

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2019-3-048
Karar Sayısı : 21-24/282-126
Karar Tarihi : 29.04.2021

(Muafiyet)

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Birol KÜLE
Üyeler : Arslan NARİN (İkinci Başkan), Şükran KODALAK
Ahmet ALGAN, Hasan Hüseyin ÜNLÜ, Ayşe ERGEZEN

B. RAPORTÖRLER: Ömer Volkan YAZAR, Muhammed Ali BEKTEMUR

C. BİLDİRİMDE

BULUNANLAR : - Türk Hava Yolları A.O.

THY Genel Yönetim Binası, Yeşilköy Mahallesi, Havaalanı
Caddesi, 3/1 Bakırköy, İstanbul

-THY DO & CO İkrım Hizmetleri A.Ş.

Genel Müdürlük Binası, Atatürk Havalimanı B Kapısı Bakırköy,
İstanbul

(1) **D. DOSYA KONUSU:** Türk Hava Yolları A.O. ve THY DO &CO İkrım Hizmetleri A.Ş. arasında İstanbul, İstanbul/Sabiha Gökçen, Adana, Ankara/Esenboğa, İzmir/Adnan Menderes, Bodrum/Milas, Antalya, Dalaman ve Trabzon havalimanlarında, THY'nin iç hat ve Türkiye çıkışlı dış hat uçuşlarındaki ikram ve mal hizmeti ihtiyacını karşılmasına yönelik akdedilen İkrım Hizmetleri Sözleşmesi'ne muafiyet tanınması talebi.

(2) **E. DOSYA EVRELERİ:** Rekabet Kurumu (Kurum) kayıtlarına 09.08.2019 tarih ve 5257 sayılı ile intikal eden bildirim üzerine düzenlenen 20.04.2021 tarih ve 2019-3-048/MM sayılı Menfi Tespit/Muafiyet Raporu görüşülerek karara bağlanmıştır.

(3) **F. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda;

- Türk Hava Yolları A.O. ve THY DO &CO İkrım Hizmetleri A.Ş. arasında akdedilen "İkrım Hizmetleri Sözleşmesi"nin (SÖZLEŞME) 2002/2 sayılı Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği'nden (2002/2 sayılı Tebliğ) yararlanamayacağı,
- Bununla birlikte, "İkrım Hizmetleri Sözleşmesi"ne sözleşmenin imza tarihi olan 17.05.2019 tarihinden itibaren sözleşme süresince (15 yıl) bireysel muafiyet tanınabileceği

sonuç ve kanaatine ulaşılmıştır.

G. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

G.1. İlgili Teşebbüsler

G.1.1 Türk Hava Yolları A.O. (THY)

(4) THY 20.05.1933 tarihinde 2186 sayılı Kanun ile Hava Yolları Devlet İşletmesi adıyla Milli Savunma Bakanlığına bağlı olarak kurulmuştur. Mevcut durumda THY'nin %(.....) oranındaki kamu hissesi Türkiye Varlık Fonuna aittir. Teşebbüsün %(.....)'lik hissesi ise halka açıktır.

(5) Türkiye'de havayolu yolcu ve kargo taşımacılığı alanında lider konumda bulunan THY, yolcu ve kargo taşımacılığının yanında, havaalanı işletmeciliği ve havacılık eğitimi,

uçakların teknik bakımı, havayolu ikram hizmetleri, havacılık yakıtları, havalimanı işletmeciliği gibi alanlarda da iştirakleri vasıtasıyla faaliyetlerini yürütmektedir. Bildirim Formu'nda yer verilen bilgilere göre filosunda (.....) uçak bulunan THY tarafından 2018 yılında %(.....) doluluk oranı ile (.....) milyon yolcu taşınmıştır. THY'nin Türkiye'de havayolu ile yolcu taşımacılığı hizmetleri pazarında faaliyet gösteren Güneş Ekspres Havacılık A.Ş. (GÜNEŞ EKSPRES) unvanlı bir iştiraki bulunmaktadır. GÜNEŞ EKSPRES, THY (%(.....)) ve Lufthansa (%(.....)) ortaklığında bulunan bir ortak girişim şirkettir. THY'nin Arnavutluk Cumhuriyeti'nde yine aynı pazarda faaliyet gösteren Air Albania SHPK (AIR ALBANIA) unvanlı bir iştiraki daha bulunmaktadır. AIR ALBANIA, THY'nin %(.....), MDN Investment'ın %(.....) ve Albcontrol'ün %(.....) ortaklığında bulunan bir ortak girişim şirkettir. Ancak GÜNEŞ EKSPRES ve AIR ALBANIA muafiyet tanınması istenen bildirim konu ikram hizmetleri sözleşmesi kapsamında değildir.

G.1.2 THY DO & CO İkrâm Hizmetleri A.Ş. (TDC)

- (6) TDC, THY'nin yurtiçi ve yurtdışı uçuşlarında uçak içi ikram hizmetlerinin temini amacıyla 27.09.2006 tarihinde THY ve DO & CO Aktiengesellschaft (DOCO AG)¹ ortaklığında kurulmuş ve 01.01.2007 tarihinden itibaren uçak içi ikram hizmeti vermeye başlamıştır. TDC'nin mevcut hissedarlık yapısına aşağıdaki tabloda yer verilmektedir.

Tablo 1-TDC'nin Hissedarlık Yapısı

Hissedar	Hisse Sınıfı	Hisse Adedi	Hissedarlık Oranı (%)
THY	(.....)	(.....)	(.....)
DOCO İST ²	(.....)	(.....)	(.....)
Atilla Turgut Doğudan	(.....)	(.....)	(.....)
DOCO INV ³	(.....)	(.....)	(.....)
DOCO AG	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam		(.....)	(.....)

Kaynak: <https://www.thydoco.com.tr/Sayfalar/Ortaklık-Yapısı.aspx>

- (7) TDC'nin ana faaliyet konusu uçak içi ikram hizmetleri olmakla beraber TDC THY'nin belirli havalimanlarında bulunan CIP⁴ yolcu bekleme salonlarının işletmeciliğini de yapmaktadır. DOCO İST, DOCO AG'nin iştiraklerinden biri olup DOCO AG'nin Türkiye'de üstlenmiş olduğu organizasyonları gerçekleştirmektedir. DOCO AG ise dünya çapında restoran, yolcu bekleme salonu (lounge), otel işletmeciliği, uluslararası organizasyon ikram hizmetleri ve havayolu ikram hizmetleri alanlarında faaliyet göstermektedir.

G.2. Bildirim Konusu İkrâm Hizmetleri Sözleşmesi

- (8) Bildirime konu SÖZLEŞME'nin, THY ve TDC (taraflar) arasında 17.05.2019 tarihinde imzalandığı ve bu tarih itibarıyla yürürlüğe girdiği görülmektedir. SÖZLEŞME'nin konusunu, İstanbul, İstanbul/Sabiha Gökçen, Adana, Ankara/Esenboğa, İzmir/Adnan Menderes, Bodrum/Milas, Antalya, Trabzon ve Dalaman havalimanlarında; THY'nin iç hat ve Türkiye çıkışlı dış hat uçuşlarına ilişkin ikram mal ve hizmeti ihtiyacının

¹ DOCO AG'nin hisselerinin, %(.....) Atilla Turgut DOĞUDAN'a, %(.....) Kabouter Management LLC'ye aittir. Teşebbüsün %(.....)'ü ise halka açıktır.

² DOCO İstanbul Catering ve Restaurant Hizmetleri Sanayi ve Ticaret A.Ş. (DOCO İST)

³ DO&CO International Investment Limited (DOCO INV)

⁴ CIP (Commercial Important Person): Ticari önemi olan kişiler için havalimanında verilen özel hizmetlerdir. Özel hizmetler içerisinde ücretsiz yiyecek içecek, kablosuz internet ve masaüstü bilgisayarlar, rahat koltuklar, TV ve radyo, özel araç ile uçağa gitme ve koltuk seçiminde öncelik gibi ayrıcalıklar bulunur.

sözleşmeye uygun olarak yerine getirilmesi oluşturmaktadır⁵.

