

T.C.
ANKARA
12. İDARE MAHKEMESİ
ESAS NO : 2013/1754
KARAR NO : 2014/1094

REKABET KURUMU
Tarih : 14.01.2015
Sayı : 208

DAVACI : U.N. RO-RO İşletmeleri A.Ş.
VEKİLİ : Av. İsmail Yılmaz ASLAN
Gazi Umur Paşa Sok. Bimar Plaza, No: 38/8
Balmumcu -Beşiktaş/İSTANBUL

DAVALI : Rekabet Kurumu Başkanlığı
Üniversiteler Mah. 1597.Cad. No:9 Bilkent /ANKARA
VEKİLİ : Av. Ertül ATAKAN - Aynı yerde

Davalı Yanında Katılan

MÜDAHİL : UND Deniz Taşımacılığı A.Ş
VEKİLİ : Av. Gönenç GÜRKAYNAK
Yıldız Mah. Çitilembik Sok. No:12 Beşiktaş/İSTANBUL

DAVANIN ÖZETİ : Davacı şirketin Fransa ve İtalya varışlı Akdeniz Ro Ro pazarında UND Deniz Taşımacılığı A.Ş.'ye karşı dışlayıcı nitelikte eylemlerde bulunmak suretiyle, 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanununun 4. ve 6. maddelerinin ihlal edip etmediğinin tespiti amacıyla yapılan soruşturma sonucunda verilen 01.10.2012 gün ve 12-47/1413-474 sayılı Rekabet Kurulu kararının; Rekabet Kanunu'nda öngörülen sürelerle uyulmadığı, ilgili pazarın değerlendirmesinin hatalı yapıldığı, yıkıcı fiyat iddialarının eksik ve yanlış bilgilere dayanılarak değerlendirildiği, fiyatlama dışındaki kötüye kullanma hallerinin gerçeği yansıtmadığı, UND Deniz'in piyasadan çıkmasının asıl nedenlerinin araştırılmadığı iddiaları ileri sürülerek iptali istenilmektedir.

SAVUNMANIN ÖZETİ : 4054 sayılı Kanunda ön araştırma için öngörülen sürelerin iç uygulamaya yönelik olduğu, sürelerin aşılmasının soruşturma raporunu haksız kılmayacağı, davacı şirketin Pendik-Marsilya hattında uyguladığı maliyet altı fiyatlamasının, rekabet karşıtı bir piyasa kapamaya yol açarak tüketici refahını azalttığı, Kurum uzmanlarınca yapılan soruşturma çerçevesinde elde edilen bilgi ve belgeler ve yapılan değerlendirmeler sonucunda UN . RO-RO'nun hakim durumunu kötüye kullanmak suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesini ihlal ettiği anlaşıldığında bahisle 4054 sayılı Kanun'un 16. maddesi ve ilgili

Yönetmelik hükümleri esas alınarak verilen dava konusu idari para cezasının hukuka uygun olduğu belirtilerek davanın reddi gerektiği savunulmaktadır.

MÜDAHİL DİLEKÇESİ'NİN ÖZETİ: Davaya katılma talebinde bulunmuştur.

TÜRK MİLLETİ ADINA

Karar veren Ankara 12. İdare Mahkemesince, önceden belirlenen ve taraflara tebliğ edilen 25.09.2014 tarihli duruşmaya davacı şirket vekili Av. Cemre Kocaçimen Ayarçı ve davalı idareyi temsilen Av. Ertül Atakan'ın geldiği görüldü. Taraflara usulüne uygun söz verilip yaptıkları açıklamalar dinlendikten sonra duruşma son verildi ve dava dosyası incelenerek işin gereği görüldü:

Dava; davacı şirketin Fransa ve İtalya varışlı Akdeniz Ro Ro pazarında UND Deniz Taşımacılığı A.Ş.'ye karşı dışlayıcı nitelikte eylemlerde bulunmak suretiyle, 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanununun 4. ve 6. maddelerinin ihlal edip etmediğinin tespiti amacıyla yapılan soruşturma sonucunda verilen 01.10.2012 gün ve 12-47/1413-474 sayılı Rekabet Kurulu kararının iptali istemiyle açılmıştır.

