

REKABET KURULU KARARI

Dosya No : 1-10 /2014
Karar Sayısı : 38/2015
Karar Tarihi : 18.06.2015

1. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER:

10 Dr. Yenal SÜREÇ (Başkan)
Doç.Dr.Figen YEŞİLADA (Bşk.Yrd.)
Kubilay SEPETCİOĞLU (Üye)

2. RAPORTÖRLER:

Av. Hatice ACAY (Üye)¹
Av. Sezi SIDAL (Üye)

3. TARAFLAR:**3.1. Şikayetçi:**

Re'sen

3.2. Hakkında İşlem Yapılanlar:

İtimat Otobüs ve Nakliyat Şti. Ltd. (MŞ9133)
İtimat Otobüs Terminali Orman Yolu, Gazi Mağusa.

Şefket Göçmen Nakliyat Limited. (MŞ1794)
Baykal Yolu No.10, Magosa.

Akandere Otobüs Şirketi Limited. (MŞ12915)
Akdoğan, Gazi Mağusa.

Zekai Cemal İşletmeleri Limited. (MŞ709)
Otobüs Terminali No.4, Lefkoşa.

30 **Mustafa Debrelı Otobüs Minibüs İşletmeleri. (TU10801)**
Şht.Ertoğrul Sok. No.13, İnönü, Gazi Mağusa.

4. DOSYA KONUSU:

Mağusa-Lefkoşa, Lefkoşa-Mağusa güzergahında yolcu taşımacılığı piyasasında faaliyet gösteren İtimat Otobüs ve Nakliyat Şti. Ltd. (İtimat), Şefket Göçmen Nakliyat Limited (Göçmen), Akandere Otobüs Şirketi Limited (Akandere), Zekai Cemal İşletmeleri Limited (Gece) ve Mustafa Debrelı Otobüs Minibüs İşletmeleri (Debrelı) isimli teşebbüslerin bir

¹ Soruşturmada raportör olarak görevlendirilen Av.Hatice Acay'ın görev süresi 01.03.2015 tarihinde sona erdiğinden aynı tarihte yerine atanan Av. Sezi SIDAL görevi yürütmüştür.

40 araya gelerek oluşturdıkları MLS (Mağusa-Lefkoşa Servisleri) isimli birliktelik yoluyla 36/2009 sayılı Rekabet Yasası'nın 4'üncü maddesini ihlal ettikleri iddiasının soruşturulması.

5. DOSYA EVRELERİ:

31.05.2014 tarihli Kıbrıs Gazetesi'nde yer alan "Amaç Kaliteli Hizmet" başlıklı haberde adı geçen teşebbüslerin Mağusa Lefkoşa Servisleri (MLS) adı altında kooperatif kurarak bir araya geldikleri yönündeki haber ihbar kabul edilerek 09.07.2014 tarihli Kurul toplantısında 38/2014 sayılı Kurul kararı ile re'sen ön araştırma başlatılmış ve karar çerçevesinde Av. Hatice ACAY raportör olarak görevlendirilmiştir. Raportör tarafından hazırlanan Ön Araştırma Raporu Kurul tarafından 21.08.2014 tarihli toplantıda değerlendirilerek 46/2014 sayılı Kurul Kararı ile İtimat Otobüs ve Nakliyat Şti. Ltd. (İtimat), Şefket Göçmen Nakliyat Limited (Göçmen), Akandere Otobüs Şirketi Limited (Akandere), Zekai Cemal İşletmeleri Limited (Gece) ve Mustafa Debrelî Otobüs Minibüs İşletmeleri (Debrelî) isimli teşebbüsler hakkında Yasa'nın 23. Maddesi çerçevesinde soruşturma açılmasına karar verilmiştir. Soruşturmanın yürütülmesi ile ilgili olarak, Kurul'a bağlı hizmet birimi personeli bulunmadığından Kurul Üyesi Hatice Acay'ın ilgili dosyaya ait karar toplantılarında oy kullanmamak şartıyla raportör olarak görevlendirilmesine karar verilmiştir. Haklarında soruşturma başlatılan beş teşebbüse Yasa'nın 23(1) maddesi gereğince 28.08.2014 tarihli yazı ile haklarında soruşturma açılma kararı bildirilmiş, 10.09.2014 tarihli yazı ile taraflar raportör Hatice Acay tarafından görüşmeye davet edildiler. Yapılan davete istinaden Av. Hatice Acay 17.09.2014 tarihinde İtimat, Göçmen ve Akandere temsilcileri ile ayrı ayrı Kurul merkezinde görüşerek ifadelerini ve sundukları belgeleri almıştır. Av. Hatice Acay 04.11.2014 tarihli yazı ile Kuruldan soruşturma için ek süre talebinde bulunmuş, talebi değerlendiren Kurul 06.11.2014 tarih ve 56/2014 sayılı kararı ile soruşturmaya 60 gün ek süre verilmesine karar vermiştir. Süre sonunda hazırlanan Soruşturma Raporu 22.01.2015 tarihinde Kurula sunulmuş, bahse konu rapor Kurul'un 26.01.2015 tarihli toplantısında ele alınarak 5/2015 sayılı karar ile soruşturmanın ilerletilmesine karar verilmiştir. Hazırlanan İlerletilmiş Soruşturma Raporu 02.02.2015 tarihinde taraflara iletilerek yazılı savunmaları talep edilmiştir. Taraflar 23.02.2015 tarihli yazı ile savunma için ek süre talep etmişler ve avukat yetkilendirme yazılarını da Kurul'a iletmıştirler. Kurul 24.02.2015 tarihli toplantısında aldığı 10/2015 sayılı kararı ile taraflara 17 gün ek savunma süresi vermiş ve bu kararını 26.02.2015 tarihli yazı ile taraflara tebliğ etmiştir. Tarafların avukatı tarafından hazırlanan ilk yazılı savunma 13.03.2015 tarihinde Kurul kayıtlarına girmiştir. Bu aşamada Av. Hatice Acay'ın görev süresinin sona ermiş olması nedeniyle Kurul, 19.03.2015 tarih ve 16/2015 sayılı kararı ile taraflardan gelen yazılı savunmaya ek görüş vermesi amacıyla Kurul üyesi Av. Sezi Sıdal'ın görevlendirilmesine ve taraflara ikinci savunmalarını yapabilmeleri için 05.04.2015 tarihine kadar süre verilmesine karar verdi. Bu karar 26.03.2015 tarihli, yazı ile taraflara tebliğ edilmiş ve taraflardan gelen sözlü savunma talebini raportör Av. Sezi Sıdal 08.04.2015 tarihli yazı ile Kurula iletmış, bahse konu talebi 09.04.2015 tarihli toplantısında ele alan Kurul 26/2015 sayılı kararı ile 14.05.2015 tarihinde sözlü savunma yapılması kararı almıştır. Bu karar taraflara 22.04.2015 tarihli yazı

90 ile tebliğ edilmiştir. 08.05.2015 tarihinde taraflar adına Av. Burcu Sertbay yolcu ifadelerini içeren dört adet belge ile yolcu sayılarını gösteren 3 belgenin dosyaya girişi için Kurul'a göndermiştir. Birinci sözlü savunma toplantısı 14.05.2015 tarihinde yapılmış ve tarafların da talebi ile İzin Kurulu makamının da katılacağı ikinci bir toplantının 21.05.2015 tarihinde yapılmasına karar verilmiştir. Kurul 18.05.2015 tarihli yazı ile İzin Kurulu makamına yazılı davet yapmış ve 21.05.2015 tarihinde yapılan ikinci sözlü savunma toplantısına tarafların vekili yanında İzin Kurulu başkanı Halil Sakallı da katılarak Kurul üyelerinin sorularına yanıtlar vermiş ve taşımacılıkla ilgili açıklamalarda bulunmuştur. 08.06.2015 tarihinde Maliye Bakanlığında teşebbüslerin ciro bilgileri talep edilmiştir. Kurul dosya hakkındaki kararını 18.06.2015 tarihli toplantısında 38/2015 sayılı karar ile vermiştir.

6. DOSYA TARAFI VE İLGİLİ DİĞER TARAFLARLA YAPILAN GÖRÜŞME VE İNCELEMELER SONUCU ELDE EDİLEN BİLGİ VE BELGELER

6.1. MLS isminde Oluşan Yapı'nın Tüzel Kişilik Kaydı Hakkında Bilgi ve Belgeler

100 31.05.2014 tarihli Kıbrıs Gazetesi'nde yer alan "Amaç Kaliteli Hizmet" başlıklı haberde adı geçen dosya tarafı teşebbüslerin "Mağusa Lefkoşa Servisleri (MLS)" isimli bir kooperatif oluşturdukları yönündeki açıklamalar üzerine bahse konu yapının tüzel kişilik yapısını araştırmak üzere Kooperatif Şirketler Mukayyitliği'nden 04.06.2014 tarihinde talep edilen yazılı bilgiye istinaden 13.06.2014 tarihinde Kurul kayıtlarına giren 09.06.2014 tarihli yazıda Mukayyitlik nezdinde böyle bir Kooperatif bulunmadığı belirtilmiştir. Aynı tarama işlemi Şirketler Mukayyitliği ve Kabz Memurluğu nezdinde de yapılarak bahse konu haberde yer alan taraflarca herhangi bir isimde ortak bir tüzel kişilik oluşumuna gidilmediği teyid edilmiştir.

