

## **Infringements Of Competition In The Air Transportation Sector**

Hulya Goktepe<sup>1</sup>

Anadolu University,

E-mail:[hulyagoktepe@anadolu.edu.tr](mailto:hulyagoktepe@anadolu.edu.tr)

In Turkey since the liberalization process started in air transportation in 2003, competition has increased between airline companies. The liberalization process enabled the aviation enterprises to know the domestic flights better. While the quality of service increased in parallel with the onset and increase of competition in domestic flights, a decrease was experienced in the prices. While a passenger flew from Istanbul to Ankara for 139 TL before October 2003, this price decreased up to 49 TL in airline companies due to the competition environment.

By increasing competition in air transportation, infringements of Competition began to emerge. Therefore, the competition law rules have become a current issue. Turkish Competition Law was passed on December 7, 1994. Turkish Competition Authority has various decisions with regard to air transportation. For example; The competition authority, has opened an investigation about Türk Hava Yolları A.O. in August, 2013. The subject of the investigation is the abuse of dominant position. Türk Hava Yolları A.O. abused its dominant position by engaging in exclusionary practices against the competing undertaking in domestic and international passenger air transport routes out of Istanbul.

In this study, firstly it is to analyze Competition law rules that is implemented in air transportation in Turkey and European Union and to determine differences and similarities between these regulations. Secondly it is to explain Turkish Competition Board Decisions regarding air transport.

**JEL Kodu:** K21 Antitrust law, L93 Air Transportation

**Keywords:** Regulation, Competition Law, Air Transport Policy, Turkish Competition Law

---

<sup>1</sup> Yunusemre Kampusu I.I.B.F. Eskisehir/ TURKEY, Tel: +902223350580/3343, Fax: +902223350595, E-mail: [hulyagoktepe@anadolu.edu.tr](mailto:hulyagoktepe@anadolu.edu.tr)

## Hava Taşımacılığı Sektöründe Rekabet İhlalleri

Hulya Goktepe<sup>2</sup>

Anadolu University,

Yunusemre Kampusu, I.I.B.F. Eskisehir/ TURKEY

E-mail:[hulyagoktepe@anadolu.edu.tr](mailto:hulyagoktepe@anadolu.edu.tr)

Türkiye’de hava taşımacılığında 2003 yılında liberalizasyon süreci başladığından beri havayolu şirketleri arasında rekabet arttı. Liberalizasyon süreci ile iç hatlar pazarı havayolu işletmeleri tarafından daha iyi tanınmaya başlamıştır. İç hatlarda rekabetin başlaması ve artması ile hizmet kalitesi artarken fiyatlarda düşme olmuştur. Ekim 2003 öncesinde bir yolcu İstanbul’dan Ankara’ya 130 YTL ye uçarken, rekabet ortamıyla bu rakam özel hava yolu şirketlerinde 49 YTL ye kadar düşmüştür.

Havayolu taşımacılığında rekabetin artmasıyla rekabet ihlalleri görülmeye başlanmıştır. Bu yüzden rekabet hukuku kurallarının önemi artmıştır. Türk Rekabet Kanunu 7 Aralık 1994 yılında kabul edilmiştir. Türk Rekabet Kurumunun hava taşımacılığı ile ilgili çeşitli kararları vardır. Örneğin, Rekabet Kurumu 2013 yılının Ağustos ayında Türk Hava Yolları A.Ş. hakkında bir soruşturma açtı. Soruşturmanın konusu hakim durumun kötüye kullanılmasıdır. Buna göre, Türk Hava Yolları A.Ş. havayolu ile yolcu taşımacılığı alanında faaliyet gösterdiği İstanbul merkezli yurt içi ve yurt dışı hatlarda rakip teşebbüs aleyhine dışlayıcı eylemlerde bulunarak hakim durumunu kötüye kullanmıştır.

Bu çalışmada öncelikle Türkiye ve Avrupa Birliğinde hava taşımacılığında uygulanan rekabet kuralları incelenerek, bu düzenlemeler arasındaki farklılıklar ve benzerlikler belirlenecektir. İkinci olarak Türk Rekabet Kurumunun ve Avrupa Birliği Rekabet Otoritesinin hava taşımacılığı ile ilgili kararları belirtilecektir.

**JEL Kodu:** K21 Antitrust law, L93 Air Transportation

**Keywords:** Düzenleme, rekabet hukuku, hava taşımacılığı politikası, Türk rekabet hukuku

---

<sup>2</sup> Yunusemre Kampusu I.I.B.F. Eskisehir/ TURKEY, Tel: +902223350580/3343, Fax: +902223350595, E-mail: [hulyagoktepe@anadolu.edu.tr](mailto:hulyagoktepe@anadolu.edu.tr)

## Giriş

Türkiye’de, Türk özel havayolu şirketlerinin iç hat uçuşları Türk sivil havacılık mevzuatına göre yapılırken dış hat uçuşları ikili hava ulaştırma anlaşmaları çerçevesinde ve Türkiye’nin üye olduğu Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü’nün (ICAO) düzenlemelerine ve tavsiye kararlarına göre yapılmaktadır.

Türkiye’de hava taşımacılığı sektöründe liberalleşme ile birlikte rekabet artmıştır. Rekabetin artmasıyla rekabet ihlalleri görülmeye başlanmış, bu yüzden rekabet hukuku kurallarının önemi artmıştır. Bu çalışmada öncelikle Türkiye’de hava taşımacılığı sektöründeki liberalleşme ve liberalleşmenin etkilerinden bahsedilecek, sonra Avrupa Birliği ve Türkiye’de hava taşımacılığında uygulanan rekabet kurallarına değinilerek, Türk Rekabet Kurumunun bu konuda vermiş olduğu kararlardan örnekler verilecektir.

### **1. Türkiye’de Hava Taşımacılığı Sektörünün Liberalleşmesi ve Liberalleşmenin Etkileri**

2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu 1983 yılında çıkarılmış ve bu kanun ile özel sektöre sivil havacılık faaliyetlerinde bulunma hakkı tanınmıştır. İzleyen yıllarda ise iç hatlar tarifeli seferlerine bazı düzenlemeler getirilmiştir. Örneğin, havayolu işletmelerinin hangi şehir çifti pazarlarına girebilecekleri, hangilerine giremeyecekleri Ulaştırma Bakanlığının değerlendirmesine tabi tutulmuştur.