- (9) SÖZLEŞME'nin 1. maddesinde genel amacının; "(.....)" olduğu belirtilmektedir.
- (10) 2. maddede SÖZLEŞME'nin başlangıç ve bitiş tarihleri düzenlenmiş; buna göre SÖZLEŞME'nin 17.05.2019 tarihinde yürürlüğe gireceği ve bu tarihten itibaren 15 yılın sonunda kendiliğinden sonra ereceği ifade edilmiştir. Söz konusu hükmün devamında ise bu hükmün Rekabet Kurulu (Kurul) şartları çerçevesinde değerlendirilip tekrar düzenlenebileceği belirtilmektedir.
- (11) SÖZLEŞME'nin 3. maddesi, ikram hizmetlerindeki standartlar ile hizmetlerin tedarik koşullarını, kapsamını ve hizmetlerin yerine getirilmesinde uyulacak süreler ile ikram hizmetlerinin kaliteli bir şekilde yerine getirilmesi için uyulması gereken prosedürleri düzenlemektedir. SÖZLEŞME'nin 6. maddesi uyarınca THY tarafından TDC'ye verilecek materyaller, yalnızca THY'nin hizmetlerinde kullanılacak THY'nin yazılı izni bulunmaksızın diğer havayolu şirketlerinde kullanılmayacaktır.
- (12) SÖZLEŞME'nin 12.6. maddesi TDC tarafından verilecek olan ikram hizmetlerinin fiyatlarına ilişkin koşulları düzenlemektedir. Bu maddeye göre, TDC'nin vermiş olduğu hizmetlerde maliyet şeffaflığı sağlanacak ve bu maliyetler (.....) ve (.....) dönemlerde THY'ye raporlanacaktır. Sözleşmenin imza tarihinde belirlenen başlangıç fiyatları (.....) dönemlerde ((.....)) Türkiye İstatistik Kurumunun (TÜİK) açıkladığı Üretici Fiyat Endeksi'nde (ÜFE) ve Tüketici Fiyat Endeksi'nde (TÜFE) meydana gelecek ortalama değişiklik oranı dikkate alınarak değiştirilecektir. 12.7. maddede ise ikram firmasının THY'ye sağlamış olduğu mal ve malzemeler ile verilecek hizmetler üzerinden ne kadarlık bir kazanç elde edebileceği düzenlenmektedir. Buna göre ikram firması faiz ve vergi öncesi kazancı üzerinden %(.....) kâr elde edebilecektir.
- (13) Münhasırlık hükmünün yer aldığı SÖZLEŞME'nin 32. maddesi uyarınca; THY, istisnai uçuşlar⁶ ile uzun mesafeli uçuşlar⁷ haricindeki tüm yurt içi ve yurt dışı uçuşları ile charter uçuşları için SÖZLEŞME'de yer alan ikram hizmetlerini ve ürünlerini münhasıran TDC'den temin edeceğini taahhüt etmektedir.

G.3. Uçak İçi İkram Hizmetleri Faaliyet Gösteren Teşebbüslerin Görüşleri

- (14) Dosya kapsamında, TDC dışında uçak içi ikram hizmetleri alanında faaliyet gösteren Sancak Uçak İçi Servisi A.Ş. (SANCAK) ve LSG Sky Chef Havacılık Hizmetleri A.Ş.'den (LSG) bildirim konusu işleme yönelik görüşleri sorulmuştur. Bu teşebbüsler tarafından sunulan görüşlere aşağıda yer verilmektedir.

G.3.1. SANCAK'ın İşleme Yönelik Görüşü

- (15) SANCAK tarafından 01.10.2019 tarih ve 6586 sayı ile Kuruma gönderilen cevabi yazıda özetle;
- Havayolu şirketlerine verilen uçak içi ikram hizmetleri dâhil tüm diğer yer hizmetlerinin ancak Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından ruhsatlandırılmış yer hizmetleri şirketlerince verilebileceği,

⁵ SÖZLEŞME'nin 1. maddesinde, tarafların çeşitli havalimanlarında (İstanbul/Atatürk, (CİP, arrival lounge), İstanbul/Sabiha Gökçen (iç & dış hatlar), Adana, Bodrum/Milas, Trabzon) lounge hizmetlerinin temini hususunda lounge sözleşmeleri imzaladığı ve bu sözleşmelerle birlikte İstanbul Havalimanı'nda bulunan lounge salonlarına ilişkin sözleşmenin de işbu sözleşmenin eki olacağı belirtilmektedir.

⁶ İstisnai uçuşlar yurtdışında bir gece kalınmasını gerektirecek sekiz saatin altındaki uçuşları kapsamaktadır.

⁷ Uzun mesafeli uçuşlar, uçuş süresi sekiz saatin üzerindeki uçuşları kapsamaktadır.

- Ruhsatlandırma ve hizmetlerin kural ve koşullarının 23.08.2016 tarih ve 29810 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Havalimanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY-22) ile düzenlendiği,
- SHY-22 kapsamında ikram servis hizmetlerinin yalnızca C grubu çalışma ruhsatına sahip teşebbüsler tarafından verilebileceği ve Türkiye'de C grubu ikram servis ruhsatına sahip TDC, SANCAK ve LSG olmak üzere hâlihazırda üç teşebbüsün bulunduğu,
- Bir havayolu şirketinin uçak içi ikram hizmeti alabilmesi için öncelikle Türkiye'de C grubu çalışma ruhsatına sahip bir sağlayıcı ile anlaşma yapması gerektiği, Türkiye'de düzenli ticari yolcu ve yük taşımacılığı yapan havayolu şirketlerinin ise yapacağı bu anlaşmanın yalnızca Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA⁸) tarafından yayımlanan "Standart Anlaşma" olabileceği, SHGM tarafından kabul edilen ve geçerli Standart Anlaşma'nın ise AHM 814 Standart İkram Hizmetleri Anlaşması olduğu, Türkiye'de düzenli ticari yolcu ve yük taşımacılığı yapan bir havayolu şirketinin uçak içi ikram hizmeti sunan ve C grubu çalışma ruhsatına sahip yukarıda sayılan bu üç ikram hizmeti sağlayıcısı ile yapacağı anlaşmanın yalnızca AHM 814 olabileceği,
- Havalimanlarında verilecek ikram servis hizmetlerini düzenleyen ve denetleyen Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün (DHMİ) 01.01.1992 tarihli İkram Üretim ve Servis Hizmetleri Yönergesi'nde de yer hizmet kuruluşları ile hava taşıyıcıları arasında ikram hizmetleri alımına ilişkin sözleşmenin AHM 814 anlaşması olma zorunluluğuna SHY-22'de olduğu gibi aynen yer verildiği,
- Belirlenen havalimanlarında havayolu şirketince ihtiyaç duyulacak ürünlerin ve hizmetlerin temini için yapılması zorunlu olan bu anlaşmanın yapılacağı ikram hizmeti sağlayıcısının genellikle ihale yolu ile belirlendiği,
- İkram alım anlaşmalarında mutabık kalınan hizmetler, ücretler, anlaşma kapsamına giren yerler ve anlaşmanın süresinin ise AHM 814'ün Ek B bölümünde düzenlendiği⁹, AHM 814'ün 11.8. maddesi gereğince ikram şirketinin tek taraflı fiyat artış hakkı bulunmadığı ve yapılan anlaşmalarının sürelerinin beş yılı geçen örneğine ve özellikle muafiyet başvurusuna konu sözleşmede olduğu gibi 15 yıllık bir süreye rastlanılmadığı,
- AHM 814'te ve eklerinde ikram hizmeti sağlayıcısı, ikram hizmeti verilecek havalimanı ve sağlanacak hizmetler ile temin edilecek ürünler bakımından herhangi bir münhasırlık hükmünün bulunmadığı ve böyle bir hükmün anlaşmaya dâhil edilmesinin mümkün olmadığı, yapılan bu anlaşmaların ise DHMİ tarafından denetlendiği,
- Dünya havayolu yolcu trafiğinin %82'sini temsil eden IATA üyesi 290 hava taşıyıcısının ikram hizmetleri dâhil tüm yer hizmetleri anlaşmalarının IATA Standart Yer Hizmetleri Anlaşması (SYHA) formunda olduğu ve bu anlaşmaların sürelerinin genellikle üç yılı aşmadığının değerlendirildiği,

⁸ International Air Transport Association.

⁹ SANCAK (.....) ile yapılan telefon görüşmesinde AHM 814'te süreye ilişkin herhangi bir düzenlemenin veya kısıtlamanın bulunmadığı, taslak metinde bu bölümün boş bırakıldığı ve sürenin sözleşme taraflarınca kararlaştırıldığı, ancak sektörde bu sürenin çoğunlukla bir veya üç yıl olduğu ifade edilmiştir.