4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 1. maddesinde, bu Kanun'un amacının; mal ve hizmet piyasalarındaki rekabeti engelleyici, bozucu veya kısıtlayıcı anlaşma, karar ve

T.C.

ANKARA

12. İDARE MAHKEMESİ

ESAS NO : 2013/1754

KARAR NO : 2014/1094

uygulamaları ve piyasaya hâkim olan teşebbüslerin bu hâkimiyetlerini kötüye kullanmalarını önlemek, bunun için gerekli düzenleme ve denetimleri yaparak rekabetin korunmasını sağlamak olduğu belirtilmiş; 2. maddesinde, Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde mal ve hizmet piyasalarında faaliyet gösteren ya da bu piyasaları etkileyen her türlü teşebbüsün aralarında yaptığı rekabeti engelleyici, bozucu ve kısıtlayıcı anlaşma, uygulama ve kararlar ile piyasaya hâkim olan teşebbüslerin bu hâkimiyetlerini kötüye kullanmaları ve rekabeti önemli ölçüde azaltacak birleşme ve devralma niteliğindeki her türlü hukukî işlem ve davranışlarının, rekabetin korunmasına yönelik tedbir, tesbit, düzenleme ve denetlemeye ilişkin işlemlerin bu Kanun kapsamına gireceği hükme bağlanmış; 27. maddesinin (a) bendinde ise, bu Kanun'da yasaklanan faaliyetler ve hukukî işlemler hakkında, başvuru üzerine veya re'sen inceleme, araştırma ve soruşturma yapmak; bu Kanun'da düzenlenen hükümlerin ihlâl edildiğinin tespit edilmesi üzerine, bu ihlâllere son verilmesi için gerekli tedbirleri alıp bundan sorumlu olanlara idarî para cezaları uygulamak Rekabet Kurulu'nun görevleri arasında sayılmıştır.

4054 sayılı Kanun'un hâkim durumun kötüye kullanılmasını yasaklayan 6. maddesinde ise, bir veya birden fazla teşebbüsün ülkenin bütününde ya da bir bölümünde bir mal veya hizmet piyasasındaki hâkim durumunu tek başına yahut başkaları ile yapacağı anlaşmalar ya da birlikte davranışlar ile kötüye kullanması halinin hukuka aykırı ve yasak olduğu belirtilmiş, anılan maddede kötüye kullanma hallerine örnekler verilmiştir. Maddede sayılan örnekler:"a) Ticarî faaliyet alanına başka bir teşebbüsün girmesine doğrudan veya dolaylı olarak engel olunması ya da rakiplerin piyasadaki faaliyetlerinin zorlaştırılmasını amaçlayan eylemler,

b) Eşit durumdaki alıcılara aynı ve eşit hak, yükümlülük ve edimler için farklı şartlar ileri sürerek, doğrudan veya dolaylı olarak ayrımcılık yapılması,

c) Bir mal veya hizmetle birlikte, diğer mal veya hizmetin satın alınmasını veya aracı teşebbüsler durumundaki alıcıların talep ettiği bir malın veya hizmetin, diğer bir mal veya hizmetin de alıcı tarafından teşhiri şartına bağlanması ya da satın alınan bir malın belirli bir fiyatın altında satılmaması gibi tekrar satış hâlinde alım satım şartlarına ilişkin sınırlamalar getirilmesi,

d) Belirli bir piyasadaki hâkimiyetin yaratmış olduğu finansal, teknolojik ve ticarî avantajlardan yararlanarak başka bir mal veya hizmet piyasasındaki rekabet koşullarını bozmayı amaçlayan eylemler,

e) Tüketicinin zararına olarak üretimin, pazarlamanın ya da teknik gelişmenin kısıtlanması." olarak sayılmıştır.