Bunun dışında, 12/01/1996 tarihli Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü kararı ile özel havayolu işletmelerinin iç hatlarda faaliyet gösterebilmeleri bazı şartların yerine getirilmesine bağlanmıştır. Örneğin, Özel sektör hava taşıma işletmelerine; THY AO’nun hiç sefer yapmadığı iç hatlarda, sefer yaptığı hatlarda seferin olmadığı günlerde, seferin olduğu günlerde ise THY AO’nun talep karşısında yetersiz kaldığı durumlarda müsaade edilmesi gibi. Bu karar, özel havayolu işletmelerinin ülke içinde havayolu taşımacılığı sektörüne girmelerini zorlaştırmış, THY ile özel havayolu işletmeleri arasında doğacak rekabeti THY lehine engellemiş ve THY’nin hakim durumunu kuvvetlendirmiştir.

2003 yılının sonlarına doğru Ulaştırma Bakanlığı tarafından bu karar kaldırılarak özel havayolu işletmelerinin iç hat pazarına girmelerinin önündeki engeller kaldırılmış böylece rekabet ortamının oluşması için zemin hazırlanmıştır.

2001 yılında 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanununun fiyat tarifeleri konusundaki ilgili maddesi değiştirilmiş ve havayollarının fiyat belirlemeleri konusunda daha özgür davranmaları sağlanmıştır. Havayolu işletmeleri fiyat tarifelerini kendileri belirleyecek, Bakanlığın onayını alarak uygulamaya koyacaklardır. Bu durum rekabeti olumlu yönde etkilemiştir.

10 Ekim 2005’de 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun kabul edilmiştir. Bu kanun ile Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün, sivil havacılık hizmetlerinin dünyadaki gelişmelere paralel olarak daha emniyetli yürütülebilmesi; düzenleme ve denetim görevini daha etkin biçimde yerine getirebilecek teçhizat, personel ve idari yapıya sahip merkezi bir sivil havacılık otoritesi oluşturulması için özel bütçeli bir genel müdürlük olarak yeniden yapılandırılması sağlanmıştır.

2005 yılında THY bünyesindeki Slot Koordinasyon Merkezi Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü bünyesine alınmıştır. Havalimanlarının IATA standartlarına uygun olarak en verimli şekilde kullanılmasını temin amacıyla 2006 yılında Ulaştırma Bakanlığı'na “Slot Uygulama Prensipleri Talimatı (SHT-SLOT)” yayımlanarak, slot tahsisinin bağımsız, tarafsız ve şeffaf gerçekleştirilmesine yönelik bir Slot Koordinasyon Merkezi oluşturulmuştur. SHGM Başkanlığında; THY A.O, DHMI Operasyonel Slot Ünitesi, Yerli ve Yabancı Havayolu İşleticileri Temsilcileri, Terminal İşletmecileri, Yer Hizmetleri Kuruluşları ve Temsil, Yönetim ve Gözetim Kuruluşlarının yetkili temsilcilerinden oluşan bir Slot Talep Değerlendirme Komisyonu oluşturmuştur. Ayrıca, havaalanlarının saatlik kapasitelerinin daha sağlıklı değerlendirilebilmesi için SHGM, DHMI, THY A.O. ve Slot Koordinasyon Merkezi'nde görevli uzman personelden oluşan Slot Teknik Komitesi kurulmuştur.

Hava taşımacılığı sektöründe milli havayolu ve bayrak taşıyıcı konumunda bulunan Türk Hava Yolları A.O.daki %98.2 oranındaki devlet hisseleri 1990 yılından itibaren özelleştirme çalışmaları kapsamında yer almıştır. 2014 yılı itibariyle THY'nın sermaye yapısına bakıldığında hisselerin %50.88'inin halka açık, %49,12'sinin Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na ait olduğu görülmektedir ([www.oib.gov.tr](http://www.oib.gov.tr)).

Liberalleşme süreci ile iç hatlar pazarı havayolu işletmeleri tarafından daha iyi tanınmaya başlamıştır. İç hatlarda rekabetin başlaması ve artması ile hizmet kalitesi artarken fiyatlarda düşme olmuştur.

2003 yılı Ekim ayı sonunda Bölgesel Hava Yolu Taşımacılığı Projesi uygulamaya konulmuştur. Hava yolu taşımacılığında uygulanan Eğitime Katkı Payı ile Özel İşlem Vergisi uygulamalarına son verilmiştir. Böylece ilk etapta her bir uçak biletinde 9.5 YTL, dönüşlü biletlerde ise 19 YTL indirim sağlanmış, hava meydanı servis ücretlerinde % 50 oranında indirim yapılmıştır.

Ekim 2003 öncesinde bir yolcu İstanbul'dan Ankara'ya 130 YTL ye uçarken, proje sonrasında ortaya çıkan rekabet ortamıyla bu rakam özel hava yolu şirketlerinde 49 YTL ye kadar düşmüştür.

Uçak biletlerinin ucuzlamasıyla oluşan rekabet ortamı karayolu yolcu taşımacılığı fiyatlarını da etkilemiş, şehirlerarası karayolu yolcu taşımaları da önemli ölçüde ucuzlamıştır.

Liberalleşme sürecine girilmesiyle hava taşımacılığı sektöründeki değişiklikleri gösteren rakamlar şöyledir:

2003 yılında 27.599 olan koltuk kapasitesi 2013 yılı itibariyle 66.639'a ulaşmıştır. Koltuk kapasitesinde %141 artış gerçekleşmiştir. Kargo kapasitesi 2003 yılında 302.737 iken, 2013 yılında 1.639.130 olmuştur. Kargo kapasitesinde %441'lik bir artış vardır. Uçak sayısı 2003 yılında 162 iken 2013 yılında 385'e yükselmiştir. %138'lik bir artış vardır. 2003 yılında 34.443.655 olan yolcu sayısı 2013 yılında 149.995.868'e ulaşmıştır. 2003 yılında 964.080 ton olan kargo trafiği 2013 yılında 2.595.317 ton seviyesine ulaşmıştır.

## **2. Hava Taşımacılığı Sektöründe Rekabet Hukukunun Uygulanması**

AB'de 1987 yılında başlayan liberalleşme hareketiyle hava taşımacılığı sektöründe rekabet hukuku kurallarını uygulayabilmek için sadece bu sektöre yönelik tüzükler çıkarılmıştır. Örneğin; 3975/87, 3976/87, 1/2003, 411/2004 sayılı Konsey Tüzükleri ve 1617/93 sayılı Komisyon Tüzüğü gibi. Bu tüzüklerden 1/2003 ve 411/2004 sayılı Tüzükler geçerliliklerini devam ettirmektedirler.

Roma Antlaşmasınının 81. ve 82. maddeleri AB'de rekabeti düzenleyen temel hükümleri içermektedir. 3975/87 sayılı Konsey Tüzüğü, hava taşıma sektöründe rekabet kurallarının (Roma Antlaşması'nın 81 ve 82. maddelerinin) uygulanmasını düzenlerken, 3976/87 Sayılı Konsey Tüzüğü ise, Komisyon'a hava taşımacılığı sektöründeki belirli kategorideki anlaşma, uyumlu eylem ve kararlara grup muafiyeti verme yetkisi getirmekteydi. 3975/87 sayılı Konsey Tüzüğü 411/2004 sayılı Konsey Tüzüğü ile yürürlükten kaldırılmıştır.

