

TÜRKİYE OTOBÜS İLE ŞEHİRLER ARASI TARİFELİ YOLCU TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜNÜN REKABET DÜZEYİ

COMPETITION DEGREE OF TURKEY INTERCITY SCHEDULED PASSENGER BUS TRANSPORT SECTOR

Ali Osman SOLAK*

Öz

Bu çalışmada, şehirler arası yolcu taşımacılığında önemli pay alan, otobüs ile şehirler arası tarifeli yolcu taşımacılığı sektörünün rekabet düzeyi ele alınmıştır. Sektörün genelinde 340 firmanın taşımacılık yapmasından dolayı, piyasa davranışlarını belirleyecek ölçüde bir yoğunlaşma bulunmamakta ve sektör genel olarak rekabetçi bir yapı arz etmektedir. Coğrafi pazarlar diyebileceğimiz taşıma hatları ise oligopolistik yapı özelliği göstermektedir. Ancak, bu oligopolistik yapı içinde faaliyet gösteren teşebbüsler tekeli davranışta bulunmamaktadır. Bu durum, pazardaki potansiyel ve intermodal rekabet baskısından kaynaklanmaktadır. Nitekim rekabet otoritesi olan Rekabet Kurulu da sektöre ilişkin kararlarında bu hususa dikkat çekmiştir.

Anahtar Kelimeler: Karayolu ile Yolcu Taşımacılığı, Oligopol Piyasalar, Potansiyel Rekabet, İntermodal Rekabet, Rekabet Düzeyi

Abstract

In this study, competition degree of intercity scheduled passenger bus transport sector, which has a significant share of intercity passenger transportation, is discussed. There are 340 firms operating in the whole sector. That's why there is no sufficient concentration to determine market behavior, and in general, the industry has a competitive structure. Transport lines/geographic markets have an oligopolistic structure. However, the firms operating in the oligopolistic structure cannot act as monopolistic firms. This situation is due to the potential and intermodal competitive pressures in the market. Competition Board has also drawn attention to this matter in its decisions concerning the sector.

Keywords: Road Passenger Transport, Oligopoly Markets, Potential Competition, Intermodal Competition, Degree of Competition

* Yrd. Doç. Dr., Abant İzzet Baysal Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi.

GİRİŞ

Türkiye’de, 2013 yılı itibarıyla şehirler arası yurtiçi yolcu taşımacılığının yaklaşık %90,5’i (268.178 milyon yolcu-km) karayolu ile yapılmıştır. Karayolu ile yapılan bu taşımacılığın %50-55’i özel otomobillerle, %45-50’si taşımacılık işletmeleri tarafından otobüslerle tarifeli ve tarifesiz seferler düzenlenerek gerçekleştirilmiştir.¹ Şehirler arası tarifeli yolcu taşımacılığı yapmak için alınması gerekli D1 yetki belgesine sahip 340 işletme, şehirler arası tarifesiz yolcu taşımacılığı yapmak için alınması gerekli D2 yetki belgesine sahip 1.638 işletme bulunmaktadır.² Otobüslerle yapılan taşımacılığın büyük bir kısmı, tarifeli seferlerle gerçekleştirilmiştir/gerçekleştirilmektedir.

Rakamlardan görüldüğü üzere, otobüs ile şehirler arası tarifeli yolcu taşımacılığı (OŞTYT) sektörü, şehirler arası yolcu taşımacılığında önemli pay almaktadır. Bu nedenle, sektörün etkin işleme, ülke kaynaklarının kullanımı açısından önem arz etmektedir.³ Sektördeki rekabet düzeyi, sektörün etkinliğini belirleyen önemli bir faktör olup, bu çalışmanın da konusunu oluşturmaktadır.⁴

¹ Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) (2014), *2009-2013 İstatistik Yıllığı*, TCDD, Ankara, s.113-114. Otomobil ve otobüs kullanımına ait oranlar için, 2013 yılı verilerinin olmaması nedeni ile 2011 yılı verileri kullanılmıştır.

² Bkz. <http://www.kugm.gov.tr>, Erişim Tarihi: 06.08.2014. Verilen rakamlar 01.08.2014 tarihi itibarıyla.

³ Literatürde sektörün etkinliğini ölçen herhangi bir ampirik çalışmaya rastlanmamıştır. Bu durum, büyük ölçüde sektöre ilişkin istatistiklerin yetersiz olmasından kaynaklanmaktadır. Ancak, sektörün etkinliğine ilişkin fikir verebilecek önemli bir gösterge olan taşımacıların doluluk oranları, yayımlanmış herhangi bir veri olmamakla birlikte- bayram tatilleri, yılbaşı tatilleri gibi belirli dönemlerin dışında düşüktür. Bu durum sektör temsilcileri ve ilgili kamu otoriteleri tarafından çeşitli platformlarda dile getirilmiştir. Bkz. AYDIN, T. (2011), “Kara Ulaştırması ve Karayolları”, Rekabet Kurumu (der.), *Ulaştırma Sektöründe Serbestleştirme, Rekabet ve Rekabet Hukuku Sempozyumu Kitabı* içinde, s.50, 52 ve 55; Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) (2006), *9. Kalkınma Planı - Karayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu*, DPT, Ankara, s.43; ERDOĞAN, M. (2011), “Kara Ulaştırması ve Karayolları”, Rekabet Kurumu (der.), *Ulaştırma Sektöründe Serbestleştirme, Rekabet ve Rekabet Hukuku Sempozyumu Kitabı* içinde, s.74; GÜNDÜZ, R. (2011), “Karayolu Taşımacılığı ve Rekabet: Yanılsama ve Gerçekler”, Rekabet Kurumu (der.), *Ulaştırma Sektöründe Serbestleştirme, Rekabet ve Rekabet Hukuku Sempozyumu Kitabı* içinde, s.76; İTÜ Ulaştırma ve Ulaşım Araçları Uygulama Araştırma Merkezi (2005), *Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Sonuç Raporu, İstanbul Teknik Üniversitesi tarafından Ulaştırma Bakanlığı için hazırlanmış rapor*, İTÜ Ulaştırma ve Ulaşım Araçları Uygulama Araştırma Merkezi, İstanbul, s.7.1-3 ve 7.1-8.

⁴ Piyasalarda artan rekabetin üretimde ve kaynak dağılımında etkinliği artıracığı (statik etkinlik) ve yenilik ve teknolojik iyileşmeyi özendirceği (dinamik etkinlik), iktisat teorisinin temel kabullerinden biridir. Rekabet ve etkinlik ilişkisi üzerine birçok kaynak bulunmaktadır. Bunlardan bazıları için bkz. ATİYAS, İ. (2000), “Rekabet Politikasının İktisadi Temelleri Üzerine Düşünceler”, *Rekabet Dergisi*, No: 1(1), s.24-45; VICKERS, J. (1995), “Concepts of Competition”,

Herhangi bir sektördeki rekabet düzeyinin değerlendirilmesinde, ilgili pazarın yapısı ve pazardaki potansiyel rekabet durumu önemli rol oynamaktadır. Teşebbüs sayısının çok ve girişin kolay olduğu bir pazarda, teşebbüslerin aralarında fiyat anlaşması yapması gibi rekabeti bozan davranışların görülmesinin zor olduğu kabul edilirken; teşebbüs sayısının nispeten az ve girişin zor olduğu bir pazarda, rekabeti bozan bu türden davranışların görülmesi daha kolaydır. OŞTYT sektörünün rekabet düzeyini incelerken, piyasa yapısı ve potansiyel rekabetin yanı sıra intermodal rekabet de dikkate alınmalıdır. Çünkü sektördeki işletmeler, birbirleri ile rekabet etmenin yanı sıra havayolu ve demiryolu gibi diğer sektörlerde yolcu taşımacılığı yapan işletmeler ile de rekabet etmektedir. Ayrıca, sektördeki kayıt dışılık önemli boyutlara ulaşmış olup bu durum Rekabet Kurulu kararlarına da yansımıştır. Kayıt dışılık, işletmeler arasında haksız rekabete yol açmakta ve uzun dönemde piyasa yapısını önemli ölçüde etkileyebilmektedir. Bu nedenle sektördeki rekabet düzeyinin değerlendirilmesinde kayıt dışılık da dikkate alınmalıdır.

Bu çalışmada, OŞTYT sektöründeki rekabet düzeyi ele alınmıştır. Bu doğrultuda, piyasa yapısı, potansiyel rekabet, intermodal rekabet ve kayıt dışılık açısından sektörün fotoğrafı çekilmeye çalışılmış; rekabet otoritesi olan Rekabet Kurulunun sektörün rekabet düzeyi ile ilgili değerlendirmelerine yer verilmiş; sektördeki rekabet düzeyine ilişkin genel bir değerlendirme yapılmış ve sonuç bölümünde bazı önerilerde bulunulmuştur.

1. PİYASA YAPISI

Herhangi bir piyasadaki rekabet düzeyinin belirlenmesinde, ilgili piyasanın yapısı temel faktördür. Piyasa yapıları genellikle, tam rekabet, monopolcü rekabet, oligopol ve monopol piyasalar olmak üzere dört farklı şekilde sınıflandırılır. İki uç piyasa türü olan tam rekabet ve monopol nadiren görülen piyasalardır.⁵

OŞTYT'nin pazar yapısını, taşıma hatları bazında/temelinde incelemek daha doğru olacaktır. Çünkü coğrafi pazarlar olarak nitelendirilen taşıma hatlarındaki

Oxford Economic Papers, No: 47(1), s.1-23.

⁵ Piyasa yapısının belirlenmesinde, genellikle yoğunlaşma düzeyi kullanılmaktadır. Yoğunlaşma, bir sektördeki üretim ve fiyatların az sayıda firma tarafından kontrol edilmesidir. Yoğunlaşmanın düşük olduğu endüstriler tam rekabete, yüksek olduğu endüstriler monopole yakındır. Piyasada faaliyet gösteren firma sayısı ve büyüklüğü ile yoğunlaşma düzeyi arasında ters yönlü ilişki vardır. Firma sayısının azalması ve firma büyüklüğünün artması yoğunlaşmanın artmasına neden olmaktadır. Bkz. YILDIRIM, K., R. EŞKİNAT, A. KABASAKAL ve M. ERDOĞAN (2009), *Endüstriyel Ekonomi*, Ekin Basım Yayım Dağıtım, s.38.

arz ve talep yapıları farklılık göstermektedir. Türkiye genelinde OŞTYT yapılan birçok taşıma hattı bulunmakta olup bu taşıma hatlarında, Ankara-İstanbul hattı gibi yolcu sayısının oldukça fazla olduğu birkaç hattın dışında, az sayıda firma taşımacılık yapmaktadır.⁶ Örnek olması açısından, Tablo 1’de, Bolu merkezli olarak seçilmiş taşımacılık hatlarına ve bu hatlarda taşımacılık yapan ana firmalara yer verilmiştir. Tablo 1’den görüldüğü üzere, Bolu merkezli hatlarda faaliyet gösteren ana taşımacı sayısı, 2 ile 5 arasında değişmektedir.⁷

Tablo 1: Bolu Merkezli Seçilmiş Hatlarda Taşımacılık Yapan Ana Firmalar

Hat	Firmalar				
Bolu-İstanbul	Metro	Kamil Koç	Ulusoy	İstanbul Seyahat	
Bolu-Ankara	S.S. Düzce Güven	Sakarya Vib	Metro	Kamil Koç	İstanbul Seyahat
Bolu-Sakarya	Sakarya Vib	Metro			
Bolu-Bursa	Efe Tur	Metro	Kamil Koç	Ulusoy	Özemniyet
Bolu-Bartın	Metro	Kamil Koç	Ulusoy	Özemniyet	
Bolu-Kastamonu	Metro	Ulusoy	Kamil Koç		
Bolu-Zonguldak	S.S. Düzce Güven	Üstün Erçelik			
Bolu-Karabük	Metro	Efe Tur	Kamil Koç	Ulusoy	Yenice Etap

Kaynak: Bolu’da işletmecilik yapan F1 acentelerinin, 13.08.2014 tarihi itibarıyla sözleşmeli olduğu firmalar esas alınarak; firmalara ait internet sitelerinden alınan bilgiler, F1 acenteleri ve UDH XIII. Bölge Müdürlüğü ile yapılan görüşmeler sonucu elde edilen bilgilere göre yazar tarafından düzenlenmiştir.

Taşıma hatlarındaki firma sayısının az olmasının temel sebebi, sektördeki yoğunluk ekonomisidir.⁸ Yoğunluk ekonomisi, herhangi bir hatta faaliyet gösteren işletme sayısını önemli ölçüde etkilemektedir. Trafik yoğunluğunun

⁶ Taşıma hatlarındaki firma sayıları ile ilgili bilgi, ilgili UDH Bölge Müdürlüklerinden, terminal işletmelerinden, F1 acentelerinden ve firmaların internet sitelerinden elde edilebilir. KTY’nin 43. maddesi gereğince, D1 yetki belgesi alan firmalar, sürekli faal olacak bir internet sitesi kurmak ve bu sitede, geçerli hat, güzergâh, ücret ve zaman tarifeleri, şube ve acente ile kendilerine ait iletişim ve benzeri bilgilere yer vermekle yükümlüdür.

⁷ Tablo 1’deki hatlarda, ana firmaların yanı sıra, tali firmalar diyebileceğimiz, Bolu terminalinde yolcu indirme bindirme izni olan, diğer bir ifade ile Bolu Terminalindeki F1 acentelerinden (farklı taşımacıların biletlerini satan yazıhaneler) herhangi birine kayıtlı veya Bolu’da şubesi olan firmalar da taşımacılık yapmaktadır. Ancak bu firmalar, Bolu’yu ara durak olarak kullanmakta, eğer indirecek yolcusu yoksa çoğu zaman Bolu terminaline girmemekte ve Bolu’dan yolcu almamaktadır.

⁸ Yoğunluk ekonomisi, herhangi bir taşıma hattında yapılan bir seferin yolcu-km başına düşen maliyetlerinin trafik yoğunluğundaki/hacmindeki artışa bağlı olarak azalması olarak tanımlanabilir.

artması, kapasite kullanımını artırmakta ve buna bağlı olarak birim maliyetleri düşürmektedir. Hatlardaki firma sayısının artması ise -talep miktarının değişmediği varsayıldığında- trafik yoğunluğunun düşmesine ve birim maliyetlerin artmasına yol açmaktadır.

Taşıma hatlarındaki firma sayısı az olmakla birlikte, sektörün genelinde 340 firma taşımacılık yapmaktadır. Sektörün genelindeki toplam firma sayısının çok, buna karşılık taşıma hatlarındaki firma sayısının az olması, firmaların çoğunun bölgesel ölçekte taşımacılık yapmasından kaynaklanmaktadır. Örnek olması açısından, aşağıdaki Tablo 2’de Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme (UDH) XIII. Bölge Müdürlüğü’nün kapsadığı illere (Bolu, Düzce, Sakarya, Zonguldak, Karabük, Bartın ve Kastamonu) kayıtlı D1 yetki belgesine sahip firmalar ve bu firmaların faaliyet gösterdiği iller verilmiştir.⁹ Tablo 2’den de görüldüğü üzere, 7 ilde kayıtlı olan 15 firma içerisinde, en fazla sayıda ilde taşımacılık yapan firma, Düzce merkezli S.S. Düzce Güven olup bu firma toplam 24 ilde taşımacılık yapmaktadır. Firmalardan 5 tanesi sadece iki il arasında taşımacılık yapmaktadır.

