

**Rekabet Kurumu Başkanlığından,**

**REKABET KURULU KARARI**

**Dosya Sayısı** : 2009-1-85 (Ortak Girişim)  
**Karar Sayısı** : 09-39/981-247  
**Karar Tarihi** : 26.8.2009

**A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER**

10

**Başkan** : Prof. Dr. Nurettin KALDIRIMCI (Başkan V.)  
**Üyeler** : Mehmet Akif ERSİN, Doç. Dr. Mustafa ATEŞ,  
İsmail Hakkı KARAKELLE, Doç. Dr. Cevdet İlhan GÜNAY,  
Murat ÇETİNKAYA, Reşit GÜRPINAR

**B. RAPORTÖRLER:** Cengiz SOSYAL, Harun ULU, Seda Nurtaç FİRENGİZ

**C. BİLDİRİMDE  
BULUNAN**

20

: - Opet Petrolcülük A.Ş.  
Temsilcisi: Av. Hasan ŞAHİN  
Kısıklı Mah. Sarıgazi Cad. No:65 Üsküdar/İstanbul  
- Türk Hava Yolları A.O.  
Temsilcisi: Av. A. Serhat KAYA  
THY Genel Yönetim Binası Atatürk Havalimanı Hukuk Müşavirliği  
Kat:4 Yeşilköy/İstanbul

**D. TARAFLAR**

30

: - Opet Petrolcülük A.Ş.  
Kısıklı Mah. Sarıgazi Cad. No:65 Üsküdar/İstanbul  
- Türk Hava Yolları A.O.  
THY Genel Yön. Binası Atatürk Havalimanı Yeşilköy/İstanbul

**E. DOSYA KONUSU:** Opet Petrolcülük A.Ş. ile Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığının ortak girişim şirketi kurmaları işlemine izin verilmesi talebi.

40

**F. DOSYA EVRELERİ:** Kurum kayıtlarına 17.07.2009 tarih ve 5048 sayı ile giren ve eksiklikleri en son 18.8.2009 tarih ve 5804 sayı ile tamamlanan bildirim üzerine, 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 7. maddesi ile 1997/1 sayılı Rekabet Kurulu'ndan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ'in ilgili hükümleri uyarınca yapılan inceleme sonucunda düzenlenen 21.8.2009, 2009-1-85/Öİ-09-CS sayılı Devralma Ön İnceleme Raporu, 24.8.2009 tarih ve REK.0.05.00.00-120/185 sayılı Başkanlık önergesi ile 09-39 sayılı Kurul toplantısında görüşülerek karara bağlanmıştır.

**G. RAPORTÖRÜN GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda, OPET Petrolcülük A.Ş. ve Türk Hava Yolları A.O. arasında imzalanan Ortaklık Anlaşması uyarınca ortak girişim şirketi kurulması işlemine ilişkin olarak;

- Mevcut haliyle Ortaklık Sözleşmesinin ve bildirilen işlemin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında olduğu ve Kanun'un 5. maddesi kapsamında muafiyet verilemeyeceği,

- 50 - Ortaklık Anlaşmasında yer alan “Çözumsuzlük Hali” başlıklı Madde 8’in uygulamasının şirketin kurulmasından itibaren 5 yıl ile sınırlandırılmasına yönelik Ortaklık Anlaşmasının yeniden düzenlenmesi halinde bildirim konusu işlemin 4054 sayılı Kanun’un 7. maddesi ve bu Kanun’a dayanılarak çıkarılan 1997/1 sayılı Tebliğ kapsamında izne tabi olduğuna, işlem sonucunda, ilgili pazarda bir hakim durumun yaratılmasının veya mevcut hakim durumun güçlendirilmesinin ve böylece rekabetin önemli ölçüde azaltılmasının söz konusu olmadığına, dolayısıyla bildirim konusu işleme 4054 sayılı Kanun’un 7. maddesi çerçevesinde izin verilmesi gerektiği

görüşü ifade edilmiştir.

60

## H. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

### H.1. Taraflar

#### H.1.1. OPET Petrolcülük A.Ş. (OPET)

Dosyadaki bilgilere göre merkezi İstanbul’da bulunan OPET, ticari ve endüstriyel yakıtlar ile madeni yağların pazarlanması konularında faaliyet göstermektedir. 2008 yılı cirosu 7.787.320.174 TL olan OPET’in hissedarlık yapısı aşağıda yer almaktadır:

**Tablo :1** OPET Hissedarlık Yapısı

Hissedarın Unvanı	Sermaye Oranı (%)
Türkiye Petrolleri A.Ş.	40,00
Demir Export A.Ş.	4,67
Mogaz Pet. Gazl. A.Ş.	2,00
Akpa Dayanıklı Tüketim A.Ş.	2,00
Zer Merkezi Hiz. A.Ş.	1,33
Temel Ticaret Yatırım A.Ş.	0,00
Koç Yapı Malzemeleri Tic. A.Ş.	0,00
Güvenok Turizm Petr. Nak. Ve İnş. Taah. San. Ve Dış Tic. A.Ş.	4,51
Öztürk Yatırım ve Turizm A.Ş.	45,49
<b>TOPLAM</b>	<b>100,00</b>

- 70 OPET, Mobil A.Ş., The Shell Company ve BP Petrolleri A.Ş. ile İstanbul Atatürk Havaalanı, İzmir Adnan Menderes Havaalanı, Bodrum Milas Havaalanı ve Antalya Havaalanında bulunan tesisler için “depolama ve uçaklara yakıt ikmali için ortak havacılık operasyon sözleşmesi” 1.3.2008 tarihinde imzalanmıştır<sup>1</sup>. Böylelikle OPET’in İstanbul, İzmir, Bodrum ve Antalya havaalanlarında jet yakıtı tedariki etmeye yönelik altyapısı bulunmaktadır, ancak henüz bu alanda bir satış gerçekleştirilmemiştir.

#### H.1.2. Türk Hava Yolları (THY)

- 80 Merkezi İstanbul’da bulunan THY, 2008 yılındaki 5.886.210.876 TL cirosu ile Türk havacılık sektörünün en büyük kuruluşudur. 2006 yılında hisselerinin halka arz ile şirketteki kamu payı %50’nin altına düşmüştür. THY’nin hissedarlık yapısı aşağıdadır:

**Tablo:2** THY’nin hissedarlık yapısı

Hissedarın Adı/Unvanı	Sermaye Oranı (%)
Özelleştirme İdaresi Başkanlığı	49,12
Halka Açık Kısım	50,88
<b>TOPLAM</b>	<b>100,00</b>

<sup>1</sup> Bu ortaklığa ilişkin 9.7.2008 tarih ve 08-44/606-231 sayılı Rekabet Kurulu kararı ile muafiyet verilmiştir.

