

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2014-1-119 (Menfi Tespit)
Karar Sayısı : 15-41/675-237
Karar Tarihi : 20.11.2015

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Prof. Dr. Ömer TORLAK
Üyeler : Arslan NARİN, Fevzi ÖZKAN, Dr. Metin ARSLAN,
Doç. Dr. Tahir SARAÇ, Kenan TÜRK

B. RAPORTÖRLER : İsmail YÜCEL ARDIÇ, Başak TEKÇAM, Muhammed Safa UYGUR,
Metin DEMİRCİ

C. BİLDİRİMDE

BULUNAN : - Türkiye Petrol Rafinerileri A.Ş.
Güney Mah. Petrol Cad. No:25 41790 Körfez, Kocaeli

- (1) **D. DOSYA KONUSU:** Türkiye Petrol Rafinerileri A.Ş. ile ihrakiye teslim/dağıtım kuruluşları arasında tip sözleşme olarak uygulanmakta olan 2015 yılı Jet A-1 Satış Uygulamaları'na menfi tespit belgesi verilmesi veya bireysel muafiyet tanınması talebi.
- (2) **E. DOSYA EVRELERİ:** Kurum kayıtlarına 11.12.2014 tarihinde giren başvuru üzerine düzenlenen 07.10.2015 tarih ve 2014-1-119/MM sayılı Menfi Tespit Raporu Kurulun 16.10.2015 tarihli toplantısında görüşülerek dosya konusunun, Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu (EPDK) görüşü alınmasını takiben görüşülmek üzere Kurul gündeminde incelemeye alınmasına 15-38/610-Mİ sayılı karar verilmiştir. Söz konusu karar çerçevesinde EPDK'dan alınan 06.11.2015 tarihli görüş yazısı üzerine düzenlenen 12.11.2015 tarih ve 2014-1-119/BN sayılı Bilgi Notu görüşülerek karara bağlanmıştır.
- (3) **F. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda; Türkiye Petrol Rafinerileri A.Ş. (TÜPRAŞ) ile ihrakiye teslim/dağıtım kuruluşları arasında tip sözleşme olarak uygulanan "2015 yılı Jet A-1 Satış Uygulamaları" adlı sözleşmenin 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un (4054 sayılı Kanun) 4., 6. veya 7. maddelerine aykırı olmadığı, bu nedenle söz konusu sözleşmeye aynı Kanun'un 8. maddesi çerçevesinde menfi tespit belgesi verilebileceği ifade edilmiştir.

G. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

G.1. Taraflara İlişkin Bilgiler

G.1.1. Türkiye Petrol Rafinerileri A.Ş. (TÜPRAŞ)

- (4) 1983 yılında kurulan TÜPRAŞ, ham petrol ve petrol ürünlerinin temini, ihracı, ithali ve depolanması, ham petrol veya yarı mamul petrolün işlenmesi, bunlardan her çeşit petrol ürünü, ara ürün ve yan ürünlerin elde edilmesi, elde edilen bu ürünlerin depolanması, paçallanması, ihracı ve piyasaya arzı alanlarında faaliyet göstermektedir.
- (5) Hâlihazırda faal durumda olan dört rafinerinin tamamını (İzmit, İzmir, Kırıkkale ve Batman Rafinerileri) bünyesinde bulunduran TÜPRAŞ, Türkiye'de akaryakıt ürünleri üretimi yapan yegâne teşebbüstür. 28,1 milyon ton/yıl işleme (rafinaj) kapasitesine ve 5.600.000 m³ depolama kapasitesine sahip olan TÜPRAŞ'ın %51 oranındaki hissesi Koç Holding'in kontrolünde olan Enerji Yatırımları A.Ş.'ye aittir. Geriye kalan %49'luk hisse ise halka açıktır. EPDK Petrol Piyasası 2014 Yılı Sektör Raporu'na (Sektör Raporu) göre TÜPRAŞ rafinerilerinde 2014 yılında üretilen jet yakıtı miktarı 3.548.481 tondur. Öte yandan, Sektör

Raporuna göre TÜPRAŞ tarafından 359.829 ton jet yakıtı ithal edilmiştir. TÜPRAŞ dışında jet yakıtının toptan satışı pazarında faaliyet gösteren teşebbüslerin toplamda yaklaşık 490 bin ton olarak gerçekleşen ithalat rakamı göz önüne alındığında, TÜPRAŞ'ın Türkiye genelinde jet yakıtının toptan satışı pazarında 2014 yılı pazar payı yaklaşık %88 olarak gerçekleşmiştir.

G.1.2. İhrakiye Teslim/Dağıtım Kuruluşları

- (6) 5015 sayılı Petrol Piyasası Kanunu (5015 sayılı Kanun), ihrakiye teslim faaliyetinin yalnızca rafinerici, dağıtıcı ve ihrakiye teslim şirketlerince yapılabileceğini öngörmektedir. Bununla birlikte, 5015 sayılı Kanun'a göre ülkemizde ihrakiye teslimi lisansı sahipleri ile alt başlığında ihrakiye teslimi eklenmiş lisans sahiplerince de ihrakiye teslim faaliyeti yapılabilmektedir. EPDK'nın internet sitesinden alınan bilgilere göre, mevcut durumda 61 adet ihrakiye teslimi lisansı sahibi faaliyet göstermekte¹, 50 adet dağıtıcı lisansı sahibinin ise lisans alt başlıklarında ihrakiye teslimi bulunmaktadır². TÜPRAŞ, hava ve deniz taşıtlarına doğrudan ihrakiye teslimi gerçekleştirmemektedir.

İhrakiye şirketleri, Jet A-1 teminini genellikle TÜPRAŞ'tan yapmayı tercih etmektedirler. Bununla birlikte, OMV Petrol Ofisi A.Ş.'nin (POAŞ) 2014 yılı itibarıyla gerçekleştirdiği 482.246 tonluk jet yakıtı ithalatı dikkat çekmektedir. POAŞ'ın daha önceki yıllarda da benzer miktarlarda ithalat gerçekleştirdiği Sektör Raporunda yer alan bilgiler arasındadır. Öte yandan, POAŞ'ın bu ithalat rakamı dışında, diğer ihrakiye teslim şirketlerinin önemli sayılabilecek miktarda ithalatları bulunmamaktadır³.

- (7) Pazar oyuncularının sektördeki konumlarına bakıldığında pazarın oldukça yoğunlaşmış olduğu görülmektedir. Sektör Raporuna göre, havacılık amaçlı ihrakiye teslimleri toplamında en yüksek satışı gerçekleştiren ilk iki şirket olan THY-OPET ve POAŞ'ın 2014 yılı toplam pazar payı %90 olarak gerçekleşmiştir. Pazarda en yüksek miktarda satış gerçekleştiren 5 teşebbüsün 2014 yılı ihrakiye (havacılık) satışları toplamı; THY Opet Havacılık Yakıtları A.Ş.'nin 2.708.837 ton, POAŞ'ın 978.728 ton, Socar Turkey Petrol Enerji Dağ. San. ve Tic. A.Ş.'nin (SOCAR) 115.742 ton, Lukoil Jet Yakıtı Dağ. Ve Tic. Ltd. Şti.'nin (LUKOİL JET) 106.154 ton ve The Shell Company of Ltd Mrk. Londra Türkiye A.Ş.'nin 105.219 ton olarak gerçekleşmiştir.

G.2. Bildirim Konusu

- (8) TÜPRAŞ tarafından yapılan bildirimde özetle, menfi tespit değerlendirmesi için Kurulumuza sunulan Satış Uygulamalarının, TÜPRAŞ'tan Jet A-1 alacak ihrakiye teslim/dağıtım kuruluşlarının teslimat noktasına göre taleplerinin bildirilmesi, revizyonu, fiyat, programa uyum, vade, ödeme, teminat ve faiz konularını düzenlediği, başvuruya konu Satış Uygulamalarının müşterilerin kendi satış fiyatını belirleme serbestisinin engellenmesi, yeniden satış yapılacak bölge veya müşterilere ilişkin kısıtlamalar getirilmesi, müşterilerin kendi aralarındaki alım ve satışının engellenmesi, müşteriler arasında objektif bir sebep olmaksızın ayırım yapılması gibi 4054 sayılı Kanun'un 4. veya 6. maddesi kapsamına girebilecek hükümler ihtiva etmediği ifade edilerek başvuru konusu anlaşmaya menfi tespit belgesi verilmesi, bunun mümkün olmaması durumunda muafiyet tanınması talep edilmektedir.
- (9) Başvuruda, ayrıca, hâlihazırda uygulanan ciro priminde TÜPRAŞ tarafından önerilen

¹<http://lisans.epdk.org.tr/epvys-web/faces/pages/lisans/petrollhrakiyeTeslimi/petrollhrakiyeTeslimiOzetSorgula.xhtml> (Son erişim tarihi 29.09.2015).

²<http://lisans.epdk.org.tr/epvys-web/faces/pages/lisans/petrolDagitici/petrolDagiticiOzetSorgula.xhtml> (Son erişim tarihi 29.09.2015).

³ Örneğin, 2014 yılı içerisinde BP'nin yalnızca 5.026 tonluk ithalatı bulunmaktadır.

şekilde değişiklik yapılması halinde menfi tespit değerlendirmesinin değişikliğe ilişkin değerlendirilmesinin yapılması istenilmektedir.

