış Müdürü (.....) tarafından Kurumsal Satış Müdürlüğü e-postasına iletildiği görülmektedir:

“(.....) <(.....)@ido.com.tr> şunları yazdı (15 Haz 2017 12:28):

(.....) Dün telefon da görüştüğümüz üzere bu pazartesi itibari ile bu fiyat skalasına

geçmeyi düşünüyoruz.

Sen de bir incelersen sevinirim.

(.....) Kurumsal Satış Müdürü

İK ve Endüstri İlişkileri Gen. Mdr. Yard.

**Kimden:** AYSU RO-RO <(.....) @hotmail.com>

**Tarih:** 15 Haziran 2017 12:59:42 GMT+3  
**Kime:** (.....) <(.....) @ido.com.tr>  
**Konu:** Ynt: • RORO FİYAT ESKİ" YENİ.xlsx  
"Bizim için uygundur"

- (64) İDO'da yapılan yerinde incelemede ise sözü edilen e-postanın İDO Kurumsal Satış Müdürü (.....) tarafından Kurumsal Satış Müdürlüğü e-postasına iletiildiği görülmektedir:

**Kimden:** (.....)  
**Gönderme Tarihi:** 15 Haziran 2017 Perşembe 13:21  
**Kime:** Kurumsal Satış Müdürlüğü  
**Konu:** Fwd: RORO FİYAT ESKİ YENİ.xlsx  
“(.....)<sup>12</sup>  
Aysu içinde uygun fiyatlar.  
Saygılarımla  
(.....)”

#### I.4. KALE'nin Pişmanlık Başvurusu ve Sunulan Belgeler

- (65) Kurum kayıtlarına 26.12.2017 tarih ve 9994 sayı ile intikal eden ve KALE tarafından yapılan başvuruda; Pişmanlık Yönetmeliği kapsamında pişmanlık başvurusunda bulunulmuştur. Teşebbüs tarafından yapılan söz konusu başvuruda ayrıca Pişmanlık Yönetmeliği'nin 6. maddesinin ikinci fıkrası uyarınca ek süre talebinde bulunulmuştur.
- (66) Teşebbüse başvurusunu tamamlamak üzere 13.01.2018 tarihine kadar ek süre tanındığına dair bildirim de içeren, pişmanlık başvurusunun takdiri Kurula ait olmak üzere ve Pişmanlık Yönetmeliği'nin ilgili maddelerinde yer alan koşullara riayet edilmek kaydıyla kabul edildiğine dair Kurum yazısı 27.12.2017 tarihinde başvuru sahibine gönderilmiştir. Başvuru sahibi teşebbüs, Kurum kayıtlarına 15.01.2018 tarih ve 554 sayı ile intikal eden yazı ile başvurusunu süresi içerisinde tamamlamıştır.
- (67) KALE tarafından yapılan pişmanlık başvurusu üzerine hazırlanan 07.02.2018 tarihli ve 2017-4-57/BN-1 sayılı Bilgi Notu Kurulun 15.02.2018 tarihli toplantısında görüşülerek yapılan başvurunun Pişmanlık Yönetmeliği'nin 4., 5. ve 6. maddelerinde yer verilen koşulları sağlamaması nedeniyle, teşebbüsün 4054 sayılı Kanun'un 16. maddesinde belirtilen para cezalarının verilmemesine veya verilecek cezalarda indirim yapılmasına ilişkin hükümlerden yararlanamayacağına 18-05/81-M sayı ile karar verilmiştir. Sözü edilen karar KALE vekiline 16.02.2018 tarihli ve 2148 sayılı yazı ile tebliğ edilmiştir. İzleyen süreçte KALE tarafından 21.02.2018 tarihli ve 1527 sayı ile yeniden pişmanlık başvurusunda bulunulmuş, teşebbüsle ayrıca 27.02.2018 tarihinde Kurum binasında görüşme gerçekleştirilmiştir.
- (68) KALE tarafından yapılan ikinci başvuru üzerine hazırlanan 20.03.2018 tarihli ve 2017-4-57/BN-2 sayılı Bilgi Notu Kurulun 29.03.2018 tarihli toplantısında görüşülerek başvurunun, Pişmanlık Yönetmeliği'nin 6. maddesinde belirlenen koşulları yerine getirmesi kaydıyla, bu aşamada Pişmanlık Yönetmeliği'nin 5. maddesi kapsamında kabul edilmesine karar verilmiştir.
- (69) KALE tarafından yapılan pişmanlık başvurusunda özetle,
- Başvuruya konu davranış ve uygulamalar bakımından ilgili ürün ya da hizmet pazarının Bandırma Limanı ile Ambarlı Limanı arasında gerçekleştirilen ro-ro taşımacılığı faaliyetleri olduğu,

<sup>12</sup> Yazışmalardan İDO çalışanı (.....)'un kastedildiği anlaşılmaktadır.

- Başvuru kapsamında ilgili tarafların KALE, TRAMOLA, LİNES, İDN ve ROFED'i kapsadığı,
- Başvuru konusu davranış ve uygulamaların 2009-2017 yılları arasında gerçekleştiğine işaret eden bulguların tespit edildiği,
- Sunulan e-posta zincirlerinin 28.11.2005-20.12.2017 tarihleri arasında olduğu,
- 28.11.2005, 15.02.2006 ve 30.07.2007 tarihlerinde (.....) tarafından gönderilen e-postalarda anılan Orsasea Gemi İşletmeciliği ve Tic. A.Ş.'nin (ORSASEA), TRAMOLA'nın önceki unvanı olduğu<sup>13</sup>,
- KALE ve ORSASEA arasında anılan tarihlerdeki yazışmaların taraflar arasındaki işbirliği arayışına ilişkin olarak aydınlatıcı olması bakımından başvuruya eklendiği, bununla birlikte anılan işbirliği ve ortak girişimin hayata geçirilmediği,
- Sunulan deliller arasında 30.10.2016 tarihli toplantıya işaret eden yazışma kapsamında bahse konu toplantıya KALE çalışanı (.....)'nin kısmen katılım sağladığı,
- Sözü edilen toplantıda limanlar ve liman fiyatlarıyla alakalı görüşmeler gerçekleştirildiği, ro-ro taşımacılığı fiyatlarıyla ilgili bir hususun görüşülmediği,
- Başvuru konusu davranışların anılan zaman zarfı içerisinde e-posta aracılığıyla gerçekleştirilen iletişim çerçevesinde gerçekleştirildiği, öte yandan fiziki toplantılar da yapıldığına işaret eden bulguların da bulunduğu,
- Teşebbüs tarafından pişmanlık başvurusunun ekinde sağlanan e-posta ve yazışmalar incelendiğinde, teşebbüsler arasında geleceğe yönelik fiyatlama niyetlerinin karşılıklı olarak bildirildiği ve teyitleşildiği, geleceğe yönelik fiyat artış zamanlamasına ilişkin iletişimlerde bulunduğu ve teyitleşildiğinin görüldüğü,
- Söz konusu iletişimlerin Pişmanlık Yönetmeliği kapsamında kartel olarak değerlendirilmesinin muhtemel görülmesi nedeniyle Yönetmeliğin ilgili maddeleri çerçevesinde bir başvuru yapıldığı,
- Yapılan başvuruda Pişmanlık Yönetmeliği ile Kartellerin Ortaya Çıkarılması Amacıyla Aktif İşbirliği Yapılmasına Dair Yönetmeliğin Açıklanmasına İlişkin Kılavuz'un (Pişmanlık Kılavuzu) ilgili maddeleri kapsamında kartelin etkilediği ürünler, kartelin süresi, kartele taraf olan teşebbüslerin isimleri, kartelle ilgili görüşmelerin tarihleri, yerleri, katılımcıları ve kartelle ilgili sahip olunan diğer bilgi ve belgelerin Kuruma sunulduğu,
- Ayrıca teşebbüs tarafından kartelle ilgili 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinin ihlal edildiği sonucuna tek başına ulaştıracak kısmen güncel ve kendini suçlayıcı delillerin sunulduğu,
- Yapılan başvuru ile Kurumun elindeki mevcut delillere önemli ölçüde katma değer sağlandığı,
- Bu çerçevede KALE tarafından yapılan başvurunun Pişmanlık Yönetmeliği'nin 4. maddesinin ikinci fıkrası hükmü, bu kabul edilmezse 5. maddesinin birinci fıkrasının (a) bendi çerçevesinde değerlendirilerek mümkün olan en yüksek oranda indirim sağlanmasının talep edildiği,
- Ayrıca KALE'nin tüm çalışan ve yöneticilerinin Pişmanlık Yönetmeliği'nin 7. maddesinin ikinci fıkrası, bu kabul edilmezse 8. maddesinin birinci fıkrası hükümlerinden yararlanmasının talep edildiği,

<sup>13</sup> Yapılan incelemelerde, ORSASEA'nın KALE tarafından ifade edildiği üzere TRAMOLA'nın önceki unvanı olmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Konuyla ilgili detaylı açıklamalara değerlendirme kısmında yer verilmektedir.



- KALE tarafından soruşturma süresince başvuru konusu kartelle ilgili bilgi ve belgelerin gizlenmeyeceği veya ortadan kaldırılmayacağı, başvuru konusu kartele taraf olmaya son verildiği, başvurunun Soruşturma Raporunun tebliğine kadar gizli tutulacağı ve konu hakkında Kurulun vereceği nihai karara kadar aktif işbirliğinin sürdürüleceğinin taahhüt edildiği

hususları ifade edilmiştir. Aşağıda pişmanlık başvurusu kapsamında elde edilen belgelere yer verilmektedir:

(70) **Belge 21:** Soruşturma kapsamında 27.02.2018 tarihinde Kurum adresinde KALE Direktörü (.....), Denizyolu Operasyon Yöneticisi (.....) ve teşebbüs vekilleri ile bir görüşme gerçekleştirilmiştir. Yapılan görüşmede teşebbüs yetkilileri tarafından özetle,

- KALE'nin Ambarlı – Bandırma hattında 2005 yılının Kasım ayında başta kendi nakliye ihtiyacını karşılamak üzere ro-ro taşımacılığı faaliyetine başladığı,
- Bu dönemde ilgili hatta yalnızca ORSASEA'nin faaliyet gösterdiği,
- ORSASEA'den beraber iş yapılması için teklif alındığı, bununla ilgili temas ve görüşmelerde bulunulduğu ancak bir sonuca varılmadığı,
- Bahse konu hatta LİNES'in 2008 yılında faaliyete geçtiği, öte yandan teşebbüsün işlettiği iki gemiden birinin batması sonucunda faaliyetlerini bir süreliğine askıya aldığı, 2009 yılında ise tekrar iki gemiyle faaliyetlerini başlattığı,
- Bu dönemde, pazarda faaliyet gösteren TRAMOLA'nın hattın kurucusu olarak hatla ilgili söz sahibi olma çabasının bulunduğu, öte yandan LİNES'in de hatta güçlü bir şekilde faaliyet göstermeye başlamasıyla bu alanda ciddi bir rekabet oluştuğu, zira LİNES'in daha büyük ve modern gemilerle hatta girdiği,
- Hatta faaliyet gösterilmesi sürecinde LİNES ile TRAMOLA arasında belirlenen fiyatların e-posta yoluyla KALE'ye gönderildiği,
- KALE'nin de Kurum incelemesinin başlamasına kadar söz konusu fiyatlara uyum gösterdiği,
- TRAMOLA tarafından gönderilen fiyat listelerinin yalnızca müşteri-sağlayıcı ilişkisi çerçevesinde olmadığı, hem TRAMOLA hem de KALE'nin söz konusu fiyat listelerine uyum iradelerinin bulunduğu, her iki teşebbüsün de gönderilen fiyat listelerinin birkaç gün gecikmeli de olsa hayata geçeceğinin bilincinde olduğu,
- Anlaşmanın yapısı incelendiğinde LİNES ve TRAMOLA arasında fiyatların belirlenmesini müteakip TRAMOLA'nın yeni fiyat listelerini KALE'ye gönderdiği ve teşebbüsten bu fiyatları takip etmesini talep ettiği,
- Öte yandan fiyatlara uyum konusunda TRAMOLA'dan bir uyarı alınmadığı, zira süreçte böyle bir uyarıya gerek kalmadığı,
- Kat indirimleriyle alakalı olarak bulunan e-postada TRAMOLA'nın KALE tarafından yapılan indirimlerden rahatsız olduğunun anlaşıldığı, TRAMOLA'nın uyarısı üzerine söz konusu indirim kaldırıldığı,
- KALE'nin süreçte LİNES ile herhangi bir bağlantı kurmadığı,
- TRAMOLA'nın tek faaliyetinin ro-ro taşımacılığı olduğu, LİNES'in bunun yanı sıra tanker, lojistik gibi farklı faaliyetlerinin bulunduğu, benzer şekilde KALE'nin söz konusu hatta üçüncü kişi müşterilerden elde ettiği gelirlerin, toplam ciro su içerisinde yalnızca %(.....) oranında yer tuttuğu, TRAMOLA'nın anlaşmada öncü rol üstlenmesinin ana nedeninin bu olduğu,

- KALE'nin bildirilen fiyatlara uyma nedeninin genel olarak kalite algısını korumak olduğu, müşterilerin ucuz hizmeti kalitesiz olarak algılayabileceği,
- Önceki yıllarda Ambarlı-Bandırma hattının talebi daha sınırlı olduğundan teşebbüslerin müşteri bulmak için sıkı bir rekabet içerisinde oldukları, öte yandan Yavuz Sultan Selim köprüsünün açılmasından sonra hattın değerinin arttığı ve müşteri bulmadaki sıkıntıların önemli ölçüde ortadan kalktığı, bu durumun ana nedeninin kara yolunu kullanmak isteyen nakliyecilerin 3. köprüyü kullanma zorunluluklarının bulunması, köprü'nün uzak bir noktada olması ve geçiş ücretinin nakliyecilerce yüksek bulunması olduğu,
- Pazara yeni girişler noktasında İDO gibi önemli oyuncuların bulunmasına rağmen altyapı yetersizliğinden yeni girişin hâlihazırda mümkün olmadığı,
- ROFED aracılığıyla yapılan toplantılarda müşterilere uygulanacak fiyatlar hakkında konuşulmadığı, bu toplantılarda limanlar tarafından ro-ro taşımacılarına uygulanan fiyatların konuşulduğu, ROFED'den gelen araç zam oranlarına ilişkin yazışmanın da bu kapsamda limanların gemilere uyguladığı fiyatlardan ibaret olduğu, söz konusu toplantılarla ilgili olarak aynı zamanda Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü ve Deniz İç Sular Genel Müdürlüğü'ne bilgi verildiği,

ifade edilmiştir.

- (71) **Belge 22:** Belgeler arasında bulunan 28.11.2005 tarihli KALE iç yazışmasında, 23.11.2005 tarihinde ORSASEA tarafından KALE'ye gönderilen e-postanın ekinde yer alan işbirliği sözleşmesinin taslağı yer almaktadır. Söz konusu taslak aşağıda yer verilen hususları içermektedir:

- Hatta faaliyet gösterecek gemilerin kontrolü (.....)'ya bırakılmaktadır.
- Tarafların ilgili hatta diğer firmanın izni olmaksızın yeni bir gemi çalıştıramayacakları öngörülmektedir.
- Gemilerin operasyonlarına ait hususlar (.....)'ya bırakılmakta, satış ve pazarlama faaliyetlerinin bu şirket tarafından yürütüleceği düzenlenmektedir.
- Elde edilen gelirlerle ilgili bir havuz oluşturulacağı öngörülerek, söz konusu havuzda toplanan paranın gemilerin kapasiteleri oranında teşebbüsler arasında paylaşılacağı düzenlenmektedir.

- (72) **Belge 23:** 26.11.2005 tarihli ve "KaleNakliyat-Orsa İşbirliği Çalışmaları" başlıklı şirket içi e-posta yazışmasında,

*"(.....) Bey,*

*Kaleseramik Merkezinde bulunan ofisinizde 13.12.2005 tarihinde Orsa yetkilileri ile yapılan görüşme neticesinde, şartların netleştirilmesi için Orsa ile ara toplantı yapılması kararlaştırılmıştır.*

*Bu kapsamda, 16.12.2005 tarihinde Sn. (.....), Sn. (.....) ve benim katılımım ile Orsa'nın ofisinde gerçekleştirilen toplantı neticesinde oluşan fikirler, notlar ve taslak sözleşme metinleri ekte tarafınızla paylaşılmaktadır.*

*Söz konusu metinlerin değerlendirilmesi ve Orsa ile ilgili izlenecek sürecin netleştirilmesi amaçları ile, uygun göreceğiniz bir tarihte öncelikle kendi aramızda toplanarak işbirliği hakkındaki kararımızın verilmesinin ve bu karar paralelinde Orsa ile nihai bir toplantının organize edilmesinin yararlı olacağını düşünmekteyiz."*

ifadelerine yer verilmektedir.

- (73) **Belge 24:** TRAMOLA yetkilisi (.....) ile KALE yetkilisi (.....) arasındaki 29.04.2009 tarihli e-posta yazışmasına aşağıda yer verilmektedir:

-----Original Message-----

**From:** (.....) [mailto:(.....)@tramola.com.tr]

**Sent:** Wednesday, April 29, 2009 10:22 AM

**To:** (.....)

**Subject:** TRAMOLA GEMİ YENİ FİYAT LİSTESİ

Sn (.....),

11 Mayıs 2009 Pazartesi tarihinden itibaren geçerli olacak yeni fiyat listemizi ekte gönderiyorum.

Bilgilerinize rica ederim

(.....)

Pazarlama Sorumlusu

**From:** (.....)

**Sent** Çarşamba 29 Nisan 2009 10:56

**To:** (.....)

**Subject:** RE: TRAMOLA GEMİ YENİ FİYAT LİSTESİ

Sevgili (.....),

Biz 4 Mayıs pazartesi gününden itibaren uygulamaya başlayacağız,

İyi Çalışmalar

- (74) **Belge 25:** KALE tarafından pişmanlık başvurusu kapsamında sunulan belgeler arasında yer alan 13.01.2010 tarihli ve TRAMOLA yetkilisi (.....) tarafından KALE yetkilisi (.....)'a gönderilen, sonrasında (.....) tarafından KALE İş Geliştirme & Bütçe Yöneticisi (.....)'a iletilen e-postada,

**From:** (.....) [mailto:(.....)@tramola.com.tr]

**Sent:** Wednesday, January 13, 2010 2:50 PM

**To:** (.....)

**Cc:** (.....)

**Subject:** Tramola Gemi Yeni Fiyat Listesi

Merhaba (.....) Bey,

Yeni Fiyat Listemizi ekte gönderiyorum. Bu fiyatlarla birlikte üst kat için uyguladığımız üst kat indirimini kaldırmayı planlıyorum. Sadece anlaşma yaptığımız firmaların kamyonlarına 10 TL, tırlarına ise 20 TL indirim uygulayacağız. Bu fiyatlar haricinde kesinlikle başka indirim yapılmayacaktır. Bilgilerinize rica ederim.

Saygılarımla;

(.....)

Pazarlama Sorumlusu

ifadelerine yer verilmektedir.

- (75) **Belge 26:** Belge 1'in devamı niteliğindeki belgede taraflar arasında ayrıca 28.05.2010 tarihinde geleceğe yönelik fiyat bilgisinin değiştiğine ilişkin e-posta yazışmasına aşağıda yer verilmektedir:

**From:** (.....) [mailto:(.....)@tramola.com.tr]

**Sent:** Friday, May 28, 2010 9:51 AM

**To:** (.....)

**Subject:** Tramola Gemi yeni Fiyat Listesi

Merhaba (.....),

31.05.2010 Pazartesi günü itibariyle yeni fiyat listemize geçiyoruz. İstanbullines ise aynı fiyatları Pazar gününden itibaren uygulamaya başlayacak.

İyi çalışmalar.

Saygılarımla,

(.....)

Pazarlama Sorumlusu

**From:** (.....)

**Sent:** Friday, May 28, 2010 9:56 AM

**To:** (.....)

**Subject:** FW: Tramola Gemi yeni Fiyat Listesi

**From:** (.....)

**Sent:** Cuma 28 Mayıs 2010 10:45

**To:** (.....)

**Cc:** (.....)

**Subject:** 01.0.2010 tarihinden itibaren fiyatlarımız değişecek.

01.06.2010 tarihinden itibaren ro-ro bilet fiyatlarımız değişecektir. İndirimsiz yeni fiyat listesi aşağıdaki gibidir.

İndirimli listeler ise sisteme tanımlanmıştır.

	Eski Fiyat	Yeni Fiyat
6,5 METREYE KADAR KAMYONLAR	120,00 TL	140,00 TL
7,5 METREYE KADAR KAMYONLAR	160,00 TL	170,00 TL
8,5 METREYE KADAR KAMYONLAR	190,00 TL	210,00 TL
9,5 METREYE KADAR KAMYONLAR	210,00 TL	230,00 TL
KIRKAYAK	230,00 TL	250,00 TL
11 METREYE KADAR ELLİYAK	250,00 TL	270,00 TL
14,5 METREYE KADAR TIR	300,00 TL	320,00 TL
16,5 METREYE KADAR TIR	320,00 TL	340,00 TL
18,5 METREYE KADAR TIR	360,00 TL	370,00 TL

- (76) **Belge 27:** 30.11.2016 tarihinde KALE yetkilisi (.....) tarafından KALE yetkilisi (.....)'a gönderilen e-postada aşağıdaki ifadeler yer verilmektedir:

**From:** (.....)

**Sent:** Çarşamba 30 Kasım 2016 13:25

**To:** (.....)

**Subject:** Tramola-İstanbul Lines-Aysu Gemisi Toplantı

(.....) Bey,

İstanbul Lines firmasının bizimle, Tramola ve Aysu gemisi ile yapmış olduğum toplantıları sonrasında 4 firmanın bir arada olacağı daha çok liman ücretlerinin ve rampa kullanımlarının konuşulacağı bir toplantı organize edilmiştir. Toplantı Aysu gemisinin armatörünün ofisinde yarın saat 13:00 da (Güneşli / Bağcılar) gerçekleşecektir. Toplantıya katılım sağlayacağım.

Bilgilerinize

(.....)

Yönetici / Administrator

Lojistik ve İşletme / Logistics and Operations

- (77) **Belge 28:** 13.09.2013 tarihinde KALE yetkilisi (.....)'dan (.....)'a gönderilen e-posta yazışması aşağıdaki gibidir:

**From:** (.....)

**Sent:** Cuma 13 Eylül 2013 08:00

**To:** (.....)

**Cc:** (.....)

**Subject:** DİĞER GEMİLERİN FİYAT UYGULAMALARI

(.....) Hanım günaydın,

Sürücülerden aldığımız bilgiye göre Tramola ve İstanbul Lines anlaşmalı olduğu firma ve Kooperatiflere ekstradan 20 TL daha bir şekilde indirim yapıyormuş.Bizi şikayet ettiler ama kendileri devam ettiriyorlar.Fiyatlarımız şuan onların üzerinde.Patpatta kamyon 280 TL.Dün telefonda fiyatları söyleyince "kalsın" diyen 10-15 aracın dışında "yaz bakalım"deyip gelmeyen 13 aracım var.Dışarıdan aldığımız araçlar diğer gemilerde yer olmadığından mecbur binenler.İyi çalışmalar

- (78) **Belge 29:** 20.02.2009 tarihinde TRAMOLA yetkilisi (.....) tarafından KALE yetkilisi (.....)'a gönderilen ve (.....) tarafından KALE İş Geliştirme & Bütçe Yöneticisi (.....)'a iletilen e-postada,

-----Original Message-----

**From:** (.....) [mailto:(.....)@tramola.com.tr]

**Sent:** Friday, February 20, 2009 12:25 PM

**To:** (.....)

**Subject:** TRAMOLA GEMİ İŞLETMECİLİĞİ PROMOSYON FİYAT LİSTESİ

**From:** (.....)

**Sent:** Friday, February 20, 2009 1:23 PM

**To:** (.....)

**Subject:** FW: TRAMOLA GEMİ İŞLETMECİLİĞİ PROMOSYON FİYAT LİSTESİ

**From:** (.....)

**Sent:** Cuma 20 Şubat 2009 14:30

**To:** (.....)

**Cc:** (.....)

**Subject:** FW: TRAMOLA GEMİ İŞLETMECİLİĞİ PROMOSYON FİYAT LİSTESİ

**Attachments:** KALE NAKLİYAT PROMOSYON FİYAT LİSTESİ.doc

Merhaba,

Tramola'nın açıkladığı promosyonlu fiyat listesi ekteki gibidir. Kalenakliyat olarak (.....) Bey ile görüşmeden henüz bir fiyat indirimi veya fiyat açıklaması yapmamanızı rica ederiz.

İyi çalışmalar.

(.....)

Kalenakliyat Seyahat ve Turizm A.Ş.

İş Geliştirme & Bütçe Yöneticisi

[www.kalenakliyat.com.tr](http://www.kalenakliyat.com.tr)

ifadeleri yer almaktadır.

- (79) **Belge 30:** 18.08.2009 tarihinde TRAMOLA yetkilisi (.....) tarafından KALE yetkilisi (.....)'a gönderilen ve (.....) tarafından KALE İş Geliştirme & Bütçe Yöneticisi (.....)'a iletilen e-postada,

-----Original Message-----

**From:** Tramola Gemi İşletmeciliği [mailto: (.....) @tramola.com.tr]

**Sent:** Tuesday, August 18, 2009 10:40 AM

**To:** (.....)

**Cc:** (.....)

**Subject:** TRAMOLA GEMİ FİYAT LİSTESİ

Merhaba (.....) Bey,

Bugün itibariyle promosyon fiyatlar sona ermiştir. 18.08.2009 tarihinden itibaren geçerli olacak yeni fiyatları ekte gönderiyorum.

İyi çalışmalar dilerim.

Saygılarımla;

(.....)

Pazarlama Sorumlusu

[www.tramola.com.tr](http://www.tramola.com.tr)

**From:** (.....)

**Sent:** Salı 18 Ağustos 2009 10:44

**To:** (.....)

**Subject:** FW: TRAMOLA GEMİ FİYAT LİSTESİ

**Attachments:** Fiyat Listemiz (Kale Nakliyat).doc

- (80) **Belge 31:** KALE çalışanı (.....) tarafından 15.01.2017 tarihinde KALE çalışanı (.....) 'a gönderilen e-postada aşağıdaki ifadeler yer almaktadır:

(.....) <(.....) @kale.com.tr> şunları yazdı (15 Oca 2017 14:26):

İyi Çalışmalar..

İstanbul Lines ve Tramola gemileri 16.01.2017 tarihinden geçerli olmak üzere güncel araç fiyatlandırmalarına 40 tl lik zam yapma kararı almışlar. Aysu gemisi ise 17.01.2017 tarihinde yeni fiyatlandırmaya geçecekmiş.

Konuyu tarafınıza iletmek isterim.

**From:** (.....)

**Sent:** Pazar 15 Ocak 2017 14:31

**To:** (.....)

**Cc:** (.....)

Ambarlı Ve Bandırma Ofis Arkadaşlarım

Geçiş ücretleri yenilecektir. Konu hakkında (.....) Hanım gerekli düzeltmeleri yaptıktan sonra sizlere bilgi verecektir.

İyi çalışmalar

(.....)

hususlarına yer verilmiştir.

- (81) **Belge 32:** TRAMOLA yetkilisi (.....) tarafından KALE yetkilisi (.....)'a gönderilen 31.08.2009 tarihli e-posta aşağıdaki şekildedir:

-----Original Message-----

**From:** (.....) [mailto: (.....) @tramola.com.tr]

**Sent:** Monday, August 31, 2009 3:06 PM

**To:** (.....)

**Subject:** TRAMOLA GEMİ FİYAT LİSTESİ

Merhaba (.....) Bey;

*İstanbulines 28.08.2009 tarihinde bilet fiyatlarını arttırdı. Şu an için bizim alt kat fiyatımızla onların üst kat fiyatı aynı. Bizde Bandırma 06:00 seferinde uyguladığımız promosyonu bitirdik. Tüm seferlerde uyguladığımız fiyatları ekte gönderiyorum. İstanbulines'in bana gönderdiği tarifeyi de ekte gönderiyorum.*  
*Bilgilerinize,*  
*Saygılarımla*  
*(.....)*

**From:** (.....)

**Sent:** Pazartesi 31 Ağustos 2009 15:35

**To:** (.....)

**Subject:** FW: TRAMOLA GEMİ FİYAT LİSTESİ

**Attachments:** Fiyat Listemiz (Kale Nakliyat).doc; istanbullines Fiyat listesi.doc

(82) E-posta yazışmasının eki incelendiğinde LİNES Satış Yetkilisi (.....) tarafından TRAMOLA'ya 28.08.2009 tarihinden itibaren geçerli olacağı belirtilen bir fiyat listesi iletilmiş, TRAMOLA'nın da sözü edilen fiyat listesini ve kendi fiyat listesini ek tutarak KALE yetkilisi (.....)'a ilettiği görülmektedir.

(83) **Belge 33:** 24.12.2010 tarihli e-posta yazışması aşağıdaki şekildedir:

**From:** (.....) j"mailto: (.....) @tramola.com.trl

**Sent:** Friday, December 24, 2010 11:27 AM

**To:** (.....)

**Subject:** TRAMOLA GEMİ YENİ FİYAT LİSTESİ

*Merhaba (.....),*

*01.01.2011 tarihinden itibaren geçerli olacak yeni fiyat listemizi ekte gönderiyorum.*

*iyi çalışmalar dilerim.*

*Saygılarımla,*

*(.....)*

*Pazarlama Sorumlusu"*

(84) Yazışmanın ekinde "01.01.2011 saat 12:00'den itibaren geçerli olacak yeni fiyat listesi" yer almaktadır.

(85) **Belge 34:** TRAMOLA'nın 10.10.2011'de geçerli olacak fiyat listesinin yer aldığı 29.09.2011 tarihli yazışma KALE yetkilisi (.....)'a gönderilmiş ve daha sonra KALE çalışanı (.....)'a iletilmiştir.

(86) **Belge 35:** TRAMOLA'nın 21.01.2013 tarihli fiyat listesi 18.01.2013'te KALE yetkilisi (.....)'a gönderilmiştir.

**Sn. (.....)**

*21.01.2013 saat 12:00 tarihinden itibaren uygulanacak yeni fiyat listemiz aşağıda belirtildiği gibidir. Üst kat indirimimiz devam etmektedir.*

*Bilgilerinize rica eder iyi çalışmalar dilerim.*

*Saygılarımla,*

*(.....)"*

(87) **Belge 36:** 28.09.2016 tarihli e-posta yazışmasında TRAMOLA'nın 03.10.2016 tarihinde yeni fiyat listesine geçeceğinin bilgisi verilmektedir.

(88) **Belge 37:** Belge 4'te yer verilen e-posta yazışmasını müteakiben KALE'de yapılan aynı tarihli iç yazışmada KALE çalışanı (.....) tarafından (.....)'a gönderilen e-postada;

*“SEVİNDİM, BEN DE BU HAMLEYİ BEKLİYORDUM. RO-RO ZARAR EDER BU AY KEŞKE HEMEN GEÇSEK YENİ FİYATA”*

ifadeleri kullanılmaktadır.

- (89) **Belge 38:** 31.08.2012 tarihli KALE iç yazışmasında, yeni fiyat listesinin KALE'nin fiyatlama sistemine girildiği KALE saha sorumlularına iletilmektedir. İlgili e-posta içeriğine aşağıda yer verilmektedir:

**“Kimden:** (.....) rmailto: (.....) @tramola.com.tr]

**Gonderme Zamanı:** Friday, August 31, 2012 11:28 AM

**Kime:** (.....)

**Konu:** TRAMOLA GEMİ YENİ FİYAT LİSTESİ

Merhaba (.....),

03.09.2012 tarihinden itibaren geçerli olacak yeni Fiyat listemiz aşağıdaki gibidir. Bu fiyatlar üzerinden üst kata çıkan araçlara 10 TL indirim uygulanacaktır. Kamyonetlere hiçbir şekilde indirim uygulanmayacaktır. Bilgilerinize rica eder iyi çalışmalar dilerim.”

- (90) **Belge 39:** (.....) tarafından 03.09.2012 tarihinde (.....)'a gönderilen e-postada,

*“Günaydın (.....) Bey,*

*(.....) Kaptan ile konuştuğunuz gibi bugün geçmeyi planladığımız fiyat listesini iptal ettik.*

*Aynı fiyatlardan araç geçişine devam ediyoruz.”*

ifadelerine yer verildiği, (.....)'in ise bu e-postayı KALE Planlama ve Karayolu Yöneticisi (.....)'a ilettiği görülmektedir. (.....) tarafından KALE'nin İstanbul Ofisine gönderilen e-postada birlikte izlenen fiyat politikasının bir sonucu olarak KALE'nin de fiyatlarını yükseltmeksizin aynı fiyatlardan çalışmaya devam edeceği talimatı gönderilmektedir.

- (91) **Belge 40:** 04.09.2012 tarihli e-postada TRAMOLA yetkilisi (.....) tarafından hazırlanan fiyat listesi 09.09.2013 tarihinde yürürlüğe girmek kaydıyla KALE çalışanı (.....)'a gönderilmektedir.

- (92) **Belge 41:** Pişmanlık belgeleri arasında yer alan ve KALE yetkilisi (.....) tarafından (.....)'a gönderilen e-posta yazışmasına aşağıda yer verilmektedir:

**From:** (.....)

**Sent:** Monday, October 3, 2016 2:26 PM

**To:** (.....) <(.....)@kale.com.tr>

**Cc:** (.....) <(.....)@kale.com.tr>; (.....) <(.....)@kale.com.tr>; (.....) <(.....)@kale.com.tr>; (.....) <(.....)@kale.com.tr>

**Subject:** FİYAT LİSTESİ

*(.....) hanım, Aysu gemisi tekrar bugünden geçerli araçlarına zamlı fiyatlar uygulayacağını bildirdi. Bizde bu durumda sizlerin güncelleyeceği fiyatlarımıza 10 tl daha zam yapmamız uygun olacağını karşı gişe ile bildirmek isteriz. Aşağıdaki fiyatları sisteme tanımlarsak, uygun olacaktır.*

*7.5m Kamyon : 240 tl*

*8.5m Kamyon : 290 tl*

*10 teker : 320 tl*

*Kırkayak : 340 tl*

*K.tır : 460 tl*

*Tır : 480 tl*

*Taksi: 160 tl*



Kamyonet: 200 tl  
Saygılarımla.

**From:** (.....)

**Sent:** Tuesday, October 04, 2016 6:04 PM

**To:** (.....)

**Cc:** (.....)

**Subject:** RO-RO FİYAT LİSTESİ SON

LİSTE FİYATLARINI TEKRAR TANIMLADIM. BİR KONTROL EDERSİNİZ.  
HAYIRLI OLSUN.

**From:** (.....) <(.....)@kale.com.tr>

**Sent:** Salı 04 Ekim 2016 21:01

**To:** (.....)

**Subject:** RE: RO-RO FİYAT LİSTESİ SON

Bu şekilde tamamdır (.....) hanım tşk iyi akşamlar (.....).

(93) **Belge 42:**

**Kime:** (.....) @gmail.com <(.....)@gmail.com>;

**Bilgi:** (.....)@hotmail.com <(.....)@hotmail.com>;

(.....) Bey,

Biz İstanbullular olarak sizi ağırlamaktan memnun oluruz.

Derneğimizin ortak sorunlarını gündem yapan 1. Ve 2. Maddesini Gündem olarak kabul ediyoruz.

3. maddeyi anlayamadık, böyle bir gündemimiz olamaz, doğru mu okuyorum?

Selamlar,

(.....)

(94) Bu e-postaya ilişkin olarak dernek yetkilisi (.....) tarafından aynı tarihte aşağıda yer verilen cevabi e-posta iletilmiştir:

**Kime:** (.....) @narliferibot.com <(.....)@narliferibot.com>;

**Bilgi:** (.....) @gmail.com <(.....)@gmail.com>;

(.....) Bey,

Hayırlı akşamlar dilerim.

3 maddemizde limanların bizlere uyguladığı, geçen haftalarda Ankara ziyaretimizde de muzdarip olduğumuzu ifade ettiğimiz ve henüz sadece duyularımızda olan limanların Hizmet&Araç zam oranlarının değerlendirilmesini ve ziyaretimizdeki toplantıda görüşülen konuların bilgilendirmesini yapmak durumunu ifade edilmek istenmiştir.

Sizlerin ev sahipliğinde gerçekleştireceğimiz dernek toplantımız da yaklaşık on kişi olacağımızın bilgisini vermek isterim.

Saygılarımla”

## I.5. Değerlendirme

(95) 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 yasaktır.” hükmüne yer verilerek amacı veya etkisi rekabeti engelleme, sınırlama veya bozma olan teşebbüsler arası anlaşmalara, uyumlu

eylemlere ve teşebbüs birliklerinin kararlarına karşı genel bir yasaklama getirilmiş, aynı maddenin (a) bendinde ise, “*Mal veya hizmetlerin alım ya da satım fiyatının, fiyatı oluşturan maliyet, kar gibi unsurlar ile her türlü alım yahut satım şartlarının tespit edilmes*” ihlal örnekleri arasında sayılmıştır. Bu çerçevede, Kanun’un 4. maddesi kapsamına giren, fiyat tespiti ve pazar paylaşımı gibi unsurlar içeren yatay anlaşmalar per se yasak kabul edilmektedir<sup>14</sup>.

- (96) 4054 sayılı Kanun’un 4. maddesinde yer alan hükmün temel amacı, her bir teşebbüsün kendi ticari politikalarını ve piyasadaki faaliyetlerini tek başına, bağımsız olarak belirlemesidir. Rekabeti bozucu nitelikteki anlaşmaların varlığı halinde, teşebbüslerin bağımsız davranışlarının yerini anlaşma taraflarının ortak çıkarlarına hizmet eden koordineli davranışlar almaktadır. Bu tür anlaşmalara taraf olan teşebbüsler, normal rekabet şartları içinde elde edemeyecekleri kârlara ulaşarak bu ekonomik faaliyetlerle yaratılan refahın çoğunu kendilerine aktarma olanağına sahip olur ve serbest piyasa ekonomisinin sağlıklı bir şekilde işlemlerini engellerler<sup>15</sup>.
- (97) 4054 sayılı Kanun’un 4. maddesinin gerekçesinde, “*Bu Kanunun amacı rekabetin korunması olduğuna göre, rekabeti engelleyici, kısıtlayıcı veya bozucu teşebbüsler arası anlaşma ve uygulamaların yasaklanması gerekir. Maddenin amacı bakımından anlaşma, hukuki şekil şartlarına uymasa bile tarafların kendilerini bağlı hissettikleri her türlü uzlaşma ya da uyuşma anlamında kullanılmıştır. Anlaşmanın yazılı veya sözlü olmasının önemi yoktur.*” denilmektedir. Bu bağlamda anlaşmanın varlığı için tarafların kendilerini bağlı hissettikleri herhangi bir uzlaşmanın mevcut olması yeterli görülmüştür<sup>16</sup>.
- (98) 4054 sayılı Kanun’da, rekabet ihlallerinin ispatı bakımından serbest delil sistemi kabul edilmiştir. Bu sistemde, delilin ispat gücü bakımından dikkate alınacak husus belgenin kime ait olduğu ya da nerede elde edildiği değil, içerik itibarıyla neyi ifade ettiğidir. Bu kapsamda delil içerikleri ancak ve ancak tüm delillerin bütüncül bir değerlendirmeye tabi tutulması ile anlam ifade edebilmektedir. Delillerin bütüncül değerlendirilmesi ilkesi gereği, teşebbüslerin tek bir uzlaşmanın tarafı olduğunun gösterilmesinin ardından delillerin her birinin ihlalin tüm unsurlarını içermesi gerekmediği gibi, teşebbüsler hakkındaki diğer belgelerde her bir teşebbüs hakkında ihlal iradesini gösteren bir bilgi yahut beyanın yer alması da gerekmemektedir.
- (99) İlave olarak sözü edilen ilke, her bir teşebbüsten ihlale ilişkin delil elde edilmesinin zorunlu olmadığını da ifade etmektedir. Zira her bir teşebbüsten ihlale ilişkin delil elde edilmesinin zorunlu olduğu yönündeki bir kabulün, Kurulun 01.02.2002 tarih ve 02-06/51-24 sayılı kararında da ifade edildiği üzere, delilleri yok etmede en başarılı olan teşebbüslerin ödüllendirilmesine yol açacağı açıktır.
- (100) Bu genel açıklamalar çerçevesinde, soruşturmaya taraf teşebbüslerin 4054 sayılı Kanun’un 4. maddesini ihlal edip etmediklerine yönelik değerlendirmelere ‘Ambarlı – Bandırma Ro-ro Hattına İlişkin Değerlendirme’ ve ‘Ambarlı – Topçular Ro-ro Hattına İlişkin Değerlendirme’ başlıkları altında ayrı ayrı yer verilmektedir.

### **I.5.1. Ambarlı – Bandırma Ro-Ro Hattına İlişkin Değerlendirme**

- (101) KALE tarafından yapılan pişmanlık başvurusu kapsamında ihlale ilişkin sunulan en eski tarihli belgenin, TRAMOLA tarafından geleceğe dönük fiyat listelerinin tek taraflı olarak KALE’ye iletildiği yazışma olduğu görülmektedir (**Belge 29**). Bu kapsamda,

<sup>14</sup> 20.11.2012 tarihli, 12-58/1556-558 sayılı Kurul kararı.

<sup>15</sup> 08.05.2014 tarihli, 14-17/330-142 sayılı Kurul kararı.

<sup>16</sup> 08.03.2013 tarihli, 13-13/198-100 sayılı Kurul kararı.

KALE'ye gönderilen 20.02.2009 tarihli yazıda, TRAMOLA'nın 23.02.2009 tarihinden itibaren uygulayacağı promosyonlu fiyat listesinin iletildiği anlaşılmaktadır. Sözü edilen bildirim üzerine, KALE'nin iç yazışmaları aşağıdaki gibi cereyan etmiştir:

-----Original Message-----

**From:** (.....) [mailto: (.....) @tramola.com.tr]

**Sent:** Friday, February 20, 2009 12:25 PM

**To:** (.....)

**Subject:** TRAMOLA GEMİ İŞLETMECİLİĞİ PROMOSYON FİYAT LİSTESİ

**From:** (.....)

**Sent:** Friday, February 20, 2009 1:23 PM

**To:** (.....)

**Subject:** FW: TRAMOLA GEMİ İŞLETMECİLİĞİ PROMOSYON FİYAT LİSTESİ

**From:** (.....)

**Sent:** Cuma 20 Şubat 2009 14:30

**To:** (.....)

**Cc:** (.....)

**Subject:** FW: TRAMOLA GEMİ İŞLETMECİLİĞİ PROMOSYON FİYAT LİSTESİ

**Attachments:** KALE NAKLİYAT PROMOSYON FİYAT LİSTESİ.doc

Merhaba,

Tramola'nın açıkladığı promosyonlu fiyat listesi ekte gibidir. Kalenakliyat olarak (.....) Bey ile görüşmeden henüz bir fiyat indirimini veya fiyat açıklaması yapmamanızı rica ederiz.

İyi çalışmalar.

(.....)

Kalenakliyat Seyahat ve Turizm A.Ş.