110 Yürütülen araştırma çerçevesinde KKTC Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı İzin Kurulu'na yazılan 05.06.2014 resmi yazı ile Lefkoşa-Mağusa hattında yolcu taşıma izni olan teşebbüslerin listesi talep edilmiş ve 24.06.2014 tarihinde Kurul kayıtlarına giren 19.06.2014 tarihli yazı ile bahse konu hatta izni olan teşebbüslerin Akandere Otobüs Şti. Ltd., İtimat Otobüs ve Nakliyat Şti. Ltd., Mustafa Debrelî Otobüs Minibüs İşletmeleri., Şefket Göçmen Nakliyat Limited., Zekai Cemal İşletmeleri Limited., Kombos Nakliyat Şti. Ltd., Ülfet Raif'in oldukları belirlenmiştir..

6.2. Asbestos Ünvanlı Rakip Teşebbüs Temsilcisi Cemal Osmanoğlu ile Yapılan Görüşmeler

120 16.07.2014 tarihinde Cemal Osmanoğlu isimli şahıs Kurul'a gelerek Mağusa Lefkoşa Servisleri (MLS) konusunda görüşmek arzusunda olduğunu belirtmesi üzerine ilgili şahısla görüşülmüş ve yazılı ifadesi alınmıştır (Belge 11). Cemal Osmanoğlu ifadesinde; Ticari Ünvan olarak kayıtlı olan Asbestos Otobüs İşletmeciliği'nin eşi Ülfet Osmanoğlu adına kayıtlı olduğunu ve kendisinin de yetkili vekil olduğunu belirtmiştir. Yolcu taşıma ücretlerini Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığına bağlı Motorlu Araçlar İzin Kurulu'nun

tesbit ettiğini ve en son tesbit edilen tarifinin 25.03.2011 tarihli olduğunu ve bahse konu tarifinin bir suretini de raportöre sunmuştur.

130 Cemal Osmanoglu yazılı ifadesinde ayrıca 25-30 yolcunun biraraya gelerek 30.06.2014 tarihinde kendisini aradıklarını ve yeni oluşumun servis ücretlerinden şikayet ederek kendisinden Lefkoşa-Mağusa hattında servis koymasını talep ettiklerini belirtmiştir. Bahse konu hatta daha önceleri abone ücretinin (...) Türk Lirası olduğu ve bu ücret karşılığı abonelere (...) adet fiş verildiğini ve bu fişler bitene kadar kullanılabilindiğini ifade etmiş ancak yeni uygulamada bu fişlerin kullanımı için bir aylık süre sınırı konulduğunu belirtmiştir.

140 Osmanoglu ifadesinde devamla; *“Beni başlangıçta yani bu ortaklıklarını kurarken aramadılar haber vermedilerdi. Ben izin makamına izinlerime ek izin alabilmek için müracaat edecektim ve bunu arkadaşlarım da bildirdi. Herhalde bunu duydular ve beni o yüzden ortaklığa alıp benim izin almamı önlemeye çalışacaklardı”* şeklinde yazılı beyanda bulunmuştur.

26.11.2014 tarihinde Cemal Osmanoglu ile Kurul merkezinde bir görüşme daha yapılmış ve bu görüşmede alınan yazılı ifadede (Belge 50) Osmanoglu özetle; Mağusa-Lefkoşa hattında karşılıklı (...) otobüs ve (...) adet minibüsünü çalıştırdığını, MLS nin kendi yolcularını engellemek için aynı saatlerde 3 araba sefere çıkardığını ve bu seferlerdeki bilet fiyatlarını da (...) liraya kadar düşürdüğünü ifade etmiştir.

6.3. Soruşturma Tarafı İtimat Ünvanlı Teşebbüs Temsilcisi Mehmet Tilki ve Sertan Özal ile Akandere Temsilcisi Bekir Beksan Akandere ile Yapılan Görüşme

150 22.07.2014 tarihinde Mehmet Tilki, Sertan Özal ve Bekir Beksan Akandere ile Kurul merkezinde raportör Av. Hatice Acay tarafından görüşmede yazılı ifade vermek istemeyen teşebbüs temsilcileri sözlü olarak aşağıdaki bilgileri paylaştılar:

160 Mehmet Tilki; İtimat'ın direktörü ve hissedarı, Sertan Özal; İtimat çalışanı ve Beksan Bekir Akandere; Akandere'nin sekreter ve hissedarı olduklarını, Mağusa-Lefkoşa şehirleri arasında karşılıklı seferler yapmak suretiyle yolcu taşımacılığı yapan İtimat, Göçmen, Akandere, Gece ve Debreli isimli teşebbüslerin 01.06.2014 tarihi ile Mağusa Lefkoşa Servisleri (MLS) adı altında birleşerek ortak çalışmaya başladıklarını, kendi aralarında bir sözleşme akdettiklerini, ancak bu sözleşmede daha çok değiştirilmesi gereken hususlar olduğunu, sözleşmeyi KKTC Maliye Bakanlığı Gelir ve Vergi Dairesi'ne sunarak kayıt yaptırdıklarını, daha sonra kooperatif kuracaklarını, amaçlarının haksız rekabeti önlemek ve yolculara daha kaliteli hizmet vermek olduğunu, her on beş dakikada karşılıklı seferler koyarak kaliteyi artıracaklarını, halen okulların tatil olması nedeniyle yolcu sayısının çok düştüğünü ve bu dönemde yarım saatte bir seferleri olduğunu aktarmışlardır.

Adı geçen beş teşebbüsün ortaklık ve/veya MLS dışında farklı seferleri olduğunu (İtimat'ın Mağusa – Girne, Gece'nin Mağusa – İskele, Göçmen'in Mağusa – Girne, Akandere'nin Akdoğan – Gaziköy – Akıncılar – Lefkoşa, Debreli'nin İnönü – Lefkoşa gibi) bu seferleri

170 her teşebbüsün kendi aracı ile gerçekleştirdiğini, MLS ortaklığına katılan beş teşebbüsün ortaklığa belli sayıda otobüs ve/veya minibüs tahsis etmek suretiyle katıldıklarını ifade etmişlerdir.

180 Motorlu Araçlar İzin Kurulu Sekreterliği'nin ada genelinde geçerli olmak üzere otobüs ve minibüslerin yolcu taşıma tarifesi yayımlayarak yolcu taşıma ücretlerini belirlediğini, son olarak 25.03.2011 tarihinde yolcu taşıma ücretlerinin belirlendiğini aradan uzun zaman geçmiş olmasına rağmen yeni tarifenin belirlenmediği ve yeni tarife oluşturulması için girişimlerinin devam ettiğini, halen Mağusa – Lefkoşa arası ücretin yolcu başına (...) TL, aylık aboneliğin (...) TL, öğrenci aylık aboneliğinin ise (...) TL olduğunu, bu ücretlerin günümüz koşullarında çok düşük kaldığını ve zarar ettiklerini o nedenle birleşme yoluna gittiklerini anlatmışlardır.

İlgili görüşmede taraflar MLS oluşturulmadan yani 1 Haziran 2014 tarihinden önceki abone fiyatlarının yine aynı olduğunu ancak Haziran ayından önce yukarıda belirtilen ücretler karşılığında aboneye (...) adet fiş verildiğini ve bu fişler tükenene kadar abonenin kullanabildiğini herhangi bir ay veya süre sınırlaması olmadığını, Haziran ayından itibaren aboneliğin aylık olduğunu ve abonelik ücretini ödeyen abonenin ilgili ay içerisinde seyahatlerini gerçekleştirmesi gerektiğini söylediler.