G.3. İlgili Pazar

G.3.1. İlgili Ürün Pazarı

- (10) Jet yakıtı, esasen bir gazyağı türevi olup, ısınma amaçlı kullanılan gazyağı ile benzer olmasına karşın önemli ölçüde performans artırıcı özelliklere sahiptir. Benzerliklerine rağmen, jet motorlarında kullanmaya 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 değerlendirilmektedir. Öte yandan, nihai tüketiciye yapılan "ihrakiye satışları" ve dağıtıcıların birbirlerine satışlarını kapsayan satışlar ile Jet A-1 yakıtının üretimi ve satımı pazarı farklı özellikler taşımaktadır. Nitekim dosya kapsamından da TÜPRAŞ'ın bir ihrakiye teslim faaliyetini, doğrudan veya dolaylı olarak da olsa yürütmediği anlaşılmaktadır.
- (11) Bu çerçevede, ilgili ürün pazarı "*Jet A-1 yakıtı üretimi ve toptan satışı pazarı*" ve "*Jet A-1 yakıtı ihrakiye teslimi ve dağıtıcılar arasında satımı pazarı*" olarak ayrı ayrı belirlenmiştir.

G.3.2. İlgili Coğrafi Pazar

- (12) Kurulun geçmiş tarihli kararları ışığında, gerek Jet A-1'in üretimi ve toptan satışının ve gerekse ihrakiye teslimi ve dağıtıcılar arası satış faaliyetlerinin ülke geneline yayılmış olması ve bu hususta ayrı bir coğrafi pazar tanımlanmasını gerektirebilecek nedenlerin yokluğu dikkate alınarak ilgili coğrafi pazar "Türkiye" olarak belirlenmiştir.

G.3.3. Satış Uygulamaları'na Yönelik İnceleme ve Tespitler

- (13) TÜPRAŞ tarafından yapılan başvuru ve eklerinden, Satış Uygulamalarının genel olarak alım programları, fiyat, minimum çekiş yükümlülükleri ve cezai şart, ciro primi ve ödemeye ilişkin hükümleri içerdiği görülmektedir.
- (14) Satış Uygulamalarının alım programlarını düzenleyen 3.1 ve 3.2. ve 3.5. maddelerinde;

"3.1. Alıcı yıllık baz taleplerini; aylar, rafineriler ve terminaller itibari ile ayrı ayrı 21 Kasım 2014 tarihine kadar Satıcı'ya bildirecektir. Alıcı, söz konusu taleplerini, çeyrek dönemler (Nisan-Haziran, Temmuz-Eylül, Ekim-Aralık) itibariyle ve sadece ileriye dönük olmak üzere en az 45 gün önceden Satıcı'ya bildirmek kaydıyla; aylar, rafineri ve terminaller itibari ile en fazla +/-%10 oranında olmak üzere revize edebilecektir. İlk çeyrek dönem için (Ocak-Mart) revize talebinde bulunulamayacaktır.

3.2. Alıcı 3.1. maddesinde belirtildiği şekilde revize ettiği baz taleplerini, ait olduğu aydan en az 15 gün önce satıcıya bildirmek kaydıyla rafineri ve terminaller itibari ile en fazla +/-%10 oranında olmak üzere yeniden revize edebilecektir.

[...]

3.5. Alıcının program dışındaki ilave taleplerinin karşılanması üretim ve stok imkanları yanında Alıcı'nın önceki dönemlere ilişkin baz talep / revize talep / çekiş performansları çerçevesinde değerlendirilecektir. İlave talebin karşılanamaması koşullara bağlı olarak mümkündür ve bu durum Alıcı'ya herhangi bir hak yaratmayacağı gibi Satıcı'ya da herhangi bir yükümlülük doğurmayacaktır."

hükümlerine yer verilmektedir.

- (15) Bildirim formunda sunulan bilgilere göre, rafinerilerde üretim planlaması yıllık yapılmaktadır. Rafineriler ham petrol ithalatını büyük oranda (yaklaşık %80) yıllık

15-41/675-237

sözleşmelerle gerçekleştirmekte, müşterilere yapılacak satışlar için de yıllık sözleşmeler imzalanmaktadır. Bu çerçevede, rafinerilerin üretim planları yıllık bazda yapıldığından alıcıların taleplerini yılın belirli bir zamanında rafinerilere bildirmesi istenmektedir. Tip sözleşmede yer alan hükümler çerçevesinde Alıcı belirli dönemler için olmak üzere zamansal ve oransal belirli sınırlamalara tabi kalmak kaydıyla talebini revize edebilmektedir.

- (16) Satış Uygulamalarının 4. maddesinde fiyata ilişkin düzenlemeler yer almaktadır. Buna göre, iki farklı fiyatlandırma modeli bulunmaktadır: İhraç kayıtlı ürünlere yönelik fiyatlamada Platts European Marketscan'da yayımlanan FOB Med Jet Av. Fuel ortalama fiyatları baz alınmakta ve bu rakamın üzerine rafineri primi eklenmektedir.
- (17) Öte yandan, yurtiçinde satışa sunulacak gümrüklü Jet A-1 satışları için farklı bir fiyatlandırma metodu öngörülmektedir. Gümrüklü Jet A-1'e ilişkin fiyatlamada temel olarak EPDK'ya bildirilen tavan fiyatlar geçerli olmaktadır. Bu fiyatın belirlenmesinde ihraç kayıtlı akaryakıt fiyatlarının oluşumuna benzer şekilde, -ancak bu defa FOB yerine CIF fiyatları esas alınarak- Platts tarafından yayımlanan Jet CIF Med referans fiyat olarak kabul edilmektedir. İhraç kayıtlı ürünlerden farklı olarak, bu referans fiyat kur ile çarpılarak TL'ye dönüştürülmekte; akabinde son beş referans fiyat ortalamasının yürürlükteki tavan fiyattan artı veya eksi yönde % (.....)'e kadar fark göstermesi durumunda yeni tavan fiyat belirlenmektedir. Bununla birlikte, belirlenen bu metodoloji bağlamında, TL birimine çevrilen son üç günün referans fiyatları ortalamasına en fazla % (.....) oranında zam yapılabilmektedir.
- (18) Satış Uygulamalarının 6. maddesinde ise alıcının, tip sözleşmenin 3. maddesi uyarınca bildirdiği talepler oranında alım yapması öngörülmektedir. Öte yandan, alıcı tarafından bu taahhütlere uyulmaması durumunda alıcıya belirli cezalar düzenlenmektedir. Söz konusu madde hükmünün bir bölümüne aşağıda yer verilmektedir:

"Madde 6- Alıcının Taahhüdü

6.1 Alıcı; yıllık, üç aylık ve aylık taleplerini Madde-2 Program maddesinde belirtilen zaman periyotlarında ve limitler çerçevesinde revize ederek satıcıya bildirmek ve aylık ürün tahsisini her bir rafineri ve terminal için ayrı ayrı olmak üzere en az % 95 oranında çekmekle yükümlüdür.

6.2 Alıcının 6.1 maddesindeki çekiş taahhüdünü mücbir sebep halleri hariç olmak üzere yerine getirmemesi durumunda

6.2.1 aylık çekiş programından eksik çekilen miktar 50 m. tondan düşük ise herhangi bir ek ödeme uygulamasına gidilmeyecek ve eksik çekilen bu miktar müteakip aya aktarılmayacaktır.

6.2.2 eksik çekilen miktar Madde 6.2.1'de belirtilen miktarın üzerinde ise, alıcı bakiye miktarın tamamına uygulanmak üzere satıcıya bildirdiği aylık çekiş programından sapma oranlarına göre eksik çekilen beher ton için aşağıdaki tabloda yer alan tutarda (USD/M. Ton) ek ödeme yapacaktır.

Sapma Oranı	Jet A-1
%05,01 - %10,00	8
%10,01 - %15,00	12
%15,01 - %20,00	16
%20,01 ve üzeri	20

6.3 Karşılıklı mutabakat ve satıcının onayına vabeste olmak üzere, alıcının çekemediği 6.2 maddesi kapsamında ek ödemeye giren tahsis bakiyesi (önceki aydan aktarma yapılmamışsa) müteakip aya aktarılabilir. İşbu madde kapsamında önceki aydan aktarılan tahsis bakiyeleri hiçbir şekilde takip eden aylara aktarılamayacaktır.

Alıcı, tahsis bakiyesi aktarma talebini müteakip ayın ilk üç iş günü içinde yazılı olarak bildirecektir. Aktarma talebini belirtilen sürede bildirmeyen alıcının aktarma talebinde bulunmadığı kabul edilecek ve 6.2 maddesi kapsamında ek ödeme tahakkuk ettirilecektir.

6.4. Bakiyenin aktarıldığı müteakip ay sonunda yine bakiye kalırsa;

6.4.1. Bakiyenin ilgili ayın tahsisi (ilave tahsisler dahil) ve aktarma miktarı toplamına oranlanmasından bulunacak sapma %5 veya 50 m.ton'un altında ise herhangi bir ek ödeme uygulanmayacak ve eksik çekilen miktarlar müteakip aya aktarılmayacaktır.

6.4.2. Bu sapma oranı %5 ve 50 m.ton'un üzerinde ise öncelikle ilk aydan aktarılıp da kısmen veya tamamen çekilemeyen miktar için 6.2.2. maddesinde belirtilen ek ödeme %50 fazlasıyla uygulanacaktır. Ayrıca ilgili ayın tahsisinden çekilemeyen miktar da var ise, bu miktar için 6.2.2. maddesinde belirtilen ek ödeme uygulanacak ve eksik çekilen miktarlar müteakip aya aktarılmayacaktır.