İş Geliştirme & Bütçe Yöneticisi

www.kalenakliyat.com.tr

- (102) Sözü edilen e-posta yazışmasının içeriğinden anlaşılacağı üzere KALE, TRAMOLA tarafından ilan edilen fiyatları takip etme yönünde irade göstermekte, TRAMOLA'dan gelen fiyat listesi KALE tarafından yeni fiyatlara geçmek için işaret olarak algılanmaktadır. Öte yandan, KALE ve TRAMOLA tarafından sunulan birinci yazılı savunmalarda, teşebbüsler arasında uzun süredir müşteri – sağlayıcı ilişkisinin bulunduğu, fiyat listelerinin bu nedenle TRAMOLA tarafından KALE'ye gönderildiği ifade edilmektedir.
- (103) Bu noktada müşteri – sağlayıcı ilişkisi bağlamında zorunlu olarak yapılan bilgi değişimi, sözü edilen bağlamla sınırlı kalmak ve muhtemel rekabeti kısıtlayıcı etkilerin önüne geçilmesi için gereken tedbirlerin alınması kaydıyla 4054 sayılı Kanun'un ihlali niteliğinde bir davranış olmayabilecektir. Ancak özellikle rakipler arasında fiyatlara ilişkin bilgi değişimlerinin rekabet ihlalleri yönünden yüksek düzeyde risk barındırdığının da göz ardı edilmemesi gerektiği değerlendirilmektedir. Zira bilgi paylaşımı özellikle, teşebbüslerin, rakiplerinin pazar stratejileri hakkında bilgi sahibi olmalarını sağladığı durumlarda rekabetin kısıtlanmasına neden olabilmektedir. Bu tür bilgi değişimleri pazardaki geleceğe ilişkin belirsizlikleri azaltarak piyasanın öngörülebilirliğini artırmakta, bu da nihayetinde teşebbüsler arasında koordinasyona

yol açabilmektedir. Rekabet Kurulunun 15.04.2004 tarih ve 04-26/287-65 sayılı kararında,

*“Rakipler arasındaki bilgi değişimi, rekabete duyarlı bilgilerin paylaşımı şeklinde gerçekleşmesi durumunda rekabeti kısıtlayıcı olarak kabul edilebilmektedir. Rekabete duyarlı bilgiler, rakiplerin fiyat, maliyet, satış, üretim, kapasite kullanımı, teklif şartnameleri, stoklar, ticari sır niteliğindeki bilgiler gibi öğrenilmesi durumunda rakiplerin gelecekteki rekabetçi pazar davranışlarının tahmin edilebilirliğini artıran bilgiler olarak tanımlanabilir. Rakipler arasında rekabete duyarlı bilgilerin değişimi, pazarı şeffaflaştıracak ve rekabetçi davranışların koordinasyonuna neden olabilecek niteliktedir. Bu nedenle rekabete duyarlı bilgilerin değişiminin sınırlı olması ve rakipler arasında koordinasyon doğurucu olmaması önem taşımaktadır.”*

ifadelerine yer verilmektedir. İlave olarak rakipler arası bilgi değişimi, tarafların birbirlerinin faaliyetlerini kontrol etme aracı olarak kullanılmak suretiyle fiyat tespiti, arz kısıtı gibi üst anlaşmaların delili olarak da kabul edilebilmektedir<sup>17</sup>. Kurulun 14.01.2016 tarihli ve 16-02/44-14 sayılı kararında,

*“Yoğunlaşmış bir yapı arz eden, homojen ürünlerin değişime konu olduğu, maliyetlerin benzer, arz ve talebin kararlı olduğu (istikrarlı), yüksek giriş ve çıkış engellerinin bulunduğu, teşebbüsler arasında tekrarlanan etkileşimin var olduğu pazarlarda bilgi değişimi, teşebbüsler arasında ortak bir anlayışa ulaşmaya, ortak anlayıştan sapanları tespit etmeye ve cezalandırmaya böylelikle mevcut bir ortak anlayışı sürdürmeye imkân tanımaktadır.”*

denilmektedir.

- (104) Bilgi değişimine ilişkin olarak Yatay İşbirliği Anlaşmaları Hakkında Kılavuz'un 56. paragrafında *“Piyasada rekabeti kısıtlama amacıyla yapılan her türlü bilgi değişiminin, etkisine bakılmaksızın rekabeti kısıtladığı kabul edilir. Bilgi değişiminin rekabeti kısıtlama amacı olup olmadığının değerlendirilmesinde bilgi değişiminin meydana geldiği hukuki ve iktisadi çerçeve dikkate alınacaktır.”* hükmü yer almakta, devam eden paragrafta da *“Bu çerçevede, rakiplerin, gelecekte uygulamayı planladıkları fiyat, üretim ya da satış miktarı gibi rekabete duyarlı bilgileri aralarında değişmesi, genellikle fiyat ya da miktar tespiti amacı taşıdığı için, normal koşullar altında kartel olarak değerlendirilir. Bu tür bilgi değişimlerinin 5. maddede sayılan muafiyet koşullarını taşıma ihtimali çok düşüktür”* açıklamalarına yer verilmektedir.
- (105) Konuyla ilgili Kurul kararlarından ve Yatay İşbirliği Anlaşmaları Hakkında Kılavuz'da yer alan açıklamalardan da anlaşılacağı üzere, gelecekte uygulanması düşünülen fiyatların paylaşılması genellikle amaç yönünden rekabetin kısıtlanması anlamına gelmektedir. Öte yandan teşebbüsler arasında müşteri – sağlayıcı ilişkisinin bulunduğu durumlarda en azından verilecek somut hizmetin fiyatlarına ilişkin bilgilerin değişmesinin meşru bir amacının olduğunun kabul edilmesi gerektiği değerlendirilmektedir.
- (106) Somut olay özelinde TRAMOLA ile KALE arasında gelecek dönem fiyatlarına ilişkin yapılan bilgi değişiminin müşteri – sağlayıcı ilişkisi bağlamında olduğu TRAMOLA tarafından ifade edilmektedir<sup>18</sup>. Bu çerçevede, taraflar arasında verilecek hizmetlere

<sup>17</sup> 8.2.2002 tarihli, 02-07/57-26 sayılı; 6.9.2002 tarihli, 02-53/685-278 sayılı; 2.4.2004 tarihli, 04-16/123-26 sayılı Kurul kararları.

<sup>18</sup> Öte yandan KALE tarafından yapılan pişmanlık başvurusunda sözü edilen bilgi değişimlerinin bu kapsamda bulunmadığı ifade edilmiştir (Belge 21).

ilişkin güncel fiyatların iletişime konu olması hizmetin ana unsurlarından birisi olduğundan, buna ilişkin bilgi değişiminin meşru bir amaca yönelmiş olabileceği değerlendirilmektedir.

- (107) Bu noktada, az sayıda oyuncunun bulunduğu ve aktörlerin birbirlerinin davranışlarını izleyebildiği şeffaf oligopol piyasalarda rakiplerin, tek taraflı olarak birbirlerinin kararlarına akıllıca ayak uydurmaları olarak da tanımlanan oligopolistik bağımlılığın Kanun'un 4. maddesine aykırılık teşkil etmediğinin vurgulanmasında yarar görülmektedir<sup>19</sup>. Bir başka deyişle, oligopol pazarlarda gözlenen paralel fiyat artışları her zaman rekabeti kısıtlama amacı veya etkisi olan bir anlaşma, uyumlu eylem veya teşebbüs birliği kararına dayanmayabilmekte, kâr elde etmeyi amaçlayan teşebbüslerin birbirlerinin kararlarına akıllıca ayak uydurmalarının bir sonucu olarak ortaya çıkabilmektedir<sup>20</sup>.
- (108) Öte yandan somut olayda rakipler arasında geleceğe dönük fiyatların paylaşılması hususunda doğrudan bir iletişim bulunmaktadır. Bu çerçevede, teşebbüsler arasındaki fiyata ilişkin koordinasyonun oligopolistik bağımlılık çerçevesinde ele alınması mümkün gözükmemektedir. Zira bahse konu koordinasyon, pazarda gerçekleşen verilere dayanılarak değil, doğrudan geleceğe yönelik fiyatlama stratejilerinin rakip teşebbüslerce iletişime konu olmasından kaynaklanmaktadır. Bu çerçevede, taraflar arasında koordinasyonu gösteren açık belgelerin ve rekabete duyarlı bilgi değişimi gibi eylemlerin varlığında oligopolistik bağımlılığın mevcut olduğunu ileri sürmek mümkün olmamaktadır<sup>21</sup>.
- (109) Yerinde incelemelerde ve KALE tarafından yapılan pişmanlık başvurusu kapsamında elde edilen deliller çerçevesinde, Ambarlı – Bandırma ro-ro hattında teşebbüsler arasında 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesine aykırı bir fiyat anlaşması yapıldığını gösteren ilk açık delilin 29.04.2009 tarihine ait olduğu değerlendirilmektedir. Bu kapsamda, KALE tarafından pişmanlık başvurusunun ekinde sunulan belgeler arasında yer alan ve TRAMOLA yetkilisi (.....) ile KALE yetkilisi (.....) arasındaki 29.04.2009 tarihli e-posta yazışmasına aşağıda yer verilmektedir (Belge 24):

-----Original Message-----

**From:** (.....) [mailto: (.....)@tramola.com.tr]

**Sent:** Wednesday, April 29, 2009 10:22 AM

**To:** (.....)

**Subject:** TRAMOLA GEMİ YENİ FİYAT LİSTESİ

Sn (.....),

11 Mayıs 2009 Pazartesi tarihinden itibaren geçerli olacak yeni fiyat listemizi ekte gönderiyorum.

Bilgilerinize rica ederim

(.....)

Pazarlama Sorumlusu

**From:** (.....)

**Sent:** Çarşamba 29 Nisan 2009 10:56

**To:** (.....)

**Subject:** RE: TRAMOLA GEMİ YENİ FİYAT LİSTESİ

Sevgili (.....),

Biz pazartesi gününden itibaren uygulamaya başlayacağız,

<sup>19</sup> 16.01.2014 tarihli, 14-02/40-18 sayılı Kurul kararı.

<sup>20</sup> 16.12.2009, 09-59/1449-381 sayılı Kurul kararı.

<sup>21</sup> 30.10.2012 tarihli, 12-52/1479-508 sayılı Kurul kararı.

*İyi Çalışmalar*

(110) Yazışma incelendiğinde, KALE ile TRAMOLA arasında uygulamaya geçilmeden önce geleceğe dönük fiyatların paylaşıldığı görülmektedir. Öte yandan sözü edilen yazışmanın 20.02.2009 tarihli iletişimden (Belge 29) en önemli farkının, KALE yetkilisi tarafından kullanılan “*Sevgili (.....), Biz 4 Mayıs pazartesi gününden itibaren uygulamaya başlayacağız*” ifadesiyle birlikte TRAMOLA’nın da fiyatların ortaklaşa belirlendiğinden haberdar olduğunun ortaya konulması olduğu değerlendirilmektedir. Bu çerçevede yapılan iletişimin müşteri – sağlayıcı ilişkisi içerisinde yapılmadığı da iletişimin içeriğinden anlaşılabilir. KALE’nin sözü edilen rekabete duyarlı bilgilerin teşebbüsün satış stratejisini etkilememesi amacıyla, satın alma ve satış birimlerini ayırmak ve bu birimler arasında rekabete duyarlı bilgilerin değiştirilmesinin önüne geçmek gibi önlemler almak yerine TRAMOLA’dan gelen verileri esas alarak kendi fiyatlarını oluşturmasının rekabetçi davranışların koordinasyonuna ve sonuç olarak rekabetin kısıtlanmasına yol açtığı değerlendirilmektedir. Söz konusu belge TRAMOLA ve KALE için ihlalin başlangıcını göstermektedir. Bununla beraber Pişmanlık Yönetmeliği’nin 5. maddesinin ikinci fıkrasında “*sunulan deliller neticesinde, ihlalin süresinin uzaması ve benzeri nedenlerle para cezasının artırılması gerekirse, bu artıştan, ilgili delilleri ilk olarak sunan teşebbüs ve bu teşebbüsün ihlali kabul eden ve aktif işbirliğinde bulunan yöneticileri ve çalışanları etkilenmez*” hükmü yer aldığından KALE için idari para cezasının tespitinde söz konusu belge başlangıç olarak ele alınmamıştır.

(111) Daha önce yer verildiği üzere, KALE tarafından yapılan pişmanlık başvurusu kapsamında teşebbüs yetkilileri ile Kurum merkezinde yapılan toplantıda,

- TRAMOLA tarafından gönderilen fiyat listelerinin yalnızca müşteri-sağlayıcı ilişkisi çerçevesinde olmadığı, hem TRAMOLA hem de KALE’nin söz konusu fiyat listelerine uyum iradelerinin bulunduğu, her iki teşebbüsün de gönderilen fiyat listelerinin birkaç gün gecikmeli de olsa hayata geçeceğinin bilincinde olduğu,
- Anlaşmanın yapısı incelendiğinde LİNES ve TRAMOLA arasında fiyatların belirlenmesini müteakip TRAMOLA’nın yeni fiyat listelerini KALE’ye gönderdiği ve teşebbüsten bu fiyatları takip etmesini talep ettiği,
- Öte yandan fiyatlara uyum konusunda TRAMOLA’dan bir uyarı alınmadığı, zira süreçte böyle bir uyarıya gerek kalmadığı

hususları ifade edilerek TRAMOLA ve KALE arasındaki fiyat tespiti anlaşmasının varlığı kabul edilmektedir (Belge 21). Bu kapsamda KALE ile TRAMOLA arasında sözü edilen yazışmanın içeriği (Belge 24) ile KALE yetkililerinin bahse konu ifadeleri birlikte değerlendirildiğinde, 29.04.2009 tarihinde TRAMOLA ile KALE arasında 4054 sayılı Kanun’un 4. maddesi kapsamında bir fiyat anlaşması yapıldığı tespit edilmektedir.

(112) Bu kapsamda TRAMOLA ile KALE arasında gelecek dönemde uygulanacak fiyatlara dair bilgi değişimlerinin de söz konusu belge (Belge 24) bağlamında irdelenmesi gerektiği değerlendirilmektedir. Örneğin 18.08.2009 tarihinde TRAMOLA yetkilisi (.....) tarafından KALE yetkilisi (.....)’a gönderilen ve (.....) tarafından KALE İş Geliştirme & Bütçe Yöneticisi (.....)’a iletilen e-postada,

-----Original Message-----

**From:** Tramola Gemi İşletmeciliği [mailto: (.....)@tramola.com.tr]

**Sent:** Tuesday, August 18, 2009 10:40 AM

**To:** (.....)

**Cc:** (.....)

**Subject:** TRAMOLA GEMİ FİYAT LİSTESİ

Merhaba (.....) Bey,

Bugün itibariyle promosyon fiyatlar sona ermiştir. 18.08.2009 tarihinden itibaren geçerli olacak yeni fiyatları ekte gönderiyorum.

İyi çalışmalar dilerim.

Saygılarımla;

(.....)

Pazarlama Sorumlusu

[www.tramola.com.tr](http://www.tramola.com.tr)

**From:** (.....)

**Sent:** Salı 18 Ağustos 2009 10:44

**To:** (.....)

**Subject:** FW: TRAMOLA GEMİ FİYAT LİSTESİ

**Attachments:** Fiyat Listemiz (Kale Nakliyat).doc

ifadeleri kullanılmaktadır (Belge 30). Belgeden de görülebileceği üzere TRAMOLA yetkilisi tarafından KALE yetkilisine gönderilen ve Belge 29'da yer alan belgedekine benzer şekilde fiyat bilgisi paylaşımını içeren e-posta KALE Genel Müdürü (.....) tarafından, (.....)'a yeni fiyatlar da ek tutularak gönderilmektedir. Sözü edilen belge, Belge 24 ile birlikte değerlendirildiğinde sözü edilen bilgi değişiminin müşteri – sağlayıcı ilişkisi içerisinde değil, teşebbüsler arasındaki fiyat anlaşmasının bir parçası olarak yapıldığı kanaatine ulaşılmaktadır. İzleyen diğer belgelerde görülebileceği üzere TRAMOLA'dan gelen fiyat listeleri, çoğu zaman KALE yetkilisi (.....)'a gönderilmekte, (.....) tarafından teşebbüs çalışanı (.....)'a iletilmekte ve (.....) tarafından KALE satış&pazarlama ekibine ((.....)) yeni fiyatlar yönlendirilmektedir.

- (113) TRAMOLA yetkilisi (.....) tarafından KALE yetkilisi (.....)'a gönderilen 31.08.2009 tarihli e-posta sözü edilen kanaati daha da güçlendirmektedir. Belge 32:

-----Original Message-----

**From:** (.....) [mailto:(.....)@tramola.com.tr]

**Sent:** Monday, August 31, 2009 3:06 PM

**To:** (.....)

**Subject:** TRAMOLA GEMİ FİYAT LİSTESİ

Merhaba (.....) Bey;

İstanbul lines 28.08.2009 tarihinde bilet fiyatlarını arttırdı. Şu an için bizim alt kat fiyatımızla onların üst kat fiyatı aynı. Bizde Bandırma 06:00 seferinde uyguladığımız promosyonu bitirdik. Tüm seferlerde uyguladığımız fiyatları ekte gönderiyorum. İstanbul lines'in bana gönderdiği tarifeyi de ekte gönderiyorum.

Bilgilerinize,

Saygılarımla

(.....)

**From:** (.....)

**Sent:** Pazartesi 31 Ağustos 2009 15:35

**To:** (.....)

**Subject:** FW: TRAMOLA GEMİ FİYAT LİSTESİ

**Attachments:** *Fiyat Listemiz (Kale Nakliyat).doc; istanbullines Fiyat listesi.doc*

(114) E-posta yazışmasının eki incelendiğinde LİNES Satış Yetkilisi (.....) tarafından TRAMOLA'ya 28.08.2009 tarihinden itibaren geçerli olacağı belirtilen bir fiyat listesi ileildiği, TRAMOLA'nın da sözü edilen fiyat listesini ve kendi fiyat listesini ek tutarak KALE yetkilisi (.....)'a ilettiği görülmektedir. Bu kapsamda LİNES fiyatlarının, bu aşamada TRAMOLA ve KALE tarafından takip edildiği sözü edilen belgeden anlaşılmaktadır.

(115) Daha önce ifade edildiği üzere, KALE tarafından pişmanlık başvurusu kapsamında sunulan belgeler arasında yer alan 13.01.2010 tarihli ve TRAMOLA yetkilisi (.....) tarafından KALE yetkilisi (.....)'a gönderilen, sonrasında (.....) tarafından KALE İş Geliştirme & Bütçe Yöneticisi (.....)'a iletilen e-postada,

**From:** (.....) [mailto: (.....) @tramola.com.tr]

**Sent:** Wednesday, January 13, 2010 2:50 PM

**To:** (.....)

**Cc:** (.....)

**Subject:** *Tramola Gemi Yeni Fiyat Listesi*

*Merhaba (.....),*

*Yeni Fiyat Listemizi ekte gönderiyorum. Bu fiyatlarla birlikte üst kat için uyguladığımız üst kat indirimini kaldırmayı planlıyorum. Sadece anlaşma yaptığımız firmaların kamyonlarına 10 TL, tırlarına ise 20 TL indirim uygulayacağız. Bu fiyatlar haricinde kesinlikle başka indirim yapılmayacaktır. Bilgilerinize rica ederim.*

*Saygılarımla;*

*(.....)*

*Pazarlama Sorumlusu*

ifadelerine yer verilmektedir (Belge 25). Sözü edilen e-posta yazışmasının da müşteri – sağlayıcı ilişkisinin ötesinde unsurlar içerdiği değerlendirilmektedir. Öyle ki TRAMOLA tarafından anlaşmalı üçüncü kişilere yapılacak indirimlerin miktarı dahi KALE'ye bildirilmektedir. Nitekim teşebbüsler arasında sonraki tarihli yazışmalarda görüleceği üzere bahse konu indirimler ileri aşamada rekabeti sınırlayıcı anlaşmanın ihlali olarak görülmeye başlanmıştır (Belge 9, 10, 28).

(116) Yerinde incelemede elde edilen en eski tarihli belge olan ve TRAMOLA Pazarlama Sorumlusu (.....) tarafından KALE Genel Müdürü (.....)'a gönderilen 28.05.2010 tarihli e-postada (Belge 1, 26),

*“Merhaba (.....),*

*31.05.2010 Pazartesi günü itibariyle yeni fiyat listemize geçiyoruz. İstanbullines ise aynı fiyatları Pazar gününden itibaren uygulamaya başlayacak.”*

ifadelerine yer verildiği görülmektedir. Sözü edilen e-posta yazışması kapsamında teşebbüsler arasında kurulu anlaşmanın bir parçası olarak geleceğe yönelik fiyat bilgisi değişimlerinin gerçekleşmeye devam ettiği anlaşılmaktadır. LİNES'in fiyatlarının da 31.05.2010 tarihinde değişeceğinin taraflarca üç gün önceden bilinmesi bu kapsamda dikkat çekicidir. İlgili belge LİNES açısından ihlalin başlangıcına işaret etmektedir.

(117) Yukarıda yer verilen e-posta yazışmasına ilişkin olarak Pişmanlık başvurusu çerçevesinde sağlanan aynı tarihli KALE iç yazışmasında ise sözü edilen e-postanın



(.....) tarafından (.....)'a gönderildiği, (.....)'un ise söz konusu e-postayı İstanbul'daki satış sorumluları (.....) ve (.....)'ya aktardığı görülmektedir (Belge 26):

**From:** (.....)

**Sent:** Cuma 28 Mayıs 2010 10:45

**To:** (.....)

**Cc:** (.....)

**Subject:** 01.0.2010 tarihinden itibaren fiyatlarımız değişecek.

01.06.2010 tarihinden itibaren ro-ro bilet fiyatlarımız değişecektir. İndirimsiz yeni fiyat listesi aşağıdaki gibidir.

İndirimli listeler ise sisteme tanımlanmıştır.

	Eski Fiyat	Yeni Fiyat
6,5 METREYE KADAR KAMYONLAR	120,00 TL	140,00 TL
7,5 METREYE KADAR KAMYONLAR	160,00 TL	170,00 TL
8,5 METREYE KADAR KAMYONLAR	190,00 TL	210,00 TL
9,5 METREYE KADAR KAMYONLAR	210,00 TL	230,00 TL
KIRKAYAK	230,00 TL	250,00 TL
11 METREYE KADAR ELLİAYAK	250,00 TL	270,00 TL
14,5 METREYE KADAR TIR	300,00 TL	320,00 TL
16,5 METREYE KADAR TIR	320,00 TL	340,00 TL
18,5 METREYE KADAR TIR	360,00 TL	370,00 TL

(118) LİNES yetkilisi (.....) tarafından gönderilen fiyat listesi ile birlikte ele alındığında LİNES de dahil olmak üzere taraflar arasında geleceğe yönelik fiyat değişimlerinin devam ettiği, tarafların aynı fiyatları uygulama amacı yönünde hareket ettiği ve LİNES bakımından ihlal süresinin bu tarihte başlaması gerektiği kanaatine varılmıştır. Bununla birlikte LİNES tarafından anılan tarihlere ilişkin veri elde edilemediği gerekçesiyle ilgili veriler Kuruma sunulmadığından LİNES bakımından bu fiyat artışının hayata geçirilip geçirilmediğini doğrulamak mümkün olmamıştır. Bu noktada TRAMOLA tarafından KALE'ye gönderilen gelecek fiyatların değişimine ilişkin bilgilerin KALE içerisinde aynı sırayla ilgili kişilere iletildiği ve akabinde KALE tarafından da yeni fiyat listesine geçildiği birçok örneğin bulunduğu belirtilmesinde yarar görülmektedir. Örneğin;

- 24.12.2010 tarihli e-posta yazışmasında TRAMOLA'nın 01.01.2011 tarihinde (Belge 33),
- 07.03.2011 tarihli e-posta yazışmasında (Belge 2) TRAMOLA'nın yazışmada belirtilmeyen bir tarihte;
- 29.09.2011 tarihli e-posta yazışmasında (Belge 34) TRAMOLA'nın 10.10.2011;
- 31.08.2012 tarihli e-posta yazışmasında (Belge 6) TRAMOLA'nın 03.09.2012;
- 18.01.2013 tarihli e-posta yazışmasında (Belge 35) TRAMOLA'nın 21.01.2013;
- 28.09.2016 tarihli e-posta yazışmasında (Belge 36) TRAMOLA'nın 03.10.2016 tarihinde

yeni fiyat listesine geçeceğinin bilgisi verilmektedir. Söz konusu bilgi değişimleri, KALE ile TRAMOLA arasındaki müşteri – sağlayıcı ilişkisinin değil, rakipler arasındaki fiyat anlaşmasının parçası olarak yapılmaktadır. Bu kapsamda KALE, TRAMOLA tarafından gönderilen fiyat listelerine sürekli uyum sağlamakta, hatta TRAMOLA tarafından iptal edilen fiyat geçişlerini KALE de iptal etmektedir.

(119) Yapılan yerinde incelemelerde elde edilen diğer belgeler de incelendiğinde, teşebbüsler arasındaki fiyat paylaşımının müşteri – sağlayıcı ilişkisinin ötesine gittiği daha iyi anlaşılmaktadır. Bu bağlamda (.....) ile (.....) arasındaki 24.02.2012 tarihli e-posta yazışmasında yer alan (Belge 3),

**Kimden:** (.....) [mailto:(.....)@tramola.com.tr]  
**Gönderme Zamanı:** Friday, February 24, 2012 01:51 PM  
**Kime:** (.....)  
**Konu:** TRAMOLA GEMİ YENİ FİYAT LİSTESİ  
“Merhaba (.....),  
Önümüzdeki hafta yeni fiyat tarifesine geçmemiz lazım. Yeni listeyi ekte gönderiyorum.”

**From:** (.....) [mailto:(.....)@kale.com.tr]  
**Sent:** Friday, February 24, 2012 2:14 PM  
**To:** (.....) @tramola.com.tr  
**Subject: Ynt:** TRAMOLA GEMİ YENİ FİYAT LİSTESİ  
“(.....) biz de 5 mart pazartesi günü yeni fiyat listesine geçiyoruz selamlar.”

**Kimden:** (.....) <(.....)@tramola.com.tr>  
**Gönderme Tarihi:** 24 Şubat 2012 Cuma 15:15  
**Kime:** (.....)  
**Konu:** RE: TRAMOLA GEMİ YENİ FİYAT LİSTESİ  
“Kaptanın da selamı var Hayırlı olsun.  
İyi çalışmalar.”

ifadeleri önemli görülmektedir. Belge içeriğinden TRAMOLA ve KALE yetkilileri arasındaki yazışmalarda teşebbüslerin ortak fiyat listesi belirledikleri ve bahse konu fiyat listesinin yürürlüğe konulma tarihine ilişkin yazışmalar yaptıkları anlaşılmaktadır.

(120) (.....) tarafından 06.03.2012 tarihinde (.....)'a gönderilen e-postada da teşebbüslerin yine fiyatlara ilişkin iletişim kurdukları görülmektedir (Belge 5):

**Kimden:** (.....) [mailto:(.....)@tramola.com.tr]  
**Gönderme Zamanı:** Tuesday, March 06, 2012 09:49 AM  
**Kime:** (.....)  
**Konu:** TRAMOLA GEMİ YENİ FİYAT LİSTESİ  
“(.....) Günaydın,  
İstanbul'lular (.....) ile görüştüm 12.03.2012 Pazartesi yeni fiyatlara geçiş yapıyoruz.  
Bilgilerinize rica ederim.”

**From:** (.....) [mailto:(.....)@kale.com.tr]  
**Sent:** Tuesday, March 06, 2012 10:22 AM  
**To:** (.....) @tramola.com.tr  
**Subject: Ynt:** TRAMOLA GEMİ YENİ FİYAT LİSTESİ  
“(.....), bizde 15 martta geçiyoruz selamlar.”

(121) Belgeden de görülebileceği üzere, ortaklaşa belirlenen fiyatların ne zaman değiştirileceğine ilişkin olarak TRAMOLA ve KALE birlikte karar almaktadır. Öte yandan bahse konu belge kapsamında TRAMOLA yetkilisi tarafından LİNES ile görüşüldüğünün ve her üç teşebbüsün belirtilen tarihte yeni fiyat listesini uygulamaya koyacağına belirtilmesi önemli görülmektedir. Bahse konu belgenin, fiyat

anlaşmasının taraflarından birinin de LİNES olduğunu ortaya koyduğu değerlendirilmektedir.

- (122) KALE yetkilisi ile TRAMOLA yetkilisi arasında yapılan 15.08.2012 tarihli yazışmada ise, fiyat listeleri kapsamında belirlenen fiyatların uygun olup olmadığının teyidinin yapıldığı görülmektedir (Belge 4):

**Kimden:** (.....) [mailto: (.....) @tramola.com.tr]

**Tarih:** 15 Ağustos 2012 Çarşamba 10:45

**Kime:** (.....)

**Konu:** TRAMOLA GEMİ YENİ FİYAT HK.

“Günaydın (.....) Bey,

Mazota gelen 7 kuruşluk zam ile pompa fiyatı Mart ayındaki fiyatlarla aynı oldu.

Şu şartlarda çok düşük fiyata araç taşıyoruz.

Bayramdan sonra (22.08.2012) yeni fiyat listemize geçmeyi düşünüyorum.

Aşağıdaki fiyatlar bir önceki listenin aynısıdır.

Konu ile ilgili düşüncelerinizi rica ederim.”

- (123) TRAMOLA yetkilisi (.....) tarafından KALE yetkilisi (.....)’a gönderilen bu e-posta’ya cevaben (.....) tarafından fiyatların uygun olduğu ve KALE’nin de bu fiyatlara geçeceği bilgisi verilmektedir (Belge 4):

**From:** (.....) [mailto: (.....) @kale.com.tr]

**Sent:** Wednesday, August 15, 2012 11:03 AM

**To:** (.....)

**Cc:** (.....)

**Subject:** YNT: TRAMOLA GEMİ YENİ FİYAT HK.

“(.....) uygundur aynı tarihte bizde bu fiyatlara geçiş yaparız bu arada lines ne diyor”

**Kimden:** (.....) [mailto: (.....) @tramola.com.tr]

**Tarih:** 15 Ağustos 2012 Çarşamba 11:22

**Kime:** (.....)

**Konu:** RE: TRAMOLA GEMİ YENİ FİYAT HK.

“Kaptan'a söyledim de biz onlarla muhatap olmuyoruz.

(.....) konuşuyorsa konuşsun dedi.

Biz zaten tek gemi olacağız bakım nedeniyle.

Onlar da yeni fiyatlara geçer diye düşünüyorum.

Saygılarımla”

**From:** (.....) [mailto: (.....) @kale.com.tr]

**Sent:** Wednesday, August 15, 2012 11:29 AM

**To:** (.....)

**Subject:** YNT: TRAMOLA GEMİ YENİ FİYAT HK.

“Geçmezlerse eski fiyatlara dönmeyelim yoksa benim için sıkıntı yok”

- (124) Aynı gün TRAMOLA yetkilisi tarafından cevaben gönderilen e-postada ise LİNES satış yetkilisi (.....) ile görüşüldüğü ifade edilmektedir:

“Ben şimdi (.....) Hanımla konuştum.

22 sinde kesin geçiyorum. Sizde geçin dedim.

Genel müdürle görüşüp haber vereceğim dedi.

Haber gelir gelmez iletirim.

*Saygılarımla”*

- (125) Sözü edilen e-posta yazışmasını müteakiben KALE’de yapılan aynı tarihli iç yazışmada KALE çalışanı (.....) tarafından (.....)’a gönderilen e-postada (Belge 37),

“SEVİNDİM, BEN DE BU HAMLEYİ BEKLİYORDUM. RO-RO ZARAR EDER BU AY KEŞKE HEMEN GEÇSEK YENİ FİYATA”

ifadeleri kullanılmaktadır. Sözü edilen yazışma, KALE’nin maliyetlerinin yükselmesine rağmen fiyat arttırma kararını tek başına alamadığını, bunun için TRAMOLA’nın onayına ihtiyaç duyduğunu ortaya koymaktadır.

- (126) Bu noktada, yukarıda yer verilen e-posta içeriğinden TRAMOLA ile LİNES arasında birtakım anlaşmazlıklar yaşandığı anlaşılmaktadır. Öte yandan ileride yer verilen yazışmalardan, taraflar arasında yaşanan anlaşmazlığın geçici bir nitelik arz ettiği ve LİNES’in fiyat anlaşmasının tarafı olmaya devam ettiği görülmektedir. Bu kapsamda, somut olayda olduğu gibi, uzun süreli ihlaller bakımından anlaşma tarafları arasında zaman zaman anlaşmazlıklar yaşanması ihlal tespiti bakımından önem taşımamaktadır. Bu değerlendirmede önemli olan husus, mevcut delillerin “*ortak planın unsurlarının oluşturulması ve uzlaşmanın sürdürülmesi amacına hizmet etmesidir*”<sup>22</sup>.

- (127) TRAMOLA Pazarlama Sorumlusu (.....) tarafından 31.08.2012 tarihinde KALE Genel Müdür Yardımcısı (.....)’a gönderilen e-postada (Belge 6),

“*Merhaba (.....) Bey,*

*03.09.2012 tarihinden itibaren geçerli olacak yeni fiyat listemiz aşağıdaki gibidir.*

*Bu fiyatlar üzerinden üst kata çıkan araçlara 10 TL indirim uygulanacaktır. Kamyonetlere hiçbir şekilde indirim uygulanmayacaktır.*

*Bilgilerinize rica eder iyi çalışmalar dilerim.”*

ifadeleri yer almaktadır. Yazışmanın devamında, KALE’nin sözü edilen fiyat değişikliğini ne şekilde uygulayacağına dair iç yazışmalar yer almaktadır. Aynı tarihli KALE iç yazışmasında, yeni fiyat listesinin KALE’nin fiyatlama sistemine girildiği KALE saha sorumlularına iletilmektedir (Belge 38). TRAMOLA yetkilisi tarafından gönderilen bu e-posta, teşebbüsler arasındaki fiyat anlaşmasının bir parçası olarak hem yeni fiyatların paylaşılması hem de müşterilere indirim yapılmayacağını açıkça belirtilmesi yoluyla anlaşmanın uygulandığını göstermesi bakımından önemli görülmektedir.

- (128) Dosya kapsamında yer alan belgelerden teşebbüs yetkilileri arasında yalnızca fiyatların değiştirilmesi noktasında değil, bu değişikliklerin iptal edileceği zamanlarda da iletişim kurulduğu görülmektedir. (.....) tarafından 03.09.2012 tarihinde (.....)’a gönderilen e-postada (Belge 39),

“*Günaydın (.....) Bey,*

*(.....) Kaptan ile konuştuğunuz gibi bugün geçmeyi planladığımız fiyat listesini iptal ettik.*

*Aynı fiyatlardan araç geçişine devam ediyoruz.”*

<sup>22</sup> 08.03.2013 tarihli, 13-13/198-100 sayılı Kurul kararı, 285. paragraf.

ifadelerine yer verildiği, (.....)'in ise bu e-postayı KALE Planlama ve Karayolu Yöneticisi (.....)'a iletildiği görülmektedir. (.....) tarafından KALE'nin İstanbul Ofisine gönderilen e-postada birlikte izlenen fiyat politikasının bir sonucu olarak KALE'nin de fiyatlarını yükseltmeksizin aynı fiyatlardan çalışmaya devam edeceği talimatı gönderilmektedir.

- (129) Bununla birlikte teşebbüsler arasındaki fiyat listesine ilişkin bilgi değişimi 04.09.2012 tarihli e-posta ile devam etmektedir. TRAMOLA yetkilisi (.....) tarafından hazırlanan fiyat listesi 09.09.2012 tarihinde yürürlüğe girmek kaydıyla KALE çalışanı (.....)'a gönderilmektedir (Belge 40).
- (130) Dosya mevcudunda yer alan bilgi ve belgeler incelendiğinde teşebbüsler arasındaki anlaşmanın en hassas konularından birini nakliyecilere uygulanan indirimlerin oluşturduğu görülmektedir. TRAMOLA yetkilisi (.....) tarafından KALE yetkilisi (.....)'a gönderilen 20.03.2013 tarihli e-postada (Belge 8);

*“... Son birkaç aydır hem Ambarlı gişe hem de Bandırma gişe ve özellikle (.....) Kooperatifi araçları başta olmak üzere bazı araçlara düşük bilet kesildiğini gördük. ... Gişedeki arkadaşlar ile her seferinde konuştuk düzelir diye bekledik fakat değişen bir şey olmadı. ... Dün yine Ambarlı' da saat 13:30 da gelen bir araç 13:30 ve 17:00 seferlerimize binmeyip aksam 19:30 seferiniz ile geçiş yapmıştır. Biz sadece üst kata çıkan araçlara 10 TL indirim yapıyoruz. İndirimli müşteri fiyatı ile birlikte Kırkayak en alt limiti 310 TL, öntekerin ise 290 TL'dir. Bu rakamların altında KESİNLİKLE bilet kesilmemektedir. Son 6 aydır aksam gemisini Siz zarar görmeyin diye 18:00'de kaldırmaya özen gösteriyoruz. Aramızdaki bilet farkı bizi rahatsız etmektedir. Bu durumun en kısa zaman içinde düzeltilmesini rica ederiz.”*

ifadeleri kullanılmaktadır. Yazışmadan anlaşılacağı üzere, TRAMOLA, KALE'nin bazı müşterilerine indirim yapmasından rahatsız olduğunu açıkça ifade etmektedir. TRAMOLA yetkilisi, KALE tarafından uygulanan söz konusu indirimin kaldırılmasını talep etmektedir.

- (131) TRAMOLA tarafından yapılan bu uyarı üzerine KALE İstanbul yetkilisi tarafından KALE Genel Müdürü (.....)'a aynı tarihte, taşıma esnasında araç dağılımının düzensizlik arz etmesi nedeniyle indirim yapılarak müşteri çekildiği, yapılan indirimlerin kesilebileceği, TRAMOLA'nın da çeşitli müşterilerini özel indirimlerden yararlandığı yönünde e-posta gönderilmiştir (Belge 8):

*(.....) Bey merhaba,  
Sevkiyatın vermiş olduğu araç dağılımındaki düzensizlik nedeniyle. (.....) Beyin bilgisi dahilinde bazı araçlara Ambarlı ve biz bu indirimleri yaptık. Bu aynı zamanda istanbul'da yasağa yakalanan gemimizi cazip kılmak içinde yapıldı ve başarılı oldu. Dış piyasa işlerinin çok düştüğü bu günlerde Tramola bir şeyler yapmaya çalışıyor. Onlar üst kat indirimini yaparken bizde alt kat indirimini yaptık bizi şikâyet ettiler. Bazı araçlar var bizimle neden geçmiyorsunuz diye sordüğümüzde bizim Tramola ile anlaşmamız var diyorlar. Ambarlıdaki arkadaşlar teyit edecektir. Bugün şimdiye kadar dışarıdan 29 rezervasyon aldım,bunun 18 adedi (.....). Siz emir verirseniz (.....) Beyin bilgisi dahilinde yaptığımız bu indirimleri hemen kesebiliriz. Saygılarımla.*

- (132) Konu hakkında KALE yetkilisi (.....) tarafından TRAMOLA yetkilisi (.....)'a gönderilen 21.03.2013 tarihli e-postada ise (.....) Kooperatifi ile özel anlaşmadan dolayı indirim

uygulandığı, bununla birlikte başka hiçbir firmaya aynı indirim uygulanmadığı belirtilmektedir:

*Merhaba (.....) bey,  
Kale Nakliyat-3 Gemimiz ile taşınan araçların geçiş ücretlerinde yalnızca (.....) Kooperatifi araçlarına özel anlaşmamız olduğundan indirim uygulanmaktadır. Başka hiçbir firmaya aynı indirim uygulamıyoruz. Sizde bildiğiniz üzere Ambarlı-Bandırma hattında çalışan firmalar arasında bilet fiyatlarına gereken hassasiyeti gösterdiğimizi bilmenizi isteriz.  
Daha önce yapmış olduğumuz alt kat indirimimizi sizlerden gelen talep üzerine kaldırmıştık. Bilmenizi isterim ki gemimizde su an itibariyle hiçbir araca alt kat veya üst kat indirimini yapmıyoruz.*

- (133) Yukarıda yer alan e-posta yazışmaları incelendiğinde, teşebbüslerin fiyat anlaşması yapmakla kalmadıkları, bunun yanı sıra fiyat anlaşmasını zaman zaman ihlal ettikleri ve aynı zamanda söz konusu anlaşmanın uygulanıp uygulanmadığını denetledikleri, anlaşmaya uyulmaması halinde çeşitli uyarılarla anlaşmanın uygulanmasını sağladıkları değerlendirilmektedir.
- (134) Öte yandan fiyat anlaşmasının uygulanmasında müşterilere verilen indirimlerin sorun teşkil etmeye devam ettiği, teşebbüsler arasında 2013 yılının Eylül ayında yapılan yazışmalardan görülebilmektedir. İlave olarak aynı maillerde LİNES'in de anlaşmanın bir parçası olarak fiyatlarını artırmaya devam ettiği de teyit edilmektedir (Belge 9):

**Kimden:** (.....) [mailto:(.....) @tramola.com.tr]

**Tarih:** 03 Eylül 2013 Salı 16:29

**Kime:** (.....)

**Konu:** YENİ FİYAT LİSTESİ

*"Merhaba (.....) Bey,*

*Son gelen mazot zammından sonra fiyat listesini düzenlemek zorunda kaldık.*

*Yeni fiyat listesini ekte gönderiyorum. İstanbullines ile görüştüm.*

*İkimizde 09.09.2013 Pazartesi günü yeni fiyat tarifesi üzerinden bilet kesmeye başlayacağız.*

*Konu ile ilgili geri dönüş yapmanızı rica edeceğim."*

**From:** (.....) [mailto:(.....) @kale.com.tr]

**Sent:** Tuesday, September 03, 2013 4:32 PM

**To:** (.....)

**Cc:** (.....)

**Subject:** YNT: YENİ FİYAT LİSTESİ

*"Tamam (.....) umarım lines problem çıkarmaz bizde bir gün sonra (10.09) günü ilgili listeyi uygulamaya başlarız Kaptana selamlar görüşmek üzere."*

**Kimden:** (.....) [mailto:(.....) @tramola.com.tr]

**Tarih:** 03 Eylül 2013 Salı 16:38

**Kime:** (.....)

**Konu:** RE: YENİ FİYAT LİSTESİ

*"İstanbullines (.....) Hanım ile görüştüm. Genel müdürleri ile görüşüp tamam dedi.*

*Aynı gün geçeceğiz.*

*Birde hazır yeni listeye geçiş yapıyoruz; kamyonlara yaptığınız 30 liralık indirim düzene soksak iyi olacak.*

*Bandırma'da değil de İstanbul'da sıkıntı yaratıyor. Şoför saat 16:00'da otoparka gelip ben Kale Nakliyat ile geçeceğim diyor Fiyat uygun olduğu için. Kaptan'a selam ilettim. O'nun da selamı var.”*

(135) Yerinde incelemelerde elde edilen belgelerden, fiyat indirimlerinin teşebbüsler arasında problem olmaya devam ettiği anlaşılmaktadır (Belge 10):

**From:** (.....)

**Sent:** Monday, September 09, 2013 9:34 AM

**To:** (.....)

**Subject:** ILT: YENİ FİYAT LİSTESİ

“(.....) böyle birşey var mi”

**Kimden:** (.....)

**Gönderme Zamanı:** Monday, September 09, 2013 01:23 PM Turkey Standard Time

**Kime:** (.....)

**Bilgi:** (.....)

**Konu:** RE: YENİ FİYAT LİSTESİ

“(.....),

*Ambarlı ve Bandırma gişelerimiz (.....) kooperatifinin 9,5 metre araçlarına 300 TL yerine 8,5 metre 260 TL bilet kesmekte, Kırkayaklara araç tiplerine ise 320 TL yerine 300 TL kamyon bileti kesmektedir. Hattımızı kullanan büyük müşterilerden olan (.....) için olan fiyatlarımızı sürekli bizi tercih eden bazı araçlarda da gişe personelimizin uyguladığı görülmüştür. Bu indirim yaz başlangıcında alt kat sorunumuzu çözmemiz için başlamış ve önemli ölçüde fayda sağladığı görülmüştür. Tarafımızdan gişe personelinin talebi değerlendirilerek onay verilen bu indirimde daha önce de Tramola firmasından mail gelmişti. Bizzat tramola firmasından (.....) bey ile daha önce yapmış olduğum görüşmede yapmış olduğumuz indirimin şirketimizi araçlarında tır fazlalığı olmasından dolayı gemimizin emniyeti açısından da alt kata araç alma zorunluluğumuz göz önüne alınarak yapıldığını belirtmiştim.*

*Gişe personelimiz ile bugün yapmış olduğum görüşmede bu indirimi uygulamamız durumunda araçların gemimizin kalkış saatinden dolayı tramola ve lines gemilerini tercih edeceklerini öğrenmiş bulunuyorum. Sizler tarafından bu indirimi kaldırmamızı istemeniz durumunda bu indirimi an itibariyle kaldırabiliriz.*

*Ayrıca belirtmek isterim ki Tramola ve lines gemileri özellikle (.....) kooperatifi ile cari olarak çalışmakta ve bilet fiyatlarının liste fiyatları olmasına rağmen sonradan ayrı bir indirim gerçekleştirmektedir. Bizler araç şoförleri ile indirimi konuşurken, diğer firmalar kooperatif başkanları ile sözleşmeler yaparak indirimler yapmaktadırlar. Birde tramola firması ayrı olarak 10 TL üst kat indirimi yaptığı bilinmektedir.*

*Saygılarımla,”*

**From:** (.....)

**Sent:** Monday, September 09, 2013 1:31 PM

**To:** (.....)

**Subject:** Ynt: RE: YENİ FİYAT LİSTESİ

“(.....) koopertifle soyle konussan biletı tam keselim ay sonunda bize iade faturası kessin boyle olunca rahatsızlık oluyor kabul ederlerse bu sekilde hareket edelim”

(136) Yazışmalardan da görülebileceği üzere KALE, fiyat anlaşmasından saptığının fark edilmemesi amacıyla biletlerin tam kesilmesi ve ay sonunda iade faturası düzenlenmesi yöntemini tercih etmektedir. Teşebbüs böylelikle anlaşmanın diğer üyelerine rahatsızlık yaratılmasının önüne geçmeyi hedeflemektedir.