190 Görüşme sırasında taraflardan MLS ile ilgili yapılan ve beş teşebbüsün imza koyduğu sözleşme ve vergi yükümlülük belgeleri talep edilmiş olup bu doğrultuda 26.07.2014 tarihinde Mağusa'da "İtimat" ünvanlı işyeri ziyaret edilerek Sertan Özal'dan asılları görülmek suretiyle 15.07.2014 tarihli "Mağusa – Lefkoşa ile Lefkoşa – Mağusa arası Yolcu Taşıma Servisleri Ortaklık Sözleşmesi" başlıklı işbirliği sözleşmesi (Belge 15) ve dört adet Yükümlü Kayıt belgesi (Belge 16-19) fotokopileri elde edilmiştir. Sertan Özal'la yapılan sözlü görüşmede Sertan Özal ilgili sözleşmenin yakın bir zamanda çoğu maddelerinin değişeceğini, bu sözleşmenin başlangıçta geçici olarak imzalandığını, ortaklığa yeni katılanların olabileceğini, bu konuda bazı görüşmeler yapmakta olduklarını, ortakların talepleri doğrultusunda yenilikler ekleneceğini belirtmiştir.

200 **6.4. İtimat Temsilcisi Mehmet Tilki ile Yapılan Görüşme**

Raportör Av. Hatice Acay 17.09.2014 tarihinde İtimat ünvanlı teşebbüs temsilcisi Mehmet Tilki ile Kurul merkezinde ayrıca görüşmüş ve bu bağlamda yazılı ifadesini almıştır (Belge 36). Yapılan yüz yüze görüşmede ayrıca teşebbüsün araçlarına ait işletme izin belgelerinin ((..) adet minibüs, (..) adet otobüs, (..) adet turistik otobüs olmak üzere toplam (..) adet) birer suretleri de sunulmuştur (Belge 37). Mehmet Tilki ifadesinde özetle 01.06.2014 tarihinden önce İtimat'ın bağımsız çalıştığını diğer dört teşebbüsün birlikte çalıştıklarını ancak araçların yarı boş yola çıktıklarını, tüm teşebbüslerin zarar ettiğini, MLS olduktan sonra ortaklık dışında kalan izinli araçlarını bu güzergahta çalıştırmamanın ortaklığa zarar verecek rekabet olduğunu, özel anlaşmalı seferlerinin ortaklık dışında yaptıklarını, MLS olarak sefer saatlerini artırdıklarını talepler doğrultusunda seferlerin geç saatlere kadar devam edebileceğini, son zamandan sonra (07.08.2014 tarihli İzin Kurulu Sekreterliğinin

açıkladığı yolcu taşıma ücretini kastediyor) fiyatları düşük tuttıklarını, anlaşma ile araçların kapasitelerini artırmak, daha konforlu ve yeni hale getirmek istediklerini söylemiştir.

6.5. Göçmen Temsilcisi Tolga Ustürk ve Şevket Kırmızı ile Yapılan Görüşme

220 17.09.2014 tarihinde “Göçmen” direktörleri Hasan Kırmızı ve Tolga Ustürk ile Kurul merkezinde yapılan yüz yüze görüşmede yazılı ifadeleri alınmıştır (Belge 38). Görüşmede ayrıca araçlarına ait işletme izin belgelerini motorlu araç kayıt belgeleri ile birlikte ((..) adet minibüs, (..) adet otobüs olmak üzere toplam (..) adet) birer surelerini de sunmuşlardır (Belge 39). Direktörler özetle; 2014 yılından önce yaklaşık 15 yıl boyunca Akandere, Debreli ve Gece ile birlikte çalıştıklarını, Vergi Dairesinin talebi doğrultusunda gelir ortaklığı kurduklarını, 01.06.2014 tarihinde bu ortaklığa İtimat’ın katılımı ile MLS’nin yeniden düzenlendiğini, birleşmeleri ile birlikte sefer sıklığının arttığını, 20 dakikada bir seferlerinin olduğunu, talep olduğunda 15 dakikada sefer yaptıklarını, bu durumun yolcuların menfaatine olduğunu, şu an bilet fiyatlarının mesafeye göre (..) TL, (..) TL ve (..) TL olmak üzere farklılık gösterdiğini söylemişlerdir.

6.6. Akandere Temsilcileri Beksan Bekir Akandere ve ile Yapılan Görüşme

230 Raportör Av. Hatice Acay “Akandere” temsilcileri Ramadan Akandere ve Beksan Bekir Akandere ile 17.09.2014 tarihinde Kurul merkezinde görüşmüş, Beksan Bekir Akandere kendilerinden talep edilen belgeleri tedarik ederek, konu ile ilgili tüm bilgileri yazılı olarak Kurul’a ileteceğini içeren bir yazı (Belge 40) yazarak imzalamış olmasına rağmen herhangi bir bilgi ve/veya belge temin etmemiştir.

6.7. Gece Temsilcileri Aziz Gece ve Sinan Gece ile Yapılan Görüşme

240 11.11.2014 tarihinde “Gece” adına yetkilileri Aziz Gece ve oğlu Sinan Gece Kurul binasına geldiler. Yazılı ifade vermek istemediklerini gerekli her şeyi Avukatı vasıtası ile bildireceğini belirten Aziz Gece sözlü olarak “toplu taşımacılıkta ada genelinde rekabeti ortadan kaldırmak istediklerini, yeni bir sözleşme yapma çalışmaları olduğunu, Mağusa - Lefkoşa hattında her 20 dakikada bir seferleri olduğunu, bu güzergahda mevcut (..) izinli aracından (..) adetinin ortaklıkta çalıştığını” söylemiş ve araçlarının izinlerine örnek olarak bir adet örnek izin belgesi fotokopisi sunmuştur (Belge 43).

Bilahare “Gece” adına Aziz Gece imzalı 19.11. 2014 tarihli bir yazı (Belge 44) Kurul’a gönderilmiş olup yazıda “.... Tüm yasal sorumluluklarımızı yerine getirerek ve yeni yatırımlar yaparak bu güzergahdaki tüketiciye en iyi hizmeti vermek için elimizden geleni yapmaya çalışıyoruz. Taşımacılık sektöründe, Ulaştırma Bakanlığının da destek verdiği bölgesel kooperatifleştirmeyi icra etmek ve KKTC.’de örnek teşkil edebilecek bir taşımacılık hizmeti vermek en büyük temennimizdir” ifadeleri yer almaktadır.

250

6.8. Motorlu Araçlar İzin Kurulu Başkanı Halil Sakallı ile Yapılan Görüşme

Raportör Av. Hatice Acay Motorlu Araçlar İzin Kurulu Başkanı Halil Sakallı’yı 08.12.2014 tarihinde makamında ziyaret ederek kendisi ile yüz yüze görüşmüştür. Halil

260 Sakallı sözlü ifadesinde özetle: 50/2000 sayılı Motorlu Araçlarla Yolcu ve Eşya Taşınması (Denetim) Yasası tahtında kurulan İzin Kurulu Başkanı olduğunu, otobüs ve minibüs yolcu taşıma tarifelerini belirlediklerini, 2011 yılından sonra 07.08.2014 tarihinde yeni tarifenin belirlendiğini, tarifenin tavan olduğunu, bu tarifelerde belirlenen fiyatlardan %20'den fazla indirim yapılmasının yasak olduğunu, %20'den fazla indirim yapıldığı konusunda herhangi bir yazılı şikayet almaları halinde konuyu Gelir ve Vergi Dairesine ilettiklerini, bu konuda gerekli yaptırımın Gelir ve Vergi Dairesinin uygulayabileceğini, belirlenen tarife dışındaki uygulamaların ilgili yasa tahtında "zararlı rekabet" olduğunu, İzin Kurulu olarak amaçlarının KKTC sınırları içerisinde toplu taşımacılık yapan otobüs ve minibüsleri bölgeler bazında kooperatifleştirmek yani bölgesel kooperatifler kurmak olduğunu, bu hususta ciddi çalışmalar yaptıklarını, bunun Mağusa-Lefkoşa güzergahlarında MLS ile gerçekleştirildiğini, bu konuda Bakanlık olarak MLS'nin oluşumu için destek verdiklerini, bu güzergahda çalışan Asbestos'un da MLS'ye katılması için uğraştıklarını ama Asbestos'un diğer teşebbüslerle anlaşamadığını anlatmıştır.

270 Haklarında soruşturma başlatılan teşebbüslerin tümü ayrı ayrı Kurul'a davet edilmişler ve 10.09.2014 tarihli bir yazı ile "yıllık yolcu sayıları, taşıma güzergahları, izin belgeleri, yolcu ve abone fiyat listeleri" ile ilgili bilgi ve belge talebinde bulunulmuştur. 25.11.2014 tarihli bir yazı ile haklarında soruşturma açılan beş teşebbüsten "Mağusa –Lefkoşa ve Lefkoşa – Mağusa hattında 2012, 2013, 2014 (ilk 9 ayı) yıllarına ait yıllık yolcu sayıları, yıllık abone sayıları, 01.06.2014 tarihinden öncesi ve sonrası için sefer saatleri ve yolcu ve abone fiyat listeleri" ile ilgili olarak ta ek bilgi ve belge talebinde bulunulmuş bahse konu bilgi-belge talebine yalnızca "İtimat" ve "Göçmen" cevap vermişlerdir. Bahse konu bilgi yazıları 12.12.2014 tarihinde Kurul kayıtlarına girmiştir.