[...]"

- (19) Madde hükmü incelendiğinde, alıcıların Ekim-Kasım aylarında verdikleri taahhütten; aylar, rafineriler ve terminaller bazında en fazla %5 oranında sapabileceklerinin; bu oranın aşılması durumunda, kural olarak, alıcılar tarafından ton başına belirli miktarlarda ek ödeme (ceza şartı ödemesi) yapılmasının öngörüldüğü görülmektedir. Öte yandan, taraflar arasındaki mutabakata bağlı olarak çekilmeyen miktarın (tahsis bakiyesi) bir sonraki aya da aktarılacağı anlaşılmaktadır. Son olarak 50 m. tonun altındaki tahsis bakiyeleri için herhangi bir cezai şart uygulanmayacağı da taraflarca kararlaştırılmaktadır.
- (20) Satış Uygulamaları çerçevesinde düzenlenen bir diğer husus, belirli bir miktarın üzerinde alım yapan teşebbüslere yönelik ciro primi uygulamasıdır. Tip sözleşmenin ciro primi uygulamasını düzenleyen 7. madde hükmüne aşağıda yer verilmektedir:

“Madde 7- Ciro Primi

2015 yılında Jet A-1 çekişlerinize kademeli olarak ciro primi uygulanacaktır. Ciro primi uygulamasında kademeler yıllık taleplere göre belirlenecek ve yıl boyunca sabit kalacaktır. Ciro primi ödemeleri ilgili ayın FOB ortalaması baz alınarak hesaplanacak, aylık USD döviz satış kuru ortalaması ile hesap edilen tutarlar aylık dönemler itibariyle ödenecektir.

Kademeler ve FOB % Prim

Kademe	m.Ton	Ciro Prim Oranı
1. Kademe	(.....)	(.....)
2. Kademe	(.....)	(.....)
3. Kademe	(.....)	(.....)

Yılsonunda talep edilen fiili çekiş miktarında kademe farkı oluşması halinde oluşan fark (artı ya da eksi yönde) mahsup edilecektir. Bununla beraber yıllık programı

gerçekleştiremeyeceği görülen şirketlerin kademeleri yıl içinde de revize edilebilecek veya ciro primi uygulamasına son verilebilecektir.”

- (21) Öte yandan, TÜPRAŞ tarafından, bahse konu eşiklerin halihazırdaki piyasa yapısında müşterilerin taleplerini karşılayamadığı, TÜPRAŞ'ın müşterilerinin memnuniyetini sürdürmemesi durumunda piyasada sahip olduğu konumunu hızla kaybedebileceği hususları ifade edilerek müşteri talepleri doğrultusunda ciro primi eşiklerinde değişikliğe gidilmesinin planlandığı ifade edilmekte; yapılabilecek bu yöndeki bir değişikliğin rekabet hukuku yönünden menfi bir sonuca yol açıp açmayacağı hususunda Kurumumuz değerlendirmesi talep edilmektedir. Bahse konu taslak kademeler ve prim oranına ilişkin tabloya aşağıda yer verilmektedir:

Tablo 1: Taslak Kademeler ve FOB % Prim

Kademe	m.Ton	Ciro Prim Oranı
1. Kademe	(.....)	(.....)
2. Kademe	(.....)	(.....)
3. Kademe	(.....)	(.....)
4. Kademe	(.....)	(.....)

Kaynak: Bildirim formu

- (22) Söz konusu taslak kademeler incelendiğinde, öncekinden farklı olarak, (.....) ton ((.....) m³) üzerinde alım yapan teşebbüslerin ilgili ayın FOB fiyatı ortalaması üzerinden %(.....) oranında ciro primi ödemesine hak kazanacakları görülmektedir.

G.3.4. Havacılık Yakıtları Pazarına İlişkin İnceleme ve Tespitler

- (23) Kurulun 09.07.2008 tarihli ve 08-44/606-231 sayılı kararında da belirtildiği üzere, havacılık yakıtları “Uçak benzini” (Aviation gasoline, Avgas) ve “Jet A-1” isimleri altında ikiye ayrılmaktadır. Uçak benzini, yüksek oktanlı bir benzin türü olup pervaneli (içten yanmalı) motorlara sahip uçaklarda kullanılmaktadır. Jet A1 ise, jet motorlu uçaklarda yakıt olarak kullanılmaktadır. Her iki yakıt türü de ham petrolün rafine edilmesi suretiyle elde edilmekle birlikte, benzin niteliğine sahip olan uçak benzini ile gazyağı türevi sayılan ve orta distilat ürünler arasında kabul edilen Jet A-1'in üretim süreçlerinde bazı farklılıklar da bulunmaktadır.
- (24) Jet A-1 yakıtı çeşitli katkıları ve değişikliklerle jet motorlarında kullanılmaya elverişli hale getirilmekte, özel olarak havacılık pazarından talep görmektedir. Bu çerçevede, pervaneli uçak sayısının azalmasına bağlı olarak, havacılık yakıtları pazarının büyük bölümünü Jet A-1 oluşturmaktadır. Sektör Raporuna göre uçak benzini ile ilgili ihrakiye satışlarının toplam havacılık yakıtları ihrakiye satışlarındaki payı 2014 yılı itibarıyla yaklaşık %0,05 civarında gerçekleşmiştir.
- (25) Havacılık yakıtları pazarı, ikmal zinciri bakımından, ülkemizdeki geleneksel akaryakıt dağıtım pazarından farklılık arz etmektedir. Akaryakıt dağıtım pazarında “rafineri/ithalat-dağıtım şirketi-bayi-tüketici” şeklinde bir ikmal zinciri varken, havacılık yakıtları pazarındaki zincir, “rafineri/ithalat-tedarikçi-tüketici” şeklindedir. Pazarın yapısı itibarıyla bayilik sistemi bulunmamakta, tedarikçi şirketler genellikle doğrudan nihai kullanıcıya satış yapmaktadırlar. Bununla birlikte bazı şirketlerin, fiziki ikmal ve depolama kapasitesine sahip olmadıkları kimi havaalanlarında “tahsilat aracı” olarak faaliyet göstermeleri de mümkündür.
- (26) Türkiye'deki havalimanlarında ihraç kayıtlı/gümrüklü nihai müşteriye sunulan Jet A-1 yakıtının %88'lik bölümü TÜPRAŞ ürünleri, kalan %12'lik kısım ise ithalat yoluyla

karşılanmaktadır. Shell&Turcas Petrol A.Ş. ve SOCAR tarafından Kurumumuza sunulan bilgilere göre, ithalat için tek seferde en az 25.000 tonluk kargo gemileri ölçek ekonomisi bakımından eşik miktarı oluşturmaktadır. Dosya kapsamında yer alan bilgilere göre POAŞ ise bu hususta farklı bir değerlendirmede bulunmakta ve 5.000 tondan başlayarak 30.000 tona kadar her miktarın ekonomik olarak ithal edilebileceğini ifade etmektedir. İthalat yönünde önemli olan bir diğer husus ise dağıtım/ihrakiye şirketlerinin depolama kapasitelerinin kısıtlı olmasıdır. Örneğin, SOCAR gerekli depolama tesisleri bulunmadığından ithalat yapamamaktadır.

