

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2008-1-43 (Muafiyet)
Karar Sayısı : 08-50/743-299
Karar Tarihi : 14.8.2008

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

10

Başkan : Prof. Dr. Nurettin KALDIRIMCI
Üyeler : Tuncay SONGÖR, M. Sıraç ASLAN, Süreyya ÇAKIN,
Mehmet Akif ERSİN, Dr. Mustafa ATEŞ,
İsmail Hakkı KARAKELLE

B. RAPORTÖRLER: İsmail Atalay YOLCU, Harun GÜNDÜZ

C. BAŞVURUDA

20

BULUNANLAR : - Petrol Ofisi A.Ş.
Temsilcisi: Dr. Aydın ÖZTUNALI
Turan Güneş Bulvarı No: 63/1 Ankara

D. TARAFLAR : - Petrol Ofisi A.Ş.
Eski Büyükdere Cad. No:37 34398 Maslak/İstanbul
- SIK-AY Hava Taşımacılık A.Ş.
Kayı Plaza, Güzeloba Mah., Ay-1 Sok.,
No:1, 07230, Lara/Antalya

30

E. DOSYA KONUSU: Petrol Ofisi A.Ş.'nin, SIK-AY Hava Taşımacılık A.Ş.'ye yapacağı jet yakıtı satışlarını düzenleyen anlaşmaya bireysel muafiyet tanınması talebi.

40

F. DOSYA EVRELERİ: Kurum kayıtlarına 15.4.2008 tarih ve 2309 sayı ile giren ve eksiklikleri en son 16.7.2008 tarih ve 4561 sayılı yazı ile tamamlanan başvuru üzerine, 4054 sayılı Kanun'un 4. ve 5. maddeleri uyarınca yapılan inceleme sonucunda hazırlanan 8.8.2007 tarih, 2008-1-43/MM-08-İAY sayılı Muafiyet Ön İnceleme Raporu, 8.8.2008 tarih ve REK.0.05.00.00-130/138 sayılı Başkanlık Önergesi ile 08-50 sayılı Kurul toplantısında görüşülerek karara bağlanmıştır.

G. RAPORTÖRLERİN GÖRÜŞÜ: İlgili Rapor'da;

-2002/2 sayılı Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği'nde yer verilen %40'lık pazar payı eşiğinin aşılması nedeniyle söz konusu sözleşmenin grup muafiyeti kapsamında değerlendirilemeyeceği,

-Bununla birlikte 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 5. maddesinde sayılan koşulları taşıması nedeniyle, anlaşmaya bireysel muafiyet tanınabileceği ifade edilmiştir.

H. YAPILAN İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

H.1. Taraflar

H.1.1. Petrol Ofisi A.Ş. (POAŞ)

50

POAŞ ve bağlı ortaklıklarının iştiğal alanını, yurt içinden ve yurt dışından akaryakıt, petrol ve petrol ürünleri ile LPG ve benzeri ürünleri temin etmek, satmak, dağıtımını düzenlemek, depolamak; rafineri yan ürünlerini satmak; her türlü madeni yağ ve gres ile bunların ürünlerini üretmek, harmanlamak; üretim ve harmanlama için gerekli tesisleri kurmak, toptan ve perakende satışı ile ithali ve ihracını yapmak gibi faaliyetler ile doğalgaz piyasasındaki faaliyetleri oluşturmaktadır. Teşebbüsün ortaklık yapısı şu şekildedir:

Tablo 1: POAŞ Hissedarlık Yapısı

Hissedar	Hisse Oranı (%)
Doğan Şirketler Grubu Holding A.Ş.	52,73
OMV Aktiengesellschaft	34,00
Halka Açık	13,27
Toplam	100,00

60

POAŞ hisselerinin %52,73'ü Doğan Şirketler Grubu Holding A.Ş.'ne aittir. Ancak, 2006 yılında gerçekleşen hisse devri sonucunda Doğan Grubu ile OMV Aktiengesellschaft'ın ortak kontrolü altına girmiş bulunmaktadır.

Şirketin yönetim kurulu üyeleri aşağıdaki tablolarda yer almaktadır:

Tablo 2: POAŞ Yönetim Kurulu Üyeleri

Adı - Soyadı	Görevi
Ahmet Vural Akışık	Yönetim Kurulu Başkanı
Dr. Gerhard Roiss	Yönetim Kurulu Başkan Vekili
Hanzade Doğan Boyner	Üye
İmre Barmanbek	Üye
Ertan Çakır	Üye
David Charles Davies	Üye
Manfred Mag Leitner	Üye
Klaus Jürgen Schneider	Üye

Şirketin bağlı ortaklıkları ve faaliyet alanları ise şu şekildedir:

70

Erk Petrol Yatırımları A.Ş., akaryakıt dağıtım faaliyetlerinde bulunmaktadır. Ürün alımının %30-35'lik kısmını TÜPRAŞ'tan, kalan kısmını ise POAŞ'dan tedarik etmektedir. *Kıbrıs Türk Petrolleri Ltd. Şti.*, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nde akaryakıt dağıtım alanınında faaliyet göstermektedir. *Petrol Ofisi International Oil Trading Limited (PO International)*, işlenmiş petrol ürünü ithalatını gerçekleştiren Bahamalar'da kurulmuş bir şirkettir. POAŞ'ın diğer bağlı ortaklıkları ise; PO (UK) Ltd., Petrol Ofisi Alternatif Yakıtlar, Petrol Ofisi Gaz İletim A.Ş., PO Oil Financing Ltd., PO Petrofinance N.V.'dir.