280 7. İNCELEME ve DEĞERLENDİRME

7.1. İlgili Pazar

İlgili pazar, tüketicinin gözünde fiyatı, kullanım amaçları ve nitelikleri bakımından ikame edilebilir nitelikteki mal veya hizmetlerden oluşan pazarı anlatır.

KKTC Karayolu Yolcu Taşımacılığı Pazarı

290 Şehirlerarası yolcu taşımacılığı KKTC içerisinde yalnızca karayolu ile yapılmakta, diğer alternatif taşımacılık yolları (havayolu, demiryolu ve denizyolu) iç ulaşımda kullanılmamaktadır. Şehirlerarası karayolu ulaşımı yoğunlukla özel araçlarla yapılmakta, özel araç kullanımı dışında taksi, dolmuş/otobüs veya kiralık araçlar da iç ulaşım da kullanılmaktadır. Nüfusun üç yüz bin civarı olduğu KKTC'de iki yüz bine yakın kayıtlı araç bulunması özel araç kullanım yaygınlığının bir göstergesidir. Özel araç kullanımından sonra iç ulaşımda en çok tercih edilen ulaşım kanalı ise kamusal toplu ulaşım yöntemidir. Ağırlıklı olarak öğrenciler ve yaşadığı şehir dışında çalışanların kullandığı şehirlerarası toplu taşımacılık hizmetleri her bölgede farklı teşebbüsler veya şahıslara ait araçlar ile yapılmaktadır. Bahse konu taşımacılık hizmetleri piyasasının denetim ve düzenlenmesi 50/2000 sayılı "Motorlu Araçlarla Yolcu ve Eşya Taşınması (Denetim) Yasası" tahtında kurulmuş olan "Motorlu Araçlar İzin Kurulu" tarafından yürütülmektedir.

300 Şehirlerarası yolcu taşımacılığı piyasasında faaliyet gösteren teşebbüslere ilgili Kurul tarafından verilen lisanslar hat ve araç bazlı olup, piyasaya giriş sıkı bir şekilde kontrol edilmektedir. Ayrıca ilgili hat üzerinde taşımacılık yapma iznine sahip teşebbüslerin kapasite artırmaya yönelik yeni araç lisanslamaları da Motorlu Araç İzin Kurulu'nun onayına tabi bulunmaktadır. Bahse konu yasa tahtında oluşturulmuş olan Motorlu Araç İzin Kurulu'nun, yolcu taşıma işletmeciliği lisanslaması yanında belirlenen hatlarda mesafelere göre azami yolcu taşıma ücretlerini belirleme ve verilen izinlerin aslına uygun olarak kullanılıp kullanılmadığını denetleme yetkileri de bulunmaktadır.

310 KKTC karayollarında şehirlerarası seyahat eden yıllık ortalama yolcu sayıları tam olarak bilinmemekle birlikte en yoğun çalışan şehirlerarası hatların Girne-Lefkoşa, Mağusa-Lefkoşa hatları olduğu bilinmektedir. Bu ana hatlar dışında Girne-Mağusa, Lefke-Güzelyurt-Lefkoşa ile kırsal kesim yerleşim yerleri ile bölge merkezleri arasında yapılan değişik hacimlerde hatlar da yer almaktadır. Mevcut hatlarda taşınan yolcuların büyük kısmını orta öğretimdeki öğrenciler oluşturmaktadır. Hatta bu kesimin taşımacılık hizmetleri büyük oranda Milli Eğitim Bakanlığı tarafından finanse edilmekte ve taşıma güzergahları eğitim kurumlarının bulunduğu yerleşim bölgelerine göre belirlenmektedir. Öğrenci taşımacılığı, sezonluk eğilime sahip bir yapıdadır ve okul sezonu olarak kabul edilen Eylül-Haziran ayları dönemlerinde yapılmaktadır.

320 Karayolu yolcu taşımacılığını kullanan diğer önemli kesim ise yaşadığı şehrin dışında çalışan kişiler oluşturmaktadır. Bu kesim, kamu çalışanları ile özel sektör çalışanlarından oluşmakta ve yukarıda bahsedilen ana hatları veya tali hatları kullanarak merkezlerle yaşadıkları bölgeler arasında günlük olarak bir gidiş bir de dönüş şeklinde günde iki kez karşılıklı yönlere seyahat etmektedirler. Öğrenciler ve çalışanlardan oluşan bu kesim kamu taşımacılığını düzenli kullanan yolcuları oluşturmaktadırlar. Kamu taşımacılığı yapan teşebbüslerin tümü düzenli seyahat eden yolcularına yönelik abonelik ücretleri uygulayabilmektedir. Bahse konu abone ücretlerine uygulanacak azami indirim oranları da Motorlu Araçlar İzin Kurulu tarafından mesafe bazlı belirlenerek ilan edilmektedir.

330 Kamu ulaşım araçları ile düzenli seyahat eden öğrenci ve çalışanlar dışında bahse konu hatlarda özel nedenlerle ara sıra seyahat eden yolcular da yer almaktadır. Bunların sayıları da tam olarak bilinmemekle birlikte çalışma saatleri içerisinde yoğunlaştıkları, iş takibi, akraba arkadaş ziyareti, sağlık gibi nedenlerle genellikle sabah gidiş, seyahat ettiği hattaki araç mevcudiyetine bağlı olarak aynı gün içinde dönüş şeklinde seyahat etmektedirler. Bu gruptakiler dışında daha az sayıda da olsa ülkede turist olarak bulunan ve bireysel olarak seyahat edenlerde zaman zaman değişik bölgelerdeki kamu taşımacılık hatlarını kullanmaktadırlar.

340 Şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapılan hatların birçoğunda günlük arzın yetersiz ve düzensiz olması nedeniyle kişisel araç kullanımı yaygın olarak kullanılmakta ve bahse konu kamu taşımacılık hizmeti ikame edilmeye çalışılmaktadır. Yolcu taşımacılığının saatleri ve sefer sayıları ağırlıklı olarak orta öğretimde yer alan öğrenciler ile kamu ve özel kesim çalışanlarının gidiş-geliş saatlerine dönük organize edildiğinden özellikle kırsal

350 kesimlerden şehir merkezleri yönüne doğru sabah bir veya iki sefer yer alırken, şehirlerden köylere doğru ise öğlen bir ve öğleden sonra ikinci bir servis şeklinde, çoğunlukla şahıslara ait araçlar ile günde 2 veya 3 sefer olarak yürütülmektedir. Ancak yukarıda da belirtildiği gibi sürekli yolcu akışının olduğu büyük şehirler arasındaki hatlarda seferler daha sık ve daha çok sayıda olabildiğinden daha ticari bir yapı içerisinde genellikle şirketlere ait araç filoları ile yürütülmektedir. Kurul bu nedenle kırsal kesimler ile merkezler arasında yapılan taşımacılık ile kent merkezleri arasında yapılan taşımacılık hizmetlerini bir birinden ayırarak ele almakta ve soruşturulan Lefkoşa-Mağusa hattındaki uygulamaları da bu çerçevede değerlendirmiştir.

360 Soruşturmanın tarafı olan teşebbüslerden yıllık yolcu sayıları talep edildiği halde sadece İtimat ve Göçmen talep edilen bilgileri Kurul'a iletirken, sunulan rakamlar detaylı olmadığından bahse konu hat üzerinde soruşturulan teşebbüsler tarafından tam olarak ne kadar yolcu taşındığı tam olarak hesaplanamamıştır. Ancak sunulan bilgilerden, taşınan yolcuların yaklaşık 2/3'ü Lefkoşa-Mağusa veya Mağusa-Lefkoşa hattını tamamlarken kalan 1/3'ü ise ara hatlardan binerek ya Lefkoşaya, ya Mağusaya veya ara noktalara seyahat ettikleri bilgisine ulaşılmıştır. Yine sunulan rakamlardan tahmini yıllık yolcu sayısı toplamının 350,000-400,000 civarı olduğu, bunun da yaklaşık olarak ayda 30,000-35,000 civarı yolcu sayısına ve günlük olarak da yaklaşık 1,000 civarı yolcu anlamına geldiği tahmin edilmektedir.

7.1.1. İlgili Ürün Pazarı

370 KKTC'nde karayolu ile yolcu taşımacılığı yapılan hatların her biri kendi bölgelerinde yaşayanlar tarafından kullanıldığından, her hat kendi içerisinde ayrı bir pazar olarak değerlendirilmekte ve hatlar bir birlerine alternatif oluşturmamaktadırlar. Bu nedenle her taşıma hattı bu dosyada ayrı bir pazar olarak ele alınmış olup, dosya bazında ilgili ürün pazarı, haklarında soruşturma yürütülen tarafların faaliyetlerini yürüttükleri güzergah dikkate alınarak, "Mağusa-Lefkoşa", "Lefkoşa-Mağusa" arası yolcu taşıma hizmetleri pazarı olarak belirlenmiştir.