- (27) Sektör Raporunda yer alan bilgilere göre, Jet A-1 ithalatında geçen yıla göre %60'lık bir artış; ihracat rakamında ise büyük bir düşüş yaşanmıştır (%77,75 oranında). Geçtiğimiz yıl en yüksek oranda Jet A-1 ithalatı gerçekleştiren teşebbüsler sırasıyla POAŞ 482.246 ton, TÜPRAŞ 359.829 ton, BP Petrolleri A.Ş. (BP) 5.026 ton olarak ithalat gerçekleştirmiştir.
- (28) Depolama tesisleri ve ihrakiye teslimine ilişkin EPDK düzenlemelerinden hareketle, ihrakiye teslim lisansı sahiplerinin/dağıtıcıların havalimanlarında ihrakiye teslimi faaliyetlerini sürdürebilmeleri bakımından üç seçenekleri bulunmaktadır. Bunlardan ilki, ilgili havaalanında depolama tesisi kurmak üzere Devlet Hava Meydanları İşletmesi veya diğer yetkili kuruluşlardan yer talep etmektir. Diğer seçenek, ilgili havalimanında hâlihazırda depolama tesisi olan bir teşebbüsten depolama hizmeti almak, son seçenek ise fiili bir depolama faaliyeti yürütmeksizin depo sahibi teşebbüslerden depoda mal satın almak yoluyla bir nevi tahsilat aracı olarak faaliyet göstermektir.
- (29) Öte yandan, bir havalimanında yeni bir depolama tesisi kurmak yer kısıtı nedeniyle veya başka hukuksal nedenlerle mümkün olmayabilmektedir. Sözelimi hâlihazırda İstanbul Atatürk (AHL) ve Antalya (AYT) Havaalanlarında yer kısıtı nedeniyle yeni bir depolama kapasitesinin oluşturulması son derece güçtür. Bu bağlamda, EPDK mevzuatı çerçevesinde depolama lisansı sahipleri dahi kapasite kısıtını gerekçe göstermek suretiyle mevcut depolama tesislerinin üçüncü kişilerce kullanımının önüne geçebilmektedirler. Kaldı ki, ilgili teşebbüslerin sahip oldukları depolama tesisleri için EPDK'dan "depolama lisansı" almak ve böylelikle üçüncü kişilere hizmet vermek gibi bir zorunlulukları da bulunmamaktadır.
- (30) Havaalanlarında uçaklara yakıt ikmal iki şekilde olmaktadır. Bunlardan birincisi, hidrant sistemi yoluyla ikmaldir. Hidrant, sağlayıcı şirketlerin havaalanlarında yahut istisnai olarak havaalanının yakınında yerleşik depolarında başlayıp körüklerin (peronların) altından geçen ve her körükte uçağa ikmal imkânı sağlayan, bütün yakıt satıcılarının kullandığı, merkezi bir boru hattı sistemidir. Ülkemizde ilgili mevzuat uyarınca hidrant sisteminin bulunduğu havaalanlarında ikmalin kural olarak bu sistem aracılığıyla gerçekleştirilmesi zorunludur. Hidrant sistemi kurulu bulunmayan havaalanlarında ise sağlayıcı şirketler, depolardan tanker araçlara (dispenser) doldurdukları yakıtı park alanında bekleyen uçaklara götürerek burada ikmal yapmaktadırlar.
- (31) Fiyatlamada bakımından ise yukarıda zikredilen rafineri fiyatlaması dışında, alt pazarda fiyatın oluşumu farklı dinamiklere sahiptir. Havayolu şirketleri genellikle yakıt ihtiyaçlarını bir veya iki yıllık süreler için düzenledikleri ihaleler yoluyla karşılamaktadırlar. Havayolu şirketlerinin izledikleri ticari stratejiye bağlı olarak ülkenin tamamındaki havaalanları bakımından tek bir ihaleye çıkılabildikleri gibi, havaalanı bazında da ihaleye çıkılabilmektedirler. Zamansal olarak ihaleler genellikle Nisan-Haziran döneminde yapılmaktadır. İhalede belirlenen fiyatlar genellikle bir yıllık süre için geçerli olduğundan, havacılık yakıtları pazarındaki fiyat rekabeti bu ihalelerde oluşmaktadır. Bu nedenle, bir sonraki yıl için belirli bir havayolu şirketinin hangi fiyata, nereden ve ne kadar yakıt alacağı ihale ya da ihaleler sonucunda belli olduktan sonra, yıl içerisinde havacılık yakıtları

konusunda faaliyet gösteren teşebbüslerin ilgili havayolu şirketi bakımından fiyat ve satış koşulları gibi unsurlarda rekabet etmeleri söz konusu olmamaktadır. Öte yandan, özellikle dolmuş uçak (charter) seferleri, bazı kargo uçakları veya rotası dışında farklı bir havaalanına inmek zorunda kalan uçaklar bakımından, kontratlar dışında plansız/spot satışlar da yapılabilmektedir. Ancak bunlar toplam pazarın görece küçük bir kısmına tekabül etmektedir.

- (32) Ülkemizde havacılık yakıtı ihalelerinde fiyatlar, yakıtı rafineriden alarak uçağa ikmal yapan sağlayıcının, geçerli rafineri çıkış fiyatına kendi katlandığı maliyetler ve kârdan oluşan bir bedel (diferansiyel/add-on) eklenmesiyle oluşmaktadır. Bu çerçevede, havacılık yakıtları pazarında nihai tüketiciye uygulanan fiyatın iki segmenti bulunmaktadır. Bunlar yakıt bedeli (jet A1'in, erişilebilir dünya piyasalarındaki ve/veya rafineri çıkış fiyatına bağlı fiyatı) ve hizmet bedelidir (sağlayıcı tarafından jet A1'in rafinerilerden alınıp uçağın deposuna doldurulmasına kadar olan hizmetler için ödenecek bedel).
- (33) Havayolu şirketlerinin açtıkları ihalelerde, sağlayıcılar sadece hizmet bedeli için teklif vermektedirler. Yakıt bedelinin belirlenmesinde, ikmal yapılacak havaalanlarına en yakın erişilebilir dünya piyasasında oluşan fiyatlar ve/veya rafineri çıkış fiyatları veri alınmakta olup ihalede bu konuda belirli bir fiyat verilmemektedir. Söz konusu hizmet bedeli, havaalanının en yakın rafineriye yahut depolama tesisine uzaklığı, nakliye şartları, havaalanında katlanılan depolama ve diğer hizmetlerin maliyetleri, direkt boru hattının bulunup bulunmadığı gibi unsurlar ile rekabet şartlarına göre değişmektedir.
- (34) Havacılık yakıtları pazarında yakıt fiyatları "gümrüklü" ve "ihraç kayıtlı" satışlar olarak ikiye ayrılmaktadır. Gümrüklü satışlar, yurt içi uçuşlar için uygulanan fiyatlar olup %18 oranında KDV'ye tabidir. İhraç kayıtlı satışlar ise yurt dışına sefer yapacak uçaklar veya yurtdışından gelip yine yurt dışına gidecek uçaklar için uygulanan, vergiden muaf satışlardır.
- (35) Ülkemiz havacılık yakıtları pazarı, son yıllarda emsallerine ve yurtiçindeki diğer akaryakıt ürünleri dağıtım pazarlarına kıyasla oldukça hızlı şekilde büyümektedir. Nitekim Sektör Raporunda yer alan verilere göre 2013 yılında yaklaşık 3,6 milyon ton olan toplam pazar büyüklüğü, bir yıl içerisinde %11,3'lük bir büyüme kaydederek 2014 yılında 4,096 milyon ton seviyesine yükselmiştir. Bu rakamın yaklaşık 971 bin tonu (%23,7) yurtiçinde tüketilirken, geri kalan 3.125 bin tonu (%76,3) ihracat ve transit rejimi kapsamında son kullanıcılara teslim edilmiştir. Pazardaki toplam satışların yaklaşık yarısı, tek başına AHL'de gerçekleştirilmektedir.

G.3.5. Bildirim Konusu Uygulamaya İlişkin Çeşitli Görüşler

- (36) Dosya kapsamında raportörlerce ihrakiye teslimi faaliyeti yürüten teşebbüslerle ve Jet A-1'in nihai tüketicisi konumunda bulunan çeşitli havayolları şirketleriyle çeşitli görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Ayrıca, çeşitli teşebbüslere bilgi isteme yazıları gönderilerek konuya ilişkin görüşleri alınmıştır.
- (37) Buna göre TÜPRAŞ tarafından, bildirim konusu anlaşmanın daha önce Kurulumuzun 22.10.2014 tarihli ve 14-42/760-336 kararı ile menfi tespit verilen "2014 yılı Akaryakıt Satış Uygulamaları" ile temelde aynı özellikleri taşıdığı; bu çerçevede Satış Uygulamalarının ek ödemeyi düzenleyen 6. maddesi ile ciro primini düzenleyen 7. maddesi haricinde rekabet hukuku bakımından ayrıca değerlendirilmesinin gerekli olmadığı ifade edildiği görülmektedir. Ayrıca, TÜPRAŞ, bu uygulamalar da dahil olmak üzere anlaşmanın tamamı bakımından müşterilerin kendi satış fiyatını belirleme serbestisinin engellenmesi, yeniden satış yapılacak bölge veya müşterilere ilişkin kısıtlamalar getirilmesi, müşterilerin kendi aralarındaki alım ve satışının engellenmesi, müşteriler arasında objektif bir sebep olmaksızın ayırım yapılması gibi 4054 sayılı Kanununun 4. ve 6. maddelerini ihlal niteliği

taşıyabilecek herhangi bir sınırlama bulunmadığı değerlendirilmesinde bulunmaktadır.