Dava dosyasının incelenmesinden; UND Deniz Taşımacılık A.Ş'nin yaptığı UN. Ro-Ro İşletmeleri A.Ş.'nin Türkiye-Avrupa arasındaki ro ro hatlarında sunula ro-ro taşımacılığı hizmetlerinde kendilerine karşı dışlayıcı nitelikte eylemlerde bulunmak ve Ulusoy Ro Ro işletmeleri A.Ş. arasındaki bilet ve hizmet sunuşu sistemine kabul etmemek suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 4. ve 6. maddelerini ihlal ettiği yönünde yaptığı şikayet üzerine davacı UN RO-RO işletmeleri A.Ş.'nin Fransa ve İtalya varışlı Akdeniz ro ro pazarlarında UND Deniz Taşımacılığı A.Ş.'ye karşı dışlayıcı nitelikte eylemlerde bulunmak suretiyle 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanunun 4. ve 6. maddelerini ihlal edip etmediğinin tespiti amacıyla soruşturma başlatıldığı, 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında, davacı şirketin Türkiye çıkışlı Fransa ro ro hattında yıkıcı fiyat uygulamak ve fiyatlama dışı dışlayıcı eylemlerde bulunmak suretiyle; Türkiye çıkışlı İtalya ro ro hattında ise fiyatlama dışı dışlayıcı eylemlerde bulunmak suretiyle hâkim durumunu kötüye kullanıp kullanmadığının incelendiği, bu çerçevede, öncelikle U.N. RO-RO'nun hakim durumda olup olmadığına ilişkin değerlendirmeler yapıldığı, ardından da yıkıcı fiyat ve fiyatlama dışındaki kötüye kullanma başlıkları altında kötüye kullanmaya ilişkin değerlendirmelere yer verildiği, soruşturma konusu bakımından Türkiye ile Fransa ve İtalya arasındaki tüm ro ro hatları aynı pazar içinde kabul edilerek soruşturma kapsamında ilgili pazarın "Türkiye-Avrupa ro ro hatları" olarak tanımlandığı ve söz konusu pazar tanımı bağlamında, U.N. RO-RO, UND DENİZ ve ULUSOY RO RO'nun 2007-2011 yılları arasında gerçekleştirdikleri toplam taşıma adetleri ile bunlar üzerinden hesaplanan pazar payları incelendiği,

T.C.