(137) 13.09.2013 tarihinde KALE yetkilisi (.....)'dan (.....)'a gönderilen e-posta yazışması aşağıdaki gibidir (Belge 28):

**From:** (.....)

**Sent:** Cuma 13 Eylül 2013 08:00

**To:** (.....)

**Cc:** (.....)

**Subject:** DİĞER GEMİLERİN FİYAT UYGULAMALARI

(.....) Hanım günaydın,

Sürücülerden aldığımız bilgiye göre Tramola ve İstanbul Lines anlaşmalı olduğu firma ve Kooperatiflere ekstradan 20 TL daha bir şekilde indirim yapıyormuş. Bizi şikayet ettiler ama kendileri devam ettiriyorlar. Fiyatlarımız şuan onların üzerinde. Patpatta kamyon 280 TL. Dün telefonda fiyatları söyleyince "kalsın" diyen 10-15 aracın dışında "yaz bakalım"deyip gelmeyen 13 aracım var. Dışarıdan aldığımız araçlar diğer gemilerde yer olmadığından mecbur binenler. İyi çalışmalar.

(138) Yazışmadan görüleceği üzere fiyatların ortaklaşa belirlenmesine rağmen anlaşmalı müşterilere yapılan indirimler teşebbüsler arasında sorun olmaya devam etmektedir.

(139) Pişmanlık belgeleri arasında yer alan ve KALE yetkilisi (.....) tarafından (.....)'a gönderilen e-posta yazışmasına aşağıda yer verilmektedir (Belge 41):

**From:** (.....)

**Sent:** Monday, October 3, 2016 2:26 PM

**To:** (.....) <(.....)@kale.com.tr>

**Cc:** (.....) <(.....)@kale.com.tr>; (.....) <(.....)@kale.com.tr>; (.....) <(.....)@kale.com.tr>; (.....) <(.....)@kale.com.tr>

**Subject:** FİYAT LİSTESİ

(.....) hanım, Aysu gemisi tekrar bugünden geçerli araçlarına zamlı fiyatlar uygulayacağını bildirdi. Bizde bu durumda sizlerin güncelleyeceği fiyatlarımıza 10 tl daha zam yapmamız uygun olacağını karşı gişe ile bildirmek isteriz. Aşağıdaki fiyatları sisteme tanımlarsak, uygun olacaktır.

7.5m Kamyon : 240 tl

8.5m Kamyon : 290 tl

10 teker : 320 tl

Kırkayak : 340 tl

K.tır : 460 tl

Tır : 480 tl

Taksi: 160 tl

Kamyonet: 200 tl

Saygılarımla.

**From:** (.....)

**Sent:** Tuesday, October 04, 2016 6:04 PM

**To:** (.....)

**Cc:** (.....)

**Subject:** RO-RO FİYAT LİSTESİ SON

LİSTE FİYATLARINI TEKRAR TANIMLADIM. BİR KONTROL EDERSİNİZ.



HAYIRLI OLSUN.

**From:** (.....) <(.....) @kale.com.tr>

**Sent:** Salı 04 Ekim 2016 21:01

**To:** (.....)

**Subject:** RE: RO-RO FİYAT LİSTESİ SON

*Bu şekilde tamamdır (.....) hanım tşk iyi akşamlar (.....).*

(140) Yazışma içeriğinde KALE satış yetkilileri İDN fiyatlarını takip ederek teşebbüsün yeni fiyatlarını merkeze göndermektedir. Bahse konu e-posta içeriği incelendiğinde, iletişimin aynı gün uygulanan fiyatları konu alması, İDN ile KALE arasında fiyatlara ilişkin bir iletişime işaret etmemesi nedenleriyle rekabet hukuku kapsamında bir ihlalden söz edilemeyecektir.

(141) Yerinde incelemede elde edilen ve ROFED yöneticisi (.....) tarafından dernek üyelerine gönderilen 29.12.2016 tarihli e-postada yer alan (Belge 18)

*“Merhaba,*

*Üye şirketlerimizin talepleri doğrultusunda yarın saat14:30 'DA İstanbul Lines Toplantı salonunda bir dernek toplantısı yapılacaktır.*

*Konu:*

*1) Liman Tarifeleri Araç geçiş, ücretleri*

*2) Oluşturulabilecek RO-RO iskelesi inşa yönetmeliği taslak çalışması hakkında (.....) Bey sunum ve bilgilendirme yaptırılacaktır.*

*3) 2017 Hizmet & Araç taşıma zam oranları.”*

ifadelere ilişkin olarak ROFED'in birinci yazılı savunmasında sunulan e-posta yazışmasına aşağıda yer verilmektedir (Belge 42):

**Kime:** (.....) @gmail.com <(.....) @gmail.com>;

**Bilgi:** (.....) @hotmail.com <(.....) @hotmail.com>;

(.....) Bey,

*Biz İstanbullines olarak sizi ağırlamaktan memnun oluruz.*

*Derneğimizin ortak sorunlarını gündem yapan 1. ve 2. Maddesini Gündem olarak kabul ediyoruz.*

*3. maddeyi anlayamadık, böyle bir gündemimiz olamaz, doğru mu okuyorum?*

*Selamlar,*

(.....)

(142) Sözü edilen e-postaya ilişkin olarak dernek yetkilisi (.....) tarafından aynı tarihte aşağıda yer verilen cevabi e-posta iletilmiştir:

**Kime:** (.....) @narliferibot.com <(.....) @narliferibot.com>;

**Bilgi:** (.....) @gmail.com <(.....) @gmail.com>;

(.....) Bey,

*Hayırlı akşamlar dilerim.*

*3 maddemizde limanların bizlere uyguladığı, geçen haftalarda Ankara ziyaretimizde de muzdarip olduğumuzu ifade ettiğimiz ve henüz sadece duyularımızda olan limanların Hizmet&Araç zam oranlarının değerlendirilmesini ve ziyaretimizdeki toplantıda görüşülen konuların bilgilendirmesini yapmak durumunu ifade edilmek istenmiştir.*

*Sizlerin ev sahipliğinde gerçekleştireceğimiz dernek toplantımız da yaklaşık on kişi olacağımızın bilgisini vermek isterim.*

*Saygılarımla”*

(143) Gerek teşebbüslerin yazılı savunmalarında yer verilen ifadeler gerek söz konusu yazışma içeriğine göre, yerinde incelemede elde edilen belgede geçen “2017 Hizmet & Araç taşıma zam oranları” ifadesinin, limanlar tarafından ro-ro taşımacılarına uygulanan tarifelere ilişkin olduğu değerlendirilmektedir. Bu kapsamda sözü edilen delilin ROFED’in ihlal konusu eylemlere ilişkin bir teşebbüs birliği kararı aldığına işaret etmediği değerlendirilmektedir.

(144) KALE çalışanı (.....) tarafından 15.01.2017 tarihinde KALE çalışanı (.....)’a gönderilen e-postada aşağıdaki ifadeler yer almaktadır (Belge 31):

(.....) <(.....)@kale.com.tr> şunları yazdı (15 Oca 2017 14:26):

*İyi Çalışmalar..*

*İstanbul Lines ve Tramola gemileri 16.01.2017 tarihinden geçerli olmak üzere güncel araç fiyatlandırmalarına 40 tl lik zam yapma kararı almışlar. Aysu gemisi ise 17.01.2017 tarihinde yeni fiyatlandırmaya geçecekmiş.*

*Konuyu tarafınıza iletme isterim.*

**From:** (.....)

**Sent:** Pazar 15 Ocak 2017 14:31

**To:** (.....)

**Cc:** (.....)

*Ambarlı Ve Bandırma Ofis Arkadaşlarım*

*Geçiş ücretleri yenilecektir. Konu hakkında (.....) gerekli düzeltmeleri yaptıktan sonra sizlere bilgi verecektir.*

*İyi çalışmalar*

(.....)

hususlarına yer verilmiştir. Elde edilen delil kapsamında İDN'nin geleceğe yönelik fiyatlarının KALE tarafından değerlendirildiği görülmekle birlikte, sözü edilen delilin teşebbüsler arasındaki bir iletişime veya bilgi değişimine işaret etmediği kanaatine varılmıştır. Nitekim İDN tarafından gönderilen fiyat değişim tablosu incelendiğinde teşebbüs tarafından sözü edilen tarihte herhangi bir fiyat değişikliğine gidilmediği, ilgili tarihe en yakın fiyat değişiminin 01.07.2017 tarihinde gerçekleştiği tespit edilmiştir. Diğer üç teşebbüs ise belirtilen tarihler itibarıyla fiyat değişikliğine gitmiştir.

(145) Bu noktada KALE Planlama ve Karayolu Yöneticisi (.....) tarafından 16.01.2017 tarihinde KALE yetkilileri (.....) ve (.....)'e gönderilen e-posta önem arz etmektedir (Belge 11):

**From:** (.....)

**Sent:** Monday, January 16, 2017 4:47 PM

**To:** (.....)

**Cc:** (.....)

**Subject:** RE: Ambarlı Bandırma Yeni Fiyat Tarifesi\*\*

*“Arkadaşlar,*

*Diğer firmaların bana söylemi ve taahhüdü açıkladıkları anlaşmalı fiyat altında fiyatla çalışmayacakları yönünde. O yüzden bunların listesiyle aynı olacak şekilde yapıyorum fiyat tanımlamasını. Bir de uygulamada hiçbir araca kendi sınıfının altında değerlendirip bilet düzenlemeyelim. Her iki gişenin de araç sınıfı tanımlı ve uyguladığı fiyat aynı olsun.*

*iyi çalışmalar.”*

ifadeleri yer almaktadır. Yazışma incelendiğinden Ambarlı – Bandırma hattı bağlamında teşebbüslerin açıkladıkları anlaşmalı fiyatların altında

çalışmayacaklarının taahhüt edildiği görülmektedir. Bu şekilde, hatta faaliyet gösteren teşebbüslerin liste fiyatlarına uyum göstermesi sağlanmakta ve teşebbüslerin liste fiyatları haricinde indirim yapmalarının önüne geçilmektedir.

- (146) 18.01.2017 tarihinde KALE yetkilisi (.....) tarafından KALE Planlama ve Karayolu Yöneticisi (.....)'a gönderilen e-postaya (Belge 12) aşağıda yer verilmektedir:

*“Sım (.....) hanım yeni fiyat tarifesinde kırkayak kamyon fiyatlarında 20 tl indirim yapalım diğer firmaların gemi çalışma saatleri ve gemi yükleme şablonlarına göre bizim gemimizin yükleme şablonuna göre alt kat araç yüklemesindeki sıkıntıları olduğunu biliyorsunuz bu durumları göz önüne alarak böyle bir yöntemle anca çözüyoruz şu anki müşterilerin tepkisinde bu yönde fiyat tarifesi aynıysa neden bekleyelimki erken gemilerle ve ayrıca üst katta gideriz gibi taleplerle karşı karşıya kalmamak için bu önerimizi dikkate almanızı önemle rica eder iyi çalışmalar dilerim.”*

- (147) KALE yetkilileri (.....) ile (.....) arasındaki 19.01.2017 tarihli yazışmada aşağıdaki ifadelere yer verilmektedir: (Belge 13)

*(.....) <(.....)@kale.com.tr> şunları yazdı (19 Oca 2017 10:13):*

*“Sım (.....) İstanbul rezervasyonum şu an dış müşteri olarak 8 araç kendi araçlarımızda İstanbuldan dönüş. mecburi değil mevcut müşterilerinde diyor gemilerden bi farkımız olmadığından saat olarak neden bekleyelimki diyorlar güzel bi doluluk oranıyla kapatmıştık 2016 yıl içerisinde ancak bu fiyatlarla bayağı bi düşüş yaşarız diğer gemiler ne zaman indirim yapıyorlarsa neden bizlere sormadan yapıyorlar ama zam olunca bize geliyorlar bu firmaların İstanbullunun 2 tane pazarlamacısı 12 koparatif cari anlaşmaları var tramola dersin aynı gemi yükleme yapı olarakta bizden farklılar bizim çalışma sistemimizi biliyorsunuz elimizdeki mevcut müşteri kapasitemizi kaçırmak istemem ama yinede taktir sizlerin doluluk oranında düşüş, yaşarız bu fiyatlarla iyi çalışmalar.”*

**From:** (.....)

**Sent:** Thursday, January 19, 2017 10:38 AM

**To:** (.....)

**Cc:** (.....)

**Subject:** Re: hk

*“(.....) merhaba,*

*Dün telefonda da anlatmaya çalıştığım gibi eğer ki diğer gemiler boş saatlerinde örneğin sabah ve öğlen gemilerinde indirim yapıyorlar mı? Bizden sonra kalkan Aysu Gemisi aynı fiyatlar la mı çalışıyor”*

**Kimden:** (.....)

**Gönderme Tarihi:** 19 Ocak 2017 Perşembe 10:57

**Kime:** (.....)

**Bilgi:** (.....)

**Konu:** RE: hk

*“(.....) bey bizim anlatmak istediğimiz bizim geminin alt katını doldurmadan üst kata araç yükleme yapamıyoruz diğer gemi veya aysuda bu sorun yok bunu göz önünde bulundurun tramola lines hangi dürüslükten bahsediyorlar getirsinler bigadiçle manisayla olan anlaşmaları bakayım bizim gemiye binen araçları arıyorlar tehditte bulunuyorlar bizim gemi çalışmayınca bize gelen araçları gemiye almıyorlar gittikleri yerde bizleri kötülüyorlar onlar kendi araçlarını taşıyo isdedikleri zaman çalışıyorlar isdemedikleri zaman çalışmıyorlar gibi laflarda bulunuyorlar neyse abi bizler fikrimizi söyledik takdir sizlerin saygılarımla iyi günler.”*

(148) KALE yetkilisi (.....) ile KALE Planlama ve Karayolu Yöneticisi (.....) arasındaki 18.08.2017 tarihli e-posta yazışmasında (Belge 14),

**From:** (.....)

**Sent:** Friday, August 18, 2017 3:15 PM

**To:** (.....) <(.....)@kale.com.tr>

**Cc:** (.....)<(.....)@kale.com.tr>;(.....)<(.....)@kale.com.tr>;(.....)<(.....)@kale.com.tr>

**Subject:** hk

*“Slm (.....) hanım diğer firmaların sefer saatlerini pazarlamacılarını göz önüne alırsak ve ayrıca bizim gemimizin yapısını da düşünürsek ve bunların el altından kooperatiflere ne sunduğunda biliyoruz bunlara rahmen doluluk oranını yakalayabiliyoruz trammola lines amaçları daima bizleri kötülemek halen gittikleri yerden bizim gemimizin dış müşteri taşımadığını söylemekteler biz şu ana kadar dürüstlüğe şirketimize yakışır şekilde temsil ediyoruz ama bunların her dediğini dikkate almalıyım düşüncesindeyim saygılarımla daima hep doluluk oranlı bereketli kazançlar bizlerle olsun dileyimle iyi çalışmalar”*

**From:** (.....)

**Sent:** Friday, August 18, 2017 3:19 PM

**To:** (.....)

**Cc:** (.....)

**Subject:** RE: hk

*“Bu yazdığını ne amaçla yazdın, zam yapmayalım mı demek istedin?”*

**Kimden:** (.....)

**Gönderme Tarihi:** 18 Agustos 2017 Cuma 15:22

**Kime:** (.....)

**Bilgi:** (.....)

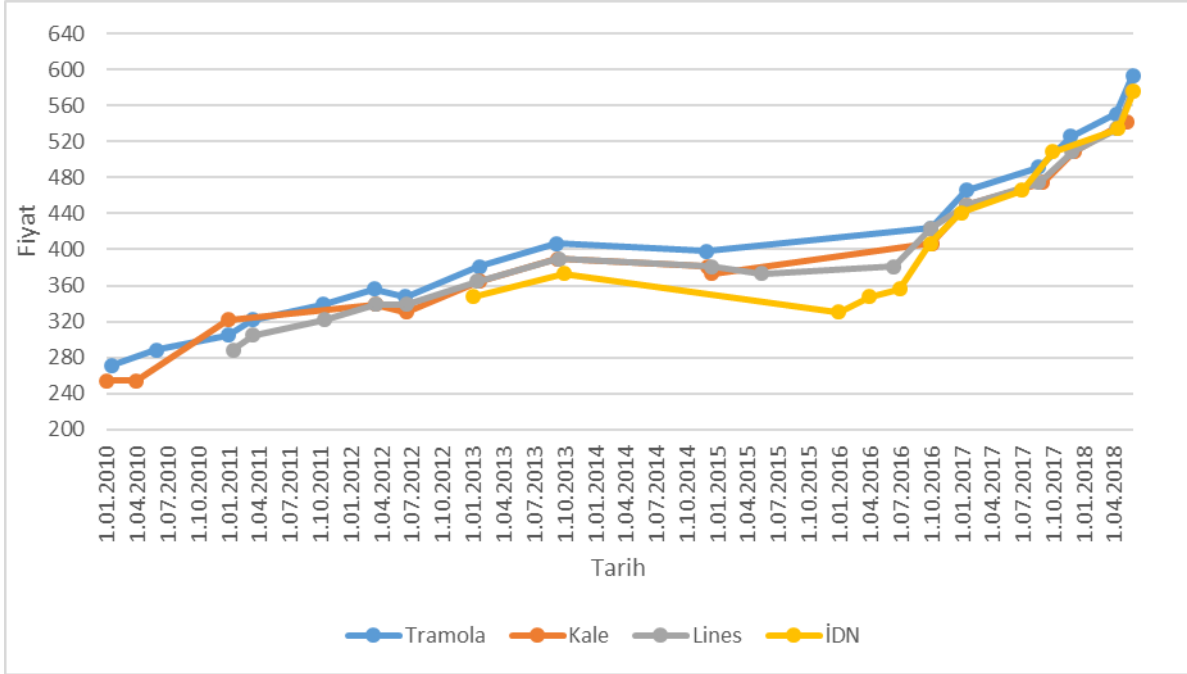
**Konu:**RE: hk

*“Hayır zam yapmayalım amaçlı değil sizin bir önceki zamlarla ilgili diğer gemilerle aynı fiat tarifesine istinaden yazdım.”*

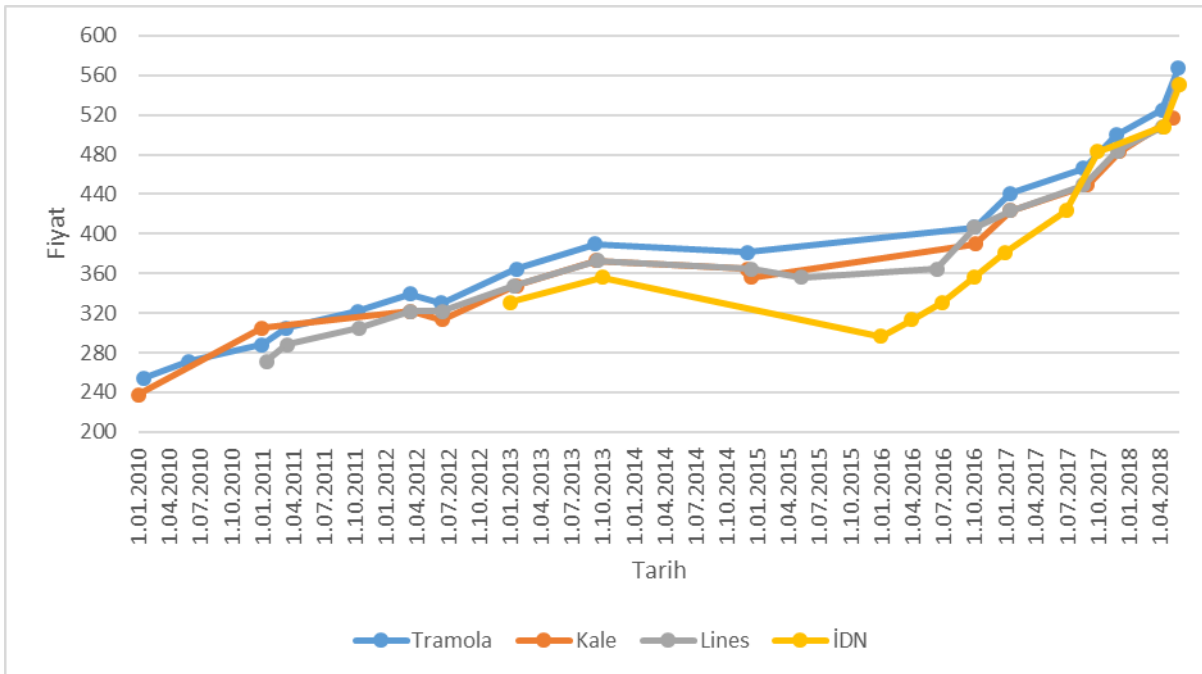
ifadeleri yer almaktadır. Yazışmalardan görüleceği üzere teşebbüsler arasında liste fiyatlarına uyum sağlanması ve liste fiyatı harici indirim yapılmaması hususunda sorunlar yaşanmaktadır. Bununla birlikte teşebbüsün, kendi ekonomik çıkarlarına uymamasına rağmen anlaşmaya uyum iradesini göstermeye devam etmesi de önemli bir husustur.

(149) LİNES, KALE, TRAMOLA ve İDN'den elde edilen bilgiler kapsamında teşebbüslerin Ambarlı – Bandırma hattında uyguladıkları fiyatlara ilişkin grafiklere aşağıda yer verilmektedir:

Grifik-6: Ambarlı – Bandırma Hattında Uzunluğu 16,5 Metreye Kadar Olan Tırlara (Uzun Tır) Uygulanan Fiyatlar (TL, KDV hariç)<sup>23</sup>

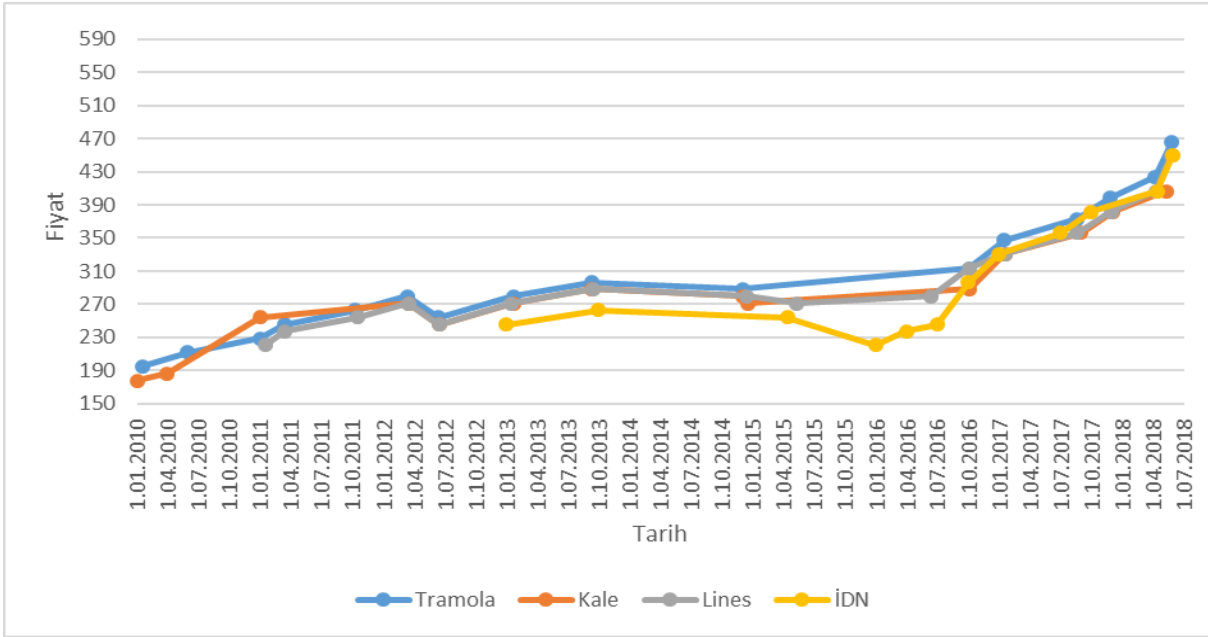


Grifik-7: Ambarlı – Bandırma Hattında Uzunluğu 14,5 Metreye Kadar Olan Tırlara (Kısa Tır) Uygulanan Fiyatlar (TL, KDV hariç)



<sup>23</sup> LİNES tarafından gönderilen yazıda fiyatlarda yapılan değişikliklerin ay bazında sunulmuş olmasından dolayı grafikler oluşturulurken LİNES tarafından belirtilen aylarda yapılan değişiklikler o ayın 15. günü yapılmış olarak kabul edilmiştir. Grafiklerin hazırlanmasındaki amaç fiyat artışlarını ortaya koymak olduğundan fiyat değişiklik tarihi olarak ayın 15. gününün seçilmesi yapılan değerlendirmeleri değiştirmeyecektir.

Grafik-8: Ambarlı – Bandırma Hattında Uzunluğu 10,5 Metreye Kadar Olan Tırlara (Uzun Kamyon) Uygulanan Fiyatlar (TL, KDV hariç)



- (150) Yer verilen liste fiyatları incelendiğinde TRAMOLA fiyatlarının genellikle diğer teşebbüslere nazaran daha yüksek seyrettiği görülmektedir. Dosya kapsamında yer alan bilgi ve belgelerden teşebbüslerin ortaklaşa fiyat belirledikleri ve belirlenen söz konusu fiyatların birçok defa uyguladığı görülmektedir. Örneğin 01.01.2011 (Belge 33), 12.03.2012 (Belge 5), 21.01.2013 (Belge 35), 09-11.09.2013 (Belge 40), 17.01.2017 (Belge 31), 21.08.2017 (Belge 14) tarihlerinde sözü edilen iletişimlerin fiyat artışına dönüştüğü açıkça görülmektedir.
- (151) Yukarıda yer verilen tüm bu bilgi, belge ve değerlendirmeler kapsamında TRAMOLA ve KALE'nin 29.04.2009 ile 18.08.2017 tarihleri arasında, LİNES'in 28.05.2010 ile 18.8.2017 tarihleri arasında 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinde yasaklanan rekabeti kısıtlayıcı bir fiyat anlaşması içerisinde buldukları kanaatine ulaşılmaktadır. Öte yandan soruşturma kapsamında İDN'nin Ambarlı – Bandırma hattında 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettiğine dair bir eylemde bulunduğunu gösteren yeterli bilgi ve belgeye ulaşılamadığı değerlendirilmektedir. Son olarak soruşturma kapsamında elde edilen tüm bilgi ve belgeler ışığında ROFED'in 4054 sayılı Kanun'un ihlali niteliğinde bir eyleminin tespit edilemediği kanaatine ulaşılmaktadır.

### 1.5.2. Ambarlı – Topçular Ro-Ro Hattına İlişkin Değerlendirme

- (152) Ambarlı – Topçular hattına ilişkin belge, İDO Kurumsal Satış Müdürü (.....) tarafından İDN yetkilisine gönderilen e-posta olup, söz konusu e-postaya aşağıda yer verilmektedir (Belge 20):

**“(.....) <(.....) @ido.com.tr> şunları yazdı (15 Haz 2017 12:28):**

**(.....) Dün telefon da görüştüğümüz üzere bu pazartesi itibari ile bu fiyat skalasına**

**geçmeyi düşünüyoruz.**

**Sen de bir incellersen sevinirim.**

**(.....) Kurumsal Satış Müdürü**

**İK ve Endüstri İlişkileri Gen. Mdr. Yard.”**

- (153) Aynı e-postanın devamında bu e-postaya İDN tarafından verilen yanıtın şu şekilde olduğu görülmüştür:

**Kimden:** AYSU RO-RO <(.....) @hotmail.com>

**Tarih:** 15 Haziran 2017 12:59:42 GMT+3

**Kime:** (.....) <(.....) @ido.com.tr>

**Konu:** Ynt: • RORO FİYAT ESKİ" YENİ.xlsx

"Bizim için uygundur"

- (154) Daha sonra e-postanın İDO Kurumsal Satış Müdürü (.....) tarafından Kurumsal Satış Müdürlüğü e-postasına ileildiği görülmektedir:

**Kimden:** (.....)

**Gönderme Tarihi:** 15 Haziran 2017 Perşembe 13:21

**Kime:** Kurumsal Satış Müdürlüğü

**Konu:** Fwd: RORO FİYAT ESKİ YENİ.xlsx

"(.....)<sup>24</sup>

Aysu içinde uygun fiyatlar.

Saygılarımla

(.....)"

- (155) İDN'nin birinci yazılı savunmasında söz konusu e-posta yazışmasına ilişkin olarak aşağıdaki ifadeler yer verilmiştir:

"İDO Deniz Otobüsleri A.Ş. yetkilileri Şirketimiz ile irtibata geçerek kendi bünyelerinde gerçekleştirdikleri 01:00 Ambarlı Topçular ve 21:00 Topçular – Ambarlı Seferine ek olarak 12:45 Ambarlı-Topçular ve 17:00 Topçular-Ambarlı seferleri düzenlenmesi talebinde bulunmuşlardır. Şirketimiz Yönetim Kurulu olarak bu talep tarafımızca uygun görülmüş ve iş bu seferlerin düzenlenmesi kararı alınmıştır. İDO Deniz işletmeleri A.Ş yetkili mercilerine olumlu kararımız ve bilet fiyat ücretleri ile ilgili olarak bizim değerlendirmemiz kendilerine bildirilmiş ve sadece bu hattın fiyat politikası İDO Deniz Otobüsleri A.Ş. Şirketinin onayı alınarak belirlenmiştir. Buradaki amacımız o hatta yapılan tüm seferlerin ücretlerinin aynı olması ve o hattın müşterilerinin mağdur olmamasıdır. Tarafınızdan yapılan incelemelerde tespit edilen mail yazışması sadece İDO Deniz Otobüsleri A.Ş.'nin şirketimizden talep ettiği 12:45 Ambarlı-Topçular ve 17:00 Topçular Ambarlı ek Seferleri ile ilgilidir.

Bütün bunlara rağmen 12:45 Ambarlı-Topçular ve 17:00 Topçular Ambarlı seferlerine ait talep yetersizliğinden dolayı önce fiyat indirimine gidilmiş bundan da sonuç alınamayınca seferler 14.10.2017 tarihinde tamamen iptal edilmiştir."

- (156) İDN'nin bu değerlendirmelerine ilave olarak, Kurum kayıtlarına intikal eden ROFED'in birinci yazılı savunmasında;

"(Ambarlı – Topçular hattında) Seferler tek gemi ile günde 1 kez olarak yapılırken müşterilerin gün içinde de hattı kullanabilecekleri düşüncesi ile İDO'nun bu hatta uygun bir gemiye sahip olmamasından dolayı yeni bir gemi kiralanması planlanmıştır.

Yukarıda belirttiğimiz üzere yeni bir gemi satın almanın yüksek maliyetleri ayrıca Ambarlı – Topçular ro-ro hattında kullanılan kiralık Balıkesir 10 gemisinin hem uzun sefer süreleri, yoğun dönemlerde Eskihisar Topçular hattında sefer yapması sebebi ile sektörden bu iskelelere uygun kapak yüksekliği ve teknik özelliklere sahip gemi arayışına başlanılmıştır.

Bu çerçevede Ambarlı-Bandırma Hattında 15 yıldır gece saatlerinde sefer düzenleyen Aysu gemisinin; mevcut teknik özelliklerinin uygun olduğu, düzenli hat izni yönetmeliğindeki özellikleri taşıdığı, taşıma kapasitesinin istenilen

<sup>24</sup> Yazışmalardan İDO çalışanı (.....)'un kastedildiği anlaşılmaktadır.

niteliklere uygun olduğu ve ülkemiz içinde bu özelliklerde birkaç gemiden biri olduğu anlaşılmıştır.

Şubat 2017 ayı içerisinde Aysu gemisi donatanları ile yapılan toplantılarda, firma sahipleri 15 yıldır sahip oldukları kendi hattı olan Ambarlı-Bandırma Hattını bırakamayacaklarını, gemilerini İDO adı altında kiralamaları halinde 15 yıllık hat izinlerinin iptal edilebileceği, ancak kendi isimleri ile yasal hakları olan ikinci hat izni talebi doğrultusunda İDO'nun vereceği izinle çalışabileceklerini ifade etmişlerdir.

Önemle tekrar etmek ve belirtmek gerekir ki AYSU GEMİSİ bir rakip olarak değil bizzat İDO'nun daveti ile ve resmi makamlara İDO tarafından yazılan yazılara istinaden alınan izinler ile yukarıda da belirtilen AMBARLI-TOPÇULAR hattının tanınırlığının artırılması, müşteri kitlesinin oluşturulması ve araç kapasitesinin ölçülebilmesi amaçlara matuf 24.04.2017 tarihinde olarak gündüz seferlerine başlamıştır.

...

Bu çerçevede Sayın Kurum uzmanlarının 11.12.2017 tarihli denetimlerinde elde etmiş oldukları mail, İDO'nun kendi talebi ile izni ile faaliyetlerine devam eden AYSU yetkililerine göndermiş olduğu bir bilgilendirme mailidir. Mailin bilgilendirme dışında bir amacı yoktur. Ambarlı ro-ro gündüz seferleri için Aysu Gemisi ile internet, basılı yazılı broşürler ve radyo ilanları ile İDO ya ait her türlü mecrada duyurduğumuz taşımacılık fiyatları ile bu fiyatları uygulaması için herhangi bir yazılı protokol veya sözleşme yapılmadığı gibi; firmanın İstanbul Ambarlı 13:00 seferleri için yaptıkları indirim kampanyasında hiçbir etki ve talebimiz olmamıştır.

...

Ambarlı-Topçular hattı yukarıda belirttiğimiz üzere rekabete konu olabilecek yoğunlukta ve farklı firmaların faaliyet gösterdiği bir hat değildir. Hatta bugün itibari ile sadece İDO çalışmaktadır. Çalışan gemi günde bir sefer yapmakta, sadece 28- 30 karışık ticari araç almakta ve yüzde 80 doluluk oranı ile çalışmaktadır. Günde tek sefer yaparak ve İDO'nun büyük işletme zararlarını göze alarak yıllardır ısrarla bu hattı tanıtmaya ve pazarlama faaliyetleri yürütmesinin nedeni ile özelleştirme ile tarafımıza devredilen ve izinlerin tamamlanmasından sonra gerekli yatırımlar yapılarak hayata geçecek Ambarlı Ro-Ro Limanı'nın yolcularımız/şirketler/nakliyeciler ve kamuoyu nezdinde tanıtımın yapılması, bilinirliğinin sağlanması, taşıma kapasitesinin ölçülmesidir. Aysu Firması da bu amaçlara matuf olarak talebimizi ve yazılı izinlerimiz doğrultusunda bu hattın taşıma kapasitesini artırmak için kısa bir süre faaliyet göstermiştir.”

- (157) Bu noktada Ambarlı – Topçular hattı bağlamında İDO ile İDN'nin arasında acentelik vb. ilişkilerin bulunup bulunmadığının irdelenmesi gerekmektedir. Dikey Anlaşmalara İlişkin Kılavuz'da belirtildiği üzere acentenin müvekkili tarafından atandığı faaliyetlerle ilgili olarak herhangi bir mali veya ticari risk almadığı durumlarda, müvekkili hesabına aracılık ettiği ya da akdettiği sözleşmelere ilişkin olarak acenteye getirilen sınırlamalar 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında değildir.
- (158) Ambarlı – Topçular hattı kapsamında teşebbüsler arasındaki hukuki ilişkilerin niteliğine dair taraflardan bilgi/belge talep edilmiştir. Sözü edilen bilgi talebine cevaben İDO ve İDN tarafından gönderilen yazılarda taraflar arasında bir 'Palamar-İskele Abonman ve Kiralama Sözleşmesi' bulunduğu ifade edilmiştir. Bahse konu sözleşmenin konusuna ilişkin olarak sözleşmenin 4. maddesinde,



*“Sözleşme’nin konusu, İDO’nun Topçular iskelesinden Kiracı’ya ait Aysu adlı gemiye, Kiracı’nın faaliyet belgesinde yer alan faaliyet konusu kapsamında (madde 6.2./3) palamar ve iskele hizmeti verilmesidir. (.....).”*

ifadelerinin yer aldığı görülmektedir. Sözleşmenin 5. maddesi ise ‘Sözleşme’nin Bedeli ve Ödeme’ başlığını haiz olup aşağıdaki hükmü ihtiva etmektedir:

*“(.....).”*

(159)

*(.....TICARI SIR.....).*

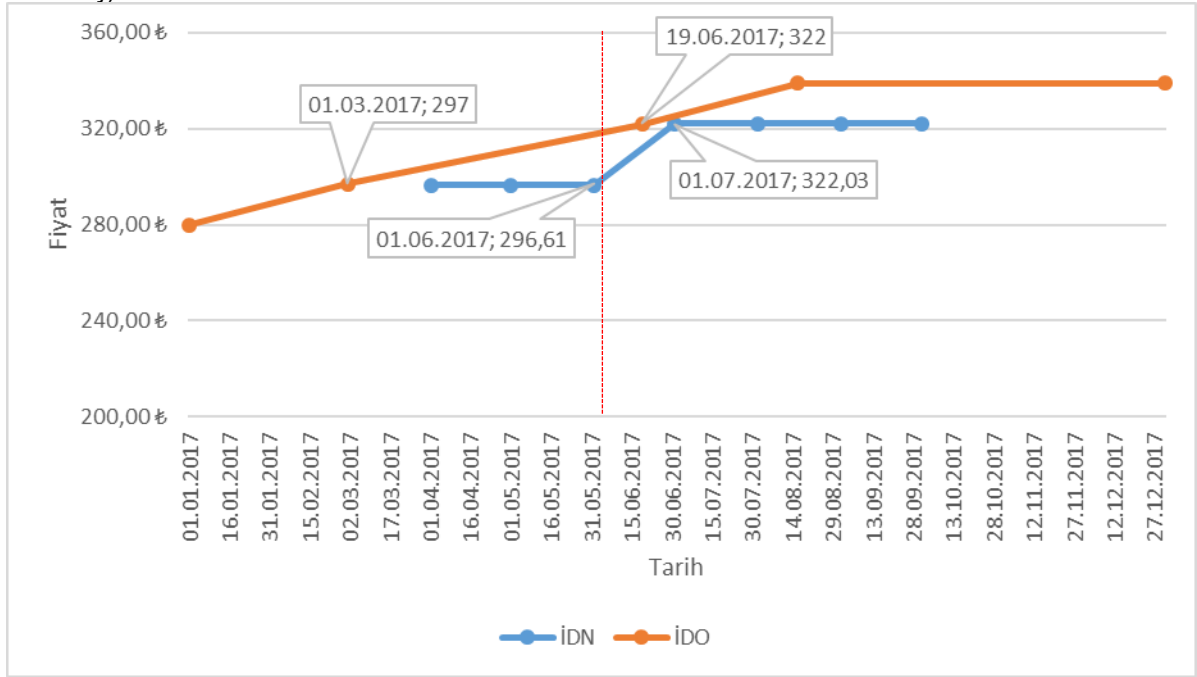
- (160) Taraflar arasında akdedilen sözleşme hükümlerine göre İDN’nin sözü edilen hatta gerçekleştirdiği seferlerin, teşebbüsün kendi nam ve hesabına yapıldığı, teşebbüsün bu seferler dâhilinde oluşabilecek bütün mali ve ticari riskleri kendisinin üstlendiği, dolayısıyla aralarında bir acentelik ilişkisi olmadığı kanaatine ulaşılmaktadır. Sözü edilen nedenle, İDO ve İDN arasında Ambarlı – Topçular hattında bir rakiplik ilişkisinin bulunmadığına dair teşebbüs beyanlarının kabul edilemeyeceği değerlendirilmektedir.
- (161) Dosya kapsamında Ambarlı – Topçular ro-ro hattına ilişkin olarak İDO ve İDN’den 2017 yılına ilişkin taşınan araç adetleri ve fiyat değişim tarihleri hakkında bilgi talebinde bulunulmuştur. Sözü edilen fiyatlara ilişkin grafiklere aşağıda yer verilmektedir<sup>25</sup>:

---

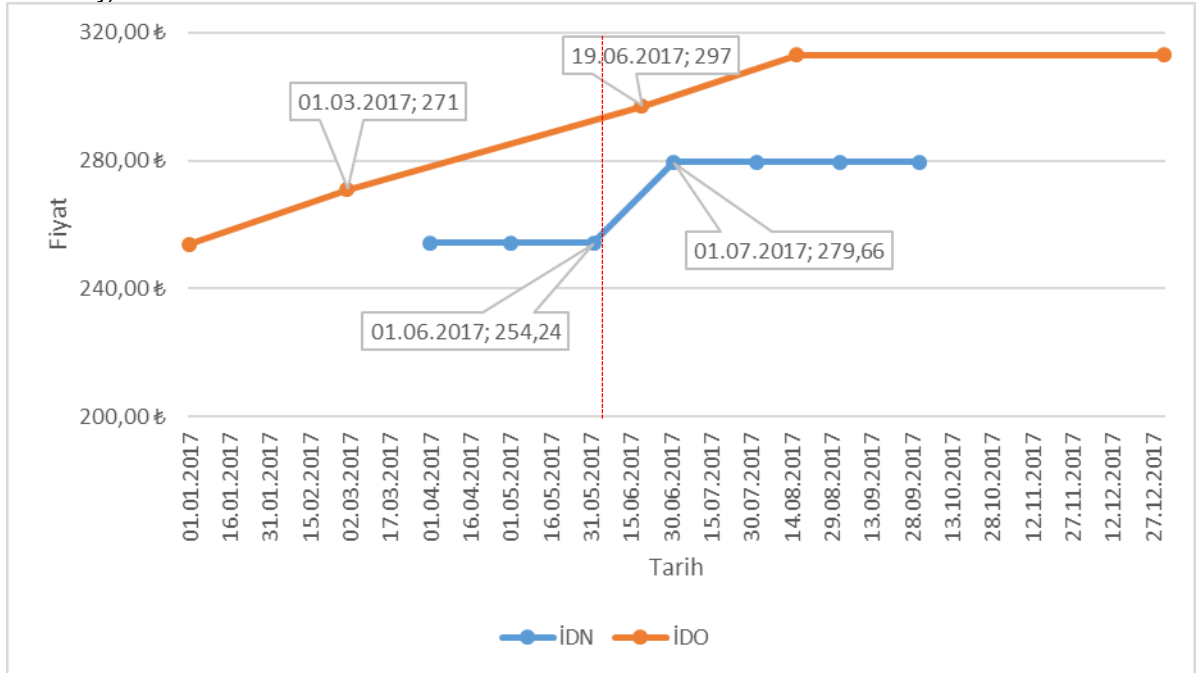
<sup>25</sup> İDN tarafından sunulan bilgilere göre teşebbüs ilgili hatta 01.04.2017 ile 14.10.2017 tarihleri arasında faaliyet göstermiş, bu tarihten sonra ilgili hattaki faaliyetlerini sonlandırmıştır.