80

H.1.2. SIK-AY Hava Taşımacılık A.Ş. (SKY Havayolları)

2007 yılı itibarıyla Türkiye'de faaliyette bulunan 19 havayolu şirketi mevcut olup, bunlardan yalnızca 6'sı yurt içi uçuşlara sahiptir. Geri kalanlar ise genelde charter şirketleridir.

SKY Havayolları, merkezi Antalya'da olan bir charter havayolu şirketidir. Başta Almanya, Polonya ve Hollanda olmak üzere bütün Avrupa ülkelerine seferleri bulunmaktadır. Bunun yanı sıra Birleşik Arap Emirliği ve İsrail de sefer yapılan ülkeler arasındadır.

90 2001 yılında faaliyete geçen şirket, charter uçuşları için Antalya havalimanını aktarma noktası olarak belirlemiş olup, yurt içi uçuşları mevcut değildir. Dolayısıyla yurt içi uçuşlar bakımından herhangi bir pazar payı da bulunmamaktadır.

H.2. İlgili Pazar

H.2.1. İlgili Ürün Pazarı

100 Bildirim konusu anlaşmada, sağlayıcı seviyesinde faaliyet gösteren POAŞ ile havacılık sektöründe faaliyet gösteren SKY Havayolları arasında, jet yakıtı (Jet A1) tedarikine ilişkin hususlar düzenlenmektedir.

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. Pervaneli uçak sayısının azalmasıyla havacılık yakıtları pazarının büyük bölümünü Jet A1 oluşturmaktadır. Buna bağlı olarak çoğu rafineri tarafından Jet A1 üretilmekte, nispeten küçük bir pazar oluşturan Avgas için yeni bir zenginleştirme tesisi kurulmamaktadır.

110 Jet motorlu uçaklarda kullanılan jet A1 yakıtı esasen bir gazyağı türevi olup, ısınma amaçlı kullanılan gazyağı ile benzer olmasına karşın önemli ölçüde performans artırıcı özelliklere sahiptir. Benzerliklerine rağmen, jet motorlarında kullanılmaya elverişli hale getirilinceye kadar yapılan katkılar ve değişiklikler sayesinde ürün spesifikasyonlarının önemli ölçüde değişmesi ve özel olarak havacılık pazarından talep görmesi dikkate alınarak, diğer akaryakıt ürünlerinden ayrı bir pazar olarak değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu çerçevede, ilgili ürün pazarı "*Jet A1- Havacılık Yakıtları Pazarı*" olarak tespit edilmiştir.

120 Bunun yanı sıra alıcı konumundaki SKY Havayolları'nın faaliyette bulunduğu havayolu taşımacılığı da bu dosya bakımından etkilenen pazar olarak ele alınmıştır. Havayolu taşımacılığında şirketlerin pazar paylarına ilişkin istatistiki veriler genel olarak yurt içi uçuşlar dikkate alınarak hazırlandığı gözlenmektedir. SKY Havayolları'nın yurt içi uçuşu bulunmadığından, dosya konusu işlemin pazarı bu yönüyle etkilemesi söz konusu değildir. Diğer taraftan, Devlet Hava Meydanları İşletmesi'nin (DHMI) 2007 yılı istatistiklerine göre iç hatlardaki yolcu sayısı yaklaşık 29 milyon iken dış hatlarda seyahat eden yolcu sayısı yaklaşık 38 milyon olarak gerçekleşmiştir.

130 SKY Havayolları'nın faaliyete geçtiği 2001 yılından bugüne kadar yaklaşık 6 milyon yolcu taşıdığı görülmekte olup; şirketin, Türkiye'den yapılan dış hat uçuşlarında toplam 35-40 milyon düzeyinde bulunan yolcu sayısı içerisinde önemli bir pazar payına sahip olmadığı görülmektedir.

H.2.2. İlgili Coğrafi Pazar

İlgili ürün pazarlarının bölgesel tanım gerektirmeyen yapısı ve daha önceki Kurul kararları göz önüne alınarak ilgili coğrafi pazar "*Türkiye*" olarak belirlenmiştir.

H.3. Değerlendirme

H.3.1. Pazarın Yapısı

140 Gerek avgas gerekse Jet A1, ham petrolün rafine edilmesi suretiyle elde edilmektedir. Benzin niteliğinde olan Avgas ile gazyağı türevi sayılan Jet A1'in üretim süreçlerinde bazı farklılıklar bulunmakla birlikte, rafineri çıkış fiyatları bakımından diğer benzin türevlerine yakın bir bedelle satılmaktadır. Pervaneli uçak sayısının azalmasına bağlı olarak, giderek havacılık yakıtları pazarının daha büyük bir bölümünü Jet A1 oluşturmaktadır. Aşağıda tedarik ve fiyatlandırma hususlarına ilişkin tespitler yer almaktadır.