ANKARA

12. İDARE MAHKEMESİ

ESAS NO : 2013/1754

KARAR NO : 2014/1094

pazar payı dışında U.N. RO-RO'nun Türkiye ile Avrupa arasındaki ro ro taşımacılığı alanında sahip olduğu tecrübe ve sektör çapındaki bilinirliğinin de dikkate alındığı, 1994 yılından bugüne kadar, faaliyetlerini ara vermeksizin sürdürmesi, sahip olduğu on bir adet özmal, ve iki adet kiralık gemi ile Türkiye'nin en büyük ro ro filosu ile İstanbul-Fransa hattındaki seferlerinin yanında haftanın her günü İstanbul-Trieste arasında sefer düzenlemesi, ayrıca şirketin Mersin-Trieste ve İstanbul-Köstence arasında da seferleri bulunması. Şu andaki tek rakibi olan ULUSOY RO RO ise sadece Çeşme-Trieste hattında faaliyet göstermesi, filosundaki gemilerin ikisi dışında tamamının özmal gemiler olması, Türkiye'de kendilerine ait limanlarda faaliyet göstermesi gibi hususlarda değerlendirilerek davacı U.N. RO-RO'nun, ilgili pazarda hâkim durumda olduğu sonucuna ulaşıldığı, ardından hakim durumunun kötüye kullanılması ile ilgili değerlendirme yapıldığı, dışlayıcı nitelikteki kötüye kullanma hallerinden biri olarak kabul edilen yıkıcı fiyatlamaya ilgili olarak inceleme ve değerlendirme yapıldığı, yıkıcı fiyatlamaya hâkim durumdaki teşebbüsün pazar gücünü korumak veya artırmak üzere mevcut veya potansiyel rakiplerinden birini veya daha fazlasını piyasa dışına çıkarmak, disipline etmek ya da diğer biçimlerle rakibin rekabetçi davranışını engellemek için kısa vadede maliyetinin altında satış fiyatı belirleyerek zarar etmeyi göze aldığı (feragatte bulunduğu) rekabet karşısı bir fiyatlamaya stratejisi olduğu yönünde açıklamalar yapıldıktan sonra U.N. RO-RO'nun fiyatlamaya ilişkin eylemleri değerlendirilirken maliyet ölçütü olarak teşebbüsün ortalama kaçınılabilir maliyeti dikkate alındığı ve U.N. RO-RO'nun maliyet altı fiyatlamaya yaptığı dönemdeki ortalama kaçınılabilir maliyet (OKM'si) ile ortalama fiyatı karşılaştırıldığı, bununla birlikte, U.N. RO-RO CEO'su olan C.B'nin 30.04.2010 tarihinde Referans gazetesine verdiği demeçler ile U.N RO-RO'da yerinde yapılan incelemede elde edilen bilgiler de birlikte değerlendirildiği, UN RO-RO'nun Nisan 2010 tarihi itibarıyla Ambarlı Pendik-Trieste ve Mersin Trieste ro ro hatlarında faaliyet gösterdiği, ro ro piyasasının bu tarihe kadar ki süreçte davacı ile birlikte Çeşme İtalya arasına faaliyet gösteren ULUSOY RO-RO ile birlikte düopol bir yapıya sahip olduğu, Türkiye Fransa arasındaki ro ro hattının ise UND DENİZ'in 03.04.2014 tarihinde Tekirdağ -Toulan(Fransa) arasındaki iki gemi ile ro ro taşımacılığına başlamasıyla açıldığı, UND DENİZ'in Tekirdağ -Toulan(Fransa) hattında faaliyete başladığı Nisan 2010 tarihi itibarıyla pazara giriş fiyatını U.N. RO-RO'nun Pendik-Trieste hattında (indirimler dahil edildiğinde yarı römork için 1.418 Avro, komple araç için 1.750 Avro, uzun araç için ise 1.896 Avro) belirlediği fiyatlardan daha düşük olarak römork için 1.700 Avro, komple araç için 2.050 Avro, uzun araç için ise 2.200 Avro olarak ilan edildiği indirimler dahil edildiğinde ise uygulanan fiyatların yarı römork için 1.619 Avro, komple ünite için 1.952 Avro, uzun araç için ise 2.095 Avro olduğu, davacı U.N. RO-RO'nun, 16.07.2010 tarihinde Fransa hattına gireceğini açıklaması üzerine UND DENİZ'in indirim oranlarını biraz daha düşürdüğü, U.N. RO-RO'nun 24.07.2010 tarihinde Pendik-Trieste hattında uyguladığı fiyatların oldukça altında bir fiyatla Fransa hattına girdiği, İtalya hattına kıyasla yaklaşık %19 daha uzun olan ve dolayısıyla bu hata kıyasla ortalama 200 Avro daha maliyetli olması beklenen Fransa hattına girişte uyguladığı fiyatların, yarı römork için 1.020 Avro, komple ünite için 1.294 Avro, uzun ünite için 1.406 Avro olarak belirlendiği, uzun süre bu fiyatları uygulamaya devam ettiği, pazara yeni giriyor olmasına ve U.N. RO-RO gibi marka gücü yüksek, pazarda bilinen bir firma olmamasına rağmen, UND DENİZ dahi Fransa hattına girerken aynı dönemde U.N. RO-RO'nun İtalya hattında uyguladığı fiyatlardan yaklaşık 200 Avro daha yüksek bir fiyat uyguladığı, U.N. RO-RO'nun Fransa hattında UND DENİZ ile rekabet içinde olduğu dört ay boyunca uyguladığı, diğer taraftan U.N. RO-RO'da yapılan yerinde incelemede elde edilen bir e-postadan da anlaşıldığı üzere, U.N. RO-RO yetkilileri, UND DENİZ'in taşıdığı yük miktarı ve doluluk oranı hakkında bilgi sahibi olduğu, UND DENİZ'in pazardan çıkması halinde yakalanabilecek bir doluluk oranı beklentisi ile fiyatlamaya yapılmış olmasının ve bu politikanın zarara katlanma pahasına UND DENİZ'in pazardan çıkmasına kadar sürdürülmesinin, U.N. RO-RO'nun UND DENİZ'i dışlama amacı dışında bir amaçla izah edilemeyeceği, UND DENİZ'in Fransa hattını açmasıyla birlikte, altı hafta içinde U.N. RO-RO'nun ortalama doluluk oranları Pendik-Trieste hattında %28'den %29'e; Ambarlı-Trieste hattında ise %30'den %31'a gerilediği, yerinde yapılan

T.C.