Roma Antlaşmasının 81 ve 82'nci maddelerinin uygulanmasına yönelik kurallar şimdi 16 Aralık 2002 tarih ve 1/2003 sayılı Konsey Tüzüğü tarafından düzenlenmektedir. Bu tüzük Roma Antlaşmasının 81(3). maddesinin doğrudan uygulanmasını sağlarken Komisyon tarafından verilen bireysel muafiyetleri sona erdirmiştir. Komisyonun çalışma sistemini yeniden düzenlemiş ve muafiyet için bildirim zorunluluğunu ortadan kaldırmıştır.

1617/93 sayılı Komisyon Tüzüğü ise; programların ortaklaşa planlanması ve koordinasyonu, ortak faaliyetler, programlı hava hizmetlerinde yolcu ve kargo tarifeleri hakkında danışma ve havaalanlarında slot tahsisiyle ilgili anlaşma ve uyumlu eylemlere muafiyet verilmek üzere çıkarılan tüzüktür.

Türkiye'de Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından çıkarılan, 1 Haziran 2007 tarihli eski Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliğinde (SHY-6A), haksız rekabetle ilgili bir hüküm bulunmaktaydı. Bu hüküm ile "İşletmeler, iç veya dış hatlardaki tarifeli seferlerinde 7/12/1994 tarihli ve 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun ile yasaklanan doğrudan veya dolaylı olarak rekabeti engelleme, bozma ya da kısıtlama amacını taşıyan veya bu etkiyi doğuran yahut doğurabilecek nitelikte olan antlaşmalar yapamazlar ve uyumlu eylemlerde bulunamazlar" denilerek Rekabetin Korunması Hakkındaki Kanuna atıf yapılmaktaydı. 16 Kasım 2013 tarihli yeni Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliğinde ise rekabetle ilgili herhangi bir hüküm yoktur.

Türkiye'de rekabet hukukunun hava taşımacılığı sektöründe uygulanmasına yönelik özel düzenlemeler yoktur, genel nitelikli düzenleme olan 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun yürürlüktedir. Hava taşımacılığı sektörüne yönelik rekabet kurallarını düzenleyen tüzüklerin uygulanmasını sağlayan usule ilişkin düzenlemelere 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun karşılık gelmektedir. Rekabet Kurulu kararlarını bu kanuna ve kanunun uygulanmasına yönelik olarak çıkarılan tebliğlere göre almaktadır. Rekabet Kanunu ve Kanunun uygulanmasına yönelik tebliğler AB düzenlemeleri esas alınarak düzenlenmiştir.

4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun (RKHK) 7 Aralık 1994 tarihinde kabul edilerek yürürlüğe girmiştir.

RKHK'nun uygulanmasını gözetecek makam Türk Rekabet Kurumu'dur ve 1997 yılında kurulmuştur. Kurum Kanun'un kendisine verdiği görevleri yaparken ve Kanunun uygulanmasını gözetirken "mal ve hizmet piyasalarının serbest ve sağlıklı bir rekabet ortamı

İNinde teŖekklnn ve geliŖmesinin teminini” amaçlayacaktır. Rekabet Kurumu kamu tzelkiŖiliĐine, idari ve mali özerkliğe sahip bir kurumdur. Kurum görevini yaparken hiçbir organ, makam, merci veya kiŖiden emir ve talimat almaz. Tamamen kendi araŖtırma sonuçlarıyla ulaŖtıĐı kanaate göre karar verir. Rekabet Kurumunun merkezi Ankara’dadır. Kurum gerek görürse baŖka yerlerde de Ŗube yada irtibat bürosu kurabilecektir. Rekabet Kurumu, Rekabet Kurulu, BaŖkanlık ve Hizmet birimlerinden oluŖur. Rekabet Kurumunun ana organı Rekabet Kurulu’dur. RKHK’nun uygulanması görevi esas olarak ve genel bir hükümle Rekabet Kurumu’na verildiğinden RKHK’da aksi belirtilmediği sürece bu görevleri Rekabet Kurulu yürütecektir. Rekabet Kurulu yedi üyeden oluŖmaktadır.

### **2.1. RKHK’nun Sistemi ve Uygulanması**

RKHK’un amacı, mal ve hizmet piyasalarındaki rekabeti engelleyici, bozucu veya kısıtlayıcı anlaşma, karar ve uygulamaları ve piyasaya hakim olan teŖebbslerin bu hakimiyetlerini kötüye kullanmalarını önlemek, bunun için gerekli düzenleme ve denetlemeleri yaparak rekabetin korunmasını sağlamaktır.

Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde mal ve hizmet piyasalarında faaliyet gösteren ya da bu piyasaları etkileyen her türlü teŖebbsn aralarında yaptığı rekabeti engelleyici, bozucu ve kısıtlayıcı anlaşma, uygulama ve kararlar ile piyasaya hakim olan teŖebbslerin bu hakimiyetlerini kötüye kullanmaları ve rekabeti önemli ölçüde azaltacak birleŖme ve devralma niteliğindeki her türlü hukuki iŖlem ve davranıŖlar, rekabetin korunmasına yönelik tedbir, tespit, düzenleme ve denetlemeye iliŖkin iŖlemler Kanun kapsamında yer almaktadır. Serbest rekabeti etkileyebilecek olan hükümet tasarrufları, devlet yardımları ve ayrı bir kanunla dzenlenmiŖ olan ithalatta damping bu Kanun’un konusu dıŖındadır. Damping ve devlet yardımlarına iliŖkin konular Kanun’da ayrıca düzenlenmediğinden bu konuların denetimi RKHK’nun kapsamı dıŖında kalmaktadır.

Özel teŖebbsler olduğu kadar kamu teŖebbsleri de kanun kapsamında kabul edilmiŖtir, temel kriter olarak “ekonomik faaliyette bulunma” esas alınmiŖtir.

zelleŖtirme yoluyla yapılacak devralmaların denetlenmesi de RKHK kapsamı içerisinde yer almaktadır. Kartellerin denetimi de RKHK’nun kapsamı içerisinde yer almaktadır. Rekabet Kurumu “Kartellerin Ortaya ıkarılması Amacıyla Aktif iŖbirliĐi Yapılmasına Dair Yönetmelik” yayınlamıŖtır. Rekabet Kurulu, RKHK’un devlet ihalelerine de uygulanacağına karar vermiŖtir.