- Rakip teşebbüs konumunda bulunan LSG'nin Şikago merkezli United havayolları ile sınırlı lokasyonlarda olan ikram servis sözleşmesini Nisan 2019'da yalnızca (.....) yıl uzattığını,
- SANCAK'ın tarafı olduğu ikram hizmetleri sözleşmelerinin hiçbirinde SHY-22 gereğince (.....) bulunmadığı ve bulunamayacağı, yapılan anlaşmaların sürelerinin ise (.....) yıl veya (.....) yıl olarak düzenlendiği,
- Türkiye'de yolcu ve yük taşıma ruhsatı almış 12 hava taşıyıcısının toplam uçak sayısının 515 olduğu bunlardan 474'ünün tarifeli yolcu taşıyıcısı teşebbüslere ait olduğu ve THY'nin sahip olduğu (.....) yolcu uçağı ile tarifeli yolcu taşıması yapan uçakların %(.....)'sini elinde bulundurduğu, pazardaki ikinci büyük teşebbüs olan Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş. (PEGASUS) ile üçüncü büyük teşebbüs olan GÜNEŞ EKSPRES'in düşük maliyetli havayolu modelini uyguladıkları için uçak içinde ücretli ikram servisi yapmalarından dolayı ücretsiz uçak içi ikram hizmetini sunan teşebbüsler bakımından THY'nin %(.....) gibi yüksek bir pazar payına sahip olduğu,
- TDC'nin THY'ye ait bir iştirak olması sebebiyle 2017 ve 2018 yıllarında THY tarafından yapılan ikram hizmetleri alımının neredeyse tamamının TDC'den yapıldığı,
- Kurulun 11.09.2008 tarih ve 08-52/784-313 sayılı kararında dosya konusu ikram hizmetleri sözleşmesine muafiyet verilmemesine rağmen THY'nin 2008 yılından bu yana TDC hariç ikram hizmeti sunan hiçbir teşebbüsten alım yapmadığı, THY ile TDC arasındaki bu ilişkiden dolayı TDC'nin de pazardaki payının %(.....) civarında olduğu,
- Türkiye'de iç hat ve dış hat tarifeli seferlerde uçak içinde yolculara ücretsiz ikram edilecek ürünlerin hem alıcısının hem de tedarikçisinin ayrı ayrı pazar payının yaklaşık %(.....) olması ve coğrafi pazar ile ürün pazarı nasıl değerlendirilirse değerlendirilsin anılan teşebbüslerin pazarda hâkim durumda olmaları ve bahse konu münhasır ikram hizmetleri sözleşmesinin münhasır olsa da olmasa da piyasada faaliyet gösteren iki rakip teşebbüsün faaliyetlerini açıkça kısıtlayacağına düşünülüyor,¹⁰
- Her ikisi de hâkim durumda olan bu teşebbüslerin aralarında yaptıkları bu anlaşmanın pazarın yapısına zarar verdiği, sözleşmenin uygulanmasının pazarın rekabet ve kendini geliştirme dinamiğine oldukça olumsuz etkilerinin olacağı,
- SHY-22'ye göre münhasırlık hükmü bulunmaması gereken bir sözleşmeye münhasırlık hükmünün konulduğu ve sözleşmedeki 15 yıllık sürenin ne Türkiye ne de dünya uygulaması bakımından makul bir süre olduğu, bu sürenin havacılık sektörünün değişken ve esnek yapısına aykırı olduğu,

hususları ifade edilmiştir.

G.3.2. LSG'nin İşleme Yönelik Görüşü

- (16) LSG tarafından 16.10.2019 tarih ve 6973 sayıyla gönderilen cevabi yazıda özetle;

¹⁰ Cevabi yazıda aynı zamanda TDC'nin diğer tarafı olan DOCO AG'nin Ağustos 2019 içerisinde LSG'nin de içinde bulunduğu Lufthansa Sky Chefs gurubunu satın almak için yapılan ihalede son teklif aşamasına gelen teşebbüslerden biri olduğu, bu satın almanın gerçekleşmesi durumunda pazarda rakip olarak yalnızca SANCAK'ın kalacağına düşünülüyor de belirtilmiştir.

- Havayolu firmaları tarafından uçak içi ikram hizmetleri alımının ne şekilde gerçekleştiğine yönelik olarak bir tanımlama yapılabilmesi için öncelikle havayolu firmasının merkezinde yapılan sözleşmeler ile merkez dışı bölgelerde yapılan sözleşmelerin birbirinden ayrılması gerektiği,
- Dünya uygulamalarına bakıldığında havayolu firmasının merkezi olmayan bölgelerde yapmış olduğu ikram hizmeti alım sözleşmelerinin ortalama iki ila üç yıl, bazı durumlarda da beş yıl olarak gerçekleştirildiği,
- Buna karşılık havayolu firmasının merkezinde yapmış olduğu sözleşmelerin süresinin merkez dışında yapılan sözleşme sürelerinden daha fazla olduğu bunun da ortalama 7 ila 10 yıl arasında değiştiği,
- Süreler arasında bu farklılığın olmasının nedeninin havayolu firmasının merkezinde sahip olduğu konum nedeniyle yüksek hacimli taleplerin karşılanabilmesi için ikram hizmeti sağlayıcısının yeni bir tesis için yatırım yapma zorunluluğunun olduğu ve bu çerçevede havayolu firmasının uzun süreli bir taahhütte bulunmasının gerektiği,
- Her ne kadar sözleşmeler belli bir süre için yapılsa da gereken kalite ve performans standartlarının karşılanmaması durumunda sözleşmelerde her iki tarafın da sözleşmeyi feshetme hakkının bulunabildiği,
- Havayolu firmaları ile ikram hizmeti sağlayıcıları arasında yapılan sözleşmelerinin aşağıdaki muhtemel üç münhasırlık hükmünü içerebildiği,
 - a) İkram hizmeti sağlayıcısının havalimanlarında başka havayolu firmalarına hizmet vermesi kısıtlanabilir, (.....).
 - b) Havayolu firmasının diğer ikram hizmeti sağlayıcılarından hizmet temin etmesi kısıtlanabilir, genellikle havayolu firması, ikram hizmeti talebinin en az bir bölümünü o havaalanındaki diğer yiyecek içecek servis sağlayıcılarından seçmekte özgürdür.
 - c) İkram hizmeti sağlayıcısının havayolu firmasının merkez havalimanında bir sözleşme imzalaması halinde, ikram hizmeti sağlayıcısı havayolu firmasının uçtuğu ve ikram hizmeti sağlayıcısının da bulunduğu diğer havalimanlarında otomatik olarak münhasır hizmet sağlayıcısı durumunda olacaktır. (.....).
- THY'nin TDC ile yaptığı 15 yıl süreli ve münhasırlık içeren anlaşmanın hükümlerine hâkim olmadıkları için bu anlaşmanın pazardaki etkilerine ilişkin net bir görüş belirtemeyecekleri ancak ikram hizmeti firmasının yükümlülüklerini yerine getirmek için büyük ölçekli yatırım yapması gereken durumlarda dahi 10 yılı aşan bir sürenin pazarda alışılmadık bir süre olduğu,
- TDC'nin THY'ye hizmet sunabilmesi için yapması gereken yatırımlar hakkında bilgi sahibi olmadıkları için anlaşma süresinin makul olup olmadığı ile ilgili bir yorum yapamayacaklarını fakat THY'nin hâkim durumda olduğu İstanbul Havalimanı pazarı bakımından THY ile TDC arasında yapılan uzun süreli münhasırlık anlaşmasının havalimanındaki rekabeti kısıtlayacağı, ikinci bir ikram hizmeti firmasının İstanbul Havalimanı için yeni bir tesise büyük ölçekli yatırım yapması durumunda bu yatırımın karlı olmasını sağlayacak ölçüde talebe sahip

başka bir havayolu firmasının olmadığı¹¹, bunun bir sonucu olarak da LSG'nin yeni İstanbul Havalimanında hizmet sağlamayacağına karar verdiği,

hususları ifade edilmiştir.

G.4. İlgili Pazar

G.4.1. İlgili Ürün Pazarı

- (17) Bildirime konu SÖZLEŞME'nin kapsamında yer alan ürün ve hizmet grubunu THY'nin iç hat ve Türkiye çıkışlı dış hat uçuşlarına ilişkin ikram mal ve hizmeti oluşturmaktadır. Havayollarında uçak içi ikram hizmetleri atıştırmalık yiyeceklerden sıcak ve soğuk yemeklere kadar değişim göstermektedir. Ayrıca sunulan hizmetler uzun ve kısa mesafeli uçuşlarda, birinci sınıf, business ve ekonomi sınıfı uçuşlarda da çeşitlilik göstermektedir. Uçak içi ikram hizmetleri yalnızca yiyecek ve içeceklerin havayolu şirketlerine satışını değil yiyecek ve içeceklerin uçaklara teslimi, bu ürünlerin uçaklara yüklenmesi ve boşaltılması, çöp ve atıkların toplanması ve boşaltılması, yiyeceklerin hazırlanması ve yiyeceklerin takdim şekilleri dâhil bir takım ek hizmetleri de içermektedir. Havayolu şirketleri bu hizmetleri farklı şirketlerden değil tek bir hizmet kuruluşundan almayı tercih etmektedirler.
- (18) Bu doğrultuda, bazı geçmiş Kurul kararları¹² da dikkate alınarak ilgili ürün pazarı "uçak içi ikram hizmetleri pazarı" olarak belirlenmiştir. İşlemden etkilenmesi muhtemel bir diğer ilgili ürün pazarı ise "havayolu ile yolcu taşımacılığı pazarı"dır.