## 19-16/229-101

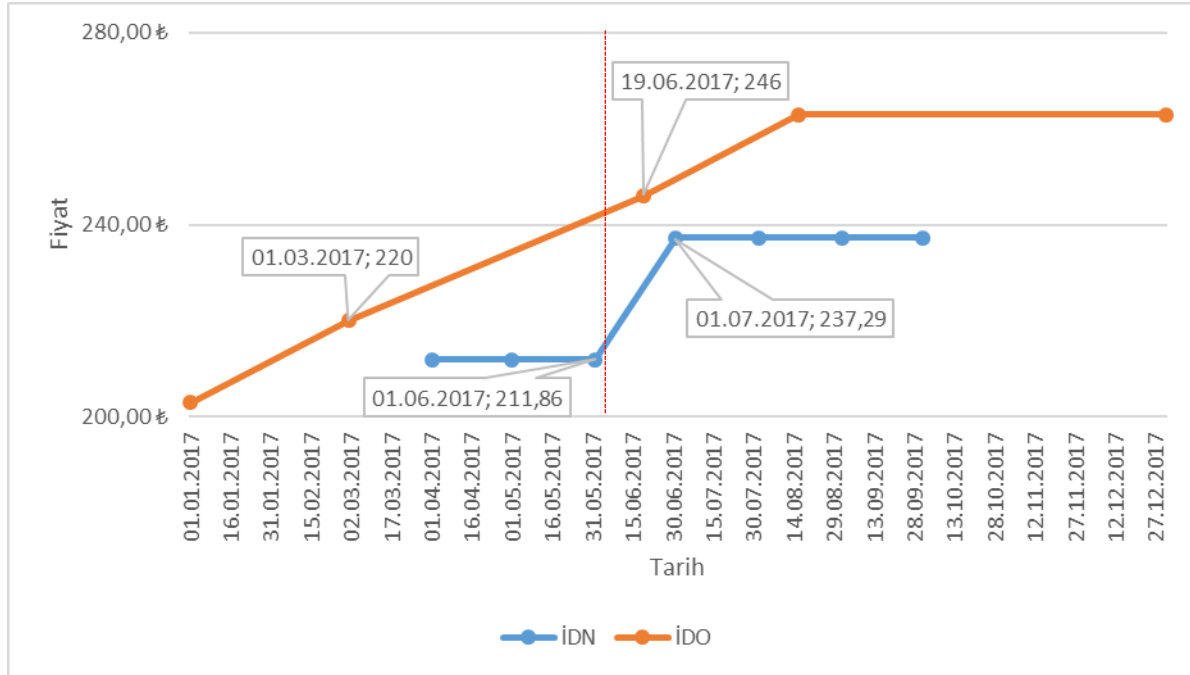
Grafik-9: İDN ve İDO Tarafından 16,5 Metreye Kadar Olan Tırlara (Uzun Tır) Uygulanan Fiyatlar (TL, KDV hariç)



Grafik-10: İDN ve İDO Tarafından 14,5 Metreye Kadar Olan Tırlara (Kısa Tır) Uygulanan Fiyatlar (TL, KDV hariç)



Grafik-11: İDN ve İDO Tarafından 10,5 Metreye Kadar Olan Kamyonlara (Uzun Kamyon) Uygulanan Fiyatlar (TL, KDV hariç)



- (162) Grafiklerden de görüldüğü üzere, İDN ve İDO tarafından uygulanan fiyatlarda yazışmanın yapıldığı tarihten sonra önemli ölçüde bir artış gerçekleşmiştir. İDO, 19.06.2017 tarihinde zamli fiyatları uygulamaya başlamış, ardından 01.07.2017 tarihinde İDN tarafından zamli fiyatlar tatbik edilmiştir.
- (163) Teşebbüslerden elde edilen bilgiler doğrultusunda hazırlanan aşağıdaki tablo yazışma sonrası artan fiyatların gösterilmesi bakımından son derece önemlidir:

Tablo-7: İDN ve İDO'nun Ambarlı – Topçular hattında 15.06.2017 tarihinden önce ve sonraki fiyatlarına ve fiyat değişim tarihleri (KDV Hariç)

Araç Tipi	Teşebbüs Adı	Değişim Tarihi	Önceki Fiyat (TL)	Sonraki Fiyat (TL)	Değişim Oranı (%)
10,5 Metreye Kadar Kamyon	İDO	19.06.2017	220,00	246,00	11,81
	İDN	01.07.2017	211,86	237,29	11,55
14,5 Metreye Kadar Kamyon	İDO	19.06.2017	271,00	297,00	11,81
	İDN	01.07.2017	254,24	279,66	11,55
16,5 Metreye Kadar Kamyon	İDO	19.06.2017	297,00	322,00	11,36
	İDN	01.07.2017	296,61	322,03	11,55

Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen bilgi ve belgeler.

- (164) Tablo incelendiğinde yapılan zam oranlarının oldukça yakın olduğu görülmektedir. Grafiklerden de görülebileceği üzere, İDN tarafından yapılan bu zam sonrasında ilgili hatta başka bir zam yapılmamıştır. Bu noktada, daha önce belirtildiği üzere az sayıda oyuncunun bulunduğu ve aktörlerin birbirlerinin davranışlarını izleyebildiği şeffaf pazarlar olan oligopol piyasalarda rakiplerin, tek taraflı olarak birbirlerinin kararlarına akıllıca ayak uydurmaları olarak da tanımlanan oligopolistik bağımlılığın 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesine aykırılık teşkil etmediğinin tekrar vurgulanmasında yarar görülmektedir. Öte yandan oligopolistik bağımlılık ile teşebbüslerin geleceğe dönük fiyatlara ilişkin iletişim kurarak piyasadaki belirsizliği ortadan kaldırmak suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesine aykırı bir anlaşma/uyumlu eylem içerisinde bulunmalarının birbirinden ayırt edilmesi gerekmektedir. Zira ikinci durumda, 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi hükmü kapsamında rekabeti engelleme, bozma ya da

kısıtlama amacını taşıyan veya bu etkiyi doğurabilecek nitelikte olan teşebbüsler arası bir anlaşmadan söz edilebilecektir. Yukarıda da yer verildiği üzere teşebbüsler arası fiyat anlaşmaları amaç yönünden hukuka aykırı ve yasaktır. Başka bir deyişle, Kanun bu tür anlaşmaları, rekabeti kısıtlayıcı etki doğurup doğurmadığından bağımsız olarak, ihlal tespiti için yeterli görmektedir. Somut olayda teşebbüsler arasında varılan fiyat anlaşmasının uygulandığı da anlaşılmaktadır.

- (165) Yukarıda yer verilen tüm bu bilgi, belge ve değerlendirmeler kapsamında İDO ve İDN'nin 15.06.2017 ile 13.10.2017 tarihleri arasında, 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinde yasaklanan rekabeti kısıtlayıcı bir fiyat anlaşması içerisinde buldukları sonucuna varılmıştır.

#### **I.6. KALE'nin Pişmanlık Başvurusuna İlişkin Değerlendirme**

- (166) KALE tarafından yapılan pişmanlık başvurusunda özetle, başvurularının Pişmanlık Yönetmeliği'nin 4. maddesinin ikinci fıkrası ve 6. maddesinin birinci fıkrası (a) bendinde sayılan bilgi ve belgelerin temin edilmesi şartının karşıladığının kabulü ile aynı Yönetmeliğin 4. maddesi ikinci fıkrası hükmü çerçevesinde, soruşturma sonucunda KALE'ye idari para cezası verilmemesi talep edilmektedir. Yapılan başvuruda ayrıca KALE'nin, Pişmanlık Yönetmeliği'nin 4. maddesinin ikinci fıkrası hükmünden yararlanamayacağı kanaatine ulaşılması halinde, başvurunun Pişmanlık Yönetmeliği'nin 5. maddesi birinci fıkrası çerçevesinde değerlendirilmesi ve teşebbüsün tüm çalışanları ile yöneticilerinin 7. maddenin ikinci fıkrası, Kurulun bunu yerinde görmemesi halinde 8. maddesinin birinci fıkrası hükümlerinden yararlanmasının sağlanması istenmiştir.
- (167) KALE tarafından yapılan başvuru üzerine hazırlanan 20.03.2018 tarihli ve 2017-4-57/BN-2 sayılı Bilgi Notu Kurulun 29.03.2018 tarihli ve 18-09 sayılı toplantısında görüşülerek başvurunun, Pişmanlık Yönetmeliği'nin 6. maddesinde belirlenen koşulları yerine getirmesi kaydıyla, Pişmanlık Yönetmeliği'nin 5. maddesi kapsamında kabul edilmesine karar verilmiştir.
- (168) Sözü edilen kapsamda teşebbüsün Pişmanlık Yönetmeliği'nin 6. maddesinde belirlenen koşulları yerine getirip getirmediği incelenmiştir. Bu kapsamda ilgili yönetmelik hükmünün birinci fıkrasına aşağıda yer verilmektedir:

*"Bu Yönetmeliğin 4 üncü ve 5 inci maddelerinden yararlanabilmesi için;*

*a) Başvuru konusu kartelin etkilediği ürünler, kartelin süresi, kartele taraf olan teşebbüslerin isimleri, kartelle ilişkili görüşmelerin tarihleri, yerleri, katılımcıları ve kartelle ilgili sahip olunan bilgi ve belgeler sunulur,*

*b) Başvuru konusu kartelle ilgili bilgi ve belgeler gizlenmez veya ortadan kaldırılmaz,*

*c) Görevli birim tarafından kartelin ortaya çıkarılmasını zorlaştıracığı gerekçesiyle aksi belirtilmedikçe, başvuru konusu kartele taraf olunmaya son verilir,*

*ç) Görevli birim tarafından aksi belirtilmedikçe, başvuru soruşturma raporunun tebliğine kadar gizli tutulur,*

*d) Kurulun soruşturmanın tamamlanmasından sonra vereceği nihai karara kadar aktif işbirliği sürdürülür.*

- (169) Pişmanlık Kılavuzu'nun 26. paragrafında,

*"Pişmanlık Yönetmeliğinin 5. veya 8. maddesinden yararlanabilmek için, 6. veya 9. madde çerçevesinde "kartelin etkilediği ürünler, kartelin süresi, kartele taraf olan teşebbüslerin isimleri, kartelle ilişkili görüşmelerin tarihleri, yerleri,*

*katılımcıları ve kartelle ilgili sahip olunan diğer bilgi ve belgeler” sunulmalıdır. Buna karşılık Kurumun elindeki mevcut delillere önemli ölçüde katma değer katacak delil sunmak şeklinde bir yükümlülük getirilmemiştir. Dolayısıyla Yönetmeliğin 6. veya 9. maddesindeki koşulların sağlandığı her durumda para cezalarında indirim yapılacaktır.”*

açıklamasına yer verilmektedir. Bu açıklamalar ışığında, Pişmanlık Yönetmeliği'nin birinci fıkrasının (a) bendi bağlamında Kuruma sunulacak deliller bakımından önemli ölçüde katma değer katacak delil sunulması beklenmese de ihlali kabul eden teşebbüs tarafından belirli bir düzeyde katma değer sunulması gerektiği pişmanlık müessesesinin doğası gereğidir. Zira aksi bir kabul, soruşturma bildiriminde teşebbüse Kurum tarafından gönderilen delillerin dahi pişmanlık başvurusunda kullanılabileceği anlamına gelecektir.

- (170) Bu çerçevede, teşebbüs tarafından sunulan bilgi ve belgelerin, teşebbüsün başvuru anındaki en güncel bilgisi çerçevesinde tam, doğru ve soruşturma konusuyla ilgili olması gerektiği kuşkusuzdur. İlave olarak, Pişmanlık Yönetmeliği'nin 6. maddesi çerçevesinde teşebbüsün sunduğu bilgi ve belgelerin hangi bağlamda sunulduğunun, delillerin soruşturma konusuyla ilgisinin nasıl kurulduğunun mümkün olduğu kadarıyla açıklanmasının gerekli olduğu değerlendirilmektedir.
- (171) KALE tarafından yapılan pişmanlık başvurusu kapsamında elde edilen delillerden en eski tarihli olanları ORSASEA ile KALE arasında Ambarlı – Bandırma hattında yapılması öngörülen işbirliğine dair yazışma, not ve protokol taslaklarından oluşmaktadır. Sözü edilen deliller 28.11.2005 tarihli KALE iç yazışmalarına kadar uzanmaktadır. Bu bağlamda işbu soruşturma kapsamında pişmanlık başvurusuna ilişkin yapılan değerlendirmede öncelikle ORSASEA'ye ilişkin detaylı bilgi verilmesinin önemli olduğu değerlendirilmektedir.
- (172) KALE tarafından yapılan pişmanlık başvurusu kapsamında aşağıdaki ifadelere yer verilmektedir:

*“Orsasea Gemi İşletmeciliği ve Tic. A.Ş. (ORSASEA), Tramola Gemi İşletmeciliği ve Tic. A.Ş.'nin (TRAMOLA) önceki ismidir. Genel olarak teşebbüsün zaman içerisinde birkaç ortağında değişiklik olmuştur. Şirket unvanı ORSASEA iken şirketin kontrol yapısını tam olarak bilemiyoruz ancak şirketin unvanının TRAMOLA olarak değişmesi sürecinde kontrolün de değiştiğini gözlemlerimizden çıkarıyoruz. Hâlihazırda şirket, bildiğimiz kadarıyla (.....)<sup>26</sup> kontrolündedir.”*

- (173) Konuyla ilgili olarak TRAMOLA'ya gönderilen bilgi isteme yazısına cevaben teşebbüs vekilleri tarafından gönderilen cevabi yazıda,

*“Tramola Gemi İşletmeciliği ve Tic. A.Ş. ile Orsasea Gemi İşletmeciliği ve Tic. A.Ş. (ORSASEA) arasında herhangi bir bağlantı bulunmayıp söz konusu şirket tamamen farklı bir tüzel kişidir. Bu nedenle, tarafımızda Orsasea'nin yönetim ve hissedarlık yapısına ilişkin herhangi bir bilgi ve belge Müvekkil Şirket nezdinde bulunmamaktadır. Ancak belirtmek isteriz ki Müvekkil Şirket Tramola Gemi İşletmeciliği ve Tic. A.Ş.'nin eski ticaret unvanı Orsa Gemi İşletmeciliği ve Ticaret A.Ş.'dir.”*

ifadelerine yer verilmiştir.

<sup>26</sup> TRAMOLA Yönetim Kurulu üyesi (.....) kastedilmektedir.

(174)

(.....TİCARİ SIR.....)<sup>27</sup>. (.....TİCARİ SIR.....)<sup>28</sup>. (.....TİCARİ SIR.....)<sup>29</sup>. (.....TİCARİ SIR.....)<sup>30</sup>.

(175)

(.....TİCARİ SIR.....)<sup>31</sup>. (.....TİCARİ SIR.....)<sup>32</sup>, (.....TİCARİ SIR.....)<sup>33</sup>. (.....TİCARİ SIR.....)<sup>34</sup>. (.....TİCARİ SIR.....)<sup>35</sup>.

(176) TRAMOLA tarafından Kuruma sunulan bilgi ve belgeler çerçevesinde ise

(.....)

ifade edilmiştir. Sözü edilen bilgi ve belgeler incelendiğinde ORSASEA ile KALE arasında 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesine aykırı bir anlaşma yapıldığı görülmekle birlikte, sözü edilen ihlalin işbu dosya konusundan ayrı olduğu ve her halükarda sözü edilen ihlalin 5326 sayılı Kabahatler Kanunu'nun 20. maddesi çerçevesinde soruşturma zamanaşımına uğradığı kanaatine varılmaktadır. Bu kapsamda sözü edilen bilgi ve belgeler bütün olarak değerlendirildiğinde Orsa Gemi İşletmeciliği ve Ticaret A.Ş. (ORSA) ile ORSASEA'nın farklı teşebbüsler olduğu ve söz konusu nedenle KALE tarafından ORSASEA'ya ait sunulan bilgi ve belgelerin dosya konusuyla ilgisinin bulunmadığı kanaatine varılmıştır.

(177) Öte yandan yukarıdaki bilgiler ışığında; sözü edilen bilgi ve belgelerin oldukça eski tarihli olmaları, teşebbüs isimleri ve tarihlerin karıştırılmaya müsait olması ve KALE tarafından yapılan başvuruda ve soruşturma aşamasında teşebbüs tarafından yanlış bilgi veya belge verme kastının olduğuna yönelik herhangi bir bilgi veya bulgunun bulunmaması dikkate alınarak sözü edilen hususun pişmanlık başvurusuna yönelik değerlendirmeleri etkilemeyeceği kanaatine ulaşılmıştır.

(178) Bu noktada KALE tarafından yapılan pişmanlık başvurusu kapsamında sunulan diğer deliller bağlamında soruşturmaya önemli ölçüde katkı sunulduğu değerlendirilmektedir. Başvuru kapsamında değerlendirilen deliller çerçevesinde; ihlalin başlangıç tarihinin yerinde incelemede bulunan bilgi ve belgelerin tarihlerinden öncesine gitmesi, fiyatlara ilişkin bilgi değişimi hususunda tamamlayıcı bilgi ve belgelerin sunulmuş olması, ihlalin taraflarına ve işleyişine ilişkin detaylı bilgi ve belgeler sunulması sözü edilen katkılar içerisindedir.

---

<sup>27</sup> (.....).

<sup>28</sup> (.....).

<sup>29</sup> (.....).

<sup>30</sup> (.....).

<sup>31</sup> (.....).

<sup>32</sup> (.....).

<sup>33</sup> (.....).

<sup>34</sup> (.....).

<sup>35</sup> (.....).

- (179) Bu çerçevede son olarak Pişmanlık Yönetmeliği'nin 6. maddesinin (b), (c), (ç) ve (d) bentleri kapsamında, soruşturma sürecinde KALE tarafından sözü edilen koşulların ihlali anlamına gelebilecek bir davranışta bulunulmadığı mütalaa edilmektedir.
- (180) Pişmanlık Yönetmeliği'nin 'Para Cezalarında İndirim' başlıklı 5. maddesinin birinci fıkrasının (a) bendinde,
- "İlk teşebbüse verilecek ceza üçte bir ile yarısı arasında indirilir. Bu durumda teşebbüsün ihlali kabul eden ve aktif işbirliğinde bulunan yöneticileri ve çalışanlarına verilecek cezalar da üçte birden az olmamak kaydıyla indirilir veya ceza verilmeyebilir."*

hükmüne yer verilmektedir. Sözü edilen madde hükmü ile yukarıda yer verilen tüm bilgi, belge ve değerlendirmeler ışığında, KALE'ye uygulanacak cezanın indirimden yararlanabileceği değerlendirilmektedir.

## **I.7. Yapılan Savunmalar**

### **I.7.1. TRAMOLA Tarafından Yapılan Savunmalar**

#### **- KALE ile TRAMOLA arasında sağlayıcı – müşteri ilişkisi olduğuna yönelik savunma**

- (181) Savunmada TRAMOLA ile KALE arasında hizmet veren-müşteri ilişkisi olduğu, bu ilişkinin doğal bir neticesi olarak TRAMOLA'nın müşterisi KALE ile güncellenen tarifelere ilişkin bilgileri paylaştığı, diğer devamlı müşterilerle de fiyatların paylaşıldığı ancak bu hususun dosyada yer almadığı, gerek KALE'ye gerekse diğer sürekli müşterilere yeni fiyat tarifelerinin uygulanmadan önce iletildiği, böylece bu müşterilerin fiyat güncellemelerinden haberdar olmalarının sağlandığı ve KALE'ye gönderilen e-postaların bütün devamlı müşterilerde olduğu gibi sadece bilgilendirme amacı taşıdığı ifade edilmiştir. İlave olarak KALE tarafından yapılan pişmanlık başvurusunda yer alan TRAMOLA ile KALE arasındaki yazışmaların hizmet veren-müşteri ilişkisinden öteye geçtiğine yönelik kabulünün tamamen tek taraflı bir düşünce olduğu, TRAMOLA tarafından gönderilen fiyat listelerinin KALE'nin farklı departmanları arasında yapılan iç yazışmalar çerçevesinde KALE'nin fiyat listesi düzenlemesine esas alınabilecek gibi görüldüğü ancak TRAMOLA'nın bahse konu listeleri sadece müşterisini bilgilendirme amacıyla gönderdiği ve yazışmalarda KALE'ye fiyatların uygulanmasına yönelik bir baskı yapıldığına dair herhangi bir delil bulunmadığı hususları dile getirilmiştir.
- (182) Dosya kapsamında KALE ile TRAMOLA arasındaki yazışmaların sağlayıcı – müşteri ilişkisinden öteye geçtiğini gösteren, fiyatlara ilişkin sözü edilen iletişimin rekabeti kısıtlayıcı anlaşmanın parçası olduğunu açıkça ortaya koyan birçok belge bulunmaktadır. Örneğin Belge 3, 4 ve 5 söz konusu belgelerden birkaçıdır. Ayrıca e-postaların bazıları müşteri – sağlayıcı ilişkisinin ötesinde unsurlar içermekte, örneğin TRAMOLA tarafından anlaşmalı üçüncü kişilere yapılacak indirimlerin miktarı dahi KALE'ye bildirilmektedir (Belge 25). Bu çerçevede TRAMOLA'nın bahse konu yazışmaların sağlayıcı – müşteri ilişkisi kapsamında yapıldığına dair savunmasının kabulü mümkün değildir.
- (183) Öte yandan TRAMOLA'nın Gökbora Uluslararası Nakliyat ve Ticaret A.Ş. ve Netlog Lojistik Hizmetler A.Ş. isimli firmalarla da yeni tarifelerin paylaşımının KALE ile yapılan paylaşım gibi değerlendirilmediği savunması ile ilgili olarak, anılan teşebbüslerin ro-ro taşımacılığı alanında faaliyet göstermemesinden hareketle TRAMOLA ile rakip olmadığı ve bu bağlamda TRAMOLA ile ilişkilerinin sağlayıcı-

müşteri ilişkisi olduğu anlaşıldığından, KALE ile aynı bağlamda değerlendirilmesinin de zaten mümkün olmadığı belirtilmelidir.

**- Bilgi paylaşımının bilinçli paralellik çerçevesinde ele alınması gerektiğine yönelik savunma**

(184) Savunmada, Kurulun 04.07.2012 tarihli ve 12-36/1040-328 sayılı kararında, Petrol Sanayi Derneği (PETDER) bünyesindeki teşebbüslerin birbirleriyle yaptıkları bilgi paylaşımlarını ve bu bilgi paylaşımlarının geliştirilmesine yönelik düzenlenen toplantıları anlaşma veya uyumlu eylem olarak değil; yasak olmayan bilinçli paralellığe teşvik olarak değerlendirdiği, hakkında soruşturma yürütülen teşebbüslerin faaliyet gösterdiği pazarın da anılan karardaki gibi oligopol bir piyasa olduğu ve teşebbüsler arasındaki e-posta yazışmalarının rekabeti kısıtlamaya yönelik bir ihlal olarak değil; pazardaki tüm teşebbüsleri aynı ya da benzer ölçüde etkileyen şartlardan doğan zaruretten kaynaklanan bir bilgi paylaşımı olarak değerlendirilmesi gerektiği ifade edilmiştir.

(185) Öncelikle oligopolistik bağımlılık savunması taraflar arasında rekabete ilişkin unsurların birlikte belirlenmesine ilişkin herhangi ek bir delil bulunmadığı durumlarda dikkate alınabilecek bir savunma olup, işbu dosya kapsamında fiyatların birlikte belirlenmesine yönelik iradeyi ortaya koyan yeterince delil elde edilmiş, bunun yanı sıra KALE'nin pişmanlık başvurusu ile de Kuruma ek bilgi ve belgeler iletilmiştir. Diğer yandan sözü edilen PETDER kararında PETDER üyesi teşebbüsler arasında rekabet ihlali sayılabilecek somut bir bilgi değişimi ortaya konamamış olup, *"Oligopolistik bağımlılıktan kaynaklanan paralel davranışların teşebbüsler arasındaki iletişimi gösteren bir delil olmaksızın uyumlu eylem olarak kabul edilip edilemeyeceği..."* hususu değerlendirilmiştir. Bu çerçevede işbu dosya kapsamında elde edilen belgelerde teşebbüsler arasında geleceğe yönelik fiyat listelerinin paylaşıldığı ve bunları ortak uygulamaya yönelik irade açıklamalarının varlığı dikkate alındığında, iki dosya arasında benzerlik kurmanın mümkün olmadığı anlaşılmaktadır.

**- Piyasada etkinin oluşmadığına yönelik savunma**

(186) Savunmada, teşebbüsler arası fiyat anlaşması yapılmadığı, aksi kabul edilse bile gerek tüketicilerin gerekse rakiplerin herhangi bir şekilde zarara uğramadığı dolayısıyla piyasada bir etkinin doğmadığı ileri sürülmüştür.

(187) 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinde açıkça belirtildiği üzere rekabeti engelleme, bozma ya da kısıtlama amacını taşıyan veya bu etkiyi doğuran yahut doğurabilecek nitelikte olan teşebbüsler arası anlaşmalar yasaktır. Anılan maddenin birinci fıkrasının (a) bendi lafzından da anlaşılacağı üzere teşebbüsler arasında fiyat tespitine yönelik anlaşmalar bakımından herhangi bir etki doğurup doğurmadığına bakılmaksızın, anlaşmanın varlığı bile ihlal için yeterli olup Danıştay 13. Dairesinin 06.06.2008 tarihli ve E: 2006/439, K: 2008/4653 sayılı kararı da bu yöndedir. Öte yandan somut olayda piyasada tüketiciler aleyhine meydana gelen etkiler fiyat değişimleri incelenmek suretiyle değerlendirme kısmında ortaya konulmaktadır. Bu çerçevede teşebbüsün bu savunmasının bir geçerliliği bulunmamaktadır.

**- Rakiplerden farklı olarak bilet fiyatlarında değişikliğe gidildiğine yönelik savunma**

(188) Savunmada, TRAMOLA'nın e-postaların kapsadığı dönemde tüm rakiplerin tarife ve geçiş ücretlerinden tamamen farklı olarak bilet fiyatlarında değişikliğe gittiği, ancak bunun dikkate alınmadığı iddia edilmektedir.



(189) Teşebbüsler dönem dönem rekabeti sınırlayıcı anlaşmadan sapabilmekte, ancak irade uyuşması süreç içerisinde devam ettiği sürece bu durum eylemin ihlal niteliğini değiştirmemektedir. Kaldı ki 16.03.2012 tarihli ve 12-12/383-112 sayılı Kurul kararında şu hususlar yer almaktadır: *“Sonuç olarak teşebbüslerin iradelerinin anlaşma yönünde olduğu görülmektedir. Bazı teşebbüslerin yapılmış anlaşmaya uymaması durumu da, literatürde “cheating” olarak tanımlanan anlaşmaya uyumdan kaçınarak karlılığı artırma girişimi olarak yorumlanabilmektedir.”* Bu bağlamda teşebbüslerin iradelerinin birlikte fiyat tespiti yönünde olduğu ortaya konduğu sürece, bazı teşebbüslerin zaman zaman farklı fiyatlar uygulamaları ihlalin gerçekleşmediği anlamına gelmeyecektir. Ayrıca fiyat tespitine yönelik bir iletişim sonucunda oluşan eş ya da yakın zamanlı fiyat artışlarının ihlal kabul edilmesi için, fiyat artışı sonucunda her bir teşebbüsün fiyatlarının aynı düzeyde olması da gerekmemektedir. Son olarak teşebbüsün farklı dönemlerde fiyatlarında indirim gitmiş olması, rakiplerle çeşitli dönemlerde birlikte fiyat artışı yapılmasına yönelik bilgi değişimlerini ortadan kaldırmamakta ve geçersiz hale getirmemektedir. Öte yandan yukarıda da ifade edildiği üzere herhangi bir etki doğurmasa dahi teşebbüsler arasındaki birlikte fiyat tespitine yönelik irade uyuşmaları ihlal niteliğini sürdürmektedir.

**- KALE'nin pişmanlık başvurusunun kabul edilmemesi gerektiğine yönelik savunma**

(190) Savunmada KALE tarafından yapılan pişmanlık başvurusunun kabul edilmesinde KALE ile TRAMOLA'nın önceki adı olduğu iddia edilen ORSASEA arasındaki 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal eder nitelikteki yazışmaların ibraz edilmesinin en önemli etken olduğu, ancak TRAMOLA ile ORSASEA arasında herhangi bir bağ bulunmadığı, dolayısıyla KALE ile ORSASEA arasındaki yazışmaların delil niteliğini yitirdiği belirtilmiş ve pişmanlık başvurusunun kabulüne dair kararın kaldırılması talep edilmiştir.

(191) KALE tarafından yapılan ikinci pişmanlık başvurusu, Pişmanlık Yönetmeliği kapsamında ele alınmış ve teşebbüs tarafından sunulan bilgi ve belgelerden yararlanılarak hazırlanan 2017-4-57/BN-2 sayılı Bilgi Notu Kurulun takdirine sunulmuştur. Başvurunun değerlendirilmesinde sadece ORSASEA ile ilgili belgeler değil KALE tarafından sunulan tüm bilgi ve belgeler kullanılmış ve Kurul, KALE tarafından sunulan delilleri yeterli görerek başvurunun Pişmanlık Yönetmeliği'nin 6. maddesinde belirlenen koşulların yerine getirilmesi kaydıyla, Yönetmeliğin 5. maddesi kapsamında kabul edilmesine karar vermiştir. Bu bağlamda TRAMOLA ile ORSASEA hakkında sunulan belgeler pişmanlık başvurusundaki yegane belgeler olmadığı gibi, pişmanlık başvurusunun kabul edilmesindeki en önemli unsur da değildir. Dolayısıyla ORSASEA ile TRAMOLA arasında bağlantı bulunmadığı gerekçesiyle pişmanlık başvurusunun rededilmesi gerektiğine ilişkin görüş kabul edilmemiştir.

**- Soruşturmanın genişletilmesi ve soruşturmaya yeni teşebbüs eklenmesi ile buna ilişkin yapılan ek bildirimde söz konusu hususlara ilişkin yeterince açıklama yer almamasının savunma haklarını ihlal ettiğine yönelik savunma**

(192) TRAMOLA tarafından yapılan savunmalarda soruşturmaların birleştirilmesi ve soruşturmaya yeni teşebbüs eklenmesi kararının usule ve yasaya uygun olmadığı, teşebbüse sözü edilen kararın alınmasına dayanak teşkil eden gerekçelerle ilgili yeterli bilgi verilmediği dolayısıyla teşebbüsün savunma hakkının kısıtlandığı iddia edilmektedir.

(193) 4054 sayılı Kanun'un 43-45. maddeleri Kurul tarafından soruşturma kararının alınmasını müteakiben izlenecek usulleri belirlemektedir. Öte yandan 4054 sayılı Kanun'da hâlihazırda yürütülen bir soruşturmaya mevcut soruşturma taraflarından başka teşebbüslerin eklenemeyeceğine veya soruşturma konusunun genişletilemeyeceğine dair bir hüküm yer almamaktadır. 4054 sayılı Kanun'un 44. maddesi çerçevesinde soruşturma safhasında yeni delillerin toplanması mümkün olduğundan, bu aşamada elde edilen yeni bilgi ve belgeler ışığında soruşturma kararının genişletilmesi veya yürütülen soruşturmaya yeni teşebbüslerin eklenmesi işin doğası gereğidir. Zaten soruşturma konusu ve taraflarıyla bağlantılı elde edilen her yeni delil ışığında yeni soruşturma açılması usul ekonomisi ilkesine de aykırılık teşkil edecektir. İlave olarak Kurul tarafından soruşturma kapsamın genişletilmesi kararı alındıktan sonra hakkında soruşturma yürütülen tüm taraflara savunma haklarını kullanabilmeleri adına karara dayanak teşkil eden yeterli bilgileri içeren bildirimlerde bulunulmuştur. TRAMOLA'nın Ambarlı-Topçular hattında faaliyetinin bulunmadığı ve bu hatta ilişkin teşebbüse yöneltilen iddia, tespit veya değerlendirme yer almadığından teşebbüse yapılan bildirimde bu hususlara yer verilmemiştir. Kaldı ki 4054 sayılı Kanun'un 43. maddesinde teşebbüse yönelik bir iddia bulunması halinde Kurulun iddiaların türü ve niteliği hakkında yeterli bilgiyi savunma hakkını kullanabilmesi için tarafa göndermesi gerektiği, 44. maddesinde ise Kurulun tarafları bilgilendirmediği ve savunma hakkı vermediği konuları kararlarına dayanak yapamayacağı vurgulanarak taraflar savunma hakları bakımından güvence altına alınmıştır. Bu açıklamalar eşliğinde soruşturmaların birleştirilmesi kararının dosyaların esasına ilişkin yapılan değerlendirmelere bir etkisinin bulunmadığı ve elde edilen bulguların kendileri ile ilgili olması halinde bu bulguların teşebbüslere sunulduğu dikkate alındığında teşebbüsün savunma haklarının kısıtlandığına yönelik savunmasının yerinde olmadığı değerlendirilmektedir.

**- Teşebbüsler arası fiyat bilgisi paylaşımına muafiyet tanınması gerektiğine yönelik savunma**

(194) Savunmada, düzenli hat taşımacılığı piyasasının gerek oligopolistik yapısı gerekse kendine has özellikleri ile farklı bir piyasa olduğu, bu piyasada faaliyet gösteren teşebbüslerin devamlılığı ve pazardaki rekabeti canlandırmak gibi amaçlar esas alınarak muafiyet tüzüklerinin yayımlandığı ve düzenli hat taşımacılarına uluslararası hukukta birçok muafiyet sağlandığı belirtilmiş ve TRAMOLA'nın bu kapsamdaki faaliyetlerine 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesi çerçevesinde muafiyet verilmesi gerektiği ileri sürülmüştür. İlave olarak bilahare Kuruma muafiyet başvurusunda bulunulacağı belirtilmiş ve düzenli hat taşımacılığı yapan teşebbüsler bakımından bir grup muafiyeti yayımlanarak hayata geçirilmesi talep edilmiştir. Ayrıca savunmada 23.09.2010 tarihli ve 10-60/1256-470 sayılı Kurul kararına atıf yapılmış, zorunlu unsur olarak kabul edilen alt yapı tesislerinin daha etkin kullanımını temin eden işbirliklerine muafiyet tanınabileceği yönündeki karar dikkate alınarak somut olayda muafiyet hususunun değerlendirilmesi talep edilmiştir.

(195) 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi teşebbüsler arasındaki rekabeti sınırlayıcı anlaşmaları yasaklamakta, 5. maddesi ise belirli şartların sağlanması halinde bu tür anlaşmaları 4. maddedeki yasaklamadan muaf tutmaktadır. Bu bağlamda öncelikle değerlendirme konusu anlaşmanın 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal edip etmediği araştırılmalı ve eğer anlaşmanın 4. madde kapsamında bir ihlal sonucuna ulaşılır ise devamında 5. madde çerçevesinde muafiyet analizi yapılmalıdır.

- (196) Bir anlaşmaya 5. madde kapsamında muafiyet tanınması, aşağıda belirtilen şartların tamamının sağlanmasına bağlıdır:
- Malların üretim veya dağıtımı ile hizmetlerin sunulmasında yeni gelişme ve iyileşmelerin ya da ekonomik veya teknik gelişmenin sağlanması,
  - Tüketicinin bundan yarar sağlaması,
  - İlgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmaması,
  - Rekabetin (a) ve (b) bentlerindeki amaçların elde edilmesi için zorunlu olanlardan fazla sınırlanmaması
- (197) Dosya konusu eylemler incelendiğinde Ambarlı – Bandırma ve Ambarlı – Topçular hatlarında ro-ro taşımacılığı yapan teşebbüslerin geleceğe yönelik fiyat bilgilerini aralarında paylaşmak suretiyle fiyatları ortaklaşa belirledikleri görülmektedir. Söz konusu davranış rekabet literatüründe ağır ihlal türlerinden biri olarak kabul edilen fiyat tespiti niteliğinde olup, bu tür davranışlar 4054 sayılı Kanun’un 4. maddesinde yasaklanan eylemlerdendir. Bahse konu eylemlerin Kanun’un 4. maddesi hükümlerinden muaf tutulup tutulamayacağına tespiti içinse Kanun’un 5. maddesindeki kriterler göz önüne alınarak muafiyet değerlendirilmesi yapılmıştır. Ancak bu tür bir davranışın muafiyet almasının çok zor olduğu Yatay İşbirliği Anlaşmaları Hakkında Kılavuz’un 57. paragrafında şu cümlelerle ifade edilmiştir: *“Geleceğe yönelik planlara ilişkin bir bilgi değişiminin amaç yönünden rekabeti kısıtlama ihtimali, mevcut verilerin değişimine kıyasla daha fazladır. Bu çerçevede, rakiplerin, gelecekte uygulamayı planladıkları fiyat, üretim ya da satış miktarı gibi rekabete duyarlı bilgileri aralarında değişmesi, genellikle fiyat ya da miktar tespiti amacı taşıdığı için, normal koşullar altında kartel olarak değerlendirilir. Bu tür bilgi değişimlerinin 5. maddede sayılan muafiyet koşullarını taşıma ihtimali çok düşüktür.”*
- (198) Rekabet hukukunda en ağır ihlal türlerinden biri olarak kabul edilen birlikte fiyat tespitinin yukarıda da ifade edildiği gibi muafiyet koşullarını sağlama ihtimali çok düşük olsa da, bir an için işbu dosya kapsamındaki teşebbüsler arasındaki fiyat artışına ilişkin iletişimler 4054 sayılı Kanun’un 5. maddesi kapsamında değerlendirildiğinde, Ambarlı - Bandırma hattında ro-ro taşımacılığı hizmeti veren teşebbüslerin, herhangi bir başkaca niteliksel iyileşme olmadan ortak fiyat belirlemelerinin ve geleceğe yönelik fiyat bilgilerini paylaşmalarının fiyatların ekonomik ve rasyonel nedenler dışında yükselmesine yol açacağı, oluşan fiyat artışının tüketici yararı oluşturmayacağı, ayrıca ilgili pazarın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkacağı dikkate alındığında, bu tür bir davranışın muafiyet almasına imkan olmadığı açıktır.
- (199) Diğer yandan düzenli hat taşımacılığına ilişkin Amerika Birleşik Devletleri ve Avrupa Birliği’nde (AB) uzun yıllar süren muafiyet rejimine de bu noktada değinilmesi yararlı görülmüştür<sup>36</sup>. Tanınan muafiyetin kaynağında denizcilik sektörünün ve sanayisinin ülkeler açısından politik önemi, deniz yolu taşımacılığının uluslararası ticaretteki rolü,

<sup>36</sup> Bu bölümün hazırlanmasında aşağıdaki kaynaklardan yararlanılmıştır:

- GÜRKAYNAK G, Ö. İNANILIR ve T. TANIK (2012); Avrupa Birliği ve Türkiye’de Deniz Taşımacılığı Sektöründe Rekabet Hukuku Uygulamaları, Rekabet Dergisi, Volume: 13 Sayı: 3, Temmuz 2012
- KUTOĞLU, L. (2007), “Düzenli Hat Tasımacılığında Regülasyon ve Rekabet”, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi, 5. Dönem Uzmanlık Tezleri, Rekabet Kurumu, Ankara
- 23.09.2010 tarih ve 10-60/1256-470 sayılı Rekabet Kurulu kararı

kapasite fazlasının ve hava durumu koşullarındaki belirsizliklerin ihracatçılar ve taşıyıcılar açısından fiyatlar ve seferlerde yarattığı sıkıntılar gibi hususlar yer almaktadır. Bu kapsamda düzenli hat taşımacılığında fiyat istikrarı, güvenilir hizmet ve yeterli, etkin ve programlı taşımacılık hizmeti sunulmasının sağlanması amaçlarıyla konferans ya da konsorsiyum<sup>37</sup> adı altında bir araya gelen gemi sahiplerinin birlikte fiyat tespiti de dahil olmak üzere bazı eylemleri ilk başta rekabet mevzuatından muaf tutulmuştur. AB'de 1986 yılından 2006 yılına kadar yürürlükte olan 4056/86 sayılı Tüzük düzenli hat taşımacılığına tanınan muafiyetin dayanağını oluşturmuştur. Ancak sonrasında düzenli hat taşımacılığında konteyner kullanımı ile ortaya çıkan iyileşmeler taşıyıcıları operasyon odaklı işbirliği yapmaya zorlamış, konferansların önemi giderek azalmış ve sektöre tanınan muafiyetin gerekli olup olmadığı tartışılmaya başlanmıştır. Nihayetinde düzenli hat konferanslarının rekabet açısından özel bir koruma gerektiren bir alan olmadığı ve sektörün kendine has bir yapısı olmadığı sonucuna ulaşılarak tanınan muafiyetlerin kaldırılması gerektiğine karar verilmiştir. Nitekim 1419/2006 sayılı Tüzük'ün yürürlüğe girmesi ile birlikte 4056/86 sayılı Tüzük yürürlükten kaldırılmış ve denizyolu taşımacılığı endüstrisi de AB Antlaşması'nın 101. ve 102. maddelerine tabi olmaya başlamıştır.

- (200) AB'de bu süreç yaşanırken, Türkiye'de rekabet mevzuatı bağlamında söz konusu sektöre ilişkin geçmişte ya da günümüzde herhangi bir özel rekabet hukuku düzenlemesinin ya da grup muafiyetinin yürürlükte olmadığı belirtilmelidir. Bununla birlikte Kurul son noktada muafiyet kapsamında değerlendirilemeyeceğine hükmetmiştir (örneğin 23.09.2010 tarih ve 10-60/1256-470 sayılı karar).
- (201) Diğer yandan AB'de ilk başta sektörde fiyat tespiti de dahil olmak üzere tanınan muafiyetin deniz taşımacılığında yüke ilişkin uluslararası düzenli hat taşımacılığı sektöründe faaliyet gösteren düzenli hat konferanslarına yönelik olduğu, yolcu ve araç taşımacılığı ile kabotaj hizmetlerinin<sup>38</sup> 4056/86 sayılı Tüzük ve dolayısıyla blok muafiyeti kapsamında olmadığı ayrıca vurgulanmalıdır. Bu bağlamda işbu dosyanın ilgili pazarı olan ro-ro hizmetleri pazarı yüke ilişkin taşımacılık kabul edilse dahi kabotaj kapsamında olduğundan 4056/86 sayılı Tüzük'le AB'de bir dönem tanınan muafiyetin kapsamı içinde de yer almamaktadır.
- (202) TRAMOLA'nın savunmasında doğrudan yukarıdaki sürece yer verilmemekle birlikte, pazarın ve maliyetlerin yapısından hareketle muafiyet başvurusu yapılacağı belirtilmekte ve bu esnada Kurulun geçmişte ilgili sektörde fiyat tespitine yönelik bulgulara rağmen soruşturmaya hükmetmediği kararları bulunduğu ifade edilmektedir. Yukarıda da belirtildiği üzere, söz konusu muafiyet düzenlemesinin AB'de geçerli olduğu dönemde Rekabet Kurulu da bazı kararlarında söz konusu düzenlemeden hareketle soruşturma açmama yolunu tercih etmiş, bazı kararlarda tarafları uyarmakla yetinmiştir. Ancak 2006'dan bu yana AB'de de sektöre yönelik söz konusu muafiyet mekanizmalarının geçerliliği kalmamış, sektör tüm sektörlerin tabii olduğu rekabet hukuku düzenlemelerine tabi olmuştur. Bu bağlamda mevcut durumda üstelik de fiyat tespiti gibi en ağır ihlallerden birinde teşebbüslere herhangi bir muafiyet tanınmasının mümkün olmadığı değerlendirilmektedir.