RKHK teşebbüslere (işletmelere) uygulanmaktadır. RKHK'nun 3. maddesinde “Teşebbüs; piyasada mal veya hizmet üreten, pazarlayan, satan gerçek ve tüzel kişilerle bağımsız karar verebilen ve ekonomik bakımdan bir bütün teşkil eden birimler” olarak tanımlanmıştır. Teşebbüs birlikleri ise, teşebbüslerin belirli amaçlara ulaşmak için oluşturduğu tüzelkişiliği haiz ya da tüzel kişiliği olmayan her türlü birliklerdir.

Sektörel açıdan bütün mal ve hizmet sektörleri Kanun kapsamına girmektedir. RKHK'da sektör bazında herhangi bir ayırım yapılmamıştır.

RKHK'nun kapsamı, rekabetin Türkiye sınırları içinde kurulması ve korunmasıdır. Ancak, Kanun sadece Türkiye'de yerleşmiş işletmelere değil, başka ülkelerde yerleşmiş olmakla birlikte Türkiye'de bulunan mal ve hizmet piyasalarını etkileyen işletmelere de uygulanır. RKHK'nun 2.maddesine göre, “Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde mal ve hizmet piyasalarında faaliyet gösteren ya da bu piyasaları etkileyen her türlü uygulama” bu kanun kapsamındadır.

## **2.2. RKHK'da Yasaklanan Faaliyetler**

RKHK kapsamında yasaklanan faaliyetleri üç ana başlık altında toplamak mümkündür. Bunlar;

1. 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 (RKHK m.4),
2. Piyasada hâkim durumda olan teşebbüslerin bu güçlerini kötüye kullanması (RKHK m.6),
3. Hâkim durum yaratmaya veya var olan bir hâkim durumu güçlendirmeye yönelik ve bunun sonucu olarak rekabeti önemli ölçüde azaltacak birleşme ve devralma niteliğindeki her türlü hukuki işlem ve davranışlardır(RKHK m.7).

Rekabeti sınırlayıcı nitelik taşıyan anlaşma ve uyumlu eylemler, belirli koşulları taşımaları halinde yasaklama dışında bırakılmaktadır. Muafiyet. bireysel muafiyet ve grup muafiyeti olmak üzere ikiye ayrılır. RKHK'nun 5.maddesine göre muafiyetin verilebilmesi için aranan şartlar şunlardır: Malların üretim veya dağıtımı ile hizmetlerin sunulmasında yeni gelişme ve iyileşmelerin ya da ekonomik veya teknik gelişmenin sağlanması; tüketicinin bundan yarar sağlanması; ilgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmaması; rekabetin



belirtilen amaçların elde edilmesi için zorunlu olanlardan fazla sınırlanmaması. Muafiyet verilebilmesi için bu dört şartın bir arada bulunması gerekmektedir, sadece birisinin bulunmaması halinde muafiyet talebi kabul edilmez. Muafiyetin en önemli sonucu ilgililerin yasal belirlilik ve güvenlik içinde olmasıdır. Muafiyet verilen bir anlaşma hakkında para cezası uygulanmaz. Muafiyet devam ettiği sürece bu anlaşmaya dayanarak yapılan her türlü hukuki işlem geçerlidir.

### **3. Türk Rekabet Kurumunun Hava Taşımacılığı Sektörüne Yönelik Kararları**

Hava taşımacılığı sektörü ile ilgili Rekabet Kurulu'nun yayımlanmış çeşitli kararları vardır. Bunlardan bazıları aşağıda verilmiştir.

#### **3.1. Türk Hava Yolları A.O'nun Hakim Durumunu Kötüye Kullandığı İddiası (30.12.2011 tarih ve 11-65/1692-599 sayılı Rekabet Kurulu Kararı)**

Türk Hava Yolları A.O.(THY)'nin İstanbul çıkışlı yurt içi ve yurt dışı hava yolu ile yolcu taşıma hatlarında rakip teşebbüs aleyhine dışlayıcı eylemlerde bulunarak hâkim durumunu kötüye kullandığı iddiası ile soruşturma açılmıştır. Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş. tarafından yapılan şikayette, Türk Hava Yolları A.O.'nun, İstanbul merkezli yurt içi ve yurt dışı hatlarda havayolu ile tarifeli yolcu taşımacılığı pazarında hâkim durumda olduğu ve bu gücünü rakip teşebbüslerin yeni pazarlara girmesine engel olmak ve mevcut pazarlardaki faaliyetlerini zorlaştırmak şeklindeki dışlayıcı eylemleri ile kötüye kullandığı iddia edilmektedir.

#### **Değerlendirme**

Soruşturma konusunu oluşturan hususlar 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında incelenmiştir. 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesinde "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" yasaklanmakta ve maddenin ikinci fıkrasında da kötüye kullanma halleri sayılmaktadır. Aslında, Kanun maddesinde sayılan kötüye kullanma halleri örnek kabilinden olup, hâkim durumun diğer şekillerde de kötüye kullanılabilmesi mümkündür. Başvuru dilekçesinde belirtilen hususlar incelendiğinde, Pegasus'un şikâyetleri, THY'nin, 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında Pegasus'un faal olduğu yurt içi ve yurt dışı hatlarda dışlayıcı nitelikte fiyatlama ve fiyatlama dışı eylemlerde bulunmak suretiyle hâkim durumunu

kötüye kullandığı iddiasından oluşmaktadır. Rekabet hukukunda fiyata ilişkin dışlayıcı davranışlar; yıkıcı fiyatlama, seçici fiyatlama, indirim sistemleri ve fiyat sıkıştırması gibi çeşitli şekillerde ortaya çıkabilmektedir. Soruşturma sürecinde gerçekleştirilen incelemeler sonucunda, THY'nin inceleme konusu fiyatlamaya ilişkin davranışlarının öncelikle yıkıcı fiyat uygulaması kapsamında olup olmadığı incelenmiş; THY'nin iddia konusu fiyat dışı uygulamaları ise genel olarak yıkıcı fiyat teorisi kapsamında değerlendirilmiştir.

Öte yandan, dosya mevcudu bilgi ve belgeler ile THY'nin savunmaları birlikte dikkate alındığında, THY'nin İstanbul çıkışlı yurt içi ve yurt dışı hava yolu ile yolcu taşıma hatlarında rakip teşebbüs aleyhine dışlayıcı eylemlerde bulunarak hakim durumunu kötüye kullandığı iddiasına ilişkin olarak 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında ihlal tespiti yapılmadığı; dolayısıyla adı geçen teşebbüs hakkında aynı Kanun'un 16. maddesi uyarınca idari para cezası uygulanmasına gerek olmadığı sonucuna varılmıştır.