Bölgesel ölçekte taşımacılık yapılması, firmaların ölçek ekonomisinin getirilerinden tam olarak faydalanamamasına yol açmaktadır.¹⁰ Sektör şebeke endüstrisi niteliğine sahip olduğu için, firmaların taşımacılık ağı genişledikçe personel ve otobüs kullanım etkinliği artmakta, yolcu-km başına düşen terminal ücretleri ve genel idari maliyetleri düşmektedir. Bunun yanı sıra, uzun mesafelerde, yolcular aktarma yapmamak için yaygın taşımacılık ağına sahip büyük taşımacıları tercih etmektedir.¹¹ Bununla birlikte, sektördeki ölçek artışının getirisi, diğer şebeke endüstrilerine kıyasla daha azdır. Çünkü ölçek ekonomileri, yüksek sabit maliyetlerin varlığının sonuçlarından biridir. Karayolu taşımacılığında ise işletmelerin sabit maliyetlerini büyük ölçüde otobüsler için ödenen bedel oluşturmakta olup bu sabit maliyetlerin toplam maliyetler içerisindeki oranı nispeten düşüktür.

⁹ Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü (KDGM), Türkiye geneline yayılmış 13 UDH Bölge Müdürlüğü aracılığı ile karayollarındaki taşımacılık faaliyetlerini takip etmektedir.

¹⁰ Ölçek ekonomileri, en sade şekliyle tek bir mal üreten bir firma için, üretimde kullanılan girdilerin tümünün aynı oranda artırılması durumunda, üretimin bu orandan daha fazla artması olarak tanımlanabilir. Burada ölçek ekonomileri ile kastedilen ölçeğe göre artan getiri durumudur. Bkz. Yıldırım vd. 2009, s.70.

¹¹ FRAVEL, F.D., H. TAUCHEN ve G. GILBERT (1982), “Regulatory Policy and Economies of Scale in the U.S. Intercity Bus Industry”, *Transportation*, No: 11(2), s.176-177; OECD (2001), *Competition Issues in Road Transport*, OECD, Paris, s.23.

Tablo 2: UDH XIII. Bölge Müdürlüğüne Kayıtlı D1 Yetki Belgeli Firmalar ve Faaliyet Gösterdiği İller

Firma İsmi	Firmanın Kayıtlı Olduğu İl	Firmanın Faaliyet Gösterdiği İller			
S.S. Düzce Güven	Düzce	Sakarya	İstanbul	Ordu	Samsun
		İzmir	Antalya	Balıkesir	Trabzon
		Manisa	Kocaeli	Isparta	Düzce
		Bursa	Ankara	Eskişehir	Kütahya
		Aydın	Rize	Muğla	Denizli
		Zonguldak	Yalova	Bilecik	Bolu
Sakarya Vib	Sakarya	Sakarya	İstanbul	Bursa	Balıkesir
		İzmir	Kocaeli	Ankara	Muğla
		Samsun	Ordu	Rize	Antalya
		Trabzon	Isparta	Giresun	Aydın
		Bolu	Düzce	Amasya	Manisa
Üstün Erçelik	Zonguldak	Zonguldak	Düzce	Sakarya	Bartın
		Giresun	Samsun	Kocaeli	İstanbul
		Ordu	Bolu	Trabzon	
Hasan Çatal	Kastamonu	Kastamonu	Sakarya	Kocaeli	Ankara
		İstanbul	Samsun		
Yenice Etap	Karabük	Karabük	Zonguldak	Bolu	Kastamonu
		Düzce			
Tosya Seyahat	Kastamonu	Kastamonu	İstanbul	Ankara	Samsun
Araç Doğuş	Kastamonu	Karabük	Zonguldak	Kastamonu	Çankırı
Has Bartın	Bartın	Zonguldak	Kastamonu	Bartın	
Yeşil Göynük	Bolu	Bolu	Kocaeli	İstanbul	
Tahir Öztürk	Bartın	Bartın	Zonguldak	Ankara	
Cide Güven	Kastamonu	Kastamonu	İstanbul		
Düzce Güven	Düzce	Düzce	Bolu		
Evin Taşımacılık	Sakarya	Sakarya	İstanbul		
Raşit Nalbant	Kastamonu	Kastamonu	İstanbul		
Sakarya Sev	Sakarya	Sakarya	İstanbul		

Kaynak: Firma isimleri ve kayıtlı olduğu iller, UDH XIII. Bölge Müdürlüğü personeli tarafından Kara Ulaştırması Otomasyon Sistemi'nden (U-NET) 13.08.2014 tarihinde alınmıştır. Firmaların faaliyet gösterdiği iller ise UDH XIII. Bölge Müdürlüğünden 13.08.2014 tarihinde alınan firmalara ait "Zaman Tarifeleri" ve "Düzenli Yolcu Taşıma Hattı ve Güzergâhı" belgeleri esas alınarak yazar tarafından düzenlenmiştir.

Sektördeki firmalar tarafından sunulan hizmetin “homojen” olduğunu söylemek mümkündür. Firmalar, genellikle benzer otobüslerle hizmet vermektedir. Şehir içi ulaşım için servis sağlanması ve seferler esnasında ikramların yapılması gibi ilave hizmetlerin büyük ölçüde standart haline geldiği görülmektedir. Sunulan hizmetin homojen olması, aynı taşıma hattında faaliyet gösteren firmaların fiyat esnekliğinin yüksek olmasına sebep olmaktadır. Firmalar, birbirlerinin fiyatlarından oldukça fazla etkilenmekte, dolayısıyla birbirine yakın fiyatlandırma yapmaktadır.

OTŞYT pazarı, “şeffaf” bir pazardır. Taşıma biletleri terminallerdeki F1 acentelerinden, terminal dışındaki -genellikle belirli bir bölgede yoğunlaşmış- bilet satış noktalarından ve taşımacıların internet sitelerinden alınabilmektedir. Bunun yanı sıra, taşımacılık hizmeti, yolcuların anlamakta güçlük çekeceği, karmaşık ve teknik bilgi gerektiren nitelikte bir hizmet türü değildir. Yolcular, biletlerini nereden alırlarsa alsınlar, firmaların bilet satış fiyatlarını, zaman tarifelerini, seferde kullanılacak otobüs vb. hizmetin niteliği ile ilgili bilgileri kısa zamanda maliyetsiz olarak öğrenme, karşılaştırma ve kendileri için rasyonel/etkin karar verme imkânına sahiptir. Diğer taraftan, firmalar da birbirlerinin fiyat, zaman tarifesi vb. bilgilerini kolaylıkla elde edebilmektedir/gözlemleyebilmektedir.

Taşıma yapılan hatlarda az sayıda firmanın olması, sunulan hizmetin homojen olması, pazarın şeffaf olması ve firmaların birbirlerinin fiyatlarından etkilenmesi nedeni ile taşıma hatlarındaki piyasa yapısını oligopol olarak nitelenmek mümkündür.¹² Nitekim oligopol piyasalarda görülen “karşılıklı bağımlılık”, OŞTYT sektöründe de görülmektedir. Aynı taşıma hattında faaliyet gösteren firmalar, rakiplerinden bağımsız olarak fiyat belirleyememekte ve firmalar arasında bir anlaşma varmış gibi paralel fiyatların hâkim olduğu pazar dengesi oluşmaktadır. Ancak bu paralel fiyatlar, bazı durumlarda fiyat anlaşmalarından da kaynaklanabilmektedir.

¹² Oligopol piyasalar, az sayıda firmanın homojen veya farklılaştırılmış mal ürettiği piyasa yapısına denilmektedir. Oligopol piyasalarda az sayıda firmanın olmasından anlaşılması gereken, piyasada kaç tane firma olursa olsun, bunlardan herhangi birinin satış politikası ile ilgili olarak aldığı bir kararın öteki firmaları etkilemesidir. Bkz. Yıldırım vd. 2009, s.112. Rekabet Kurulunun 16.01.2014 tarih ve 14-02/40-18 sayılı kararında oligopol piyasalara ilişkin tanıma ve bu piyasalara yönelik açıklamalara yer verilmiştir. Bu çerçevede oligopol piyasalar, az sayıda oyuncunun bulunduğu, fiyat düzeyi veya üretim miktarı gibi stratejik kararlar verirken aktörlerin birbirlerinin davranışlarını izleyebildiği şeffaf pazarlardır. Oligopol piyasalarda teşebbüs sayısının azlığı ve pazarın şeffaflığı, teşebbüslerin birbirlerinin aldıkları kararları takip etmelerine ve bu kararlara göre hareket etmelerine imkân sağlamaktadır. Bu durum, teşebbüslerin karar alma sürecinde karşılıklı bağımlılık doğurmakta; oligopolistik bağımlılık olarak nitelendirilen bu durum, piyasadaki fiyatların da benzer seviyelerde oluşmasına neden olmaktadır.

Sektördeki fiyat anlaşmalarının bir kısmı, rekabetin yıkıcı boyutlara ulaşmasını engellemek için yapılmaktadır. Yıkıcı fiyat uygulaması, sektörde geçmişte sıklıkla görülmüştür.¹³ Nitekim KDGM, sektördeki yıkıcı fiyat uygulamalarını engellemek amacıyla, “Karayoluyla Şehirler Arası Yolcu Taşımacılığı Alanında Uygulanacak Taban Ücret Tarifesi Hakkında Tebliğ”leri ile hatların uzunluğuna göre taban fiyat belirlemesi yapmaktadır. Fiyat anlaşmalarının diğer bir kısmı ise firmalar tarafından rekabet üstü kâr elde edebilmek amacıyla yapılmaktadır.

2. POTANSİYEL REKABET

Herhangi bir pazardaki firma sayısının az olması, pazardaki rekabet düzeyinin mutlaka düşük olduğu anlamına gelmez. Bu tür pazarlarda, giriş ve çıkış engellerinin olmaması durumunda, pazarda potansiyel rekabet şartları sağlanmış olur ve pazardaki firmalar yeni firmaların pazara girebileceğini göz önüne alarak tekeli davranışlarda bulunamaz, diğer bir ifade ile bu pazar yarışılabilir/rekabet edilebilir pazar özelliği gösterir.¹⁴ OŞTYT yapılan taşıma hatlarının çoğu, önceki bölümde de ifade edildiği üzere, az sayıda firmanın taşımacılık yaptığı oligopol pazarlardır. Dolayısıyla, pazardaki potansiyel rekabet durumu, taşımacıların monopolcü davranış gösterip göstermemesinde önemli rol oynamaktadır. Pazardaki potansiyel rekabet durumunu giriş ve çıkış engelleri açısından değerlendirmek mümkündür. Aşağıda giriş engelleri olarak giriş düzenlemelerine, çıkış engelleri olarak batık maliyet riskine yer verilmiştir.

2.1. Giriş Düzenlemeleri

OŞTYT pazarına yönelik giriş düzenlemelerini ele alırken, pazara giriş için doğrudan ve/veya dolaylı giriş engeli olup olmadığına bakmak daha doğru olacaktır. Doğrudan giriş engeli, pazarın genelinde veya herhangi bir taşıma hattında faaliyet gösteren işletme sayısının sınırlandırılması; dolaylı giriş engeli ise pazara giriş maliyetlerinin yasal araçlarla yükseltilmesidir.¹⁵

Mevzuat açısından,¹⁶ pazara girişte doğrudan herhangi bir sınırlama/engel

¹³ Gündüz 2011, s.78; İTÜ Ulaştırma ve Ulaşım Araçları Uygulama Araştırma Merkezi 2005, s.7.1-8; UDH Bakanlığı (2013), *11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası Karayolu Çalışma Grubu Raporu*, UDH Bakanlığı, Ankara, s.128; Ulaştırma Bakanlığı (2009), *Ulaştırma Bakanlığı Stratejik Planı 2009-2013*, Ulaştırma Bakanlığı, Ankara, s.89.

¹⁴ BAUMOL, W.J. (1982), “Contestable Markets: An Uprising in the Theory of Industry Structure”, *The American Economic Review*, No: 72(1), s.3-4.

¹⁵ SVORNY, S. (2000), “Licensing, Market Entry Regulation”, B. Bouckaert ve G. De Geest (der.), *Encyclopedia of Law and Economics Volume III* içinde, Edward Elgar, Cheltenham, s.300-301.

¹⁶ Türkiye’de karayolu taşımacılık faaliyetleri, 19 Temmuz 2003 tarihinde yürürlüğe giren 4925

olup olmadığına bakıldığında; Karayolu Taşıma Kanunu'nun (KTK) 5. maddesi gereğince Türkiye'de karayolu tarifeli yolcu taşımacılığı pazarında faaliyet göstermek isteyen işletmelere UDH Bakanlığından D1 yetki belgesi alma zorunluluğunun getirildiği görölmektedir. Bu yetki belgesinin alınmasında bir sınırlama olup olmadığına bakıldığında ise Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin (KTY) 10. maddesinde "...yolcu ve eşya taşıma kapasiteleri ile bu husustaki potansiyel, yetki belgelerinde kayıtlı taşıtların durumu, haksız rekabetin önlenmesi, kamu yararının gözetilmesi, atıl kapasite oluşumunun ve kaynak israfının önlenmesi, güvenlik veya benzeri nedenlerle Bakanlık (UDH), yetki belgelerinin verilmesi ve/veya sayısında, taşıt sayıları ve/veya kapasitelerinde, taşıma hatlarında veya güzergâhlarında sınırlamalar, kısıtlamalar ve/veya belirli bir süreyle sınırlı geçici düzenlemeler yapabilir." ifadesinin yer aldığı; ancak uygulamada böyle bir sınırlamanın olmadığı görölmektedir. Dolayısıyla, gerek genel taşımacılık pazarına girişte, gerekse herhangi bir taşıma hattından diğer bir taşıma hattına geçişte doğrudan bir engelin olmadığını söylemek mümkündür.

Pazara girişte dolaylı herhangi bir sınırlama/engel olup olmadığına bakıldığında ise KTY'de, D1 yetki belgesi almak için başvuranların, toplam 150 adet koltuk kapasitesine sahip özmal otobüslere ve 60.000 TL işletme sermayesine sahip olmaları şartı getirildiği; D1 yetki belgesi sahiplerinin taşımacılık faaliyetinde bulunabilecekleri hatların sayısının özmal koltuk kapasitelerine bağlı olarak belirlendiği; buna göre yaklaşık olarak her 50 adet özmal koltuk için 1 adet taşıma hattı verilmesinin uygun göröldüğü; D1 yetki belgesi ücretinin ise 2013 yılı itibarıyla 50.796 TL olarak belirlendiği; yetki belgelerinin beş yılda bir yenilenmesi gerektiğinin ifade edildiği ve yenileme ücretinin, ilk ücretin %15'i olarak tespit edildiği görölmektedir. Bu düzenlemeler piyasaya ilk giriş için geçerli olup, yeni hatlarda taşımacılık yapmak için veya herhangi bir taşıma hattından diğer bir taşıma hattına geçiş için söz konusu değildir.

Buna göre, yetki belgesi almak için gerekli olan 50.796 TL tutarındaki yetki belgesi ücreti, sahip olunması gereken 150 adet koltuk kapasitesi ve 60.000

sayılı Karayolu Taşıma Kanunu (KTK) kapsamında yapılmaktadır. KTK'nin yürürlüğe girmesi ile birlikte; Türkiye, ilk defa karayolu taşımacılık faaliyetlerini düzenleyen özel bir kanuna kavuşmuştur. Karayolu taşımacılık sektörü için bir dönüm noktası olan ve temelde Avrupa Birliğine uyum hedefi gözetilerek hazırlanan KTK'den sonra, Kanunun uygulanmasına yönelik olarak Karayolu Taşıma Yönetmeliği (KTY) yürürlüğe girmiştir. Kanun ve Yönetmeliđin yürürlüğe girmesini müteakip Kanunu tamamlar nitelikte ve sektöre doğrudan veya dolaylı etkileri olan, karayolu taşımacılık faaliyetleri mesleki yeterlilik eğitimi ve idari para cezaları gibi konular için kanun ve yönetmelikler ile düzenlemeler getirilmiştir.