G.4.2. İlgili Coğrafi Pazar

- (19) Havalimanlarında ikram hizmeti verecek kuruluşlar her bir havalimanı için ayrı ayrı çalışma ruhsatı almak zorundadırlar. Alınan bu ruhsatla sadece o havalimanına inen ve oradan kalkan uçaklara hizmet verilebilir. İkram hizmeti veren kuruluşların ana müşterileri havayolu şirketleridir. Özellikle uzun yolculuklarda yiyecek ve içeceklerin bozulmadan servis edilmesi önem taşıdığından hizmet verecek kuruluşun havalimanı içinde veya yakınında yeterli ekipman ve lojistik imkanlarına sahip olması gerekmektedir. Havayolu şirketleri ikram hizmetlerini sefer düzenledikleri havalimanlarından temin etmekte ve yolculara sunmaktadırlar. İkram hizmetini başka bir havalimanından almak havayolu şirketleri açısından havalimanlarındaki diğer maliyetler yüzünden ekonomik olmamaktadır. Bu bağlamda ilgili coğrafi pazar her bir havalimanı için ayrı ayrı belirlenebilecektir. Bununla birlikte, yapılacak değerlendirmeyi değiştirmemesi sebebiyle ilgili coğrafi pazar "Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde yer alan sivil havaalanları" olarak ele alınmıştır.
- (20) Havayolu ile yolcu taşımacılığı pazarı bakımından ise geçmiş Kurul kararlarında¹³ şehir-şekli (city-pair) kavramı çerçevesinde TDC'nin faaliyet göstereceği tüm iç hatlar ile Türkiye çıkışlı/varışlı hatlar coğrafi pazar kabul edilmiştir. Bununla birlikte, yapılacak değerlendirmeyi değiştirmemesi sebebiyle ilgili coğrafi pazar "Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde yer alan sivil havaalanları" olarak ele alınmıştır.

G.5. 11.09.2008 Tarihli ve 08-52/784-313 Sayılı Karar

- (21) Bildirim konusu SÖZLEŞME'ye oldukça benzer nitelikte olan ve THY ile TDC arasında 08.10.2007 tarihinde imzalanan ikram hizmetleri sözleşmesine menfi tespit belgesi

¹¹ Avrupa merkezli havayolu firmalarının tamamının, Ortadoğu merkezli havayolu firmalarının ise çoğunluğunun ikram hizmetlerini gidiş-dönüş şeklinde verdiği belirtilmiştir.

¹² Kurulun 29.12.2006 tarihli, 06-96/1224-369 sayılı ve 11.09.2008 tarihli, 08-52/784-313 sayılı kararları.

¹³ Kurulun 29.12.2006 tarihli, 06-96/1224-369 sayılı ve 11.09.2008 tarihli, 08-52/784-313 sayılı kararları.

verilmesi veya muafiyet tanınması talebinin incelendiği 11.09.2008 tarihli ve 08-52/784-313 sayılı Kurul kararında;

- "...Sözleşme'nin konusu İstanbul Atatürk ve Sabiha Gökçen, Adana Şakir Paşa, Ankara Esenboğa, İzmir Adnan Menderes, Bodrum Milas, Antalya, Dalaman ve Trabzon Havalimanlarında THY'nin iç hat ve Türkiye çıkışlı dış hat uçuşlarına ikram hizmeti sağlamasıdır.
- Do&Co AG, Sözleşme'nin 17. maddesi uyarınca, ikram hizmetleri ile ilgili olarak kabin içi servis hizmetlerinin geliştirilmesi, yiyecek tasarımı, onboard yemeklerin hazırlanması ve servis edilmesi gibi kendilerine ait know-how ve yöntemleri THY'ye devretmeyi taahhüt etmiştir.
- Sözleşme'nin 12. maddesi uyarınca, Ortak Girişim tarafından THY'ye piyasa koşullarında hizmet sunulmakta, hizmet bedelleri serbest piyasa ekonomisi dikkate alınarak belirlenmektedir.
- Sözleşme süresi 5 yıl olup söz konusu Sözleşme 1.1.2007 tarihinden itibaren 31.12.2011 tarihine kadar yürürlükte kalacaktır. Sözleşme, piyasa koşulları göz önünde bulundurularak tarafların açık iradeleri sonucunda Sözleşme süresinin uzatılması hususunda mutabakat sağlanması şartıyla tarafların açık irade beyanları sonucunda uzatılabilecektir..."

hususlarına yer verilmiş ve bununla birlikte, sözleşmenin THY'nin beş yıl süreyle uçak içi ikram hizmetlerini mücbir sebep bulunmayan hallerde yalnızca TDC'den temin edeceği şeklinde münhasır alım şartı içerdiği tespitinde bulunulmuştur. Bu nedenle, Kurul tarafından anılan sözleşmeye menfi tespit belgesi verilemeyeceği değerlendirilmiştir.

- (22) Söz konusu sözleşmeye yönelik muafiyet değerlendirmesinde ise, tarafların ilgili pazarlardaki pazar paylarının %40'ı geçmesi sebebiyle sözleşmenin grup muafiyetinden yararlanamayacağı belirtilmiştir. Anılan sözleşmenin bireysel muafiyet alabilmesi için gerekli koşulları taşıyıp taşımadığına bakıldığında da uçak içi ikram hizmetleri pazarındaki toplam talebin yaklaşık %50'sinin THY'nin alımları olması sebebiyle THY ve TDC arasında imzalanan sözleşmenin pazarın önemli bir bölümünde rekabeti kısıtlayacağı ve bu durumun pazara yeni girişleri durduracağı ve pazarda rekabet olmayacağı için diğer havayolu şirketleri ile tüketicileri olumsuz etkileyeceği değerlendirilmiştir. Yapılan bu değerlendirmeler sonucunda Kurul tarafından anılan sözleşmeye bireysel muafiyet verilemeyeceğine karar verilmiştir.

G.6. Değerlendirme

G.6.1. 4054 Sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme

- (23) 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un (4054 sayılı Kanun) "Rekabeti Sınırlayıcı Anlaşma, Uyumlu Eylem ve Kararlar" başlıklı 4. maddesi, belirli bir mal veya hizmet piyasasında doğrudan veya dolaylı olarak rekabeti engelleme, bozma ya da kısıtlama amacını taşıyan veya bu etkiyi doğuran yahut doğurabilecek nitelikte olan teşebbüsler arası anlaşmaların, uyumlu eylemlerin ve teşebbüs birliklerinin bu tür karar ve eylemlerinin hukuka aykırı ve yasak olduğunu hükme bağlamıştır.

- (24) SÖZLEŞME'nin 32. maddesi uyarınca; THY, istisnai uçuşlar¹⁴ ile uzun mesafeli uçuşlar¹⁵ haricindeki tüm yurt içi ve yurt dışı uçuşları ile charter uçuşları için SÖZLEŞME'de yer alan ikram hizmetlerini ve ürünlerini münhasıran TDC'den temin edeceğini taahhüt etmektedir. Dolayısıyla bildirim konu SÖZLEŞME, içerdiği rekabet etmeme yükümlülüğü nedeniyle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamındadır.

G.6.2. 2002/2 sayılı Tebliğ Kapsamında Değerlendirme

- (25) 4054 sayılı Kanun'un "Muafiyet" başlıklı 5. maddesinde Kurula, belirli koşulları taşıyan anlaşma türlerini 4. madde hükümlerinin uygulamasından grup olarak muaf tutan ve söz konusu koşulları belirleyen tebliğler çıkarma yetkisi verilmiş bulunmaktadır. Bu yetkiye dayanılarak çıkarılan 2002/2 sayılı Tebliğ'in 2. maddesinde üretim ve dağıtım zincirinin farklı seviyelerinden faaliyet gösteren iki ya da daha fazla teşebbüs arasında belirli mal veya hizmetin alımı, satımı veya yeniden satımı amacıyla yapılan anlaşmalar "dikey anlaşma" olarak tanımlanmaktadır. Bu tanım doğrultusunda, THY ile TDC arasında akdedilen bildirim konu SÖZLEŞME'nin 2002/2 sayılı Tebliğ kapsamında bir dikey anlaşma olduğu anlaşılmaktadır.
- (26) Tebliğ'in 2. maddesinin ikinci fıkrasında ise Tebliğ ile sağlanan muafiyetin, sağlayıcının dikey anlaşma konusu mal veya hizmetleri sağladığı ilgili pazardaki pazar payının %40'ı aşmaması durumunda uygulanacağı hükme bağlanmıştır. Bu çerçevede öncelikle, TDC'nin ilgili ürün pazarlarındaki pazar payına bakılması gerekmektedir. Aşağıdaki tabloda TDC'nin Türkiye geneli ve havalimanı bazında olmak üzere son üç yıla ait pazar paylarına yer verilmektedir.