- (38) Diğer yandan, TÜPRAŞ yetkilileri tarafından, ciro primi uygulamasına ilişkin öngörülen değişikliğin müşteri talepleri doğrultusunda gündeme geldiği belirtilmekte; Jet A-1'in toptan satımı pazarının hızla büyüdüğü, aktörlerin konumunun ve satış hacimlerinin hızla değişkenlik gösterdiği göz önüne alınarak TÜPRAŞ'ın müşterilerin taleplerine cevap verememesi durumunda mevcut konumunu kaybetme riski bulunduğu ifade edilmektedir. Rekabet hukuku yönünden, aynı miktarda alım yapan bütün müşteriler aynı oranda indirim kazanacağından, söz konusu indirim sisteminin müşteriler arasında herhangi bir ayrımcılık etkisi göstermesinin mümkün olmadığı belirtilmektedir. Yine, müşteri özelinde indirim kazanılacak miktar eşiklerinin belirlenmesi ve/veya önceki yıllardaki alımlarını artırmalarının şart koşulması gibi bir hükme yer verilmediğinden uygulamanın sadakat etkisine yol açmayacağı değerlendirilmesine yer verilmektedir.
- (39) Son olarak, TÜPRAŞ tarafından, uygulanması planlanan en üst kademe oranının yıkıcı fiyatlamaya yol açmayacağı; TÜPRAŞ'ın 5015 sayılı Kanun ve ilgili mevzuat gereğince eşit durumda olan dağıtım şirketlerine eşit davranmakla yükümlü olduğu ifade edilmektedir.
- (40) Dosya mevcudu bilgilere göre, dağıtım/ihrakiye teslim şirketleri tarafından, diğer pazarlarda makul sayılabilecek uygulamaların havacılık pazarının farklı yapısal özellikleri nedeniyle rekabetin kısıtlanmasına yol açabileceği değerlendirilmesinde bulunmaktadır. Örneğin, dağıtıcıların havayolu şirketleriyle olan anlaşmalarında cezai şartlara yer verilmezken, TÜPRAŞ alımlarında bu türden cezai şartlar düzenlenmesinin ihrakiye teslim faaliyetinde bulunan teşebbüsleri olumsuz etkilediği ifade edilmektedir. Uluslararası piyasalarda da rafinerilerin eksik çekilen miktarı dağıtıcı adına üçüncü kişilere satabildiği veya dağıtıcının spot piyasada eksik çekilen miktarı satabildiği, dağıtıcılar tarafından yapılan ithalatlarda da bu türden cezai şartlara yer verilmediği, buna rağmen TÜPRAŞ'la yapılan sözleşmelerde böyle bir esnekliğin var olmadığı öne sürülmektedir.
- (41) Yine dosya mevcudu bilgilere göre, dağıtım/ihrakiye teslim şirketleri, ilke olarak, ciro primi uygulamasının herhangi bir rekabet karşıtı etkiye yol açmayacağını belirtmektedirler. Öte yandan, bu teşebbüslerce, TÜPRAŞ tarafından yapılacak yeni kademelendirmenin, pazarın özellikleri de dikkate alınarak, rekabet karşıtı etkilere yol açabileceği değerlendirilmesinde bulunmaktadır. Keza, ithalat imkânlarının sınırlı olduğu göz önünde bulundurulduğunda bu türden bir uygulama yoluyla TÜPRAŞ'ın satışlarını artırma hedefinin gerçekçi olmadığı teşebbüslerin yetkililerince ifade edilmektedir. Bununla birlikte, POAŞ tarafından, bu tür bir uygulamanın teşebbüs açısından ithalat ve TÜPRAŞ seçeneklerini başa baş noktasına getireceğinden bahisle operasyonel kolaylık ve diğer risklerin minimize edilmesi kapsamında TÜPRAŞ'tan akaryakıt alınması yönünde bir değişikliğe gidilebileceği belirtilmektedir. Diğer bazı teşebbüsler ise ciro primi eşiklerinin yeterince kapsayıcı olmadığını öne sürmektedir.
- (42) Teşebbüsler tarafından, TÜPRAŞ fiyatlarının (*rafineri primlerinin*) yıl boyunca değişken olmasının alt pazarda faaliyet gösteren teşebbüsler açısından önemli ölçüde belirsizliğe yol açtığı, uluslararası piyasalarda yapılan sözleşmelerde ise TÜPRAŞ'la yapılanların aksine fiyatların belli olduğu belirtilmektedir. POAŞ tarafından Satış Uygulamalarının 3.6. maddesinde belirtilen şekilde, fiyatların dağıtıcı aleyhine değişecek olması halinde 15 günlük süre yetersiz bulunmakta; buna ilişkin sürenin, ithalat olanaklarının etkin bir şekilde planlanabilmesi için, en az üç aya uzatılması gerektiği ifade edilmektedir.
- (43) (.....) tarafından, aylık taleplerin revize edilmesi kapsamında, havayolları ihalelerinin Nisan-Haziran aylarında toplam talebin yaklaşık %(.....)'ini kapsayacak şekilde sonlandırıldığı dikkate alındığında, TÜPRAŞ'ın ilave talep veya eksik çekişlerde ortaya koyduğu katı tutumun, dağıtım/ihrakiye teslim şirketlerinin ihalelerde fazlasıyla korumacı yaklaşmasına

ve rekabet güçlerini kaybetmelerine yol açtığı ileri sürülmektedir.

- (44) PEGASUS tarafından, rafineri satış fiyatlarının hiçbir indirim uygulanmaksızın hava taşıyıcılarına maliyet olarak yansıtıldığı ifade edilmektedir. Bu çerçevede, TÜPRAŞ'ın ciro primlerine yönelik uygulamasından yalnızca dağıtım şirketlerinin faydalandığı öne sürülmektedir. Bununla birlikte, toplamda yüksek hacimde Jet A-1 arzını sağlayan (dağıtıcı) teşebbüslerin TÜPRAŞ'tan aldıkları prim indirimlerini "satıcı primleri" olarak yansıtmak yoluyla rakiplerine göre daha avantajlı fiyat teklifi oluşturabilmelerinin mümkün olduğu, bazı teşebbüslerin bu yolu kullanmakta olduğu belirtilmektedir. Keza inceleme kapsamında SOCAR tarafından gönderilen yazıda, söz konusu ciro indirimlerinin fiyatlara yansıtıldığı yönünde bilgi verilmektedir.
- (45) Öte yandan pazarda en büyük alıcı konumunda bulunan THY, dosya konusu anlaşmaya dönük olumlu ya da olumsuz herhangi bir değerlendirmede bulunmamıştır.

G.4. Değerlendirme

G.4.1. 4054 Sayılı Kanun'un 4. Maddesi Bakımından Değerlendirme

- (46) Bildirim konusu uygulama, üretim ve dağıtım zincirinin farklı seviyelerinde faaliyet gösteren teşebbüsler arasında akdedilen bir dikey anlaşmadır. Söz konusu uygulama incelendiğinde müşterilerin kendi satış fiyatını belirleme serbestisinin engellenmesi, yeniden satış yapılacak bölge veya müşterilere ilişkin kısıtlamalar getirilmesi, müşterilerin kendi aralarındaki alım ve satışının engellenmesi, müşteriler arasında objektif bir sebep olmaksızın ayırım yapılması gibi hükümler ihtiva etmediği görülmektedir. Yine bahse konu Satış Uygulamaları'nın, yalnızca bir yıl için geçerli bir sözleşme niteliğini taşıdığı anlaşılmaktadır. Sayılan nedenlerle, Satış Uygulamaları'nın 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesine aykırılık teşkil eden herhangi bir yönünün bulunmadığı, ayrıca sözleşmenin uygulandığı süre boyunca da pazar kapama gibi bir durumun, dolayısıyla 4054 sayılı Kanun'un aynı hükmü anlamında rekabeti kısıtlayıcı ya da bozucu bir etkinin ortaya çıkmayacağı kanaatine ulaşılmıştır.

G.4.2. 4054 Sayılı Kanun'un 6. Maddesi Bakımından Değerlendirme

- (47) TÜPRAŞ ilk olarak, akaryakıt dağıtım kuruluşları ile yapmış olduğu "Akaryakıt Satış Uygulamaları" için menfi tespit başvurusunda bulunmuş ve bu talep Kurulumuzun 22.10.2014 tarih 14-42/760-336 sayılı kararı ile kabul edilmiştir. Bildirim konusu sözleşmenin taraflarını ise TÜPRAŞ (satıcı) ile ihrakiye dağıtım kuruluşları (alıcı) oluşturmaktadır. Sözleşme ile TÜPRAŞ'tan jet yakıtı alacak ihrakiye dağıtım kuruluşlarının teslimat noktasına göre taleplerini bildirmesi, revizyonu, fiyat, programa uyum, ciro primi, vade, ödeme, teminat ve faiz gibi konular düzenlenmektedir.
- (48) Kurulumuzun menfi tespit verdiği "Akaryakıt Satış Uygulamaları"nın şartları ile bildirim konusu olan "Jet A-1 Satış Uygulamaları"nın şartlarının büyük ölçüde aynı olduğu görülmektedir. Bununla birlikte, bu iki sözleşme arasındaki temel fark, TÜPRAŞ tarafından jet yakıtında ciro primi verilmesi ve iki sözleşmede fiyata ilişkin hükümlerin farklı olmasıdır. Dolayısıyla "Jet A-1 Satış Uygulamaları" sözleşmesinin değerlendirilmesinde, akaryakıt satış uygulamalarından farklı olan fiyat, ciro primi ile jet yakıtı pazarının kendine özgü yapısının ortaya çıkardığı hususlar üzerinde durulması gerekmektedir.
- (49) TÜPRAŞ'ın jet yakıtı kullanım alanına bağlı olarak iki tür fiyatlandırma modeli bulunmaktadır. İlk fiyatlandırma modelinin yurt içindeki uçuşlarda tüketilmek üzere satılan Jet A-1 ürünü için EPDK'ya bildirilen tavan fiyatı çerçevesinde şekillenmektedir. Söz konusu tarife gereğince en yakın erişilebilir serbest piyasa olan Akdeniz piyasasına ilişkin olarak Platts tarafından yayımlanan Jet CIF Med referans fiyat olarak kabul edilmiştir.

15-41/675-237

Referans fiyat kur ile çarpılarak TL birimine dönüştürülmekte ve fiyat değişikliğinin takibinde TL biriminden son beş referans fiyat ortalamasının yürürlükteki tavan fiyattan artı veya eksi yönde %(...) kadar fark göstermesi durumunda yeni tavan fiyat belirlenmektedir. Yeni tavan fiyat belirlenirken son üç günlük TL biriminden referans fiyata en fazla %(...) prim ilave edilebilmektedir. Bu tavan fiyata riayet EPDK tarafından takip edilmektedir.