TL işletme sermayesi, pazara giriş maliyetini artırarak dolaylı giriş engeli oluşturabilecek niteliktedir. Bununla birlikte; koltuk kapasitesi ve işletme sermayesi ile ilgili şartların, -sektördeki firmaların çoğunlukla bölgesel ölçekte taşımacılık yapan, verimliliği düşük firmalar olduğu göz önüne alındığında-firmaların ölçek ve yoğunluk ekonomisi imkânlarından faydalanmasını sağlayıcı ve kurumsallaşmasını artırıcı etkisi de bulunmaktadır. Ayrıca, sahip olunması gerekli olan koltuk kapasitesi ve işletme sermayesi, pazardaki firmalar için de geçerli olduğundan; düzenlemelerin, pazara girmek isteyen potansiyel firmalar ile pazardaki firmalar arasında haksız rekabete yol açan bir etkisi bulunmamaktadır.

2.2. Batık Maliyet Riski

Batık maliyetler, geri döndürülemeyen ve başka alanlarda kullanılamayan yatırımlardır. Batık maliyetlerin varlığı, ilgili piyasaya giriş yapacak firmaların başarısız oldukları takdirde karşılaşacakları zarar miktarını artırır. Bu nedenle, hem yeni girecek firma için caydırıcı etki oluşturarak, hem de mevcut firmalar açısından girişi engelleme dürtüsüne ağırlık kazandırarak girişi zorlaştırıcı etki yaratır.¹⁷

OŞTYT sektöründe, firmaların sabit maliyetlerini büyük ölçüde otobüsler için ödenen bedel oluşturmaktadır. Firmalar, kullandıkları otobüslerin tamamını satın almak zorunda olmayıp, KTY'nin 25. maddesi gereğince sahip olunması gereken özmal otobüs şartını sağladıktan sonra, özmal otobüs sayısının 2 katını geçmemek üzere sözleşmeli olarak otobüs çalıştırabilmektedir. Özmal otobüsler için ödenen bedeller dışında, önemli büyüklükte olabilecek herhangi bir sabit yatırım gerekmemektedir. Sektördeki işletmeler, taşımacılık piyasasından tamamen çıkmak istediğinde, sahip oldukları otobüsleri iyi bir fiyat karşılığında ikinci el pazarında elden çıkarabilme imkânına sahiptir. Dolayısıyla, sektörde sabit yatırımlar açısından batık maliyet riski bulunmamaktadır. Ancak, sektördeki işletmeler, taşımacılık piyasasından tamamen çıkmak istediğinde, sektöre girişte yetki belgesi almak için ödemek zorunda oldukları 50.796 TL tutarındaki ücreti geri alamamaktadır. Dolayısıyla, yetki belgesi ücretini batık maliyet olarak değerlendirmek mümkündür.

3. İNTERMODAL REKABET

Otobüs ile şehirler arası tarifeli yolcu taşımacılığı sektörünün rekabet düzeyini incelerken, diğer endüstrilerden farklı olarak, piyasa yapısı ve potansiyel

¹⁷ BAUMOL, W.J. ve R.D. WILLIG (1981), "Fixed Costs, Sunk Costs, Entry Barriers and Sustainability of Monopoly", *The Quarterly Journal of Economics*, No: 96(3), s.406, 418 ve 419; DAVUT, L. (1996), "Yarışılabilir Piyasalar", *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, No: 51(1), s.124.

rekabetin yanı sıra intermodal rekabetin de dikkate alınması gerekmektedir. Çünkü sektördeki işletmeler, birbirleri ile rekabet etmenin yanı sıra havayolu ve demiryolu gibi diğer sektörlerde yolcu taşımacılığı yapan işletmeler ile de rekabet etmektedir. Birçok OECD üyesi ülkede, ulaştırma sistemleri arasındaki artan rekabetin bir sonucu olarak, şehirler arası yolcu taşımacılığında otobüs kullanımını gerilerken diğer taşımacılık türleri ve özel otomobil kullanımını artmaktadır.¹⁸

Sektördeki taşıma hatlarının birçoğunda, otobüs ile taşımacılık yapan işletmeler, diğer taşıma türlerinden gelen rekabet baskısı ile karşı karşıyadır. Özellikle havayolu taşımacılığında yoğun rekabet baskısı gelmektedir. Havayolu taşımacılığı, uzun mesafe yolculuklarda, karayolu taşımacılığının alternatifi (yakın ikamesi) konumundadır. Yüksek gelire sahip ve zaman maliyetini önemseyen yolcular, uzun mesafe yolculuklarda havayolu taşımacılığını tercih etmektedir. Bu iki taşımacılık türü arasında yaşanan rekabet, havayolu taşımacılığının rekabete açılması ve taşımacılık yapılan hat sayısının artması sebebi ile artmıştır/ artmaktadır. Tablo 3'ten görüldüğü üzere, havayolu taşımacılığının yolcu taşımacılığındaki payı 2000 yılı sonunda %1,8 iken, bu rakam 2013 yılı sonunda %7,9'a çıkmıştır.

Tablo 3: Türkiye’de Ulaştırma Sistemlerine Göre Yolcu Taşımaları (milyon)

Yıllar	Karayolu		Demiryolu		Denizyolu		Havayolu		Genel Toplam
	Yolcu-km	%	Yolcu-km	%	Yolcu-km	%	Yolcu-km	%	Yolcu-km
2000	185.681	95,9	4.240	2,2	56	0,03	3.555	1,8	193.532
2005	182.152	95,3	3.661	1,9	1.240	0,65	3.992	2,1	191.045
2010	226.913	97,8	3.606	1,6	1.570	0,68	-	-	232.089
2013	268.178	90,5	3.020	1,0	1.667	0,56	23.357	7,9	296.222

Şehir içi taşımacılık dâhil değildir.

Kaynak: TCDD 2014, s.113.

Demiryolu taşımacılığının yolcu taşımacılığındaki payı, gerek oransal olarak gerekse rakamsal olarak gerileme göstermektedir; 2000 yılı sonunda %2,2 olan payı, 2013 yılı sonunda %1'e gerilemiştir. Ancak, Türkiye’de yakın zamanda taşımacılığa başlayan yüksek hızlı trenler karayolu taşımacılığına ciddi bir alternatif oluşturmaktadır. Halen az sayıda hatta taşımacılık yapan yüksek hızlı trenlerin, önümüzdeki yıllarda daha fazla sayıda hatta taşımacılık yapması ve geniş

¹⁸ OECD 2001, s.30.

bir şebekeye ulaşması beklenmektedir.¹⁹ Bunun yanı sıra, konvansiyonel trenler de, bazı kısa mesafe (Mersin-Adana vb. gibi) hatlarda, otobüs taşımacılığına alternatif oluşturmaktadır.

Denizyolu taşımacılığı, bütün hatlarda hizmet vermesi mümkün olmasa da, bazı hatlar (İstanbul-Yalova vb. gibi) itibarıyla karayolu taşımacılığına ciddi bir alternatif oluşturmaktadır.²⁰ 2000 yılı sonunda neredeyse sıfır olan denizyolu taşımacılığının payı, 2010 yılında %0,68'e ulaşmış, 2013 yılı sonunda %0,56'ya gerilemiştir.

Ulaştırma sistemleri arasındaki rekabet giderek artmakla birlikte; kamu tarafından yapılan bazı düzenleme ve uygulamalarda bu rekabetin dikkate alınmadığı görülmektedir. Örnek olarak; OŞTYT yapan firmalar, akaryakıt için özel tüketim vergisi (ÖTV) ödemekte; buna karşılık havayolu ve denizyolu taşımacılığı yapan firmalara akaryakıt için ÖTV muafiyeti tanınmaktadır. Benzer şekilde, OŞTYT sektöründeki fiyat düzenlemeleri daha sıkı olup firmalar en fazla %30 indirim yapabilmekte; buna karşılık havayolu taşımacılığı sektöründeki fiyat düzenlemeleri daha gevşek olup firmalar istediği oranda indirim yapabilmektedir. Havayolu, demiryolu ve denizyolu taşımacılığının payının artırılarak dengeli bir yolcu taşımacılığı pazarının oluşmasına sağlamak amacı ile yapılan bu ve benzeri düzenleme ve uygulamalarda, ulaştırma sistemleri arasındaki rekabetin ihmal edildiği görülmektedir.

4. KAYIT DIŞILIK

Kayıt dışı ekonomi için literatürde çok farklı isimler kullanılmakta ve çok farklı tanımlar yapılmaktadır. Kayıt dışı ekonomiyi en sade şekliyle, ulusal gelir hesaplarına kayıtlı olmayan kamu denetimi dışındaki ekonomik faaliyetler olarak tanımlamak mümkündür.²¹ Kayıt dışılık, resmen kayıtlı olmayan firmaların

¹⁹ Türkiye'de yüksek hızlı tren taşımacılığı 2009 yılında başlamış, 2013 yılı sonu itibarıyla yüksek hızlı tren hat uzunluğu 888 km'ye ulaşmış ve 2013 yılında yaklaşık 1.185.377.000 yolcu-km taşımacılık yapılmıştır. Bkz. TCDD 2014, s.15. Yapımı devam eden ve önümüzdeki yıllarda yapılması planlanan hızlı tren projeleri için bkz. <https://hizlitren.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=11>, Erişim Tarihi: 28.07.2014.

²⁰ Denizyolu taşımacılığı yapılan düzenli hatlar için bkz. http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/HTML/20130508_144406_64032_1_64480.html, Erişim tarihi: 12.11.2014.

²¹ FREY, B.S. ve F. SCHNEIDER (2000), "Informal and Underground Economy", O. Ashenfelter (der.), *International Encyclopedia of Social and Behavioral Science* içinde, Bd. 12 Economics, Elsevier Science Publishing Company, Amsterdam, s.7441.

faaliyetlerinin ve kayıtlı firmaların faaliyetlerinin bildirilmediği durumları kapsayan ortak bir terimdir.²²

Benzer mal ve hizmet üreten firmalar arasında, kayıt dışı çalışan firmalar, kayıtlı çalışan firmalardan daha az vergi verdikleri veya hiç vergi vermedikleri için daha düşük bedelle mal ve hizmet sunma imkânı bulmakta; dolayısıyla rekabet üstünlüğüne sahip olmaktadır. Bu durum, kayıtlı çalışan üretici aleyhine haksız rekabet doğurmakta ve rekabetçi bir piyasa yapısının oluşmasını olumsuz yönde etkilemektedir.²³

OŞTYT sektöründe gözlemlenen kayıt dışılığın, yukarıdaki tanımlamada da bahsedildiği üzere, tam kayıt dışılık ve kısmi kayıt dışılık olmak üzere iki boyutu bulunmaktadır. Tam kayıt dışılık, firmanın yetki belgesi olmadan taşımacılık yapması veya yetki belgesi olsa bile taşımacılık yaptığı otobüsü/otobüsleri yetki belgesine kaydettirmemesidir.²⁴ Sektördeki tam kayıt dışılığın, yaptırımların ağırlaştırılması ve denetimlerin kısmen artırılması sonucu, büyük ölçüde ortadan kalktığını söylemek mümkündür.

Kısmi kayıt dışılık ise yapılan taşımalar için bilet düzenlenmemesi veya düzenlenen biletteki fiyatın gerçeğe aykırı olmasıdır. Bilet düzenlenmemesi, taşımacıların “düzenli yolcu taşıma hattı ve güzergâhı” belgelerinde ara durak olarak göstermediği, dolayısıyla yolcu indirme bindirme izne olmayıp transit olarak geçmesi gereken güzergâhlarda, terminallere girmeden-dolayısıyla terminal ücreti ödmeden- yoldan yolcu alması ve bu yolculara bilet düzenlenmemesidir. Genellikle daha ucuza taşıma yapıldığı için, yolcular bilet düzenlenmemesinden şikâyetçi olmamaktadır. Biletlerdeki fiyatların gerçeğe aykırı olması durumu ise genellikle yoğun rekabetin olduğu hatlarda görülmektedir. Yıkıcı boyutlara ulaşabilen rekabet ortamında, taşımacılar UDH Bölge Müdürlükleri tarafından onaylanan fiyat tarifelerinin altında fiyatla taşıma yapabilmekte; fiyatlara ilişkin yaptırımlarından kurtulabilmek için de yolculara gerçek güzergâh ve fiyatı yansıtmayan biletler düzenleyebilmektedir. Kısmi kayıt dışılık sektörde yaygın olarak görülmektedir.

²² PALMADE, V. ve A. ANAYIOTOS (2005), “Rising Informality”, *Public Policy for the Private Sector*, Note No: 298, The World Bank, s.1.

²³ US, V. (2005), “Kayıtdışı Ekonomi”, *İktisat İşletme ve Finans*, No: 20(230), s.97.

²⁴ KYT'nin 15. maddesi gereğince, firmalar taşımacılık yapmak istediği otobüsleri UDH Bölge Müdürlüklerine onaylatarak yetki belgesine kaydettirmek zorundadır.

5. REKABET KURULU KARARLARINDA OTOBÜS İLE ŞEHİRLER ARASI TARİFELİ YOLCU TAŞIMACILIĞININ REKABET DÜZEYİ

Otobüs ile şehirler arası tarifeli yolcu taşımacılığı sektörüne yönelik rekabet ihlalleri ile ilgili iddialar, Rekabet Kurulunun gündemini sıklıkla işgal etmiştir. Rekabet Kurulunun sektöre ilişkin (Danıştay tarafından verilen iptal kararları üzerine aynı konuda alınan kararlar dâhil olmak üzere) toplam 98 kararı bulunmaktadır.²⁵ Rekabet Kurulu kararlarının sayısal özeti Tablo 4’te yer almaktadır.

Tablo 4: Otobüs ile Şehirler Arası Tarifeli Yolcu Taşımacılığına İlişkin Rekabet Kurulu Kararlarının Sayısal Özeti

	Ret	9/3	Ceza	Toplam
İlk İnceleme	26	2	-	28
Önaraştırma	55	6	-	61
Soruşturma	2	-	7	9
Toplam	83	8	7	98

Kaynak: Rekabet Kurumunun internet sitesinde yayımlanan Rekabet Kurulu kararları taranarak yazar tarafından düzenlenmiştir.

Tablo 4’ten görüldüğü üzere, Rekabet Kurulunun sektöre ilişkin 7 idari para cezası ve 8 uyarı kararı bulunmaktadır. Bu ceza ve uyarı kararları, büyük ölçüde, taşımacıların fiyat tespit etmek, pazar paylaşmak ve arzı belirlemek suretiyle 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun’un (4054 sayılı Kanun) 4. maddesini ihlal etmesi nedeniyledir. İdari para cezası ve uyarı kararlarına ilişkin dosyaların detayları Tablo 5’de yer almaktadır. Ceza ve uyarı verilmeyen dosyaların çoğunun konusu da –ekteki Tablo 6’dan görüldüğü üzere- aynı şekilde 4054 sayılı Kanun’un 4. maddesinin ihlal edilmesidir.

Tablo 5: Otobüs ile Şehirler Arası Tarifeli Yolcu Taşımacılığına İlişkin İdari Para Cezası ve Uyarı Verilen Rekabet Kurulu Kararları

Karar Sayısı	Dosya Türü	Karar	
06-11/143-33	Soruşturma	Kastamonu merkezli şehirler arası otobüs ile yolcu taşımacılığı pazarında teşebbüslerin birlikte fiyat tespit etmek suretiyle 4054 sayılı Kanun’un 4. maddesini ihlal etmeleri nedeni ile	Ceza

²⁵ Rekabet Kurulunun karayolu ile şehir içi taşımacılık (il ve ilçeler arası taşımalar da dâhil) ve terminal işletmeciliğine dair kararları da bulunmaktadır. Ancak yukarıda verilen rakamlara bu kararlar dâhil edilmemiştir. Rekabet Kurulu kararlarına ilişkin, karar sayısı, dosya türü ve dosya konusu gibi bilgilere ekteki Tablo 6’da yer verilmiştir.