THY'nin son dönemde strateji olarak yaptığı ortaklıklarla yan hizmetlere ilişkin pazarlara giriş yaptığı görülmektedir. Bu kapsamda THY'nin %50 hissesine sahip olduğu THY DoCo İkrım Hizmetleri A.Ş., Uçak Servisi A.Ş.'nin uçak içi ikrama ilişkin malzeme ve teçhizatlarını devralmıştır<sup>2</sup>. THY ile Havaş arasında imzalanan Ortak Girişim Sözleşmesi ile TGS yer Hizmetleri A.Ş. bünyesinde ortaklık tesis edilmesine izin verilmesi talebi ise halen Rekabet Kurumunda nihai inceleme aşamasındadır.

90

## H.2. İlgili Pazar

### H.2.1. İlgili Ürün Pazarları

#### H.2.1.1. Havacılık Yakıtları Pazarı

Bildirim konusu Ortaklık Anlaşması uyarınca, THY ile Opet arasında hava araçlarına jet yakıtı dağıtımını için bir ortak girişim şirketi kurulacak olup, söz konusu Ortak Girişim Şirketi jet yakıtı dağıtımını, satımını, iletimini ve depolanması faaliyetlerinde bulunacaktır.

100

Havacılık yakıtları "Avgas (aviation gas)" ve "Jet A1" isimleri altında ikiye ayrılmaktadır. Avgas, yüksek oktanlı bir benzin türü olup pervaneli (içten yanmalı) motorlara sahip uçaklarda kullanılmaktadır. Jet A1 ise, jet motorlu uçaklarda yakıt olarak kullanılmaktadır. Yurtiçi Avgas ihtiyacı ithalat yoluyla karşılanmakta olup tüketimi ihmal edilecek kadar küçüktür. Bu nedenle ilgili ürün pazarı "*jet yakıtı dağıtım pazarı*" olarak belirlenmiştir.

#### H.2.1.2. Hava Taşımacılığı

110

Bildirime konu işlemin faaliyet göstereceği pazar jet yakıtı tedariki olmakla birlikte, jet yakıtının havayolu ile yolcu ve kargo taşımacılığında önemli bir etkiye sebep olduğu görülmektedir. Bu nedenle, etkilenen pazarlardan jet yakıtı pazarının alt pazarı olan "*havayolu ile yolcu taşımacılığı pazarı*" da bu dosya kapsamında ilgili ürün pazarı olarak tanımlanmıştır.

## H.2.2. İlgili Coğrafi Pazar

120

Havaalanlarında faaliyet gösterecek yakıt şirketlerinin her bir havaalanı için Devlet Hava Meydanları ile Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu'ndan ayrı ayrı ruhsatı almak zorundadırlar. Güvenlik, teknik, imkânsızlık ve karlılık gibi kısıtlar nedeniyle havayollarının inilen havaalanından başka bir alanda yakıt ikmalı yapması, istisnalar dışında mümkün olmamaktadır. Bu bağlamda ilgili coğrafi pazar her bir havaalanı için ayrı ayrı belirlenebilir. Bununla birlikte ilgili coğrafi pazarın her havaalanı için ayrı ayrı veya birlikte belirlenmesi başvuru konusu işlem açısından bir değişikliğe yol açmayacaktır. Bu nedenle, bildirim konusu olan işlem açısından ilgili coğrafi pazar, "*Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisindeki sivil havaalanları*" olarak belirlenmiştir. Söz konusu tanım havayolu ile yolcu taşımacılığı pazarı için de geçerlidir.

## H.2.3. Pazarın Yapısı

130

Havacılık yakıtlarına ilişkin piyasa yapısı aşağıda tedarik zinciri ve fiyatlandırma çerçevesinde ele alınmıştır:

<sup>2</sup> Bu işleme Rekabet Kurulu 29.12.2006 tarih ve 6-96/1225-370 sayılı kararıyla izin vermiştir.

**Tedarik zinciri:** Havacılık yakıtları pazarı, ikmal zinciri bakımından, akaryakıt pazarından farklılık arz etmektedir. Akaryakıt pazarında "rafineri- dağıtım şirketi- bayi-tüketici" şeklide bir ikmal zinciri varken, havacılık yakıtları pazarındaki zincir, "rafineri-tedarikçi - tüketici" şeklindedir. Buradaki tedarikçiler de genelde uluslararası çaptaki petrol şirketleridir. Pazarın yapısı itibarıyla bu pazarda bayilik sistemi bulunmamakta, bu şirketler doğrudan nihai kullanıcıya satış yapmaktadırlar. Avrupa'daki önemli havaalanlarında hizmet veren şirketlere bakıldığında, bunların Shell, BP, TotalFinaElf, Statoil, Exxon Mobil gibi şirketler olduğu görülmektedir. Genelde bu şirketlerin havacılık faaliyetleri, diğer faaliyetlerinden ayrı bir şekilde yürütülmektedir.

Havaalanlarında uçaklara yakıt ikmal iki şekilde olmaktadır. Bunlardan birincisi, peron (körük) bulunmayan havaalanlarındaki ikmaldir. Bu havaalanlarında, sağlayıcı şirket, depodan tanker araçlara (dispenser) doldurduğu yakıtı park alanında bekleyen uçağa götürerek burada ikmal yapmaktadır. Peron bulunan modern havaalanlarında ise uçaklara ikmal, "hidrant" denilen bir sistemle yapılmaktadır. Hidrant, sağlayıcı şirketlerinin depolarından başlayıp peronların altından geçen ve her peronda uçağa ikmal imkanı sağlayan, bütün yakıt satıcılarının kullandığı, merkezi bir sistemdir.