Tablo 2-TDC'nin Uçak İçi İkram Hizmetleri Pazarındaki Pazar Payı

Havalimanları	Pazar Payı (%)				
	2016	2017	2018	2019	2020
İstanbul	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Sabiha Gökçen	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Esenboğa	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Antalya	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Adnan Menderes	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Adana	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Bodrum	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Dalaman	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Trabzon	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Türkiye Ortalaması	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Cevabi Yazı

- (27) Tablo 2'den görüldüğü üzere, SÖZLEŞME'ye konu ürünler dikkate alınarak belirlenen pazarlarda TDC'nin pazar payı %40'ın üstündedir. Dolayısıyla SÖZLEŞME'nin 2002/2 sayılı Tebliğ kapsamında grup muafiyetinden yararlanamayacağı görülmektedir. SÖZLEŞME'ye 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesi kapsamında bireysel muafiyet tanınıp tanınamayacağına değerlendirilmesi gerekmektedir.

G.6.3. 4054 sayılı Kanun'un 5. Maddesi Kapsamında Değerlendirme

- (28) 4054 sayılı Kanun'un "Muafiyet" başlıklı 5. maddesine göre Kurul, bu maddede belirtilen koşulların tamamının varlığı halinde teşebbüsler arası anlaşma, uyumlu eylem ve teşebbüs birlikleri kararlarının 4. madde hükümlerinin uygulanmasından muaf tutulmasına karar verebilmektedir. Bu koşullar 5. maddenin birinci fıkrasında:

¹⁴ İstisnai uçuşlar yurtdışında bir gece kalınmasını gerektirecek sekiz saatin altındaki uçuşları kapsamaktadır.

¹⁵ Uzun mesafeli uçuşlar, uçuş süresi sekiz saatin üzerindeki uçuşları kapsamaktadır.

- a. Malların üretim veya dağıtımı ile hizmetlerin sunulmasında yeni gelişme ve iyileşmelerin ya da ekonomik veya teknik gelişmenin sağlanması,
- b. Tüketicinin bundan yarar sağlaması,
- c. İlgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmaması,
- d. Rekabetin (a) ve (b) bentlerindeki amaçların elde edilmesi için zorunlu olandan fazla sınırlanmaması

şeklinde sayılmıştır. Bu çerçevede başvuru konusu SÖZLEŞME ile ilgili olarak 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesi kapsamında yapılan bireysel muafiyet değerlendirmesine aşağıda yer verilmektedir.

a) Malların Üretim veya Dağıtımı ile Hizmetlerin Sunulmasında Yeni Gelişme ve İyileşmelerin ya da Ekonomik veya Teknik Gelişmenin Sağlanması

- (29) Havayolları tarafından sunulan uçak içi ikram hizmetlerinin; tarife, frekans ve filo yaşı gibi çeşitli hususlarla birlikte yolcuların belirli bir havayolu şirketini tercih etmelerinde önem arz eden faktörlerden biri olması, yolculara sunulan uçak içi ikram hizmetleri alanında da belirli bir kalite standardında hizmet sunulması ve bu hizmetin her uçuşta tutarlı ve devamlı olarak sağlanmasının sektörde önem arz ettiği görülmektedir. THY yetkilileri ile yapılan çevrimiçi toplantıda TDC'nin özellikle pandemi sürecinde uluslararası kurallar gereği getirilen hijyen kriterleri dikkate alındığında bu kriterlere uyum için hızlı çözümler bulunduğu, münhasırlık güvencesi altında yapılacak yatırımlar sayesinde (İstanbul Havalimanındaki tesis yatırımı) bu ve diğer faydaların daha da belirginleşebileceği belirtilmiştir. Ayrıca bu sayede yolcu başına düşen maliyetlerin de azalacak olması gibi gerekçelerle SÖZLEŞME'nin, 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinin birinci fıkrasının (a) bendinde sayılan koşulları sağlayabilecek bir dikey anlaşma olduğu değerlendirilmektedir.

b) Tüketicinin Yarar Sağlaması

- (30) 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi anlamında rekabeti sınırlayıcı etkileri olan bir anlaşmanın muafiyet alabilmesi için tüketicinin ekonomik gelişmeden yarar sağlaması ve ortaya çıkacak faydadan adil bir pay alması bir diğer koşuldur. Tüketicilere yansıtılacak yararlar kapsamında; fiyatlarda sağlanacak düşüş, kalitenin ve ürün çeşitliliğinin artırılması, mal veya hizmet arzında devamlılığın sağlanması gibi hususlar sayılabilir. Taraflarca SÖZLEŞME'nin yürürlüğe girmesi akabinde, maliyet etkinlikleri sayesinde havayollarının ikram bütçelerinin ve yolcu başına düşen maliyetin azalması ve bu farkın nihai olarak tüketiciler lehine yansıtılması suretiyle bir kazanım yaratılacağı ifade edilmektedir. Ayrıca yolcuların uçak içi ikram hizmetini belli bir standartta düzenli bir şekilde alabilecek olması bu bağlamda değerlendirilmesi gereken bir diğer husustur. Dolayısıyla SÖZLEŞME ile ortaya çıkacak maliyet etkinlikleri sonucunda fiyatlara yansıtılacak düşüş ile tüketicilere sunulacak ürün ve hizmetlerin iyileştirilmesi ve çeşitlendirilmesinin 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinin birinci fıkrasının (b) bendinde yer alan tüketici faydası kriterini sağladığı değerlendirilmektedir.

c) İlgili Piyasanın Önemli Bir Bölümünde Rekabetin Ortadan Kalkmaması

- (31) 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinin birinci fıkrasının (c) bendinde yer alan, muafiyet kararı verilebilmesinde aranan olumsuz koşul gereğince, muafiyete konu anlaşma ilgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmasına neden olmamalıdır. Muafiyetin Genel Esaslarına İlişkin Kılavuzun 63. paragrafında da değinildiği üzere, bu değerlendirme yapılırken dikkate alınması gereken başlıca hususlar; pazarda hâlihazırda giriş engellerinin olup olmadığı, hâkim durumda olan bir teşebbüsün bulunup

bulunmadığı, dikey anlaşmalar aracılığıyla giriş engeli yaratılıp yaratılmadığı, tüketici tercihlerinin ne ölçüde kısıtlandığı ve pazarın yapısı olarak sıralanabilir.

(32) Tarafların söz konusu koşula ilişkin yapmış olduğu açıklamada;

- SÖZLEŞME'nin, ilgili pazarın herhangi bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmasına neden olmadığı ve ilgili pazarlardaki potansiyel ve fiili rekabetin sürdürülebilirliğine engel teşkil etmediği,
- Münhasırlık hükmünün planlanan yatırımların yapılabilmesi ve bu yatırımlara bağlı olarak ortaya çıkacak faydaların tüketiciye yansıtılabilmesi açısından elzem olduğu, münhasırlık hükmünün mevcut haliyle hüküm doğurmaması halinde bu yatırımların gerçekleştirilmesinin mümkün olmayacağı; bu durumda hem THY'nin hem de TDC'nin rekabetçi güçlerini önemli derecede kaybedeceği ve ortaya çıkması öngörülen sinerji ve tüketici faydalarının söz konusu olamayacağı,
- Havayolu ile taşımacılık pazarı ve bununla bağlantılı pazarların doygunluktan çok uzak pazarlar olduğu, her sene tüm dünyada yolcu ve sefer sayısında rekorlar kırıldığı ve havayolu ile taşımacılığın her geçen gün halk tabanlarına daha da çok yayıldığı,
- Havayolu şirketleri arasında son derece yoğun bir yatay rekabetin bulunduğu ve havayolu şirketlerinin ikram hizmetleri şirketlerinin güçlerini kısıtlayıcı alıcı güçlerinin bulunduğu, havayolu taşımacılığındaki oyuncu sayısı ve rekabetin yoğunluğu düşünüldüğünde, SÖZLEŞME'nin pazarın önemli bir bölümündeki rekabeti sınırlamasının imkânsız olduğu ve böylece söz konusu koşulun sağlandığı,
- SÖZLEŞME kapsamındaki münhasırlığın; tek taraflı olarak düzenlendiği, THY'nin tüm uçuşlarını dahi içermediği, THY istisnai ve uzun mesafeli uçuşlar haricinde ikram hizmetleri ile ürünlerini münhasıran TDC'den temin edebilecekken, TDC'nin piyasadaki diğer yerli/yabancı oyunculara hizmet sunmasının hiç bir şekilde kısıtlanmadığı, diğer bir ifadeyle, TDC'nin diğer havayolları ile var olan düzeylerde mevcut düzenlemelerini devam ettirebileceği ve müşteri portföyüne yeni havayollarını katabileceği,
- Ek olarak, SÖZLEŞME kapsamında ilgili pazarda farklı havayolları ile ikram firmaları arasında farklı işbirlikleri kurulmasını engelleyici veya sınırlayıcı herhangi bir unsurun bulunmadığı,
- Her ikram firmasının, hizmet sunma kapasitesi kapsamında dilediği havayolu ile ticari mutabakata varabileceği, özellikle İstanbul Havalimanı'nın yapımı ve açılışı ile birlikte, Atatürk Havalimanı'nda söz konusu olan kısıtlı yer sorununun, kapasite artışıyla bertaraf edilmesi sayesinde, piyasada faaliyet gösteren ve/veya piyasaya giriş yapmak isteyen potansiyel ikram firmalarının, ikinci ve üçüncü fazların tamamlanmasıyla hem artan kapasiteden yararlanabileceği hem de İstanbul Havalimanı'nın tam kapasite ile açılışıyla birlikte Türkiye'de faaliyet gösteren/gösterecek yabancı havayollarına hizmet sunma imkânı bulabileceği

hususları belirtilmiştir.