Dosya konusu bir diğer husus olan THY'nin AHL'de sahip olduğu slot hakları ve bazı ikili anlaşmalarda tek taşıyıcı olarak belirlenmesi ise pazardaki rekabeti olumsuz etkilemektedir. Türk sivil havacılık sektöründeki rekabet koşulları genel olarak değerlendirildiğinde THY'ye önemli bir rekabet avantajı sağlayan bu uygulamaların sektörün geneli açısından bir takım yapısal sorunlara da yol açtığı ve sektörde adil rekabet koşullarının bozulmasına etki ettiği görülmektedir.

Slot tahsisinde DHMİ Genel Müdürlüğünün ve Genel Müdürün belirleyici bir rol oynadığı söz konusu düzenlemeden açıkça görülmektedir. Diğer taraftan Talimat'ın 10. maddesi gereğince havayolu taşımacılığı alanında faaliyet gösteren tüm rakip firmaların ticari sır sayılabilecek ve/veya rekabet açısından hassas kabul edilebilecek her türlü bilgisinin DHMİ Slot Koordinasyon Merkezi tarafından istenebileceği ve DHMİ bünyesinde bulundurulacağı anlaşılmaktadır.

Ülkemizdeki sivil havacılık sektöründe rekabetin işleyişi açısından slot tahsislerine ilişkin mevzuat ve uygulama çeşitli tarihlerde Kurul kararlarına konu olmuştur. Söz konusu Kurul kararlarında, pazara girişler ve etkin bir rekabet açısından son derece önemli olan slot dağıtımından sorumlu slot koordinatörünün her ne kadar özel bütçeli de olsa idari yönlerden Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına bağlı olan SHGM tarafından belirlenmekte olduğu, slot tahsisinin teknik yönlerden (kullanılan sistem ve teknik eleman) halen THY'ye bağımlı olduğu, bu tür bir yapının potansiyel olarak, havayolu sektöründe rekabetin sağlıklı

bir şekilde tesisini olumsuz etkileyebileceği tespitlerinin yapıldığı, sivil havacılık sektöründe rekabetin sağlıklı bir şekilde tesisi ve gelişimi açısından, sektöre yönelik düzenleme, uygulama ve denetimlerin yeterli teknik kadrosu bulunan ve gerçek anlamda bağımsız idari otorite kimliği olan bir sivil havacılık otoritesi tarafından gerçekleştirilmesinin ve özellikle slot tahsisi konusunda bu türden bir bağımsızlığı sağlayacak tedbirlerin alınmasının yararlı olacağı belirtilmiştir. Ayrıca yabancı ülkelerle yapılan ikili hava ulaştırma anlaşmalarında THY dışında özel havayolu şirketlerinin de piyasa koşulları çerçevesinde pazara girmesine imkan sağlayıcı düzenlemeler yapılmasının, dış hat tarifeli yolcu taşımacılığı piyasasında daha rekabetçi bir ortamın tesisi açısından olumlu etkiler yapacağı kanaatine varılmış ve bu çerçevede oluşturulacak Kurul görüşünün Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve SHGM'ye gönderilmesine karar verilmiştir.

Ancak en son düzenleme ile SHGM yerine DHMİ Genel Müdürlüğünün bu konuda yetkilendirilmesi ile Kurul kararlarında belirtilen hususların karşılandığını söylemek mümkün değildir. Öncelikle DHMİ'nin Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının ilgili kuruluşu niteliğinde olan bir Kamu İktisadi Kuruluşu olması nedeniyle bağımsızlığından ve özerkliğinden bahsetmek mümkün değildir. Diğer yandan DHMİ Genel Müdürünün THY yönetiminde çeşitli görevler alması, ilgili talimatta ve talimatın hazırlanmasında referans alınan Avrupa Birliğinin 95/93 ve revize 793/2004 sayılı "Havaalanlarında Slotların Dağılımı için Genel Kurallar" mevzuatı ile IATA kural ve standartlarında yer verilen; slot tahsisinin şeffaf, adil ve ayrımcı olmayan kurallara dayandırılması gereği ve slot koordinatörünün herhangi bir ilgili taraftan bağımsız olması ve tüm sektör aktörlerine eşit mesafede faaliyet göstermesi ilkeleri ile uyumlu olmadığı değerlendirilmektedir.

Yukarıda yer verilen bilgi ve değerlendirmeler çerçevesinde Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına sivil havacılık sektöründe rekabetin sağlıklı bir şekilde tesisi ve gelişimi açısından yapılması gereken düzenlemelere ilişkin görüş gönderilmesinin uygun olacağı; ayrıca anılan Bakanlığa ve Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığına THY yönetimine ilgili sektörde tüm rakip firmalara yönelik düzenleme yapma yetkisine sahip kuruluşlarda görev yapan yetkililerin atanmaması ve var olan yöneticilerin değiştirilmesi gerektiği yönünde görüş gönderilmesinin yerinde olacağı değerlendirilmiştir. Diğer taraftan hâlihazırda THY'ye denetim kurulu üyesi olarak görev yapan DHMİ Genel Müdürünün THY bünyesindeki görevine, ilgili piyasada DHMİ'nin yerine getirdiği düzenleyici görevlerde

tarafsızlık, tüm sektör aktörlerine eşit mesafede olma ve ayrımcılık yapmama kurallarının sağlanabilmesini teminen, son verilmesi gerektiğinin bildirilmesi uygun olacaktır.

## **Sonuç**

Soruşturma sonucunda Kurul, İstanbul çıkışlı yurt içi ve yurt dışı hatlarında THY'nin Pegasus aleyhine dışlayıcı eylemlerde bulunarak hakim durumunu kötüye kullandığına dair yeterli delil bulunmadığına karar verdi. Buna göre THY hakkında idari para cezası uygulanmasına gerek görülmezken ilgili pazarda sağlıklı bir rekabet ortamının tesisi bakımından, slot tahsisleri, uluslararası ikili havacılık anlaşmaları gibi hususlara ilişkin olarak ilgili teşebbüsler ile kamu kurum ve kuruluşlarına Rekabet Kurulu görüşünün bildirilmesine karar verildi.

Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş. "Rekabet Kurulu'nun karar verirken THY'nin hakim konumunu kötüye kullandığına dair soruşturma raporunu dikkate almadığı" iddiasıyla idare mahkemesine başvurdu. Ankara 11. İdare Mahkemesi de "eksik inceleme ve araştırmaya dayalı soruşturma raporu esas alınarak, THY'nin hakim durumda olup olmadığı hususunda bir tespit yapılmadığını" belirterek Rekabet Kurulu'nun kararını iptal etti. Rekabet Kurumu, mahkeme kararı üzerine soruşturmayı yeniledi. Soruşturma süresi 2014 yılının Ocak ayında 4 ay uzatıldı. Rekabet Kurulu, soruşturma tamamladıktan sonra tarafların sözlü ve yazılı savunmalarını alarak nihai kararını verecek.