<sup>37</sup> Konsorsiyumlar uluslararası düzenli hat taşımacılığı sunan iki veya daha fazla gemi işleticisi taşıyıcı arasında amacı teknik, operasyonel ve ticari anlaşmalar yoluyla operasyonları rasyonelize etmek olan ve konferansların aksine birlikte fiyat tespiti içermeyen anlaşmalardır.

<sup>38</sup> Kabotaj bir ülkenin hakimiyetindeki denizlerde gerçekleşen ve başlangıç ve bitiş noktaları aynı ülkenin kıta sahanlığı kapsamına dahil olan taşımacılıktır.

(203) Son olarak teşebbüsün muafiyet konulu savunmasında bahsi geçen 23.09.2010 tarihli ve 10-60/1256-470 sayılı Kurul kararı ile ilgili olarak, anılan kararda “*Gelibolu-Çardak hattında faaliyet gösteren teşebbüslerin, Gelibolu Denizcilik çatısı altında, pazar unsurlarının, özellikle fiyatların tespitine yönelik ortak kararlar almalarının 4054 sayılı Kanun’un 4. maddesine açık şekilde aykırılık teşkil ettiği, ancak söz konusu teşebbüslerin pazar paylarının düşük olması, piyasada pazarın önemli bir bölümünü elinde tutan hâkim durumdaki başka bir firmanın varlığı nedeniyle alınan kararların etkisinin sınırlı olacağına anlaşılması ve yukarıda yer verilen, söz konusu havuz sisteminin muafiyet alabilecek nitelikte olduğu değerlendirilmesi ile şikâyetin reddi yönünde alınan önceki karar da göz önünde bulundurularak soruşturma açılmasına gerek olmadığı, fakat bu teşebbüslerin aynı Kanununun 9. maddesinin üçüncü fıkrası kapsamında bu işbirliğine son vermeleri yönünde uyarılmaları gerektiği kanaatine varılmıştır*” denilerek fiyat tespitinin 4054 sayılı Kanun’a aykırılık teşkil ettiği açık bir şekilde ifade edilmiş ancak Kurul tarafından soruşturma açılmayarak uyarı ile yetinilmiştir. Bu bağlamda söz konusu kararda da fiyat tespitine yönelik eylemler bakımından tanınan bir muafiyet bulunmamaktadır. Ayrıca anılan kararda yukarıda muafiyet rejimine yönelik AB’deki süreç özetlenmiş ve 2006 yılından bu yana denizyolu taşımacılığında fiyat tespitine yönelik işbirliklerinin grup muafiyeti kapsamında değerlendirilmediği vurgulanmıştır. Öte yandan 23.09.2010 tarih ve 10-60/1256-470 sayılı kararda varılan, zorunlu unsur olarak kabul edilen altyapı tesislerinin daha etkin kullanımını temin eden işbirliklerine muafiyet tanınabileceği yönündeki tespitten hareketle işbu dosyadaki eylemlerin de muafiyet kapsamında ele alınabileceği değerlendirmesine de katılamamaktadır. Zira dosyanın özünü, ro-ro taşımacılığına ilişkin altyapı tesislerinin birbirine rakip teşebbüslerce ortak kullanımının değil; birbirine rakip teşebbüslerce ro-ro hizmetine ilişkin taşımacılık fiyatlarının ortak tespitinin oluşturduğu ve bu çerçevede söz konusu hususların birbiriyle aynı düzlemde olmadığı belirtilmelidir.

**- Ro-ro taşımacılığına ilişkin fiyat listelerinin teşebbüslerin internet sitelerinden de yayımlandığı, bu bağlamda müşteriler ile paylaşılmasının ihlal niteliğinde olmadığı ayrıca Kurulun benzer nitelikteki 09.09.2009 tarih ve 09-41/998-255 sayılı kararında ihlal sonucuna ulaşılmadığına yönelik savunma**

(204) Ro-ro taşımacılığı pazarında belirtilen karardaki otomotiv pazarı gibi bilgi erişimin kolay olduğu, fiyatların teşebbüslerin internet sitelerinde yayımlandığı, bu dosya bazında da ihlal sonucuna ulaşılmayan 09.09.2009 tarih ve 09-41/998-255 sayılı kararla aynı yönde bir karar alınması talep edilmiştir.

(205) Teşebbüs tarafından yapılan savunma içeriğinde de yer verildiği üzere 09.09.2009 tarih ve 09-41/998-255 sayılı kararda teşebbüsler tavsiye edilen fiyat listelerini internet sitelerinde ilan ettiğinden, bu listelerin taraflar arasında fiyat ilanının sonrasında değişiminin ilgili pazarda rekabeti kısıtlayıcı nitelikte olmadığı sonucuna ulaşılmıştır. İşbu dosya kapsamında ise fiyat listelerinin internet sitelerinde yayımından önce taraflar arasında geleceğe dönük fiyatlar ile bu fiyatların nasıl uygulanacağına yönelik irade uyuşmasını gösterir bir iletişim bulunmakta olup, iki dosya arasında benzerlik kurmak mümkün görünmemektedir. Diğer yandan TRAMOLA ile KALE arasındaki ilişkinin salt sağlayıcı-müşteri ilişkisi olmadığı da önceki bölümlerde ortaya konmuştur.

**- Pazarın oligopolistik yapı arz eden bir pazar olduğu, bu tür pazarlarda fiyatların aynı olmasının normal olduğu, ayrıca pazarın yapısı gereği bilgi paylaşımına gidildiğine yönelik savunma**

- (206) Savunmada, ro-ro taşımacılığı pazarının sunulan hizmetin tek tip olduğu, katlanılan maliyetlerin büyük ölçüde benzer olduğu oligopolistik yapı arz eden bir pazar olduğu, bu durumun da dosya konusu pazarda fiyatların büyük ölçüde benzer olmasına yol açtığı, bilgi paylaşımı yapılmısa dahi bu durumun geçerli olacağı belirtilmekte, bu çerçevede 23.09.2010 tarihli ve 10-60/1256-470 sayılı Kurul kararına benzer şekilde yapılan bilgi değişiminin ihlal olmadığı yönünde karar verilmesi gerektiği iddia edilmektedir.
- (207) 23.09.2010 tarihli ve 10-60/1256-470 sayılı Kurul kararında teşebbüsler arasındaki işbirliğinin ve havuz uygulamasının zaman tarifelerinin belirlenmesinin ötesine geçtiği ve fiyat da dahil piyasa unsurlarının önemli bir bölümünün havuz bünyesinde alınan kararlarla tayin edildiğinin anlaşıldığı belirtilerek söz konusu işbirliğinin muafiyet alamayacak nitelikte olduğu ve tarafların 4054 sayılı Kanun'un 9. maddesinin üçüncü fıkrası çerçevesinde uyarılması gerektiği kanaatine varılmıştır. Dolayısıyla söz konusu kararda tarafların fiyat da dahil rekabete duyarlı unsurlara yönelik bilgi paylaşımını içeren davranışlarının 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesine aykırılık teşkil etmediğini belirten bir sonucu bulunmamaktadır. Öte yandan bir piyasanın maliyet yapısı, şeffaflık derecesi, ürün ya da hizmetin homojen olup olmaması tarafların maliyet yapılarının ve ürün/hizmet fiyatlarının yakınsamasına yol açabilir. Daha çok oligopolistik pazarlarda görülen ve taraflar arasındaki herhangi bir iletişim, anlaşma ya da uyumlu eylemden kaynaklanmayan söz konusu yakınsamanın bu haliyle ihlal olarak nitelendirilmesi mümkün değildir ve nitekim böyle bir tespit bulunmamaktadır. Ancak bu tür bir piyasada birbirine rakip teşebbüslerin rekabete ilişkin unsurları birlikte belirlemeye yönelik eylemlere girişmesi durumunda ise piyasanın yapısından bağımsız olarak bu tür eylemler rekabet ihlali olarak kabul edilecektir. Bu tür eylemlere teşebbüsler arasında bu unsurların birlikte belirlenmesine yönelik yapılan bilgi değişimleri de dahildir. Rekabete duyarlı bilgiler; fiyat, maliyet, satış, üretim, kapasite kullanımı, teklif şartnameleri, stoklar gibi öğrenilmesi durumunda rakiplerin gelecekteki rekabetçi pazar davranışlarının tahmin edilebilirliğini artıran bilgilerdir. İşbu dosyada da birbirine rakip ro-ro taşımacılığı hizmeti veren teşebbüslerin taşıma ücretlerini birlikte belirlemeye yönelik geleceğe ilişkin fiyat bilgilerinin paylaşımı söz konusu olup, bu tür bilgi değişimi ihlal niteliğindedir.
- (208) Diğer yandan teşebbüsün bu tür piyasalarda bilgi değişiminin pazarın yapısından kaynaklandığı ve zaruri olduğu yönündeki savunmasıyla ilgili olarak, teşebbüsün bir yandan fiyatların pazarın yapısı nedeniyle bir iletişim-bilgi paylaşımı olmaksızın da benzeşeceği, bir yandan da bu tür bir bilgi paylaşımının bu pazar yapısında zaruri olduğu şeklindeki argümanlarının birbiriyle çeliştiği değerlendirilmektedir. Teşebbüs tarafından bilgi değişiminin zaruri olduğu yönündeki savunma ile dile getirilmeye çalışılan husus da bu pazar yapısında fiyatların kendiliğinden benzeşeceği ve bu durum sonucunda tarafların birbirinin fiyatları hakkında bilgiye sahip olacağı hususudur. Ancak yukarıda da ifade edildiği üzere, rekabet hukukunca yasaklanan durum fiyatların pazar yapısından kaynaklı benzeşmesi değil, teşebbüsler arasında ortak alınan karar ya da bilgi paylaşımları neticesinde benzeşmesidir. Bu bağlamda bilgi paylaşımının pazarın yapısından kaynaklandığı ve zaruri olduğu yönündeki savunmalar kabul edilebilir bulunmamaktadır.

**- Kartel benzetmesinin yerinde olmadığına yönelik savunma**

- (209) Savunmada kartel benzetmesinin kabulünün mümkün olmadığı dile getirilmiştir.
- (210) Rekabeti Sınırlayıcı Anlaşma, Uyumlu Eylem ve Kararlar ile Hakim Durumun Kötüye Kullanılması Halinde Verilecek Para Cezalarına İlişkin Yönetmelik (Ceza Yönetmeliği) ile Pişmanlık Yönetmeliği'nde kartel; *"Fiyat tespiti, müşterilerin, sağlayıcıların, bölgelerin ya da ticaret kanallarının paylaşılması, arz miktarının kısıtlanması veya kotalar konması, ihalelerde danışıklı hareket konularında, rakipler arasında gerçekleşen, rekabeti sınırlayıcı anlaşma ve/veya uyumlu eylemler"* olarak tanımlanmıştır. Yapılan incelemeler sonucu Ambarlı - Bandırma hattında ro-ro taşımacılığı faaliyeti yürüten teşebbüslerin nakliyecilere uygulanan taşıma fiyatlarını aralarında anlaşarak belirlediklerini gösterir birçok belge elde edilmiştir. Fiyatların rakip teşebbüsler arasında ortaklaşa belirlenmesi rekabet hukukunda fiyat tespiti olarak adlandırılmakta olup gerçekleştiği tespit edilen söz konusu eylemler yukarıdaki Yönetmeliklerde yer alan kartel tanımına uygundur. Bu çerçevede söz konusu savunmanın bir geçerliliği bulunmamaktadır.

**- Fiyatların motorin fiyatlarında meydana gelen artışlar dikkate alınarak artırıldığına yönelik savunma**

- (211) Savunmada fiyatların motorin fiyatlarında oluşan artışlar dikkate alınarak artırıldığı ifade edilmektedir.
- (212) Bir teşebbüsün kendi ticari kararları doğrultusunda bağımsız olarak maliyet, karlılık beklentisi, enflasyon ve diğer ekonomik göstergeler gibi hususları gözeterek fiyatlarında artışa gitmesi rekabet hukuku kapsamında ihlal olarak nitelendirilmemektedir. 4054 sayılı Kanun tarafından yasaklanan davranış, teşebbüslerin bu fiyat artışlarını tek başlarına değil de rakipleriyle aldıkları kararlar sonucu gerçekleştirmeleridir. Nitekim dosya çerçevesinde de taşıma fiyatlarının tek taraflı artırılması değil, teşebbüsler arasındaki iletişim yoluyla birlikte fiyat tespiti sonucu artırılması ihlal olarak nitelendirilmiştir. Bu çerçevede TRAMOLA tarafından gerçekleştirilen fiyat artışlarının motorin fiyatlarındaki artışlardan kaynaklandığı ileri sürülebilecekse de fiyat anlaşması yapıldığına ilişkin elde edilen mevcut delillerden hareketle bu savunmanın kabul edilmesi mümkün değildir.

**I.7.2. LİNES Tarafından Yapılan Savunmalar**

**- İhlale konu eylemin BOSTAN ve HİDİV şirketleri tarafından gerçekleştirildiği, soruşturmanın bu teşebbüslere açılmış olması gerektiği, söz konusu şirketlerin LİNES bünyesinde olmadığına yönelik savunma**

- (213) Savunmada Ambarlı-Bandırma hattındaki ro-ro faaliyetlerinin 2010 yılından bu yana BOSTAN'a ait "Bostan N" ile HİDİV'e ait "İstanbul N" isimli gemiler ile bu teşebbüsler nam ve hesabına yürütüldüğü, alınan hat izinlerinin yine bu teşebbüsler adına olduğu, LİNES'in sadece anılan gemilere sahip olduğu "İSTANBULLINESAS" markasını kullandığı, 27-28.03.2018 tarihli genel kurul kararı ile LİNES'in de tam kontrolünü elinde bulunduran Negmar Denizcilik Yatırım A.Ş.'nin (NEGMAR) BOSTAN ve HİDİV ile LİNES'e ait "İSTANBULLINESAS" markasını Nesmal Yatırım Holding A.Ş.'nin (NESMAL) iştiraki olan İstanbullines Lojistik ve Denizcilik Ltd. Şti.'ne (İSTANBULLINES LOJİSTİK) devrettiği belirtilmiş ve LİNES ile NEGMAR'ın ihlale konu faaliyeti gerçekleştiren BOSTAN ve HİDİV ile bir bağlantısının kalmamasından bahisle LİNES'in soruşturma kapsamından çıkarılarak soruşturmanın BOSTAN ve HİDİV'e ilişkin olarak yürütülmesi talep edilmiştir.

- (214) Her ne kadar mevcut durumda BOSTAN ve HİDİV şirketleri NESMAL bünyesindeki İSTANBULLİNES LOJİSTİK şirketinde olsa da, teşebbüslerden alınan bilgiler doğrultusunda anılan şirketlerin, hisselerinin tamamına yakını LİNES'in bünyesinde olacak şekilde kurulduğu, LİNES'in anılan şirketleri 2010 yılı sonu-2011 yılı başında yine LİNES'in hisselerinin tamamını elinde bulunduran NEGMAR'a devrettiği ve ihlal tespiti yapılan süre için söz konusu teşebbüslerin o dönem LİNES'in de tüm hisselerini elinde bulunduran ana şirket NEGMAR bünyesinde olduğu belirtilmelidir. Nitekim 2007 yılından başlayarak LİNES'in NEGMAR hissedarları ya da NEGMAR'ın kontrolü altında bulunduğu, 27-28.03.2018 tarihli genel kurul kararları çerçevesinde bölünmeye giden NEGMAR'ın bölünmeden önce sermayesinin %40'ına Gübre Fabrikaları Türk A.Ş., %40'ına NESMAL ve %20'sine ETİS sahip olduğu, sözü edilen bölünme sonrasında ise NEGMAR'ın hisselerinin tamamının ETİS tarafından devralındığı anlaşılmaktadır. Aşağıda 2018-2017 dönemi itibarıyla LİNES, BOSTAN, HİDİV ve NEGMAR'ın hissedarlık yapıları özetlenmektedir<sup>39</sup>:

Tablo-8: LİNES Hissedarlık Yapısı

Tarih	Hissedarlar	Oranı (%)
28.11.2007-28.05.2013	Namma Uluslararası Tic. ve Den. Hiz. A.Ş.	49,99
	Etis Denizcilik Yat. A.Ş.	49,99
	Mehmet Koç	0,01
	Mehmet Berber	0,01
	Mohammad Wassef Hammad	0,01
28.05.2013-29.11.2018	NEGMAR	100,00

Kaynak: Teşebbüsler tarafından gönderilen bilgiler, Ticaret Sicil Gazetesi

Tablo-9: HİDİV Hissedarlık Yapısı

Tarih	Hissedarlar	Oranı (%)
23.10.2008-10.12.2010	LİNES	99,90
	Etis Denizcilik Yat. A.Ş.	0,10
10.12.2010-15.02.2016	NEGMAR	99,90
	Etis Denizcilik Yat. A.Ş.	0,10
15.02.2016-27.03.2018	Negmar	100,00
27.03.2018-29.11.2018	İstanbulines Lojistik ve Den. Ltd.	100,00

Kaynak: Teşebbüsler tarafından gönderilen bilgiler, Ticaret Sicil Gazetesi

Tablo-10: BOSTAN Hissedarlık Yapısı

Tarih	Hissedarlar	Oranı (%)
14.11.2008-10.12.2010	LİNES	99,90
	Etis Denizcilik Yatırım A.Ş.	0,10
10.12.2010-15.02.2016	NEGMAR	99,90
	Etis Denizcilik Yatırım A.Ş.	0,10
15.02.2016-27.03.2018	Negmar	100,00
27.03.2018-29.11.2018	İstanbulines Lojistik ve Denizcilik Ltd.	100,00

Kaynak: Teşebbüsler tarafından gönderilen bilgiler, Ticaret Sicil Gazetesi

Tablo-11: NEGMAR Hissedarlık Yapısı

Tarih	Hissedarlar	Oranı (%)
30.06.2008-15.02.2012	Gübre Fabrikaları Türk A.Ş.	40,00
	Namma Uluslararası Tic. ve Den. Hiz. Ltd.	40,00
	Etis Denizcilik Yat. A.Ş.	19,98
	Mehmet Koç	0,01
	Mehmet Berber	0,01
15.02.2013-14.03.2018	Gübre Fabrikaları	40,00
	Namma Uluslararası Tic. ve Den. Hiz. Ltd	40,00
	Etis Denizcilik Yatırım A.Ş.	20,00

<sup>39</sup> Yukarıdaki açıklamalar çerçevesinde ayrıca, halihazırda BOSTAN ve HİDİV şirketleri ile İSTANBULLİNESAS markasını bünyesinde bulunduran İSTANBULLİNES LOJİSTİK'in de bölünmeden önce NEGMAR'ın hisselerinin %40'ını elinde bulunduran NESMAL'in iştiraki oldukları görülmektedir.



14.03.2018-29.11.2018	Etis Denizcilik Yatırım A.Ş.	100,00
-----------------------	------------------------------	--------

Kaynak: Teşebbüsler tarafından gönderilen bilgiler, Ticaret Sicil Gazetesi

Tablo-12: İSTANBULLINES LOJİSTİK Hissedarlık Yapısı

Adı-Soyadı	Oranı (%)
Nesmal Yatırım Holding A.Ş.	70,00
Onur Havacılık Ticaret A.Ş.	20,00
Oussama Najjar	10,00

Kaynak: Ticaret Sicil Gazetesi

- (215) LİNES'in yönetim kurulunda bulunan isimler NEGMAR'ın da bulunmaktadır.

Tablo-13: NEGMAR Yönetim Yapısı

Adı-Soyadı	Unvanı
Ayhan KARAYAMA	Yönetim Kurulu Başkanı
Oussama NAJJAR	Yönetim Kurulu Üyesi
Mehmet KOÇ	Yönetim Kurulu Üyesi
İbrahim YUMAKLI	Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı
Saleh Ali A. ALTURKİ	Yönetim Kurulu Üyesi
İrfan Güvendi	Yönetim Kurulu Üyesi
Şükrü KUTLU	Yönetim Kurulu Üyesi

Kaynak: Ticaret Sicil Gazetesi

Tablo-14: LİNES Yönetim Yapısı

Adı-Soyadı	Unvanı
Ayhan KARAYAMA	Yönetim Kurulu Başkanı
İbrahim YUMAKLI	Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı
Oussama NAJJAR	Yönetim Kurulu Üyesi
Mehmet KOÇ	Yönetim Kurulu Üyesi
Saleh Ali A. ALTURKİ	Yönetim Kurulu Üyesi

Kaynak: Ticaret Sicil Gazetesi

- (216) Öte yandan Ek Yazılı Görüşün hazırlanması sürecinde LİNES, BOSTAN, HİDİV ve NEGMAR şirketlerinden 2012-2017 dönemimde ortak hissedar, yönetici ve çalışanların listesi istenmiş, Kuruma intikal eden cevabi yazıların incelenmesi sonucunda, 2012 yılında (.....); 2013 yılında (.....); 2014 yılında (.....); 2015 yılında (.....); 2016 yılında (.....); 2017 yılında (.....) adlı yönetici ve çalışanların LİNES, BOSTAN ve HİDİV olmak üzere üç teşebbüste de aynı görevlerde olduğu; ayrıca (.....) ve (.....)'ın 2012 ve 2013 yıllarında; (.....) ve (.....)'nin 2014-2015 yıllarında; (.....) ve (.....)'nin ise 2016 yılında hem NEGMAR hem de LİNES'in yönetim kurulunda yer alan ortak üyeler olduğu tespit edilmiştir. Bir başka deyişle 2012'den 2017'ye kadar olan süreçte BOSTAN, HİDİV ve LİNES'in yönetici konumundaki çalışanları hemen hemen aynı kişilerden oluşmakta, yine aynı dönemde NEGMAR ve LİNES yönetim kurulunda da benzer isimler yer almaktadır.
- (217) Bu bağlamda, yukarıda yer verilen hissedarlık ve yönetim kurulu yapıları ile ortak yönetici ve çalışanlar doğrultusunda, soruşturma konusu dönem itibarıyla NEGMAR, LİNES, BOSTAN ve HİDİV'in aynı ekonomik bütünlük içerisinde yer alan şirketler olduğu ve birbirlerinden kesin çizgilerle ayrılmayacağı sonucuna varılmıştır.
- (218) Konuya ilişkin halihazırda (.....) görevini ifa etmekte olan, (.....) döneminde ise (.....) yapmış (.....) ile 28.11.2018 tarihinde yapılan telefon görüşmesinde ve ayrıca 03.12.2018 tarihinde Kurum adresinde yapılan görüşmede, denizcilik sektöründe, oluşabilecek muhtelif risklerden farklı sektörlerde faaliyeti bulunan ana şirketi korumak adına her gemi için ayrı bir şirket kurulduğu, bununla birlikte gemilerin kendilerine ait yönetiminin-müdürlerinin olmadığı, gemilerin çalışanlarının olduğu, gemilerin yönetiminin "buffer-roof-management-çatı company" olarak da adlandırılan

üst bir yönetim şirketi tarafından yürütüldüğü, BOSTAN ve HİDİV özelinde bu şirketin LİNES olduğu, bu kapsamda idare, irade, yetki, satış, pazarlama, yönetim yetkilerinin de LİNES bünyesinde toplandığı, gelirlerin ise danışmanlık ücretleri gibi isimler altında LİNES aracılığıyla ya da doğrudan aracısız olarak ana şirket olan NEGMAR'a aktarıldığı, ayrıca soruşturma konusu dönemde LİNES ve NEGMAR'ın aynı adreste faaliyet gösterdiği ifade edilmiştir. Yapılan açıklamalardan gemilerin yapılan faaliyetin operasyon ayağını oluşturduğu; yönetim, satış, pazarlama gibi fonksiyonların ise ayrı bir üst yönetim şirketi/şirketleri tarafından icra edildiği anlaşılmaktadır. Bu açıklamalar eşliğinde, denizcilik sektöründe gemiler özelinde şirket kurulmasının sektöre has bir özellik olduğu, bununla birlikte satış-pazarlama-yönetim gibi yetkilerin LİNES'te toplandığı dikkate alındığında soruşturmanın LİNES'e açılmasında bir sakınca bulunmadığı kanaatine ulaşılmıştır. Öte yandan yapılan incelemeler çerçevesinde LİNES'e ilişkin ihlal tespiti yapıldığı süreçte NEGMAR, LİNES, BOSTAN ve HİDİV şirketlerinde yukarıda isimlerine yer verilen ortak çalışan, yönetici ve hissedarların olduğu, ayrıca teşebbüslerin ticari adreslerinin de çoğu zaman aynı olduğu görülmüş olup, bu da 2018 yılına kadar aynı ekonomik bütünlük içinde bulunan şirketlerin birbirinden kesin çizgiler ile ayrılmasına gerek bulunmadığının göstergesi niteliğindedir. Nitekim LİNES, ihlale konu eylemlerin BOSTAN ve HİDİV şirketleri tarafından gerçekleştirildiği, soruşturmanın bu şirketlere açılmış olması gerektiği, söz konusu şirketlerin ise mevcut durumda LİNES bünyesinde olmadığına yönelik hususları 13.08.2018 tarihinde gönderdiği yazıya kadar dile getirmemiş, birinci yazılı savunma dahil birçok cevabi yazıya itiraz öne sürmeksizin LİNES olarak cevap verilmiştir. Ayrıca yerinde inceleme belgeleri incelendiğinde de, soruşturma konusu bakımından asıl söz sahibinin LİNES olduğu ortaya çıkmaktadır. Bu tespitler ışığında soruşturmanın LİNES'e açılmasında bir sakınca bulunmamaktadır. Diğer yandan cezaya konu cironun hesaplanmasında rekabet hukukundaki ekonomik bütünlük kavramı çerçevesinde HİDİV ve BOSTAN'ın cirosunun da dikkate alınabileceği değerlendirilmiştir.

**- Para cezası öngörülmesi durumunda dayanak belgelerin sadece 2012 yılına ilişkin olduğunun ve LİNES'in ayrıksı davranışlarının dikkate alınması gerektiğine yönelik savunma**

- (219) LİNES'in savunmasında ihlal iddiasına ilişkin delillerin tamamının 2012 yılına ilişkin olduğu, bu nedenle ihlal süresinin bir yıl olarak belirlenmesi ve temel para cezasında süre bazlı bir artırıma gidilmemesi gerektiği ayrıca LİNES'in ayrıksı davranışları da dikkate alınarak cezada %60 (3/5 oranında) indirim uygulanması gerektiği ifade edilmiştir.
- (220) Bu çerçevede LİNES ile ilgili dikkate alınabilecek ilk belge aşağıda sunulan 31.08.2009 tarihli e-postadır (Belge 33):

-----Original Message-----

**From:** (.....) [mailto:(.....)@tramola.com.tr]

**Sent:** Monday, August 31, 2009 3:06 PM

**To:** (.....)

**Subject:** TRAMOLA GEMİ FİYAT LİSTESİ

Merhaba (.....);

İstanbul İhaleleri 28.08.2009 tarihinde bilet fiyatlarını arttırdı. Şu an için bizim alt kat fiyatımızla onların üst kat fiyatı aynı. Bizde Bandırma 06:00 seferinde uyguladığımız promosyonu bitirdik. Tüm seferlerde uyguladığımız fiyatları ekte gönderiyorum. İstanbul İhaleleri'nin bana gönderdiği tarifeyi de ekte gönderiyorum.

Bilgilerinize,  
Saygılarımla  
(.....)

**From:** (.....)

**Sent:** Pazartesi 31 Ağustos 2009 15:35

**To:** (.....)

**Subject:** FW: TRAMOLA GEMİ FİYAT LİSTESİ

**Attachments:** Fiyat Listemiz (Kale Nakliyat).doc; istanbullines Fiyat listesi.doc

- (221) Söz konusu e-posta yazışmasının eki incelendiğinde LİNES Satış Yetkilisi (.....) tarafından TRAMOLA'ya 28.08.2009 tarihinden itibaren geçerli olacağı belirtilen bir fiyat listesi ileildiği, TRAMOLA'nın da sözü edilen fiyat listesini ve kendi fiyat listesini ek tutarak KALE yetkilisi (.....)'a ilettiği, bu kapsamda LİNES fiyatlarının, bu aşamada TRAMOLA ve KALE tarafından takip edildiğinin sözü edilen belgeden anlaşılmakta olduğu değerlendirmesi yer almakta olup, söz konusu tarih LİNES açısından ihlal başlangıç tarihi olarak ele alınmamıştır. Bu noktada LİNES yetkilisi (.....)'nun TRAMOLA'ya fiyat listesini ilemesi rekabet açısından soru işareti oluşturabilecek olsa da, söz konusu listenin LİNES tarafından uygulamaya konulmadan önce TRAMOLA'ya ileildiğini gösteren bir belge bulunmadığından LİNES'e ilişkin ihlal süresinin bu tarihten başlatılması mümkün görünmemektedir.
- (222) Öte yandan yerinde incelemede elde edilen en eski tarihli belge olan ve TRAMOLA Pazarlama Sorumlusu (.....) tarafından KALE Genel Müdürü (.....)'a gönderilen 28.05.2010 tarihli e-postada (Belge 1, Belge 26),

“Merhaba (.....),

31.05.2010 Pazartesi günü itibariyle yeni fiyat listemize geçiyoruz. İstanbullines ise aynı fiyatları Pazar gününden itibaren uygulamaya başlayacak.”

ifadelerine yer verildiği görülmektedir. Söz konusu e-postaya ilişkin teşebbüsler arasında kurulu anlaşmanın bir parçası olarak geleceğe yönelik fiyat bilgisi değişimlerinin gerçekleştiği, LİNES'in fiyatlarının da 31.05.2010 tarihinde değişeceğinin taraflarca üç gün önceden bilindiği anlaşılmaktadır. Bütüncül bir değerlendirme ile ve daha önce LİNES yetkilisi (.....) tarafından gönderilen fiyat listesi ile birlikte ele alındığında LİNES de dahil olmak üzere taraflar arasında geleceğe yönelik fiyat değişimlerinin bulunduğu, tarafların aynı fiyatları uygulama amacı yönünde hareket ettiği ve LİNES bakımından ihlal süresinin 28.05.2010'da başlaması gerektiği kanaatine varılmıştır. Bununla birlikte LİNES tarafından anılan tarihlere ilişkin veri elde edilemediği gerekçesiyle ilgili veriler Kuruma sunulmadığından LİNES bakımından bu fiyat artışının hayata geçirilip geçirilmediğini doğrulamak mümkün olmamıştır.

- (223) LİNES ile ilgili bir diğer belge ise teşebbüslerin yine fiyatlara ilişkin iletişim kurdukları (.....) tarafından 06.03.2012 tarihinde (.....)'a gönderilen e-postadır (Belge 5):

**Kimden:** (.....) [mailto:(.....)@tramola.com.tr]

**Gönderme Zamanı:** Tuesday, March 06, 2012 09:49 AM

**Kime:** (.....)

**Konu:** TRAMOLA GEMİ YENİ FİYAT LİSTESİ

“(.....) Günaydın,

*İstanbul'lular (.....) ile görüştüm 12.03.2012 Pazartesi yeni fiyatlara geçiş yapıyoruz.*

*Bilgilerinize rica ederim.”*

*From: (.....) [mailto: (.....) @kale.com.tr]*

*Sent: Tuesday, March 06, 2012 10:22 AM*

*To: (.....) @tramola.com.tr*

*Subject: Ynt: TRAMOLA GEMİ YENİ FİYAT LİSTESİ*

*“(.....), bizde 15 martta geçiyoruz selamlar.”*

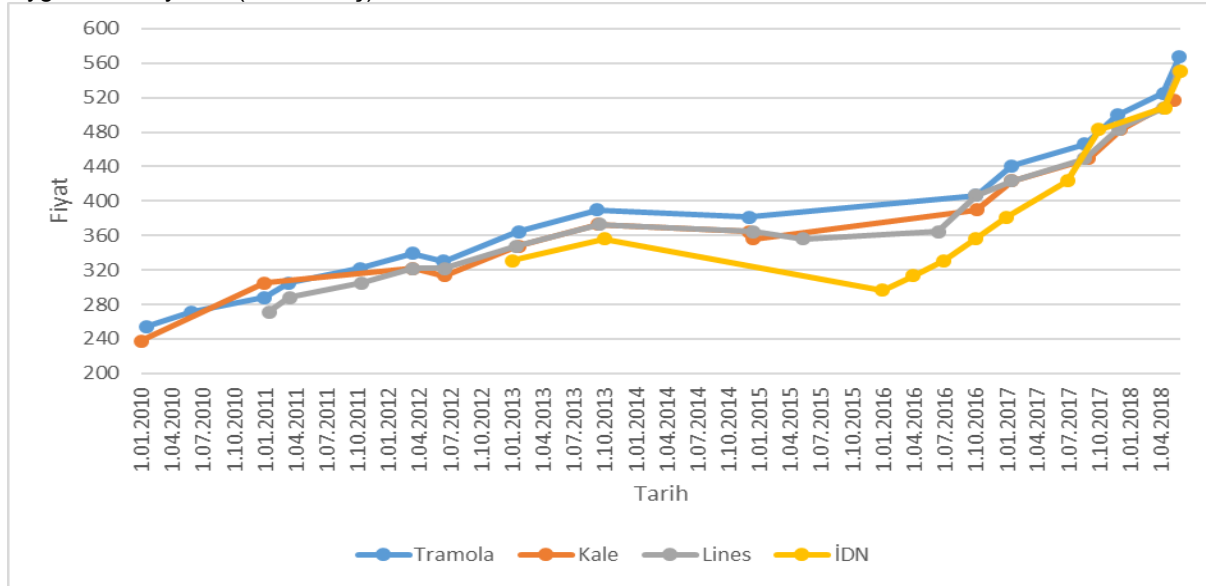
- (224) İlgili belgede TRAMOLA yetkilisi tarafından LİNES ile görüşüldüğü ve her üç teşebbüsün belirtilen tarihte yeni fiyat listesini uygulamaya koyacağına belirtilmesinin önemli olduğu, bahse konu belgenin, fiyat anlaşmasının taraflarından birinin de LİNES olduğunu ortaya koyduğu ifade edilmiştir. Nitekim tam günü belli olmamakla birlikte LİNES'in da Mart 2012'de diğer iki teşebbüs gibi fiyat artışına gittiği görülmektedir.<sup>40</sup> Bu kapsamda Mart 2012 tarihinde teşebbüslerce uzun tır taşıma fiyatlarında yapılan artış gösterir tablo ile fiyat grafikleri aşağıda tekrar sunulmuştur:

Tablo-15: Mart 2012 Tarihinde Teşebbüslerce Uzun Tır Taşıma Fiyatlarına Yapılan Artışlar

Uzun Tır	12.03.2012		15.03.2012		Mart 2012	
	Öncesi	Sonrası	Öncesi	Sonrası	Öncesi	Sonrası
TRAMOLA	338,98	355,93				
KALE			322,03	338,98		
LİNES					322,03	338,98

Kaynak: Teşebbüslerce sunulan bilgiler

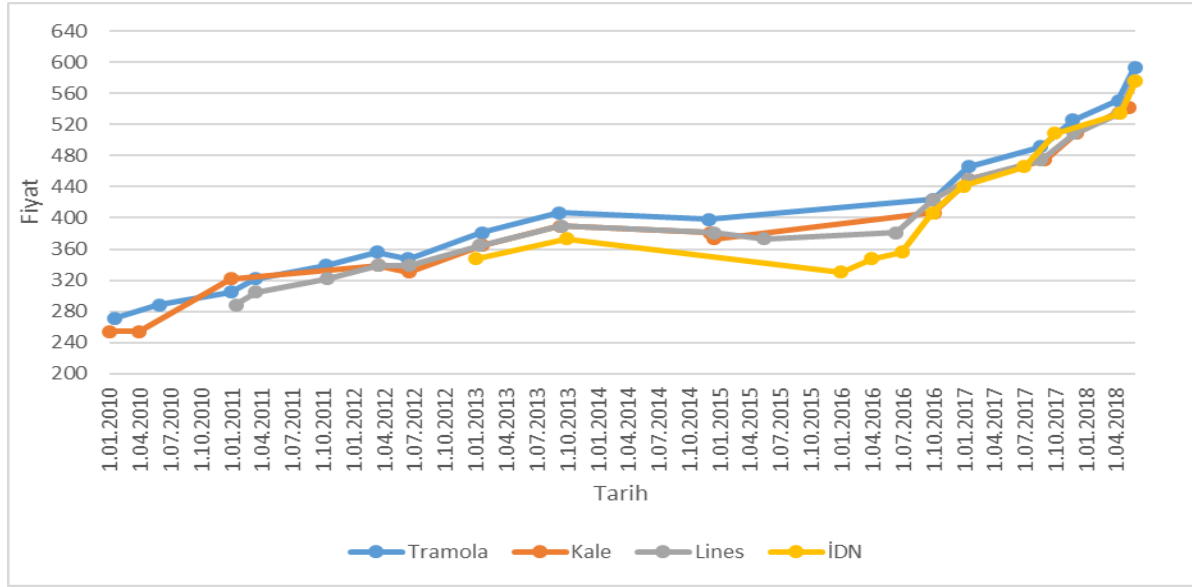
Grafik-12: Ambarlı – Bandırma Hattında Uzunluğu 16,5 Metreye Kadar Olan Tırlara (Uzun Tır) Uygulanan Fiyatlar (KDV hariç)<sup>41</sup>



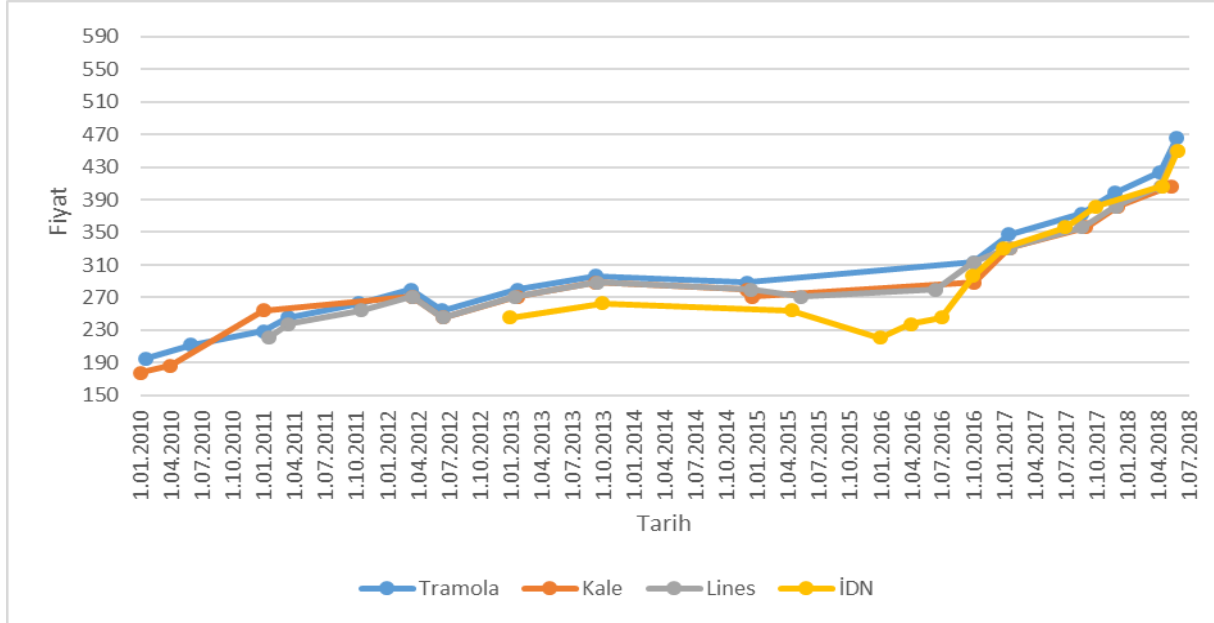
<sup>40</sup> LİNES tarafından gönderilen yazıda NEGMAR'ın yapısında meydana gelen bölünme neticesinde personel, yönetici, bilgi işlem sistemleri ve veri tabanında meydana gelen değişiklikler nedeniyle fiyat değişimlerinin tam tarihlerinin sağlanamadığı, elde edilebilen bilgilerin tamamının Kuruma sunulduğu ifade edilmiştir.

<sup>41</sup> LİNES tarafından gönderilen yazıda fiyatlarda yapılan değişikliklerin ay bazında sunulmuş olmasından dolayı grafikler oluşturulurken LİNES tarafından belirtilen aylarda yapılan değişiklikler o ayın 15. günü yapılmış olarak kabul edilmiştir. Grafiklerin hazırlanmasındaki amaç fiyat artışlarını ortaya koymak olduğundan fiyat değişiklik tarihi olarak ayın 15. gününün seçilmesi yapılan değerlendirmeleri değiştirmeyecektir.

Grafik-13: Ambarlı – Bandırma Hattında Uzunluğu 14,5 Metreye Kadar Olan Tırlara (Kısa Tır) Uygulanan Fiyatlar (KDV hariç)



Grafik- 14: Ambarlı – Bandırma Hattında Uzunluğu 10,5 Metreye Kadar Olan Tırlara (Uzun Kamyon) Uygulanan Fiyatlar (KDV hariç)



(225) Grafikler incelendiğinde, bahse konu tarihten sonra olduğu gibi öncesinde de teşebbüslerce uygulanan fiyatların oldukça benzer olduğu görülmektedir.

(226) LİNES'e ilişkin yer verilen diğer bir belge ise TRAMOLA yetkilisi (.....) tarafından KALE yetkilisi (.....)'a gönderilen 15.08.2012 tarihli e-postadır (Belge 4):

**From:** (.....) [mailto: (.....)@kale.com.tr]

**Sent:** Wednesday, August 15, 2012 11:03 AM

**To:** (.....)

**Cc:** (.....)

**Subject:** YNT: TRAMOLA GEMİ YENİ FİYAT HK.

"(.....) uygundur aynı tarihte bizde bu fiyatlara geçiş yaparız bu arada lines ne diyor"

**Kimden:** (.....) [mailto:(.....)@tramola.com.tr]  
**Tarih:** 15 Ağustos 2012 Çarşamba 11:22  
**Kime:** (.....)  
**Konu:** RE: TRAMOLA GEMİ YENİ FİYAT HK.  
"Kaptan'a söyledim de biz onlarla muhatap olmuyoruz.  
(.....) konuşuyorsa konuşsun dedi.  
Biz zaten tek gemi olacağız bakım nedeniyle.  
Onlar da yeni fiyatlara geçer diye düşünüyorum."  
Saygılarımla"

**From:** (.....) [mailto:(.....)@kale.com.tr]  
**Sent:** Wednesday, August 15, 2012 11:29 AM  
**To:** (.....)  
**Subject:** YNT: TRAMOLA GEMİ YENİ FİYAT HK.  
"Geçmezlerse eski fiyatlara dönmeyelim yoksa benim için sıkıntı yok"

(227) Aynı gün TRAMOLA yetkilisi tarafından cevaben gönderilen e-postada ise LİNES satış yetkilisi (.....) ile görüşüldüğü ifade edilmektedir:

"Ben şimdi (.....) konuştum.  
22 sinde kesin geçiyorum. Sizde geçin dedim.  
Genel müdürle görüşüp haber vereceğim dedi.  
Haber gelir gelmez iletirim.  
Saygılarımla"

(228) Daha önce de belirlendiği üzere taraflar arasında yaşanan anlaşmazlığın geçici bir nitelik arz ettiği ve LİNES'in fiyat anlaşmasının tarafı olmaya devam ettiği, uzun süreli ihlaller bakımından anlaşma tarafları arasında zaman zaman anlaşmazlıklar yaşanmasının ihlal tespiti bakımından önem taşımadığı, değerlendirmede önemli olan hususun, mevcut delillerin "ortak planın unsurlarının oluşturulması ve uzlaşmanın sürdürülmesi amacına hizmet etmesi" olduğu kanaatine varılmış ve yukarıdaki iletişim LİNES bakımından da anlaşmanın devamı niteliğinde değerlendirilmiştir.