ANKARA

12. İDARE MAHKEMESİ

ESAS NO : 2013/1754

KARAR NO : 2014/1094

incelemede elde edilen e- postada KKR yetkilisi "Neysel ki; güçlü, düşünceli ve disiplinli rekabetçi cevabınız BKT gibi UND 'nin pazar dışına çıkması ile sonuçlanacak gibi görünüyor ve böylelikle U.N. RO-RO ve Çeşme gibi uzun süreli servis sağlayıcılarının bulunduğu bir ortamın yeniden sağlanması yatırılan sermayenin dönüşü için adaletli bir kazanç sağlarken müşterilere yüksek kalitede ve maliyet avantajı bulunan hizmet sunulabilecektir... " şeklindeki ifadelerin de U.N. RO-RO ve KKR'nin, UND DENİZ'in pazardaki varlığını, U.N. RO- RO 'nun kârlılığı ve KKR 'nin U.N. RO-RO 'ya yaptığı yatırımların geri dönüşü açısından önemli bir tehdit ve risk unsuru olarak algıladıklarını gösterdiği, pazara girişinden kısa bir süre sonra UND DENİZ, Tekirdağ-Toluon hattında kayda değer bir doluluk oranı yakaladığı ve U.N. RO-RO'nun Pendik-Marsilya hattını açmasına rağmen müşteri sayısını artırabildiği, U.N. RO-RO'nun hâlihazırda tek başına faaliyet gösterdiği Fransa hattında UND DENİZ'in çıkışından bu yana yaptığı yaklaşık %80'e varan fiyat artışı yaptığı bu tespit ve değerlendirmeler ışığında; U.N. RO-RO'nun Pendik-Marsilya hattında uyguladığı maliyet altı fiyatlamanın, rekabet karşısı bir piyasa kapamaya yol açarak tüketici refahını azalttığı; dolayısıyla söz konusu uygulamanın 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında bir yıkıcı fiyat niteliğini taşıdığı, diğer taraftan UND DENİZ'in U.N. RO-RO ile Adria Havayolları arasında yapılan bir prensip anlaşması gereğince UND DENİZ'in Adria Havayolları'ndan hizmet almasının engellendiğine ilişkin iddiayla ilgili olarak yapılan incelemede Adria Havayolları acentesinin UND DENİZ'in talebini U.N. RO-RO ile Adria Havayolları arasında yapılan prensip anlaşmasını gerekçe göstererek reddettiği, hâkim durumdaki bir teşebbüsün alıcı konumunda olduğu bir anlaşmada, sağlayıcının hâkim durumdaki teşebbüsün rakiplerine satış yapmaması yönünde bir hükme yer verilmiş olması halinde söz konusu anlaşma 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında değerlendirilebileceği gibi, aynı Kanun'un 6. maddesi kapsamında da değerlendirilebileceği, herhangi bir pazara girmek isteyen veya hâlihazırda bir pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin, pazara girebilmek veya pazarda etkin şekilde faaliyetlerini sürdürebilmek için ihtiyaç duydukları birtakım kaynaklara erişimlerinin, hâkim durumdaki bir teşebbüsün tektaraflı bir eylemi ile engellenmesinin, rakiplerin faaliyetlerinin zorlaştırılmasına yönelik bir kötüye kullanma olduğu, U.N. RO-RO'nun Adria Havayollarının UND DENİZ ile çalışmasını kısıtlamasının, U.N. RO-RO'nun ilgili pazarda etkin bir şekilde faaliyet göstermesini güçleştireceği dolayısıyla U.N. RO-RO'nun bu uygulamasının, hakim durumu 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında rakibin faaliyetinin zorlaştırılmasına yönelik bir kötüye kullanma olduğu U.N. RO-RO'nun hâkim durumunu kötüye kullanmak suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesini ihlal ettiği anlaşıldığından, söz konusu teşebbüsün 4054 sayılı Kanun'un 16. maddesi uyarınca idari para cezası uygulanması gerektiği yönünde teklif getirilmesi üzerine 4057 sayılı Kanun'un 16. maddesi ile "Rekabeti Sınırlayıcı Anlaşma, Uyumlu Eylem ve Kararlar ile Hâkim Durumun Kötüye Kullanılması Halinde Verilecek Para Cezalarına İlişkin Yönetmelik "in 5. maddesinin birinci fıkrasının (b) bendi, ikinci fıkrası ve 7. maddesinin birinci fıkrası hükümleri uyarınca, 2011 mali yılı sonunda oluşan ve Kurul tarafından belirlenen yıllık gayri safi gelirlerinin takdiren binde 4'ü oranında olmak üzere U.N. RO-RO İşletmeleri A.Ş.'ye 841.199,70 TL idari para cezası verilmesine karar verilmesi üzerine bakılan davanın açıldığı anlaşılmaktadır.