### **3.2.HAVAŞ'ın Hakim Durumunu Kötüye Kullandığı İddiası (03.03.1999 tarih ve 99-12/89-31 Sayılı Rekabet Kurulu Kararı)**

Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş.(HAVAŞ)'nin havaalanları-şehir merkezi yolcu taşıma piyasasında aşırı fiyat uygulayarak ilgili piyasadaki hakim durumunu kötüye kullandığı iddiası ile Rekabet Kurumuna başvurulmuştur.

Yapılan görüşmeler ve toplanan bilgi ve belgelerin değerlendirilmesi sonucu; uçak ile seyahat eden veya edecek yolcuları havaalanları ile şehir merkezleri arasında karşılıklı ulaşımının sağlandığı toplu taşıma hizmetleri pazarında faaliyet gösteren HAVAŞ'ın bu görevini DHMİ'nin taşeronu olarak sözleşme ile yürüttüğü belirtilmiştir. Bu sözleşme Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliğine dayanılarak yapılmıştır ve yönetmeliğin yürütülmesinden DHMİ ile Ulaştırma Bakanlığı sorumludur. Toplanan verilerden ve maliyet-kar hesaplamalarından da aşırı fiyat uygulandığına dair bulgulara ulaşılamamıştır. Bu nedenlerle

aşırı fiyat uygulayarak hakim durumun kötüye kullandığı sonucuna ulaşamamış ve HAVAŞ hakkında soruşturma açılmasına gerek olmadığına karar verilmiştir.

### **3.3.Havuz Anlaşmaları (13.2.2001 tarih ve 01-08/73-21 sayılı Rekabet Kurulu Kararı)**

Bu karar 2001 yılında verilmiştir ve THY'nin çeşitli ülkelerin havayolları ile bu ülkelerle daha önceden yapılan ikili uluslararası hava taşımacılığı anlaşmaları kapsamında imzalamış olduğu havuz anlaşmalarıyla ilgilidir.

THY; İsrail Hava Yolları, Ürdün Krallığı Hava Yolları ve Mısır Hava Yolları ile imzaladığı gelir paylaşımı ve kapasite tespiti gibi konuları içeren havuz anlaşmaları için bireysel muafiyet verilmesi talebinde bulunmuştur. Yapılan incelemede; başvuru konusu olan havuz anlaşmalarının sadece tarifeli sefer yapan milli havayollarının faaliyetlerini düzenlediği gözönüne alınarak, ilgili ürün pazarı tarifeli hava taşımacılığı pazarı olarak tespit edilmiştir. Her bir havuz anlaşması farklı parkurlardaki tarifeli seferleri düzenlediği için başvuru konusu anlaşmalarla ilgili İstanbul/Kahire, İstanbul/Telaviv ve İstanbul/Amman arasındaki karşılıklı ana uçuş parkuru olarak üç ayrı coğrafi pazar belirlenmiştir.

Havuz anlaşmalarının rekabet mevzuatı çerçevesinde incelenmesi bu anlaşmaların kaynağı olduğu belirtilen ikili hava taşımacılığı anlaşmaları ile birlikte yapılmıştır.

Muafiyet koşulları açısından yapılan değerlendirmeler çerçevesinde; hükümetler arasında akdedilen ikili hava taşıma anlaşmalarından İsrail Hava Yolu ile THY arasında yapılan havuz anlaşmasında, ikili hava taşıma anlaşmasında yer almayan rekabet kısıtlaması olarak, gelirlerin bir havuzda toplanması ve eşit olarak paylaşılması, hava trafiğinin birlikte planlanması gibi unsurlara yer verildiği görülmüştür. Ürdün Krallığı Hava Yolları ve Mısır Hava Yolları ile THY arasında ayrı ayrı yapılan ikili hava taşıma anlaşmalarında ise, sefer tarifelerinin havayollarının karşılıklı görüşmeleri ile tespit edileceği öngörülmektedir. THY ile Ürdün Krallığı Hava Yolları arasındaki anlaşmada fiyata ilişkin *“IATA ücretlerinde belirtilen seviyelere ve şartlara veya ilgili devletlerin hükümet otoritelerinin müştereken kararlaştırdıkları ücret seviyelerine ve şartlarına uymayı”* taahhüt ettiklerine dair bir madde yer almakla birlikte; bu maddenin amacının ve doğurduğu etkinin pazardaki rekabeti sınırlamaya yönelik olmadığı değerlendirilmiştir.

Söz konusu havuz anlaşmalarında bu rekabet sınırlamalarına ek olarak başka bir rekabet sınırlaması getirilmediği anlaşılmıştır. Bu anlaşmalarla hava trafiğinin düzenlenmesinin

sağlandığı, daha verimli bir tarife oluşumuyla tüketicinin aynı gün ve sezona yığılması önlenerek yaygın, düzenli ve güvenli bir hizmetten yararlanma imkanına kavuştuğu, çok karlı olmayan bazı hatlarda dahi yolcuya düzenli sefer imkanının sunulduğu ve ortaya çıkan uyumlu sistem sonucunda yolcuların ihtiyaçlarının karşılandığı belirtilmektedir.

Yine, karşılıklı sefer yapan taşıyıcıların kendi seferlerinin dolu olduğu veya seferlerinin olmadığı günlerde karşı tarafın seferlerine rezervasyon yapıp yolcu devrettiği ve böylece yolcuların kesintisiz ve güvenli hizmet almalarının sağlandığı da belirtilmektedir. Bu çerçevede, bildirim konu havuz anlaşmaları ile uluslararası hava taşımacılığında hava trafiğinin düzenlenerek hava taşımacılık hizmetlerinin sunulmasında yeni gelişme ve iyileşmelerin sağlandığı ve tüketici açısından da yarar ortaya çıkardığı değerlendirilmektedir.

Sonuç olarak, ikili hava ulaştırma anlaşmalarının kural ve ilkeleri çerçevesinde ve T.C.'nin uluslararası anlaşmalardan doğan hak ve yükümlülükleri doğrultusunda imzalanan havuz anlaşmalarının ilgili pazarda rekabeti zorunlu olandan fazla sınırlamadığı kanaatine varılmıştır.

Bu değerlendirmeler doğrultusunda Rekabet Kurulu tarafından bu anlaşmalara rekabeti sınırlayıcı hususlar içermelerine rağmen, uluslararası hava taşımacılığında hava trafiğinin düzenlenerek hava taşımacılık hizmetlerinin sunulmasında yeni gelişme ve iyileşmeler sağladıkları ve tüketici açısından yarar sağladıkları için bireysel muafiyet verilmiştir. Yapılan anlaşmalar ikili hava ulaştırma anlaşmalarının kural ve ilkeleri çerçevesinde olmasaydı Rekabet Kurulu bu anlaşmalara rekabeti sınırlayıcı unsurları nedeniyle muafiyet vermeyebilirdi.