(229) LİNES ile ilgili bir diğer belgeye aşağıda yer verilmiştir (Belge 9):

**Kimden:** (.....) [mailto:(.....)@tramola.com.tr]  
**Tarih:** 03 Eylül 2013 Salı 16:29  
**Kime:** (.....)  
**Konu:** YENİ FİYAT LİSTESİ  
"Merhaba (.....),  
Son gelen mazot zammından sonra fiyat listesini düzenlemek zorunda kaldık.  
Yeni fiyat listesini ekte gönderiyorum. İstanbullines ile görüştüm.  
İkimizde 09.09.2013 Pazartesi günü yeni fiyat tarifesi üzerinden bilet kesmeye başlayacağız.  
Konu ile ilgili geri dönüş yapmanızı rica edeceğim."  
**From:** (.....) [mailto:(.....)@kale.com.tr]  
**Sent:** Tuesday, September 03, 2013 4:32 PM  
**To:** (.....)  
**Cc:** (.....)  
**Subject:** YNT: YENİ FİYAT LİSTESİ  
"Tamam (.....) umarım lines problem çıkarmaz bizde bir gün sonra (10.09) günü ilgili listeyi uygulamaya başlarız Kaptana selamlar görüşmek üzere."

**Kimden:** (.....) [mailto:(.....)@tramola.com.tr]

**Tarih:** 03 Eylül 2013 Salı 16:38

**Kime:** (.....)

**Konu:** RE: YENİ FİYAT LİSTESİ

"İstanbul lines (.....) ile görüşüm. Genel müdürleri ile görüşüp tamam dedi.

Aynı gün geçeceğiz.

Birde hazır yeni listeye geçiş yapıyoruz; kamyonlara yaptığınız 30 liralık indirim düzene soksak iyi olacak.

- (230) Söz konusu e-posta silsilesinden anlaşmanın diğer taraflarının bazı şüphelerine rağmen LİNES'in de şirket içi görüşmelerden sonra fiyat artış kararına uyma kararı aldığı anlaşılmaktadır. Nitekim aşağıdaki tablodan görüldüğü üzere veriler incelendiğinde de anılan dönemde tüm teşebbüslerin fiyatlarında artış olduğu görülmüştür:

Tablo-16: Eylül 2013 Tarihinde Teşebbüslerce Uzun Tır Taşıma Fiyatlarına (TL) Yapılan Artışlar

Uzun Tır	09.09.2013		11.09.2013		Eylül 2013	
	Öncesi	Sonrası	Öncesi	Sonrası	Öncesi	Sonrası
TRAMOLA	381,35	406,77				
KALE			364,41	389,83		
LİNES					364,41	389,43

Kaynak: Teşebbüslerce sunulan bilgiler

- (231) LİNES'te yapılan yerinde incelemede elde edilen MantisHub noreply@negmar.mantishub.com tarafından LİNES Teknik İşler ve Filo Direktörü (.....)'a gönderilen e-posta içeriği (Belge 16) ise aşağıda yer almaktadır:

"Summary: Tramola ile görüşme hk.

Description: ro-ro hattı için satış hedefleri doğrultusunda Tramola ile görüşmeler yapılmasına karar verildi."

- (232) Yukarıda yer alan e-posta içeriği LİNES'in rakipleriyle iletişim içinde olduğunun bir diğer göstergesidir. Öte yandan söz konusu e-postanın konusunu satış hedeflerinin oluşturduğu görülmektedir. Bir teşebbüsün kendisiyle aynı pazarda faaliyet gösteren rakip bir teşebbüsle hangi niyetle satış hedefleri konulu bir toplantı yapacağına ilişkin olarak LİNES tarafından gerek birinci gerekse ikinci yazılı savunmalarında yeterli bir açıklama yer almamaktadır.

- (233) LİNES ile ilgili bir diğer belgede KALE çalışanı (.....) tarafından 15.01.2017 tarihinde KALE çalışanı (.....)'a gönderilen e-postada aşağıdaki ifadeler yer almaktadır (Belge 31):

(.....) <(.....)@kale.com.tr> şunları yazdı (15 Oca 2017 14:26):

İyi Çalışmalar..

İstanbul Lines ve Tramola gemileri 16.01.2017 tarihinden geçerli olmak üzere güncel araç fiyatlandırmalarına 40 tl lik zam yapma kararı almışlar. Aysu gemisi ise 17.01.2017 tarihinde yeni fiyatlandırmaya geçecekmiş.

Konuyu tarafınıza iletmek isterim.

**From:** (.....)

**Sent:** Pazar 15 Ocak 2017 14:31

**To:** (.....)

**Cc:** (.....)

Ambarlı Ve Bandırma Ofis Arkadaşlarım

Geçiş ücretleri yenilecektir. Konu hakkında (.....) gerekli düzeltmeleri yaptıktan sonra sizlere bilgi verecektir.  
İyi çalışmalar  
(.....)

(234) Söz konusu belgenin İDN ile iletişimin sonucu olarak gerçekleştiğine yönelik bir bilgi bulunmamaktadır. Nitekim İDN'nin 01.07.2017 tarihine kadar fiyatlarını değiştirmedeği ancak diğer üç teşebbüsün anılan tarihler itibarıyla fiyat değişikliğine gittiği tespit edilmiştir.

(235) **(Belge 11)** aşağıdaki gibidir:

**From:** (.....)  
**Sent:** Monday, January 16, 2017 4:47 PM  
**To:** (.....)  
**Cc:** (.....)  
**Subject:** RE: Ambarlı Bandırma Yeni Fiyat Tarifesi\*\*  
"Arkadaşlar,  
Diğer firmaların bana söylemi ve taahhüdü açıkladıkları anlaşmalı fiyat altında fiyatla çalışmayacakları yönünde. O yüzden bunların listesiyle aynı olacak şekilde yapıyorum fiyat tanımlamasını. Bir de uygulamada hiçbir araca kendi sınıfının altında değerlendirip bilet düzenlemeyelim. Her iki gişenin de araç sınıfı tanımı ve uyguladığı fiyat aynı olsun.  
iyi çalışmalar."

(236) Anılan belgede Ambarlı – Bandırma hattı bağlamında teşebbüslerin açıkladıkları anlaşmalı fiyatların altında çalışmayacaklarının taahhüt edildiğinin görüldüğü, bu şekilde, hatta faaliyet gösteren teşebbüslerin liste fiyatlarına uyum göstermesinin sağlandığı ve teşebbüslerin liste fiyatları haricinde indirim yapmalarının önüne geçildiği ifade edilmektedir.

(237) LİNES, KALE ve TRAMOLA açısından ihlal süresinin bitimine işaret eden belge ise aşağıda sunulmaktadır (Belge 14):

**From:** (.....)  
**Sent:** Friday, August 18, 2017 3:15 PM  
**To:** (.....) <(.....)@kale.com.tr>  
**Cc:** (.....) <(.....)@kale.com.tr>; (.....) <(.....)@kale.com.tr>; (.....) <(.....)@kale.com.tr>

**Subject:** hk

"Slm Hanife hanım diğer firmaların sefer saatlerini pazarlamacılarını göz önüne alırsak ve ayrıca bizim gemimizin yapısını da düşünürsek ve bunların el altından kooparetiflere ne sunduğunda biliyoruz bunlara rahmen doluluk oranını yakalayabiliyoruz trammola lines amaçları daima bizleri kötölemek halen gittikleri yerden bizim gemimizin dış müşteri taşımadığını söylemekteler biz şu ana kadar dürüstlüğe şirketimize yakışır şekilde temsil ediyoruz ama bunların her dediyini dikkate almayalım düşüncesindeyim saygılarımla daima hep doluluk oranlı bereketli kazançlar bizlerle olsun dileyimle iyi çalışmalar"

**From:** (.....)  
**Sent:** Friday, August 18, 2017 3:19 PM  
**To:** (.....)  
**Cc:** (.....)



**Subject: RE: hk**

*“Bu yazdığını ne amaçla yazdın, zam yapmayalım mı demek istedin?”*

**Kimden: (.....)**

**Gönderme Tarihi: 18 Ağustos 2017 Cuma 15:22**

**Kime: (.....)**

**Bilgi: (.....)**

**Konu:RE: hk**

*“Hayır zam yapmayalım amaçlı değil sizin bir önceki zamlarla ilgili diğer gemilerle aynı fiat tarifesine istinaden yazdım.”*

- (238) Teşebbüsler arasında liste fiyatlarına uyum sağlanması ve liste fiyatı harici indirim yapılmaması hususunda sorunlar yaşanması ancak diğer teşebbüslerin anlaşmanın belli unsurlarına zaman zaman uyum göstermemesine rağmen KALE'nin anlaşmaya uyum iradesini göstermeye devam etmesi önemli bir husustur. Tarafların uyum iradesine işaret eden son belge olduğundan KALE ve TRAMOLA açısından ihlal süresinin bitiş tarihi olarak söz konusu belgenin tarihi olan 18.08.2017 tarihi esas alınmıştır.
- (239) Yukarıda yer verilen belge ile ilgili olarak (.....) savunmasında LİNES için tespit edilen ihlal süresi dikkate alındığında söz konusu belgenin LİNES bakımından ihlal göstergesi olarak ele alınmadığını, ancak söz konusu belgede LİNES'in de zikredildiğini, bu durumda eğer söz konusu belge LİNES için ihlal göstergesi olarak ele alınmadıysa, KALE ve TRAMOLA açısından da ihlal göstergesi olarak kullanılamayacağını ifade etmektedir. Belge içeriği dikkate alındığında (.....) söz konusu savunması yerinde olmakla beraber, belgenin tarafların uyum iradesine yönelik gösterge niteliği dikkate alındığında, LİNES'in ihlal süresinin anılan belge tarihini de içerecek şekilde olduğu değerlendirilmiştir. Bu husus da dikkate alındığında LİNES'in ihlal süresi 28.05.2010 ile 18.08.2017 tarihlerini kapsayacak şekilde 7 yıl 2 ay 25 gün olarak ele alınmıştır.
- (240) Yukarıda da yer verildiği üzere LİNES'e ilişkin ihlal göstergesi niteliğindeki deliller LİNES'in savunmasının aksine sadece 2012 yılına ilişkin olmayıp, 2013 ve 2017 gibi diğer yılları da kapsamaktadır. Diğer yandan uzun süren ihlaller bakımından taraflar arasındaki anlaşmaların yukarıda da ifade edildiği üzere zaman zaman sekteye de uğrayabilen bir süreç olduğu dikkate alındığında ihlal tespiti bakımından her sene özelinde delile ulaşılması zaruri olmayıp, taraflar arasındaki uyum iradesinin süreç içerisinde devamlılık gösterdiğinin tespiti yeterlidir. Nitekim rekabet literatüründeki “devam eden tek bir uzlaşma” kavramı da bir bakıma bu devamlılığa işaret etmektedir.
- (241) Bu noktada LİNES tarafından da dile getirilen ileri sürülebilecek bir iddia gerek LİNES'de gerekse diğer teşebbüslerde yapılan yerinde incelemelerde LİNES'in anlaşmanın tarafı olduğu yönünde iradesinin beyanı niteliğinde bir belge edilmemiş olması ve belgelerin üçüncü tarafların LİNES ile kurulan iletişim neticesinde LİNES'in de fiyat anlaşmasına uyumluluk göstereceğine yönelik beyanları niteliğinde olduğudur. Ancak yukarıda LİNES yetkilisi (.....) tarafından gönderilen fiyat listesinde de görüldüğü üzere LİNES'in de fiyat listesini zaman zaman diğer teşebbüslere ilettiği anlaşılmaktadır. Her ne kadar söz konusu belge LİNES'in fiyat değişim tarihi itibarıyla paylaşılması nedeniyle ihlal kapsamında değerlendirilmemişse de, geleceğe yönelik fiyat bilgisi paylaşımına işaret eden diğer belgeler bakımından taraflar arasında

rekabete duyarlı bilgi paylaşımları yapıldığının bir göstergesi olarak değerlendirilmiştir. Öte yandan belgelerdeki hususlar LİNES'in anılan tarihlerde fiyatlarında bir değişimin gerçekleşip gerçekleşmediği bakımından da incelenmiş ve ekseriyetle LİNES'in söz konusu iletişimlerin ardından diğer teşebbüsler gibi fiyatlarını artırdığı görülmüştür. Bu bağlamda belgelerin doğrudan LİNES'in anlaşmanın bir tarafı olduğuna işaret etmediği varsayılsa dahi, LİNES'in taraflar arasındaki iletişime işaret eden anılan belgelerdeki tarihlerde fiyatlarını diğer teşebbüslerle eşanlı ya da yakın tarihli olarak yükseltmesinin uyumlu eylem kapsamında da değerlendirilebileceği ve LİNES'in davranışlarının ihlal niteliğinin devam ettiği değerlendirilmektedir. Öte yandan tarafların diğer teşebbüslerden gelen rekabete duyarlı bilgilere yönelik olarak bilgi paylaşımını açıkça reddetmemeleri ve davranışlarını da bu bilgi kapsamında uyarlamaları ihlal olarak kabul edilmektedir. Son olarak delillerin bütüncül değerlendirilmesi ilkesi gereği rekabet ihlallerine ilişkin her bir teşebbüsten ihlale ilişkin delil elde edilmesi zorunlu değildir. Zira her bir teşebbüsten ihlale ilişkin delil elde edilmesinin zorunlu olduğu yönündeki bir kabul, Kurulun 01.02.2002 tarih ve 02-06/51-24 sayılı kararında da ifade edildiği üzere, delilleri yok etmede en başarılı olan teşebbüslerin ödüllendirilmesine yol açacaktır. Bu bağlamda inceleme sürecinde elde edilen deliller bir bütün olarak değerlendirildiğinde LİNES'in ihlal taraflarından birisi olduğu kanaatine ulaşılmaktadır.

- (242) Bu değerlendirme çerçevesinde konu idari para cezasının belirlenmesi bakımından ele alındığında, Ceza Yönetmeliği'nin 5. maddesinin üçüncü fıkrasına göre temel para cezasına esas alınan oranın bir yıldan uzun, beş yıldan kısa süren ihlallerde yarısı oranında, beş yıldan uzun süren ihlallerde ise bir katı oranında artırılması öngörüldüğünden LİNES için para cezası oranının bir katı artırılması gerektiği sonucuna varılmıştır.
- (243) Bununla birlikte ek yazılı görüşün hazırlanması sürecinde, 2017-4-12 dosya no'lu soruşturma kapsamında<sup>42</sup>, 25.08.2017 tarihinde o dönem LİNES ile birlikte NEGMAR'ın tam kontrolünde bulunan HİDİV ve BOSTAN'dan Ocak 2012-Temmuz 2017 dönemindeki araç bazında ro-ro taşıma fiyatlarının istendiği ve gün bazında olmamakla birlikte ay bazında söz konusu verilerin Kuruma iletiliği görülmüştür. Öte yandan daha önce de belirtildiği üzere söz konusu veriler Soruşturma Raporunun hazırlanması sürecinde de teşebbüsten istenmesine rağmen ulaşılamadığı gerekçesiyle 2015 yılından önceki veriler Kuruma iletilmemiştir. İstenen verilerin 2017-4-12 dosya no'lu soruşturma kapsamında Kuruma sunulduğunun tespiti üzerine ek yazılı görüşün oluşturulması sürecinde LİNES'ten verilerin bu defa 2010-2018 dönemini kapsayacak hali istenmiş, söz konusu veriler 03.12.2018 tarih ve 8599 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal etmiştir. Bu noktada, soruşturma sürecinde elde edilemediği gerekçesiyle 2015 öncesi Kuruma sunulmayan verilerin önceki bir soruşturma kapsamında ve ek yazılı görüş sürecinde Kuruma sunulmuş olması itibarıyla esasen erişebilir nitelikte olduğu anlaşılmakta olup, Kuruma soruşturma sürecinde sunulmamış olmasının 4054 sayılı Kanun'un 16. maddesinin birinci fıkrasının (c) bendinde yer alan Kanunun 14. ve 15. maddelerinin uygulanmasında eksik, yanlış ya da yanıltıcı bilgi verilmesi kapsamına girdiği ve bu kapsamda LİNES'e idari para cezası verilmesi gerektiği sonucuna ulaşılmıştır.

<sup>42</sup> Bandırma Limanını işleten Çelebi Bandırma Uluslararası Limanı İşletmeciliği A.Ş.'nin ro-ro taşımacılığı yapan teşebbüslere verdiği liman hizmetlerinde aşırı fiyat uyguladığı iddiası konulu. 11.10.2018 tarihli 18-38/618-299 sayılı Kurul kararı.

**- İhlal konusuna ilişkin LİNES'e yönelik bir belge elde edilememiş olmamasına rağmen LİNES'in davranışının oligopolistik bağımlılıktan ziyade uyumlu eylem kapsamında ele alınmış olmasının adil olmadığına ve rekabet hukuku ispat prensiplerine aykırı olduğuna yönelik savunma:**

- (244) Savunmada, elde edilen belgeler arasında LİNES yetkililerinin veya çalışanlarının doğrudan ya da dolaylı olarak iletişim gerçekleştirdiklerini gösterir bir belgenin yer almadığı, hakkında açık bir delil olmayan LİNES'in oligopolistik bir davranış sergilediği yönünde yorum yapmak yerine rakipleriyle uyumlu eylem içinde olduğu yönünde bir tespit yapılmasının rekabet hukuku ispat prensiplerine aykırı olduğu iddia edilmiştir. Ayrıca Ambarlı-Bandırma hattında sadece üç teşebbüsün faaliyet gösterdiği, bu teşebbüslerce kullanılan gemilerin benzer, kullanılan limanların aynı olduğu, araç başı liman ücretlerinin oldukça benzer olduğu ve herkesin aynı yakıt kullandığı, personel ücretlerinin birbirine yakın olduğu ve bilet satış fiyatlarının kamuya açık olarak ilan edildiği, dolayısıyla böylesi şeffaf ve homojen hizmetlerin sunulduğu bir pazarda farklı fiyatların uygulanmasının mümkün olmadığı ifade edilmiştir.
- (245) Öncelikle yukarıda da ifade edildiği üzere, delillerin bütüncül değerlendirilmesi ilkesi gereği rekabet ihlallerine ilişkin her bir teşebbüsten ihlale ilişkin delil elde edilmesi zorunlu değildir. Zira her bir teşebbüsten ihlale ilişkin delil elde edilmesinin zorunlu olduğu yönündeki bir kabul, Kurulun 01.02.2002 tarih ve 02-06/51-24 sayılı kararında da ifade edildiği üzere, delilleri yok etmede en başarılı olan teşebbüslerin ödüllendirilmesine yol açacaktır. Ayrıca delil serbestisi ilkesinin geçerli olduğunun kabul edildiği Türk rekabet hukukunda, bir teşebbüse ilişkin yapılan ihlal tespitinde kullanılan delilin o teşebbüsçe düzenlenmesi gerektiği yönünde bir delil standardı bulunmamaktadır. Bu çerçevede deliller ve pişmanlık başvurusu bütüncül olarak değerlendirilmiş, ayrıca teşebbüslerden alınan veriler doğrultusunda fiyat değişimlerinin belge içerikleriyle aynı doğrultuda olup olmadığı da incelenmiş ve LİNES'in fiyat değişimlerinin KALE ve TRAMOLA arasındaki yazışma içerikleriyle uyumlu olduğu görülerek, LİNES'in de anlaşmanın bir tarafı olduğu sonucuna varılmıştır. Ayrıca LİNES yetkilisi (.....) tarafından gönderilen fiyat listesi örneğinde de görüldüğü üzere LİNES'in de diğer teşebbüslerle iletişim kurduğu sabittir.
- (246) Öte yandan LİNES'in davranışlarının oligopolistik bağımlılık çerçevesinde ele alınması gerektiği savunmasıyla ilgili olarak, oligopolistik bağımlılık savunmasının taraflar arasında rekabete ilişkin unsurların birlikte belirlenmesine ilişkin herhangi bir delil bulunmadığı durumlarda dikkate alınabilecek bir savunma olduğu, dosya kapsamında taraflar arasındaki iletişime ve bu iletişimlerde geleceğe yönelik rekabete duyarlı veri paylaşımına yönelik çok sayıda delil elde edildiğinden oligopolistik bağımlılık savunmasının kabul edilemeyeceği belirtilmelidir. LİNES tarafından her ne kadar pazarın ve maliyetlerinin yapısı gereği fiyatların birbiriyle benzeşeceği ileri sürülmüşse de, dosyada ihlal olarak nitelendirilen husus pazar yapısı sonucu ortaya çıkan durumlar değil, teşebbüslerin ortak bir irade uyuşmasıyla rekabete duyarlı fiyat gibi geleceğe dönük verileri rekabeti sınırlama amacıyla birbiriyle paylaşmasıdır.

**- LİNES'in rakip teşebbüslerden ayrık ve rekabetçi davranışlar sergilediğine yönelik savunma:**

- (247) TRAMOLA ve KALE arasındaki yazışmalardan teşebbüslerin LİNES'in fiyat artışı kararlarına uyup uymayacağı konusunda emin olmadıklarının görüldüğü, LİNES'in çoğu zaman TRAMOLA ile KALE arasında gerçekleştirilen e-posta yazışmalarında

geçen fiyat tarifelerini belirtilen tarihlerde uygulamadığı ve rekabetçi davranışlar sergilediği iddia edilmiştir.

- (248) Rekabeti kısıtlayıcı amacı olan bilgi değişimlerinin, rekabeti kısıtlayıcı etkilerinden bağımsız olarak, 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesine aykırı olduğu kabul edilmektedir. Rekabeti kısıtlayıcı amacı olan anlaşmalar ne ölçüde hayata geçirildiğinden ya da uygulandığından bağımsız olarak 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesine aykırılık oluşturmaktadır. Buna paralel olarak anlaşma taraflarının zaman zaman bu anlaşmaya aykırı davranışlarda bulunmaları rekabet ihlaline sebebiyet verilmediği anlamına gelmeyecektir. Kurulun 16.03.2012 tarihli ve 12-12/383-112 sayılı kararında da bu yönde değerlendirme yapılarak *"Sonuç olarak teşebbüslerin iradelerinin anlaşma yönünde olduğu görülmektedir. Bazı teşebbüslerin yapılmış anlaşmaya uymaması durumu da, literatürde "cheating" olarak tanımlanan anlaşmaya uyumdan kaçınarak karlılığı artırma girişimi olarak yorumlanabilmektedir"* ifadelerine yer verilmiştir. Bu çerçevede elde edilen belgelerden zaman zaman LİNES'in fiyat artışı kararlarına uyup uymayacağına KALE ve TRAMOLA tarafından öngörülememesi kendi başına ayrıksı bir davranış olarak kabul edilemeyeceği gibi, fiyat verilerinin incelenmesi sonucunda LİNES'in çoğu zaman diğer teşebbüslerle paralel hareket ettiği anlaşılmıştır.

**- LİNES'in fiyat artışlarının maliyetlerdeki artış ve diğer finansal göstergeler dikkate alınarak gerçekleştirildiğine yönelik savunma:**

- (249) Savunmada yapılan zamların herhangi bir uyumlu eylem neticesinde değil tamamen ekonomik zorunluluk gereği yapıldığı, yürütülen faaliyete dair en büyük maliyet kaleminin yakıt gideri olduğu, son yıllarda bilet fiyatlarına yapılan zamların neredeyse tamamın yakıt fiyatlarındaki artışlardan kaynaklandığı, ilave olarak üretici fiyat endeksindeki artışların diğer tüm sektörlerde olduğu gibi taşımacılık sektöründe de fiyat belirlenirken göz önüne alınması gerektiği belirtilmiş ve gerçekleştirilen fiyat artışlarının bu kapsamda yapıldığı ileri sürülmüştür.
- (250) Bir teşebbüsün kendi ticari kararları doğrultusunda bağımsız olarak maliyet, karlılık beklentisi, genel ekonomik parametreler vb. hususları gözeterek fiyatlarında artışa gitmesi rekabet hukuku kapsamında ihlal olarak nitelendirilmemektedir. 4054 sayılı Kanun tarafından yasaklanan davranış teşebbüslerin bu fiyat artışlarını tek başlarına değil de rakipleriyle aldıkları kararlar sonucu gerçekleştirmeleridir. Bu tür eylemler Kanun kapsamında kartel olarak değerlendirilmekte ve müeyyideye tabi tutulmaktadır. Söz konusu anlaşmalar ne ölçüde uygulandıklarından bağımsız olarak ihlal oluşturmaktadırlar. Bu çerçevede LİNES tarafından gerçekleştirilen fiyat artışlarının ekonomik gerekçelerinin olduğu savunması, fiyat anlaşması yapıldığına ilişkin elde edilen mevcut deliller karşısında ihlalin olmadığı sonucuna götürmemektedir. Ek olarak genel ekonomik koşullar birlikte fiyat tespiti de dahil olmak üzere herhangi bir rekabet ihlalinin gerekçesi olarak kabul edilmemektedir.

**I.7.3. KALE Tarafından Yapılan Savunmalar**

**- KALE tarafından sunulan belgelerin Pişmanlık Yönetmeliği'nin 4. maddesi kapsamında değerlendirilerek KALE'ye ceza verilmemesi gerektiğine yönelik savunma**

- (251) KALE'nin savunmasında, pişmanlık başvurusu çerçevesinde sunulan belgelerden dosya kapsamında önemli ölçüde yararlandığının görüldüğü, ihlal süresinin pişmanlık başvurusu kapsamında sunulan belgeler ile daha geçmişe yürütülebildiği, pişmanlık başvurusuna ilişkin Kurul kararında başvurunun Pişmanlık Yönetmeliği'nin

4. maddesinden yararlanamayacağına dair bir karar verilmediği, Soruşturma Raporunda da pişmanlık başvurusu öncesinde Kurumda bulunan bilgi ve belgelerin ihlalin tespiti bakımından yeterli oldukları yolunda bir tespit ya da değerlendirmenin yer almadığı ifade edilerek yapılan başvurunun Pişmanlık Yönetmeliği'nin 4. maddesi kapsamında değerlendirilerek KALE'ye ceza verilmemesi talep edilmektedir.

- (252) Öncelikle Pişmanlık Yönetmeliği'nin 4. maddesinde tam bağışıklıktan yararlanmanın ön koşulu olarak, Kurulun önaraştırma yapmaya karar vermesinden önce, rakiplerinden bağımsız bir şekilde, anılan Yönetmeliğin 6. maddesinde belirlenen bilgi ve belgeleri sunan ve koşulları yerine getiren ilk teşebbüs olunması ya da 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinin ihlal edildiği sonucuna ulaştıracak deliller bulunmazken, Kurulun önaraştırma yapmaya karar vermesinden Soruşturma Raporunun tebliğine kadar, rakiplerinden bağımsız bir şekilde anılan Yönetmeliğin 6. maddesinde belirlenen bilgi ve belgeleri sunan ve koşulları yerine getiren ilk teşebbüs olunması gerektiğinin ifade edildiği belirtilmelidir. Dosya sürecinde pişmanlık başvurusu, soruşturma açılması kararından sonra yapılmış olup, bu çerçevede ilk şartı sağlamamaktadır. Diğer yandan pişmanlık başvurusu soruşturma bakımından birtakım katkılar sağlamakla beraber, yerinde incelemede elde edilen belgelerin de ihlalin varlığına ilişkin yeterli ölçüde delil niteliğinde olduğu, bu çerçevede ikinci şartın da bu soruşturma bakımından geçerli olmadığı değerlendirilmektedir. Bu bağlamda Pişmanlık Yönetmeliği'ne göre KALE tarafından yapılan başvuru önaraştırma kararı ile Soruşturma Raporunun tebliği arasındaki sürede yapılan başvurulara idari para cezasında indirim öngören 5. madde kapsamında ele alınmıştır.

**- KALE'nin ihlalde önemli bir rolü bulunmadığı, KALE'nin grup içi hizmet veren bir teşebbüs olduğu dikkate alındığında önemli bir rolü bulunmasının da mümkün olmadığı, bu değerlendirmenin belgelerin netliği kapsamında yapılmasının hatalı olduğu bu nedenle temel para cezasının alt sınırdan belirlenmesi ve ayrıca ceza verilmesi durumunda indirim oranının en üst düzeyden uygulanması gerektiğine yönelik savunma**

- (253) Savunmada KALE'nin büyük oranda grup içi hizmet veren bir teşebbüs olduğu, üçüncü kişilere sağlanan ro-ro taşıma hizmetlerinden elde ettiği gelirin tüm gelirleri içerisinde %(.....)'lük bir paya sahip olduğu, grup içi satışlar ayrı olarak dikkate alındığında pazardaki payının da %(.....) dolaylarında olduğu, bu bağlamda ihlalde önemli bir rolünün bulunmasının mümkün olmadığı, temel para cezasının belirlenmesine ilişkin değerlendirmenin belgelerin netliği kapsamında yapılmasının da hatalı olduğu belirtilmektedir. Savunmada ayrıca KALE'nin pişmanlık başvurusu kapsamında soruşturmaya yaptığı katkılar dikkate alınarak indirim oranının alt sınır olan üçte bir değil yarısı oranında belirlenmesinin hakkaniyete uygun olacağı ifade edilmektedir.

- (254) Dosya kapsamında Pişmanlık Yönetmeliği'nin 5. maddesi çerçevesinde uygulanacak indirim oranı yarısı oranında belirlenmiştir.

**- KALE tarafından sunulan bilgilerin Pişmanlık Yönetmeliği uyarınca ihlalin süresinin uzatılmasında kullanılmaması ve ihlal başlangıç zamanının ikinci açık delil olarak belirtilen 06.03.2012 tarihli e-postanın tarihi olarak belirlenmesi gerektiğine yönelik savunma**

- (255) Soruşturma Raporunda KALE için ihlalin başlangıç süresinin 29.04.2009 olarak belirlendiği, bu tarihe dayanak oluşturacak belgenin ise pişmanlık başvurusu kapsamında kendileri tarafından Kuruma sunulduğu, Pişmanlık Kılavuzu'nun 30. paragrafında bu tür bir belgenin belgeyi sunan teşebbüsün aleyhine

kullanılmayacağına açıkça dile getirildiği, bu nedenle ihlal tarihinin başlangıcının 29.04.2009 değil, 06.03.2012 tarihi olarak kabul edilmesinin gerektiği iddia edilmiştir.

- (256) Bu savunmada belirtilen hususlar dosya kapsamında göz önünde bulundurulmuş, bu bağlamda 29.04.2009 tarihli e-postadaki bilgi dikkate alınmaksızın KALE ile TRAMOLA arasındaki ilişkinin sadece bir müşteri-sağlayıcı ilişkisi olmadığını ortaya koyan ilk belge olan Belge 3 çerçevesinde ihlal başlangıç tarihi KALE bakımından 24.02.2012 olarak kabul edilmiştir.
- (257) Öte yandan LİNES'e ilişkin savunmaların değerlendirildiği bölümde de ifade edildiği üzere, KALE tarafından ihlalin sona erme tarihinin de yanlış belirlendiği iddia edilmekte ve 18.08.2017 tarihli belge LİNES için ihlal göstergesi olarak ele alınmadıysa, KALE ve TRAMOLA açısından da ihlal göstergesi olarak kullanılmayacağı ifade edilmektedir. LİNES'e ilişkin bölümde de yer verildiği üzere KALE'nin bu savunması da yerinde bulunmuş, ancak belgenin tarafların uyum iradesine yönelik gösterge niteliği dikkate alındığında, yapılması gereken değişikliğin LİNES'in ihlal süresinin anılan belge tarihini de içerecek şekilde uzatılması olduğu belirtilerek LİNES'in ihlal süresi yeniden belirlenmiştir. Bu değerlendirme ışığında 18.08.2017 tarihli belgenin halihazırda ihlalin sona erme tarihi bakımından dikkate alınabilir olduğu, bu çerçevede KALE'nin ihlal süresinin 24.02.2012 ile 18.08.2017 tarihlerini kapsayacak şekilde ele alınması gerektiği, söz konusu sürenin de 5 yıl 5 ay 28 güne tekabül ettiği, bu nedenle Ceza Yönetmeliği'nin 5. maddesinin üçüncü fıkrasının (b) bendi çerçevesinde KALE için temel para cezasının bir katı oranında artırılması gerektiği sonucuna varılmıştır.

**- KALE için öngörülen ihlal süresinin LİNES için öngörülenden uzun olmaması ve aynı olması gerektiğine yönelik savunma**

- (258) Savunmada, Ambarlı – Bandırma hattında TRAMOLA ve LİNES'in pazar paylarının KALE'ye göre yüksek olması, hatta % (.....) oranında atıl kapasite bulunması gibi nedenlerden dolayı KALE'nin LİNES olmadan sadece TRAMOLA ile rekabet ihlaline yol açacak bir anlaşmaya tek başına taraf olamayacağı, zira böyle bir durumda talebin LİNES başta olmak üzere hattaki diğer teşebbüslere kayacağı, atıl kapasiteyle çalışan teşebbüslerin bu kayan talebi karşılamakta zorlanmayacağı, bu nedenle LİNES olmadan böyle bir yapının sürdürülebilir olmadığı, dolayısıyla KALE'nin ihlal süresinin LİNES'ten uzun olamayacağı ileri sürülmüştür.
- (259) Kartel soruşturmalarında kartel taraflarının tümünün aynı süreler boyunca ihlalin içinde yer aldığına yönelik genel geçer bir kural bulunmayıp, taraflara ilişkin ihlal süresi tespitleri elde edilen belge, bulgu ve yapılan analizler çerçevesinde olay bazında ele alınmaktadır. Öte yandan karteller tarafları arasındaki güven sorunundan dolayı istikrarsızlığa meyilli yapılar olup, bu da bazı teşebbüslerin kartelin tarafı olmayı bırakmasına ya da zaman zaman literatürde "cheating" olarak bilinen, kartelden sapmalar göstermesine neden olabilmektedir. Nitekim tarafların LİNES'in anlaşmaya uyup uymayacağı konusundaki kuşkuları çeşitli belgelerle ortaya konmuştur. Bu bağlamda kartele/fiyat anlaşmasına taraf olan teşebbüsler için ihlal sürelerinin eşit olmasını gerektiren bir zorunluluk bulunmadığı belirtilmelidir. Diğer yandan aşağıda yer verilen belgeden de görüldüğü üzere, KALE yetkilisi (.....)'ın ifadeleri yukarıdaki savunmanın tam aksine LİNES fiyat artışı kararına uymasa da, fiyat artışı kararının TRAMOLA ile birlikte sürdürülmesine yönelik kararlılığa işaret etmektedir (Belge 4):

**From:** (.....) [mailto: (.....)@kale.com.tr]

**Sent:** Wednesday, August 15, 2012 11:03 AM

**To:** (.....)

**Cc:** (.....)

**Subject:** YNT: TRAMOLA GEMI YENI FİYAT HK.

“(.....) uygundur aynı tarihte bizde bu fiyatlara geçiş yaparız bu arada lines ne diyor”

**Kimden:** (.....) [mailto: (.....)@tramola.com.tr]

**Tarih:** 15 Ağustos 2012 Çarşamba 11:22

**Kime:** (.....)

**Konu:** RE: TRAMOLA GEMI YENI FİYAT HK.

“Kaptan'a söyledim de biz onlarla muhatap olmuyoruz.

(.....) konuşuyorsa konuşsun dedi.

Biz zaten tek gemi olacağız bakım nedeniyle.

Onlar da yeni fiyatlara geçer diye düşünüyorum.

Saygılarımla”

**From:** (.....) [mailto: (.....)@kale.com.tr]

**Sent:** Wednesday, August 15, 2012 11:29 AM

**To:** (.....)

**Subject:** YNT: TRAMOLA GEMI YENI FİYAT HK.

“Geçmezlerse eski fiyatlara dönmeyelim yoksa benim için sıkıntı yok”

(260) Görüldüğü üzere LİNES'in belirlenen yeni fiyatlara intibak sağlamaması durumunda bile eski fiyatlara dönülmeyeceği, yeni fiyatların LİNES olmadan uygulanmaya çalışılacağı açıktır. Bu yazışma ışığında LİNES olmadan rekabet ihlalinin sürdürülemeyeceği varsayımı da geçerliliğini yitirmiş görünmektedir.

(261) Öte yandan ihlal süresinin taraflar için aynı olması gerektiğine yönelik yukarıdaki savunmadan ayrı olarak, KALE'nin belgeler bazında yaptığı bazı itirazlar yerinde görülmüş ve gerek KALE'nin gerekse LİNES'in ihlal süreleri bu çerçevede hesaplanmıştır. Değerlendirme neticesinde ulaşılan sonuçlarda ise ihlalin sona erme tarihi 18.08.2017 olarak belirlenmiş, başlangıç tarihleri ise farklı olmaya devam etmiştir.

#### **- KALE ile TRAMOLA arasındaki ilişkinin müşteri-sağlayıcı ilişkisi olduğuna yönelik savunma**

(262) KALE savunmasında LİNES'in anlaşmaya kısıtlı taraf olduğunun kabulü durumunda, KALE ile TRAMOLA arasındaki ilişkinin müşteri-sağlayıcı ilişkisi olarak ele alınması gerektiğini belirtmektedir.

(263) TRAMOLA'nın savunmalarının değerlendirildiği bölümde bu hususa ayrıntılarıyla değinilmiş olup, dosya kapsamında KALE ile TRAMOLA arasındaki ilişkinin müşteri-sağlayıcı ilişkisinin ötesine geçtiği belgeleriyle ortaya konulmuştur. Öte yandan KALE tarafından yapılan pişmanlık başvurusu kapsamında teşebbüs yetkilileri ile Kurum merkezinde yapılan toplantıda KALE yetkilileri tarafından TRAMOLA ile yazışmaların müşteri – sağlayıcı ilişkisi çerçevesinde olmadığı, teşebbüs yetkilileri tarafından da okunarak imzalanan görüşme tutanağında yer alan “Gönderilen fiyat listelerine değinmek gerekirse, özellikle TRAMOLA tarafından bize iletilen fiyat listelerinin sadece müşteri-sağlayıcı ilişkisi içerisinde olmadığını belirtmesi gerekmektedir.” ifadesi ile net bir şekilde dile getirilmiştir (Belge 21). Bu açıklamalar ışığında, KALE'nin pişmanlık başvurusu sürecindeki ifadesinin aksini içeren bu savunmasının dikkate alınması mümkün değildir.

**- KALE'nin fiyat artışlarının oligopolistik bağımlılık çerçevesinde olduğuna yönelik savunma**

- (264) Savunmada yapılan fiyat artışlarının, oligopolistik bağımlılık çerçevesinde yapıldığı, TRAMOLA'nın fiyatlarını artırdığı durumda KALE'nin fiyat artırmaması halinde kendisine kayacak fazla talebi karşılayacak bir atıl kapasitesinin bulunmadığı, bu nedenle de zam yapmanın rasyonel bir karar olduğu dile getirilmiştir.
- (265) Önceki bölümlerde ifade edildiği üzere bir teşebbüsün kendi ticari kararları doğrultusunda rakipleriyle iletişim içinde olmadan bağımsız olarak maliyet, karlılık beklentisi, genel ekonomik göstergeler, vb. hususları gözeterek ya da pazardaki fiyat artışını takip ederek fiyatlarında artışa gitmesi rekabet hukuku kapsamında ihlal olarak nitelendirilmemektedir. 4054 sayılı Kanun tarafından yasaklanan davranış teşebbüslerin fiyat artışlarını tek başlarına değil rakipleriyle aldıkları kararlar sonucu gerçekleştirmeleridir. Dosya kapsamında ise elde edilen belgelerle de ortaya konduğu üzere tarafların fiyat artışları teşebbüslerin kendi kararları doğrultusunda değil, rakipleri ile arasındaki iletişim sonucunda varılan ortak kararlar eşliğinde gerçekleşmiştir. Rekabet hukukunda taraflar arasında iletişime yönelik deliller bulunduğu zaman fiyat artışlarının rakiplerin fiyat artışlarına cevap olarak gerçekleştirildiği yönündeki savunmanın -bir başla deyişle oligopolistik bağımlılık savunmasının- bir geçerliliği bulunmamaktadır. Dolayısıyla KALE'nin bu savunmasının kabulü mümkün değildir.

**- İdari para cezasının ölçülülük ilkesine uygun olarak hesaplanması gerektiğine yönelik savunma**

- (266) Savunmada KALE'nin içinde bulunduğu ihlalin ağırlığının KALE'nin pazar payının düşüklüğü, ihlalde belirleyici rol oynamamış olması ve soruşturmaya önemli ölçüde katkı sunması çerçevesinde ele alınması ve bu kapsamda idari para cezasının ölçülülük ilkesine uygun olarak hesaplanması gerektiği ileri sürülmüştür.
- (267) Bir rekabet ihlali neticesinde verilecek olan para cezası Ceza Yönetmeliği kapsamında belirlenmektedir. Ceza Yönetmeliği'nin 5. maddesi temel para cezası hesaplanırken dikkat edilmesi gereken hususları, 6. maddesi ağırlaştırıcı unsurları, 7. maddesi de hafifletici nedenleri belirtmektedir. Bu kapsamda Ceza Yönetmeliği yapısı itibarıyla ölçülülük ilkesine sahiptir ve bu Yönetmelik dikkate alınarak verilen cezalar da ihlalin niteliğiyle ölçülü olmaktadır. KALE'ye uygulanacak idari para cezasına yönelik değerlendirmeye İdari Para Cezasının Tespitine İlişkin Değerlendirme başlıklı bölümde yer verilmektedir.

**- KALE'ye verilecek idari para cezasının ilgili ürün pazarı olan ro-ro hizmetlerinden elde edilen gelir dikkate alınarak verilmesine ve grup içi satışların dikkate alınmamasına yönelik savunma**

- (268) KALE'nin savunmasında olası bir ceza halinde KALE'nin ilgili ürün pazarı olan ro-ro hizmetlerinden elde ettiği gelirin yıllık gayri safi gelirleri içerisinde çok düşük bir yer tuttuğu gerçeğinin Ceza Yönetmeliği'nin 7. maddesinin birinci fıkrası uyarınca dikkate alınması ayrıca ceza belirlenirken ilgili ürün pazarından elde edilen cironun esas alınması ve KALE'nin grup içi satışlarının da ciro hesaplamasına dahil edilmemesi gerektiği ifade edilmektedir.
- (269) Ceza Yönetmeliği'nin 4. maddesinin ikinci fıkrasında *"Bu Yönetmelik hükümleri gereğince belirlenecek para cezası miktarı, ceza verilecek teşebbüs ile teşebbüs birlikleri veya bu birliklerin üyelerinin nihai karardan bir önceki mali yıl sonunda oluşan veya bunun hesaplanması mümkün olmazsa nihai karar tarihine en yakın mali*



*yıl sonunda oluşan ve Kurul tarafından saptanacak olan yıllık gayri safi gelirlerinin yüzde onunu aşamaz. Bu sınırı aşan para cezaları, ceza verilecek teşebbüs ile teşebbüs birlikleri veya bu birliklerin üyelerinin yıllık gayri safi gelirlerinin yüzde onuna indirilir ve koşulları bulunuyorsa bu Yönetmeliğin 7 nci maddesinin ikinci ve üçüncü fıkraları ile Aktif İşbirliği Yönetmeliği hükümleri uygulanır.”* ibaresi yer almaktadır. Görüldüğü üzere anılan yönetmelikte ceza oranının uygulanacağı ciro için ilgili ürün pazarından elde edilen ciro gibi bir tanımlama yapılmamıştır. Danıştay'ın ise idari para cezasının belirlenmesinde ilgili ürün pazarı cirosunun değil, tüm cironun dikkate alınmasının gerektiğine işaret eden birçok kararı bulunmaktadır<sup>43</sup>.