150 **Tedarik zinciri:** Havacılık yakıtları pazarı, ikmal zinciri bakımından, akaryakıt pazarından farklılık arz etmektedir. Akaryakıt pazarında "rafineri- dağıtım şirketi- bayi-tüketici" şeklinde bir ikmal zinciri mevcutken, havacılık yakıtları pazarındaki ikmal zinciri, "rafineri- tedarikçi - tüketici" şeklinde gerçekleşmektedir. Buradaki tedarikçiler de genelde uluslararası çaptaki petrol şirketleridir. Jet yakıtı pazarının yapısı itibarıyla bayilik sistemi bulunmamakta, dağıtım şirketleri doğrudan nihai kullanıcılara satış yapmaktadırlar. Avrupa'daki önemli havaalanlarında hizmet veren şirketlere bakıldığında, bunların Shell, BP, TotalFinaElf, Statoil, Exxon Mobil gibi büyük şirketler olduğu, bu şirketlerin havacılık faaliyetlerinin genelde diğer faaliyetlerinden ayrı bir şekilde yürütüldüğü görülmektedir.

160 Havaalanlarında uçaklara yakıt ikmali iki şekilde yapılmaktadır. 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" adı verilen bir sistemle yapılmaktadır. Hidrant, sağlayıcı şirketlerin depolarından başlayıp peronların altından geçen ve her peronda uçağa ikmal imkanı sağlayan, bütün yakıt satıcılarının kullandığı merkezi bir sistemdir.

170 **Fiyatlama:** Havayolu şirketleri yıllık yakıt ihtiyaçlarını ihale yoluyla karşılamaktadırlar. Tüm ülke çapında ihaleye çıkılabileceği gibi havaalanı bazında da ihaleye çıkılabilmektedir. İhaleler genelde bir yıllık süre için yapılmakta olup pazardaki fiyat rekabeti burada yaşanmaktadır. Bir sonraki yıl için havayolu şirketlerinin hangi fiyata, nereden ve ne kadar yakıt alacakları bu ihaleler sonucunda belli olduğundan, yıl içerisinde havayollarına yakıt satan teşebbüslerin fiyat ve satış koşulları gibi unsurlarla piyasada rekabet etmeleri söz konusu olmamaktadır. İhaleler sonucu yapılan kontratlar dışında kalan plansız-spot satışlar ancak kargo uçakları ile rotası dışında farklı bir havaalanına inmek zorunda kalan uçaklar bakımından söz konusu olabilmektedir.

180 Petrol ürünlerinin (akaryakıt, lpg, jet A1 vs) "*rafineri çıkış fiyatlarının*" belirlenmesine ilişkin olarak dünya çapında geçerli kurallar bulunmaktadır. Buna göre çok sayıda rafinerinin bulunduğu, nihai ürün arzının bol olduğu ve uluslararası ticaret hacminin yüksek olduğu bölgelerde fiyat serbest piyasa koşullarına göre belirlenmektedir.

Rekabetçi piyasalar dışında kalan münferit rafinerilerin nihai ürün satış fiyatları ise en yakın rekabetçi piyasada oluşan fiyatlarla belirli bir formül sayesinde ilişkilendirilmektedir. Bu kapsamda rafineriler bir sonraki yıl için uygulayacakları fiyat formüllerini önceden ilan etmekte ve dağıtım şirketlerinin buna göre yıllık taleplerini toplamaktadırlar.

190 Havacılık yakıtlarının rafineri çıkış fiyatları da aynı kapsamda 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 fiyat*”ın iki segmenti bulunmaktadır. Bunlar;

- yakıt bedeli (jet A1’in, erişilebilir dünya piyasalarındaki rafineri satış fiyatı) ve
- hizmet bedelidir (yakıtın rafinerilerden alınıp uçağın deposuna doldurulmasına kadar olan hizmetler için ödenecek bedel).

200 Havayolu şirketlerinin 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 bulunmaması ve rekabet şartlarına göre değişmektedir.

210 Havacılık yakıtları pazarının bir diğer özelliği de uçakların mecbur kalmadıkça tek yönlü sefere yetecek yakıttan fazlasını almamalarıdır. Bu çerçevede, kural olarak fazla yakıtın neden olduğu ağırlık yakıt sarfiyatını ve inişlerde meydana gelen kazalardaki risk faktörünü artırdığı için, uçaklar kısa mesafeli de olsa, yalnızca sefer yapacağı havaalanına gitmeye yetecek kadar yakıt ikmal yapmaktadır. Bu durum, pahalı yakıt satılan bir meydana inecek uçağın ucuz olan meydana daha fazla yakıt alması gibi bir seçeneği ortadan kaldırmakta ve her havaalanında ikmal tesisleri ve/veya ikmal araçlarının bulunmasını zorunlu kılmaktadır.

220 Bu çerçevede, bir uçağın kalkıştan önce alacağı yakıt miktarı;

- yolcu sayısı ve kargo miktarı,
- kalkılacak ve inilecek pistin uzunluğu ve kabul edebileceği ağırlık,
- inilecek pistin uzaklığı,
- hava durumu,
- uçuş yüksekliği ve
- acil durumlarda inebileceği en yakın havaalanına

göre değişmektedir.

230 Havacılık yakıtları pazarında yakıt fiyatları “gümrüklü” ve “gümrüksüz” satışlar olarak ikiye ayrılmaktadır. Gümrüklü satışlar, ülke içerisindeki uçuşlar için uygulanan fiyatlar olup o ülkenin mevzuatına göre vergilendirilmektedir. Gümrüksüz satışlar ise yurt dışına sefer yapacak ulusal uçaklar veya yurtdışından gelip yine yurt dışına gidecek yabancı uçaklar için uygulanan vergisiz fiyatlardır. Türkiye’de gümrüklü satışlar üzerinde ÖTV bulunmamakta, vergi olarak sadece rafineri satış fiyatı üzerinden %18 oranında KDV alınmaktadır.