(33) SÖZLEŞME taraflarının pazardaki konumları incelendiğinde Tablo-2'den görüleceği üzere TDC'nin uçak içi ikram hizmetleri pazarında 2020 yılında %(.....)'lik paya sahip olduğu anlaşılmaktadır. TDC'nin uçak içi ikram hizmetleri pazarında iki rakibi bulunmaktadır. Bunlardan SANCAK'ın payı 2019 yılında %(.....), 2020 yılında %(.....), LSG'nin payı ise 2019 yılında %(.....), 2020 yılında %(.....)'dir.

- (34) TDC'nin İstanbul, Ankara, Antalya, İzmir, Bodrum, Trabzon, Muğla ve Adana'da bulunan havalimanlarında toplam dokuz üretim tesisi yer almakta¹⁶ ve bu tesislerde günlük ortalama (.....) adet yemek üretilmektedir. TDC'nin ikram hizmetlerinden elde ettiği gelirlerin havalimanı bazında dağılımına aşağıdaki tabloda yer verilmektedir:

Tablo 3- TDC'nin İkram Faaliyetine İlişkin Toplam Satış Tutarının Tesis Bazında Dağılımı

Havalimanları	Satış Tutarı (Milyon TL)		
	2018	2019	2020
İstanbul	(.....)	(.....)	(.....)
İstanbul Atatürk	(.....)	(.....)	(.....)
Sabiha Gökçen	(.....)	(.....)	(.....)
Esenboğa	(.....)	(.....)	(.....)
Antalya	(.....)	(.....)	(.....)
Adnan Menderes	(.....)	(.....)	(.....)
Adana	(.....)	(.....)	(.....)
Bodrum	(.....)	(.....)	(.....)
Dalaman	(.....)	(.....)	(.....)
Trabzon	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam Satış Tutarı	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Cevabi Yazı

- (35) Yukarıdaki tablo incelendiğinde, TDC'nin elde ettiği satış gelirlerinin büyük oranda (2020 yılı için %(.....)) İstanbul Atatürk havalimanındaki tesisten yapılan satışlardan oluştuğu görülmektedir. Bu durumun, cevabi yazılarda da açıklandığı üzere, iç hat uçuşlarında ve 7-8 saate kadar olan dış hat uçuşlarında çıkış istasyonundan gidiş-dönüş yükleme yapılmasının ve İstanbul'un THY için merkez (*home-base*) havalimanı olmasının bir sonucu olarak ortaya çıktığı değerlendirilmektedir.
- (36) TDC, Türkiye'de THY, Singapur Havayolları, Etihad, PEGASUS gibi havayollarının da bulunduğu yaklaşık 60 havayoluna hizmet vermektedir. TDC'nin yukarıdaki tabloda detaylarına yer verilen toplam satış tutarlarının içindeki THY alımlarının oranına ise aşağıdaki tabloda yer verilmektedir.

Tablo 4- TDC'nin Satışları İçinde THY Alımlarının Oranı (%)

	2018	2019	2020
İstanbul	(.....)	(.....)	(.....)
İstanbul Atatürk	(.....)	(.....)	(.....)
Sabiha Gökçen	(.....)	(.....)	(.....)
Esenboğa	(.....)	(.....)	(.....)
Antalya	(.....)	(.....)	(.....)
Adnan Menderes	(.....)	(.....)	(.....)
Adana	(.....)	(.....)	(.....)
Bodrum	(.....)	(.....)	(.....)
Dalaman	(.....)	(.....)	(.....)
Trabzon	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam Satışa Oranı	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Dosya kapsamındaki verilerden hesaplanmıştır.

- (37) TDC'nin 2018-2019 yıllarında toplam satış hacminin yaklaşık %(.....)'sı THY'ye yapılırken bu oranın 2020 yılında %(.....)'e gerilediği görülmektedir. Yukarıdaki tablodan görüleceği üzere TDC satışlarının büyük kısmının THY'ye gerçekleştirildiği ve bu durumun THY'nin pazardaki konumuna bağlı olarak TDC'nin pazar payının yüksek olmasına neden olduğu değerlendirilmektedir.

¹⁶ Söz konusu tesislerin tamamı SÖZLEŞME kapsamında münhasırlık talep edilen havalimanlarında bulunmaktadır. Bununla birlikte söz konusu havalimanlarından İstanbul, Sabiha Gökçen, Bodrum, Adana ve Trabzon havalimanlarında TDC lounge hizmeti de sunulmaktadır.

- (38) Bu kapsamda SÖZLEŞME'nin diğer tarafı THY'nin pazardaki konumuna bakıldığında THY'nin havayolu ile yolcu taşımacılığı pazarında güçlü bir konumda bulunduğu görülmektedir. THY'nin söz konusu pazarda dört büyük rakibi vardır. THY ve rakiplerinin yolcu sayısı bazında pazar paylarına aşağıdaki tabloda yer verilmektedir:

Tablo 5-THY ve Rakiplerinin Yolcu Sayısı Bazında Pazar Payı (%)

	İç Hat Pazar Payı		Dış Hat Pazar Payı	
	2019	2020	2019	2020
THY	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
PEGASUS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
GÜNEŞ EXPRESS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Onur Air	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Atlasjet	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Cevabi Yazı

- (39) TDC satışlarının büyük oranda THY'ye yapılıyor olmasının bir diğer nedeni ise THY'nin rakiplerinin düşük maliyetli iş modelini benimseyerek THY'nin aksine uçak içi ikramlarını ücretsiz değil ücretli sunmalarıdır. Bu noktada uçak içi ikram hizmetlerinin havayolu taşımacılığı ile olan ilişkisine ve sunulan hizmetlerin detayları ile sektörde yapılan anlaşmaların özelliklerine yer vermek faydalı olacaktır.
- (40) Havayolu ile yolcu taşımacılığında bir türev pazar olarak tanımlanabilecek olan uçak içi ikram hizmetleri, havayolu şirketlerinin kendilerini rakiplerinden farklı konumlandırmak amacıyla yeni ve kaliteli hizmetler sunarak müşteri memnuniyeti kazanmayı ve müşteri sadakati oluşturmayı hedefledikleri bir araç haline gelmiştir. Bu doğrultuda hava yolu şirketleri müşterilerine kabin-içi servis tatminini ve deneyimini en iyi şekilde sunmak için bu alanda yeni ürün ve konsept geliştirerek rekabet avantajı oluşturmayı hedeflemektedirler. Bildirim Formundan elde edilen bilgilere göre havayollarına sunulan ikram hizmetleri, standart ikram hizmetlerinden ayrılmaktadır. Uçaklarda sunulan yemekler uçuştan yaklaşık 18-24 saat önce üretilmeye başlayıp, yarı pişirilme sürecinin ardından soğuk zincirle korunarak uçaklara yüklenmekte ve uçakta ikinci kez ısıtılarak yolculara sunulmaktadır. Tüm bu akış içerisinde yemeklerin doğru ısı, tat ve kıvamda sunulabilmesi için detaylı bir planlama ve lojistik süreç gerekmektedir. Öyle ki bu süreçlerde gecikme meydana gelmesi uçuşun zamanında yapılamamasını ve tüm operasyonun aksamasını beraberinde getirmektedir.
- (41) Havayolu ile yolcu taşımacılığı pazarında hizmet kalitesinin süreklilik arz edecek şekilde belirli bir seviyede ve standartta tutulmak zorunda olması havayolu firmalarının çalıştıkları ikram hizmeti sağlayıcıları ile belirli sürelerde ve şartlarda münhasıran çalışmasını önemli hale getirebilmektedir. Zira uçak içi ikram hizmetleri yalnızca yiyecek ve içeceklerin havayolu şirketlerine satışını değil yiyecek ve içeceklerin hazırlanması, bu ürünlerin uçaklara yüklenmesi ve boşaltılması dâhil bir takım ek hizmetleri de içermektedir. Tüm bu süreçleri her havayolu şirketi için ayrı ayrı belirleyip hızlı ve güvenli bir şekilde yerine getirmek ikram hizmeti sağlayıcıları açısından belirli bir know-how gerektirmektedir.
- (42) Sunulan hizmetlerin kalite standardı, sürekliliği ve yeknesaklığının dışında havayolu şirketleri ile uçak içi ikram hizmeti sağlayıcıları arasında yapılan anlaşmaları etkileyen bir diğer unsur ise havayolu şirketinin merkezi ile veya diğer bir deyişle ana üssü (*home base*) ile ilgilidir. LSG tarafından gönderilen cevabi yazıda, ikram hizmeti sağlayıcıları ile havayolu şirketleri arasında havayolu şirketinin merkez dışı bölgelerinde yapılan münhasırlık anlaşmaları kapsamında belirlenen sürenin genellikle 3 ila 5 yıl arasında değiştiği ancak havayolu şirketinin merkezinde yapılan anlaşmalarda bu sürenin taraflarca 7 ila 10 yıl arasında belirlenebildiği ifade edilmiştir. Anlaşma sürelerinin

merkez ve merkez dışı bölgeler arasında bu ölçüde farklılık göstermesinin ana nedeninin ise havayolu şirketinin merkezinde sahip olduğu konum nedeniyle yüksek hacimli taleplerin karşılanabilmesi için ikram hizmeti sağlayıcısının yeni bir tesis yatırımı yapma zorunluluğunun bulunması olduğu belirtilmiştir. Dosya kapsamında, DOCO AG'nin Londra Heathrow Havalimanı'nda British Airways ile ve ayrıca Madrid-Barajas Havalimanı'nda Iberia ile akdettiği uçak içi ikram hizmetleri sözleşmelerinin 10'ar yıllık münhasırlık hükümleri içerdiği bilgisi verilmiştir.