- (270) Öte yandan KALE'nin savunmasında esas olanın çifte hesaplama yapmamak olduğu ve ilgili grup içi satışların kartel faaliyetlerine ve bu faaliyetler dolayısıyla zarar gören tüketicilere etki gösterip göstermediğinin dikkate alınması olduğu ifade edilmiştir. Nihayetinde grup içi satışlar da bir teşebbüsün ciro üretme kapasitesinin göstergesi olup, bu satışlar grup içine yapılmadığı durumda piyasaya arz edilebilecek satışlardır. Öte yandan idari para cezasının teşebbüsün grup içine yaptığı satışlar dahil edilerek belirlenmesi durumunda herhangi bir çifte hesaplama durumu da oluşmamaktadır. Ceza Yönetmeliği'nde de grup içi satışlar grup dışı satışlar ayrımı bulunmamaktadır. Ek olarak bu husus da Danıştay'ın yukarıdaki kararlarındaki idari para cezasının belirlenmesinde tüm cironun esas alınması gerektirdiğine işaret eden yaklaşım ile beraber değerlendirildiğinde, bu tür ayrımların uygulamada tutarsızlıkları artırma, cezanın caydırıcılığını azaltma ve ayrıca teşebbüsün ciro üretme kapasitesinin göz ardı edilmesi sonuçlarını yaratma riski bulunmaktadır. Bu bağlamda idari para cezasının belirlenmesinde grup içi satışların dikkate alınmamasının yerinde olmayacağı değerlendirilmektedir.
- (271) Dosya kapsamında Ceza Yönetmeliği'nin 5. maddesinin birinci fıkrasının (a) bendi, ikinci fıkrası ve üçüncü fıkrasının (b) bendi uyarınca temel para cezası %4 olarak belirlenmiştir. Teşebbüsün ihlal konusu faaliyetlerinin yıllık gayri safi gelirler içerisindeki payının çok düşük olması nedeniyle Ceza Yönetmeliği'nin 7. maddesinin birinci fıkrası uyarınca temel para cezasının beşte üçü oranında indirim yapılması öngörülmüştür. Son olarak teşebbüs hakkında alınan 18-09/169-MP sayılı karar dikkate alınarak Pişmanlık Yönetmeliği'nin 5. maddesinin birinci fıkrasının (a) bendi hükmü uyarınca belirlenen ceza oranında yarısı oranında indirim yapılarak teşebbüse uygulanacak idari para cezası %0,8 olarak belirlenmiştir.

#### **I.7.4. İDO Tarafından Yapılan Savunmalar**

##### **- Soruşturmaların birleştirilmesinin hukuki dayanaktan yoksun olduğuna yönelik savunma**

- (272) İDO savunmasında ilk aşamada Ambarlı-Bandırma hattı özelinde açılan soruşturmanın Ambarlı-Topçular hattını da kapsayacak şekilde genişletilmesi ile ilgili olarak, birleştirilen soruşturmalar arasında konu ve kapsam açısından hiçbir bağ bulunmadığını, soruşturmaların farklı taraflara, farklı ilgili coğrafi pazarlara ve farklı eylemlere ilişkin olduğunu, soruşturmaların birleştirilmesi kararının gerekçesiz olarak verildiğini, anılan kararın idare hukukunun temel ilkelerine aykırı olduğunu ifade

<sup>43</sup> Danıştay 13. Dairesinin 24.06.2008 tarihli ve E: 2006/1149, K: 2008/5031 sayılı; 24.06.2008 tarihli ve E: 2006/1041, K: 2008/5023 sayılı; 14.10.2008 tarihli ve E: 2006/5791, K: 2008/6795 sayılı; 02.06.2010 tarihli ve E: 2007/9916, K: 2010/4599 sayılı; 08.05.2012 tarihli ve E: 2008/9080, K: 2012/965 sayılı (Bemka); 09.05.2012 tarihli ve E: 2008/8485, K: 2012/968 sayılı (Hes Elektrik) kararları.

etmektedir. İDO ayrıca soruşturmaların birleştirilmesinin kanun önünde eşitlik ilkesine de aykırı olduğunu belirtmiştir.

- (273) Kurul tarafından soruşturma kararının alınmasını müteakiben izlenecek usuller 4054 sayılı Kanun'un 43-45. maddelerinde yer almaktadır. Gerek anılan hükümlerde gerekse 4054 sayılı Kanun'un diğer hükümlerinde hâlihazırda yürütülen bir soruşturmaya mevcut soruşturma taraflarından başka teşebbüslerin eklenemeyeceğine veya soruşturma konusunun genişletilemeyeceğine dair bir hüküm yer almamaktadır. Öte yandan Kanun'un 44. maddesi çerçevesinde soruşturma safhasında yeni delillerin toplanması mümkün olduğundan, bu aşamada elde edilen yeni bilgi ve belgeler ışığında soruşturma kararının genişletilmesi veya yürütülen soruşturmaya yeni teşebbüslerin eklenmesi mümkündür. Bu çerçevede Kurul soruşturma sürecinde soruşturma kapsamını genişletebilmekte, yeni bir soruşturma açarak soruşturmaların birleştirilmesine, böylelikle soruşturmanın ilk soruşturma çatısı altında devam etmesine karar verebilmektedir. Kurul 14.08.2018 tarih ve 18-28/474-M sayılı kararıyla, 28.11.2017 tarih ve 17-39/627-M sayılı kararı ile yürütülmekte olan Ambarlı-Bandırma soruşturmasının kapsamını Ambarlı-Topçular hattını kapsayacak şekilde genişletmiş, İDO hakkında 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal edip etmediğinin tespiti için soruşturma açmış ve söz konusu soruşturmanın 17-39/627-M sayılı soruşturma ile birleştirilerek yürütülmesine karar vermiştir.
- (274) Kurulun geçmişte de bazı soruşturmalarında soruşturma kapsamını genişlettiği ya da soruşturmaları birleştirdiği görülmektedir. Örneğin Türkiye'de faaliyet gösteren sigorta şirketlerinin trafik sigortası pazarında 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal eden davranışlarda bulunduğu iddiasının incelendiği 19.07.2017 tarih ve 17-23/383-166 sayılı Kurul kararında, tarafların bazılarının soruşturma kapsamının genişletilmesinin 4054 sayılı Kanun'da yer alan idari usule aykırı olduğuna yönelik savunmalarına karşın, Kurum kayıtlarına sonradan intikal eden iddiaların da trafik sigortasına ilişkin olduğu, hakkında daha önce soruşturma açılmış teşebbüsleri ilgilendirdiği ve yine Kanun'un 4. maddesi kapsamında olduğu dikkate alındığında, yeni bir önaraştırma açmak yerine devam etmekte olan soruşturma kapsamında söz konusu iddiaların da incelenmesinin usul ekonomisi ilkesine uygun olduğu belirtilerek soruşturma kapsamının genişletilmesinin hukuka uygun olduğu ifade edilmiştir. Bunun yanı sıra 07.11.2016 tarih ve 16-37/628-279 sayılı bilgisayar ve konsol oyunları ile tüketici elektroniği pazarlarındaki birtakım iddiaların incelendiği kararda da soruşturmalar farklı pazarlara ilişkin olmasına rağmen soruşturmaların birleştirilmesi kararı alınmıştır. Anılan kararda dosyaların-soruşturmaların birleştirilmesinin hukuka aykırı olduğuna yönelik savunmalara karşı, tüketici elektroniği pazarında açılan soruşturma ile bilgisayar ve konsol oyunları pazarında yürütülen soruşturma kapsamında araştırılan yapılanmanın ve piyasa işleyişinin benzerlik göstermesi, her iki soruşturmanın taraflarından bazılarının aynı olması ve her iki dosyanın birleştirilmesinin dosyaların esasına ilişkin yapılan değerlendirmelere bir etkisi bulunmadığı, teşebbüslerin savunma haklarını ve/veya savunma yaptıkları süreleri herhangi bir şekilde kısıtlamadığı gerekçelerinden hareketle bu savunmalar haklı bulunmamıştır. Bu bağlamda yukarıda verilen örnek kararlarda da görüldüğü üzere, soruşturmaların kapsamının genişletilmesinde ya da soruşturmaların birleştirilmesinde, dosya taraflarının benzer olması, piyasaların benzer olması, dosya konularının benzer olması, usul ekonomisi gibi gerekçelerle hareket edilebilmektedir.
- (275) Dosya kapsamında her iki hatta da inceleme konusu faaliyet ro-ro taşımacılığı olup, taraflardan İDN her iki hatta da faaliyet göstermektedir. Bu bağlamda yukarıdaki

örnek kararlara benzer şekilde taraflardan bazılarının aynı olması haricinde her iki pazarın işleyişi de birbirine benzerdir. Ek olarak her iki hattın konusunu da ilgili hatta faaliyet gösteren teşebbüslerin ro-ro taşımacılığı ücretlerini birlikte belirleyip belirlemediği oluşturmaktadır. Bu bağlamda İDO'nun birleştirilen soruşturmalar arasında konu ve kapsam açısından hiçbir bağ bulunmadığı, soruşturmaların farklı taraflara, farklı ilgili coğrafi pazarlara ve farklı eylemlere ilişkin olduğu, soruşturmaların birleştirilmesi kararının gerekçesiz olarak verildiğine yönelik savunmalarının geçersiz olduğu kanaatine varılmıştır. Öte yandan konuların, tarafların, pazarların benzerliği karşısında usul ekonomisini de içine alan bir anlayıştan hareketle her iki soruşturmanın birleştirilmesi, gerek idare gerekse taraflar açısından belirlilik ve kaynakların etkin kullanımı bakımından da yerinde görülmüştür.

- (276) Öte yandan buradaki önemli hususun tarafların savunma haklarını 4054 sayılı Kanun'da öngördüğü gibi eksiksiz kullanmalarının engellenmemesi olduğu değerlendirilmektedir. Nitekim Kanun'un 43. ve 44. maddelerinde bu husus güvence altına alınmaktadır. Bu bağlamda soruşturma taraflarının tümüne soruşturmanın genişletilmesine ilişkin bildirim gönderilmiş ve varsa ek savunmaları talep edilmiştir. Öte yandan Kanun'un 43. maddesinde öngörüldüğü üzere anılan bildirimde kendileriyle ilgili bir iddia ya da delil bulunması halinde taraflara bu konuda yeterli bilgi ve belge de ayrıca gönderilmiştir. Diğer yandan taraflara kendilerine ilişkin bilgi ve belge gönderilmeyen hususların tarafla ilgisi bulunmadığı sonucu ise Kanunun 43. ve 44. maddelerinin lafzından çıkan doğal sonuçtur. Konu bu açıdan ele alındığında ve Ambarlı-Bandırma hattına ilişkin İDO'ya yönelik bir bulgu, belge ve ihlal isnadı bulunmadığı göz önünde bulundurulduğunda, teşebbüsün soruşturmaların birleştirilmesi nedeniyle savunma haklarının kısıtlandığı iddialarının temelsiz olduğu değerlendirilmektedir.
- (277) Son olarak İDO savunmasında, soruşturmaların birleştirilmesi nedeniyle diğer şirketlerin savunmalarının değerlendirilmesi için ayrılan süre ile İDO'nun savunmasının değerlendirilmesi için ayrılan süre arasında eşitsizlik oluştuğunu ve söz konusu durumun kanun önünde eşitlik ilkesine aykırı olduğunu iddia etmişse de, bu hususta savunma süreleri bakımından tüm teşebbüslerin kanuni sürelerinin eşit olduğu ve mevcut soruşturmada da buna uyulduğu, öte yandan Ambarlı-Bandırma hattına ilişkin İDO'ya yönelik bir bulgu, belge ve ihlal isnadı bulunmadığı belirtilmelidir.
- (278) Bütün bu açıklamalar ışığında İDO'nun yukarıda yer alan savunmalarına itibar edilmemiştir.

#### **- İDO'nun adil yargılanma hakkının ihlal edildiğine yönelik savunma**

- (279) İDO'nun savunmasında rekabet otoritelerinin yargılama benzeri faaliyet yürüten idari otoriteler olduğu ve kararlarının Anayasa'nın 36. maddesi ve Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi'nin 6. maddesinin uygulama sınırları içerisinde kaldığı, bu bağlamda silahların eşitliği, hukuki dinlenilme hakkı ve savunma hakkı gibi unsurların Türk rekabet hukuku incelemelerinde de önem arz etmesi gerektiği, ancak şirketin hukuki dinlenilme hakkının ihlal edildiği, zira müvekkil şirkete soruşturma açılmasına sevk eden ek belgeye ilişkin Kurulun değerlendirmesini zaten yapmış olduğu, İDO'ya soruşturma açılmasına sevk eden tek belgenin İDO'ya soruşturma açılmasından 10 ay önce elde edildiği, İDO'nun birinci yazılı savunmasını sunduğu gün Soruşturma Raporunun tamamlanmasının şirketin birinci yazılı savunmasını fiilen etkisiz kıldığı ve bilgi belge talep edilme süreçlerinde savunma hakkına riayet edilmediği ifade edilmiştir.

- (280) İDO'nun savunma hakkının ihlal edildiği şeklinde özetlenebilecek yukarıdaki argümanlar ile ilgili öncelikle tarafa 4054 sayılı Kanun'un 43. maddesi kapsamında kendisine yönelik iddialara ilişkin yeterli bilgi ve belgenin soruşturma bildirimini ile birlikte gönderildiği, teşebbüse savunmasını Kuruma sunabilmesi için 30 günlük süre verildiği, bu bağlamda içerik ve süre bakımından teşebbüsün savunma hakkının hiçbir şekilde kısıtlanmadığı belirtilmelidir. Öte yandan rekabet soruşturmalarında taraflara üçü yazılı biri sözlü olmak üzere dört savunma sunma hakkı/fırsatı verilmiş olup, bunun haricinde taraflar soruşturmanın herhangi bir noktasında da soruşturma konusuna ilişkin her türlü bilgi, belge ve beyanı değerlendirilmek üzere Kuruma iletmekte özgürdür. Bu bağlamda 4054 sayılı Kanun'da öngörülen savunma hakları ile ek bilgi ve belgelerden oluşan savunma süreci bir bütün olup taraflar her aşamada kanuni hakları vasıtasıyla elde edilen delillere ilişkin açıklama getirebilir, yapılan değerlendirmelere ilişkin görüşlerini ifade edebilir. Süreç içerisinde taraflarca iletilen savunma ve ek bilgi ve belgeler hassasiyetle değerlendirilmektedir. Bu çerçevede esas itibarıyla şirketin savunma hakkının ihlal edildiği argümanlarına katılmak mümkün değildir.
- (281) Öte yandan Kurulun 17-39/627-M sayılı Ambarlı-Bandırma hattında soruşturma açılmasına yönelik kararı incelendiğinde her ne kadar anılan dönemde İDO ilk aşamada soruşturma tarafları arasına eklenmediyse de, anılan kararın 3. maddesinde 4054 sayılı Kanun'un 14. ve 15. maddelerindeki yetkilerin İDO'da da kullanılması hususunda Başkanlığın görevlendirilmesine karar verilerek, söz konusu kararın ek incelemelerden sonra alınması yönünde bir kanaate varıldığı anlaşılmaktadır. Bu bağlamda İDO'ya ilişkin sürecin sonlandırıldığından ve nihai bir karara varıldığından bahsetmek mümkün görünmemektedir. Nitekim bu karar doğrultusunda 11.12.2017 tarihinde İDO'da yerinde inceleme yapılmış ve önceki bulgularla bağlantılı olarak elde edilen bulgular sonucunda İDO da soruşturma tarafları arasına dahil edilmiştir. Bu çerçevede İDO'nun kendilerine soruşturma açılmasına sevk eden ek belgeye ilişkin Kurulun değerlendirmesini zaten yapmış olduğu yönündeki savunması kabul edilebilir değildir. Kaldı ki Kurulun soruşturma sürecinin herhangi bir aşamasında elde ettiği yeni bilgi, belge ve bulgular ile daha önce elde ettiği bir belgeyi tekrar değerlendirmesini ve bu değerlendirme sonucunda yeni teşebbüsleri soruşturma kapsamına almasını engelleyen bir husus da bulunmamaktadır.
- (282) Son olarak İDO soruşturmaya dahil edilmeden önce de kendisinden bilgi talebinde bulunduğu ve bu bilgileri kendisine soruşturma açılacağı bilgisine vakıf olmadan Kuruma ilettiği, bu durumun kendini suçlayıcı beyan yasağı ve savunma dokunulmazlığı ilkeleri ile çeliştiğini belirtmektedir. Bununla birlikte 4054 sayılı Kanun'un 14. maddesi "*Kurul, bu Kanunun kendisine verdiği görevleri yerine getirirken, gerekli gördüğü her türlü bilgiyi tüm kamu kurum ve kuruluşlarından, teşebbüslerden ve teşebbüs birliklerinden isteyebilir. Bu makamlar, teşebbüsler ve teşebbüs birliklerinin yetkilileri istenen bilgileri Kurulun belirleyeceği süre içinde vermek zorundadır*" hükmünü amirdir. Madde hükmünden de anlaşılacağı üzere icra edilen görevler sırasında kısıtlanma olmaksızın her türlü bilgi, her türden teşebbüsten istenebilmektedir. Diğer yandan Kanunun 15. maddesinde ise yanlış ya da yanıltıcı bilgi veya belge verilmesi ya da bilgi ve belgenin belirlenen süre içerisinde ya da hiç verilmemesi durumunda idari para cezası öngörülmüştür. Bu kapsamda İDO'nun kendisi hakkında soruşturma açılmasından bağımsız olarak yanlış ya da yanıltıcı bilgi vermesi ya da anılan bilgiyi hiç vermemesi durumunda idari para cezası ile karşı karşıya kalacağı muhakkaktır. Öte yandan teşebbüsten anılan dönemde istenen

bilgiler İDN ile arasındaki ilişkinin niteliği ve Ambarlı-Topçular hattında ro-ro faaliyeti kapsamında taşıdığı araç sayısı olup, söz konusu bilgilerin değerlendirmeyi değiştirecek bir kapsamı da bulunmamaktadır. Dolayısıyla teşebbüsün söz konusu savunmasının kabul edilemeyeceği kanaatine varılmıştır.

**- Diğer şirketlerin savunmalarının İDO açısından bağlayıcı olmadığına yönelik savunma**

- (283) İDO'nun savunmasında, Soruşturma Raporunda Ambarlı-Topçular hattında İDO ve İDN arasındaki ilişkiye ilişkin yapılan değerlendirmelerde ağırlıklı olarak İDN ve ROFED'in savunmalarına yer verildiği, ancak benzer bir irdelemenin İDO'nun savunması için yapılmadığı belirtilmektedir.
- (284) Konuya ilişkin öncelikle soruşturma taraflarının tüm savunmalarının aynı hassasiyetle ele alındığı belirtilmelidir. Öte yandan soruşturma sürecinde elde edilen tüm bulgular bir bütün olarak ele alınmakta ve değerlendirilmekte ve bu şekilde nihai kanaat şekillendirilmektedir. Bu bağlamda yalnız İDO'nun açıklamaları ya da yalnız diğer teşebbüslerin açıklamaları neticesinde söz konusu açıklamaların geçerliliğini araştırmadan bir sonuca varmak zaten söz konusu değildir. Öte yandan soruşturma sürecinin ve yukarıda da aktarıldığı üzere savunma sürecinin bir bütün olduğu gerçeği karşısında tarafların sözlü savunma da dahil nihai karar şekilleninceye kadarki süreçte her aşamada kendisine yönelik değerlendirmelere itiraz etme ve açıklama getirme olanağı bulunmaktadır. Bu bağlamda İDO'nun kendi savunmasının dikkate alınmadığı, diğer teşebbüslerin açıklamalarının dikkate alındığı ancak bu durumun kendisi açısından bağlayıcı olmadığına yönelik savunmaları kabul edilebilir bulunmamaktadır.

**- İDO ile İDN arasındaki ilişkinin bir rekabet ihlali olarak değerlendirilmeyeceğine yönelik savunma**

- (285) İDO'nun savunmasında İDO'nun asıl uzmanlık alanının yolcu taşımacılığı olduğu, İDO özelleştirmesi kapsamında devralınan Ambarlı'daki liman alanının İDO'ya tahsisinin gerçekleşmesi halinde faaliyetlerine etkin biçimde başlamak amacıyla 2015 yılında Ambarlı'daki Akçansa Limanı'nı kullanarak Ambarlı-Topçular arasında deneme amaçlı ro-ro taşımacılığına başladığı, sadece kendisi tarafından tek sefer düzenlenen anılan hattın gelişmesini sağlamak adına ek sefer koyma niyetiyle gemi arayışına girdiği, bu süreçte İDN'nin gemisinin bu hat için uygun olduğunun tespit edildiği ancak İDN anılan gemi ile aynı zamanda Ambarlı-Bandırma hattında faaliyet gösterdiğinden ve gemisini İDO'ya kiralaması halinde Deniz Yolu ile Yapılacak Düzenli Seferlere Dair Yönetmelik'te yer alan bazı yükümlülüklerle uyulmasında sorun yaşanacağı düşünüldüğünden, İDN'nin anılan gemiyi İDO'ya kiralamaya yanaşmadığı, kiralama ilişkisi kurulamaması üzerine İDN'nin anılan hattın gelişiminin sağlanması adına anılan hatta kendisinin faaliyet göstermesinin uygun görüldüğü, bu bağlamda İDN'nin İDO'nun daveti ve çabası ile Ambarlı-Topçular hattında faaliyete başladığı, İDO'nun tek başına faaliyette bulunduğu hatta yeni bir teşebbüsü davet etmesinin aralarında rakiplik ilişkisinin olmadığına ispatı olduğu ayrıca İDO ile İDN arasındaki bu ilişkinin, amacın rekabeti kısıtlamak olmadığını da gösterdiği, İDO'nun tek başına faaliyet gösterdiği bir hatta tekel karından vazgeçmeyi göze almasının mantıklı olmadığı, dolayısıyla İDO ile İDN arasındaki ilişkinin bir rekabet ihlali olarak değerlendirilmeyeceği ve İDO'nun rakipler arası bir fiyat anlaşmasının tarafı olduğu iddiasının gerçeği yansıtmadığı ifade edilmektedir.
- (286) İDO'nun yukarıda özetine yer verilen savunması ile öncelikle İDO ile İDN arasında bir kiralama ya da acentelik ilişkisi bulunmadığının açıklığa kavuşturulmasının belirtilmesinde

yarar görülmektedir. İDO ve İDN aynı pazarda aynı konuda faaliyet gösteren rakip teşebbüslerdir. Bu çerçevede her ne kadar ilk aşamada İDN İDO'nun çabaları ve daveti ile Ambarlı-Topçular hattına girmiş olsa da, bu aşamadan sonra tarafların birbirine rakip olarak değerlendirilemeyeceğini ileri sürmenin gerçekçi olmadığı kanaatine varılmıştır. Keza bu durumun taraflara fiyatları ortak koordine etme hakkı sağlamayacağı da açıktır. İncelemede elde edilen belge, İDO'nun fiyatlarında artışa gitmeye yönelik politikasını İDN'ye ilettiğini, İDN'nin de bu bilgiyi onayladığını ve akabinde aralarında süresel fark olsa da her iki teşebbüsün de fiyatlarını artırdığını göstermektedir. Bu çerçevede salt İDO'nun öncelikli amacının Ambarlı-Topçular hattını geliştirmek olması ve de İDN'yi anılan hatta bu amaçla davet etmiş olması, davranışın fiyat tespiti olduğu ve her iki teşebbüsün de anılan iletişim sonucunda fiyatlarını artırdığı gerçeğini değiştirmemektedir.

- (287) Öte yandan her ne kadar İDO'nun savunmasında tek başına faaliyet gösterdiği bir hatta tekel karından vazgeçmesinin mantıklı olmadığı belirtilmişse de, aynı savunmada Ambarlı'daki liman alanının kendisine tahsisi durumunda anılan hatta büyük montanlı ro-ro taşımacılığı gayesiyle hattın geliştirilmesi amacından bahsedildiği gibi, İDN'nin Ambarlı-Bandırma hattındaki müşteri portföyünden yararlanabilme potansiyeli de ayrıca vurgulanmıştır. Bu bağlamda İDO'nun İDN'yi anılan hatta davet etme kararında çeşitli unsurların etkili olabileceği anlaşılmaktadır. Nitekim ticari hayatta teşebbüsler etkileri itibarıyla birbirinden farklı getiri ve götürüleri olan kararları verebilmekte ve bunu yaparken toplam getirinin pozitif olup olmadığını hesaba katmaktadır. Belirtilen sebeplerle İDO'nun bu savunmasının kabul edilebilir nitelikte olmadığı kanaatine varılmıştır.

#### **- İDO ve İDN tarafından sunulan hizmetlerin birbirine ikame olmadığına yönelik savunma**

- (288) İDO savunmasında Ambarlı-Topçular hattında kendisinin ve İDN'nin sefer saatleri arasındaki uzun süreye yer vererek, karayolu alternatifinin bulunduğu bir durumda taşıtanların bu süreleri beklemeyi tercih etmeyeceğini, dolayısıyla sefer saatleri itibarıyla İDO ve İDN tarafından sunulan hizmetlerin birbirine ikame olmadığını, söz konusu durumun da taraflar arasında rakiplik ilişkisi bulunmadığına işaret ettiğini ifade etmektedir. İDO savunmasında ayrıca tarafların hizmetlerinin birbirine ikame olmadığı savunması çerçevesinde, çapraz fiyat esnekliklerinin sıfır ya da düşük olduğu koşullar için, sadece İDO'nun faaliyet gösterdiği "tek işletmeci (Tİ)" ve her iki teşebbüsün faaliyet gösterdiği (birlikte kar maksimizasyonu-BKM) durumlardaki kârlara ilişkin teorik ve simülasyon bazlı ekonomik analizlere yer vererek teşebbüslerin faaliyetlerinin birbirine ikame olmadığını ve İDO'nun rekabeti kısıtlayıcı bir amacının olamayacağını iddia etmektedir.
- (289) Öncelikle İDO'nun yukarıdaki savunmasına ilişkin ana varsayımının yanlı (biased) olduğunu belirtmekte yarar görülmektedir. Zira taşıtanlar taşıma organizasyonlarını yaparken alternatifleri bir bütün olarak değerlendirmekte ve taşıma organizasyonunu buna göre planlamaktadır. Bu bağlamda taşıma organizasyonunun bir süreç olduğu gerçeği karşısında İDO'nun Ambarlı-Topçular yönündeki 01:00 seferini kaçırarak bir teşebbüsün İDN'nin 11 saat 45 dakika sonraki 12:45 seferini beklemeyeceğinden hareketle aynı pazarda aynı alanda faaliyet gösteren taraflar arasındaki ilişkinin rakiplik ilişkisi olmadığından bahsetmenin yerinde olmadığı değerlendirilmektedir. Nitekim söz konusu argüman, bu sefer Topçular-Ambarlı istikametinde İDN'nin 17:00'deki seferi ile İDO'nun 21:00'deki seferi arasındaki dört saatin rakip olmama bakımından yeterli olup olmadığı konusunda da açıklayıcı değildir. Bu noktada

savunmaya göre kaç saatlik bir farkın aynı pazarda faaliyet gösteren teşebbüsleri rakip konumuna getireceği de soru işareti oluşturan ayrı bir husustur. Kaldı ki savunmanın bir başka kısmında karayolu taşımacılığı dahi ro-ro taşımacılığına alternatif olarak sunulmuşken aynı pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin sefer saatlerindeki farklılık nedeniyle birbirine rakip olmadığından bahsedilemeyecektir. Nitekim aşağıda yer verilen, bazı araçlara uygulanacak indirimler konulu KALE ile TRAMOLA yetkilileri arasındaki e-postalardan kesitler de, aralarında uzun süre bulunmasına rağmen taşıtanların indirimli seferleri tercih edebildiğini göstermektedir:

**(Belge 8):**

**Kimden:** (.....) [mailto:(.....)@tramola.com.tr]

**Tarih:** 20 Mart 2013 çarşamba 11:48

**Kime:** (.....)

**Bilgi:** (.....)

**Konu:** Bilet Fiyatları Hk.

[...]

Son birkaç aydır hem Ambarlı gişe hem de Bandırma gişe de özellikle (.....) araçları başta olmak üzere bazı araçlara düşük bilet kesildiğini gördük.

[...]

Dün yine Ambarlı' da saat 13:30 da gelen bir araç 13:30 ve 17:00 seferlerimize binmeyip aksam 19:30 seferiniz ile geçiş yapmıştır.

[...]

Aramızdaki bilet farkı bizi rahatsız etmektedir.

Bu durumun en kısa zaman içinde düzeltilmesini rica ederiz.

İyi çalışmalar.

Saygılarımla”

**(Belge 9):**

**Kimden:** (.....) [mailto:(.....)@tramola.com.tr]

**Tarih:** 03 Eylül 2013 Salı 16:38

**Kime:** (.....)

**Konu:** RE: YENİ FİYAT LİSTESİ

[...]

Birde hazır yeni listeye geçiş yapıyoruz; kamyonlara yaptığınız (.....) liralık indirimi düzene soksak iyi olacak.

Bandırma'da değil de İstanbul'da sıkıntı yaratıyor. Şoför saat 16:00'da otoparka gelip ben Kale Nakliyat ile geçeceğim diyor Fiyat uygun olduğu için.

[...]

(290) Öte yandan İDO'nun savunmasında yer verdiği tarafların hizmetlerinin birbirine ikame olmadığı varsayımından hareketle hazırlanmış ekonomik analizlerin sonuçları Ekonomik Analiz ve Araştırmalar Dairesi Başkanlığının (EAAD) 03.12.2018 tarih ve 2018-EEAA-4 sayılı raporu ile ortaya konmuştur. Anılan raporda bazıları yukarıda sunulan hususlar haricinde;

- Taraflar arasındaki fiyat anlaşmasına işaret eden 15.06.2017 tarihli belgelerin (Belge 19, Belge 36) sonrasındaki döneme tekabül eden 2017 yılı Temmuz ayı ve devamında İDO tarafından elde edilen aylık karların ortalamasının, bu dönem öncesine göre kayda değer şekilde yüksek olduğu, bu bağlamda İDN'nin pazara girmesi ile İDO'nun karlarının gerileyeceği savının gerçekçi olmadığı,
- Bahse konu hat üzerinde 24 saat içerisinde tek yönde yalnızca bir seferin bulunduğu dönemde dahi taşıma planlaması yapabilen müşterilerin, hattaki

- tarife sayısı ikiye yükseldiğinde benzer bir planlama yapamayacaklarını kabul etmenin gerçekçi olmadığı,
- İstanbul genelinde ticari yük taşıyan araçların izin verilen trafiğe çıkış saatlerinin İstanbul Ulaşım Koordinasyon Merkezi (UKOME) tarafından düzenlendiği ve taşıyıcıların planlamalarını bu saatlere göre yaptığı savunmasının da İDO ve İDN müşteri gruplarının birbirinden ayrı olduğu varsayımına dayandığı ancak bu varsayımın gerçekçi olmadığı,
  - Diğer yandan İDO tarafından verilen bilgilere göre olağan koşullarda Topçular-Ambarlı ro-ro seferlerinin yaklaşık üç saat sürdüğü, dolayısıyla Topçular'dan İDN'nin 17:00 tarifeli seferi ile taşınan bir aracın Ambarlı'ya saat 20:00 civarında vardığı, yukarıda bahsi geçen UKOME kararı incelendiğinde, genel itibarıyla yük taşıtlarına ilişkin izin verilen saat aralığının 22:00-06:00 olduğunun anlaşıldığı, buna göre en ideal koşullarda üç saatlik sürede Ambarlı Limanı'na ulaşan aracın trafiğe çıkış için azami bekleme süresinin kural olarak iki saati aşmayacağı, olumsuz hava koşullarında sefer süresinin uzayabileceği dikkate alındığında, bu bekleme süresinin daha da düşebileceği, üstelik her halükarda, İDO'nun saat 24:00 civarında Ambarlı'ya ulaşan Topçular çıkışlı 21:00 tarifeli seferine kıyasla yaklaşık iki saat önce trafiğe çıkma şansına sahip olunacağından, duruma göre İDN seferinin İDO seferine tercih edilebileceği,
  - Kaldı ki yine bahse konu UKOME kararı irdelendiğinde, söz konusu kararın belirli güzergâhlar ve/veya araç türleri için istisnalar içerdiğinin görüldüğü, örneğin gerekli izin belgelerinin bulunması halinde azami yüklü ağırlığı 5 tonu aşmayan kamyonet ve çekiciler ile römork veya yarı römork türünden araçlar için herhangi bir trafiğe çıkış saati veya güzergâh yasağı bulunmadığının anlaşıldığı, benzer şekilde ağırlığı 10 tonu aşan ağır yük kamyonları ile römork ve yarı römorklar için Ambarlı Limanı – E 80 (TEM) arası ulaşım için de herhangi bir sınırlama yer almadığı, yine örneğin bütün yük taşıtı türleri için İstanbul Avrupa Yakası'nda şehre girişten itibaren Yavuz Sultan Selim Köprüsü güzergâhının istisna kapsamında tutulduğu,
  - Yapılan simülasyon çalışmasının ise esas olarak tamamen statik bir yaklaşımı benimsediği, gerçek dünyanın dinamik çerçevesinde teşebbüslerin izledikleri veya izleyebilecekleri uzun vadeli stratejilere ilişkin herhangi bir unsur veya açıklama yahut anlaşma dönemine ilişkin simülasyon sonuçları ile İDO'nun bu dönemdeki fiili gerçekleşen gelir-gider-kâr büyüklüklerine dair kıyaslama barındırmadığı,
  - Savunmada bireysel kâr maksimizasyonuna ilişkin yer verilen denklemlerin esasen iki ayrı tekelinin kâr maksimizasyonu problemlerinin matematiksel gösterimlerinden ibaret olup ilişkisiz mallar veya hizmetler arz eden tekeli firmaların talep fonksiyonlarının tanım ve teori gereği birbirinden bağımsız olduğunun ötesinde herhangi bir anlam ifade etmediği,
  - Teşebbüsler arasındaki açık bir fiyat anlaşmasına yönelik olarak maddi delillerin, üstelik bu anlaşmanın fiilen uygulandığına dair bulguların varlığında, söz konusu anlaşmanın öncesine dönerek gerçekte teşebbüslerin en başta bu şekilde bir anlaşma güdüsüne sahip olamayacaklarını ispat çabasına yönelik gerçek dünyanın karmaşık işleyişini açıklamaya dönük olarak basitleştirici varsayımlar içeren bir simülasyon çalışması yapılmasının rasyonel bir izahı bulunmadığı,
  - Savunmada 3 numaralı varsayım altında sunulan denklemlerin Bertrand modeli çerçevesinde farklılaştırılmış malların (hizmetlerin) dolaşıma konu



olduğu bir piyasada faaliyet gösteren düopolcülerin karşı karşıya oldukları doğrusal bireysel talep fonksiyonlarının matematiksel gösterimi olduğu, teorik açıdan, farklılaştırılmış mallarda Bertrand Nash dengesinin tek ve uzun vadede istikrarlı olduğu, bu denge fiyat düzeylerinin tam rekabetçi (Pareto etkin) seviyenin üzerinde olmakla beraber tekelci seviyenin altında olduğu, ürün farklılaştırmasının düzeyi arttıkça denge fiyat seviyesinin tekelci seviyeye yakınsadığı, bunun yanında teşebbüslerin açık bir anlaşma yoluyla fiyatları Nash denge fiyatlarının üzerine çıkarabilmelerinin mümkün ve kendileri için kârlı bir strateji olduğu,

- Bununla birlikte teorik altyapı gereği her halükarda anlaşmalı fiyat ve toplam kâr düzeylerinin tekelci seviyenin üzerine çıkmasının olası olmadığı, bu bakımdan mikro iktisat teorisi perspektifinden, *ceteris paribus*<sup>44</sup> (söz gelimi talepte bir artma olmaksızın), tekelci olarak faaliyet gösterdiği ve böylelikle zımnen tekelci kâr elde ettiği kabul edilen bir firmanın, pazara yeni firma girişi sonrası Bertrand modeline göre anlaşmalı olarak birlikte kâr maksimizasyonu davranışı yoluyla, tekelci döneme kıyasla daha fazla kâr elde edebilme imkânına sahip bulunmamasının olağan sonuç olduğu,
- Öte yandan gözlenen miktarın (q) iki katı olarak 2552 değeriyle hesaplanan “a” talep parametresinin Senaryo 1” için verilen Tablo 4, “Senaryo 2” için verilen Tablo 7 ve “Senaryo 3” için verilen Tablo 9’un incelenmesinden, simülasyonda hatalı olarak 1276 şeklinde kullanıldığı anlaşıldığı, üstelik İDN için simülasyon aşamasında kullanılan  $a_2$  talep parametreleri de, her üç senaryo için  $a_1$ ’in sırasıyla 1/10, 2/10 ve 3/10’u olarak belirlendiğinden, yapılan bu hatanın simülasyon sonucunu esaslı şekilde etkilemiş olacağının açık olduğu,
- Savunmada esneklik değerlerinin kalibrasyonu için kıyas alınan akademik çalışma irdelendiğinde, söz konusu çalışmanın belirli bir ro-ro hattında faaliyet gösteren teşebbüslerin karşı karşıya oldukları (bireysel) talep ve çapraz fiyat esnekliklerinin değil; birbirine alternatif olarak görülen farklı güzergahlardaki yedi ayrı ro-ro hattının kendi ve çapraz fiyat esnekliklerinin tahminine dönük olduğunun görüldüğü, üstelik bu hatların tamamının uluslararası ro-ro hatları olduğu, dolayısıyla fiyat ve çapraz fiyat katsayılarının belirlenmesi için benimsenen yöntemle ilgili ilk sorunun bu noktada ortaya çıktığı,
- Simülasyon çalışmasında gerek İDO gerekse İDN için marjinal maliyetin sıfır ( $mc=0$ ) olduğu varsayımı altında İDO’nun kendi talep esnekliğinin -1 düzeyinde olması gerekirken, talep esnekliklerinin ortalama bu düzeyin yaklaşık 8 katı olmak üzere -7,99 olarak tahmin edildiği bir çalışmanın sonuçlarının analize başlangıç noktası olarak kullanılmasının gerçekçi olmadığı, aynı çerçevede bahse konu çalışmadaki ortalama talep esnekliği değeri ile çapraz fiyat esneklikleri tahminlerinin ortalaması olarak hesaplanan değer arasındaki oranın, sunulan iktisadi analiz kapsamındaki simülasyon parametrelerinin kalibrasyonunda kıyas alınmasının da makul olmadığı,
- Simülasyon çalışmasında gerek İDO gerekse İDN için marjinal maliyetin sıfır ( $mc=0$ ) olduğu varsayımı altında firmalar için elde edilen talebin fiyat esnekliği değerlerinin normal olarak -1 düzeylerinde olması beklendiği, bu çerçevede İDO için ( $e_{11}$ ) bu düzeylerin görülebildiği kadarıyla -1,014 ile -1,090 arasında olmak üzere, gerçekten de -1 değerine oldukça yakın düzeylerde olduğu görülmekle beraber İDN için elde edilen talebin fiyat esnekliği değerlerinin, büyük çoğunluğu mutlak değer olarak 2’den büyük olmak üzere, -1,75 ile -3,7 aralığında değiştiği, buna göre ya simülasyonun uygulamasının dayandırıldığı

<sup>44</sup> “Diğer her şey sabitken”

temel varsayımlarda ya da kullanılan kalibrasyon parametrelerinde bir hata bulunduğu ve simülasyon sonuçlarının güvenilir olmadığı değerlendirildiği,

- Teşebbüslerden gelen veriler çerçevesinde simülasyona esas teşkil eden toplam kâr fonksiyonunda gerek İDO, gerekse bilhassa İDN için kabul edilen toplam sabit maliyet büyüklüklerinin de makul olmadığı,
- Teşebbüslerden gelen verilerden 2017 yılı Temmuz ayı ve devamında İDO tarafından elde edilen ortalama aylık kârların, bu dönem öncesine göre kayda değer şekilde yüksek olduğu gerçeği karşısında, simülasyon sonuçlarının maddi bulgular ile tutarlı olmamasının da simülasyonunun güvenilirliğini azalttığı

belirtilerek ekonomik analize ilişkin varsayımların kabul edilebilir yönlerinin bulunmadığı, simülasyonun varsayımlarının makul olmaması haricinde hatalar barındırdığı, bahsi geçen ekonomik analize dayanılarak İDO'nun İDN ile bir fiyat anlaşması yapma güdüsü olamayacağı ve bu noktadan hareketle, anılan iki teşebbüs arasında rekabeti kısıtlayıcı bir anlaşmanın da amaçlanmış olamayacağı iddialarının kabulünün mümkün olmadığı sonucuna varılmıştır. Dolayısıyla EAAD'ın anılan raporundaki tespitleri de dikkate alındığında İDO'nun savunmasının kabul edilebilir olmadığı değerlendirilmektedir.

**- İDO ve İDN'nin fiyat artışlarının ekonomik gerekçelerle açıklanabildiğine, iddia edilen iletişimin fiyat artışları üzerinde etkisi bulunmadığına yönelik savunma**

- (291) Savunmada, İDO'nun fiyat artışlarının işgücü maliyetleri ve yakıt fiyatlarındaki artışlardan kaynaklandığı, dolayısıyla teşebbüsler arasında iletişimin olmadığı durumda da maliyetlerdeki artışa paralel olarak fiyatların artırılacağı iddia edilmiştir.
- (292) Bir teşebbüsün kendi ticari kararları doğrultusunda bağımsız olarak maliyet, kârlılık beklentisi, genel ekonomik parametreler vb. hususları gözeterek fiyatlarında artışa gitmesi rekabet hukuku kapsamında ihlal olarak nitelendirilmemektedir. 4054 sayılı Kanun tarafından yasaklanan davranış teşebbüslerin bu fiyat artışlarını tek başlarına değil de rakipleriyle aldıkları kararlar sonucu gerçekleştirmeleridir. Bu tür eylemler Kanun kapsamında kartel olarak değerlendirilmekte ve müeyyideye tabi tutulmaktadır. Söz konusu anlaşmalar ne ölçüde hayata geçirilmiş olduklarından ya da uygulandıklarından bağımsız olarak 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesine aykırılık oluşturmaktadır. Bu çerçevede İDO tarafından yapılan fiyat artışlarının ekonomik gerekçelerinin olduğu savunması, taraflar arasındaki fiyatların artışına ilişkin iletişimi gösteren delil karşısında kabul edilebilir değildir. Ek olarak genel ekonomik koşullar birlikte fiyat tespiti de dahil olmak üzere herhangi bir rekabet ihlalinin gerekçesi olamamaktadır.

**- İsnat edilen eylemin süresinin herhangi bir fiyat anlaşmasının etki doğurmasını engelleyecek nitelikte olduğuna yönelik savunma**

- (293) İDO savunmasında, ihlal süresi olarak belirlenen 3 ay 28 günlük sürenin pazarda bir etki doğurmasının mümkün olmadığını ifade etmekte ve değerlendirmede bu hususun dikkate alınması gerektiğini ifade etmektedir.
- (294) Rekabet hukukunda amacı rekabeti kısıtlamak olan teşebbüsler arası anlaşma veya uyumlu eylemler ilgili pazarda etki doğurup doğurmadığından bağımsız olarak ihlal oluşturmaktadır. Bununla birlikte teşebbüsler arasındaki iletişimin ardından kısa süreli aralıkla hem İDO'nun hem de İDN'nin fiyat artışına gitmesi sonucunda tüketicinin daha yüksek taşıma ücretleri ödemek durumunda kalması piyasada etkinin gerçekleştiğinin de göstergesidir. Her ne kadar taraflar yukarıda da ifade edildiği

üzere söz konusu artışın genel ekonomik koşullar nedeniyle gerçekleştiğini ileri sürebileceklerse de taraflar arasındaki iletişimin varlığında bu savunmalar kabul görmemektedir.

- (295) Öte yandan Ceza Yönetmeliği gereği ihlalin süresinin kısa oluşu temel para cezasının hesaplanmasında dikkate alınmaktadır.