Hakim durumun kötüye kullanılması hâllerinden birisi olan dışlayıcı davranışlar, rakiplerin pazardaki rekabetçi konumuna zarar vermeyi veya onları bütünüyle pazar dışına çıkarmayı amaçlayan davranışlar olarak tanımlanmakta olup, dışlayıcı kötüye kullanma davranışı, rakiplere, doğrudan ve dolaylı olmak üzere iki biçimde zarar vermektedir. Hakim durumdaki teşebbüsün, rakiplerini piyasa dışına çıkarmak için uyguladığı fiyatlama stratejileri, dışlayıcı davranış sonucunda ortaya çıkan dolaylı zararın bir örneğini teşkil etmektedir

İktisadi terimlerle, bir firmanın fiziki ve potansiyel rakiplerini fiyat indirimi yoluyla elimine etmek, disipline etmek veya piyasaya giriş teşebbüslerini caydırmak suretiyle pazar gücü elde ettiği bir strateji olarak ifade edilen ve Rekabet Hukuku literatüründe, rekabete aykırı bir eylem olarak kabul edilen yıkıcı fiyat uygulaması; 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesinin (a) bendinde yer alan "ticari faaliyet alanına başka bir teşebbüsün girmesine doğrudan veya dolaylı olarak engel olunması ya da

T.C.

ANKARA

12. İDARE MAHKEMESİ

ESAS NO : 2013/1754

KARAR NO : 2014/1094

rakiplerin piyasadaki faaliyetlerinin zorlaştırılmasını amaçlayan eylemler" kapsamında değerlendirilebilmektedir.

.Bir teşebbüse ait yıkıcı fiyat uygulamasından söz edilmesi için ise; öncelikle teşebbüsün rakiplerine oranla sahip olduğu bir üstünlüğün veya avantajın olması, başka bir deyişle, pazarda hakim durumda bulunması, ikinci olarak; rakipleri güç duruma sokmayı amaçlayan fiyat indirimiyle ortaya çıkan yıkıcı fiyat uygulamasındaki indirimin, makul olmayacak derecede düşük olması (genel olarak, fiyatın maliyet altına kayması), üçüncü olarak; uygulamanın piyasa koşullarının zorlaması sonucu mu ortaya çıktığı, yoksa rakibi etkisizleştirmeye dönük sistematik bir plan dahilinde mi gerçekleştiğinin ayırt edilmesi, (Burada, yıkıcı fiyat uygulaması ile rakipleri piyasa dışına ittikten sonra fiyatı yükseltmek, firmanın fiyat politikasının stratejik yönünü ortaya çıkarmakta yardımcı bir faktör olarak görülmektedir.) son olarak da; "hasat" adı verilen ve yıkıcı fiyat uygulamasının nihai amacını oluşturan; fiyat kırarak rakipleri etkisizleştirdikten sonra fiyatların tekrar yükseltilmiş olması gerekmektedir.