06-38/478-130	Soruşturma	Nevşehir İli merkezli otobüs ile şehirler arası yolcu taşımacılığı hizmet pazarında hâkim durumda bulunan teşebbüslerin pazara yeni girecek teşebbüslerin faaliyetlerini zorlaştırmak amacıyla ve bu sonucu doğuran bir şekilde birlikte davranış yoluyla hâkim durumlarını kötüye kullanmakla 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesini ihlal etmeleri nedeni ile, Coğrafi pazar paylaşımı ve rekabet koordinasyonunu amaçlayan ve bu sonucu doğuran bir anlaşma yapmak suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinin ihlal edilmesi nedeni ile, Rekabeti bozma amacı taşıyan birden fazla anlaşmaya taraf olmak suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinin ihlal edilmesi nedeni ile	Ceza
06-40/504-131	Soruşturma	Teşebbüs birliği yolu ile 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinin ihlal edilmesi nedeni ile	Ceza
06-55/713-203	Soruşturma	Fiyat tespit etmek, pazar paylaşmak ve arzı belirlemek suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinin ihlal edilmesi nedeni ile	Ceza
08-60/963-381	Önaraştırma	Fiyat anlaşmasına katılan teşebbüslerin piyasadaki fiyatın serbestçe oluşumunu etkileyebilecek her türlü toplantı, karar ve görüşmelerine derhal son vermeleri için	9/3
09-25/521-122	İlk İnceleme	Firmalar arasında fiyata ilişkin bir anlaşma ve/veya uyumlu eylem olduğu yönünde belirtiler olduğu için	9/3
09-27/576-136	İlk İnceleme	Dönüşümlü sefer uygulamasının, 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinin ihlali niteliğinde olduğu için	9/3
10-36/579-209	Önaraştırma	Firmaların bilet fiyatlarındaki paralelliğin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal etme şüphesini uyandırdığı, bu nedenle firmaların ilgili piyasada rekabet kısıtlaması yaratacak fiyat tespiti gibi davranışlardan kaçınmaları için	9/3
10-52/966-340	Önaraştırma	Firmaların sefer sayılarını birlikte belirlemelerinin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesine aykırılık teşkil edebilecek nitelikte olması nedeniyle, söz konusu uygulamaya son verilmesi için	9/3
10-56/1066-397	Soruşturma	4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi ve özellikle de aynı maddenin "mal veya hizmetlerin alım ya da satım fiyatının, fiyatı oluşturan maliyet, kar gibi unsurlar ile her türlü alım yahut satım şartlarının tespit edilmesi" şeklindeki (a) bendinde yasaklanan eylemlerin gerçekleştirilmesi nedeni ile	Ceza
10-66/1394-516	Önaraştırma	4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal teşkil edebilecek nitelikteki, teşebbüslerin aralarında anlaşmak suretiyle bilet fiyatlarını sabitlemesi şeklindeki uygulamanın sona erdirilmesi için	9/3
10-68/1445-545	Soruşturma	4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinin ihlal edilmesi nedeni ile	Ceza

11-64/1664-594	Önaraştırma	Teşebbüsler arasında yapılan anlaşmanın 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinin ihlal edebilecek nitelikte olması nedeni ile	9/3
13-08/94-55	Soruşturma	Fiyat tespit etmek suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal edilmesi nedeni ile	Ceza
13-55/766-325	Önaraştırma	4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında rekabeti bozucu uygulamalardan kaçınılması gerektiği, aksi takdirde Kanun çerçevesinde haklarında işlem başlatılacağı yönünde görüş bildirilmesi için	9/3

Kaynak: Rekabet Kurumunun internet sitesinde yayımlanan Rekabet Kurulu Kararları taranarak yazar tarafından düzenlenmiştir.

OŞTYT sektörüne ilişkin olarak verilen söz konusu Rekabet Kurulu kararlarında, pazardaki rekabet düzeyi ile ilgili değerlendirmeler yapılmıştır. Aşağıda bu değerlendirmelere yer verilerek, Rekabet Kurulunun sektördeki rekabet düzeyine ilişkin bakış açısı yansıtılmaya çalışılmıştır.²⁶

Rekabet Kurulunun taşıma hatlarındaki pazar yapısına ilişkin değerlendirmeleri aşağıda yer almaktadır:

Rekabet Kurulu kararlarının birçoğunda, ilgili taşıma hatlarında az sayıda firmanın faaliyet gösterdiği ve hatlarının oligopol yapı sergilediği ifade edilmektedir.²⁷ Birbirine benzer değerlendirmeler içeren bu kararlarda özetle: İlgili coğrafi pazarlarda faaliyet gösteren otobüs firmalarının benzer araçlarla, benzer ikramlarla aynı hareket noktasından kalkarak aynı varış noktasına ulaştıkları, mal ve hizmet farklılaşmasının çok fazla olmadığı, bir diğer ifade ile sunulan hizmetin homojen olduğu ve bu nedenle yolcuların tercihlerini belirleyen temel unsurun bilet fiyatlarının olduğu, ilgili pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin otobüs terminallerinin yerleşim yapısı nedeni ile birbirlerinin uyguladığı fiyatlardan haberdar olduğu yani piyasanın şeffaf bir piyasa olduğu değerlendirilmiştir. Bahsedilen bu piyasa özelliklerinin, rakiplerin fiyatlarının birbirine yaklaşması üzerinde büyük bir etkiye sahip olduğu ve bu durumun oligopolistik bağımlılıkla izah edildiği hususu birçok kararda ifade edilmiştir. Rekabet Kurulu, pazarın yapısından kaynaklanan oligopolistik bağımlılık nedeniyle, pazarda paralel fiyat artışlarının olabileceği, bu durumun

²⁶ Bu makalede Rekabet Kurulunun kararlarının detaylı analizi yapılmamış olup, bu analizin başka bir çalışmanın konusu olabileceği düşünülmektedir.

²⁷ Örnek olarak bkz. 16.01.2014 tarih ve 14-02/40-18 sayılı; 20.02.2013 tarih ve 13-11/165-87 sayılı; 19.12.2012 tarih ve 12-65/1656-611 sayılı; 22.11.2012 tarih ve 12-59/1573-574 sayılı; 04.10.2012 tarih ve 12-48/1420-480 sayılı; 29.12.2011 tarih ve 11-64/1666-596 sayılı Rekabet Kurulu kararları.

her zaman için rakip teşebbüsler arasındaki rekabeti engelleme, bozma ya da kısıtlama amacı taşıyan bir anlaşmanın veya uyumlu eylemin ya da bir teşebbüs birliği kararının sonucu olmayabileceği değerlendirilmesinde bulunmuştur.

Rekabet Kurulunun taşıma hatlarındaki potansiyel rekabet durumu ile ilgili değerlendirmelerine aşağıda yer verilmektedir:

Rekabet Kurulunun 12.11.2008 tarih ve 08-63/1041-401 sayılı kararında, ilgili coğrafi pazarlara giriş çıkış engellerinin düşük olduğu, dolayısıyla potansiyel rekabetin yüksek olduğu; 28.10.2010 tarih ve 10-68/1445-545 sayılı kararında, başlangıç yatırım maliyetleri bir yana bırakılırsa, otoparlara giriş ücretleri dışında sektörde önemli bir giriş engeli bulunmadığı, pazara giriş engellerinin düşük olduğu; 29.12.2011 tarih ve 11-64/1667-597 sayılı kararında, sektöre girişlerin ve şehirler arası hatlar arasındaki geçişlerin oldukça kolay olduğu ifade edilmiştir.

Rekabet Kurulunun taşıma hatlarındaki intermodal rekabet durumu ile ilgili değerlendirmeleri aşağıdaki gibi özetlenebilir:

Rekabet Kurulunun 12.11.2008 tarih ve 08-63/1041-401 sayılı kararında, pazarının büyük illere yönelik kısmında, özellikle havayolu taşımacılığında gelen baskı ile oldukça rekabetçi bir yapının bulunduğu; 16.12.2009 tarih ve 09-59/1449-381 sayılı kararında, Kocaeli-İstanbul hattındaki demiryolu taşımacılığının, aynı hatta hizmet veren otobüs taşımacıları üzerinde rekabet baskısı yarattığı değerlendirilmesinde bulunulmuştur.

Rekabet Kurulunun 28.10.2010 tarih ve 10-68/1445-545 sayılı kararında, karayolu ile yolcu taşımacılığında hizmet ve fiyat rekabetinin önemli ölçüde arttığı belirtilmiş; artan bu rekabette havayolu ve demiryolu taşımacılığının ciddi bir alternatif olarak ortaya çıkmasının payı olduğu, özellikle uzun mesafeli güzergâhlarda otobüs firmalarının en büyük rakibinin havayolu şirketleri olduğu değerlendirilmesinde bulunulmuştur.

Rekabet Kurulunun sektördeki kayıt dışılık ile ilgili değerlendirmelerine aşağıda yer verilmektedir:

Rekabet Kurulunun 23.10.2008 tarih ve 08-60/963-381 sayılı kararında, sektördeki korsan taşımacılara dikkat çekilmiş ve verilen kararda korsan taşımacıların sektördeki rekabeti artırıcı etkisinin dikkate alındığı ifade edilmiştir. Rekabet Kurulunun 08.04.2010 tarih ve 10-29/434-161 sayılı kararında, ilgili firmalarla yapılan görüşmelerde, Bolu ilinin coğrafi özelliğinden dolayı çok

sayıda otobüsün ilgili pazardan transit olarak geçtiği ve bu otobüslerden tam dolu olmayanların yoldan daha ucuza yolcu aldığı ve yolcuların da ucuz bedelle yolculuk etmeyi tercih ettiği bu sebeple büyük miktarda kayıt dışı taşımacılık yapıldığının ifade edildiği belirtilmiştir.

Rekabet Kurulunun 28.10.2010 tarih ve 10-68/1445-545 sayılı kararında kayıt dışılık konusuna özellikle dikkat çekilmiş ve geniş yer ayrılmıştır. Söz konusu kararda özetle, sektörde gözlemlenen kayıt dışılığın iki boyutunun olduğu belirtilmiş; bunlardan birincisinin tamamen kayıt dışılık olduğu; ikincisinin ise özellikle bilet bedeli ve güzergâh konusunda gerçeğe aykırı beyanları içeren kısmi kayıt dışılık olduğu ifade edilmiştir. Bu kararda, dosya konusu hatlarda yapılan incelemelerde kısmi kayıt dışılığın birçok firma tarafından dile getirildiği, özellikle firmalar arasında fiyat savaşlarının yaşandığı dönemlerde UDH Bakanlığı tarafından onaylanan tarifelerin altındaki fiyatlara ilişkin yaptırımlarından kurtulabilmek adına yolculara gerçek güzergâh ve fiyatı yansıtmayan biletlerin tanzim edildiği belirtilmiştir. Bu duruma örnek olarak, bilet tanzim eden bir firmanın, Edirne'den İstanbul'a gidecek yolcuya asgari haddin altında bedelle bilet satıp, gideceği yeri İstanbul değil Çorlu olarak yazması gösterilmiştir.

Rekabet Kurulunun pazarın geneline ilişkin değerlendirmeleri aşağıdaki gibidir:

Rekabet Kurulunun 12.11.2008 tarih ve 08-63/1041-401 sayılı kararında, pazarın büyük illere yönelik kısmında, özellikle havayolu taşımacılığında gelen baskı ile zaten oldukça rekabetçi bir yapının bulunduğu, görece küçük illere yönelik kısmında ise piyasa fiyat oluşum süreçlerinin oldukça şeffaf ve gözlemlenebilir olduğu, piyasalara giriş çıkış engellerinin düşük olması nedeni ile potansiyel rekabetin yüksek olduğu ifade edilmiştir. Ayrıca, ilgili yasal düzenlemeler de dikkate alındığında, pazarın bu rekabetçi yapısı nedeni ile pazarda rekabeti ve dolayısıyla piyasa etkinliğini endişe yaratacak nitelikte bozacak bir fiyat anlaşmasının yapılması ve sürdürülmesinin zor olduğu değerlendirilmesinde bulunulmuştur.

Rekabet Kurulunun 28.10.2010 tarih ve 10-68/1445-545 sayılı kararında; otobüs ile yolcu taşımacılığı hizmetleri pazarının genel olarak rekabetçi bir yapı arz ettiği ve bu rekabetin tüketiciler açısından uygun fiyatların yanı sıra hizmet kalitesi bakımından da oldukça olumlu sonuçlar doğurduğu; şehir içi ulaşım için servis sağlanması ve seferler esnasında ikramların yapılması gibi hizmetlerin tüketiciler

nezdinde bir hizmet standardı haline geldiği, bu tür kalite rekabetinin giderek daha da arttığı ifade edilmiştir. Aynı kararda; sektördeki rekabet koşullarının ülkemizdeki diğer birçok sektöre kıyasla daha fazla olduğu belirtilmiştir. Ancak, arz ve talep arasındaki mevsimsellikten kaynaklanan dengesizlik nedeniyle, yolcu sayısının arttığı tatil dönemlerinde otobüs firmalarının talebi karşılamakta güçlük çektiği, yılın büyük bir bölümünde ise talep edilenin çok üstünde bir koltuk arzı doğduğu, bu durumun sonucu olarak firmaların yıkıcı fiyat savaşları içine girdiği ve çoğu zaman bu yıkıcı fiyat savaşlarının bir sonucu olarak fiyat anlaşmaları gibi yollara başvurduğu ifade edilmiştir.

6. GENEL DEĞERLENDİRME

Türkiye’de, OŞTYT taşımacılığı yapılan birçok hat bulunmakta olup, çoğunluğu itibarıyla bu hatlar oligopolistik yapıdadır. Nitekim bu husus Rekabet Kurulu kararlarında da ifade edilmiştir. Oligopol piyasalar, genel itibarıyla rekabet düzeyinin düşük ve firmaların monopolcü davranış gösterdiği piyasalardır. Ancak, OŞTYT yapılan hatların rekabet düzeyi yüksek olup firmaların tekeli davranış gösterdiği söylenemez. Çünkü tekeli davranışı engelleyen iki temel faktör bulunmaktadır.

Bu faktörlerin birincisi, potansiyel rekabet baskısıdır. Gerek genel taşımacılık pazarına girişte, gerekse herhangi bir taşıma hattından diğer bir taşıma hattına geçişte doğrudan bir giriş engeli bulunmamaktadır. Dolayısıyla, aşırı kâr fırsatı olan hatlara yeni taşımacıların giriş yapması veya bu hatlardaki mevcut taşımacıların yeni seferler koyması mümkündür. Herhangi bir firmanın aşırı kâr elde etmesi durumu, potansiyel rekabet nedeni ile uzun süre sürdürülebilir değildir. Bununla birlikte, firmaların pazara girişte ödemek zorunda olduğu yetki belgesi ücreti, hem pazara giriş maliyetini artırarak dolaylı giriş engeli oluşturmaktadır, hem de pazardan çıkarken geri alınamaması -batık maliyet olması- nedeni ile çıkış engeli oluşturmaktadır. Bu ücret sembolik bir düzeye çekilerek, pazardaki potansiyel rekabet baskısı daha da artırılabilir.

İkinci faktör ise, taşımacılık yapılan birçok hatta intermodal rekabet baskısının olmasıdır. Uzun mesafe yolculuklarda, havayolu taşımacılığı, karayolu taşımacılığının alternatifi konumunda olup, yoğun rekabet baskısı oluşturmaktadır. Nitekim Rekabet Kurulu kararlarında da, uzun mesafeli güzergâhlarda otobüs firmalarının en büyük rakibinin havayolu şirketlerinin olduğu, hizmet ve fiyat

rekabetinin önemli ölçüde arttığı ifade edilmiştir. Bunun yanı sıra bazı hatlarda demiryolu taşımacılığı, -özellikle yüksek hızlı trenler-, bazı hatlarda denizyolu taşımacılığı önemli ölçüde rekabet baskısı oluşturmaktadır.