240 Türkiye Petrol Rafinerileri A.Ş. (Tüpraş) Türkiye’de Jet A1 üreten tek teşebbüs konumundadır. Tüpraş’ın avgas üretmemesi nedeniyle, bu ürüne yönelik talebin tamamı ithalat yoluyla karşılanmaktadır. Öte yandan, Tüpraş üretiminin iç talebi karşılayamaması nedeniyle bazı mevsimlerde Jet A1 ithalatı da yapılmaktadır. Halihazırda Türkiye’de 30 havaalanına sefer yapılmakta olup pazar payı en büyük teşebbüs ve akaryakıt müşterisi Türk Hava Yolları (THY), pazar payı en büyük sağlayıcı ise POAŞ’tır.

250 POAŞ’ın İzmit rafinerisinden çıkan ve Trakya’ya uzanan Nato Boru Hattına eklenen boru hattıyla, Atatürk havaalanındaki depolarına doğrudan ürün sevkiyatı yapılabilmektedir. Bu havaalanında POAŞ’ın rakibi olan 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 etmektedirler. Dolayısıyla, Atatürk Havalimanına ürün taşımacılığındaki maliyetleri POAŞ’a göre yüksektir.

260 THY, her yıl tüm havaalanları için toplu olarak ihaleye çıkmaktadır. POAŞ, THY’nin en önemli tüketim yeri 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 yaygın olarak faaliyette bulunmaması gibi faktörlerin de rolü bulunmaktadır. POAŞ, Sabiha Gökçen ve Uşak Havaalanları dışındaki bütün hava meydanlarında faaliyette bulunmaktadır. Bu havaalanları dışındaki önemli havaalanlarında faaliyet gösteren teşebbüsler şunlardır:

Tablo 3: Türkiye Havaalanlarında Faaliyet Gösteren Teşebbüsler

Havaalanı	PO	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				

Teşebbüslerin, büyük havaalanlarında 2005-2007 yıllarında gerçekleşen pazar paylarına ise aşağıdaki tabloda yer verilmiştir.

Tablo 4: Pazar Payları

HAVALİMANI	2005(%)	2006(%)	2007(%)
İstanbul Atatürk			
BP	(...)	(...)	(...)
Exxon Mobil	(...)	(...)	(...)
Shell	(...)	(...)	(...)
Petrol Ofisi	(...)	(...)	(...)
İzmir Adnan Menderes	(...)	(...)	(...)
BP	(...)	(...)	(...)
Exxon Mobil	(...)	(...)	(...)
Shell	(...)	(...)	(...)
Petrol Ofisi	(...)	(...)	(...)
Bodrum Milas	(...)	(...)	(...)
BP	(...)	(...)	(...)
Exxon Mobil	(...)	(...)	(...)
Shell	(...)	(...)	(...)
Petrol Ofisi	(...)	(...)	(...)
Antalya	(...)	(...)	(...)
BP	(...)	(...)	(...)
Exxon Mobil	(...)	(...)	(...)
Shell	(...)	(...)	(...)
Petrol Ofisi	(...)	(...)	(...)

270 Türkiye’de jet yakıtı satışı yapan teşebbüslerin Türkiye genelinde 2007 yılı tahmini pazar payları ise şu şekildedir:

Tablo 5: Tahmini Pazar Payları

Teşebbüs	Pazar Payı (%)
POAŞ	(...)
Mobil	(...)
Shell	(...)
BP	(...)
Akpet	(...)

H.3.2. Bildirim Konusu Sözleşmenin Niteliği

280 Başvuru konusu sözleşme, Tüpraş’tan aldığı ya da ithal yolla temin ettiği jet yakıtını havaalanlarında alıcının sahip olduğu uçağa ikmal eden POAŞ ile bir havayolu şirketi olan SKY Havayolları arasında akdedilmiştir. Sözleşmenin süresi iki yıl olup taraflardan birinin yazılı başvurusu üzerine fiyat ve diğer şartlar konusunda karşılıklı olarak anlaşmaya varıldığı takdirde sözleşmenin bir yıl daha uzatılabileceği öngörülmüştür.

Sözleşmede, jet yakıtı alımlarının münhasıran POAŞ’tan yapılması öngörülmekte ve “Anlaşmanın İhlali” başlıklı maddede;

290

“Eğer ‘Alıcı’, mevcut anlaşmanın hükümlerine aykırı bir tarzda ‘Yakıt’ gereksinimini ‘Satıcı’dan başka bir firmadan ‘Satıcı’nın yazılı rızası olmaksızın temin ederse, ‘Satıcı’ bütün zarar ve ziyanını ‘Alıcı’dan talep etme hakkına ve talebini derhal tahsil ederek, teslimatı yapacak durumda olması ve bu hakkını kullanmakta ihmal göstermemesi şartıyla, anlaşmayı sona erdirmeye hakkına sahiptir.”

hükmü yer almaktadır. Bu çerçevede alıcının, POAŞ’ın rızası dışında başka bir firmadan jet yakıtı tedarik etmesi durumunda anlaşma ihlal edilmiş sayılmaktadır. Dolayısıyla sözleşmede rekabet mevzuatı bakımından rekabet yasağı olarak değerlendirilebilecek 2 yıllık bir süre öngörülmüş bulunmaktadır.