7.1.2. İlgili Coğrafi Pazar

Haklarında soruşturma yürütülen teşebbüslerin faaliyetleri incelendiği zaman ilgili teşebbüslerin faaliyetlerini Mağusa – Lefkoşa, şehirleri arasında karşılıklı olarak yaptıkları tespit edildiğinden ve/veya faaliyetlerini Mağusa – Lefkoşa hattında sunmaları sebebiyle bu dosya kapsamında ilgili coğrafi pazar "Mağusa – Lefkoşa arası yolcu taşımacılığı hatları" olarak tespit edilmiştir.

380 7.2. DEĞERLENDİRMELER

7.2.1. İktisadi Değerlendirme

Yolcu taşımacılığı her ülkede olduğu gibi KKTC'de de kamusal nitelikli bir alan olarak ele alınmakta ve pazara giriş ve sair konular Yasa ile düzenlenmektedir. Kamusal niteliği olan yolcu taşımacılığında devlet eliyle düzenleme yapılmasının amacı özel ulaşım imkanı

390 olmayan vatandaşlara seyahat imkanı sağlanması yanında bahse konu ulaşım hizmetlerinin kesintisiz ve güvenli bir şekilde sunulmasının sağlanmasıdır. Çok büyük bir coğrafya olmasa da KKTC 'de şehirlerarası veya köy-kent arası karayolu ile yolcu taşımacılığı hizmetlerinin denetim ve düzenleme görevi 50/2000 sayılı Motorlu Araçlarla Yolcu ve Eşya Taşınması (Denetim) Yasası tahtında oluşturulan Motorlu Araçlar İzin Kurulu tarafından yürütülmektedir.

Genel rekabet ortamı açısından değerlendirildiği zaman düzenlenmiş piyasalarda rekabetin diğer piyasalara göre daha az seviyede gerçekleşebileceği çünkü kamu yararına konulan kurallar veya kısıtlamalar gereği söz konusu piyasalarda rekabetin kısıtlanabileceği varsayılmakta ancak yine de rekabetin tamamıyla ortadan kalkmadığı da bilinmektedir. Bu nedenle düzenlenen piyasalarda ölçülü bir düzeyde de olsa rekabet etmeye imkan tanındığından düzenlenmiş bir pazar olmasına rağmen KKTC karayolu yolcu taşımacılığı piyasasında da rekabete açık alanlar bulunmaktadır.

400 İlgili dosya kapsamında soruşturulan taraflar, bahse konu Lefkoşa-Mağusa yolcu taşıma piyasasındaki fiyatların Motorlu Araçlar İzin Kurulu tarafından belirlenmesinin ilgili piyasada fiyat rekabetinin olamayacağı anlamına geldiğini iddia etmişler. Herhangi bir mal veya hizmet pazarında rekabetten, yani teşebbüsler arası daha iyi olabilme yarışından bahsederken fiyat, rekabetin yalnızca bir unsurunu oluşturmaktadır. Teşebbüsler arası rekabet fiyat yönlü olabileceği gibi, miktar (ki bu dosyada sefer sayısı ile ölçülmektedir), kalite ve teknoloji düzeyi (bu dosyada araçların durumu) ile ilgili de yaşanabilmektedir. Hatta rekabetin en önemli gereklerinden biri olan, tüketicilerin tercih şansının bulunması yani tekelciliğin önlenmesi en önemli rekabet koşullarının başında gelmektedir. Oysa soruşturma konusu pazarda, soruşturulan teşebbüslerin oluşturduğu birliktelik ile

410 tüketiciler tercihsiz bırakıldığından rekabet önemli oranda ortadan kalkmıştır. Dolayısıyla oluşturulan yapının tüketici lehine olumlu değişimler yaratma olasılığı bir araya gelen teşebbüslerin tek taraflı iradesine kalmış olmaktadır.

İlgili pazardaki denetim ve düzenleme otoritesi Motorlu Araç İzin Kurulunun söz konusu yolcu taşıma hizmetlerinin gerektiği şekilde ve belirlenen bölgelerden yapılmasını temin etme görevi yanında azami taşıma ücretlerini belirleme yetkisi de bulunmaktadır. Bu yetkinin amacı da yine ülke içinde seyahat edecek yolcuların “aşırı fiyatlama” karşısında, rakip teşebbüslerin de “yıkıcı fiyatlama” uygulamaları karşısında korunmasıdır. İzin Kurulu tarafından mesafe aralıklarına göre belirlenen azami ücretler, ilgili hatlarda

420 taşımacılık yapan teşebbüsler tarafından belirli bir indirim ile veya doğrudan belirlenen azami seviyeden de uygulanabilmektedir. İzin makamı tarafından belirlenen azami ücretler, ilgili Yasa'da belirtildiği şekilde teşebbüsler tarafından istenirse yüzde yirmi düzeyine kadar indirimli bir seviyeden de uygulanabilmektedir. Söz konusu indirim tercihinin teşebbüslere bırakılmış olması pazarda fiyat rekabeti olmadığı veya olamayacağı yönündeki iddiaları ortadan kaldırmaktadır. En azından azami ücret ile yüzde yirmi altında kalan fiyat aralığında (yüzde yirmi bandı içerisinde) fiyat rekabetine imkan tanınmaktadır. Hatta dosya kapsamında soruşturulan taraflardan biri olan İtimat temsilcisinin dosyada yer alan 36 no'lu belgedeki yazılı ifadesinde, abone ücretlerine öngörülen limitlerin üzerinde

430 indirim yapıldığını belirterek fiyat rekabetinin olabilirliğini göstermektedir. Kaldı ki rekabetin herhangi bir sektörde olduğu gibi yolcu taşımacılığında da sadece fiyat temelli olamayacağı; gün içerisinde düzenlenen sefer sayıları, hareket saatleri ile yolculuk süreleri, araç konforu, şoför davranışları gibi unsurların da teşebbüsler arasında rekabet yaratan alanlar olarak kabul edilmektedir.

440 İlgili pazardaki rekabetin bir diğer unsuru gün içinde düzenlenen sefer sayıları olarak kabul edilmektedir. Teşebbüslerin gün içerisinde yapacağı toplam sefer sayıları ile hareket saatleri tüketici tercihleri açısından önemli bir rekabet unsuru olarak ele alınmaktadır. Soruşturma konusu hat üzerinde (Lefkoşa-Mağusa) yolcu taşımacılığı yapan beş teşebbüsün bir araya gelerek pazarın büyük bir kısmını ele geçirmişler ve hakim konuma gelmişlerdir. Ayrıca rakiplerinden bağımsız hareket edebilme şansı veren bu yüksek pazar payı ilgili teşebbüslere fiyat, sefer sayısı, hareket saatleri, yolculuk süreleri ile hizmet kalitesini tek taraflı olarak belirleyebilme şansı verdiğinden bu alanlarda rekabet fiilen ortadan kalkmıştır. Soruşturmanın tarafı teşebbüsler, birlikte daha yoğun seferler düzenlediklerini (saatte üç sefer) iddia etseler de Kurul'a sundukları sefer sayıları ve saatlerini gösteren belgelerden bir araya gelmeden önceki sefer sayıları toplamlarının bir araya geldikten sonrakiler ile aynı olduğunu yani ilave sefer yaratılmadığı anlaşılmaktadır. Ayrıca taraflar, soruşturma sırasında vermiş oldukları ifadeler ile yapmış oldukları yazılı ve sözlü savunmalarında yeni araç almından, gün içerisindeki sefer başlama ve bitiş saatlerinin genişletileceğinden bahsetmelerine ve birlikte hareket etmeye başlayalı bir yılı aşmış olmasına rağmen, Kurul'un bilgisine söz konusu iddialarını destekleyici olarak herhangi bir belge veya delil sunulmamıştır.