**Fiyatlama:** Havayolu şirketleri yıllık yakıt ihtiyaçlarını ihale yoluyla karşılamaktadırlar. Havayolu şirketleri genellikle havaalanı bazında ihaleye çıkmayı tercih etmektedirler. İhalede belirlenen fiyatlar bir yıllık süre için geçerli olacağından, havacılık yakıtları pazarındaki rekabet bu ihalelerde oluşmaktadır. Bu nedenle, bir sonraki yıl için havayolu şirketlerinin hangi fiyata, nereden ve ne kadar yakıt alacakları ihaleler sonucu belli olduktan sonra, yıl içerisinde havayollarına yakıt satan teşebbüslerin fiyat ve satış koşulları gibi unsurlarla piyasada rekabet etmeleri söz konusu olmamaktadır. İhaleler sonucu yapılan kontratlar dışında plansız-spot satışlar ancak kargo uçakları ile rotası dışında farklı bir havaalanına inmek zorunda kalan uçaklar bakımından söz konusu olmaktadır.

Havacılık yakıtlarının *rafineri çıkış fiyatları* da yukarıda özetlenen şekilde belirlenmektedir. Yakıtı rafineriden alarak uçağa ikmal yapan sağlayıcının satış fiyatı ise rafineri fiyatına kendi katlandığı maliyetler ve kardan oluşan bir bedel eklenmesiyle oluşmaktadır. Bu çerçevede, havacılık yakıtları pazarında *nihai tüketiciye uygulanan fiyatın* iki segmenti bulunmaktadır. Bunlar;

- yakıt bedeli (jet A1'in, erişilebilir dünya piyasalarındaki rafineri satış fiyatına bağlı fiyatı) ve
- hizmet bedelidir (sağlayıcının jet A1'i rafinerilerden alıp uçağın deposuna doldurulmasına kadar olan hizmetleri için ödenecek bedel).

Havayolu ihalelerinde, sağlayıcılar sadece *hizmet bedeli* için teklif vermektedirler. Yakıt bedelinin belirlenmesinde, ikmal yapılacak havaalanlarına en yakın erişilebilir dünya piyasasında oluşan fiyatlar veri alınmakta olup ihalede bu konuda fiyat verilmemektedir. Örneğin, Akdeniz havzasında yer alan ülkelerde genelde İtalya limanlarında oluşan nihai ürün fiyatları dikkate alınmaktadır (Platt's İtalya). Bu pazarda her gün jet A1 için rafineri satış fiyatı açıklanmaktadır. Akdeniz havzasında yer alan ülkelerdeki havaalanları için yapılacak sözleşmelerde ürün bedeli, bir ay önceki platts İtalya ortalama satış fiyatları olarak belirlenmektedir. Bu bedel, pazardaki fiyat değişikliklerine bağlı olarak her ay için değişmektedir. Hizmet bedeli ise, havaalanının en yakın rafineriye uzaklığı, nakliye şartları, direkt boru hattının bulunup bulunmadığına ve rekabet şartlarına göre değişmektedir.

Havacılık yakıtları pazarının bir diğer özelliği de, uçakların mecbur kalmadıkça tek yönlü sefere yetecek kadar yakıt almalarıdır. Bir uçağın kalkıştan önce alacağı yakıt miktarı;

- yolcu sayısı ve kargo miktarına,
- kalkılacak ve inilecek pistin uzunluğu ve kabul edebileceği ağırlığına,
- inilecek pistin uzaklığına,
- hava durumuna
- 190 - uçuş yüksekliğine
- acil durumlarda inebileceği en yakın havaalanına

göre değişmektedir. Bu çerçevede, kural olarak uçaklar fazla yakıtın neden olduğu ağırlığın yakıt sarfiyatını artırdığı ve inişlerde meydana gelen kazalarda fazla yakıtın can kaybına neden olduğu için, kısa mesafeli de olsa, yalnızca sefer yapacağı havaalanına gitmeye yetecek kadar yakıt ikmali yapmayı tercih etmektedirler.

Halihazırda Türkiye’de 30 havaalanına sefer yapılmakta olup bu pazardaki en büyük oyuncu ve akaryakıt müşterisi THY’dir. Yurt içindeki en büyük sağlayıcı ise POAŞ’tır. POAŞ’ın İzmit rafinerisinden çıkan ve Trakya’ya uzanan Nato Boru Hattına eklenen boru hattıyla doğrudan Atatürk havaalanındaki depolarına ürün sevk etmektedir. Bu havaalanındaki BP, Shell ve Mobil’in böyle bir imkanı bulunmamaktadır. Bu şirketler İzmit Rafinerisinden temin ettikleri yakıtı deniz yoluyla İstanbul Avrupa yakasındaki depolama tesislerine getirip buradan karayoluyla Atatürk Havaalanındaki tesislerine sevk etmektedir. Bu bakımdan bu alandaki maliyetleri POAŞ’a göre yüksek seviyededir. THY, her yıl tüm havaalanları için toplu olarak ihaleye çıkmaktadır. POAŞ THY’nin en büyük ikmal noktası olan Atatürk Havaalanında rakiplerine göre daha iyi teklifler sunabildiği için bu güne kadar THY’nin tüm ihalelerini kazanmıştır. Bu durumda, diğer şirketlerin depolama kapasitelerinin küçük olması, yurt genelinde bütün havaalanlarında faaliyette bulunmamaları gibi faktörlerin de rolü bulunmaktadır.

210 POAŞ, Sabiha Gökçen ve Uşak Havaalanları dışındaki bütün meydanlarda bulunmaktadır. Mobil ise Çorlu, Kayseri, Ankara, Dalaman, Nevşehir ve Adana Havaalanlarında faaliyet göstermektedir. Bu havaalanları dışındaki önemli havaalanlarında faaliyet gösteren oyuncular aşağıda yer almaktadır:

Antalya: POAŞ, BP, Mobil, Shell  
Bodrum: POAŞ, BP, Mobil, Shell  
İzmir: POAŞ, BP, Mobil, Shell  
Ankara: POAŞ, Mobil

220 Türkiye’de jet yakıtı satışı yapan firmaların Türkiye genelindeki 2008 yılı tahmini pazar payları aşağıda gösterilmektedir:

**Tablo 3:** Türkiye pazar payları

ŞİRKET	PAZAR PAYI (%)
Petrol Ofisi	..
Mobil Oil	..
Shell Company Of Turkey Limited Türkiye Şubesi- Merkezi Londra	..
BP Petrolleri A.Ş.	.
Akpet Petrol Ürünleri Pazarlama Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi	.

Dosyadaki bilgilerden, 2008 yılı itibarıyla Türkiye jet yakıtı dağıtım pazarında satılan toplam jet yakıtı miktarının tahmini olarak 2.701.000m<sup>3</sup>, THY’nin söz konusu pazardaki alım tutarının ise ..... m<sup>3</sup> olduğu anlaşılmaktadır. Başka bir ifadeyle, THY’nin alım gücü bakımından Türkiye tüketimindeki payı %....’tür.