300

Sözleşmenin uzaması konusunda ise tarafların yazılı başvuruları ile “fiyat ve diğer koşullar”da uzlaşma arandığından, bu düzenlemenin, tarafların baştan bir araya gelmeleri ve yeni bir sözleşme metni üzerinde anlaşmalarından farksız olduğu görülmektedir. Dolayısıyla sözleşmenin uzamasına ilişkin hükümlerin rekabet yasağının kapsamını genişletmesi, süresini uzatması ya da sözleşmeyi belirsiz süreli hale getirmesi söz konusu değildir.

H.3.3. Grup Muafiyeti Değerlendirmesi

310

Yapılan başvuruda; bildirim konusu anlaşmanın esas itibarıyla 2002/2 sayılı Tebliğ ile uyumlu olduğu ancak anılan tebliğ kapsamında grup muafiyetinden yararlanmak için, 2007/2 sayılı Tebliğ ile getirilen %40’lık pazar payı eşiğinin aşılması nedeniyle, anlaşmanın 4054 sayılı Kanun’un 4. maddesinin uygulanmasından bireysel olarak muaf tutulmasına yönelik bildirim yapılmasının uygun görüldüğü belirtilmiştir.

2002/2 sayılı Tebliğ’in 2. maddesinde, “*üretim veya dağıtım zincirinin farklı seviyelerinde faaliyet gösteren iki ya da daha fazla teşebbüs arasında belirli mal veya hizmetlerin alımı, satımı veya yeniden satımı amacıyla yapılan anlaşmalar olarak tanımlanan*” dikey anlaşmaların Tebliğ kapsamında olduğu ve Tebliğ ile sağlanan muafiyetin ilgili pazardaki payın %40’ı aşmaması durumunda uygulanacağı ifade edilmektedir.

320

Diğer taraftan, 2002/2 sayılı Tebliğ’in 3(h) maddesinde “*Sağlayıcının anlaşma konusu malları veya hizmetleri, kendi kullanımı veya yeniden satışı amacıyla Türkiye içerisinde sadece bir alıcıya satmasına yönelik doğrudan veya dolaylı yükümlülük*” şeklinde tanımlanan “tek alıcıya sağlama” yükümlülüğünün, bildirim konusu sözleşme bakımından söz konusu olmadığı görülmektedir.

Dolayısıyla, dosya bakımından esas değerlendirmenin 2002/2 sayılı Tebliğ kapsamında düzenlenen grup muafiyetine göre mi, yoksa 4054 sayılı Kanun’un 5. maddesinde düzenlenen bireysel muafiyet kapsamında mı yapılacağını belirlemek için ilgili pazarda POAŞ’ın sahip olduğu paya bakılması gerekmektedir. Bu çerçevede POAŞ’ın sahip olduğu pazar payına ilişkin tabloya aşağıda yer verilmiştir.

330

Tablo 6: POAŞ’ın Satışları ve Pazar Payı

	2005	2006	2007
POAŞ Satışları	(...)	(...)	(...)
POAŞ İthalat	(...)	(...)	(...)
İthalat Oranı	% (...)	% (...)	% (...)
Türkiye Toplam	(...)	(...)	(...)
POAŞ Pazar Payı	% (...)	% (...)	% (...)

POAŞ'ın jet yakıtı pazarındaki payı dikkate alındığında, bildirim konusu sözleşmenin 2002/2 sayılı Tebliğ kapsamında grup muafiyetinden yararlanamayacağı görülmektedir. Bu çerçevede, aşağıda dosya konusu sözleşme bakımından 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinde sayılan bireysel muafiyet koşullarının geçerli olup olmadığı ele alınmıştır.

H.3.4. Bireysel Muafiyet Değerlendirmesi

340 Aşağıda, 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinde yer verilen sıralamaya uygun olarak, bireysel muafiyete ilişkin koşullar itibarıyla yapılan değerlendirmeler yer almaktadır.

a. Malların üretim veya dağıtımı ile hizmetlerin sunulmasında yeni gelişme ve iyileşmelerin ya da ekonomik veya teknik gelişmenin sağlanması.

350 Burada ifade edilen ekonomik fayda veya iyileşmelerin, sadece teşebbüslerin kendi açılarından sağlayacakları menfaat veya kazançlar şeklinde değil, aynı zamanda bunların ekonomiye yapacakları somut katkılar biçiminde anlaşılması gerekmektedir. Mevzuat olan AB rekabet hukuku uygulamasında, üretim veya dağıtım maliyetlerinin düşürülmesi, mal arzının artırılması ve devamlılığının sağlanması, yeni piyasalara girişlerin kolaylaştırılması, kalitenin artırılması ve yeni ürünlerin ya da üretim tekniklerinin bulunması gibi haller ekonomik yararın sağlandığı hususunda yeterli görülmektedir.

360 Yapılan bildirimde, söz konusu sözleşmenin, hem POAŞ'ın hem de SKY Havayolları'nın tedarik ve ikmal planlarını önceden yapmasına ve bu suretle mal arzının devamlılığının sağlanmasına katkıda bulunacağı yönünde ayrıntılı açıklamalar yapılmıştır. Ancak anlaşmanın tarafı konumunda bulunan şirketler bakımından ortaya çıkan bu faydaların, ekonomiye somut katkı yapmaları noktasında ayrıca ele alınmaları gerekmektedir.