- (43) Burada belirtilmesi gereken bir diğer husus, yeni İstanbul Havalimanı'nın faaliyete geçmesi sebebiyle TDC tarafından uçak içi ikram hizmeti sunulabilmesi için gerekli ünite ve tesis yatırımlarının yapılması zorunluluğudur. Tarafların sunmuş olduğu belgeler incelendiğinde yeni ünite ve tesis yatırımı için (.....) ABD Doları tutarında bir bütçe öngörüldüğü anlaşılmaktadır. Söz konusu yatırımın finansal detaylarına ilişkin olarak gönderilen cevabi yazıda, THY gibi büyük filoya sahip bir havayolu şirketine sunulacak ikram hizmetinin altyapı yatırımı gerektirmesi nedeniyle İstanbul Havalimanı'nda hâlihazırda yaklaşık (.....) ABD Doları değerinde bir uydu ünite yatırımının tamamlandığı, söz konusu SÖZLEŞMEYE bireysel muafiyet verilmesi halinde ilgili yatırıma ilaveten en az (.....) ABD Doları değerinde bir ana ünite yatırımı planlandığı, ayrıca tüm ünitelerin devamının sağlanması için iyileştirme ve geliştirme çalışmaları kapsamında yıllık ortalama (.....) ABD Doları değerinde ilave yatırımların yapılmasının öngörüldüğü ifade edilmiştir.
- (44) Yapılacak yatırımlardan beklenen gelire ve yatırımların amorti süresine ilişkin yapılan açıklamalara ve projeksiyonlara aşağıda yer verilmektedir:

Senaryo-1 (Covid-19 öncesi):

(.....TİCARİ SIR.....)

Senaryo-2 (Covid-19 sonrası):

(.....TİCARİ SIR.....)

- (45) TDC tarafından yapılan açıklamalarda;
- İlgili analizlerin Covid-19 öncesi (Senaryo-1) ve sonrası (Senaryo-2) için ayrıca sunulduğu,
 - Münhasırlığın 15 yerine 10 yıl olarak verilmesi halinde Senaryo-1'de münhasırlık bulunan her sene (.....) bu değer (.....) hala negatif olduğu ve (.....) sonra pozitif geçtiği,
 - Senaryo-2 (Covid öncesi) durumunda ise TDC'nin (.....) sonra pozitif değerlere geçeceği varsayıldığından münhasırlık süresinin 15 yıl olarak öngörüldüğü
- ifade edilmiştir.
- (46) Bildirim konusu SÖZLEŞME'de sağlayıcı konumunda bulunan TDC'nin uçak içi ikram hizmetleri pazarındaki pazar payının yaklaşık %(.....) olması ve THY'nin havayolu ile yolcu taşımacılığı pazarında yurt içi yolcu taşımacılığında yaklaşık %(.....), dış hat yolcu taşımacılığında ise yaklaşık %(.....) pazar payına sahip olması sebebiyle,

SÖZLEŞME'de yer alan münhasırlık hükmünün uçak içi ikram hizmetleri pazarında rekabeti olumsuz yönde etkileyebileceği endişesi ortaya çıkmaktadır. Bununla birlikte pazardaki konumu dikkate alındığında THY hangi firma ile tedarik sözleşmesi kurarsa o firmanın pazarda lider hale gelmesi kaçınılmaz olmaktadır. Buradan hareketle piyasada bir nevi "pazar için rekabet" dinamiğinin işlediğini ve bu durumun havalimanı bazında gerçekleştiğini söylemek mümkün olacaktır. Ayrıca tüm fazları tamamlandığında 200 milyon yolcu kapasitesine sahip olacak İstanbul Havalimanı'nın faaliyete geçmesi sebebiyle ilerleyen yıllarda Türkiye'de havayolu ile yolcu taşımacılığı pazarının bu havalimanının etkisiyle büyüyeceği, dolayısıyla pazarın doygunluğa ulaşmadığı ve buna bağlı olarak uçak içi ikram hizmetleri pazarının da genişleyeceği değerlendirilmektedir.

- (47) Ayrıca TDC tarafından yapılacak yatırımların ölçek ekonomisinden faydalanarak etkinlik kazanımı sağlayacağı ve bu etkinlik kazanımının nihai anlamda THY'nin yolcu başına maliyetlerinde azalma sağlayabileceği değerlendirilmektedir.
- (48) Bununla birlikte inceleme konusu SÖZLEŞME kapsamında yer alan İstanbul Havalimanı dışındaki diğer havalimanlarında hâlihazırda TDC üretim tesisi bulunmaktadır¹⁷. TDC'nin İstanbul dışındaki havalimanlarında bulunan tesislerinin karlılık bilgisine ise aşağıdaki tabloda yer verilmektedir.

Tablo 6- TDC Üretim Tesislerinin Kar-Zarar Oranı (%)

Havalimanları	2017	2018	2019	2020
Sabiha Gökçen	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Esenboğa	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Antalya	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Adnan Menderes	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Adana	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Bodrum	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Dalaman	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Trabzon	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Cevabi Yazı

- (49) Yukarıdaki tablo incelendiğinde TDC'nin 2020 yılında Covid-19 salgınıyla birlikte (.....) ve (.....) dışındaki organizasyonlardan zarar ettiği görülmektedir. Ancak önceki yıllarda sürekli zarar ettiği (.....) havalimanı dışında ((.....) ve (.....)) diğer havalimanlarında karlı çalıştığı dönemlerin ağırlıkta olduğu görülmektedir.
- (50) THY ile 12.04.2021 tarihinde yapılan toplantıda, havayolu ile yolcu taşımacılığı sektörünün dünya çapında yaşanan Covid-19 salgını sebebiyle gündeme gelen seyahat yasaklarından ve kısıtlamalarından en çok etkilenen sektör olduğu ve bu olumsuzluklardan THY'nin de kaçınılmaz olarak etkilendiği, THY'nin iş modelindeki ikram hizmetlerinin kalitesinin, kendini rakiplerinden ayırtıran en önemli unsurlardan biri olduğu ve ikram hizmetlerinin tedarik sürecinde yaşanacak aksaklıkların ve kalite sorunlarının müşteri sadakati bakımından göze alınamayacağı, THY'nin karşılaştığı olduğu talebin büyüklüğü nedeniyle THY'nin ikram hizmetleri sağlayıcısı ile münhasıran çalışmasının bir tercih değil zorunluluk olduğu ve her ne kadar Covid-19 sebebiyle hizmet verilen yolcu sayısında azalma yaşansa da yılda yaklaşık 80 milyon yolcuya hizmet veren THY'nin talebini karşılayacak kapasiteye sahip ikram hizmeti sağlayıcısının Türkiye'de bulunmadığı ve dünya çapında dâhi bu kapsamda teşebbüsün sayılı olduğu, az sayıdaki bu sağlayıcılarla yapılan görüşmeler sonucunda da İstanbul Havalimanı'nda yapılacak yeni tesis yatırımının büyüklüğü nedeniyle yalnızca TDC ile anlaşmaya varılabildiği, Covid-19'un sebep olduğu öngörülemezlik ve belirsizlik

¹⁷ İstanbul/Sabiha Gökçen, Adana, Ankara/Esenboğa, İzmir/Adnan Menderes, Bodrum/Milas, Antalya, Dalaman ve Trabzon Havalimanları.

nedeniyle mevcut durumda bu büyüklükte yatırım yapabilecek kapasiteye sahip ve ikram hizmetleri konusunda bilgi birikimi ve know-how'ı bünyesinde barındıran başka bir teşebbüs ile anlaşma yapılmasının mümkün olmadığı, TDC tarafından yapılacak yatırımın THY'nin talebinin karşılanması bakımından elzem olduğu ve hâlihazırda Covid-19 salgını sebebiyle finansal açıdan çeşitli zorlukların yaşandığı havayolu sektöründe THY açısından ikram hizmetlerinin tedarik sürecinde yaşanacak aksaklıkların Covid-19 salgınının getirmiş olduğu tüm olumsuzluklara ve yüklerle eklenerek THY'nin operasyon süreçlerinde aksamalara yol açacağı ifade edilmiştir. Diğer yandan TDC ile 2008 yılından beri çalışıldığı düşünüldüğünde bu süreçte tedarikçi değişiminin kendileri için önemli riskler barındırabileceği belirtilmiştir.