Taşımacıların monopolcü davranış göstermesini engelleyen ve rekabet düzeyini artıran bu iki temel faktörün yanı sıra, Rekabet Kurulunun 23.10.2008 tarih ve 08-60/963-381 sayılı kararında da ifade edildiği üzere, bazı hatlarda -her ne kadar haksız rekabet olsa da- korsan taşımacıların da rekabeti artırdığı görülmektedir.

OŞTYT sektörünün, sektör içi ve intermodal rekabet nedeni ile genel olarak rekabetçi bir yapı arz ettiği ve sektördeki rekabet düzeyinin ülkemizdeki diğer birçok sektöre kıyasla daha fazla olduğu söylenebilir. Bu durum, tüketicilere artan hizmet kalitesi ve uygun fiyatlar olarak yansımaktadır. Firmalar, rekabet baskısı nedeni ile internetten rezervasyon yapılması, duraksız ve ekstra konforlu seferlerin konulması, araç içi servis görevlisi ile seferler esnasında ikramların yapılması, şehir içi ulaşım için servis sağlanması gibi uygulamalar ile hizmet kalitesini artırmaya çalışmaktadır.

Sektörde rekabet düzeyi yüksek olmakla birlikte, sektördeki taşımacılara yönelik fiyat anlaşmaları ile ilgili iddialar Rekabet Kurulunun gündemini sıklıkla işgal etmiştir. Bu iddialar çoğunlukla aynı taşıma hattında faaliyet gösteren firmaların benzer/paralel fiyat uygulamalarından kaynaklanmaktadır. Ancak, sektördeki taşımacıların fiyat paralellikleri, çoğunlukla, rekabeti kısıtlama amacı olan bir anlaşma, uyumlu eylem veya teşebbüs birliği kararına dayanmayıp, oligopolistik bağımlılık sonucu olarak ortaya çıkmaktadır. Taşıma hatlarındaki firma sayısının az, sunulan hizmetin homojen ve pazarın şeffaf olması sebebi ile firmalar birbirlerinin aldıkları kararları takip etmekte ve bu kararlara göre hareket etmektedir. Bununla birlikte sektördeki taşımacılar, açık veya örtük fiyat anlaşmaları yapabilmektedir. Nitekim tespit edilen anlaşmalar²⁸ sebebi ile anlaşmaya taraf olan taşımacılar Rekabet Kurulu tarafından idari para cezası ve uyarı almıştır.

Rekabet Kurulu tarafından tespit edilen veya edilemeyen, sektördeki fiyat anlaşmalarının tamamını, firmaların monopolcü davranışları sonucu kârlarını artırmak için yaptığı anlaşmalar olarak değerlendirmek çok doğru

²⁸ Tablo 5'te yer verilmiştir.

olmayacaktır.²⁹ Bu anlaşmaların bir kısmı, sektörde geçmişte sıklıkla görülen yıkıcı fiyat uygulamalarına karşı önlem olması amacıyla yapılan anlaşmalar olarak da görülebilir. Çünkü sektörde, gerek genel gerekse mevsimsellikten kaynaklanan arz fazlasından dolayı yılın büyük bir bölümünde talep edilenin çok üstünde bir koltuk arzı bulunmaktadır. Bu durum, firmalar arası yıkıcı fiyat savaşlarına yol açmakta ve çoğu zaman bu yıkıcı fiyat savaşlarının bir sonucu olarak firmalar fiyat anlaşmaları gibi yollara başvurmaktadır. Bu husus Rekabet Kurulu kararlarında da ifade edilmiştir.³⁰ Zaten pazarın rekabetçi yapısı nedeni ile pazarda rekabeti ve dolayısıyla piyasa etkinliğini endişe yaratacak nitelikte bozan bir fiyat anlaşmasının uzun süre sürdürülmesinin zor olduğu söylenebilir. Nitekim KDGM de fahiş fiyat konusunda endişe duymadığı için herhangi bir tavan fiyat uygulamasında bulunmamıştır/bulunmamaktadır.³¹

Rekabet düzeyinin bir göstergesi olmamakla birlikte, sektörde yaygın olarak görülen kısmi kayıt dışı faaliyetler, -bazı hatlar itibarıyla rekabeti artırsa da- haksız rekabete yol açmakta ve uzun dönemde sektördeki rekabet düzeyini olumsuz yönde etkilemektedir. Bu durum büyük ölçüde denetim yetersizliğinden kaynaklanmaktadır. Denetimlerin artırılması ile kısmi kayıt dışılığın tamamen olmasa da büyük ölçüde önüne geçmek mümkündür.

Önümüzdeki yıllarda, havayolu taşımacılığının mevcut gelişme ivmesinin devam etmesi ve yüksek hızlı tren hatlarının uzunluğunun artması durumunda, intermodal rekabet daha da artabilir. İntermodal rekabetin artması, bir taraftan OŞTYT sektörünün daha rekabetçi olmasına, diğer taraftan da sektördeki konsolidasyon ve yoğunlaşma düzeyinin artmasına yol açar. Çünkü intermodal rekabetin artması durumunda, otobüs ile taşımacılık yapan firmalar, maliyetlerini düşürmek ve hizmet kalitesini artırmak zorunda kalır. Dolayısıyla, sektördeki firmaların, satın almalar, birleşmeler ve farklı işbirlikleri yolu ile ölçek ve

²⁹ Oligopol piyasalarda sıklıkla görülen fiyat anlaşmaları, piyasanın optimumdan uzaklaşmasına ve etkinlik kaybına neden olur. Çünkü anlaşma sonucu oluşan fiyat, rekabet sonucu oluşan fiyatın üzerindedir.

³⁰ Bkz. 28.10.2010 tarih ve 10-68/1445-545 sayılı; 11.06.2009 tarih ve 09-27/576-136 sayılı Rekabet Kurulu kararları.

³¹ KTY'nin 57. maddesi gereğince, taşımacıların hazırlaması gereken ücret tarifelerinin, uygulamaya konulmadan önce UDH Bakanlığında "görölmüştür" şerhinin alınması zorunluluğu vardır. Ancak UDH Bakanlığı, taşımacılar tarafından sunulan fiyatları onaylanmasında, fiyatlardaki üst sınıra müdahale etmemekte, sadece fiyatların daha önceden belirlenen taban fiyatlara uygunluğunu kontrol etmektedir.

yoğunluk ekonomisinin getirilerinden faydalanarak maliyetleri düşürmesi gerekir.³² Bu da genel olarak sektördeki konsolidasyon ve yoğunlaşma düzeyinin artmasına yol açar.^{33 ve 34}

İntermodal rekabetin artması, yolcu taşımacılığının rekabet açısından değerlendirilmesinde, pazar tanımının karayolu taşımacılığı ile sınırlı tutulmayıp ulaştırma sektörünün tamamının dikkate alınarak yapılmasına da kapı açmaktadır. Dolayısıyla Rekabet Kurulunun sektöre ilişkin değerlendirmelerinde bu hususu daha fazla dikkate alması ve kamunun, düzenlemeler, vergi ve teşvik uygulamaları gibi konularda, sektörler arası rekabeti daha fazla gözetmesi gerekmektedir. Ancak, mevcut durum itibarıyla ÖTV muafiyeti ve fiyat düzenlemeleri gibi konularda bu hususun ihmal edildiği görülmektedir.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Otobüs ile şehirler arası tarifeli yolcu taşımacılığı sektörü, şehirler arası yolcu taşımacılığında önemli pay almaktadır. Bu nedenle, sektörün etkin işlemesi, ülke kaynaklarının kullanımı açısından önem arz etmektedir. Sektördeki rekabet düzeyi, sektörün etkinliğini belirleyen önemli bir faktördür. Sektörde taşımacılık yapılan birçok hat bulunmakta olup, bu hatlar genel itibarıyla oligopolistik yapıdadır. Ancak sektöre önemli ölçüde giriş ve çıkış engellerinin olmaması ve özellikle havayolu taşımacılığı olmak üzere diğer taşıma türlerinden gelen rekabet baskısı nedeni ile sektörün genel olarak rekabetçi bir yapı arz ettiği ve sektördeki mevcut rekabet düzeyinin ülkemizdeki diğer birçok sektöre kıyasla daha fazla olduğu söylenebilir. Havayolu taşımacılığında mevcut gelişme ivmesinin devam etmesi ve planlanan yüksek hızlı tren hatlarının hayata geçirilmesi durumunda, önümüzdeki yıllarda intermodal rekabet daha da artabilir. Bununla birlikte, intermodal rekabetin artması, sektördeki konsolidasyonun ve yoğunlaşma düzeyinin artmasına da yol açabilir.

³² Sektörün mevcut durumu itibarıyla firmalar arasında işbirlikleri görülmektedir. Örnek olarak, Rekabet Kurulunun 28.08.2012 tarih ve 12-42/1264-415 sayılı kararında ele aldığı, Pamukkale ve Anadolu firmalarının, maliyetlerini azaltmak ve daha fazla noktada bilet satışı gerçekleştirmek amacıyla bilet satış ağlarını birleştirmek için yaptığı işbirliği anlaşması gösterilebilir. Rekabet Kurulu, 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında olan bu anlaşmayı, Kanun'un 5. maddesi kapsamında değerlendirmiş ve bireysel muafiyet koşullarını taşıdığı neticesine varmıştır. Gerekece olarak da, teşebbüslerin, ciddi maliyet düşüşü sağlamasını, daha fazla noktada bilet satışı gerçekleştirebilme ve dolayısıyla da daha fazla müşteriye ulaşma imkânı bulmasını; tüketicilerin de fiyat indirimi ve daha fazla noktada bilet alma imkânı elde etmesini göstermiştir.

³³ Gündüz 2011, s.77-78.

³⁴ Sektördeki mevcut ve muhtemel satın almalar, birleşmeler ve işbirliklerinin rekabet hukuku ve iktisadi açısından değerlendirilmesi ayrı bir tartışma konusu olup başka bir çalışmada ele alınabilir.

Sektörde rekabet düzeyi yüksek olmakla birlikte, Rekabet Kurulu tarafından tespit edilen ve idari para cezası uygulanan fiyat anlaşmaları da görülebilmektedir. Ancak sektördeki fiyat anlaşmalarının tamamı, hatlardaki düşük rekabetten kaynaklanmayıp, bir kısmı yıkıcı fiyat uygulamalarına karşı önlem olması amacıyla yapılan anlaşmalar olarak da değerlendirilebilir. Zaten, pazarın rekabetçi yapısı nedeni ile piyasa etkinliğini endişe yaratacak ölçüde azaltacak bir fiyat anlaşmasının uzun süre sürdürülmesinin zor olduğu söylenebilir.

Yukarıda yapılan tespitler ve değerlendirmeler ile birlikte sektördeki rekabet düzeyini dolayısıyla da sektörün etkinliğini artırmak için şu önerileri de yapabiliriz:

Yetki belgesi almak için gerekli olan 50.796 TL tutarındaki ücret, pazara giriş ve çıkış maliyetini artırmaktadır. Bu ücret tamamen kaldırılmalı veya sembolik bir seviyeye indirilmelidir.

Sektördeki intermodal rekabetin varlığı nedeni ile yolcu taşımacılığının rekabet açısından değerlendirilmesinde, pazar tanımını ulaştırma sektörünün tamamı dikkate alınarak yapılmalıdır. Dolayısıyla, kamu tarafından yapılan düzenleme ve uygulamalarda sektörler arası rekabet daha fazla gözetilmeli; Rekabet Kurulunun sektörle ilgili değerlendirmelerinde bu husus daha fazla dikkate alınmalıdır.

Sektörde yaygın olarak görülen kısmi kayıt dışı faaliyetler, uzun dönemde sektörde rekabetçi piyasa yapısını olumsuz yönde etkilemektedir. Kısmi kayıt dışılığın önüne geçmek için ilgili kurumlar tarafından yapılan denetimler artırılmalıdır.

KAYNAKÇA

- ATİYAS, İ. (2000), “Rekabet Politikasının İktisadi Temelleri Üzerine Düşünceler”, *Rekabet Dergisi*, No: 1(1), s.24-45.
- AYDIN, T. (2011), “Kara Ulaştırması ve Karayolları”, Rekabet Kurumu (der.), *Ulaştırma Sektöründe Serbestleştirme, Rekabet ve Rekabet Hukuku Sempozyumu Kitabı* içinde, s.47-69.
- BAUMOL, W.J. (1982), “Contestable Markets: An Uprising in the Theory of Industry Structure”, *The American Economic Review*, No: 72(1), s.1-15.
- BAUMOL, W.J. ve R.D. WILLIG (1981), “Fixed Costs, Sunk Costs, Entry Barriers and Sustainability of Monopoly”, *The Quarterly Journal of Economics*, No: 96(3), s.405-431.
- DAVUT, L. (1996), “Yarışılabilir Piyasalar”, *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, No: 51(1), s.123-133.
- Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) (2006), *9. Kalkınma Planı - Karayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu*, DPT, Ankara.
- ERDOĞAN, M. (2011), “Kara Ulaştırması ve Karayolları”, Rekabet Kurumu (der.), *Ulaştırma Sektöründe Serbestleştirme, Rekabet ve Rekabet Hukuku Sempozyumu Kitabı* içinde, s.71-74.
- FRAVEL, F.D., H. TAUCHEN ve G. GILBERT (1982), “Regulatory Policy and Economies of Scale in the U.S. Intercity Bus Industry”, *Transportation*, No: 11(2), s.173-187.
- FREY, B.S. ve F. SCHNEIDER (2000), “Informal and Underground Economy”, O. Ashenfelter (der.), *International Encyclopedia of Social and Behavioral Science* içinde, Bd. 12 Economics, Elsevier Science Publishing Company, Amsterdam, s.7441-7446.
- GÜNDÜZ, R. (2011), “Karayolu Taşımacılığı ve Rekabet: Yanılsama ve Gerçekler”, Rekabet Kurumu (der.), *Ulaştırma Sektöründe Serbestleştirme, Rekabet ve Rekabet Hukuku Sempozyumu Kitabı* içinde, s.75-90.
- İTÜ Ulaştırma ve Ulaşım Araçları Uygulama Araştırma Merkezi (2005), *Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Sonuç Raporu*, İstanbul Teknik Üniversitesi tarafından Ulaştırma Bakanlığı için hazırlanmış rapor, İTÜ Ulaştırma ve Ulaşım Araçları Uygulama Araştırma Merkezi, İstanbul.

OECD (2001), *Competition Issues in Road Transport*, OECD, Paris.

PALMADE, V. ve A. ANAYIOTOS (2005), “Rising Informality”, *Public Policy for the Private Sector*, Note No: 298, The World Bank.

SVORNY, S. (2000), “Licensing, Market Entry Regulation”, B. Bouckaert ve G. De Geest (der.), *Encyclopedia of Law and Economics Volume III* içinde, Edward Elgar, Cheltenham, s.296-328.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) (2014), *2009-2013 İstatistik Yıllığı*, TCDD, Ankara.

Ulaştırma Bakanlığı (2009), *Ulaştırma Bakanlığı Stratejik Planı 2009-2013*, Ulaştırma Bakanlığı, Ankara.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (2013), *II. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası Karayolu Çalışma Grubu Raporu*, UDH Bakanlığı, Ankara.

US, V. (2005), “Kayıtdışı Ekonomi”, *İktisat İşletme ve Finans*, No: 20(230), s.95-109.

VICKERS, J. (1995), “Concepts of Competition”, *Oxford Economic Papers*, No: 47(1), s.1-23.

YILDIRIM, K., R. EŞKİNAT, A. KABASAKAL ve M. ERDOĞAN (2009), *Endüstriyel Ekonomi*, Ekin Basım Yayım Dağıtım.