Dava dosyasında yer alan bilgi ve belgelerin birlikte değerlendirilmesinden, davacı UN RO-RO firmasının "Türkiye-Avrupa ro ro hatları" olarak belirlenen ürün pazarında hakim durumda bulunduğu, UND DENİZ'in Tekirdağ-Toulon (Fransa) hattındaki pazara girdiği tarihe kadar Ambarlı Pendik-Trieste ve Mersin Trieste ro ro hatlarında faaliyet gösterdiği, ro ro piyasasının bu tarihe kadar ki süreçte davacı ile birlikte Çeşme İtalya arasına faaliyet gösteren ULUSOY RO-RO ile birlikte düopol bir yapıya sahip olduğu, Türkiye Fransa arasındaki ro ro hattının ise UND DENİZ'in 03.04.2014 tarihinde Tekirdağ-Toulon(Fransa) arasındaki iki gemi ile ro ro taşımacılığına başlamasıyla açıldığı, UND DENİZ'in düopol yapıdaki bu piyasaya hakim durumda bulunan davacı U.N. RO-RO'nun Pendik-Trieste hattında uyguladığı fiyatlardan yaklaşık 200 Avro yüksek bir fiyat belirleyerek girdiği, bu fiyatlarda ilk indirimi UN RO-RO'nun Trieste hatlarında yaptığı yaklaşık %12 düzeyindeki fiyat indiriminden sonra yaptığı, daha sonra U.N. RO-RO'nun 16.07.2010 tarihinde Fransa'ya hat açacağını ilan etmesini takiben fiyatlarında tekrar bir indirim gittiği, bu fiyat düzeyini U.N. RO-RO'nun Pendik-Marsilya hattını açmasına kadar devam ettirdiği, Ro-Ro piyasasında hakim durumda bulunan davacı U.N. RO-RO ise UND DENİZ'in indirimli fiyatlarından yaklaşık %25 düşük bir fiyat ilan ederek piyasa girdiği, bu piyasada rakibi olarak gördüğü UND DENİZ'in pazarda kaldığı sürenin tamamına yakınında da fiyatları hem kendi maliyetinin hem de UND DENİZ'in fiyatlarının ve maliyetinin altında tuttuğu, bu hatta tek gemi olduğundan bahisle bu indirimli fiyatlar dışında 3 bilet bir bilet uygulaması şeklinde promosyon uygulaması yaptığı, pazara yeni giren ve pazar gücü, tecrübe, ve güvenilirlik açısından U.N. RO-RO'dan çok daha dezavantajlı olan UND DENİZ, Fransa hattını açarken U.N. RO-RO'nun pazara giriş yaptığı fiyatların çok üstünde bir fiyat uygulaması ve ve buna rağmen ürünlerini tanıtarak kısa sürede yüksek bir doluluk oranına ulaşabilmesine ve taşıma adetlerinin genel olarak artmasına karşın UN RO-RO tarafından uygulanan maliyet altı fiyatlar ile promosyon bilet uygulamaları sonundan fiyatlarını artıramamış, hatta müşteri kaybetmemek için fiyat indirimi yapmak zorunda kaldığı, U.N. RO-RO'nun hâlihazırda tek başına faaliyet gösterdiği Fransa hattında UND DENİZ'in çıkışından bu yana yaptığı yaklaşık %80'e varan fiyat artışı yaptığı da dikkate alındığında yukarıda yapılan açıklamalar doğrultusunda U.N. RO-RO'nun Pendik-Marsilya hattında maliyet altı fiyatlama yaptığı, rekabet karşıtı bir piyasa kapamaya yol açarak tüketici refahını azalttığı ve ticari faaliyet alanına başka bir teşebbüsün girmesine doğrudan veya dolaylı olarak engel olunması ya da rakiplerin piyasadaki faaliyetlerinin zorlaştırılmasını amaçlayan yıkıcı fiyat politikası uyguladığı sonucuna varılmıştır.

Yerinde incelemede elde edilen "Neyse ki; güçlü, düşünceli ve disiplinli rekabetçi cevabımız BKT gibi UND 'nin pazar dışına çıkması ile sonuçlanacak gibi görünüyor ve böylelikle U.N. RO-RO ve Çeşme gibi uzun süreli servis sağlayıcılarının bulunduğu bir ortamın yeniden sağlanması yatırılan sermayenin dönüşü için adaletli bir kazanç sağlarken müşterilere yüksek kalitede ve maliyet avantajı bulunan hizmet sunulabilecektir.." şeklindeki e postada iletisinde yazan ifadelerden de uluslar arası bir yatırım Fon şirketi olan KKR yetkililerine UND DENİZ'in pazara girmesi karşısında rekabet

T.C.

ANKARA

12. İDARE MAHKEMESİ

ESAS NO : 2013/1754

KARAR NO : 2014/1094

konusunda yaptığı girişimler hakkında bilgi verildiği dikkate alındığında uygulanan ve izlenen fiyat politikasının sadece rekabet amaçlı olmayıp rakibi piyasa dışına itme amacı taşıdığı görülmektedir.