460 Bahse konu hat üzerinde daha önce İtimat ve Asbestos bireysel olarak tek başlarına, Göçmen-Gece-Akandere-Debreli ise birlikte olmak üzere üç farklı taraf olarak faaliyet göstermekte oldukları anlaşılmaktadır. Asbestos, ağırlıklı olarak DAÜ öğrenci ve personelini günde karşılıklı iki sefer ile taşıırken diğer iki taraf Lefkoşa-Mağusa arası güzergahta yolcu taşımacılığı piyasasında rekabet etmekteydiler. Göçmen-Gece-Akandere-Debreli arasında oluşturulan işbirliğinin Rekabet Yasası yürürlüğe girmeden önce oluşmuş olması ve pazarın nispeten daha küçük oyuncularını bir araya getirmiş olduğundan ciddi bir rekabet sorunu yaratmamış olabileceği öngörülmekte, en azından tüketicilerin iki seçenek ile karşı karşıya kaldığı bilinmektedir. Oysa ilgili pazarın en büyük oyuncusu kabul edilen İtimat'ın da piyasadaki rekabeti ortadan kaldırmak amacıyla mevcut dörtlü yapıya katılımı ile piyasada güçlü hakim konumu olan bir yapı ortaya çıkmıştır. Ortaya çıkan yapı, pazarı tamamen kapattığı gibi rekabeti de ortadan kaldırmıştır. İlgili pazardaki yolcu taşımacılığında rekabetin ortadan kalkması üzerine Asbestos'un da DAÜ dışında Mağusa-Lefkoşa hattında yolcu taşımacılığı alanına doğru hizmetlerini genişlettiği veya genişletmeye çalıştığı anlaşılmaktadır.

470 Aynı hat üzerinde yolcu taşımacılığı yapan beş teşebbüsün kendi aralarında imzaladıkları sözleşme ve buna bağlı fiili uygulama sonrası taraflar, Lefkoşa-Mağusa hattında hakim konuma geldikleri anlaşılmaktadır. Hem İtimat temsilcisinin verdiği ifadede, hem de rakip şirket Asbestos temsilcisinin ifadesinden, Asbestos'un da oluşturulan yapıya katılımı

yönünde ısrarlı çağrı yapıldığından bahsedilmektedir. Ayrıca, MLS adı altında sefer yapan araçların rakip şirket Asbestos'un az sayıdaki sefer saatlerinde düşük fiyatlardan bilet satışı yaptıklarından da bahsedilmektedir. Söz konusu piyasadaki küçük oyuncu olarak Asbestos'un gelişen pazar koşulları karşısında araç sayısını artırma yönünde yaptığı başvuruların yanıtız kalması da ilgili pazardaki rekabeti olumsuz yönde etkilemiş ve etkilemeye de devam etmektedir.

- 480 Rekabet Yasası'nın 4'üncü maddesinin ihlali niteliğindeki uygulama veya sözleşmelere Kurul, tüketici faydasına gelişmeler içermesi, etkinlik kazanımı yaratması durumlarında yapacağı inceleme sonrası Yasa'nın 5'nci maddesi tahtında muafiyet tanıyabilmektedir. Özellikle teşebbüslerin tek başlarına yapamayacakları veya ekonomik olarak yapmakta zorlanabilecekleri ve fakat tüketici faydasına sonuçlar yaratabilecek işbirlikleri belirli bir süre ile kısıtlı olmak üzere muafiyet kapsamında ele alınabilmektedir. Ancak Kurul tarafından yapılan değerlendirmede bahse konu soruşturmanın önemli delillerinden birini oluşturan mezkur sözleşmenin (Belge 15) mevcut haliyle muafiyet tanınabilecek içerikten çok uzak olduğu ve sözleşmenin bu şekline ve içeriğine muafiyet tanınmasının mümkün olmadığı sonucuna varılmıştır. Hatta dosya kapsamında oluşturulan teşebbüsler, bahse konu güzergahta yaratılan durumla ilgili Kurula herhangi bir muafiyet başvurusunda bulunmadıkları gibi kendilerine soruşturma tebligatı yapıldığı halde rekabeti ortadan kaldıracı faaliyetlerine de devam etmişlerdir.

7.2.2. Hukuki Değerlendirme

- 36/2009 sayılı Rekabet Yasasının amacı KKTC mal ve hizmet piyasalarında rekabetin korunması ve geliştirilmesidir. Bu nedenle bahse konu mal ve hizmet piyasalarında teşebbüsler arası rekabeti engelleyici, kısıtlayıcı veya bozucu anlaşma, karar ve uyumlu eylemler Yasa'nın 4'üncü maddesi tahtında yasaklanmaktadır. Hatta Yasa'nın aynı maddesi ile rekabetin önemli ölçüde engellenmesi, kısıtlanması veya bozulmasını "amaç" edinen veya bu sonucu yaratacak veya yaratan anlaşmalar, teşebbüs birliği kararları ve uyumlu eylemler yasaklanmakta ve hukuken geçersiz sayılmaktadır. Bu sonucu doğurabilecek fiiller Yasa'nın 4'üncü maddesinde şu şekilde sıralanmıştır; alış ve satış fiyatlarını veya diğer ticaret koşullarını doğrudan veya dolaylı olarak belirlemek, piyasa tedarik kaynaklarını paylaşmak, üretimi, piyasaları, teknolojik gelişmeyi veya yatırımı kısıtlamak, rakip teşebbüslerin faaliyetlerini zorlaştırmak veya kısıtlamak.

- 500 Rakip teşebbüsler arasında "fiyat tespiti, müşterilerin, tedarikçilerin, bölgelerin ya da ticaret kanallarının paylaşılması, arz miktarının kısıtlanması veya kotalar konması, ihalelerde danışıklı hareket edilmesi" gibi rakiplerin birlikte hareketleri "rekabeti sınırlayıcı eylemler" olarak kabul edilmekte ve bu tür birliktelikler rekabet literatüründe "kartel" olarak tanımlanmaktadır. Dolayısıyla anlaşma ve/veya uyumlu eylem vasıtasıyla icra edilen kartel faaliyetleri, Yasası'nın 4'üncü maddesinin amaç itibarıyla ihlal edilmesi sonucunu doğurmaktadır.

510

Teşebbüsler arasında gerçekleştirilen ve rekabetin kısıtlanması amacını taşıyan bir anlaşma; sözleşmeler hukukunun aradığı geçerlilik koşullarına sahip olmasa dahi tarafların kendilerini bağlı hissettikleri her türlü anlaşma ya da uyuşma, piyasada bir etki doğurmuş olmasa ve/veya hiç uygulamaya konulmamış olsa dahi, rekabeti kısıtlama amacı taşıyorsa Yasa'nın 4'üncü maddesi kapsamında değerlendirilmekte olup aynı madde kapsamında yasaklanmaktadır. Burada konu edilen anlaşmanın yazılı veya sözlü olmasının uygulamaya konulup konulmamasının herhangi bir önemi yoktur. Anlaşmanın varlığı için, tarafların kendilerini bağlı hissettikleri herhangi bir uzlaşma veya uyuşmanın mevcut olması yeterli kabul edilmektedir. Bu çerçevede yazılı, sözlü, sarıh veya zımni herhangi bir suretle taraf iradelerin uyuşması yeterli olmakta, anlaşmanın kurulması bakımından ilave bir koşul aranmamaktadır. Diğer bir deyişle anılan maddede, rekabeti kısıtlayıcı "amaçlı" veya "bu sonucu yaratacak" uygulamalar, ihlal niteliğinde olup olmadıkları bakımından bir ayrıma tabi tutulmamıştır. Teşebbüslerin rekabeti engelleyici amaçla hareket etmeleri eylemin Yasa'ya aykırı sayılması için yeterli olup, anlaşma, eylem ya da kararın uygulanması sonucunda rekabeti kısıtlama etkisinin gerçekleşmesi ancak ağırlaştırıcı neden olarak değerlendirilmektedir.

Aynı iş kolunda faaliyet gösteren teşebbüsler genellikle ortak sorunlarıyla ilgilenmek üzere kendi aralarında tüzel kişiliği olan veya olmayan dernek veya birlikler oluşturmaktadırlar. Bu birlik veya dernekler zaman zaman üyeleri arasında rekabeti önleyerek üyelerinin daha fazla kazanç elde etmelerine hizmet edici kararlar da alabilmektedirler. Bu gibi kararlar da rekabet hukukuna aykırıdır ve Rekabet Yasası ile yasaklanmaktadır. Lefkoşa-Mağusa, Mağusa-Lefkoşa hattında faaliyet gösteren altı teşebbüsten beşini oluşturan İtimat, Göçmen, Gece, Akandere ve Debrelî arasında akdedilmiş olan 15.07.2014 tarihli Ortaklık Sözleşmesi yalnızca amaç ve içerik bakımından değil, anlaşmaya imza koyan teşebbüslerin 01.06.2014 tarihinden itibaren yaklaşık bir yıllık fiili uygulamalarıyla da Yasa'yı ihlal ettikleri anlaşılmaktadır.