- (50) İkinci fiyatlandırma modeli ise uluslararası uçuşlarda tüketilmek üzere, ihraç kayıtlı olarak satılan Jet A-1 ürünü için geçerlidir. İhraç kayıtlı ürünün fiyatı, Platts tarafından yayımlanan Jet FOB Med fiyatlarına uluslararası piyasaların takibiyle belirlenen bir primin eklenmesiyle oluşturulmaktadır.
- (51) Bu çerçevede gerek yurt içi gerekse uluslararası uçuşlarda kullanılan jet yakıtlarının fiyatlandırma modellerinin sözleşmede öngörülen halleriyle rekabet hukuku bakımından herhangi bir sakınca doğurmadığı değerlendirilmektedir. Nitekim Kurulumuz 4.11.2009 tarih ve 09-52/1246-315 sayılı kararında, TÜPRAŞ'ın jet motorlu uçaklarda yakıt olarak kullanılan Jet A-1 yakıtı pazarındaki hâkim durumunu aşırı fiyat uygulamak suretiyle kötüye kullandığı iddiasını araştırmış ve soruşturma açılmamasına karar vermiştir. Diğer yandan akaryakıt dağıtım menfi tespit dosyasında gündeme gelen ve sonradan sözleşmeye konulan, sözleşme döneminde fiyatta ortaya çıkabilecek belirsizlikleri tekrar değerlendirme imkânını alıcıya sağlayan düzenlemeye dosya konusu sözleşmede de aynen yer verildiği görülmektedir.
- (52) TÜPRAŞ 2012 yılından beri jet yakıtlarında alıcılarına ciro primi vermektedir. Sözleşmenin ciro primine ilişkin 7. maddesi şu şekildedir:

“ Madde 7- Ciro Primi

2015 yılında Jet A-1 çekişlerinize kademeli olarak ciro primi uygulanacaktır. Ciro primi uygulamasında kademeler yıllık taleplere göre belirlenecek ve yıl boyunca sabit kalacaktır. Ciro primi ödemeleri ilgili ayın FOB ortalaması baz alınarak hesaplanacak, aylık USD döviz satış kuru ortalaması ile hesap edilen tutarlar aylık dönemler itibariyle ödenecektir.

Kademeler ve FOB % Prim

<i>Kademe</i>	<i>m. Ton</i>	<i>Ciro Prim Oranı</i>
<i>1. Kademe</i>	<i>(.....)</i>	<i>(.....)</i>
<i>2. Kademe</i>	<i>(.....)</i>	<i>(.....)</i>
<i>3. Kademe</i>	<i>(.....)</i>	<i>(.....)</i>

Yılsonunda talep edilen fiili çekiş miktarında kademe farkı oluşması halinde oluşan fark (artı ya da eksi yönde) mahsup edilecektir. Bununla beraber yıllık programı gerçekleştirilemeyeceği görülen şirketlerin kademeleri yıl içinde de revize edilebilecek veya ciro primi uygulamasına son verilebilecektir.”

- (53) Aşağıdaki tabloda müşteri bazında TÜPRAŞ tarafından yapılan jet yakıtı toplam satışları ve ciro primi kapsamında olan satışlar gösterilmiştir.

Tablo 2: Jet Yakıtı Ciro Primli ve Toplam Satışlar (Ton)

Jet Yakıtı Ciro Primli ve Toplam Satışlar (Ton)		
Jet A-1 Müşterileri	2013	2014 (Ocak-Ekim)
THY-OPET	(.....)	(.....)
POAŞ	(.....)	(.....)
İstanbul Sabiha Gökçen (ISG)	(.....)	(.....)
LUKOIL JET	(.....)	(.....)
SOCAR	(.....)	(.....)
Ciro Primine Tabi Satış	3.131.203	2.998.226
Toplam Satış	3.301.560	3.081.505
Ciro Primli Satış Oranı	%95	%97

Kaynak: Bildirim formu

- (54) Dosya konusu sözleşmede yer verilen indirim/ciro primi sistemi, şu özellikleri göstermektedir:
- Sözleşmede indirim sisteminde indirim kazanılabilmesi, sadece jet yakıtının satın alınması koşuluna bağlandığından indirim sisteminin “tek ürün indirim” sistemi olduğu görülmektedir.
 - Sözleşmede alıcının indirim hedefini yakalaması halinde TÜPRAŞ’tan yaptığı tüm alımlar için indirim kazandığından indirim sistemi “geriye dönük indirim” sistemidir.
 - Sözleşmede, alıcıların indirim kazanacakları miktar eşiklerinin belirlenmesinde önceki yıllardaki alımlarını artırmalarının veya alımlarının çoğunu/tümünü TÜPRAŞ’tan yapmalarının şart koşulmadığı (başka bir deyişle müşteri sadakatinin artırılmasının hedeflenmediği) dikkate alındığında indirim sisteminin “kişiselleştirilmemiş bir indirim sistemi” olduğu görülmektedir.
- (55) Ticari hayatta yaygın olarak kullanılan indirim sistemlerinin; fiyatların düşmesini sağlamak, çıktı düzeyini ve ürün çeşitliliğini artırmak, ürünlerin ayrı ayrı satın alınmasından kaynaklanan işlem maliyetlerini düşürmek, yeniden satıcıların sağlayıcının ürünlerine yoğunlaşmasını temin ederek bedavacılığı önlemek gibi etkinliği ve tüketici refahını artırabilecek etkileri bulunabilmektedir. Bununla birlikte, söz konusu indirimler hâkim durumdaki teşebbüsler tarafından sunulduğunda, rekabet karşıtı piyasa kapamaya da yol açabilmektedir.
- (56) Hâkim durumdaki bir teşebbüs tarafından uygulanan bir indirim sisteminin rekabet karşıtı piyasa kapatmaya yol açmasının muhtemel olup olmadığı değerlendirilirken aşağıdaki hususlar dikkate alınmaktadır⁴.
- (57) Tek ürün indirimlerinin tipik özelliği, indirim sisteminde yer alan satın alma koşulunun belirli bir dönem (referans dönem) içerisinde yerine getirilmesinin zorunlu olmasıdır. Bu tür indirimlerde, indirim için gerekli olan satın alma koşulunun ilgili referans dönem içerisinde yerine getirilememesi halinde indirim kazanılamamaktadır. Sözleşmede müşterilere alt veya üst dilime geçmelerine “Yılsonunda talep edilen fiili çekiş miktarında kademe farkı oluşması halinde oluşan fark (artı ya da eksi yönde) mahsup edilecektir.” hükmü ile imkân

⁴ Bkz. Hakim Durumdaki Teşebbüslerin Dışlayıcı Kötüye Kullanma Niteliğindeki Davranışlarının Değerlendirilmesine İlişkin Kılavuz.

tanındığı, böylelikle alıcının geriye dönük indirimlerde karşı karşıya kaldığı tüm indirimi kaybetme riskinin ortadan kaldırıldığı görülmektedir. Böylelikle indirim sisteminin pazar kapama etkisinin önemli ölçüde sınırlandığı değerlendirilmektedir.

- (58) Geriye dönük indirimlerin rekabet karşıtı piyasa kapamaya yol açması; indirim hedef(ler)inin kişiselleştirilmiş olduğu, indirim oranının ve indirim hedefinin müşterinin ilgili referans dönemindeki toplam talebi içerisinde önemli bir yer tuttuğu ve özellikle de hâkim durumdaki teşebbüsün rakiplerinin, her bir müşterinin talebinin tamamı için kendisi ile eşit koşullarda rekabet edemedikleri durumlarda daha muhtemeldir.
- (59) Yukarıda da belirtildiği üzere sözleşmede öngörülen sistem, kişiselleştirilmemiş ve alıcıların, alt veya üst dilime geçmelerine imkân tanıyarak, hedef satın almaları tutturamamaları karşısında tüm indirimi kaybetme riskini ortadan kaldıran bir indirim sistemidir. Bu hususların varlığının, indirim sisteminin piyasayı kapatıcı etkisini önemli ölçüde sınırlandıracağı değerlendirilmektedir.
- (60) Diğer yandan, hâkim durumdaki teşebbüs, müşterilerine geriye dönük bir indirim uygulamak suretiyle fiyatını maliyetinin altına düşürmeksizin de eşit etkinlikteki rakiplerin söz konusu müşteriye satış yapmalarını engelleyebilir. Dolayısıyla, geriye dönük indirimlere ilişkin incelemelerde, indirim uygulaması karşısında eşit etkinlikteki rakiplerin ilgili müşterinin talebinin rekabete açık kısmı için hâkim durumdaki teşebbüsle etkin bir şekilde rekabet edip edemeyeceklerinin araştırılması gerekmektedir. Başka bir deyişle, indirim sistemiyle hâkim durumdaki teşebbüs kadar etkin olan varsayımsal bir rakibin (eşit etkinlikteki rakip) dahi incelenen davranış sonucunda pazardan dışlanmasının muhtemel olup olmadığının araştırılması gerekmektedir. Bu değerlendirmede, maliyetler ve satış fiyatlarıyla ilgili ekonomik veriler ile özellikle hâkim durumdaki teşebbüsün maliyetin altında fiyatlama yapıp yapmadığı incelenmelidir.
- (61) Türkiye’de jet yakıtı üreten tek teşebbüs TÜPRAŞ’tır. Üretime alternatif kaynak ise ithalattır. Yukarıda da ifade edildiği üzere TÜPRAŞ’ın fiyatlama modeli, herhangi bir maliyet unsuruna dayalı olmayıp EPDK’ye bildirilen ve EPDK tarafından takip edilen Platts Jet CIF Med referans fiyatına belli bir oranın (%(.....)’ye kadar) ilave edilmesine dayanmaktadır. TÜPRAŞ hakkında yürütülen soruşturmada⁵; *“rafineri üretim teknolojilerinin ve sektörün özellikleri nedeniyle ürün bazında sağlıklı bir maliyet hesaplamasının mümkün olmadığı, TÜPRAŞ’ın ürün maliyetlerinin sadece muhasebe ve vergi amaçlı hesaplanmakta olduğu gerçek maliyetleri yansıtmadığı, ayrıca TÜPRAŞ yetkilileri tarafından ürün fiyatlarının maliyetlerinden bağımsız olarak uluslararası piyasada belirlendiği ve maliyetlerin fiyatlandırmaya herhangi bir etkisinin bulunmadığı”* tespitleri yapılmıştır.
- (62) Sözleşmede TÜPRAŞ’ın alıcılara vereceği en yüksek ciro primi oranının %(.....) olması, TÜPRAŞ’ın jet yakıtı fiyatlaması CIF⁶ Med’e dayanması ve bu rakama %(.....)’ye kadar bir ilave yapma imkânının olması göz önünde bulundurulduğunda, mevcut fiyatlama modeli kapsamında TÜPRAŞ’ın sözleşmede öngörülen indirim sistemi ile maliyetlerin altında bir fiyatlama yapamayacağı değerlendirilmektedir.
- (63) Bununla birlikte, incelenmesi gereken diğer bir husus, sözleşmede öngörülen indirim sisteminin, TÜPRAŞ üretimine tek alternatif kaynak olan ithalatı nasıl etkileyeceğidir. Jet yakıtının ithalatı önünde yasal bir engel bulunmamaktadır. Sektör Raporu’nda yer alan bilgilere göre 2014 yılında Türkiye’ye toplam 847.101 ton jet yakıtı ithalatı gerçekleştirilmiş;