Diğer taraftan; davalı idare tarafından davacı şirketin yaptığı fiyatlama noktasında da maliyet ölçütü olarak teşebbüsün ortalama kaçınılabilir maliyeti dikkate alınmış ve maliyet altı fiyatlama yaptığı dönemde ki ortalama kaçınılabilir maliyeti ile ortalama fiyatının karşılaştırılmasına yönelik bir maliyet analizi yapılmış olup soruşturma raporunda elde edilen veriler de mahkememiz tarafından kabul görmüştür.

Öte yandan; hâkim durumdaki bir teşebbüsün alıcı konumunda olduğu bir anlaşmada, sağlayıcının hâkim durumdaki teşebbüsün rakiplerine satış yapmaması yönünde bir hükme yer verilmiş olması halinde söz konusu anlaşmanın herhangi bir pazara girmek isteyen veya hâlihazırda bir pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin, pazara girebilmek veya pazarda etkin şekilde faaliyetlerini sürdürebilmek için ihtiyaç duydukları birtakım kaynaklara erişimlerinin, hâkim durumdaki bir teşebbüsün tektaraflı bir eylemi ile engellenmesi ve rakiplerin faaliyetlerinin zorlaştırılmasına yönelik bir kötüye kullanma sonucunu doğurduğundan, UND DENİZ'in U.N. RO-RO ile Adria Havayolları arasında yapılan bir prensip anlaşması gereğince UND DENİZ'in Adria Havayolları'ndan hizmet almasının engellenmesinin de fiyatlama dışında kötüye kullanma eylemi olarak değerlendirileceği sonucuna varılmıştır.

Belirtilen hususların birlikte değerlendirilmesinden; davacı şirketin Pendik-Marsilya ro ro hattında uyguladığı yıkıcı fiyat politikası ile rakibinin dışlanmasına yol açtığı ve fiyatlama dışındaki bazı eylemleri ile rakibinin faaliyetlerini zorlaştırdığı sabit olduğundan bu eylemlerin hakim durumun kötüye kullanılması olarak değerlendirilerek, idari para cezası verilmesi yolunda tesis edilen dava konusu işlemde hukuka aykırılık görülmemiştir.

Öte yandan, davacı şirket tarafından, raportörün önaraştırma raporunu süresinde tamamlamadığı ve Kurul kararının yönüyle de hukuka aykırı olduğu iddia edilmekte ise de, Yasada öngörülen 30 günlük süre idarenin işleyişine ilişkin olup, hak düşürücü süre niteliğinde olmadığından, önaraştırma raporunun süresi içerisinde tamamlanmaması Kurul kararını sakatlayıcı nitelikte görülmemiştir.

Diğer taraftan; davacının, başta fiyat-maliyet analiz yöntemi olmak üzere ileri sürdüğü diğer hususlar Rekabet Kurulu kararını hukuken sakatlayacak nitelikte görülmemiştir.

Açıklanan nedenlerle; davanın reddine, aşağıda dökümü yapılan 148,95 TL yargılama giderinin davacı üzerinde bırakılmasına, Avukatlık Asgari Ücret Tarifesi uyarınca 1.500,00 TL avukatlık ücretinin davacı tarafından davalı idareye verilmesine, bu kararın kesinleşmesinden sonra posta ücreti avansından artan miktarın davacıya iadesine, kararın tebliğ tarihini izleyen günden itibaren 30 gün içerisinde Danıştay'a temyiz yolu açık olmak üzere, 9/10/2014 tarihinde oybirliğiyle karar verildi.

BAŞKAN	Üye	Üye
AYDEMİR TUNÇ	SENA DAŞTAN ÖZGAN	FATİH GÜNDOĞDU
33593	107168	165740

YARGILAMA GİDERLERİ	:	MÜDAHALE YARGILAMA GİDERLERİ	
Başvurma Harcı	24,30 TL	Başvurma Harcı	25,20 TL
Karar Harcı	10,00 TL	Posta Gideri	40,00 TL
Vekalet Harcı	75 TL	TOPLAM	65,20 TL
Posta Gideri	96,60 TL		
TOPLAM	148,95 TL		