370 Taşınması, depolanması ve uçağa nakli diğer yakıtlardan önemli ölçüde farklılık arz eden jet yakıtlarında, sağlayıcının arz planlaması yapabilmesi önemli bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır. Akaryakıt ürünleri pazarında, "motorin, gazyağı ve jet yakıtı"ndan oluşan "orta distilat" grubunda arz kısıtı mevcut olup yoğun bir şekilde ithalat gerçekleştirilmektedir. Bu bakımdan tedarik planlaması bu ürünler açısından ayrıca önem arz etmekte olup, münferit şirketler tarafından arz güvenliğini sağlamaya yönelik olarak yapılan sözleşmelerin, piyasanın genelindeki arz sıkıntısının giderilmesi bakımından da etkili olacağı anlaşılmaktadır. Alıcı şirketin de bu yolla arz güvenliğinden faydalanacağı ve kesintisiz olarak ikmal olacağı kazanacağı açıktır. Bu çerçevede, bildirim konusu sözleşmenin, malların üretimi ve dağıtımı ile hizmetlerin sunulmasında yeni gelişme ve iyileşmelerin ya da ekonomik veya teknik gelişmenin sağlanması şartını yerine getirdiği görülmektedir.

380 Diğer taraftan, uzun süreli ve tekelden satın alma koşullarına bağlı olarak alıcıya sağlanan ek indirimler de maliyet avantajı yaratması yönüyle ekonomik iyileşme olarak değerlendirilebilir. Ancak bu bentte sayılan faydaların piyasaya katkı sağlayacak "somut" unsurlar olması şartı arandığından, ortaya çıkan maliyet avantajlarının piyasaya yansıyor yansımayacağı hususunun değerlendirilmesi gerekmektedir. Bir başka ifadeyle bu avantajlardan tüketicilere varana kadar tedarik zincirindeki herkesin faydalanması gerekmektedir. Bu noktada ise daha çok alıcının faaliyette bulunduğu pazarın özellikleri önem arz etmekte olup, konu 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinin

“b” bendinde “tüketici yararı” yönüyle ayrıca düzenlenmiştir. Aşağıda bu bende ilişkin tespit ve değerlendirmeler yer almaktadır.

b. Tüketicinin yarar sağlaması.

390 4054 sayılı Kanun’un 4. maddesi anlamında rekabeti sınırlayıcı etkileri olan bir anlaşmaya muafiyet tanınabilmesi için aranan ikinci koşul, yukarıda ifade edilen ekonomik iyileşme veya gelişmelerden tüketicilerin de faydalandırılmasıdır. Başka bir ifadeyle, ekonomik ya da teknik iyileşme veya gelişme sağlayan bir anlaşmanın muafiyetten faydalanabilmesi için söz konusu avantajların tüketicilere de yansıtılıyor olması gerekmektedir.

Kanunun 5. maddesinde, tüketiciye söz konusu yararın ne ölçüde yansıtılması gerektiğiyle ilgili açık bir ifadeye yer verilmemiştir. Ancak madde gerekçesinde konuyla ilgili olarak;

400 *“Bu yararlı etkinin tüketiciye yansımaya, sadece firma karları olarak kalması halinde muafiyet uygulanamayacaktır. Ortaya çıkan yarardan tüketicinin adil bir pay alması suretiyle Rekabet Hukukunun sosyal yönü de ortaya çıkacaktır.”*

ifadeleri yer almaktadır.

410 Tüketicilere yansıtılabilecek yararlardan akla ilk geleni, fiyatlarda sağlanacak düşüşlerdir. Bunun dışında kalitenin ve ürün çeşitliliğinin artırılması, yeni mal veya hizmetlerin sunulması ve mal ya da hizmet arzında devamlılığının sağlanması gibi başkaca ekonomik faydalar da tüketicilerin elde edeceği menfaatler kapsamında değerlendirilebilecektir. İlk bakışta, havayolu şirketlerinin arz güvenliğine sahip olmalarının da dolaylı olarak tüketicilerin faydasına olduğu ve bu kapsamda değerlendirilebileceği düşünülebilir. Ancak, bu bentte geçen “tüketiciye yansımaya” ifadesinin, özellikle tüketiciler tarafından “doğrudan algılanabilir” türden faydalara işaret ettiği anlaşılmaktadır.

Bu kapsamda, maliyet avantajları ve bunların fiyata yansımaları, diğer dolaylı sonuçlar yanında özel bir önem ifade etmektedir. Yukarıda da değinildiği üzere, tek elden satın alma yükümlülüğü ile miktar bazlı indirim yapılması imkanı elde edildiği için havayolu şirketleri bütün alımlarını tek bir dağıtım şirketine yönlendirmekte ve uygulanan indirimler sayesinde yakıt maliyetini asgariye indirmektedir.