İnternet Kaynakları

<http://www.kugm.gov.tr>, Erişim Tarihi: 06.08.2014.

<http://www.tcdd.gov.tr>, Erişim Tarihi: 28.07.2014.

<http://www.ubak.gov.tr>, Erişim tarihi: 12.11.2014.

Mevzuat

4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu, 19.7.2003 tarih ve 25173 sayılı Resmi Gazete.

Karayolu Taşıma Yönetmeliği, 11.06.2009 tarih ve 27255 sayılı Resmi Gazete.

Rekabet Kurulu Kararları

Çalışma kapsamında, Rekabet Kurulunun -tesis edilmesinden bugüne- otobüs ile yolcu taşımacılığı sektörüne ilişkin kararlarının tamamı (toplam 98 karar) gözden geçirilmiştir. Bu kararlara ekteki Tablo 6’da yer verilmiştir.

EK

Tablo 6: Otobüs ile Şehirlerarası Tarifeli Yolcu Taşımacılığına İlişkin Rekabet Kurulu Kararları

Karar Sayısı	Dosya Türü	Dosya Konusu	Karar
01-26/256-72 ^{35, 36}	Soruşturma	İzmir Otobüs ve Terminal İşletmeleri A.Ş. adlı firmanın “şehirlerarası otobüs seyahat ücretlerine bir alt sınır getirilmesine yönelik fiyat protokolleri yapılması ve denetlenmesi”nde öncü olmak, otobüs firmalarının ise “bu protokollere katılmak suretiyle” rekabeti ihlal ettikleri iddiası.	Ret ve Ceza ³⁷
01-31/313-91 ^{38, 39}	Soruşturma	Büyük İstanbul Otobüs İşletmeleri A.Ş.’nin İstanbul ili otobüs terminali işletmeciliği pazarındaki hâkim durumunu kötüye kullanarak 4054 sayılı Kanun’u ihlal ettiği iddiası.	Ceza
02-24/250-100 ⁴⁰	Önaraştırma	Edirne Şehirlerarası Otobüs Terminali’nde faaliyet gösteren yazıhane kiracısı ve işleticisi teşebbüslerin terminalde tekelleşmek suretiyle rakip taşımacı firmalar aleyhine rekabeti sınırladıkları iddiası ve Edirne Belediye Başkanlığının, Belediyece konuya ilişkin olarak yapılan düzenlemeler hakkındaki görüş talebinin değerlendirilmesi.	9/3
04-55/751-188 ⁴¹	Soruşturma	Konya Otobüs İşletmecileri Nakliyecileri ve Acentecileri Derneği ile Konya Otogarı’nda faaliyet gösteren ve anılan Dernek üyesi olan 17 teşebbüsün aralarında anlaşarak fiyat tespit etmek ve servis hizmeti gibi birtakım hizmetleri kaldırmak yolu ile Konya merkezli şehirlerarası yolcu taşımacılığı pazarında 4054 sayılı Kanun’u ihlal edip etmediklerinin tespiti.	Ceza

³⁵ Bu karar Danıştay 13. Dairesi tarafından iptal edilmiştir. Danıştay’ın iptal kararı üzerine, dosya konusunun yeniden değerlendirilmesi sonucu 07-01/1-1 sayılı Rekabet Kurulu kararı vardır.

³⁶ Bu kararda ilgili ürün pazarı; “şehirlerarası otobüs terminali işletmeciliği pazarı” ve “karayolu ile şehirlerarasında yolcu taşıma hizmetleri pazarı” olarak tespit edilebilir.

³⁷ Otobüs firmaları rekabeti ihlal suçlamasından ceza almamıştır.

³⁸ Bu karar Danıştay 13. Dairesi tarafından iptal edilmiştir. Danıştay’ın iptal kararı üzerine, dosya konusunun yeniden değerlendirilmesi sonucu 05-60/893-242 sayılı Rekabet Kurulu kararı vardır.

³⁹ Bu kararda ilgili ürün pazarı “şehirlerarası otobüs terminali işletmeciliği pazarı” ve doğrudan etkilenen pazar ise “şehirlerarası karayolu ile yolcu taşıma hizmetleri pazarı” olarak tespit edilmiştir.

⁴⁰ Bu kararda, ilgili ürün pazarının, 01-31/313-91 sayılı karardan hareketle “şehirlerarası otobüs terminali işletmeciliği pazarı” ve doğrudan etkilenen pazar ise “şehirlerarası karayolu ile yolcu taşıma hizmetleri pazarı” olduğu söylenebilir.

⁴¹ Bu karar Danıştay 13. Dairesi tarafından iptal edilmiştir. Danıştay’ın iptal kararı üzerine, dosya konusunun yeniden değerlendirilmesi sonucu 06-53/687-194 sayılı Rekabet Kurulu kararı vardır.

04-81/1160-292	Önaraştırma	Tokat ili karayolu ile şehirlerarası yolcu taşımacılığı pazarında 4054 sayılı Kanun'un ihlal edildiği iddiası.	Ret
05-01/9-8	İlk İnceleme	Diyarbakır ilinde faaliyet gösteren otobüs şirketlerinin aralarında fiyat anlaşması yaptıkları iddiası.	Ret
05-10/83-32	İlk İnceleme	Mardin ilinde faaliyet gösteren otobüs şirketlerinin aralarında fiyat anlaşması yaptıkları iddiası.	Ret
05-11/107-37	İlk İnceleme	Kırklareli İli Vize İlçesinde faaliyet gösteren otobüs şirketlerinin aralarında fiyat anlaşması yaptıkları iddiası.	Ret
05-28/324-83	İlk İnceleme	Sivaslılar Yıldız Turizm Ticaret Sanayi Ltd. Şti., Öz Sivas Huzur Turizm Ticaret Sanayi Ltd. Şti. ve Yağmur Turizm Karayolu Hizmetleri Taşıma Nakliyat Sanayi Ltd. Şti. unvanlı şirketlerin 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettikleri iddiası.	Ret
05-28/325-84 ⁴²	İlk İnceleme	S.S. 16 No'lu Ezine Minibüsleri Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifinin düşük fiyatla yolcu taşımacılığı yapmak suretiyle 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettiği iddiası.	Ret
05-44/626-159	İlk İnceleme	Samsun İlde faaliyet gösteren şehirlerarası otobüs firmalarının fiyatlarını birlikte belirlemek suretiyle 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettikleri iddiası.	Ret
05-60/893-242 ⁴³	Soruşturma	Danıştay 13. Dairesi'nin 8.7.2005 tarih ve 2005/3427 sayılı kararı üzerine, 03.08.2000 tarih, 00-29/310-177 sayılı Rekabet Kurulu kararı ile açılan soruşturma dosyasının yeniden değerlendirilmesi.	Ceza
05-70/964-264	Önaraştırma	Diyarbakır ilinde faaliyet gösteren şehirlerarası otobüs firmalarının ortak bir fiyat tarifesi belirlemek suretiyle 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettikleri iddiası.	Ret
06-11/143-33	Soruşturma	Teşebbüslerin anlaşarak fiyat tespit etmek suretiyle Kastamonu merkezli şehirlerarası yolcu taşımacılığı pazarında 4054 sayılı Kanun'u ihlal edip etmedikleri.	Ceza
06-38/478-130	Soruşturma	Nevşehir ili merkezli otobüs ile şehirlerarası yolcu taşımacılığı pazarında faaliyet gösteren Es Nevtur Adi Komandit Şti., Lüks Göreme Turizm, Nevşehir Kapadokya Tur. Taş. Ltd. Şti., Lüks Kent Turizm Seyahat Ltd. Şti. ve Halil İbrahim MIZRAK'ın 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini, Metro Seyahat Taşımacılık Tic. A.Ş.'nin 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesini ve Nevşehirli Turizm Seyahat İşl. ve Tic. Ltd. Şti.'nin 4054 sayılı Kanun'un 4. ve 6. maddelerini; Aksaray ili merkezli otobüs ile şehirlerarası yolcu taşımacılığı pazarında faaliyet gösteren Yeni Aksaray Sey. Tur. ve Tic. Ltd. Şti, Yeşil Aksaray Tur. Nak. San. ve Tic. Ltd. Şti, Aksaray Birlik Tur. Nak. San. Ve Tic. Ltd. Şti.'nin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal edip etmedikleri.	Ceza

⁴² Her ne kadar Kararda ilgili ürün pazarı "şehirlerarası yolcu taşımacılığı pazarı" olarak belirlenmiş olsa da, söz konusu ürün pazarı il ve ilçe arası şehir içi taşımacılıktır.

⁴³ Danıştay'ın iptal kararı üzerine, dosya konusunun yeniden değerlendirilmesi sonucu verilen karar.

06-40/504-131	Soruşturma	Şanlıurfa ili merkezli otobüs ile şehirlerarası yolcu taşıma hatlarında faaliyet gösteren firmaların oluşturduğu teşebbüs birliği niteliğindeki Derneğin, belirli hatlarda ortak fiyat tarifesi belirleyerek 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettiği iddiası.	Ceza
06-53/687-194 ⁴⁴	Soruşturma	Rekabet Kurulunun 18.8.2004 tarih, 04-55/751-188 sayılı kararının iptaline ilişkin Danıştay 13. Dairesi'nin 23.5.2006 tarih, 2005/6049 E. 2006/2225 K.; 2005/5935 E. 2006/2226 K.; 2005/6052 E. 2006/2224 K. sayılı kararları üzerine Konya Otobüs İşletmecileri Nakliyecileri ve Acentecileri Derneği ile Konya Otogarı'nda faaliyet gösteren ve anılan Dernek üyesi olan 17 teşebbüsün aralarında anlaşarak fiyat tespit etmek ve servis hizmeti gibi birtakım hizmetleri kaldırmak yolu ile Konya merkezli şehirlerarası yolcu taşımacılığı pazarında 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettikleri iddiasının yeniden değerlendirilmesi.	Ceza
06-53/688-195	Önaraştırma	Diyarbakır ilinde faaliyet gösteren şehirlerarası otobüs firmalarının ortak bir fiyat tarifesi belirlemek suretiyle 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettikleri iddiası.	Ret
06-55/713-203	Soruşturma	S.S. Sakarya VİB Motorlu Taşıyıcılar ve Otobüsçüler Kooperatifi, Klas Ağa Tur Taşımacılık Seyahat Tic. Ltd. Şti. ve Kocaali Turizm Seyahat Akaryakıt Gıda İnş. ve Tic. A.Ş.'nin rekabeti sınırlayıcı anlaşma yapmak suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal ettikleri iddiası.	Ceza
06-92/1169-348 ⁴⁵	Önaraştırma	Viranşehir-Şanlıurfa güzergâhında yolcu taşımacılığı yapan teşebbüslerin aralarındaki rekabeti ortadan kaldırır mahiyette karar ve eylemler içerisinde oldukları iddiası.	Ret
06-94/1191-357 ⁴⁶	Soruşturma	Metro Motorlu Taşıtlar Taşımacılık San. ve Tic. A.Ş., Aydın Yapı Ürünleri Banyo Aksesuarları Kaplama Nak. İth. İhr. Paz. San. Ve Tic. Ltd. Şti., Sedat Menteş, Menteşoğlu Tur. Sey. Ve Motorlu Araç Tic. Ltd. Şti., Yeşil Bartın Otobüs Nak. Tic. Ltd. ve Devrek Özlem Sey. Uluslar. Nak. Tic. Ltd. Şti. unvanlı teşebbüslerin Bartın merkezli şehirlerarası yolcu taşımacılığı pazarında 4054 sayılı Kanun'u ihlal edip etmedikleri.	Ceza

⁴⁴ Danıştay'ın iptal kararı üzerine, dosya konusunun yeniden değerlendirilmesi sonucu verilen bu karar, Danıştay tarafından yeniden kısmi reddedilmiştir. Dosya konusunun yeniden değerlendirilmesi sonucu 13-08/94-55 sayılı Rekabet Kurulu kararı vardır.

⁴⁵ İl ve ilçe arası şehir içi taşımacılık.

⁴⁶ Bu karar Danıştay 13. Dairesi tarafından iptal edilmiştir. Danıştay'ın iptal kararı üzerine, dosya konusunun yeniden değerlendirilmesi sonucu 10-56/1066-397 sayılı Rekabet Kurulu kararı vardır.

07-01/1-1 ⁴⁷ ve 48	Soruşturma	Rekabet Kurulunun 5.6.2001 tarih, 01-26/256-72 sayılı kararının iptaline ilişkin Danıştay 13. Dairesi'nin 11.10.2006 tarih, 2005/135 E. 2006/3902 K. Sayılı kararı üzerine. İzmir Otobüs ve Terminal İşletmeleri A.Ş.'nin şehirlerarası otobüs seyahat ücretlerine alt sınır getirilmesine yönelik fiyat protokolleri yapılması ve denetlenmesinde öncü olmak suretiyle rekabeti ihlal ettiği iddiasının yeniden değerlendirilmesi.	Ceza
07-39/419-165 ⁴⁹	İlk İnceleme	Şampiyon Hersekli ve Metro Turizm'in anlaşarak, Kırklareli-Babaeski hattında fahiş fiyatla yolcu taşıdığı iddiası.	Ret
07-63/768-276	İlk İnceleme	Konya-Isparta arası yolcu taşımacılığı yapan otobüs firmalarının ortak hareket ederek bilet fiyatlarını yükselttikleri ve bu durumun 4054 sayılı Kanun'a aykırılık teşkil ettiği iddiası.	Ret
07-63/769-277	İlk İnceleme	Konya-Kayseri arası yolcu taşımacılığı yapan otobüs firmalarının ortak hareket ederek bilet fiyatlarını yükselttikleri ve bu durumun 4054 sayılı Kanun'a aykırılık teşkil ettiği iddiası.	Ret
07-63/770-278	İlk İnceleme	Erzincan-İstanbul arası yolcu taşımacılığı yapan otobüs firmalarının ortak hareket ederek bilet fiyatlarını yükselttikleri ve bu durumun 4054 sayılı Kanun'a aykırılık teşkil ettiği iddiası.	Ret
07-63/771-279	İlk İnceleme	Ankara-Konya arası yolcu taşımacılığı yapan otobüs firmalarının ortak hareket ederek bilet fiyatlarını yükselttikleri ve bu durumun 4054 sayılı Kanun'a aykırılık teşkil ettiği iddiası.	Ret
07-85/1035-397	Soruşturma	Karabük İlinde faaliyet gösteren şehirlerarası otobüs firmalarının aralarında anlaşarak yolcu taşıma ücretlerini belirlemek suretiyle 4054 sayılı Kanunu ihlal ettikleri iddiası.	Ret
07-90/1155-448 ⁵⁰	İlk İnceleme	Kırıkkale-Ankara arası yolcu taşımacılığı yapan firmalara ait otobüslerin sıra usulü ile faaliyet gösterdikleri ve müşterilerin sırası gelen otobüs firması ile seyahat etmek zorunda bırakıldıkları iddiası.	Ret
07-90/1156-449 ⁵¹	İlk İnceleme	Konya-Karapınar arası yolcu taşımacılığı yapan otobüs firmalarının birlikte hareket ederek bilet fiyatlarını düşürmek suretiyle şikâyetçiyi pazar dışına çıkarmaya çalıştıkları ve bu durumun 4054 sayılı Kanun'a aykırılık teşkil ettiği iddiası.	9/3

⁴⁷ Danıştay'ın iptal kararı üzerine, dosya konusunun yeniden değerlendirilmesi sonucu verilen karar.

⁴⁸ Bu kararda ilgili ürün pazarı, "Şehirlerarası otobüs terminali işletmeciliği pazarı" olarak tespit edilmiştir.

⁴⁹ Şehir içi taşımacılık.

⁵⁰ 100 km'nin altında.

⁵¹ İl ve ilçe arası şehir içi taşımacılık.