⁵ Kurulumuzun 17.01.2014 tarih ve 14-03/60-24 sayılı kararı.

⁶ CIF (cost- insurance- freight) fiyatlar, maliyet, sigorta ve navlun giderlerini kapsamaktadır. Diğer bir deyişle söz konusu satışlarda fiyat, malın alıcının (ithalatçı) limanına ulaştığı andaki fiyatıdır; o noktaya kadar yapılan tüm giderler satıcıya (ihracatçı) aittir.

359.829 tonunu (%42'sini) TÜPRAŞ yapmıştır. Rapor'da ithalatta en önemli oyuncunun POAŞ olduğu (482.246 ton) ve BP'nin de 5.096 ton ithalat ile üçüncü sırada yer aldığı görülmektedir.

- (64) İhrakiye dağıtım kuruluşları; jet yakıtında ekonomik olarak ithalat yapılabilmesini sağlayan gemi büyüklüğünün 5 bin ton ile 30 bin ton arasında değiştiğini ifade etmişlerdir. Türkiye'de ithalat, altyapı imkânları uygun olan (depolama kapasitesi, pazar hacmi ve ithalat marjı uygunluğu bakımından) Antalya, İzmir (Aliağa), Marmara Ereğlisi, İzmit Derince ve Mersin-İskenderun limanlarında yoğunlaşmaktadır. TÜPRAŞ alımı dışında ithalata konu olan yaklaşık 487 bin ton jet yakıtının olması ve ithalatın ekonomik olarak yapılabilmesini sağlayan gemi büyüklüğünün 5 bin ton ile 30 bin ton arasında değişmesi hususları birlikte dikkate alındığında, sözleşmede öngörülen indirim sisteminin ithalat olanakları üzerinde önemli ölçüde etkisinin bulunmayacağı kanaatine ulaşılmıştır.
- (65) Yukarıda belirtildiği üzere hem jet yakıtı üretim pazarında hem de onun alt pazarları konumundaki dağıtım pazarında yoğunlaşmaların yüksek olması bazı rekabetçi kaygıların doğmasına neden olmaktadır. Örnek olarak indirim sisteminden en çok avantaj sağlayacak olan şirketin (THY-OPET⁷) pazarda hâkim durumda olması ve bu durumun da rakip şirketlerin rekabet olanaklarını azaltacağına ilişkin kaygı gösterilebilir. Bu hususu değerlendirebilmek için öncelikle jet yakıtı dağıtım pazarındaki rekabet şartlarına bakmak gerekmektedir.
- (66) Dağıtım pazarında jet yakıtının en önemli alıcısı THY'dir. THY hâlihazırda yurt içi meydanlarda ihtiyaç duyduğu jet yakıtını; Kurulun 26.08.2009 tarih ve 09-39/981-247 sayılı kararı çerçevesinde, 28.06.2010 tarihinde akdedilen sözleşme kapsamında THY-OPET'ten temin etmektedir. THY-OPET'in önemli bir pazar payına sahip olmasında tek başına THY'ye yapmış olduğu satışların önemli bir payı bulunmaktadır. Burada dikkat edilmesi gereken nokta, THY'nin alımlarını başka bir dağıtım şirketine yönlendirmesi durumunda, bu sefer söz konusu şirketin çok önemli bir pazar payına sahip olacak olmasıdır. Nitekim THY 2010 yılından önce alımlarını POAŞ'tan karşılamaktaydı ve bu durum nedeniyle POAŞ önemli bir pazar payına sahipti. Dolayısıyla, THY'nin alım politikasının, jet yakıtı dağıtım pazarının rekabet şartlarının oluşmasında önemli bir parametre niteliğinde olduğu açıkça görülmektedir.
- (67) Jet yakıtı dağıtım pazarındaki rekabet şartlarına etki eden diğer bir faktör, dağıtım şirketlerinin havaalanlarında sahip oldukları altyapı tesisleridir. Türkiye'de genel olarak jet yakıtı ikmal tesisi kurulmasında hukuki olarak herhangi bir giriş engeli bulunmamaktadır. Mevzuatta (EPDK ve Sivil Havacılık mevzuatı) belirtilen şartları yerine getiren teşebbüsler jet yakıtı ikmal tesisleri kurabilmektedir. Ancak, fiiliyatta durum farklıdır. Türkiye'deki havacılık sektörü ile birlikte havaalanları da büyümekte ve yer sıkıntısı çekilmektedir. Bunun doğrudan bir sonucu ise DHMİ'nin firmalara alanlarda tank çiftliği ve/veya uçak ikmal tesisi yapmak için gerekli yeri sağlayamama problemi.
- (68) Ülkemizde yaklaşık 50 adet faal havalimanı bulunmasına karşın, İstanbul Atatürk (%50-60), İstanbul Sabiha Gökçen (%10), Antalya (%20), İzmir Adnan Menderes (%5), Ankara Esenboğa (%4), Milas Bodrum (%3), Trabzon (%2), Adana Şakirpaşa (%1) ve Muğla Dalaman Havalimanları (%4) olmak üzere 10 hava meydanı havacılık yakıtları pazarının yaklaşık %95'ini temsil etmektedir. Gerek bu havalimanlarında yeni uçak ikmal tesisi kurulması ve gerekse bu yapıyı besleyecek terminallerin yapımı bünyesinde önemli zorlukları barındırmaktadır. Bu hava alanlarında yeni tesis yapımı, master plana uygun yakıt tesisi için arazi bulunmaması nedeniyle DHMİ tarafından karşılanamamaktadır.

⁷ Bkz. Kurulumuzun 26.02.2014 tarih 14-08/155-66 sayılı kararı.

Dolayısıyla, bu havaalanlarında yakıt ikmal altyapı tesislerine sahip teşebbüsler rekabet açısından önemli avantajlara sahip bulunmaktadırlar. Örneğin, ülkemizin en büyük havalimanı olan İstanbul Atatürk Havalimanında THY-OPET ve POAŞ'ın sahip oldukları yakıt ikmal altyapı tesisleri, söz konusu şirketlere maliyet avantajları sağlayarak rekabette öne çıkmalarına imkân vermektedirler. THY-OPET Atatürk Havalimanı'na çok yakın bir alanda önemli ve büyük bir depolama tesisine (Atatürk Havalimanı Depolama Tesisi) sahiptir ve denizden bu tesise, tesisten de havalimanına doğrudan yakıt ikmal yapabilmektedir. POAŞ da münhasır olarak kullandığı NATO boru hattı ile TÜPRAŞ İzmit rafinerisinden doğrudan Atatürk Havalimanı'na ikmal imkânına sahiptir. Bu nedenle, Türkiye'de jet yakıtı dağıtım pazarında rekabet şartlarının önemli ölçüde yapısal faktörler tarafından belirlendiği görülmektedir.