#### **3.4.TOSHID'in dış hat uçuşlarında minimum fiyat belirlemesi**

Türkiye Özel Sektör Havacılık İşletmeleri Derneği'nin (TOSHID) üye şirketlerin dış hat uçuşlarına yönelik olarak minimum fiyat belirlemek suretiyle 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'u ihlal ettiği iddiası ile Rekabet Kurumuna başvurulmuştur. Yapılan tespit ve değerlendirmeler doğrultusunda dış hat uçuşlarında her ülke için minimum fiyat belirlenmesine yönelik kararın, ilgili hizmetin esas olarak yurt dışında pazarlanıyor olması ve dolayısıyla Türkiye Cumhuriyeti'ndeki piyasaların etkilenmemesi nedeniyle 4054 sayılı Kanun'un kapsamı dışında olduğuna ve soruşturma açılmasına gerek bulunmadığına karar verilmiştir.

#### **3.5. DHMİ'nin Yer Hizmetleri Çalışma Ruhsatları Tarifesi (30.10.2003 tarih ve 03-70/843-365 Sayılı Rekabet Kurulu Kararı**

30/10/2003 tarihli Rekabet Kurulu kararı Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMI) "Yer Hizmetleri Çalışma Ruhsatları Tarifesi"nin ayrımcılığa ve pazara giriş engeline yol açtığı iddiası üzerine verilen karardır. Şikayetin konusu; yerli ve yabancı hava taşıyıcılarına yer hizmeti verebilmek için DHMI'den (A) grubu çalışma ruhsatı almasının zorunlu olduğu, bu ruhsatı alabilmek için 15.000.000 ABD dolarının peşin olarak ödenmesi gerektiği, bu miktarın piyasaya giriş engeli yaratacak kadar yüksek olduğu, ayrıca bu ücretin piyasada faaliyet gösteren Havaş Yer Hizmetleri A.Ş. (Havaş)'den ve Çelebi Hava Servisi A.Ş. (Çelebi)'den alınmadığı, dolayısıyla ayrımcılık yapıldığı ve bu şirketlerin de çabaları sonucu piyasaya yeni bir şirketin giremediği, DHMI'nin bu ücretlerde indirim yapmayarak piyasada oluşan kartelin devamını sağladığı iddialarıydı. Kurulun incelemesinde; 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun ücret tarifelerine ilişkin 37. maddesinde havaalanlarının kullanılması ve tesislerinden yararlanılması ve verilen hizmetlerin karşılığında alınacak ücretlerin yapılacak tarifelerle saptanacağı, bu tarifelerin Ulaştırma Bakanlığı'nın onayı ile yürürlüğe gireceği hükmü yer almaktadır. Bu çerçevede kamusal düzenlemenin bulunduğu iktisadi bir alanda faaliyet gösteren DHMI'nin ihlal içerdiği iddia olunan eylemi yasadaki düzenlemenin bir sonucu olduğundan ve anılan teşebbüsün söz konusu fiyatlandırmaya bağımsız olarak karar verme imkanı bulunmadığından 4054 sayılı Kanun uyarınca bir işlem yapılamayacağı kanaatine varılmıştır. Buna göre DHMI Genel Müdürlüğü hakkında 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanununun 41.maddesi uyarınca soruşturma açılmasına gerek bulunmadığına karar verilip şikayet reddedilmiştir.

### **3.6.Özel İndirim Anlaşmaları (1.8.2002 tarih ve 02-46/564-230 sayılı Rekabet Kurulu Kararı)**

Hava taşımacılığı sektöründe özel indirim anlaşmalarına yönelik olarak şikayet üzerine verilen Rekabet Kurulu kararı 1/8/2002 tarihli karardır. Bazı havayolu şirketlerinin Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) üyesi acentelerin bir kısmı ile özel indirim anlaşmaları yapmalarının 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'u ihlal ettiği iddiasıyla Kurul'a başvurulmuştur. IATA Seyahat Acenteleri Derneği (ISAD) tarafından yapılan şikayette; IATA seyahat acentesi olmak için belirli koşulları yerine getiren dernek üyesi acentelerin havayolu şirketlerinden eşit oranda (%9) komisyon almaya hak kazandıkları, ancak şikayete konu şirketlerin eşit durumda olmalarına rağmen bir kısım IATA seyahat acenteleri ile özel anlaşmalar yaptıkları belirtilmektedir. Bu anlaşmaların 4054 sayılı Kanun'a uygun olup olmadığının incelenmesi talep edilmiştir. ilgili ürün pazarı, "acenteler tarafından havayolu şirketlerine sunulan, dış hat uçak biletleri satış hizmetleri pazarı" olarak

belirlenmiştir. Havayolu şirketlerinin bilet satışlarını yapan IATA acentelerinin ülke geneline yayılmış olması nedeniyle, ilgili coğrafi pazar "Türkiye Cumhuriyeti sınırları" olarak tespit edilmiştir. Kurul tarafından yapılan incelemede, ilgili pazar sektörün ekonomik durumu ve mevsimsel özelliklere bağlı olarak havayolu şirketlerinin satış politikaları çerçevesinde çeşitli indirimler düzenledikleri bir pazardır ve havayolu şirketlerinin satış politikaları hedef kitlelerine yönelik olarak farklılık göstermektedir. Bu şartlara göre, uyguladıkları farklı satış politikalarıyla satışlarını arttırmaya yönelik havayolu şirketlerinin uyumlu eylem içinde olduklarını ve acenteler arasında ayrımcılık yaptıkları tespit edilememiştir. Tersine, acenteleri aracılığıyla bilet satışlarını artırmak için ciddi bir rekabet içinde oldukları anlaşılmıştır. Sonuçta acenteler tarafından havayolu şirketlerine sunulan, dış hat uçak biletleri satış hizmetleri pazarında, havayolu şirketlerinin bir takım özel anlaşmalar yoluyla acenteler arasında ayrımcılık yaparak ISAD üyesi bazı IATA acentelerini zor duruma düşürdüğü iddialarını doğrulayan herhangi bir tespite ulaşılamadığından, 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 4. ve 6. maddeleri kapsamında herhangi bir işlem tesisine gerek bulunmadığına karar verilmiş ve şikayet reddedilmiştir.