08-15/154-56	İlk İnceleme	Konya-Afyon arasında yolcu taşımacılığı yapan otobüs firmalarının ortak hareket ederek bilet fiyatlarını yükselttikleri ve bu durumun 4054 sayılı Kanun'a aykırı olduğu iddiası.	Ret
08-16/170-59	İlk İnceleme	İstanbul-Adapazarı arasında yolcu taşımacılığı yapan otobüs firmalarının ortak hareket ederek bilet fiyatlarını yükselttikleri ve bu durumun 4054 sayılı Kanun'a aykırı olduğu iddiası.	Ret
08-27/312-101	İlk İnceleme	Konya-Ankara arasında yolcu taşımacılığı yapan otobüs firmalarının ortak hareket ederek bilet fiyatlarını belirledikleri ve bu durumun 4054 sayılı Kanun'a aykırı olduğu iddiası.	Ret
08-37/499-180	İlk İnceleme	Öz Bolu Turizm ve Seyahat A.Ş.'nin aşırı fiyat uyguladığı iddiası.	Ret
08-37/501-181	Önaraştırma	Bartın ili merkezli yolcu taşımacılığı yapan otobüs firmalarının ortak hareket ederek bilet fiyatlarını belirledikleri ve bu durumun 4054 sayılı Kanun'a aykırılık teşkil ettiği iddiası.	Ret
08-37/502-182	İlk İnceleme	Eskişehir - Zonguldak Ereğli arası yolcu taşımacılığı yapan otobüs firmasının hizmet veren tek firma olması dolayısıyla aşırı fiyat uyguladığı ve bu durumun 4054 sayılı Kanun'a aykırılık teşkil ettiği iddiası.	Ret
08-40/532-198	İlk İnceleme	İstanbul-Kütahya (Gediz) arası yolcu taşımacılığı yapan Kütahyalılar otobüs firmasının aşırı fiyatlandırma yapmak suretiyle 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettiği iddiası.	Ret
08-41/552-205	İlk İnceleme	Kayseri-Ankara arası yolcu taşımacılığı yapan otobüs firmalarının ortak hareket ederek bilet fiyatlarını yükselttikleri iddiası.	Ret
08-41/553-206	İlk İnceleme	Sivas-Kayseri arasında otobüsle yolcu taşımacılığı hizmeti veren Kızılırmak Seyahat Turizm Ltd. Şti.'nin ilgili pazara girişleri engellediği ve aşırı fiyat uyguladığı iddiası.	Ret
08-45/626-238	İlk İnceleme	Şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan Kütahya Astur Otobüs İşl. ve Tic. Ltd. Şti. firmasının rakip firmalarla anlaşarak sabit fiyat uygulamak suretiyle 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettiği iddiası.	Ret
08-47/667-261	İlk İnceleme	Niğde-Ankara arası yolcu taşımacılığı yapan otobüs firmalarının ortak hareket ederek aşırı fiyat uyguladıkları ve bu durumun 4054 sayılı Kanun'a aykırılık teşkil ettiği iddiası	Ret
08-49/699-274	İlk İnceleme	Elbistan-İstanbul ve Elbistan-Ankara arasında otobüsle yolcu taşımacılığı yapan Öz Elbistan Seyahat ve Lider Elbistan Turizm Ltd. Şti. firmalarının anlaşarak Metro Turizm Seyahat Organizasyon ve Ticaret A.Ş.'nin Elbistan yetkili acentesinin faaliyetlerini zorlaştırmak amacıyla aşırı fiyat indirimi yaptıkları iddiası.	Ret

08-50/731-289	İlk İnceleme	Mersin-Ankara arası yolcu taşımacılığı yapan otobüs firmalarının ortak hareket ederek bilet fiyatlarını yükselttikleri ve bu durumun 4054 sayılı Kanun'a aykırılık teşkil ettiği iddiası.	Ret
08-50/733-291	Önaraştırma	Konya-Ankara arası yolcu taşımacılığı yapan otobüs firmalarının ortak hareket ederek bilet fiyatlarını belirledikleri ve bu durumun 4054 sayılı Kanun'a aykırılık teşkil ettiği iddiası.	Ret
08-52/783-312	İlk İnceleme	Karaman il otogarında faaliyet gösteren otobüs firmalarının aralarında fiyat anlaşması yapmak suretiyle tek fiyat uyguladıkları iddiası.	Ret
08-52/836-333	İlk İnceleme	Kayseri Merkezli olarak şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan otobüs firmalarının ortak hareket ederek bilet fiyatlarını belirledikleri ve bu durumun 4054 sayılı Kanun'a aykırılık teşkil ettiği iddiası.	Ret
08-60/963-381	Önaraştırma	Adana Şehirlerarası Otobüs Terminali'nde faaliyet gösteren otobüs firmalarının aralarında anlaşma yapmak suretiyle otobüs bilet fiyatlarını belirledikleri iddiası.	9/3
08-60/981-382	İlk İnceleme	Konya-Ankara arası yolcu taşımacılığı yapan otobüs firmalarının ortak hareket ederek bilet fiyatlarını belirledikleri ve bu durumun 4054 sayılı Kanun'a aykırılık teşkil ettiği iddiası	Ret
08-63/1041-401	İlk İnceleme	Bartın ili merkezli yolcu taşımacılığı yapan otobüs firmalarının hizmet kalitelerinin düşük, fiyatlarının ise ortak hareket etmeleri sonucu yüksek olduğu iddiaları.	Ret
09-17/383-91 ⁵²	Önaraştırma	Ankara-Nallıhan arası yolcu taşımacılığı yapan Nallıhan İpek Turizm Nakliyat ve Petrol Tic. Ltd. Şti. ile Han-Tur Turizm Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti.'nin uyumlu eylem içinde hareket ettikleri ve hâkim durumlarını kötüye kullandıkları iddiaları.	9/3
09-25/521-122	İlk İnceleme	Ankara-Anamur güzergâhında faaliyet gösteren otobüs firmalarının aralarında fiyat anlaşmaları yapmak suretiyle tek fiyat uyguladıkları iddiası.	9/3
09-27/576-136	İlk İnceleme	Erbaa-Ankara, Erbaa-Samsun ve Erbaa-Tokat arası yolcu taşımacılığı yapan Lüks Erova Turizm Seyahat ve Oto. Nak. Pet. Ürü. San. Tic. Ltd. Şti. ve Erektaş Turizm Seyahat San. ve Tic. Ltd. Şti.'nin ortak hareket ederek dönüşümlü sefer düzenlemeleri sonucu, bu hatlardaki diğer otobüs ve minibüs firmaları ile tüketicilerin zarar gördüğü iddiası.	9/3
09-27/596-140 ⁵³	Önaraştırma	Kırıkkale Şehirlerarası Otobüs Terminali Yapma ve İşletme Birliği'nin il otogarında şikâyetçiye yer tahsis etmemek suretiyle hâkim durumunu kötüye kullandığı ve Ankara-Kırıkkale hattında karayoluyla yolcu taşımacılığı pazarında rekabeti kısıtladığı iddiası.	9/3

⁵² İl ve ilçe arası şehir içi taşımacılık olmakla birlikte mesafe 100 km'nin (158 km) üzerindedir.

⁵³ Bu kararda ilgili ürün pazarı "şehirlerarası otobüs terminali işletmeciliği pazarı" ve doğrudan etkilenen pazar ise "şehirlerarası karayolu ile yolcu taşıma hizmetleri pazarı" olarak tespit edilmiştir.

09-34/785-190	Önaraştırma	Konya-Ankara ve Konya-İstanbul güzergâhında faaliyet gösteren şehirlerarası seyahat firmalarının bilet ücretlerini aralarında anlaşma yaparak belirlemek suretiyle 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettikleri iddiası.	Ret
09-57/1391-344 ⁵⁴	Önaraştırma	Ankara-Nallıhan arası yolcu taşımacılığı yapan Nallıhan İpek Turizm Nakliyat ve Petrol Tic. Ltd. Şti. ile Han-Tur Turizm Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti.'nin 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettikleri iddiası.	Ret
09-59/1449-381	Önaraştırma	İzmit-İstanbul arası yolcu taşımacılığı yapan otobüs firmalarının fiyat ve indirim miktarlarını aralarında anlaşarak belirledikleri ve sefer saatlerini paylaştıkları iddiası.	Ret
09-60/1470-388 ⁵⁵	Önaraştırma	Kırıkkale Belediye Başkanlığının ve Kırıkkale Şehirlerarası Otobüs Terminal İşletmesi'nin il otoparkında yer tahsis etmemek suretiyle hâkim durumunu kötüye kullandığı ve Ankara-Kırıkkale hattında karayoluyla yolcu taşımacılığı pazarında rekabeti kısıtladığı iddiası.	9/3
10-27/404-150 ⁵⁶	-	Kırıkkale Belediye Başkanlığının ve Kırıkkale Şehirlerarası Otobüs Terminal İşletmesi'nin il otoparkında yer tahsis etmemek suretiyle hâkim durumunu kötüye kullandığı ve Ankara-Kırıkkale hattında karayoluyla yolcu taşımacılığı pazarında rekabeti kısıtladığı iddiası üzerine alınan 23.12.2009 tarih ve 09- 60/1470-388 sayılı Rekabet Kurulu kararının gereğinin yerine getirilip getirilmediğinin değerlendirilmesi.	Ret ve 9/3
10-29/434-161	Önaraştırma	Bolu ilinde faaliyet gösteren şehirlerarası otobüs işletmelerinin 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettikleri iddiası.	Ret
10-36/579-209	Önaraştırma	Tokat ili merkez olmak üzere yolcu taşımacılığı hizmeti sunan Tokat Seyahat Tur. Akar. Nak. San. ve Tic. A.Ş. ve Topçam Turizm ve Seyahat A.Ş. unvanlı şirketlerin aralarında anlaşarak sabit fiyat uyguladıkları, söz konusu teşebbüsler tarafından bir dernek kurulduğu ve anılan dernek adı altında otobüs başına her ay 450,00 TL. ücret alındığı iddiası.	9/3
10-52/966-340	Önaraştırma	Aksaray ilinde faaliyet gösteren Yeni Aksaray Seyahat Tur. San. Tic. Ltd. Şti. ve Yeni Yeşil Aksaray Tur. Nak. San. Tic. Ltd. Şti. adlı şirketlerin birlikte fiyatlarını taban ücret tarifesinin dahi altına düşürerek yıkıcı fiyat uyguladıkları iddiası.	9/3

⁵⁴ İl ve ilçe arası şehir içi taşımacılık.

⁵⁵ Bu kararda ilgili ürün pazarı “şehirlerarası otobüs terminali işletmeciliği pazarı” ve doğrudan etkilenen pazar ise “şehirlerarası karayolu ile yolcu taşıma hizmetleri pazarı” olarak tespit edilmiştir.

⁵⁶ Bu kararda 09-60/1470-388 sayılı Rekabet Kurulu kararının gereğinin yerine getirilip getirilmediği değerlendirilmiştir.

10-52/967-341	Önaraştırma	Ankara-Ilgaz arası karayolu ile şehirlerarası yolcu taşımacılığı pazarında faaliyet gösteren Çağdaş Güven Yer Hiz. Turizm Sey. Nak. Taş. İth. ve İhr. Tic. Ltd. Şti.'nin hâkim durumunu kötüye kullandığı iddiası.	Ret
10-56/1066-397 ⁵⁷	Soruşturma	Bartın ilinde faaliyet gösteren şehirlerarası otobüs firmalarının aralarında anlaşarak yolcu taşıma ücretlerini belirledikleri iddiası üzerine alınan 26.12.2006 tarih ve 06-94/1191-357 sayılı Rekabet Kurulu kararının Danıştay 13. Dairesi'nin 5.1.2010 tarih ve 2007/4442 E., 2010/10 K. sayılı kararı ile iptal edilmesi üzerine dosya konusunun davacı yönüyle yeniden değerlendirilmesi.	Ceza
10-57/1163-444 ⁵⁸	Önaraştırma	Nallıhan İpek Turizm Nak. ve Petrol Tic. Ltd. Şti. Nallıhan ve Han-Tur Turizm Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti.'nin başvuru sahibini pazar dışına çıkarmak için birlikte davrandıkları iddiası.	7
10-59/1213-457	Önaraştırma	Kocaeli merkezli yolcu taşımacılığı yapan teşebbüslerin, özellikle Ankara-Kocaeli hattında, aralarında yasal olmayan bir anlaşmayla, yolcuları Efe Tur Taşımacılık Petrol Otomotiv Yedek Parça Turizm Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti.'ye yönlendirdikleri, şirketin tekel konumunda olması sebebiyle hizmet kalitesinde sorunların olduğu ve İzmit Seyahat Taşımacılık İnşaat ve Turizm Hizmetleri Ltd. Şti.'nin adı geçen şirket tarafından ele geçirildiği iddiası.	Ret
10-66/1394-516	Önaraştırma	Köksallar Sey. ve Tur. Tic. Ltd. Şti., Mersin VİF Tur. Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti., Lüks Mersin İtimat Turizm Nakliyat Tekstil Petrol Ürünleri San. ve Tic. Ltd. Şti., Güney Mersin Seyahat Taşımacılık Tur. Tic. Ltd. Şti. ve Lüks Villa Seyahat Ltd. Şti. unvanlı teşebbüslerin Ankara-Mersin hattı için fiyat ve güzergâh tespiti yapmak suretiyle rekabet ihlalinde buldukları iddiası.	9/3
10-68/1445-545	Soruşturma	Metro Organizasyon tarafından Edirne-İstanbul hattında karşılıklı otobüs ile yolcu taşımacılığı pazarında yıkıcı fiyat uygulandığı iddiası.	Ceza
10-69/1466-564	Önaraştırma	Anamur-Ankara güzergâhında faaliyet gösteren otobüs firmalarının aralarında anlaşarak tek fiyat uyguladıkları iddiası.	Ret
10-78/1604- 613	Önaraştırma	Nevşehir-Ankara güzergâhında faaliyet gösteren otobüs firmalarının fiyat anlaşması içinde buldukları iddiası.	Ret
10-78/1605- 614	Önaraştırma	Metro Turizm Seyahat Organizasyonu ve Ticaret A.Ş.'nin Çorum-Ankara güzergâhında düzenlemiş olduğu otobüs seferlerinde 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve ilgili Yönetmeliklerine aykırı faaliyetlerde bulunduğu iddiası.	Ret

⁵⁷ Danıştay'ın iptal kararı üzerine, dosya konusunun yeniden değerlendirilmesi sonucu verilen karar.

⁵⁸ İl ve ilçe arası şehir içi taşımacılık.