420 Havayolu şirketlerinin söz konusu avantajları fiyata yansıtılmaları noktasında belirleyici olan husus ise kendi faaliyette buldukları pazar yapısının rekabetçi olup olmamasıdır. Rekabetçi bir görünüm arz etmeyen pazarlarda genel olarak maliyet bazlı fiyatlandırmadan uzaklaşıldığından, havayolu taşımacılığı pazarı rekabetçi değilse, elde edilen maliyet avantajlarının fiyata yansıtılması yönünde herhangi bir baskının ortaya çıkmayacağı açıktır. Bu dosya özelinde ayrıntıya girilmesine gerek görülmemekle birlikte, Türkiye’de havayolu taşımacılığının son yıllarda ciddi bir rekabetçi yapılanma içerisinde olduğu gözlenmekte olup, söz konusu mali avantajların tüketicilere yansıtılması noktasında herhangi bir engel bulunmadığı görülmektedir.

430

c. İlgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmaması.

Bu koşulun temelinde, piyasada etkin rekabetin bulunmadığı durumlarda, anlaşmadan beklenen ekonomik yararların gerçekleşmeyeceği veya anlaşmanın meydana getireceği zararların daha büyük olacağı varsayımı yatmaktadır.

440 Bu şarta ilişkin olarak POAŞ tarafından; gerek havayolu şirketlerinin açtığı ihale süreçlerinde gerekse teklif aldığı sırada rekabetçi koşulların var olduğu, ayrıca anlaşmanın kısa süreli (iki yıl) olması nedeniyle ilgili pazardaki rekabetin önemli ölçüde veya gerekli olandan fazla kısıtlanmadığı yönünde açıklamalar getirilmiştir. Bu noktada, pazarın yapısına ilişkin olarak yukarıda yer verilen bilgilere ek olarak POAŞ'ın pazardaki konumunu daha iyi yansıtması yönüyle, Türk Hava Yolları ile diğer müşterilerin yaptığı alımlar incelenmiştir. Aşağıdaki tablolarda bu konuya ilişkin veriler yer almaktadır:

Tablo 7: POAŞ'ın THY'ye Yaptığı Satışlar (m³)

	2005	2006	2007
THY Satışları	(.....)	(.....)	(.....)
POAŞ Satışları	(.....)	(.....)	(.....)
THY Oranı (%)	(....)	(....)	(....)

Tablo 8: POAŞ'ın En Büyük 5 Müşterisinin Alımları (m³)

	2005	2006	2007
THY	(.....)	(.....)	(.....)
Onur Air	(.....)	(.....)	(.....)
Pegasus	(.....)	(.....)	(.....)
Atlas Jet	(.....)	(.....)	(.....)
Güneş Express	(.....)	(.....)	(.....)
5 Müşteri Toplam	(.....)	(.....)	(.....)
Tüm Satışlar İçindeki Pay	% (....)	% (....)	% (....)

450 Tablolardan görüldüğü üzere, POAŞ'ın son iki yıldaki jet yakıtı satışlarının yaklaşık olarak %(...)si THY'ye yapılmakta, yaklaşık %(...)i ise ilk beş müşteriye yapılan satışlardan oluşmaktadır. THY'nin havacılık sektöründeki öncü konumu da dikkate alındığında, jet yakıtları pazarında önemli bir alım gücüne sahip olduğu anlaşılmaktadır.

460 Bunun yanında POAŞ'ın en büyük beş müşterisinin yaptığı alımların da POAŞ satışları içerisindeki payının yaklaşık %(...) seviyesinde olduğu dikkate alındığında, söz konusu havayolu şirketlerinin alımlarda önemli bir pazarlık gücüne sahip oldukları açıktır. Dolayısıyla sözleşme süreleri ne olursa olsun, ilgili ihalelerde alıcıların sahip olduğu pazarlık gücünün belirleyici olduğu anlaşılmaktadır.

Aşağıdaki tabloda, jet yakıtı fiyat oluşumu, ihraç satışları ile gümrüklü satışlar ayrı ayrı olmak üzere gösterilmektedir:

Tablo 9: POAŞ'ın Jet Yakıtı Fiyat Oluşumu

	İhraç Satış Fiyatı
Haziran 2008 Jet Aviation Kero ortalaması (Platt's)	(.....) usd/ton
POAŞ marjı**	(.....) usd/ton
Temmuz 2008 satış fiyatı	(.....) usd/ton
	Gümrüklü Satış Fiyatı*
Tüpraş fiyatı (4.7.2008 itibarıyla)	(.....) YTL/lt
POAŞ marjı	(.....) YTL/lt
KDV hariç satış fiyatı (4.7.2008 itibarıyla)	(.....) YTL/lt

*Devlet Hava Meydanları İşletmesi'ne ödenmesi gereken imtiyaz bedeli 0,0005 YTL/lt olarak faturalara ayrıca yansıtılmaktadır.

** POAŞ marjı; personel, navlun, işletme, amortisman, kira vb. maliyetleri içermektedir.

470 Değerlendirme kapsamında, tabloda yer alan fiyatlar ve karlılığa ilişkin olarak yapılan hesaplamalar, diğer akaryakıt ürünlerindeki ortalama karlılık seviyeleri ile karşılaştırılmış olup, alıcı gücüne bağlı olduğu düşünülen farklılıklar tespit edilmiştir. Akaryakıt sektörüne ilişkin olarak Kurum bünyesinde yapılan çeşitli çalışmalardan ve önceki Kurul kararlarından bilindiği üzere, dağıtım şirketleri bakımından akaryakıt ürünlerinde ortalama %(...-...) arasında karlılık oranları mevcut iken, bu oran jet yakıtlarında %(...-...) seviyelerindedir.