### H.3. Yapılan Tespitler ve Hukuki Değerlendirme

#### 230 H.3.1. İşlemin Niteliğine İlişkin Değerlendirme

Bildirim konusu Ortaklık Anlaşması uyarınca, THY ile Opet arasında hava araçlarına jet yakıtı dağıtımı için bir ortak girişim şirketi kurulacak olup söz konusu Ortak Girişim Şirketi (OG) jet yakıtı dağıtımı, satımı, iletimi ve depolanması faaliyetlerinde bulunacaktır. Raportörlerce taraflarla yapılan görüşmelerde, kurulacak OG ile amacın sadece OG ve THY arasında tedarik hizmeti veren bir dikey anlaşmanın uygulanması değil, piyasada jet yakıtı tedariki faaliyetinde bulunan ve üçüncü taraflara da hizmet sağlayan bir yapı oluşturmak olduğu belirtilmiştir. Bir başka ifadeyle, taraflar jet yakıtı tedariki pazarında güçlerini birleştirmeye yönelik yoğunlaşma doğurucu bir ortak girişim kurmayı hedeflemektedir.

1997/1 sayılı Tebliğ'in 2. maddesinin (c) bendine göre, amaçlarını gerçekleştirmek üzere işgücü ve malvarlığına sahip olacak şekilde bağımsız bir iktisadi varlık olarak ortaya çıkan ve taraflar arasındaki veya taraflarla ortak girişim arasındaki rekabeti sınırlayıcı amacı veya etkisi olmayan ortak girişimler (joint-venture), 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi çerçevesinde teşebbüsler arası birleşme ve devralma kabul edilmektedir. Dolayısıyla, OG'nin 1997/1 sayılı Tebliğ kapsamında bir ortak girişim olarak değerlendirilebilmesi için değerlendirilmesi gereken üç unsur yer almaktadır:

- a) ortak bir kontrolün bulunması,
- 250 b) ortak girişimin bağımsız bir iktisadi varlık olarak kurulması,
- c) rekabeti sınırlayıcı ve bozucu etkisinin bulunmaması.

#### a) Ortak Kontrol

Ortaklık Anlaşması kapsamında kurulacak OG'de THY ve bağlı ortaklıkları şirket sermayesinin %50'sini temsil eden A Grubu hisselerine, OPET ve bağlı ortaklıkları veya OPET'in belirleyeceği Koç Topluluğu şirketleri de şirket sermayesinin %50'sini temsil eden B Grubu hisselerine sahip olacaklardır. Yönetim Kurulu 3'ü A Grubu hissedarlar ve 3'ü de B Grubu hissedarlar tarafından seçilmek üzere 6 üyeden oluşacaktır. Yönetim Kurulu kararlarının geçerli olabilmesi için 6 üyeden en az 5'inin olumlu oyu gerekmektedir (Ortaklık Sözleşmesi Madde 5). Bu noktadan hareketle, taraflarca kurulacak olan anonim şirketin OPET ve THY'nin ortak kontrolü altında olan bir ortak girişim şirketi olacağı görülmektedir.

#### b) Bağımsız bir İktisadi Varlık Olarak Ortaya Çıkma - Tam İşlevsellik

Ortak girişimin tam işlevsel olarak nitelendirilebilmesi, bağımsız iktisadi varlığın tüm işlevlerini uzun süreli olarak yerine getirmek üzere kurulmasına bağlıdır. Ana teşebbüslerin bünyesinde belirli bir alanda örneğin araştırma geliştirme, üretim, dağıtım ya da satış alanlarından birinde faaliyet göstermek üzere kurulan ortak girişimler bağımsız bir iktisadi varlık olma özelliğine sahip değildirler. Ortak girişim, pazarda faaliyet gösteren diğer firmaların gerçekleştirdiği üretim, dağıtım gibi tüm faaliyetlerde bulunmalı ve kendine ait personel, idare ve yönetim organına sahip olmalıdır.

“Tam işlevsel” kriterinin belirlenmesinde etkili olan bir diğer unsur, ana teşebbüslerin ilgili ürünün alt ve üst pazarlarında önemli derecede varlıklarını sürdürdüğü durumlarda, ana teşebbüslerle ortak girişim arasındaki ilişkinin mahiyetidir. Ortak girişim, ürünlerinin önemli bir bölümünü ana teşebbüslere sağlıyor, piyasadaki diğer

280 teşebbüslere kayda değer biçimde satış yapmıyorsa, bu durum ortak girişimin  
bağımsız bir iktisadi varlık olarak nitelendirilememesi yönünde  
değerlendirilebilmektedir. Ancak ortak girişim, satışlarının önemli bir bölümünü ana  
teşebbüslere gerçekleştirirse dahi bu durum bazı şartlar altında makul sayılmaktadır.  
Buna göre ortak girişimin ilk kuruluş yıllarında ana teşebbüslere satışının yüksek  
seviyelerde olması halinde, ortak girişim yine de tam işlevsel olarak kabul edilmektedir.  
Bu süre ortak girişimin piyasada tutunabilmesi için gereken bir süre olmalıdır ve  
genellikle piyasanın kendine has yapısına göre değişebilmekle birlikte ilk üç yıl yeterli  
görülmektedir. Ayrıca ana teşebbüslere satışlar piyasa şartlarında gerçekleşiyorsa  
290 satışlar içindeki payı çok yüksek olsa dahi ortak girişim tam işlevsel olarak kabul  
edilebilmektedir.

Ortaklık anlaşmasının 2. maddesinde “ *Taraflar, kendilerine ve bağlı ortaklıklarına ait  
hava araçları dahil, hava araçlarına jet yakıtı dağıtımını (“İş”) amacıyla bir ortak girişim  
şirketinin kurulması ve işletilmesi konusunda mutabıktırlar. Şirket İş kapsamında jet  
yakıtı dağıtımını, satımını, iletimini ve depolanması faaliyetlerinde bulunacaktır.*” hükmü yer  
almaktadır.