- (51) Dikey Anlaşmalara İlişkin Kılavuz'un 115. paragrafında, ilgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmaması koşulunun, pazar gücü ve bu güce bağlı olarak söz konusu anlaşmaların pazardaki etkisi ile yakından ilgili olduğu belirtilmiştir. Bir teşebbüsün pazar gücünün yüksek olması sebebiyle hissedilir derecede rekabeti bozucu etkileri olan bir dikey sınırlamanın kural olarak muafiyet alamayacağı ifade edilmesine karşın; ilişkiye özgü yatırımın korunması, mal veya hizmetin sağlanması veya esaslı bir know-how transferinin gerekli olması gibi objektif haklı gerekçelerin bulunmasının bu genel kuralın istisnaları olabileceği değerlendirilmiştir.
- (52) Dikey Anlaşmalara İlişkin Kılavuz'un 88. paragrafında ise, anlaşma ile doğrudan bağlantılı olan ve üretici, dağıtıcı veya sağlayıcının müşteriye özgü yatırım yapmak zorunda olduğu, kısa dönemde kendi maliyetini karşılaması mümkün olmayan ve anlaşmanın bir tarafına yük getiren türde yatırımların bulunması durumunda vazgeçme probleminin çözümü için yatırımların geri döndürülebilmesini temin etmek amacıyla bazı dikey kısıtlamaların getirilebileceği belirtilmiştir.
- (53) İncelenen sektörde ikram hizmeti sağlayıcıları ile havayolu şirketleri arasında yapılan anlaşmalara, sağlayıcının yapmış olduğu veya yapacağı yatırımların geri dönüşünü teminat altına almak amacıyla genellikle "yolcu garantisi" veya "münhasırlık" olmak üzere iki tür kısıtlama getirilebilmektedir.
- (54) Yolcu garantisi yönteminde, havayolu şirketi uçak içi ikram hizmeti sağlayıcısına minimum yolcu adedi taahhüdünde bulunmak suretiyle hizmet sağlayıcısının yatırımlarının karşılığını alabilmesi için gereken yolcu başına geliri teminat altına almaktadır. Söz konusu yöntem ikram hizmeti sağlayıcısı bakımından daha avantajlı olmakla birlikte, bu yöntemde havayolu şirketleri uçak doluluk oranlarının düştüğü seferlere ilişkin zararı tek başına üstlenmektedir. Münhasırlık yönteminde ise, belirli bir süre için ilgili havayolu şirketi uçak içi ikram hizmetini münhasıran anlaşma tarafı sağlayıcıdan almaktadır. Bu yöntemde ilgili ikram hizmeti sağlayıcısı havayolu şirketi ile birlikte doluluk oranlarından kaynaklı her türlü zarara ortak olmaktadır.
- (55) Dikey Anlaşmalara İlişkin Kılavuz'un 121. paragrafında; sağlayıcının, yapacağı yatırımın karşılığını alamayacağını düşünmesinden ötürü yatırım yapmaktan vazgeçeceği hususuna işaret eden vazgeçme probleminin çözümü için alıcı üzerine "rekabet etmeme yükümlülüğü" veya "miktar sınırlaması" getirilebileceği belirtilmiştir. Ancak vazgeçme probleminin ortaya çıkabilmesi için; i) yatırımın alıcıya özgü olması, ii) kısa zamanda telafi edilemeyecek uzun dönemli yatırım olması, iii) yatırımın asimetrik olması, bir başka deyişle sözleşmenin taraflarından birinin diğerine göre daha fazla yatırım yapmış olması şartları aranmaktadır.

- (56) Söz konusu koşulların sağlanıp sağlanmadığına bakıldığında; yatırımların TDC tarafından yapılacak olması¹⁸, yatırımın pazarın geneline özgü olmaktan ziyade THY'nin sahip olduğu satış hacmi sebebiyle büyük oranda THY'ye özgü olması ve yatırım hacminin büyüklüğü nedeniyle de yatırımın geri dönüşünün kısa zamanda mümkün olmamasının yukarıda sayılan koşulları sağladığı değerlendirilmektedir.
- (57) Bu bağlamda söz konusu SÖZLEŞME'nin 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinin birinci fıkrasının (c) bendinde yer alan koşulu sağladığı kanaatine varılmıştır.

d) Rekabetin (a) ve (b) Bentlerindeki Amaçların Elde Edilmesi İçin Zorunlu Olandan Fazla Sınırlanmaması

- (58) Muafiyet şartlarının sonucusunun karşılanabilmesi için; SÖZLEŞME'nin, taraflar arasında kurulan ilişkiden beklenen faydaların sağlanabilmesi bakımından, rekabeti zorunlu olandan daha fazla kısıtlamaması gerekmektedir.
- (59) İstanbul Havalimanı THY'nin merkezî (*home-base*) havalimanı konumundadır. Hem taraflardan hem de rakiplerden gönderilen cevabi yazılarda havayolu şirketlerinin merkezî havalimanları özelinde ikram hizmetleri bakımından münhasırlık içeren sözleşmeler imzaladıkları görülmektedir. Örneğin DOCO AG'nin Londra Heathrow Havalimanı'nda British Airways ile 15.05.2020 tarihinde ve ayrıca Madrid-Barajas Havalimanı'nda Iberia ile 01.02.2020 tarihinde akdettiği uçak içi ikram hizmetleri sözleşmeleri 10'ar yıllık münhasırlık hükümleri içermektedir. TDC'nin verdiği bilgiler kapsamında ise söz konusu iki havalimanında DOCO AG'nin pazar payının sırasıyla %(...) ve %(...) olduğu görülmektedir.
- (60) Bununla birlikte dosya konusu işlemde, havacılık sektörünün kendine has özellikleri sebebiyle dünyada da uygulama imkânı bulan ve temelde havayolu şirketi ile ikram hizmeti sağlayıcısı arasındaki vazgeçme problemine bir çözüm olarak getirilen münhasırlık hükmünün TDC ve THY'nin pazardaki konumları itibarıyla uçak içi ikram hizmetleri pazarında; pazarın doygunluğa ulaşmaması, IST ve yapılacak yeni havalimanı yatırımlarının etkisiyle ilgili ürün pazarlarının genişleme imkânı bulacak olması, yatırımın ölçek ekonomilerinden kaynaklanan etkinlik kazanımlarına yol açacak olması, yatırımın sağlayıcı tarafından THY'ye özgü yapıyor olması ve yatırım hacminin boyutu sebebiyle vazgeçme probleminin kaçınılmaz olarak ortaya çıkması ve yukarıda detayları ile açıklanan Dikey Anlaşmalara İlişkin Kılavuz'un 115. paragrafında ifade edilen objektif haklı gerekçenin var olması birlikte değerlendirildiğinde SÖZLEŞME'nin 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinin birinci fıkrasının (d) bendinde yer alan koşulu sağladığı değerlendirilmektedir.
- (61) Yukarıda yapılan tespit ve değerlendirmeler ışığında başvuru konusu SÖZLEŞME'ye; SÖZLEŞME konusu havalimanları özelinde 17.05.2019 tarihinden itibaren sözleşme süresince (15 yıl) 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesi kapsamında bireysel muafiyet tanınabileceği sonucuna ulaşılmıştır.

¹⁸ TDC tarafından gönderilen 26.02.2021 tarih ve 15520 sayılı cevabi yazıda, söz konusu yatırımların TDC tarafından yapılacağı ve THY'nin yapılacak yatırımlara herhangi bir katkısının olmayacağı ifade edilmiştir.

H. SONUÇ

(62) Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre,

- Türk Hava Yolları A.O. ve THY DO &CO İkrâm Hizmetleri A.Ş. arasında akdedilen "İkrâm Hizmetleri Sözleşmesi"nin 2002/2 sayılı Dikey Anlaşmalara ilişkin Grup Muafiyeti Tebliği'nden yararlanamayacağına,
- Bununla birlikte, "İkrâm Hizmetleri Sözleşmesi"ne sözleşmenin imza tarihi olan 17.05.2019 tarihinden itibaren sözleşme süresince (15 yıl) bireysel muafiyet tanınmasına

gerekçeli kararın tebliğinden itibaren 60 gün içinde Ankara İdare Mahkemelerinde yargı yolu açık olmak üzere, OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.