15.07.2014 Tarihli Ortaklık Sözleşmesi'nin Değerlendirilmesi

Soruşturma sürecinde elde edilen "Mağusa – Lefkoşa ile Lefkoşa – Mağusa arası Yolcu Taşıma Servisleri Ortaklık Sözleşmesi" (Sözleşme), 15.07.2014 tarihli olup İtimat, Göçmen, Akandere, Gece ve Debrelî tarafından imzalanmıştır. Sözleşme'nin 2'nci maddesi kurucu ortakların hisse payları ile ortaklığa tahsis ettikleri araç sayıları hakkındadır. Buna göre tarafların hisse oranları, oy sayıları ve araç sayıları şu şekildedir:

550	- İtimat	(%50 hisse)	(8 araç)	(Oy sayısı 3)
	- Göçmen	(%25 hisse)	(4 araç)	(Oy sayısı 2)
	- Gece	(%12.5 hisse)	(2 araç)	(Oy sayısı 1)
	- Akandere	(%6.25hisse)	(1 araç)	(Oy sayısı 0.5)
	- Debrelî	(%6.25hisse)	(1 araç)	(Oy sayısı 0.5)

Sözleşmenin tarafı olan beş teşebbüse ait Lefkoşa-Mağusa hattında toplam (..) taşıma lisansı (İtimat (..) izin, Göçmen (..) izin, Gece (..) izin, Deprelî ve Akandere (..) şer izin)

560 olmasına rağmen sözleşme ile kurulan ortaklığa toplam 16 aracın tahsis edildiği anlaşılmaktadır. Bahse konu sözleşme, katılımcılara aynı hat üzerinde faaliyet kısıtlaması (rekabet yasağı) getirdiğinden geriye kalan (..) araç ve izinler piyasa dışına çıkarılmış olmaktadır. Sözleşme bu yönü ile “arzı kısıtlayıcı” bir etki de yaratmakta ve Yasa’nın 4’ncü maddesini ihlal etmektedir. Soruşturma sürecinde boşa çıkan araçların ne şekilde kullanılacağına dair herhangi bir bilgiye ulaşılamamıştır.

570 Sözleşme’nin amaç maddesi olan 3’ncü maddesi; katılımcıların “Mağusa – Lefkoşa ile Lefkoşa – Mağusa” arası yolcu taşımacılığı hususunda, yolcu taşıma izinleri ile belirtilen sayıdaki araçlarını bir araya getirerek “kollektif” bir çalışma organizasyonu tesis edeceklerini ve belirtilen güzergah üzerinde yolcu taşımacılığı yaparak elde edilecek geliri de belirtilen hisseler oranında paylaşacaklarını ifade etmektedir. Sözleşmenin amacını ortaya koyan bu madde açık bir şekilde katılımcı teşebbüslerin aralarındaki rekabeti ortadan kaldırdıklarını ve hisseleri oranında bir gelir paylaşımına gideceklerini ortaya koymakla, ilgili pazarda rekabetin ortadan kalktığını göstermekte ve ayrıca her bir teşebbüsün ilgili pazarda bağımsız karar verme hakkının da ortadan kalktığını göstermektedir. Oysaki piyasalarda rekabet ortamının göstergelerinden bir tanesi de teşebbüslerin kendileri ile ilgili kararlarını (fiyatlama, üretim miktarı, ürün çeşitleri, yatırım planları vs) kendilerinin verebilmesidir. İlgili pazarda teşebbüsler bahse konu alanlarda birlikte karar veya koordine halinde karar veriyorlarsa bu piyasada teşebbüsler arası rekabet ortadan kalkmış olmaktadır ve bu durum Yasanın 4’üncü maddesinin ihlali anlamına gelmektedir.

580 Sözleşme’nin 5(a) maddesindeyse, hiçbir ortağın, diğer tüm ortakların izni olmadan ortaklığa verdiği izin (araç) dışında kalan izinlerini Lefkoşa – Mağusa ve Mağusa – Lefkoşa hattında faaliyet gösteren başka bir kişi veya teşebbüse satamayacağı, kiralayamayacağı veya devredemeyeceği hükmü yer almaktadır. Ayrıca, ortaklığın çalışma güzergahında ortaklığa zarar verecek rekabete giremeyeceği de taahhüt edilmektedir. Sözleşmenin bu hükmü de doğrudan Yasa ihlali içermektedir. Katılımcıların izni olmaksızın bireysel hakların üçüncü kişilere devri yasaklanmakta yani dolaylı olarak ilgili pazara girişler yasaklanmaktadır. Potansiyel rekabetin yani ileride oluşabilecek rekabetin engellenmesi anlamına gelen bu kısıtlayıcı hüküm de rekabet hukukunda potansiyel rekabetin yasaklanması veya engellenmesi anlamına gelmekte ve Yasa’nın 4’üncü maddesini doğrudan ihlal etmektedir.

590 Sözleşmenin 5(1) maddesi sözleşme süresini 3+7 yıl olarak belirlemekte ve madde 7 ise ilk 3 yıllık süre zarfında sözleşmenin fesih edilemeyeceğini söylemektedir. Gerek sözleşme ile kapsamaya çalışılan süreler, gerekse katılımcıların fesih haklarının ellerinden alınıyor olması nedeniyle de sözleşme, genel rekabet hukukuna ve 36/2009 sayılı Rekabet Yasası’nın 4’üncü maddesine aykırıdır. Teşebbüsler arasında yapılacak sözleşmeler Yasa’nın 4’üncü maddesini ihlal ediyor olsalar dahi tüketici faydasına veya genel ekonomik fayda içeriyorlarsa Kurul’un değerlendirmesi ve onayı sonrası geçici süreli muafiyet alabilmektedirler, ancak bu tür muafiyetler azami beş yıl ile sınırlandırılmaktadır.

600

Ayrıca tarafların muafiyet süresince de taahhüt ettikleri koşullara uymaları öngörülmektedir. Sözleşmenin süre olarak kabul edilebilir sürelerin üzerinde olması bir yana ilk 3 yıllık sürede taraflara çıkış yasağı veya fesih yasağı koyması da ticari anlamda teşebbüslerin bireysel iradelerinin ortadan kalkması ve rekabet kurallarının başında gelen teşebbüslerin bağımsız karar verebilme ve uygulama haklarını ellerinden almaktadır.

610 Soruşturulan teşebbüsler arasında oluşturulmuş olan yapı ve fiili uygulama, tüzel bir kişilik oluşturmamakta doğrudan bir gelir paylaşım mekanizması yaratmaktadır. Soruşturma sürecinde yapılan araştırmada ne Kooperatif Şirketler Mukayyitliğinde ne de Şirketler Mukayyitliği ve Resmi Kabz Dairesi nezdinde herhangi kayıtlı bir sicil bulunmadığı gibi bahse konu fiili uygulamanın tüzel bir kişilik altında yapılıyor olması da bahse konu ihlali ortadan kaldırmayacaktı. Tarafların sırf vergi mevzuatı açısından Gelir ve Vergi Dairesine yaptırdıkları Gelir Ortaklığı şeklindeki kayıt işleminin dahi vergi usulü yönünden MLS isimli oluşuma tüzel bir kişilik yaratmadığı ve elde edilen kazançla ilgili olarak her teşebbüse sözleşmedeki hissesi oranında vergi tarh edildiği anlaşılmaktadır. Bu bulgular, mevcut yapının rakip teşebbüsler arasında bir tür yatay işbirliği değerlendirilmesi gereğini ortaya koymaktadır.

620 50/2000 sayılı Motorlu Araçlarla Yolcu ve Eşya Taşınması (Denetim) Yasasında yer alan düzenlemelerden bir tanesi de “bölgelerde tekelleşmenin önlenmesi”dir. Söz konusu tekelleşme yasağı, tekel yapıların piyasalarda hizmet kalitesini, seferlerin sürekliliğini, sefer sayılarını ve fiyat oluşumunu tek bir firmanın insiyatifine bırakma riskine karşı yasa da yer almaktadır. Soruşturma konusu teşebbüslerin oluşturduğu MLS isimli uygulamanın tekel nitelikli olduğu ve bahse konu güzergah üzerinde hemen hemen tek başına faaliyet gösterdiğinden tekel nitelikli bir yapı olduğu tespit edilmiştir ki bu tür yapılar rekabet ortamı açısından sakıncalı olarak kabul edilmekte ve yasaklanmaktadır.