480 Diğer taraftan, Türkiye jet yakıt talebinin yaklaşık olarak %84'ü Tüpraş tarafından karşılanmakta olup, pazara yeni girişler sayesinde bu pazardaki rekabetin de artacağı tahmin edilmektedir. Nitekim, Rekabet Kurulu tarafından, 9.7.2008 tarih ve 08-44/606-231 sayılı Karar ile BP Petrolleri A.Ş., Mobil Oil Türk A.Ş. ve The Shell Company of Turkey Limited arasında akdedilen "Türk Hava Meydanlarında Depolama ve Uçaklara Yakıt İkmali İçin Ortak Havacılık Operasyon Sözleşmesi"ne Opet Petrolcülük A.Ş. (OPET)'nin de katılması ve taraflar arasında akdedilen "Varlıkların Satışı Sözleşmesi" ile gerçekleştirilen işbirliğine Kanun'un 5. maddesi kapsamında muafiyet verilmesi sonucunda OPET de jet yakıtı pazarına girmiştir. Tüpraş'ın tek başına kontrolüne sahip olan Koç Holding'in OPET'in de ortak kontrolünü elinde bulundurduğu göz önüne alındığında, mevcut piyasa yapısına OPET'in yapacağı girişin kısa ve orta vadede rekabet seviyesinde bir artışa sebep olacağı, OPET'in bu ortaklığa katılmasının özellikle Atatürk Havalimanı açısından olumlu sonuçlar doğuracağı anlaşılmaktadır.

490 Yukarıda sayılan nedenlerle bildirim konusu sözleşmenin, ilgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkması sonucunu doğurmayacağı sonucuna ulaşılmıştır.

d. Rekabetin (a) ve (b) bentlerindeki amaçların elde edilmesi için zorunlu olandan fazla sınırlanmaması

500 Bu koşul kapsamında, tüketicilere yansıtılan ekonomik gelişme veya iyileştirmenin elde edilmesinde rekabeti daha az sınırlayan bir yöntem mevcut ise, söz konusu anlaşmaya muafiyet tanınması mümkün değildir. Diğer bir deyişle, sınırlayıcı hükümler olmaksızın veya bu hükümler yumuşatılarak anlaşmadan beklenen faydanın elde edilmesi mümkün ise o takdirde anlaşmaya muafiyet verilmesi söz konusu olmayacaktır. Bu kurala göre, sınırlama, anlaşmanın ardında yatan temel amaca uygun ve bunun gerçekleştirilmesi için gerekli olmalıdır.

510 Dosya kapsamında yapılan incelemeler sonucunda, havayolu şirketleriyle yapılan sözleşmelerin sürelerinin genellikle bir yıl olduğu ancak müşteri talepleri doğrultusunda iki ya da üç yıllık sözleşmelerin de yapılabildiği görülmüştür. Havayolu şirketleri genellikle her yıl ihale açmakta ve her bir tedarikçiden fiyat toplamak suretiyle, kendileri için en uygun teklifi veren firmayla anlaşma imzalamaktadırlar. Anılan anlaşmalardan beklenen faydaların (fiyatlarda indirim yapılması, arzın devamlılığının sağlanması, tedarik planlamasının önceden yapılarak malların dağıtımında iyileşme sağlanması gibi) sözleşmelerde yer alan sürelerle orantılı olarak ortaya çıktığı görülmektedir. Zira dağıtım şirketlerinin miktar bazlı indirim uyguladıkları göz önüne alındığında, anılan sözleşme sürelerine bağlı olarak havayolu şirketlerinin alım miktarları ve bunun sonucunda da yapılacak indirimler artmaktadır. Ancak bu sürelerin, piyasadaki rekabeti gereğinden fazla kısıtlayarak pazara girişlerin önünde engel teşkil etmemesi de gerekmektedir.

520 Bildirim konusu sözleşme açısından bakıldığında ise özellikle fiyat indiriminin sağlanan ekonomik faydaların başında geldiği ve bunun da makul bir süre ve tekelden satın alma koşuluna bağlı olarak ortaya çıktığı anlaşılmıştır. İnceleme kapsamında, havacılık sektörüne hakim olan 1 yıllık sözleşme uygulamasına rağmen burada 2 yıllık bir tekelden satın alma koşulu konularak ek avantajlar elde edildiği ve bunun da sağlayıcı tarafından herhangi bir zorlama uygulanmadan sözleşmede yer aldığı ve alıcının da bununla orantılı bir indirimden faydalandığı anlaşılmıştır. Bu nedenle iki yıl olarak düzenlenen sözleşme süresinin dosya konusu işlem bakımından makul olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

530 Yapılan tüm bu değerlendirmeler ışığında; bildirim konusu sözleşmenin 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinde öngörülen koşulları taşıdığı kanaatine ulaşılmıştır.

I. SONUÇ

Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre,

- 1- Petrol Ofisi A.Ş. ile SIK-AY Hava Taşımacılık A.Ş. arasında jet yakıtları alım satımına ilişkin olarak imzalanan anlaşmanın, ilgili ürün pazarında %40 pazar payı eşiğinin aşılması nedeniyle 2002/2 sayılı Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği kapsamında olmadığına,
- 2- Bununla birlikte söz konusu anlaşmaya, 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 5. maddesinde sayılan şartların tamamını karşılaması nedeniyle bireysel muafiyet tanınmasına,

540

OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.