### **3.7.Pegasus Hava Yolları (12.05.2010 tarih ve 10-36/578-208 sayılı Rekabet Kurulu Kararı)**

Pegasus Hava Yolları'nın 2004 yılından itibaren her yıl Haziran-Eylül döneminde Viyana-İstanbul seferleri için, Viyana'da bulunan koordinatörü aracılığı ile bu şehirde bulunan Akın, Side ve Yılmaz Seyahat acenteleri ile "gizli koltuk satış anlaşması" yaptığı, bu şekilde sezonluk biletlerin takriben % 17'sinin hiçbir duyuru yapılmaksızın sadece adı geçen acentelere verildiği, diğer acentelerin mağdur olduğu haksız rekabete neden olduğu iddiası üzerine yapılan inceleme sonucunda; 4054 sayılı Kanun'un 41. maddesi uyarınca soruşturma açılmasına gerek olmadığına karar verilmiştir.

### **3.8.Sunexpress (25.04.2012 tarih ve 12-22/578-171 sayılı Rekabet Kurulu Kararı)**

Sunexpress firmasına ait biletlerin, Condor firmasına ait internet sitesinde ve Condor havayolları temsilciliklerinde, Sunexpress firmasına ait rezervasyon sisteminden daha düşük fiyatlarla satılarak, Türkiye merkezli faaliyet gösteren acenteler aleyhine fark oluşturulduğu iddiası ile ön araştırma açılmıştır. Sonuçta düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre, dosya konusu iddialara yönelik olarak 4054 sayılı Kanun'un 41. maddesi uyarınca soruşturma açılmasına gerek olmadığına, şikayetin reddine OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.



### **3.9.TAV Grubunun Havaş'ın Hisselerini Devralması (28.7.2005 tarih ve 05-49/704-191 sayılı Rekabet Kurulu Kararı)**

6/7/2005 tarihinde Rekabet Kuruluna TAV Yatırım Holding A.Ş., TAV Tepe Akfen Vie Yatırım Yapım ve İşletme A.Ş., TAV İşletme Hizmetleri A.Ş. ve TAV Hava Limanları Terminal İşletmeciliği A.Ş. (hepsi birlikte TAV Grubu) tarafından Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş. (HAVAŞ)'nin sermayesinin %60'ını temsil eden hisselerin devralınması işlemine izin verilmesi talebiyle başvurulmuştur. Bildirimi yapılan işlem Kurul tarafından 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkındaki Kanununun 7. maddesi ve bu Kanuna dayanılarak çıkarılan 1997/1 sayılı Tebliğ kapsamında incelenmiştir. İlgili ürün pazarları, “havalimanları yer hizmetleri pazarı”, “şehir merkezleri havalimanları arası otobüsle yolcu taşıma hizmetleri pazarı” ve “havalimanları otopark işletmeciliği pazarı” olarak belirlenmiştir. İlgili coğrafi pazar; havalimanları yer hizmetleri pazarı için “Türkiye’de kurulu sivil havalimanları”, şehir merkezleri havalimanları arası otobüsle yolcu taşıma hizmetleri pazarı için herbiri ayrı pazar olmak üzere, bu hizmetlerin sunulmakta olduğu “İstanbul, Ankara, İzmir, Antalya, Dalaman ve Bodrum’daki ilgili otobüs hatları”, havalimanları otopark işletmeciliği pazarı için bu hizmetlerin sunulduğu “Ankara, Antalya ve Bodrum Havalimanları”dır.

Yapılan değerlendirmeye göre, TAV grubu ilgili pazarlarda herhangi bir faaliyette bulunmadığından işlem sonucunda ilgili pazarlarda aktörlerin pazar gücünde önemli bir değişiklik olmayacaktır. Bununla birlikte TAV grubu Atatürk Havalimanının terminal hizmetlerini de sunduğundan, işlem sonucunda birbirini tamamlayan pazarlar olan Atatürk Havalimanı yer hizmetleri pazarı ile Atatürk Havalimanı terminal hizmetleri pazarında dikey yoğunlaşma sözkonusu olacaktır. Ancak terminal hizmetlerinin Devlet Hava Meydanları İşletmesi tarafından düzenlenen bir hizmet olması ve yer hizmetlerinin de havayolu şirketinin tercihine bağlı olarak mevcut teşebbüslerden serbestçe alınabilmesi veya kendi kendine sunulabilen bir hizmet olması nedeniyle sözkonusu dikey yoğunlaşma 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun açısından rekabeti engelleyici bir güç oluşturmamaktadır. Bu nedenle bildiri yapılan işlem sonucunda ilgili pazarda hakim durum yaratılması veya mevcut bir hakim durumun güçlendirilmesi ve böylece rekabetin azaltılması sözkonusu olmayacaktır. Sonuçta Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş.’nin %60 oranındaki hissesinin TAV Grubu tarafından devralınmasına izin verilmiştir.

### **3.10. THY'nın Acenteleri ile Yaptığı Sözleşmelere Muafiyet Veren Karar (13.07.1999 tarih ve 99-35/341-212 sayılı Rekabet Kurulu Kararı)**

Türk Hava Yolları A.O'nın acenteleri ile yaptığı sözleşmelere muafiyet verilmesi talebi ile Rekabet Kurumuna başvurulmuştur. Avrupa Komisyonu tarafından 24.12.1962 tarih ve OJ 139 sayılı Avrupa Gazetesinde yayınlanan "Acentelerle Yapılan Tek Elden Satın Alma ve Dağıtım Anlaşmalarına İlişkin Bildiri" incelenmiştir. Ayrıca THY'nın Yolcu Genel Satış Acenteliği ve Yurtiçi Yetkili Yolcu Bilet Satış Acenteliği Sözleşmeleri rekabet kuralları açısından incelenmiştir. İnceleme sonucunda THY'nın havayolu taşımacılığı hizmetlerinin Türkiye piyasasında satışını gerçekleştirmekte olan ve pazarlama, rezervasyon ve bilet satış hizmetlerini sunan acenteler ile yapmış olduğu sözleşmelere göre, acentelerin işlemleri THY A.O adına ve/veya hesabına sonuçlandırdıkları ve THY A.O'na bağlı davrandıkları anlaşılmıştır. Acentelik sözleşmeleri 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun kapsamına girmediğinden menfi tespit belgesi verilmesine gerek olmadığına karar verilmiştir.

#### **Yararlanılan Kaynaklar**

Aslan, İ.Y. (2006), **Rekabet Hukuku Dersleri**, Ekin Kitabevi, Bursa.

Güven, P. (2009), **Rekabet Hukuku**, Yetkin Yayınları, Ankara.

Poroy, R. ve Yasaman H. (2001), **Ticari İşletme Hukuku**, Beta Yayınları, İstanbul.

**Türkiye'de Rekabet Hukuku ve Politikası**, OECD Yayınları, 2005.

Türk Rekabet Kurumu, <http://www.rekabet.gov.tr>

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü <http://www.shgm.gov.tr>

<http://www.dhmi.gov.tr>

2929 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu (19 Ekim 1983 tarih ve 181196 sayılı Resmî Gazete)