Ortaklık Anlaşmasının 4. maddesinde ise bu amaçla, Rekabet Kurulundan alınacak  
300 izni takiben en geç 1 ay içerisinde 2.000.000 TL. sermayeli bir anonim şirket kurulacağı  
belirtilmektedir. Esas itibarıyla akaryakıt dağıtım lisansına sahip tüm teşebbüslerin jet  
yakıtı satışı yapabilmesi hukuken mümkün olmakla birlikte, teşebbüslerin bu alanda  
faaliyet göstermek ve havayolu şirketlerinin açmış olduğu ihalelere katılmak için  
özellikle depolama gibi altyapı tesislerine sahip olmaları gerekmektedir. Raportörlerce  
tarafar ile yapılan görüşmelerde, OG'nin kuruluşundan sonra gerekli yatırımların  
gerçekleştirileceği ve OG'nin başlangıçta OPET'in sahip olduğu altyapı ve haklardan  
yararlanacağı ifade edilmiştir. Şöyle ki OPET 2008 yılında, BP, Shell ve Mobil  
tarafından İstanbul Atatürk, Antalya, İzmir ve Bodrum havaalanlarında işletilen  
depolama tesislerine ortak olarak katılmıştır<sup>3</sup>.

310 Öte yandan Ortaklık Anlaşmasının 13. maddesinin (a) bendinde anlaşma konusu  
faaliyetlere ilişkin rekabet yasakları düzenlenmektedir. Buna göre anlaşma konusu iş  
münhasıran OG tarafından yürütülecektir. TÜPRAŞ'ın faaliyetleri ve OPET ile bağlı  
ortaklıklarının OG'ye ve TÜPRAŞ'a jet yakıtı satması, söz konusu rekabet yasağının  
kapsamı dışında bırakılmıştır.

Ortaklık Anlaşmasının 13. maddesinin (d) bendinde ise, OG'nin kurulmasını takiben  
THY ile OG arasında bir alım ilişkisinin başlamasını teminen 5 yıl süreli bir Jet Yakıtı  
Hizmet Alım Sözleşmesi imzalanmasına ilişkin hüküm yer almaktadır. Yukarıda da yer  
verildiği üzere, ortak girişim şirketleri ürünlerinin önemli bir bölümünü ana teşebbüslere  
320 sağlıyor, piyasadaki diğer teşebbüslere kayda değer biçimde satış yapmıyorsa, bu  
durum ortak girişim şirketinin bağımsız bir iktisadi varlık olarak nitelendirilmesini  
engellayebilmektedir.

Nitekim, Rekabet Kurulu benzer bir dosyada almış olduğu 29.12.2006 tarih ve 06-  
96/1224-369 sayılı THY-DoCo kararında, kurulacak ortak girişim ile THY arasında 5 yıl  
süreli münhasır hizmet alım sözleşmesinin teşebbüsler arası bir anlaşma niteliğinde  
olması nedeniyle, söz konusu hükmün ilgili anlaşmadan çıkarılması koşulunu  
getirmiştir.

<sup>3</sup> Söz konusu işleme Rekabet Kurulu'nun 9.7.2008 tarih, 08-44/606-231 sayılı kararı ile izin verilmiştir.

330 Ortak girişimler, satışlarının önemli bir bölümünü ana teşebbüslere gerçekleştirse dahi bu durum bazı şartlar altında makul sayılmaktadır. Bu durumda ilgili ürün pazarı, tarafların özellikleri ve ortak girişimin satışları piyasa şartlarına uygun olarak yapıp yapmadığı ve münhasırlık gibi konular önem kazanmaktadır. THY-DoCo kararında hizmet alım sözleşmesine müsaade edilmemiş, söz konusu hizmet alım anlaşmasının Ortak Girişim Sözleşmesinden çıkarılarak Kuruma bildirilmesine karar verilmiştir. Mevcut dosya kapsamında Ortaklık Sözleşmesinde yer alan 5 yıl süreli jet yakıtı hizmet alım sözleşmesinin ise sözleşmeden çıkarılmasına gerek olmadığı değerlendirilmektedir. Şöyle ki, jet yakıtı tedariki ile ilgili sermaye yatırımlarının yüksek olduğu, ortak girişimin kendi ayakları üzerinde durabilen bağımsız bir teşebbüs haline gelebilmesi için altyapı yatırımlarının gerektiği ve bu bağlamda belli bir süre ile OG'nin kurucu teşebbüslerden THY ile hizmet alım ilişkisinin ortaklık sözleşmesinde garantiye alınmasının, söz konusu OG'nin tam işlevsel olma özelliğini yok etmeyeceği düşünülmektedir. Kaldı ki, söz konusu maddede münhasırlık bulunmamaktadır.

Kurulacak olan OG'nin kuruluş aşamasında 5 yıl süreyle THY ile alım ilişkisinin garantiye alınması makul görülüyor olmakla birlikte, 5 yıl süreyle yapılan hizmet alım anlaşmasının bitmesinin ardından OG'nin ticari faaliyetlerinde kurucu teşebbüsler ve piyasadaki diğer firmalara eşit uzaklıkta durması ve söz konusu hizmet sağlama faaliyetlerini rekabetçi piyasa yapısı içinde gerçekleştirmesinin, OG'nin tam işlevsellik özelliğini sağlaması bakımından önem arz ettiği düşünülmektedir. Bununla birlikte Ortaklık Anlaşmasında, OG'nin ömrünün OG'nin THY ile olan alım ilişkisinin yürütülmesine bağlandığı görülmektedir. 'Çözümsüzlük Hali' başlıklı Madde 8'de THY ve OPET açısından çözümsüzlük hallerinin ne olduğu belirlenerek, bu çözümsüzlük hallerinde tarafların OG'den nasıl çıkacakları düzenlenmiştir. Esas itibarıyla tarafların bu ortaklığı kurarken bekledikleri sinerjinin ilk 5 yıllık alım ilişkisine dayandığı ve bu süre boyunca bir aksama olması halinde ortaklıktan çıkışın koşullarının bu alım ilişkisiyle belirlenmesinin makul olduğu anlaşılmakla birlikte, *Madde 8'de düzenlenen 'Çözümsüzlük Hali'nin, OG'nin kuruluşu aşamasında hizmet alım anlaşması için müsaade edilen 5 yıl ile sınırlandırılmasının ve 5 yıldan sonraki dönem için OG ile THY arasındaki alım ilişkisinin aksamamasının OG'nin devamı açısından bir çözümsüzlük hali olmaktan çıkarılmasının yerinde olacağı kabul edilmektedir.* Söz konusu madde aşağıda yer almaktadır:

**"Madde 8. Çözümsüzlük hali**

**8.1. Çözümsüzlük Halleri**

**a. THY açısından çözümsüzlük hali**

*THY'nin kötüniyetli olarak anlaşmazlığa sebebiyet vermesi hariç olmak üzere, THY ve OPET'in Şirketin THY'ye verdiği yakıt ikmal hizmetinin aksamasına neden olacak bir anlaşmazlığa girmeleri halinde, THY ve OPET arasında THY açısından Çözümsüzlük Hali bulunduğu kabul edilir.*

370 *Bu durumda 7 iş günü içerisinde, THY ve OPET kendi şirket genel müdürlerini bir çözüm kurulu (ad hoc) oluşturulması için atar. THY açısından çözümsüzlük halinin ortaya çıkmasını takiben 15 gün içerisinde bu 2 kişilik kurulun iyi niyetle THY açısından çözümsüzlük Hali'nin giderilmesi durumunda, THY, OPET'e şirket değerinin tespiti için Bağımsız Denetçiye başvuracağına dair ihbar yazısı gönderebilir.*

*Bağımsız denetçiye başvuru üzere, Bağımsız denetçi en kısa süre içerisinde şirketin değerlemesini yapar.*

*Şirket değerinin tespiti ve taraflardan her birine tebliğ edilmesini takiben, THY'nın*

- 1. Kendine ve Bağlı Ortaklarına ait tüm şirket hisselerini, tespit edilen Şirket değeri üzerinden OPET'e satmak veya*
- 2. OPET'e ve Bağlı ortaklarına ait tüm hisseleri, tespit edilen şirket değeri üzerinden almak*

380 *Hakkı bulunacaktır.*



*Bu durumda bağımsız denetçi masrafları OPET tarafından karşılanacaktır.*

*Taraflar söz konusu hisselerin alım-satımına, hisselerin devrine ve bedelin ödenmesine ilişkin işlemlerin, yukarıda tarif edilen prosedürlerin sona ermesini ve gerekli yasal izin veya onayların alınmasını takiben en fazla 30 (otuz) iş günü içinde tamamlanacağı konusunda mutabıktırlar.*

**b. OPET açısından çözümsüzlük hali**

390 *OPET'in kötü niyetli olarak anlaşmazlığa sebebiyet vermesi hali hariç olmak üzere, THY ve OPET'in, THY ile şirket arasında madde 13(d) ye göre yakıt hizmeti alımına ilişkin olarak yapılacak sözleşmenin süresinin sona erme veya bu alım ilişkisinin şirket açısından makul bir şekilde devamını engelleyecek hale gelmesine neden olacak bir anlaşmazlığa girmeleri durumunda, THY ve OPET arasında OPET açısından çözümsüzlük hali bulunduğu kabul edilir.*

*Bu durumda 7 iş günü içerisinde, THY ve OPET kendi şirket genel müdürlerini bir çözüm kurulu (ad hoc) oluşturulması için atar. OPET açısından çözümsüzlük halinin ortaya çıkmasını takiben 15 gün içerisinde bu 2 kişilik kurulun iyi niyetle OPET açısından çözümsüzlük halinin giderilmesi durumunda, OPET, THY'a şirket değerinin tespiti için Bağımsız Denetçiye başvuracağına dair ihbar yazısı gönderebilir.*

*Başvuru üzere, Bağımsız denetçi en kısa süre içerisinde şirketin değerlemesini yapar.*

*Şirket değerinin tespiti ve taraflardan her birine tebliğ edilmesini takiben, OPET'in*

1. *Kendine ve Bağlı Ortaklarına ait tüm şirket hisselerini, tespit edilen Şirket değeri üzerinden THY'ye satmak veya*
  2. *THY'ye ve Bağlı ortaklarına ait tüm hisseleri, tespit edilen şirket değeri üzerinden almak*
- 400 *hakkı bulunacaktır.*

*Bu durumda bağımsız denetçi masrafları THY tarafından karşılanacaktır.”*

Bütün bu değerlendirmeler ışığında, Ortaklık Anlaşmasının 8. madde uygulamasının, -OG'nin kurulmasını takiben 5 yıl süreyle sınırlandırılması- şeklinde Ortaklık Sözleşmesinin yeniden düzenlenmesi halinde OG'nin tam işlevsel bir teşebbüsün tüm fonksiyonlarına sahip olacağı ve ortaklarından bağımsız olarak kendi ticari faaliyetlerini sürdürme imkânına kavuşacağı değerlendirilmektedir.

410 *Tarafların söz konusu ortaklığı tam işlevsel bir ortak girişim olarak düzenlememeleri halinde, söz konusu ortaklık anlaşmasının bir hizmet sağlama anlaşması olarak OPET ve THY arasındaki bir dikey anlaşma niteliğinde değerlendirilmesi gerektiği, sözleşmede yer alan hizmet alım sözleşmesi 5 yıla sınırlı ve münhasırlık içermeyen bir lafza sahip olsa da, THY'nin alım gücü de dikkate alındığında rekabeti sınırlayabilecek nitelikte olduğu ve dolayısıyla 4. madde kapsamına girdiği sonucuna varılmaktadır. Bununla birlikte raportörlerce yapılan görüşmeler çerçevesinde, tarafların amacının tam işlevsel bir ortak girişim kurarak bu alandaki faaliyetlerini birleştirmek olduğu dikkate alındığında, bu aşamada konuya ilişkin bireysel muafiyet değerlendirmesi yapmaya gerek görülmemiştir.*

420 **c) Rekabeti Sınırlayıcı Amaç ve Etkiye Sahip Olmama**

*Aynı pazarda faaliyet gösteren rakipler arasında kurulan ortak girişimlerin, rakipler arasındaki rekabeti koordine edici ve sınırlayıcı amaç ve etkileri olabilmektedir. Bildirim konusu ortak girişim işleminin ana teşebbüsleri, aynı pazarda faaliyet göstermediklerinden birbirlerine rakip değildir. Kaldı ki, rekabet hukuku uygulaması bakımından ana teşebbüslerden yalnızca bir tanesinin ortak girişimle aynı pazarda faaliyet gösteriyor olması dahi koordinasyon doğurucu olarak kabul edilmemektedir.*

430 *Yukarıda yapılan değerlendirmeler sonucunda, OG'nin tam işlevsel olmasına yönelik değişikliğin yapılmasıyla birlikte, bildirim konusu işlemin 1997/1 sayılı Tebliğ kapsamında bir işlem olarak kabul edilmesi gerektiği sonucuna ulaşılmıştır.*

### H.3.2. Eşikler Bakımından Değerlendirme

440 İlgili ürün pazarı olarak OG'nin faaliyet göstereceği pazar olan Jet A1-havacılık yakıtları pazarı ele alındığında, kurucu teşebbüslerden THY'nin bu pazarda sadece alıcı konumunda olduğu görülmektedir. OPET'in ise geçen yıl girdiği ortaklıkla (BP, Shell, Mobil Ortaklığı) bazı havalimanlarında jet yakıtı tedarikine ilişkin altyapıya sahip olmakla birlikte henüz faaliyete geçmediği anlaşılmaktadır. Başka bir ifadeyle tarafların jet yakıtı tedariki pazarında bir önceki yıl bakımından herhangi bir pazar payı ya da cirosu bulunmamaktadır.