- (69) Sonuç olarak rekabet şartlarının büyük ölçüde yapısal faktörler ve alıcıların alım politikaları tarafından belirlendiği jet yakıtı dağıtım pazarında, indirim sisteminin rekabet şartlarına etkisinin sınırlı olacağı değerlendirilmektedir.
- (70) Pazarın kendine özgü özellikleri de bazı unsurların değerlendirilmesini zorunlu kılmaktadır. Havayolu şirketleri jet yakıtı ihalelerini yıllık olarak gerçekleştirmekte ve bu kapsamda her yılın Mart-Mayıs aylarında alımları için ihale yapmaktadırlar. Buna karşılık, TÜPRAŞ sözleşmede müşterilerinin taleplerini Ekim-Kasım aylarında bildirmeleri talep edilmektedir. TÜPRAŞ tarafından taleplerin Ekim-Kasım aylarında toplanmasının gerekçesi, gerek ham petrol gerekse akaryakıt ürünleri ticaretinde endüstrinin, dünya genelinde bir yıllık anlaşmalar yapılması suretiyle faaliyet göstermesi, üretim planlamasının yıllık yapılması, yıllık mali takvimin Aralık ayında sona ermesi nedeniyle bir sonraki yılın üretim, satış ve yatırım bütçe planlarının Kasım-Aralık aylarında sonuçlandırılması gerekliliği ve bu bağlamda talep toplamanın sonbahar aylarında yapılmasının zorunluluğu olarak ifade edilmiştir.
- (71) İhrakiye teslim ile jet yakıtı dağıtımını gerçekleştiren firmalar, ne kadar ürün satacakları Mart-Mayıs aylarında belli olmasına rağmen, ürün taleplerini Ekim-Kasım aylarında TÜPRAŞ'a bildirmek zorunda kalmaktadırlar. Bu durumun, teşebbüslerin TÜPRAŞ'a bildirdikleri talep miktarından daha az çekiş gerçekleştirmeleri halinde karşılaşacakları cezai şartla birleştiğinde, pazarda teşebbüslerin rekabetçi davranışları üzerinde menfi etki yaratacağı değerlendirilmektedir.
- (72) Teşebbüsler, jet yakıtı dağıtım pazarının ihale sistemi ile çalışıyor olması nedeniyle, ilgili dönem için ne kadar mal satacaklarını tam olarak öngörememekte, buna karşın belli bir alım taahhüdü altına girmekte ve bu taahhütlerini yerine getirememeleri durumunda ise cezai şartla karşılaşmaktadırlar. Böylesi bir durum, teşebbüslerin cezai şartla karşılaşmamak için mümkün olduğunca gerçekleştirebilecekleri bir alım miktarına kendilerini bağlamayı tercih etmelerine ve agresif bir satış stratejisinden uzak durmalarına yol açabilecektir. Yoğunlaşmanın yüksek olduğu jet yakıtı dağıtım pazarında teşebbüslerin bu tür davranışlarda bulunması ise mevcut yapının korunmasına hizmet edecektir.
- (73) TÜPRAŞ yukarıda belirtilen kaygı ile ilgili olarak şu açıklamayı yapmıştır: “...*havayollarının jet yakıtı alım ihale sonuçlarına bağlı olarak gerekli belgelendirmenin alıcı tarafından yapılması şartıyla, Şirketimiz müşterilerinin ihale sonuçlarına göre taleplerinde revize yapmalarına olanak sağlamaktadır*”. Bu ifadelerden TÜPRAŞ'ın ihale sonuçlarına bağlı olarak müşterilerine taleplerinde gerekli revize imkânı sağlayacağı anlaşılmaktadır.
- (74) Yukarıda yer verilen değerlendirmeler sonucunda, mevcut haliyle menfi tespit talebine konu TÜPRAŞ Jet A-1 Satış Uygulamaları'nın, 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesine aykırı bir yönünün bulunmadığı kanaatine varılmıştır.

G.4.3. Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu Görüşü

- (75) EPDK tarafından Kurumumuza iletilen görüşler incelendiğinde, özellikle 5015 sayılı Kanun “*Fiyat Oluşumu*” başlıklı 10. maddesi ile 14.10.2008 tarih 27024 sayılı Petrol Piyasası Fiyatlandırma Sistemi Yönetmeliği’nin (Yönetmelik) “*Petrol Piyasasında Fiyatlandırma*” başlıklı beşinci maddesi ve “*Tarife, fiyat listesi ve fiyat ilanına ilişkin ilkeleler*” başlıklı altıncı maddesinin vurgulandığı görülmektedir. EPDK görüşünde, menfi tespit veya muafiyet talep edilen sözleşmenin anılan mevzuat hükümlerine aykırılık taşımaması ve sözleşme hükümleri sonucunda oluşacak fiyatın TÜPRAŞ tarafından EPDK’ya bildirilen tarifeye göre oluşacak fiyatı aşmaması gerektiği ifade edilmektedir.
- (76) TÜPRAŞ tarafından Kurumumuza sunulan verilere göre, ihraç kayıtlı jet yakıtının rafineri çıkış fiyatı aşağıdaki şekilde belirlenmektedir:

Tablo 3: İhraç kayıtlı Jet A-1 Rafineri Fiyatlamaları

Rafineri	Fiyat Formülasyonu
İzmit	FOB Med Jet Av. Fuel ort. + (.....),00 USD/m.ton
İzmir	FOB Med Jet Av. Fuel ort. + (.....),00 USD/m.ton
Kırıkkale	FOB Med Jet Av. Fuel ort. + (.....),00 USD/m.ton

Kaynak: Bildirim Formu

- (77) İhraç kayıtlı ürünlere yönelik fiyatlamada Platts European Marketscan’da yayımlanan FOB Med Jet Av. Fuel ortalama fiyatları baz alınmakta ve bu rakamın üzerine rafineri primi eklenmektedir. Öte yandan, yurtiçinde satışa sunulacak gümrüklü Jet A-1 satışları için farklı bir fiyatlamaya metodu öngörülmektedir. Gümrüklü Jet A-1’e ilişkin fiyatlamada temel olarak EPDK’ya bildirilen tavan fiyatlar geçerli olmaktadır. Bu fiyatın belirlenmesinde ihraç kayıtlı akaryakıt fiyatlarının oluşumuna benzer şekilde -ancak bu defa FOB yerine CIF fiyatları esas alınarak- Platts tarafından yayımlanan Jet CIF Med referans fiyat olarak kabul edilmektedir. İhraç kayıtlı ürünlerden farklı olarak, bu referans fiyat kur ile çarpılarak TL’ye dönüştürülmekte; akabinde son beş referans fiyat ortalamasının yürürlükteki tavan fiyattan artı veya eksi yönde %(.....)’e kadar fark göstermesi durumunda yeni tavan fiyat belirlenmektedir. Bununla birlikte, belirlenen bu metodoloji bağlamında, TL birimine çevrilen son üç günün referans fiyatları ortalamasına en fazla %(.....) oranında zam yapılabilmektedir.
- (78) 5015 sayılı Kanun ve Yönetmeliğin söz konusu hükümleri incelendiğinde esas olarak; “*Petrol alım satımında fiyatların en yakın erişilebilir dünya serbest piyasa koşullarına göre oluşacağı*”na yönelik hükümlere atıf yapıldığı görülmektedir. Öte yandan, fiyata ilişkin söz konusu hükümlerin EPDK’ya bildirilen tarifeye uygun olup olmadığı hususunda kararda herhangi bir değerlendirme yapılmamıştır. Zira söz konusu tarifelere uygunluğun denetimi Kurumumuzun yetki ve görevleri içerisinde bulunmamaktadır.
- (79) Bu noktada, Yönetmelik’in 6. maddesinin dokuzuncu fıkrasındaki;

“Tarifede yer alan hadlere ve fiyat listesindeki açıklamalara uygun olmayan mal ve hizmet talepleri karşılanmaz. Tarife veya fiyat listesinde yer almayan bir had, erişim, alım veya diğer taleplerin reddinde gerekçe olarak gösterilemez.”

hükmünün önemli olduğu değerlendirilmektedir. TÜPRAŞ’ın, rafinaj pazarında hâkim durumda olduğu Kurulumuzun birçok kararında belirtilmektedir⁸. Bu çerçevede, hakim durumdaki bir teşebbüsün alt pazardaki teşebbüslere ürün tedarikini reddetmesi rekabet hukukunda ihlal teşkil edebilmektedir. Petrol piyasası özelinde, bu durum yukarıda yer verildiği üzere ayrıca düzenlenmektedir. Öte yandan, TÜPRAŞ tarafından sunulan Satış

⁸ Kurulumuzun 17.01.2014 tarih, 14-03/60-24 sayılı kararı.

15-41/675-237

Uygulamaları incelendiğinde, sözleşmenin, mal vermenin reddi anlamına gelebilecek herhangi bir hüküm barındırmadığı değerlendirilmektedir.

- (80) Yukarıda yer verilen değerlendirmeler sonucunda, TÜPRAŞ tarafından sunulan Satış Uygulamalarının EPDK'ya bildirilen tarifelere uygun olup olmadığının belirlenmesinde Kurumumuzun herhangi bir yetkisi ve görevi bulunmadığından bu hususta bir değerlendirme yapılamayacağı; mal vermenin reddine ilişkin Satış Uygulamaları'nda rekabet hukuku ihlali niteliği taşıyabilecek herhangi bir hüküm bulunmadığından mevcut haliyle menfi tespit talebine konu TÜPRAŞ Jet A-1 Satış Uygulamaları'nın, 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesine aykırı bir yönünün bulunmadığı kanaatine varılmıştır.

H. SONUÇ

- (81) Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre, Türkiye Petrol Rafinerileri A.Ş. ile ihrakiye teslim/dağıtım kuruluşları arasında tip sözleşme olarak uygulanan 2015 yılı Jet A-1 Satış Uygulamaları adlı sözleşmeye 4054 sayılı Kanun'un 8. maddesi uyarınca menfi tespit belgesi verilmesine OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.