630 Soruşturulan piyasanın idari olarak düzenlenmiş bir piyasa olması nedeniyle ilgili idari otorite olarak Motorlu Araçlar İzin Kurulu’nun da konu hakkındaki görüşleri ve kararları talep edilmiş hatta Motorlu Araçlar İzin Kurulu başkanı Sayın Halil Sakallı soruşturma kapsamında düzenlenen sözlü savunma toplantısına davet ederek konu hakkındaki açıklamaları kayıtlara alınmıştır. Ayrıca sözlü savunma toplantısı sonrasında Halil Sakallı imzasıyla 15.06.2015 tarihinde Rekabet Kuruluna gönderilen İzin Kurulu’nun 29Ağustos 2014 tarih ve İ.K. 8/2014 sayılı kararında yolcu taşımacılığı yapan teşebbüslerin mali zorluklarına bağlı olarak “bölgesel şirketleşmeye gidilmesi” konusunda çalışma başlatılacağından bahsedilmektedir. Ancak soruşturmanın tarafı teşebbüsler arasında imzalanan sözleşmenin 31.05.2014 tarihli olması İzin Kurulu tarafından onaylanmış bir uygulama olmadığını ortaya koymaktadır. Kaldı ki, tarafların ne yazılı, ne de sözlü savunmalarında İzin Kurulu’na yapılmış olan herhangi bir başvurudan bahsetmedikleri gibi, mali zorluklarını belgeleyici herhangi bir rapor, bildirim veya delilin de ne İzin Kuruluna ne de soruşturma kapsamında Rekabet Kurulu kayıtlarında yer almadığı saptanmıştır.

36/2009 sayılı Rekabet Yasası tahtında görev yapan Rekabet Kurulu'nun idari kurumları ve onların yetkileri ile uygulamalarını denetleme yetkisi bulunmamaktadır. Ancak bahse konu kurumların uygulamaları veya mevzuatları arasında rekabete aykırılıklar olması durumunda bu durumla ilgili tavsiye nitelikli, bağlayıcı olmayan görüş ve tavsiyelerini ilgili kurumlara iletebilmektedir. Mezkur soruşturma kapsamında incelenen KKTC yolcu taşımacılığı pazarında da yetkili denetleme ve düzenleme otoritesi olarak Motorlu Araçlar İzin Kurulunun yetkili otorite olduğu görülmektedir. Rekabet Kurulu ilgili pazarda denetleme ve düzenleme yetkisine sahip Motorlu Araçlar İzin Kuruluna rekabet açısından dikkat edilebilecek hususların bildirilmesinde fayda olduğunu değerlendirmektedir.

8. SONUÇ:

Kurul'un 22.08.2014 tarih ve 46/2014 sayılı kararı doğrultusunda Mağusa-Lefkoşa güzergahı yolcu taşımacılığı piyasasında faaliyet gösteren İtimat Otobüs ve Nakliyat Şti. Ltd. (MŞ9133), Şefket Göçmen Nakliyat Limited. (MŞ1794), Akandere Otobüs Şirketi Limited (MŞ12915), Zekai Cemal İşletmeleri Limited (MŞ709) ve Mustafa Debreli Otobüs Minibüs İşletmeleri (TU10801) isimli teşebbüsler hakkında başlatılan soruşturma sonunda hazırlanan İlerletilmiş Soruşturma Raporunu, taraflarca yapılan yazılı ve sözlü savunmalar ile dosya muhteviyatını değerlendiren Kurul;

1. İtimat Otobüs ve Nakliyat Şti. Ltd. (MŞ9133), Şefket Göçmen Nakliyat Limited. (MŞ1794), Akandere Otobüs Şirketi Limited (MŞ12915), Zekai Cemal İşletmeleri Limited (MŞ709) ve Mustafa Debreli Otobüs Minibüs İşletmeleri (TU10801) isimli teşebbüsler arasında 31.05.2014 tarihinde imzalanarak yürürlüğe giren ve dosyada Belge 15 olarak numaralandırılmış olan sözleşme hükümlerinin rekabet etmeme yükümlülüğü getirmesi, üretim miktarlarını (sefer sayısı) kısıtlayıcı, piyasaya potansiyel rakiplerin girşini yasaklayıcı içerikte olması nedeniyle 36/2009 sayılı Rekabet Yasası'nın 4'üncü maddesini ihlal ettiğine,
2. Bahse konu teşebbüsler tarafından Mağusa-Lefkoşa güzergahı yolcu taşımacılığı piyasasında 1 Haziran 2014 tarihinden bu yana MLS (Mağusa-Lefkoşa Servisleri) adı altında devam eden fiili uygulamanın Rekabet Yasası 4'üncü maddesini ihlal ettiğine,
3. Bahse konu sözleşmeye imza koyarak taraf olan ve/veya 01.06.2014 tarihinden itibaren soruşturmanın tamamlandığı tarihte dahil olmak üzere sözleşme hükümlerini fiilen uygulamaya devam eden İtimat Otobüs ve Nakliyat Şti. Ltd. (MŞ9133), Şefket Göçmen Nakliyat Limited (MŞ1794), Akandere Otobüs Şirketi Limited (MŞ12915), Zekai Cemal İşletmeleri Limited (MŞ709) ve Mustafa Debreli Otobüs Minibüs İşletmeleri (TU10801) isimli teşebbüslerin ihlalle ilgili sorumlulukları olduğundan dolayı adı geçen teşebbüslerin Yasa'nın 31'inci maddesi çerçevesinde idari para cezası ile cezalandırılmalarına,
4. Söz konusu ihlal nedeniyle verilen idari para cezası hesaplanırken teşebbüslerin MLS adı altındaki faaliyetleri sonucu edinilmiş yıllık ciroya ulaşamadığından, 2014 yılı

- 690 son altı ayında oluşan ve Gelir ve Vergi Dairesine bildiri yapılan 2,193,462 TL tutarındaki altı aylık ciro'nun %3 oranına denk gelen 65,804 TL (Altmış Beş Bin Sekiz Yüz Dört Türk Lirası)'nın ilgili sözleşmedeki payları oranında teşebbüslere dağıtılması sonucu;
- İtimat Otobüs ve Nakliyat Şti. Ltd. (MŞ9133)'in 32,902 TL (Otuz İki Bin Dokuz Yüz İki Türk Lirası),
 - Şefket Göçmen Nakliyat Limited (MŞ1794)'in 16,451TL (On Altı Bin Dört Yüz Elli Bir Türk Lirası),
 - Zekai Cemal İşletmeleri Limited (MŞ709)'in 8,225.50 TL (Sekiz Bin İki Yüz Yirmi Beş Türk Lirası, Elli Kuruş),
 - Akandere Otobüs Şirketi Limited (MŞ12915)'in 4,112.75 TL (Dört Bin Yüz On İki Türk Lirası, Yetmiş Beş Kuruş),
 - 700 - Mustafa Debrelı Otobüs Minibüs İşletmeleri (TU10801)'in 4,112.50 TL (Dört Bin Yüz On İki Türk Lirası, Yetmiş Kuruş) idari para cezası ile cezalandırılmalarına
5. Yukarıda adı geçen teşebbüsler arasında akdedilmiş olan bahse konu ihlal içerikli sözleşme ve fiili uygulamanın en geç 30 Eylül 2015 tarihine kadar sonlandırılmasına ve/veya ilgili sözleşme ve/veya uygulamanın 36/2009 sayılı Rekabet Yasası hükümleri ile uyumlu hale getirilmesine, bahse konu tarihe kadar ihlale son verilmediği ve/veya Rekabet Yasası ile uyumlu hale getirilmediği takdirde her gün için İtimat Otobüs ve Nakliyat Şti. Ltd. (MŞ9133)'e 320 TL (Üç Yüz Yirmi Türk Lirası), Şefket Göçmen Nakliyat Limited (MŞ1794)'e 160TL (Yüz Altmış Türk Lirası), Zekai Cemal İşletmeleri Limited (MŞ709)'e 80 TL (Seksen Türk Lirası), Akandere Otobüs Şirketi Limited (MŞ12915)'e 40 TL (Kırk Türk Lirası), Mustafa Debrelı Otobüs Minibüs İşletmeleri (TU10801)'e 40 TL (Kırk Türk Lirası) ilaveten nispi idari para cezası verilmesine,
- 710
6. İş bu soruşturma kapsamında ilgili piyasada tespit edilen rekabet konusundaki aksaklıkların ve yapıların ilgili düzenleme otoritesi konumunda olan Motorlu Araçlar İzin Kurulu ile ilgili Bakanlıklar olarak değerlendirilen Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığına, Maliye Bakanlığına, İçişleri ve Yerel Yönetimler Bakanlığı ile Ekonomi, Turizm, Kültür ve Spor Bakanlıklarına Kurul görüşü olarak iletilmesine,
- 720
7. Yasa'nın 31'inci maddesi tahtında verilen idari para cezalarının en geç 30 Eylül 2015 tarihine kadar KKTC Maliye Bakanlığı Gelir ve Vergi Dairesi veznelerine ödenmesine ve gerekçeli kararın Resmi Gazete'de yayımlanmasının ardından Yüksek İdare Mahkemesinde dava yolu açık olmak üzere OY BİRLİĞİ ile karar verilmiştir.

Doç. Dr. Figen YEŞİLADA
Üye

Kubilay SEPETCİOĞLU
Üye

730

Dr. Yenal SÜREÇ
Başkan