11-09/175-60 ⁵⁹	-	Nallıhan İpek Turizm Nak. ve Petrol Tic. Ltd. Şti. ve Han-Tur Turizm Nakliyat ve Tic. Ltd. Şti.'nin başvuru sahibini pazar dışına çıkarmak için birlikte davrandıkları iddiası üzerine alınan 10-57/1163-444 sayılı Rekabet Kurulu kararının gereğinin yerine getirilip getirilmediği.	-
11-37/771-239	Önaraştırma	Kırklareli-İstanbul hattında faal Nilüfer Turizm San. ve Tic. Ltd. Şti., Metro Turizm Seyahat Organizasyonu ve Ticaret A.Ş., Ulusoy Turizm ve Seyahat A.Ş., Nişikli Turizm San. Tic. A.Ş. ve İstanbul Seyahat Turizm Ticaret A.Ş.'nin birlikte fiyat artırdıkları iddiası.	Ret
11-37/772-240 ⁶⁰	Önaraştırma	S.S. 63 Nolu Manisa Expres Seyahat Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi'nin İzmir-Manisa hattında faaliyet gösteren tek firma olduğu ve söz konusu güzergâh için 6 TL bedel talep edildiği iddiası.	Ret
11-39/812-255 ⁶¹	Önaraştırma	Göltür Gölhisar Çavdır Seyahat Turizm Taşımacılık San. ve Tic. Ltd. Şti. tarafından yıkıcı fiyat uygulandığı iddiası.	Ret
11-43/915-284	Önaraştırma	Metro Turizm Seyahat Organizasyon ve Ticaret A.Ş.'nin İzmir-Kuşadası güzergâhında hâkim durumunu kötüye kullanarak yıkıcı fiyat uyguladığı ve rakiplerini piyasa dışına çıkarmak istediği iddiası.	Ret
11-44/1000-346	Önaraştırma	Efe Tur Taşımacılık Petrol Otomotiv Yedek Parça Turizm Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti. ve İzmit Seyahat Taşımacılık İnşaat ve Turizm Hizmetleri Ltd. Şti.'nin uyumlu eylem ve fiili birliktelik yoluyla tüketicileri mağdur ettikleri iddiası.	Ret
11-45/1064-366	Önaraştırma	Bartın kalkışlı ve varışlı hatlarda rekabetin kısıtlandığı iddiası	Ret
11-57/1461-519	Önaraştırma	Konya-Akşehir hattında faaliyet gösteren otobüs firmalarının fiyat birlikteliğine giderek 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettikleri iddiası.	Ret
11-57/1462-520	Önaraştırma	Konya-İstanbul hattında faaliyet gösteren otobüs firmalarının fiyat birlikteliğine giderek rekabeti ihlal ettikleri iddiası.	Ret
11-59/1521-546	Önaraştırma	İzmir-Konya hattında faaliyet gösteren otobüs firmalarının fiyat birlikteliği yoluyla 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettikleri iddiası.	Ret
11-62/1634-571	Önaraştırma	Ankara-Zonguldak hattında faaliyet gösteren otobüs firmalarının fiyat birlikteliğine giderek rekabeti ihlal ettikleri iddiası.	Ret

⁵⁹ Bu kararda 10-57/1163-444 sayılı Rekabet Kurulu kararının gereğinin yerine getirilip getirilmediği değerlendirilmiştir.

⁶⁰ 100 km'den az mesafe.

⁶¹ İl ve ilçe arası şehir içi taşımacılık.

11-62/1635-572	Önaraştırma	Metro Turizm Seyahat Org. A.Ş.'nin Düzce-Ankara ve Düzce-İstanbul güzergâhlarında yıkıcı fiyat uyguladığı iddiası.	Ret
11-62/1638-575	Önaraştırma	Aksaray ilinde faaliyet gösteren Yeni Aksaray, Yeni Yeşil Aksaray, Aksaray Birlik ve Metro Turizm adlı teşebbüslerin fiyatlarını birlikte yükselttikleri iddiası.	Ret
11-64/1664-594 ⁶²	Önaraştırma	Adapazarı-İzmit-Derince hattında faaliyet gösteren taşımacılık kooperatiflerinin fiyat birlikteliğine giderek rekabeti ihlal ettikleri iddiası.	9/3
11-64/1665-595	Önaraştırma	Kırşehir'de faaliyet gösteren Şanal Kırşehir Otomotiv Taş. Pet. Ürünleri Yatırım Pazarlama İth. İhr. ve San. Ltd. Şti.'nin düşük fiyatla yolcu taşımacılığı yaptığı iddiası.	Ret
11-64/1666-596	Önaraştırma	Şırnak ili Silopi ilçesi otogarında faaliyet gösteren otobüs firmalarının fiyat birlikteliğine giderek rekabeti ihlal ettikleri iddiası.	Ret
11-64/1667-597	Önaraştırma	Metro Turizm Seyahat Organizasyon ve Ticaret A.Ş.'nin şehirlerarası yolcu taşımacılığı hizmetleri pazarında uyguladığı fiyatlarla ilgili mevzuatı ihlal ettiği ve rekabete aykırı fiili duruma yol açtığı iddiası.	Ret
12-02/72-18	Önaraştırma	İstanbul-Çerkezköy güzergâhında yolcu taşımacılığı alanında faaliyet gösteren firmaların anlaşarak tek fiyat uyguladıkları iddiası.	Ret
12-03/84-23	Önaraştırma	İstanbul-Çanakkale hattında faaliyet gösteren otobüs firmalarının fiyat birlikteliğine giderek Mayıs-Haziran dönemine göre Eylül ayı başı itibarıyla daha yüksek fiyat uyguladıkları iddiası.	Ret
12-13/387-116	Önaraştırma	Adıyaman-Diyarbakır hattında faaliyet gösteren Adıyaman Gülerası Tur-Turizm ve Ticaret A.Ş ile Ünal Turizm Uluslararası Taşımacılık ve Tic. Ltd. Şti.'nin fiyat birlikteliğine giderek 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettikleri iddiası.	Ret
12-22/582-172	Önaraştırma	Metro Turizm Seyahat Org. ve Tic. A.Ş.'nin düşük fiyatla yolcu taşıdığı iddiası.	Ret
12-26/769-222 ⁶³	Önaraştırma	Turgutlu-Manisa ve Turgutlu-İzmir hatlarında yapılan otobüs yolculukları için Turgutlu-Ankara gibi daha uzun hatlara göre yüksek bedel istendiği iddiası.	Ret
12-33/975-299	Önaraştırma	Yozgat-Ankara güzergâhında yolcu taşımacılığı yapan İstanbul Gülen Ses Turizm Seyahat Ltd. Şti. ve Yeni Ses Turizm Ziraat Tekstil San. ve Tic. Ltd. Şti.'nin aynı şahsa ait oldukları, bu firmaların söz konusu güzergahtaki hakim durumlarını yolcu bedellerini arttırarak ve fahiş fiyat uygulayarak kötüye kullandıkları iddiası.	Ret

⁶² 100 km'nin altında.

⁶³ Güzergâhlardan biri 100km'nin altında ve diğer güzergâh şehir içi.

12-35/999-311 ⁶⁴	Önaraştırma	Lider Beypazarı, Beytaş Turizm Beypazarı Tur. Nak. ve Tic. A.Ş., Lüks Beypazarı Seyahat Tur. Nak. Petrol Tic. Ltd. Şti. ve Şirin Beypazarı Turizm Taşıma Basın Yay. Gıda İmalat İth. İhr. San. Tic. Ltd. Şti.'nin aralarında anlaşarak Ankara-Beypazarı hatında fiyatı arttırdıkları iddiası.	Ret
12-38/1091-350	Önaraştırma	İstanbul-Düzce güzergâhında faaliyet gösteren, Metro Turizm Seyahat Org. ve Ticaret A.Ş. ve S.S. Düzce Güven Kooperatifi'nin anlaşarak otobüs fiyatlarını 25 TL olarak sabitledikleri iddiası.	Ret
12-41/1188-398 ⁶⁵	Önaraştırma	S.S. 35 Nolu Hacıbektaş Minibüsçüler ve Taşıyıcılar Kooperatifi'nin Valilikçe onaylanan fiyat tarifesinden daha düşük bedelle yolcu taşıyarak haksız rekabete yol açtığı iddiası.	Ret
12-42/1264-415	Önaraştırma	Pamukkale Turizm Ticaret ve Taşımacılık A.Ş. ile Anadolu Ulaşım A.Ş.'nin yaptıkları işbirliği anlaşması kapsamında fiyat birlikteliğine gittikleri iddiası.	Ret
12-42/1265-416	Önaraştırma	Şanal Kırşehir ve Mermerler Seyahat'in Hacıbektaş-Ankara güzergâhında, anlaşarak yolcu taşıma bedellerini artırdığı iddiası.	Ret
12-42/1266-417	Önaraştırma	Manisa Seyahat'in cebir kullanmak suretiyle diğer otobüs firmalarının Manisa'da faaliyet göstermelerini engellediği, Manisa-İzmir güzergâhında tekelleştiği, diğer firmaları devraldığı ve bu suretle fiyatı artırdığı iddiası.	Ret
12-44/1344-449	Önaraştırma	Karayolu yolcu taşımacılığı faaliyeti yürüten Efe Tur Taşımacılık Petrol Otomotiv Yedek Parça Turizm Sanayi Ticaret Ltd. Şti.'nin İzmit-İstanbul güzergâhındaki hâkim durumunu aşırı fiyatlama yoluyla kötüye kullandığı iddiası.	Ret
12-44/1345-450	Önaraştırma	Aslan Kardeşler Akaryakıt Nakliyat Turizm Seyahat Tic. Ltd. Şti. ve Çağdaş Güven Yer Hizmetleri Tur. Sey. Nak. Taş. İth. İhr. Ve Tic. Ltd. Şti.'nin Çankırı-Ankara ve Çankırı-İstanbul güzergâhlarında fiyat konusunda uyumlu eylem içinde buldukları iddiası.	Ret
12-44/1346-451 ⁶⁶	Önaraştırma	Göltür'un Tefenni-Burdur güzergâhında düşük bedelle yolcu taşımacılığı yaptığı iddiası.	Ret
12-48/1420-480	Önaraştırma	Aksaray Birlik, Süha Turizm ve Yeşil Aksaray'ın anlaşmak suretiyle Konya-Aksaray güzergâhında yolcu taşıma fiyatını 18 TL seviyesinde sabitledikleri iddiası.	Ret
12-59/1573-574	Önaraştırma	Erzurum Esadaş Turizm ve Tic. Ltd. Şti. ve Dadaş Turizm ve Tic. Ltd. Şti.'nin anlaşarak otobüs ücretlerini sabitledikleri iddiası.	Ret

⁶⁴ İl ve ilçe arası şehir içi taşımacılık.

⁶⁵ Güzergâhlardan biri 100km'nin altında ve diğer güzergâh şehir içi.

⁶⁶ İl ve ilçe arası şehir içi taşımacılık.

12-62/1614-591	Önaraştırma	İstanbul Esenler Otogarında faaliyet gösteren Astor Seyahat Taşımacılık Turizm Acentacılık Ltd. Şti., Şanlıurfa Cesur Turizm Otobüs İşletmesi Ltd. Şti. ve Tatlıses Turizm ve Ticaret Ltd. Şti.'nin birlikte fiyat tespit etmek suretiyle 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettikleri iddiası.	Ret
12-65/1655-610	Önaraştırma	Tokat Seyahat Turizm Akaryakıt Nakliye Sanayi ve Ticaret A.Ş. ile Topçam Turizm ve Seyahat A.Ş.'nin anlaşmak suretiyle Tokat-Bursa-Tokat güzergâhında otobüs ücretlerini birlikte belirledikleri iddiası.	Ret
12-65/1656-611	Önaraştırma	Tekirdağ'da faaliyet gösteren Kale Seyahat Oto. İşlt. Ltd. Şti. ile Lüks Yonca Uluslararası Turizm Seyahat ve İnşaat Ticaret Ltd. Şti.'nin anlaşarak İstanbul-Çerkezköy hattında sıra sistemiyle seferleri paylaştıkları ve fiyat birlikteliği yaptıkları iddiası.	Ret
13-01/6-6	Önaraştırma	Bolu-Ankara hattında faaliyet gösteren otobüs firmalarının bilet fiyatlarını 25 TL düzeyinde sabitledikleri iddiası.	Ret
13-05/51-28	Önaraştırma	Kastamonu merkezli şehirlerarası yolcu taşımacılığı hizmeti sunan teşebbüslerin yerel gazetelere ilan vererek aynı fiyat tarifelerini uyguladıkları, özellikle Kastamonu-İstanbul güzergâhında faaliyet gösteren bütün teşebbüslerde yolcu taşıma ücretinin 55 TL olarak belirlendiği iddiası.	Ret
13-05/53-30	Önaraştırma	Metro Turizm Seyahat Org. ve Ticaret A.Ş.'nin İstanbul-Kırklareli hattında tekel haline geldiği ve Kayapalı Nilüfer Turizm Seyahat Otobüs İşletmesi Tic. Ltd. Şti. ile birlikte hareket ederek anılan hatta bilet fiyatlarını artırmak suretiyle 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettikleri iddiası.	Ret
13-08/94-55 ⁶⁷	Soruşturma	Rekabet Kurulunun 20.07.2006 tarih ve 06-53/687-194 sayılı kararının kısmi ret ile iptaline ilişkin temyiz süreci devam eden 16.12.2008 tarih ve 2006/4796 E. ve 2008/7686 K. sayılı; 2006/4791 E. ve 2008/7687 K. sayılı Danıştay 13. Daire kararlarının gereğinin yerine getirilmesi.	Ceza
13-11/165-87	Önaraştırma	Ankara-Adana hattında karayolu ile yolcu taşımacılığı alanında faaliyet gösteren Lider Adana Sey. Tur. Akar. İnş. Gıda Teks. San ve Tic. A.Ş. ile Yeni Adana Seyahat ve Turizm Ltd. Şti.'nin birlikte hareket etmek suretiyle bahse konu hatta bilet fiyatlarını arttırdığı iddiası.	Ret
13-21/289-139	Önaraştırma	Ankara-Alaşehir (Manisa) arasında sefer düzenleyen Alaşehir Sarıkız Taşımacılık Akaryakıt Turizm Otomotiv İthalat İhracat Sanayi Ticaret A.Ş.'nin bu hatta hâkim durumda olduğu ve fahiş fiyat uyguladığı iddiası.	Ret

⁶⁷ Danıştay'ın iptal kararı üzerine, dosya konusunun yeniden değerlendirilmesi sonucu verilen karar.

13-32/432-192	Önaraştırma	Sivas-Düzce güzergâhında karayolu ile yolcu taşımacılığı alanında faaliyet gösteren Sivas Tur Sivashlar Yıldız Turizm Tic. San. Ltd. Şti., Öz Sivas Huzur Taş. ve Otom. Tar. Hay. İnş. Taah. İleti. Gid. ve İth. Mad. Tic. ve San. Ltd. Şti. ve Metro Turizm Seyahat Org. ve Ticaret A.Ş.'nin anlaşarak fiyat belirledikleri, indirim yapmadıkları ve yanı sıra Öz Sivas'ın yaptığı indirimi geri aldığı iddiaları.	Ret
13-44/559-253	Önaraştırma	Estel merkezli Adana, Mersin, İskenderun, Antakya, İzmir ve İstanbul güzergâhlarında Lüks Villa Seyahat Turizm Ltd. Şti.'nin yüksek oranda fiyat indirimleri yaptığı ve T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın düzenlediği yönetmeliklere uymadığı iddiaları.	Ret
13-47/642-280	Önaraştırma	Bolu-Ankara hattında karayolu ile yolcu taşımacılığı yapan teşebbüslerin bilet fiyatlarını 25 TL düzeyinde sabitledikleri iddiası.	Ret
13-55/764-323	Önaraştırma	Midyat merkezli Adana, Mersin, İstanbul, Gaziantep, Şanlıurfa, Aksaray, Ankara, Şereflikoçhisar, Kulmakası, Bolu, Düzce, Gebze güzergâhlarında Lider Midyat Seyahat Turizm Eğitim Hiz. Pet. Ürün. Tekstil San. ve Tic. Ltd. Şti.'nin yüksek oranda fiyat indirimleri yaptığı ve T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının düzenlediği yönetmeliklere uymadığı iddiası.	Ret
13-55/766-325	Önaraştırma	Mersin-Ankara güzergâhında faaliyet gösteren bazı firmaların Dernek çatısı altında fiyatları birlikte belirledikleri iddiası.	9/3
14-02/40-18	Önaraştırma	İstanbul'da faaliyet gösteren Gür-Sel Turizm Taşımacılık ve Servis A.Ş. adlı şirketin ortağı ya da yakınlığı olduğu diğer bazı şirketlerle ihalelerde danışıklı teklif verdiği, ayrıca Kocaeli'nde hissedarı olduğu şirketler vasıtasıyla otobüs ile yolcu taşımacılığı pazarında fiyat tespitinde buldukları iddiası.	Ret