**- Piyasada fiyatların aleni olduğuna ilişkin savunma**

- (296) Savunmada, ro-ro hatları için ileriye yönelik bilet fiyatlarının aleni olduğu, internet üzerinden ya da telefon ile ileriye dönük bilet alınabildiği ayrıca bu fiyatların internet sitesinde de yer aldığı, dolayısıyla İDO'nun fiyat artışından İDN'nin her halükarda bilgisi olacağı ileri sürülmektedir.

- (297) Taraflar arasında herhangi bir iletişim, bilgi paylaşımı olmadığı durumlarda, teşebbüslerin birbirinin fiyat artışını tek taraflı takip etmesi ihlal olarak nitelendirilmemektedir. Bununla birlikte bu dosyada fiyat listelerinin internet sitelerinde yayımından önce, taraflar arasında gelecekte fiyatların nasıl uygulanacağına ilişkin irade uyuşmasına yönelik iletişim bulunmakta olup, bu nedenle bu savunmanın kabulü mümkün değildir.

**- İddia konusu eylemin olumlu etkilerinin değerlendirilmediğine yönelik savunma**

- (298) İDO savunmasında, İDN'nin ek seferleri ile Ambarlı –Topçular hattının geliştirilmesinin tüketici yararı oluşturacağını, akaryakıt tasarrufu sağlayacağını, trafik yoğunluğunu ve trafik kazalarını azaltacağını ayrıca bunun sonucunda karbondioksit emisyonunun da azalacağını, tüketici refahını artıran bu hususların değerlendirmede dikkate alınmadığını belirtmektedir.

- (299) İDN'nin ek seferleri ile Ambarlı –Topçular hattının gelişmesi sonucunda yukarıdaki etkilerin ortaya çıkması mümkün olmakla beraber söz konusu hususun teşebbüsler arasındaki bir fiyat anlaşmasının ya da fiyatların koordineli belirlenmesine yönelik iletişimlerin ve bu yolla rekabetin kısıtlanmasının bir gerekçesi olamayacağı açıktır.

**- Bahse konu eylemin idari para cezasının belirlenmesi aşamasında diğer ihlal olarak belirlenmesi gerektiğine yönelik savunma**

- (300) İDO savunmasında, isnat edilen eylemin hangi sebeple kartel olarak nitelendirdiğinin açıklanmadığını, 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinin ihlal edildiğini gösteren daha karmaşık, daha yoğun ve daha ciddi kanıtların varlığına rağmen 4. madde ihlali sonucunda ortaya çıkan rekabete aykırı davranışın "diğer ihlaller" kategorisi altında değerlendirildiği birçok Kurul kararının olduğunu, bu sebeple olası bir idari para cezasının Ceza Yönetmeliği'nin 5. maddesinin birinci fıkrasının (b) bendi uyarınca "diğer ihlal" temelinde verilmesi gerektiğini ifade etmektedir. Teşebbüs savunmasında ayrıca, ihlalin diğer ihlal olarak belirlenmesi durumunda da 4054 sayılı Kanun'un 16. maddesinin altıncı fıkrası çerçevesinde Pişmanlık Yönetmeliği'nin uygulanmasına bir engel olmadığını belirtmektedir.

- (301) Yapılan incelemelerde Ambarlı-Topçular hattında faaliyet gösteren İDO ve İDN'nin müşterilere uygulanacak taşıma fiyatlarının ortaklaşa artırılmasına yönelik iletişim içinde bulduklarını gösterir e-posta yazışması ile bu yazışma sonrası gerçekleştirilen fiyat artışına ilişkin deliller elde edilmiştir. Bu eylem rekabet hukuku uyarınca fiyat tespiti olarak adlandırılmakta olup tipik bir kartel türüdür. Dolayısıyla teşebbüslerin gerçekleştirdiği ihlalin diğer ihlal olarak kabul edilmesi mümkün

olmayıp, Ceza Yönetmeliği'nin 3. maddesinin birinci fıkrasının (ç) bendi çerçevesinde kartel olarak nitelendirilmesi gerekmektedir.

**- Ambarlı-Topçular ro-ro faaliyetlerinin İDO'nun yıllık gayri safi gelirleri içerisindeki payının çok düşük olmasının dikkate alınmadığına yönelik savunma**

- (302) İDO savunmasında, 2017 yılında Ambarlı-Topçular ro-ro faaliyetlerinin İDO'nun yıllık gayri safi gelirleri içerisindeki payının %(. ....) olduğunu ancak bu durumun dikkate alınmadığını belirtmektedir.
- (303) Ambarlı-Topçular ro-ro faaliyetlerinin İDO'nun yıllık gayri safi gelirleri içerisindeki payının %(. ....) gibi bir oranla düşük olması Ceza Yönetmeliği'nin 7. maddesi çerçevesinde hafifletici unsur olarak değerlendirilmiş ve temel para cezasında beşte üç oranında indirimle gidilmiştir.

**- İdari para cezasının belirlenmesinde İDO'nun ro-ro taşımacılığı faaliyetine ilişkin cirosunun esas alınması gerektiğine yönelik savunma**

- (304) İDO savunmasında, esas faaliyet alanının ro-ro hizmetleri değil yolcu taşımacılığı olduğunu, bu kapsamda olası bir ceza durumunda İDO'ya uygulanacak idari para cezasının teşebbüsün cirosunun tamamı üzerinden değil sadece ilgili faaliyete ilişkin cirosu üzerinden hesaplanması gerektiğini, nitekim Kurulun idari para cezasının belirlenmesinde ilgili ürün pazarındaki ciroyu esas aldığı çok sayıda kararının bulunduğunu<sup>45</sup> ifade etmektedir.
- (305) Ceza Yönetmeliği'nin 4. maddesinin ikinci fıkrasında *"Bu Yönetmelik hükümleri gereğince belirlenecek para cezası miktarı, ceza verilecek teşebbüs ile teşebbüs birlikleri veya bu birliklerin üyelerinin nihai karardan bir önceki mali yıl sonunda oluşan veya bunun hesaplanması mümkün olmazsa nihai karar tarihine en yakın mali yıl sonunda oluşan ve Kurul tarafından saptanacak olan yıllık gayri safi gelirlerinin yüzde onunu aşamaz. Bu sınırı aşan para cezaları, ceza verilecek teşebbüs ile teşebbüs birlikleri veya bu birliklerin üyelerinin yıllık gayri safi gelirlerinin yüzde onuna indirilir ve koşulları bulunuyorsa bu Yönetmeliğin 7 nci maddesinin ikinci ve üçüncü fıkraları ile Aktif İşbirliği Yönetmeliği hükümleri uygulanır."* ibaresi yer almaktadır. Görüldüğü üzere Ceza Yönetmeliği'nde ceza oranının uygulanacağı ciro için ilgili ürün pazarından elde edilen ciro gibi bir tanımlama yapılmamıştır. Danıştay'ın ise idari para cezasının belirlenmesinde ilgili ürün pazarı cirosunun değil, tüm cironun dikkate alınmasının gerektiğine işaret eden birçok kararı bulunmaktadır<sup>46</sup>. Ayrıca Ceza Yönetmeliği'nin 7. maddesi, ihlal konusu faaliyetlerin yıllık gayri safi gelirler içerisindeki payının çok düşük olmasını hafifletici neden olarak belirtmiştir. Bu çerçevede Kurul işbu dosya kapsamında idari para cezasını tüm ciro üzerinden belirlemiş olup İDO bakımından Ceza Yönetmeliği'nin 7. maddesi dikkate alınarak temel para cezası beşte üç oranında indirilmiştir.

<sup>45</sup> Savunmada 05.01.2006 tarih, 06-02/44-6 sayılı; 19.11.2008 tarih, 08-65-1055-411 sayılı; 15.04.2010 tarih, 10-31/471-175 sayılı ve 07.03.2011 tarih, 11-13/243-78 sayılı kararlar örnek kararlar olarak sayılmıştır.

<sup>46</sup> Danıştay 13. Dairesinin 24.06.2008 tarihli ve E: 2006/1149, K: 2008/5031 sayılı; 24.06.2008 tarihli ve E: 2006/1041, K: 2008/5023 sayılı; 14.10.2008 tarihli ve E: 2006/5791, K: 2008/6795 sayılı; 02.06.2010 tarihli ve E: 2007/9916, K: 2010/4599 sayılı; 08.05.2012 tarihli ve E: 2008/9080, K: 2012/965 sayılı (Bemka); 09.05.2012 tarihli ve E: 2008/8485, K: 2012/968 sayılı (Hes Elektrik) kararları.

**- Ambarlı-Topçular hattında herhangi bir rekabet karşıtı etki oluşmamasının idari para cezası analizinde dikkate alınmadığına yönelik savunma**

- (306) İDO savunmasında, fiyatların aleni olarak yayımlandığını ve bu itibarla iddia edilen ihlalin piyasada serbest rekabet yapısı içinde etki doğurmadığını, bu durumun idari para cezasının belirlenmesinde dikkate alınması gerektiğini, Kurulun bazı kararlarında<sup>47</sup> da etkinin sınırlı olduğundan bahisle cezanın sınırlı tutulduğunu belirtmiştir.
- (307) Daha önce de belirtildiği üzere, teşebbüsler arasındaki fiyat artışına ilişkin iletişimden sonra fiyatların artırılması ve anılan süreç sonucunda tüketicilerin daha yüksek fiyatlarla hizmet almak zorunda kalması hasebiyle piyasada bir etki oluşmadığından söz edilemeyeceği değerlendirilmektedir. Öte yandan bu etki ihlalin süresiyle sınırlı olarak ortaya çıktığından, ihlalin süresini temel para cezası oranının belirlenmesinde dikkate alan Ceza Yönetmeliği'ne uygun olarak temel para cezası oranının belirlenmesinde ihlalin süresi de dikkate alınmıştır.

**- İDO'nun soruşturmaya yönelik süreçlerde incelemeye yardımcı olduğuna ayrıca rekabet hukuku kurallarına uyum konusunda yüksek bir farkındalığa sahip olduğuna yönelik savunma**

- (308) İDO savunmasında, rekabet hukuku kurallarına uyum konusunda yüksek bir farkındalığa sahip olduğunu ayrıca soruşturmaya yönelik tüm süreçlerde incelemeye yardımcı olduğunu belirtmektedir.
- (309) Söz konusu hususlar teşebbüsün hukuki yükümlülükleri olup, incelemenin zorlaştırılması ya da engellenmesi ve de istenen bilgilerin eksik, yanlış ya da yanıltıcı bir şekilde verilmesi ya da hiç verilmemesi gibi davranışlar idari para cezası gerektiren davranışlardır. Bu nedenle söz konusu hususun idari para cezasının belirlenmesinde hafifletici unsur olarak görülemeyeceği değerlendirilmektedir.

**I.7.5. İDN Tarafından Yapılan Yazılı Savunmalar**

**- İDN'nin Ambarlı-Topçular hattında İDO'dan bağımsız olarak faaliyette bulunamayacağına ilişkin savunma**

- (310) Savunmada, İDN'nin Ambarlı-Topçular hattındaki faaliyetlerinin İDO tarafından bu hatta faaliyette bulunulmasına ilişkin gelen teklifin uygun görülmesiyle başladığı, ancak hattın yeterli ilgi görmemesi üzerine bu hattaki faaliyetlere son verildiği, söz konusu hattaki faaliyete ilişkin bilgilerinin İDO'da bulunması nedeniyle İDO ile devamlı olarak irtibatla bulunulduğu, hattaki faaliyetlerinin İDO ile akdedilen "*Palamar-İskele Abonman ve Kiralama Sözleşmesi*" çerçevesinde gerçekleştiği, Topçular İskelesi ile ilgili çalışma izinlerinin kendilerine İDO tarafından sağlandığı ve kendilerine fatura edildiği, söz konusu hususun da anılan hatta tamamen bağımsız faaliyet göstermediklerinin göstergesi olduğu ifade edilmiştir.
- (311) İDN'nin İDO'dan bağımsız olarak faaliyette bulunduğu tespit edilmiş olup İDN'nin sözü edilen hatta gerçekleştirdiği seferlerin, teşebbüsün kendi nam ve hesabına yapıldığı, teşebbüsün bu seferler dâhilinde oluşabilecek bütün mali ve ticari riskleri kendisinin üstlendiği, dolayısıyla aralarında bir acentelik ilişkisi olmadığı kanaatine ulaşılmaktadır. Bu çerçevede, aynı pazarda aynı konuda faaliyet gösteren İDO ve İDN arasında Ambarlı – Topçular hattında bir rakiplik ilişkisinin bulunmadığı ileri

<sup>47</sup> 27.10.2016 tarih, 16-35/603-268 sayılı Kuyumcular kararı, 04.10.2005 tarih, 05-64/925-248 sayılı Sürtünme Malzeme Sanayicileri kararı, 25.7.2006 tarih, 06-55/713-203 sayılı Sakarya Otobüsçüler kararı savunmada yer verilen kararlar arasındadır.

sürülemeyecektir. Her ne kadar ilk aşamada İDN İDO'nun çabaları ve daveti ile Ambarlı-Topçular hattına girmiş olsa da, bu aşamadan sonra, tarafların birbirine rakip olmadıkları savının kabulü mümkün değildir. Keza bu durumun taraflara fiyatları ortak koordine etme hakkı sağlamayacağı da açıktır. İncelemede elde edilen belge, İDO'nun fiyatlarındaki artışa gitmeye yönelik politikasını İDN'ye ilettiğini, İDN'nin de bu bilgiyi onayladığını ve akabinde aralarında süresel fark olsa da her iki teşebbüsün de fiyatlarını artırdığını göstermektedir.

- (312) Öte yandan İDO'nun ikinci yazılı savunmasındaki açıklamalarla da teşebbüsler arasındaki ro-ro taşımacılığına yönelik ilişkinin bir kira ilişkisi olmadığı açığa kavuşmuştur. İDO'nun savunmasında ve Kuruma 21.11.2018 tarih ve 8378 sayılı ile giren yazısında da belirtildiği üzere, Ambarlı-Topçular hattında faaliyet göstermek isteyen bir teşebbüs hattın iki ucunda yer alan iskeleleri kontrol eden teşebbüsler ile iskele kullanım sözleşmesi imzalamak durumundadır. Bu çerçevede İDN ile İDO arasında akdedilen palamar ve iskele sözleşmesinin de Topçular iskelesinin İDO'nun kontrolünde olmasından kaynaklandığı anlaşılmıştır. İDO sadece UAB'a hitaben bir yazı göndererek İDN'nin Aysu isimli gemisinin Topçular iskelesini kullanması için izin verdiğini belirtmiştir. Dolayısıyla İDN ile İDO arasındaki ilişki kapsamında esasen İDN tarafından alınması gereken izinlerin İDO tarafından alınması gibi bir durum bulunmamaktadır. Bu kapsamda bu savunmanın kabul edilebilir olmadığı değerlendirilmektedir.

**- İDN ve İDO tarafından gerçekleştirilen fiyat artışlarının oran ve tarihlerinin farklı olduğuna ilişkin savunma**

- (313) Savunmada İDN ve İDO tarafından uygulanan zam oran ve tarihlerinin farklı olduğunun görüldüğü, bu kapsamda İDN'nin Ambarlı-Bandırma hattında olduğu gibi Ambarlı-Topçular hattında da rekabeti engelleyici davranışta bulunmadığı iddia edilmiştir.
- (314) Öncelikle taraflar arasındaki fiyat artışına yönelik iletişimi gösteren delillerin varlığı karşısında, ihlal sonucuna varmak için teşebbüslerin fiyat artışını eş anlı yapmış olma durumunun aranmadığı belirtilmelidir. Bu bağlamda birbirine yakın tarihlerde gerçekleşen artışlar da fiyat artışına yönelik iletişimi gösteren deliller ışığında ihlalin göstergesi olarak kabul edilmektedir. Zira bu artışın eş oranlı olması ya da aynı fiyat seviyesine yönelik olması da ihlale bakımından aranan bir şart değildir.
- (315) Öte yandan savunmada sözü edilen tabloya aşağıda yer verilmiştir. Tablodan da görülebileceği gibi, teşebbüsler tarafından gerçekleştirilen zam oranları birbirine oldukça yakındır. Değişim tarihlerine bakıldığında da benzer şekilde tarihlerin birbirine oldukça yakın oldukları görülmektedir. İlave olarak ilgili hatta İDN tarafından gerçekleştirilen fiyat artış tarihleri incelendiğinde artışların tümünün ayın ilk günü gerçekleştiği, bu durumun bir şirket politikası olabileceği dolayısıyla zam tarihleri arasındaki farkın bu durumdan kaynaklanmış olabileceği değerlendirilmektedir.

Tablo-17: İDN ve İDO'nun Ambarlı – Topçular hattında 15.06.2017 Tarihinden Önce ve Sonraki Fiyatları ve Fiyat Değişim Tarihleri (KDV Hariç)

Araç Tipi	Teşebbüs Adı	Değişim Tarihi	Önceki Fiyat (TL)	Sonraki Fiyat (TL)	Değişim Oranı (%)
10,5 Metreye Kadar Kamyon	İDO	19.06.2017	220,00	246,00	11,81
	İDN	01.07.2017	211,86	237,29	11,55
14,5 Metreye Kadar Kamyon	İDO	19.06.2017	271,00	297,00	11,81
	İDN	01.07.2017	254,24	279,66	11,55
16,5 Metreye Kadar Kamyon	İDO	19.06.2017	297,00	322,00	11,36
	İDN	01.07.2017	296,61	322,03	11,55

Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen bilgi ve belgeler.

### I.7.6. ROFED Tarafından Yapılan Savunmalar

- (316) ROFED'in savunmasında, Derneğin feribot taşımacılığı yapan işletici firmaların sektör bilgi birikimini artırmak, kabotaj rejiminde yapılan araç taşımacılığının ülkemiz için önemini tüm kamuoyuna aktarmak ve kabotaj Hattında ro-ro feribot gemileri ile araç taşımacılığını daha ileri seviyelere taşımak amacıyla kurulduğu belirtilmiş ve 4054 sayılı Kanun'u ihlal etmediği ileri sürülerek bunun dışında herhangi bir savunma yapılmamıştır. Dosya kapsamında da ROFED'in Ambarlı-Bandırma ro-ro taşımacılığı hattında 4054 sayılı Kanun'u ihlal etmediği ve söz konusu teşebbüs birliğine 4054 sayılı Kanun'un 16. maddesi çerçevesinde idari para cezası uygulanmasına yer olmadığı sonucuna varılmıştır.

### I.8. İdari Para Cezasının Tespitine İlişkin Değerlendirme

- (317) Yukarıda yer verilen tüm bu bilgi, belge ve değerlendirmeler kapsamında Ambarlı – Bandırma hattında TRAMOLA, KALE ve LİNES'in 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinde yasaklanan rekabeti kısıtlayıcı bir fiyat anlaşması yaptıkları, diğer yandan Ambarlı – Topçular hattında İDO ve İDN'nin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinde yasaklanan rekabeti kısıtlayıcı bir fiyat anlaşması içerisinde buldukları kanaatine varılmıştır.

- (318) Ceza Yönetmeliği'nin 3. maddesinde kartelin "*Fiyat tespiti, müşterilerin, sağlayıcıların, bölgelerin ya da ticaret kanallarının paylaşılması, arz miktarının kısıtlanması veya kotalar konması, ihalelerde danışıklı hareket konularında, rakipler arasında gerçekleşen, rekabeti sınırlayıcı anlaşma ve/veya uyumlu eylemleri*" ifade ettiği belirtilmektedir. Bu çerçevede hem Ambarlı – Topçular hattında, hem de Ambarlı – Bandırma hattında gerçekleşen eylemler kartel tanımına uymaktadır. Ceza Yönetmeliği'nin 5. maddesinin ilk fıkrasının (a) bendinde, karteller için temel para cezası hesaplanırken ihlalde bulunan teşebbüslerin Kurul tarafından saptanacak olan yıllık gayri safi gelirlerinin yüzde ikisi ile yüzde dördü arasında bir oranın esas alınması gerektiği düzenlenmiştir. Anılan maddenin ikinci fıkrasında ise birinci fıkrada yazılı oranların belirlenmesinde ilgili teşebbüslerin veya teşebbüs birliklerinin piyasadaki gücü, ihlal neticesinde gerçekleşen veya gerçekleşmesi muhtemel zararın ağırlığı gibi hususların dikkate alınacağı hükmüne yer verilmiştir. Ceza Yönetmeliği'nin 5. maddesinin üçüncü fıkrasının (b) bendinde de beş yıldan uzun süren ihlallerde oranın bir katı oranında artırılacağı ifade edilmiştir. Bu çerçevede;

- TRAMOLA'nın 29.04.2009 – 18.08.2017 tarihleri arasında Ambarlı – Bandırma ro-ro taşımacılığı hattında hat fiyatlarını ortaklaşa belirlemek suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal ettiği değerlendirildiğinden, Ceza Yönetmeliği'nin 5. maddesinin birinci fıkrasının (a) bendi, ikinci fıkrası ve üçüncü fıkrasının (b) bendi uyarınca temel para cezası %4 olarak belirlenmiştir. Teşebbüs bakımından ağırlaştırıcı ve/veya hafifletici unsur bulunmamaktadır.
- LİNES'in 28.05.2010 – 18.08.2017 tarihleri arasında Ambarlı – Bandırma ro-ro taşımacılığı hattında hat fiyatlarını ortaklaşa belirlemek suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal ettiği sonucuna varılmış, ilgili kısımda detaylarına yer verildiği üzere BOSTAN ve HİDİV'in elde etmiş olduğu gelirler de dikkate alınarak, Ceza Yönetmeliği'nin 5. maddesinin birinci fıkrasının (a) bendi, ikinci fıkrası ve üçüncü fıkrasının (b) bendi uyarınca temel para cezası %4 olarak belirlenmiştir. Teşebbüs bakımından ağırlaştırıcı ve/veya hafifletici unsur bulunmamaktadır.

- KALE'nin 29.04.2009 – 18.08.2017 tarihleri arasında Ambarlı – Bandırma ro-ro taşımacılığı hattında hat fiyatlarını ortaklaşa belirlemek suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal ettiği, ancak ihlalin başlangıcına işaret eden belgenin pişmanlık başvurusu kapsamında elde edilmiş olması nedeniyle, Pişmanlık Yönetmeliği'nin 5. maddesinin ikinci fıkrası uyarınca ihlalin cezaya konu süresinin 24.02.2012 – 18.08.2017 dönemi olarak kabul edilebileceği değerlendirilmiştir. Ceza Yönetmeliği'nin 5. maddesinin birinci fıkrasının (a) bendi, ikinci fıkrası ve üçüncü fıkrasının (b) bendi uyarınca temel para cezası %4 olarak belirlenmiştir. Teşebbüsün ihlal konusu faaliyetlerinin yıllık gayri safi gelirler içerisindeki payının çok düşük olması nedeniyle Ceza Yönetmeliği'nin 7. maddesinin birinci fıkrası uyarınca temel para cezasının beşte üçü oranında indirim yapılması öngörülmüştür. Son olarak teşebbüs hakkında alınan 18-09/169-MP sayılı karar dikkate alınarak Pişmanlık Yönetmeliği'nin 5. maddesinin birinci fıkrasının (a) bendi hükmü uyarınca belirlenen ceza oranında yarısı oranında indirim yapılarak idari para cezası %0,8 olarak belirlenmiştir.
- İDO'nun 15.06.2017 – 13.10.2017 tarihleri arasında Ambarlı – Topçular ro-ro taşımacılığı hattında hat fiyatlarını ortaklaşa belirlemek suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal ettiği değerlendirildiğinden, Ceza Yönetmeliği'nin 5. maddesinin birinci fıkrasının (a) bendi ve ikinci fıkrası uyarınca temel para cezası %2 olarak belirlenmiştir. Teşebbüsün ihlal konusu faaliyetlerinin yıllık gayri safi gelirler içerisindeki payının çok düşük olması nedeniyle Ceza Yönetmeliği'nin 7. maddesinin birinci fıkrası uyarınca temel para cezası beşte üç oranında indirilerek idari para cezası %0,8 olarak belirlenmiştir.
- İDN'nin 15.06.2017 – 13.10.2017 tarihleri arasında Ambarlı – Topçular ro-ro taşımacılığı hattında hat fiyatlarını ortaklaşa belirlemek suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal ettiği değerlendirildiğinden, Ceza Yönetmeliği'nin 5. maddesinin birinci fıkrasının (a) bendi ve ikinci fıkrası uyarınca temel para cezası %2 olarak belirlenmiştir. Teşebbüsün ihlal konusu faaliyetlerinin yıllık gayri safi gelirler içerisindeki payının çok düşük olması nedeniyle Ceza Yönetmeliği'nin 7. maddesinin birinci fıkrası uyarınca temel para cezası beşte üç oranında indirilerek idari para cezası %0,8 olarak belirlenmiştir.

## J. SONUÇ

(319) 28.11.2017 tarih ve 17-39/627-M sayılı, 14.08.2018 tarih ve 18-28/474-M sayılı Kurul kararları uyarınca yürütülen soruşturma ile ilgili olarak düzenlenen Rapora, toplanan delillere, yazılı savunmalara, sözlü savunma toplantısında yapılan açıklamalara ve incelenen dosya kapsamına göre;

- 1) Ambarlı – Bandırma ro-ro taşımacılığı hattında, Tramola Gemi İşletmeciliği ve Ticaret A.Ş., Kale Nakliyat Seyahat ve Turizm A.Ş. ve İstanbullines Denizcilik Yatırım A.Ş.'nin hat fiyatlarını ortaklaşa belirlemek suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal ettiklerine OYÇOKLUĞU ile,
- 2) Ambarlı – Topçular ro-ro taşımacılığı hattında İstanbul Deniz Nakliyat Gıda İnşaat Sanayi Ticaret Ltd. Şti. ile İstanbul Deniz Otobüsleri Sanayi ve Ticaret A.Ş.'nin hat fiyatlarını ortaklaşa belirlemek suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal ettiklerine OYBİRLİĞİ ile,
- 3) Ambarlı – Bandırma ro-ro taşımacılığı hattında tespit edilen rekabet ihlali dolayısıyla, 4054 sayılı Kanun'un 16. maddesinin üçüncü fıkrası ve "Rekabeti Sınırlayıcı Anlaşma, Uyumlu Eylem ve Kararlar ile Hakim Durumun Kötüye



Kullanılması Halinde Verilecek Para Cezalarına İlişkin Yönetmelik”in 5. maddesinin birinci fıkrasının (a) bendi, ikinci fıkrası ile,

a) üçüncü fıkrasının (b) bendi ve 2017 mali yılı sonunda oluşan ve Bostan Denizcilik Ltd. Şti. ve Hidiv Denizcilik Ltd. Şti.’nin elde etmiş olduğu gelirler de dikkate alınarak Kurul tarafından belirlenen yıllık gayri safi gelirlerinin takdiren, %4’ü oranında olmak üzere;

- İstanbullines Denizcilik Yatırım A.Ş.’ye (.....) TL

b) üçüncü fıkrasının (b) bendi uyarınca 2018 mali yılı sonunda oluşan ve Kurul tarafından belirlenen yıllık gayri safi gelirlerinin takdiren, %4’ü oranında olmak üzere;

- Tramola Gemi İşletmeciliği ve Ticaret A.Ş.’ye (.....) TL

c)

i. Kale Nakliyat Seyahat ve Turizm A.Ş.’ye 4054 sayılı Kanun’un 16. maddesinin üçüncü fıkrası ve “Rekabeti Sınırlayıcı Anlaşma, Uyumlu Eylem ve Kararlar ile Hakim Durumun Kötüye Kullanılması Halinde Verilecek Para Cezalarına İlişkin Yönetmelik”in 5. maddesinin birinci fıkrasının (a) bendi, ikinci fıkrası ile üçüncü fıkrasının (b) bendi, 7. maddesinin birinci fıkrası uyarınca 2018 mali yılı sonunda oluşan ve Kurul tarafından belirlenen yıllık gayri safi gelirlerinin takdiren %1,6’sı oranında olmak üzere,

ii. Bununla birlikte Kale Nakliyat Seyahat ve Turizm A.Ş. tarafından Kartellerin Ortaya Çıkarılması Amacıyla Aktif İşbirliği Yapılmasına Dair Yönetmelik’ten yararlanmak üzere yapılan başvuru hakkında verilen 18-09/169-MP sayılı Kurul kararı dikkate alınarak; adı geçen teşebbüse verilecek idari para cezasında anılan Yönetmeliğin 5. maddesinin birinci fıkrasının (a) bendi hükmü uyarınca yarısı oranında indirim yapılmasına, bu çerçevede adı geçen teşebbüse 2018 mali yılı sonunda oluşan ve Kurul tarafından belirlenen yıllık gayri safi gelirlerinin takdiren %0,8’i oranında olmak üzere (.....) TL

idari para cezası verilmesine Başkan Prof Dr. Ömer TORLAK’ın ve Kurul Üyesi Ahmet ALGAN’ın farklı gerekçeleri ve OYBİRLİĞİ ile,

4) Ambarlı – Topçular ro-ro taşımacılığı hattında tespit edilen rekabet ihlali dolayısıyla, 4054 sayılı Kanun’un 16. maddesinin üçüncü fıkrası ve “Rekabeti Sınırlayıcı Anlaşma, Uyumlu Eylem ve Kararlar ile Hakim Durumun Kötüye Kullanılması Halinde Verilecek Para Cezalarına İlişkin Yönetmelik”in 5. maddesinin birinci fıkrasının (a) bendi, ikinci fıkrası ile 7. maddesinin birinci fıkrası uyarınca 2018 mali yılı sonunda oluşan ve Kurul tarafından belirlenen yıllık gayri safi gelirlerinin takdiren, %0,8’i oranında olmak üzere;

- İstanbul Deniz Nakliyat Gıda İnşaat Sanayi Ticaret Ltd. Şti.’ye (.....) TL

- İstanbul Deniz Otobüsleri Sanayi ve Ticaret A.Ş.’ye (.....) TL

idari para cezası verilmesine OYBİRLİĞİ ile

5) İstanbullines Denizcilik Yatırım A.Ş.’nin soruşturma kapsamında talep edilen bilgileri eksik göndermesi nedeniyle, anılan teşebbüse 4054 sayılı Kanun’un 16. maddesinin birinci fıkrasının (c) bendi uyarınca 2017 mali yılı sonunda oluşan ve Bostan Denizcilik Ltd. Şti. ve Hidiv Denizcilik Ltd. Şti.’nin elde etmiş

olduğu gelirler de dikkate alınarak Kurul tarafından belirlenen gayri safi gelirlerinin binde biri oranında olmak üzere (.....) TL idari para cezası verilmesine Başkan Prof Dr. Ömer TORLAK'ın ve Kurul Üyesi Ahmet ALGAN'ın farklı gerekçeleri ve OYBİRLİĞİ ile,

- 6) Kabotaj Hattı ro-ro ve Feribot İşletmecileri Derneğinin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal etmediğine, dolayısıyla adı geçen teşebbüs birliğine idari para cezası verilmesine yer olmadığına OYBİRLİĞİ ile,

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

**Rekabet Kurulunun 18.04.2019 tarih ve 19-16/229-101  
sayılı Kararının 1. Maddesine**

**KARŞI OY GEREKÇESİ**

Aşağıda sunulan gerekçelerle Kurul kararının 1. Maddesine katılmamız mümkün olmamıştır.

Kararda İstanbullines Denizcilik Yatırım A.Ş.'nin (Lines) Ambarlı-Bandırma hattında hat fiyatlarını ortaklaşa belirleme eylemine dahil olduğuna yönelik yeterli bilgi ve belge bulunmamaktadır. Bilindiği üzere, 4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi uygulamalarına per se yaklaşım hakim olup uyumlu eylem veya kartel yapılarında rakiplerin bir araya geldiği ortamlarda herhangi bir teşebbüsün bulunması o teşebbüsün rekabet karşıtı anlaşmayı onayladığı ve uygulanmasına razı olduğuna karinedir. Mehaz AB yargı kararlarına Anic karinesi olarak geçen ve aksi ispat edilebilir bu karineye göre; toplantı ve bilgi değişimi gibi tertibata katılan ve piyasada faal olmaya devam eden teşebbüsler, piyasadaki davranış ve stratejilerine karar verirken rakipleri ile paylaştığı bu bilgileri dikkate alır. Özellikle uzun vadede ve düzenli bir şekilde bir araya gelinen türdeki anlaşmalarda bu karine güçlüdür.<sup>48</sup> Bir teşebbüsün bir anlaşmaya katıldığını ortaya koyabilmek içinse teşebbüsün kendi davranışları ile tüm tarafların ortak amacına katkı sağlaması, tarafların planladığı fiillerin farkında olması ve bunun için risk almaya hazır olması gibi unsurların varlığı gösterilmelidir. Ancak bu hususlar ortaya konduktan sonra karine devreye girmekte ve ispat yükü teşebbüse geçmektedir. Şayet teşebbüs ilgili bir araya gelmelerde rakiplerinden farklı olarak herhangi bir rekabet karşıtı niyet ve ruh taşımıyorsa veya daha da önemlisi açık bir şekilde kendisiyle böyle bir toplantının içeriği arasına mesafe koyarsa karineyi çürütebilecektir.

Bu çerçevede Karara esas teşkil eden belgeleri incelediğimizde; Lines ile rakipleri arasında herhangi bir sanal/fiziksel bilgi değişimi ya da bir araya gelmeye ilişkin belge bulunmadığı, Belge 7'de bir iç yazışma ile Belge 6 ve Belge 57'de iki rakip arasındaki yazışmada Lines'ın yeni fiyatları uygulayacağına (ve tarihe) dair ilişkin yazışmalar dışında Lines'ın da dâhil olduğu bir toplantıya dair bulgu ya da yazışma mevcut değildir. Lines'ın geçtiği diğer yazışmalar ise yine Lines'ın dışındaki rakipler arasında ya da kendi iç yapılarında yapılmış olup Lines'ın iddia edilen ortak fiyat hareketinden farklı uygulamalar (indirim veya zam) yaptığını ilişkindir. Diğer taraftan Lines, Belge-44'te yer aldığı üzere, ROFED'in toplantı gündeminin 3. Maddesi olan "2017 hizmet ve araç taşıma zam oranları"na şerh koymuş ve daha

<sup>48</sup> Case C-49/92p Commission v Anic Partecipazioni.

gündeme alınmadan zam oranlarının birlikte belirlenme teşebbüsüne aktif bir şekilde karşı çıkmıştır.

Elbette Lines ile ilgili bir belgenin tespit edilmemiş olması Lines'ın anlaşmaya taraf olmadığını da kanıtlamayacaktır. Bu noktada, ilgili piyasa yapısı çerçevesinde Lines'ın fiyatlarının rakipleri ile ne derece aynı hizaya geldiği ve bunun zamanlamasına da bakılmalıdır. Kararda yer aldığı üzere, ilgili pazar oligopolistik yapı teşkil etmekte olup bu tür piyasalar az sayıda oyuncu, hizmetin homojenliği ve şeffaflıkla karakterize edilmektedir. Herhangi bir teşebbüs talep/arz eğrisini tek başına tahmin edemeyeceğinden dolayı rakiplerini dikkate almak durumundadır. Doğal olarak, bir teşebbüsün akılcıca rakiplerini ve piyasa koşullarını hesaba katması bağımsızlığına halel getirecek bir olgu değildir. Bu bağlamda, Grafik 6-8'de teşebbüslerin 2010-2018 dönemine dair fiyat seyirleri karşılaştırmalarına bakıldığında; öncelikle 3 aylık periyotlara göre hazırlanan grafiklerden teşebbüslerin iddia edildiği gibi fiyat artışlarını birlikte tespit edip etmedikleri anlaşılmamaktadır. Genel paralellik oligopolistik bağımlılıkla açıklanabilmekteyken Lines özelinde belge bulunmadığı için fiyatın arttığı dönemler seçilerek zamanlı bir uyumun olup olmadığı ortaya konmalyken Lines'ın fiyat artışlarını her ayın 15'inde yaptığı varsayımına göre grafikler hazırlanarak genel fiyat paralelliğine işaret edilmiştir. Bilindiği üzere, oligopol piyasalarda iktisadi deliller ve piyasanın anlaşmaya yatkınlığı karşı delil de olabilmekte ve teşebbüslerin herhangi bir anlaşma olmaksızın da rekabetçi seviyenin üstünde dengeyi sağlayabileceklerini gösterebilmektedir.

Tüm bu değerlendirmelere göre; Lines'ın rakipleriyle bilgi değişimi içinde bulunduğu, zamanlama da dâhil rakipleriyle paralel fiyat artışlarında bulunduğu ve rakipleri ile bir araya geldiğinin ortaya konmamış olması ve de Lines'ın Dernek bünyesindeki fiyat tespitine ilişkin gündem maddesine aktif bir şekilde şerh koymuş olması sebepleriyle ilgili Kararın Lines'a para cezası verilmesi yönündeki çoğunluk görüşüne (Kararın 1. maddesi) katılmamız mümkün olmamıştır.

**Rekabet Kurulunun 18.04.2019 tarih ve 19-16/229-101 sayılı  
Kararının 3(a) ve 5. Maddelerine  
FARKLI GEREKÇE**

Bilindiği üzere rekabet hukukunun amaçları bakımından ana şirketin yavru şirketlerin davranışlarından sorumlu olması ve "ekonomik bütünlük" kavramı esastır. Rekabet hukuku bakımından "teşebbüs," genel manada (vergi, ticaret hukuku dallarındaki gibi) anlaşılan tüzel kişi ile örtüşmemekte; tek bir teşebbüs (ekonomik bütünlük) içine birden fazla tüzel ya da gerçek kişiyi alabilmektedir. Dolayısıyla, herhangi bir yavru şirketin ayrı bir tüzel kişiliği olması özellikle yavru şirketin ilgili pazarda kendi davranışlarını bağımsızca belirlemediği hallerde onu kontrol eden ana şirketi rekabet hukukundan doğan sorumluluktan kurtarmamaktadır. Bu bağlamda, yalnızca sermaye yapısı değil; yönetim ve kilit kararların kim tarafından alındığı ortaya konarak yavru şirketin gerçekten kendi davranışına bağımsızca tek bir iktisadi birimmişçesine karar verip veremediği önem arz etmektedir. Diğer taraftan, aynı ekonomik bütünlük içerisindeki farklı yavru şirketlerin birbirlerinin davranışlarından sorumlu olup olmayacağı da aynı şekilde maddi olarak hepsinin ana şirketin talimatları/yönlendirmesiyle hareket edip etmediğine göre ortaya çıkmaktadır. Son olarak, ceza ve %10'luk üst eşik bakımından konsolide grup cirosunun esas alınması bakımından; herhangi bir devralma halinde bir teşebbüsün yavru şirketinin devralma

öncesi işlediği bir ihlalden sorumlu olabileceği düşünülemezdir. Aksi halde; ölçülülük, bireysel sorumluluk ve cezaların şahsiliği gibi ilkeler çiğnenmiş olacaktır.

Bu bağlamda Kararın ilgili bölümlerini incelediğimizde, Lines'ın fiyatlara ilişkin kararlarını nasıl aldığı ortaya konmadan ve yalnızca bölünme öncesi Hidiv ve Bostan'ın gemi malikleri olmasından dolayı her üç teşebbüsün de aynı ekonomik bütünlük içine alındığı ve ihlalden sorumlu tutulduğu görülmektedir. Lines'ın bölünme öncesi ana şirketi olan Negmar'ın sermaye yapısında hangi gerçek ya da tüzel kişinin nihai kontrol sahibi olduğu ve de Hidiv ve Bostan'ın bu yapıdaki yeri ortaya konulmadığı gibi Lines ile İstanbullines Denizcilik ve Lojistik Ltd. Şti. arasındaki ilişki de açıklanmamıştır. Bu bağlamda gerek sermaye yapısı gerekse de rekabet hukuku bağlamında bağımsızlığı/ekonomik bütünlüğü ortaya koyacak bir değerlendirme yapılmaksızın üç teşebbüsün ciroları toplanmış ve birlikte sorumlu tutulmuşlardır. Davranıştan gerçekte hangi teşebbüsün sorumlu olduğu ortaya konulmadan yapılmış bu değerlendirme rekabet hukuku ceza yaptırımlarından beklenen faydaları ortaya koymaktan uzaktır. Bu çerçevede, Kurul kararının 3(a) ve 5. Maddelerine sayılan bu farklı gerekçe ile katılmamız mümkün olmuştur.

**Prof. Dr. Ömer TORLAK**  
**Kurul Üyesi (Başkan)**

**Rekabet Kurulunun 18.04.2019 tarih ve 19-16/229-101 sayılı Kararının 3(a) ve 5. Maddelerine**

### **FARKLI GEREKÇE**

Kararın 16. paragrafında yer aldığı üzere İstanbullines Denizcilik Yatırım A.Ş. (LİNES), 2006 yılından beri faal olup 2018 yılında bölünmeye gitmiştir. Kararda teşebbüsün bölünme sonrası sermaye yapısı sunulmakla beraber Lines'ın bölünme öncesi ve sonrası nasıl bir sermaye yapısı ve daha da önemlisi kontrol yapısına sahip olduğu irdelenmemiştir. Kararın 3(a) ve 5. maddelerinde bu yapı incelenmeden Lines ile Lines'ın bölünme öncesi işlettiği gemilerin mülkiyetini elinde bulunduran Bostan Denizcilik Ltd. Şti. (BOSTAN) ve Hidiv Denizcilik Ltd. Şti.'nin (HİDİV) en yakın ciroları toplanmak suretiyle ceza miktarının temeli belirlenmiştir. Şayet Lines, kendi markasını kullandığı bu gemileri bağımsız bir şekilde işletiyorsa yani iş planını ve stratejik kararlarını (fiyat ve çıktı miktarının belirlenmesi dahil) Bostan ve Hidiv'le veyahut da Kararda açıklanmayan ana şirket(ler)le herhangi bir etkileşim içine girmeden veriyorsa ceza temelinin miktarca fazla belirlendiği; şayet Lines ana şirketçe kontrol ediliyor ve ondan bağımsız işlemiyorsa ceza temelinin bu sefer miktarca az belirlendiği söylenebilecektir. Dolayısıyla Kararda cezai sorumluluğun aydınlığa kavuşturulabilmesi için Lines'ın gerek sermaye yapısı gerekse de günlük işleyişi bakımından rekabet hukukunun amaçları çerçevesinde nasıl bir kontrole tabi olduğu ortaya konulmamıştır.

Rekabet hukukunda bir A teşebbüsünün –tüzel kişilikten bağımsız- B teşebbüsünün rekabet karşıtı davranışlarından sorumlu olabilmesi için B teşebbüsünün piyasadaki davranışını bağımsızca kararlaştırmamış olması; bu davranışı hukuki/ekonomik bağ ile bağlı bulunduğu A teşebbüsünün talimat ve onayı

çerçevesinde gerçekleştirmiş olması aranmaktadır. Sermaye yapısı, yönetim kurullarında stratejik kararlara ilişkin karar alma kurgusu ve de temsil yetkisi kontrolü ortaya koymak bakımından elzemdir. Kararda ise Lines'ın yönetim yapısının nasıl olduğu, ana şirketlerin Lines'ı ne derece kontrol ettiği, Lines'ın kararlarında başka yavru şirketler olan Bostan ve Hivid'in ne derece etkili olduğu ortaya konmadan bir ceza temeli belirlenmiştir. Bu şekilde Lines'ın hangi ekonomik bütünlüğe dahil olduğu ve bu bütünlüğün Lines'ın kararlarında hangi derecede söz sahibi olduğu anlaşılmeden yalnızca gemi mülkiyeti ilişkisi dikkate alınarak üç teşebbüs ekonomik bütünlük gibi esas alınmıştır. Bu çerçevede, Lines ile ana şirketler ve diğer yavru şirketler arasındaki kontrol ilişkisi ortaya konmadan belirlenen ihlal sorumluluğu ve ceza miktarına ilişkin bu maddelere yukarıda açıklanan farklı gerekçe ile katılmamız mümkün olmuştur.

**Ahmet ALGAN**  
**Kurul Üyesi**