Bildirime ilişkin bir başka ilgili ürün pazarı, kurulacak OG'nin hizmet sağlayacağı pazar olan havayolu ile taşımacılık pazarıdır. Ana teşebbüslerden havayolu ile kargo ve yolcu taşımacılığı faaliyetleri yürüten THY'nin 2008 yılı cirosu 5.886.210.867 TL olup iç ve dış hatlarda havayolu ile yolcu taşımacılığı pazarındaki paylarına aşağıdaki tabloda yer verilmiştir.



**Tablo 4:** 2008 yılı THY yolcu taşımacılığı pazar payları

Firma	Tarifeli Uçuşlar	Tarifersiz Uçuşlar
Dış Hatlar	% 46,76	% 1,96
İç hatlar	% 65,71	% 6,56

450 Yukarıdaki bilgilerden, işlemin 1997/1 sayılı Tebliğ'in 4. maddesinde öngörülen ciro ve pazar payı eşikleri kapsamında izne tabi olduğu anlaşılmaktadır.

### H.3.3. Hakim Durum Değerlendirmesi

460 1997/1 sayılı Tebliğ kapsamında bildirim tabi olan birleşme devralmalarda esastan yapılan değerlendirmelerde öncelikli olarak bakılan hususun yeni bir hakim durum yaratılması ya da mevcut bir hakim durumun güçlenmesi durumuna ilişkin hususlar ön plana çıkmaktadır. Bildirime ilişkin işlemin esas itibarıyla jet yakıtı tedariki alanında dikey entegrasyonu tamamlayıcı bir durumun söz konusu olduğu görülmektedir. Söz konusu dikey yapının rafinaj-tedarik-tüketici olarak sınıflandırılarak değerlendirilmesi aşağıdaki şemada yer almaktadır:

FAALİYET	TEŞEBBÜSLER	PAZAR YAPISI
<b>RAFİNAJ</b> 	TÜPRAŞ (KOÇ Grubu) İthalat	Rafinaj seviyesinde ülkedeki tek üreticinin TÜPRAŞ olduğu dikkate alındığında, ürün ithalatı mümkün olsa da KOÇ Grubu kontrolü altında bulunan TÜPRAŞ'ın tedarik aşamasında hakim durumda bulunduğu görülmektedir.
<b>TEDARİK</b> 	POAŞ BP SHELL MOBİL AKPET OPET (%50 Koç Grubu - %50 Öztürk Ailesi) <b>OG (%50 OPET - %50 THY)</b>	Kamu geçmişinden kaynaklanan altyapı imkanlarıyla POAŞ'ın bu seviyede güçlü olduğu, kuruculardan OPET'in ise henüz bu pazarda satışının bulunmadığı görülmektedir. Ortaklık sonucunda OPET bu alandan çekilecek ve faaliyetler OG tarafından devam ettirilecektir.
<b>TÜKETİCİ</b>	THY Pegasus Onur Air Atlas Diğerleri	THY havayolu taşımacılığı pazarında büyük bir pazar gücüne sahip olmakla birlikte toplam jet yakıtı tüketiminde %38 paya sahip olan önemli bir alıcıdır.

470 Dikey yapının incelemesine TÜPRAŞ'tan başlanacak olursa, TÜPRAŞ'ın hali hazırda tek üretici olarak hakim konumda bulunduğu görülmekle birlikte, kurulacak ortaklığın KOÇ Grubu'nun rafinajdaki hakim durumunu güçlendirmesinin söz konusu olmayacağı anlaşılmaktadır. Petrol ürünlerinin (akaryakıt, lpg, jet A1 vs) rafineri çıkış fiyatlarının belirlenmesine ilişkin dünya çapında kabul edilmiş genel kurallar bulunmaktadır. Buna göre çok sayıda rafinerinin bulunduğu, nihai ürün arzının bol olduğu ve uluslararası ticarete konu olduğu bölgelerde fiyat serbest piyasa koşullarına göre belirlenmektedir. Rekabetçi piyasalar dışında kalan münferit rafinerilerin nihai ürün satış fiyatları ise en yakın rekabetçi piyasada oluşan fiyatlara bir formül suretiyle bağlanmaktadır. Bu noktada rafineri çıkış fiyatının belirlenmesinde ithalat imkanlarının oluşturacağı baskı belirleyici olmakla birlikte, taraflarından birinin THY olduğu bir ortaklığın, TÜPRAŞ'a (dolayısıyla KOÇ Grubu'na) rafinaj aşamasında fiyatları artırabilme gücü vermeyecektir. Kaldı ki, OPET de Koç Grubu'nun tam kontrolü altında bulunan bir şirket olmayıp Koç Grubu ile Öztürk Ailesinin ortak kontrolü altındadır. Halihazırda OPET'in petrol ürünleri alımının tamamını TÜPRAŞ'dan değil ithal yoluyla da temin ettiği görülmektedir.

480 Dikey yapının tedarik aşamasına bakıldığında ise, sahip olduğu altyapı imkanlarıyla birlikte POAŞ'ın mevcut durumda hakim konumdaki teşebbüs olduğu görülmektedir. İlgili pazar bölümünde ilgili coğrafi pazar Türkiye olarak alınmış olmakla birlikte, havayolu şirketlerinin her havalimanında hizmet alımı için ayrı ihale açtıkları görülmektedir. Bu noktada Türkiye tüketiminin (2.186.000 ton) %45,5'ini oluşturan Atatürk Havalimanının (995.000 ton) rekabetçi yapı içindeki önemi büyüktür. Aşağıdaki tabloda mevcut tedarik firmalarının Türkiye genelinde ve Atatürk havaalanındaki 2008 payları yer almaktadır:

490 **Tablo 5:** 2008 yılı jet yakıtları pazar payları

	Türkiye Pazarındaki Payı (%)	Atatürk Havaalanındaki Payı (%)
POAŞ	....	....
SHELL	....	....
MOBİL	....	....
BP	....	....

500 Bu yapı içine OPET jet yakıtı pazarına bir yıl önce tesis bakımından girmiş olmakla birlikte henüz satış bakımından bir pazar payına sahip değildir. Jet yakıtı tedariki pazarında, POAŞ'ın alt yapı imkanlarından kaynaklanan %.. oranındaki pazar payına sahip olduğu, kalan pazarın tedarikinin ise yine yerleşik firmalar BP, Shell ve Mobil tarafından sağlandığı statik bir pazar yapısının uzun bir süredir devam ettiği görülmektedir<sup>4</sup>. Sabiha Gökçen ve Uşak Havaalanları dışındaki bütün hava meydanlarında faaliyette bulunan POAŞ, çoğu havaalanında da tek tedarikçi olarak hizmet vermektedir. Bu bakımdan yatay yoğunlaşma bakımından kurulacak olan OG'nin faaliyetlerinin, söz konusu statik pazar yapısına rekabetçi açıdan dinamik bir giriş olarak değerlendirilebileceği de görülmektedir. Bu bakımdan, sektörde halihazırda POAŞ gibi bir tedarikçinin bulunduğu dikkate alındığında, kurulacak OG'nin tedarik aşamasında bir hakim durum yaratmasının söz konusu olmadığı anlaşılmaktadır. Aşağıda teşebbüslerin hangi havaalanlarında hizmet verdiği yer almaktadır:

<sup>4</sup> Nitekim 1995 yılı jet yakıtı pazar paylarına bakıldığında da POAŞ'ın %78, BP-MOBİL ortaklığının %17, SHELL'in %7 paya sahip olduğu görülmektedir.

Tablo 6 \*: Türkiye Havaalanlarında Faaliyet Gösteren Teşebbüsler

Havaalanı	POAŞ	Exxon	Shell	BP	Akpet
Adana	X	X			
Adnan Menderes	X	X	X	X	
Antalya	X	X	X	X	
Atatürk	X	X	X	X	
Bodrum	X	X	X	X	X
Çorlu	X	X			
Dalaman	X	X	X	X	
Esenboğa	X	X	X	X	
Adıyaman	X				
Ağrı	X				
Bursa	X				
Çarşamba	X				
Diyarbakır	X				
Elazığ	X				
Erzincan	X				
Erzurum	X				
Eskişehir	X				
Gaziantep	X				
Hatay	X				
Isparta	X				
K.Maraş	X				
Kars	X				
Kayseri	X	X			
Malatya	X				
Mardin	X				
Nevşehir	X	X			
S.Demirel	X				
Sivas	X				
Ş.Urfa	X				
Tokat					X
Trabzon	X				
Uşak					X
Van	X				
Siirt	X				
Çanakkale	X				

510

Dikey yapı içerisinde zincirin son halkasını OG ve güçlü bir alıcı konumunda olan THY'nin oluşturacağı olası dikey bütünleşme oluşturmaktadır. Hemen belirtmek gerekir ki, dikey bütünleşmelerde verilen izinlerde dikey bütünleşmeyle oluşturulan yapının değerlendirilmesinde, söz konusu bütünleşmeyle bir seviyede ulaşılan hakim durumun diğer seviyelerde piyasayı kapama ya da rakiplerinin maliyetini artırma sonucu doğurup doğurmayacağı incelenmektedir.

520

THY'den alınan bilgiler çerçevesinde, jet yakıtının THY işletme maliyetindeki ağırlığı Ocak–Haziran 2009 dönemi bilgilerine göre %..'dir. Uçuş bazında maliyetlerde ise maliyet oranının yapılan sefere, uçak tipine ve o dönemdeki petrol fiyatlarına göre değişiklik gösterdiği söylenmekle birlikte, raportörlerce ilgili taraflarla yapılan görüşmelerde bu oranın %30 ile %40 arasında değiştiği belirtilmiştir. Bu bakımdan hâlihazırda havayolları taşımacılığında yüksek pazar gücüne sahip olan THY'nin jet yakıtı tedarikinde de güçlü bir konuma gelmesinin, rakiplerin maliyetinin artırılması bakımından risk oluşturduğu söylenebilir. Ancak bu noktada hemen belirtmek gerekir ki, kurulacak ortaklığın başlangıç itibarıyla pazar payı bulunmadığı gibi belirli bir paya ulaşması için yapması gereken alt yapı yatırımları bulunmaktadır. Söz konusu OG

530 kuruluş aşamasında hakim durumda olmayacak olup, yüksek pazar payına sahip olması ya da hakim duruma geçmesi ancak uzun dönemdeki bir varsayım haline dönüşmektedir. Şüphesiz bir *ex-ante* denetim aracı olan 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi kapsamında ileriye yönelik oluşacak risklerin de değerlendirmelerde dikkate alınması söz konusu olabileceksede, kurulacak OG'nin yapacağı altyapı yatırımlarının sektörün rekabetçi açıdan atıl olan mevcut durumu açısından önemli olduğu düşünülmektedir. Bu bakımdan söz konusu ortaklığın tedarik-tüketici zinciri bakımından da yeni bir hakim durum yaratmasının bu aşamada söz konusu olmadığı kanaatine ulaşılmıştır.

## I. SONUÇ

Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre,

- 540 1. Ortaklık Anlaşmasında yer alan "Çözüksüzlük Hali" başlıklı 8. maddenin uygulamasının şirketin kurulmasından itibaren 5 yıl ile sınırlandırılması halinde bildirim konusu işlemin 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi kapsamında ortak girişim olarak kabul edilmesine;
2. Bu durumda bildirim konusu işlemin 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi ve bu maddeye dayanılarak çıkarılan 1997/1 sayılı "Rekabet Kurulu'ndan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ" kapsamında izne tabi olduğuna, işlem sonucunda aynı Kanun maddesinde belirtilen nitelikte hakim durum yaratılmasının veya mevcut hakim durumun güçlendirilmesinin ve böylece rekabetin önemli ölçüde azaltılmasının söz konusu olmaması nedeniyle işleme izin verilmesine
- 550 OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir..