

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2018-1-056 (Soruşturma)
Karar Sayısı : 23-50/977-354
Karar Tarihi : 26.10.2023

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Birol KÜLE
Üyeler : Hasan Hüseyin ÜNLÜ, Ayşe ERGEZEN, Cengiz ÇOLAK,
Berat UZUN

B. RAPORTÖRLER: Ümit GÖRGÜLÜ, Barış BİRCAN, Merve YILDIZ, Şenol SUAT,
Hüseyin TEKELİ

C. BAŞVURUDA

BULUNAN : - Gizlilik talepli başvuru

D. HAKKINDA SORUŞTURMA

YAPILANLAR :

- Petrofis Akaryakıt Dağıtım Hizmetleri AŞ
Temsilcileri: Av. Hande BİLGİ, Av. Buse KARA
Eski Büyükdere Caddesi No:33 34398 Maslak,
Sarıyer/İstanbul
- THY Opet Havacılık Yakıtları AŞ
Temsilcileri: Av. H. Emre ÖNAL, Av. Setenay KURUGÖL,
Av. Zeynep ÖZGÜLTEKİN
Yeşilköy Mahallesi, Atatürk Caddesi No:10/1 Dünya Ticaret
Merkezi A1 Blok Kat.13 Daire. 411-416 34149, İstanbul
- Triple Star Aviation Ltd. (İstanbul Ofis)
Temsilcileri: Av. Yılmaz ASLAN, Av. Orhan ÜNAL
Gazi Umur Paşa Sokak, Bimar Plaza 38/7-8 Balmumcu,
34349 Beşiktaş/İstanbul

- (1) **E. DOSYA KONUSU:** Ankara Bölge İdare Mahkemesi 8. İdari Dava Dairesinin 09.03.2022 tarih ve 2021/896 E. 2022/353 K. sayılı kararı ile Rekabet Kurulunun 01.11.2018 tarih ve 18-41/652-318 sayılı kararının iptal edilmesi üzerine Petrofis Akaryakıt Dağıtım Hizmetleri AŞ, Thy Opet Havacılık Yakıtları AŞ ile aracılık faaliyetinde bulunan Triple Star Aviation Ltd.nin özel jetlere yakıt tedariki pazarındaki uygulamalarıyla 4054 sayılı Kanun'un 4. ve 6. maddelerini ihlal ettikleri iddiası.
- (2) **F. İDDİALARIN ÖZETİ:** Ankara Bölge İdare Mahkemesi 8. İdari Dava Dairesinin 09.03.2022 tarih ve 2021/896 E. 2022/353 K. sayılı kararı ile Rekabet Kurulunun 01.11.2018 tarih ve 18-41/652-318 sayılı kararının iptal edilmesi üzerine Petrofis Akaryakıt Dağıtım Hizmetleri AŞ, Thy Opet Havacılık Yakıtları AŞ ile aracılık faaliyetinde bulunan Triple Star Aviation Ltd.nin özel jetlere yakıt tedariki pazarındaki uygulamalarıyla 4054 sayılı Kanun'un 4. ve 6. maddelerini ihlal ettikleri iddiasının değerlendirilmesi.
- (3) **G. DOSYA EVRELERİ:** Rekabet Kurumu (Kurum) kayıtlarına 25.07.2018 tarih ve 5360 sayı ile intikal eden (.....) tarafından yapılan gizlilik talepli şikâyet başvurusunda;

Petrofis Akaryakıt Dağıtım Hizmetleri AŞ'nin¹ (PETROFİS) özel uçaklara jet yakıtı tedariki pazarında faaliyet gösteren aracı (broker) şirketlere yönelik olarak fiyatlandırma, yakıt konfirmasyonu ve faturalandırma gibi konularda rekabeti kısıtlayıcı eylemlerde bulunduğu, PETROFİS'in aracı şirket olan Triple Star Aviation Trading Ltd. (TRIPLE STAR) ile rekabeti sınırlayıcı dikey bir anlaşma/uyumlu eylem içinde bulunduğu iddia edilmiştir. Söz konusu başvuruda ayrıca jet yakıtı tedariki faaliyetinde bulunan BP Petrolleri AŞ (BP), Shell & Turcas Petrol AŞ (SHELL), THY OPET Havacılık Yakıtları AŞ'nin (THY OPET) ise PETROFİS'in uygulamaları ve baskısı nedeni ile özel uçaklara jet yakıtı tedariki pazarında faaliyet gösteren aracı şirketlere yönelik olarak ayrımcı davranışlarda buldukları ileri sürülmüştür.

- (4) Anılan başvurular ile ilgili olarak hazırlanan 31.08.2018 tarihli ve 2018-1-56/İİ sayılı İlk İnceleme Raporu, Rekabet Kurulunun (Kurul) 06.09.2018 tarihli ve 18-30 sayılı toplantısında görüşülmüş; PETROFİS, THY OPET ve TRIPLE STAR'ın özel jetlere yakıt tedariki pazarındaki uygulamaları nedeniyle 4054 Sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un (4054 sayılı Kanun) 4. ve 6. maddesini ihlal ettiği iddialarına yönelik olarak 4054 sayılı Kanun'un 40. maddesinin birinci fıkrası uyarınca önaraştırma açılmasına karar verilmiştir. Yürütülen önaraştırma sonucunda 01.11.2018 tarihli ve 18-41/652-318 sayılı Kurul kararı ile 4054 sayılı Kanun'un 41. maddesi uyarınca soruşturma açılmasına yer olmadığına hükmedilmiştir.
- (5) Söz konusu karara şikâyetçi tarafından iptal davası açılmış ve Ankara 15. İdare Mahkemesinin 29.03.2021 tarih ve E:2019/695, K:2021/601 sayılı kararı ile söz konusu Kurul kararının hukuka uygun olduğuna hükmedilmiştir. Devam eden süreçte şikâyetçi istinaf başvurusunda bulunmuş, Ankara Bölge İdare Mahkemesi 8. İdari Dava Dairesi 09.03.2022 tarihli ve 2021/896 E. 2022/353 K. sayılı kararı ile istinaf başvurusunun kabulüne, Ankara 15. İdare Mahkemesinin 29.03.2021 tarihli ve 2019/695 E., 2021/601 K. sayılı kararının kaldırılmasına ve 01.11.2018 tarihli ve 18-41/652-318 sayılı Kurul kararının iptal edilmesine karar vermiştir.
- (6) Anılan karar uyarınca Kurum tarafından yapılması gereken işleme ilişkin hazırlanan, 04.04.2022 tarih ve 2018-1-56/BN sayılı Bilgi Notu 07.04.2022 tarihli Kurul toplantısında ele alınmış, 22-16/277-M sayılı Kurul kararı ile 2021/896 E., 2022/353 K. sayılı mahkeme kararının gereğinin yerine getirilmesi için PETROFİS, THY OPET ve TRIPLE STAR hakkında soruşturma açılmasına karar verilmiştir.
- (7) Anılan karar uyarınca soruşturma tarafları PETROFİS, THY OPET ve TRIPLE STAR'a 29.04.2023 tarihinde soruşturma bildirim tebliğ edilmiştir. Soruşturma bildirimine istinaden PETROFİS, THY OPET ve TRIPLE STAR'ın ilk yazılı savunmaları süresi içinde Kurum kayıtlarına ulaşmıştır.
- (8) 08.09.2022 tarih ve 22-41/572-M sayılı Kurul kararı ile soruşturma süresinin, soruşturmanın ilk altı aylık süresinin bitiminden itibaren 6 (altı) ay daha uzatılmasına karar verilmiş ve bu karar taraflara 08.09.2022 tarihinde tebliğ edilmiştir.
- (9) 24.08.2022 tarihinde şikâyetçi (.....) ile telefon görüşmesi yapılmış, teşebbüsün ve jet yakıtı piyasasının güncel durumu hakkında bilgi alınmıştır. (.....) ile yapılan telefon

¹ Teşebbüsün ünvanı şikâyet başvurusunda Petrol Ofisi Havacılık Operasyonları AŞ olarak beyan edilmiş ve 07.04.2022 tarihli ve 22-16/277-M sayılı Kurul kararı ile açılan soruşturmada bu ünvana yer verilmiştir. Soruşturma safhasında teşebbüs ünvanının 25.12.2018 tarih ve 9731 sayılı Türkiye Ticaret Sicili Gazetesi'nde Petrofis Akaryakıt Dağıtım Hizmetleri AŞ olarak değiştirildiği öğrenilmiş, 09.06.2022 tarihi ve 22-26/417-M sayılı Kurul kararı ile Petrol Ofisi Havacılık Operasyonları AŞ olarak yer alan soruşturma tarafı teşebbüsün ticaret ünvanının Petrofis Akaryakıt Dağıtım Hizmetleri AŞ şeklinde değiştirilmesine karar verilmiştir.

görüşmesine istinaden dosya kapsamında tespit edilen eksikliklere ilişkin olarak PETROFİS'ten, THY OPET'ten, (.....)'dan, BP'den, SHELL'den, Socar Turkey Enerji AŞ'den (SOCAR), TRIPLE STAR'dan, Fly Hava Kargo Servis Havacılık Turizm Hiz. Ltd. Şti.den, Acm Air Charter Market Uçak Servisi ve Turizm Hizmetleri Ltd. Şti.den (ACM AIR), Güzel Enerji Akaryakıt AŞ'den (GÜZEL ENERJİ), Araf Akaryakıt Hizmetleri Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti.den, Eab Uluslararası Havacılık Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti.den (EAB), Tfs Akaryakıt Hizmetleri AŞ' den (TFS), Akpet Akaryakıt Dağıtım AŞ'den (AKPET), Zonair İhrakiye Akaryakıt Madeni Yağ Lpg Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti.den (ZONAIR), Gökçen Akaryakıt Dağıtım İnşaat Turizm Ltd. Şti.den (GÖKÇEN AKARYAKIT), Kaan Havacılık Sanayi ve Ticaret AŞ'den (KAAN HAVACILIK), Gökçen Havacılık Taşımacılık Eğitim ve Petrol Ürünleri Ticaret AŞ'den (GÖKÇEN HAVACILIK), Güneydoğu Havacılık İşletmesi AŞ'den (GÜNEYDOĞU HAVACILIK), İstanbul Jet Havacılık ve Yakıt Hizmetleri AŞ'den (İSTJET), Enerji Piyasası Düzenleme Kurumundan (EPDK), Gözen Havacılık ve Ticaret AŞ'den (GÖZEN HAVACILIK), bilgi ve belge talebinde bulunulmuştur.

- (10) Dosya kapsamında 02.04.2023 tarihinde THY OPET çalışanları ile 02.04.2023 tarihinde ise PETROFİS çalışanları ile çevrim içi toplantı gerçekleştirilmiştir.
- (11) Soruşturma süreci sonunda hazırlanan 07.04.2023 tarihli ve 2018-1-56/SR sayılı soruşturma raporu, soruşturma taraflarına tebliğ edilmiş ve söz konusu teşebbüslere 30 gün içerisinde ikinci yazılı savunmalarının sunulması gerektiği bildirilmiştir.
- (12) Soruşturma raporu, PETROFİS ve TRIPLE STAR tarafından 19.04.2023, THY OPET tarafından 20.04.2023 tarihinde tebellüğ edilmiştir. PETROFİS'in ikinci yazılı savunması 08.05.2023 tarih ve 39805 sayı, THY OPET'in ikinci yazılı savunması 16.06.2023 tarih ve 39706 sayı, TRIPLE STAR'ın ikinci yazılı savunması 08.06.2023 tarih ve 39473 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.
- (13) 4054 sayılı Kanun'un 45. maddesi gereğince Soruşturma Raporu'nun tebliği üzerine yapılmış olan yazılı savunmalara karşı Soruşturma Heyetince hazırlanan 06.07.2023 tarih ve 2018-1-056/EG Sayılı ek görüş taraflara tebliğ edilmiştir.
- (14) PETROFİS, THY OPET ve TRIPLE STAR'ın üçüncü yazılı savunmaları Kurum kayıtlarına sırasıyla 07.08.2023, 07.09.2023 ve 08.08.2023 tarihinde intikal etmiştir.
- (15) Haklarında soruşturma yürütülen tarafların sözlü savunma toplantısı yapılması talebi üzerine 17.10.2023 tarihinde sözlü savunma toplantısı gerçekleştirilmiştir.
- (16) Kurul; yürütülen soruşturma ile ilgili olarak düzenlenen Rapor'a, Ek Görüş'e, toplanan delillere, yazılı savunmalara ve incelenen dosya kapsamına göre nihai kararı tesis etmiştir.
- (17) **H. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili Rapor ve Ek Görüşte, Petrofis Akaryakıt Dağıtım Hizmetleri AŞ, THY Opet Havacılık Yakıtları AŞ ve Triple Star Aviation Ltd.nin 4054 sayılı Kanun'un 4. ve 6. maddesini ihlal ettiklerine dair herhangi bir bulguya ulaşılamadığı, dolayısıyla söz konusu teşebbüslere 4054 sayılı Kanun'un 16. maddesi çerçevesinde idari para cezası uygulanmasına yer olmadığı kanaat ve sonucuna ulaşıldığı ifade edilmiştir.

I. İNCELEME, GEREKÇE VE HUKUKİ DAYANAK

I.1. Yapılan Şikâyet Başvurusu

- (18) Kurum kayıtlarına 25.07.2018 tarih ve 5360 sayı ile giren ve gizlilik talepli yapılan başvuruda özetle;

- PETROFİS'in, uç havalimanı hariç Türkiye'deki tüm havalimanlarında jet yakıtı tedariki pazarında hâkim durumda olduğu,
- Jet yakıtı tedariki faaliyeti gösteren PETROFİS'in aracı şirketler arasında ayrımcı davranışlarda bulunarak, şikâyetçi şirkete jet yakıtını rakiplerine oranla daha yüksek fiyattan sattığı,
- PETROFİS'in, SOCAR hariç olmak üzere şikâyetçi (.....)'ın BP, SHELL ve THY OPET'ten piyasa fiyatlarıyla yakıt almasını engellediği ve bu firmalardan yakıt tedarik etmek niyeti ile talepte bulunulduğunda, geçerli sebep olmaksızın anlaşma yapmadıkları,
- PETROFİS'in özel jetlere jet yakıtı tedariki pazarında aracı olarak faaliyet gösteren TRIPLE STAR'a piyasa fiyatlarının altında yakıt tedarik ettiği ve bu yolla pazardaki oyuncular arasında ayrımcılık yaptığı,
- TRIPLE STAR'ın PETROFİS'ten düşük fiyata aldığı yakıtı kendi müşterilerine çok yüksek fiyatlarla sattığı ve PETROFİS'in bu duruma karşı sessiz kaldığı,
- İddia edilen uygulamalardan BP, SHELL, TRIPLE STAR ve THY OPET çalışanlarının da haberdar olduğu ve bunu gösteren e-postaların bulunduğu,
- BP ile yaptıkları toplantılarda BP çalışanlarının (.....) ile çalışmak istediklerini, fakat kendileriyle çalışmalarında PETROFİS, SHELL ve THY OPET ile ters düşerek müşterilerini kaybetme endişesi taşıdıklarını, aynı zamanda şikâyetçiye piyasa fiyatından yakıt vermeleri durumunda PETROFİS'in kendilerine verdiği yakıtın fiyatını arttırabileceğinden çekindiklerini ifade ettiği,
- TRIPLE STAR çalışanlarının, şikâyetçi tarafa kendi müşterilerine yakıt vermemesi ve indirim yaparak yüksek kâr düşürmemesi gerektiği konularında sözlü olarak uyarılarda bulunduğu, eğer uyarılara uyulmaz ise PETROFİS'in şikâyetçi tarafa aşırı fiyat uygulayacağını sözlü ve e-posta aracılığı ile bildirildiği,
- PETROFİS ile SOCAR arasındaki sözleşme yenileme tarihi olan 01.04.2018 tarihi itibarı ile (.....)'a SOCAR üzerinden uygulanan add-on² (differential-diferansiyel) fiyatının (.....) USC/USG'ye çıkarıldığı, normalde diğer dağıtıcılara add-on fiyatının (.....) ila (.....) USC/USG olarak uygulandığı, bu aşırı fiyatlandırmanın sadece SOCAR-(.....) açısından yapıldığı,
- PETROFİS ve TRIPLE STAR arasında rekabeti sınırlayıcı bir anlaşma bulunduğu, tarafların uyumlu eylem içinde olduğu ve 4054 sayılı Kanun uyarınca gerekli işlemlerin yapılması gerektiği

hususları ifade edilmiştir.

I.2. Soruşturma Tarafı Teşebbüsler

I.2.1. PETROFİS

- (19) Petrol Ofisi AŞ (POAŞ), 1967 yılından bu yana PETROFİS aracılığıyla havacılık ve jet yakıtı pazarında faaliyet göstermektedir. Türkiye genelinde (.....) havalimanında yıllık (.....) mt'nin³ üzerinde jet yakıtı ikmali faaliyetinde bulunmaktadır. Sektörde bulundurduğu ürün çeşitleri Jet A-1, JP-8 ve Avgas 100/130 LL'dir.

² Jet yakıtı satışı yapan teşebbüslerin birim ürün maliyeti üzerine koydukları kâr (hizmet bedeli) oranıdır.

³ Milyon ton

- (20) 2005 yılından beri Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) üyesi olan PETROFİS, yerel işbirlikleri yaparak Türkiye dışında da çeşitli hava meydanlarında ikmal hizmeti verebilmektedir.
- (21) PETROFİS hisselerinin tamamı POAŞ'a ait olup POAŞ hisselerinin (.....) Vitol Investment Partnership Limited'in dolaylı olarak kontrol ettiği VIP Turkey Enerji AŞ'ye aittir.

I.2.2. THY OPET

- (22) Kurulun 28.08.2009 tarih ve 09-39/981-247 sayılı kararına istinaden Türk Hava Yolları A.O. (THY) ve OPET Petrolcülük AŞ'nin (OPET) %50'şer ortaklığıyla bir ortak girişim olarak kurulan THY OPET, hava araçlarının ihtiyacı olan yakıtın depolanması ve uçağa ikmal alanlarında faaliyet göstermektedir. THY OPET Türkiye genelindeki tüm havalimanlarında faaliyet göstermektedir. Teşebbüs, yurt içinde olduğu gibi yurt dışında da çeşitli havalimanlarında yakıt ikmal yapmaktadır.
- (23) THY OPET'in hâlihazırdaki ödenmiş sermayesi, toplam 50.000.000,00 TL olup hisselerinin 25.000.000 adedi A grubu 25.000.000 adedi ise B grubu hisseleri şeklinde iki gruba ayrılmıştır. Teşebbüsün ortaklık yapısına Tablo 1'de yer verilmektedir.

Tablo 1: THY OPET Hissedarlık ve Sermaye Yapısı

Pay Sahibi	Hisse Oranı (%)
Türk Hava Yolları A.O.	49,99996
Türk Hava Yolları Teknik AŞ	0,00004
OPET Petrolcülük AŞ	49,99996
Öztürk Holding AŞ	0,00002
Inventram Fikri Mülkiyet Hakları Yönetim Tic. Ve Yatırım AŞ	0,00002
Toplam	100

Kaynak: 25.06.2018 tarih ve 9606 sayılı Ticaret Sicil Gazetesi

- (24) THY OPET'in %49,9 oranında hissesine sahip olan OPET Petrolcülük AŞ sermayesi Koç Grubu ile Öztürk Grubu'nun ortak kontrolündedir. Koç Grubunun kontrolünde bulunan Türkiye Petrol Rafinerileri AŞ (TÜPRAŞ), rafinaj pazarında yani diğer bir deyişle THY OPET'in üst pazarında faaliyet göstermekte olup jet yakıtı ve diğer tüm yakıt türlerinin rafinaj ve satışını gerçekleştirmektedir.
- (25) THY'nin jet yakıtı pazarındaki faaliyetleri THY OPET ile sınırlı değildir. Kurulun 19-45/769-331 sayılı kararı ile İGA Havalimanı Akaryakıt Hizmetleri AŞ(TFS)⁴ hisselerinin sermaye artırımını suretiyle THY, Total Oil Türkiye A.Ş. (TOTAL) ve Zirve Holding AŞ (ZİRVE) tarafından devralınması işlemine izin verilmiş ve böylece THY ikinci bir şirket ile jet yakıtı pazarında hizmet sunmaya başlamıştır. Mevcut durumda THY, THY OPET ve TFS firmaları ile jet yakıtı pazarında faaliyet göstermeye başlamıştır.

I.2.3. TRIPLE STAR

- (26) TRIPLE STAR, havacılık yakıt tedarik ve ticari hava taşıyıcıları, genel havacılık ve tur operatörleri için ilgili hizmetleri sunan bir teşebbüs olup, merkezi Kuzey Kıbrıs Türkiye Cumhuriyeti'nde bulunmaktadır. TRIPLE STAR, çeşitli akaryakıt sağlayıcıları ile çalışmakta olup Türkiye'nin yanı sıra dünya genelinde de jet yakıtı tedariki alanında aracılık faaliyeti yürütmektedir.

⁴ Daha sonrasında teşebbüsün ünvanı 21.02.2020 tarihinde TFS Akaryakıt Hizmetleri AŞ olarak değişmiştir. (<https://turkishfuel.com/tr/>, Erişim Tarihi: 28.03.2023.)

- (27) Ön araştırma safhasında yerinde inceleme için TRIPLE STAR'ın internet sitesinde yer alan adrese gidildiğinde mevcut adreste İstjet Havacılık Turizm ve Danışmanlık Hizmetleri Ticaret Ltd. Şti'nin (İSTJET TURİZM) bulunduğu anlaşılmış, söz konusu iki şirket arasında yönetsel bağların mevcut olduğu ve bilgisayarlarda her iki şirket uzantılı e-postaların yer aldığı tespit edilmiştir. Soruşturma sürecinde İSTJET TURİZM ve TRIPLE STAR'ın ana ortaklarının kardeş olduğu beyan edilmiştir⁵.
- (28) 2018 yılında İSTJET TURİZM'in ortakları (.....), (.....) ve (.....) olup 2018 yılına ait hissedarlık yapısı ise aşağıdaki gibidir.

Tablo 2: İSTJET TURİZM'in 2018 Yılındaki Hissedarlık Yapısı⁶

Ortağın Adı, Soyadı	Hisse Oranı (%)
(.....)	(.....)
(.....)	(.....)
(.....)	(.....)

Kaynak: Cevabi Yazı

- (29) Soruşturma tarafı TRIPLE STAR'ın hissedarlık yapısı ise aşağıdaki gibidir:

Tablo 3: TRIPLE STAR'ın Hissedarlık Yapısı

Hissedar	Hisse Oranı (%)
(.....)	(.....)
(.....)	(.....)
Toplam	100

Kaynak: Cevabi yazı

I.3. Sektöre İlişkin Bilgiler

Havacılık Yakıtlarının Üretimi

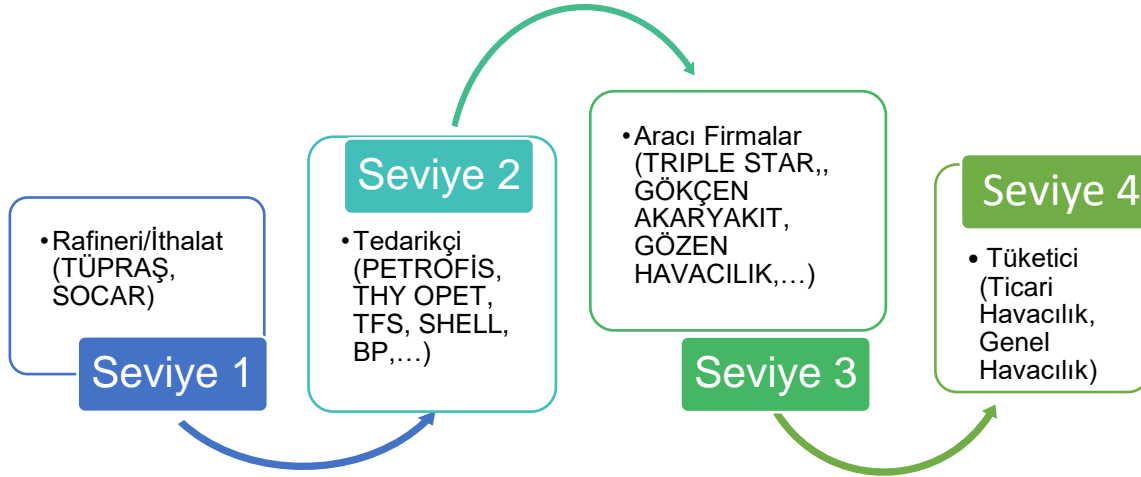
- (30) Havacılık yakıtları avgas (aviation gas) ve jet yakıtları isimleri altında ikiye ayrılmaktadır. Avgas pervaneli (içten yanmalı) motorlara sahip uçaklarda kullanılan yüksek oktanlı bir benzin türü olup tüketimi oldukça az olduğu için yurt içi avgas ihtiyacı ithalat yoluyla karşılanmaktadır. Jet yakıtları ise jet motorlu uçaklarda yakıt olarak kullanılmakta olup en yaygın türü Jet A-1 ismi verilen üründür.
- (31) Havacılık yakıtları pazarı, tedarik zinciri bakımından, ülkemizdeki geleneksel akaryakıt dağıtım pazarından farklılık arz etmektedir. Akaryakıt dağıtım pazarında "rafineri/ithalat-dağıtım şirketi-bayi-tüketici" şeklinde bir tedarik zinciri mevcutken, havacılık yakıtları pazarındaki zincir, "rafineri/ithalat-tedarikçi-tüketici" şeklindedir⁷. Diğer bir ifadeyle, akaryakıt dağıtım pazarında dağıtım şirketi ve bayilerin yerini tedarikçi olarak adlandırılan teşebbüsler almaktadır.

⁵ Soruşturma sürecinde elde edilen bilgiler çerçevesinde, İstanbul Jet Havacılık ve Yakıt Hizmetleri A.Ş. ile iştiraki Triple Star Fuel Services Ltd.nin soruşturma tarafı TRIPLE STAR ile herhangi bir yönetsel bağının bulunmadığı tespit edilmiştir.

⁶ Güncel durumda (.....) hissedarlar arasında bulunmamaktadır. (.....)'nin hisseleri (.....) tarafından devralınmıştır.

⁷ 26.08.2009 tarih ve 09-39/981-247 sayılı karar.

Şekil 1: Jet Yakıtı Pazarında Üretim ve Dağıtım



- (32) Jet yakıtı tedarikinin ilk basamağı olan rafineri kısmında Türkiye sınırları içerisinde hâlihazırda TÜPRAŞ⁸ ve SOCAR hizmet sunmaktadır. TÜPRAŞ'ın İzmit, İzmir ve Kırıkkale rafinerilerinde; SOCAR'ın ise İzmir rafinerisinde jet yakıtı üretilmektedir. TÜPRAŞ ve SOCAR'ın 2017-2021 yılları arasındaki jet yakıtı üretim miktarlarına aşağıdaki tabloda yer verilmektedir:

Tablo 4: 2017-2021 Yılları Arasında TÜPRAŞ ve STAR'ın Jet Yakıtı Üretimi (Ton)

Teşebbüs	2017	2018	2019	2020	2021
TÜPRAŞ ⁹	4.837.246,344	4.776.809,200	4.819.052,610	2.612.629,320	2.954.765,850
STAR RAFİNERİ	-	9.434,525	1.145.785,240	308.247,431	351.469,997
Toplam	4.837.246,344	4.786.243,721	5.964.837,849	2.920.876,750	3.306.235,847

Kaynak: 2018-2021 EPDK Petrol Piyasası Sektör Raporu

- (33) Yurt içindeki rafinerilerin üretimi haricinde jet yakıtı tedariki ithalat yoluyla da gerçekleştirilebilse de pazar ihtiyacı büyük ölçüde yurt içi üretimden karşılanmaktadır. Yukarıda verilen bilgiler doğrultusunda, jet yakıtı üretiminde TÜPRAŞ'ın lider sağlayıcı konumunda bulunduğu söylenebilecektir.
- (34) Jet yakıtı pazarındaki teşebbüslerin 2017-2021 yılları arasındaki satış miktarlarına ise aşağıdaki tabloda yer verilmektedir:

Tablo 5: 2017-2021 Yılları Arasında Jet Yakıtı Pazarındaki Teşebbüslerin Satış Miktarları (Ton)

Teşebbüs	2017	2018	2019	2020	2021
POAŞ	477.617,733	450.654,387	273.687,384	176.374,177	226.260,612
SOCAR	51.604,243	45.295,437	127.196,321	78.439,719	224.292,737
THY OPET	502.316,921	557.034,965	404.193,342	189.988,294	149.582,620

⁸ TÜPRAŞ, Kurulun 20.11.2015 tarih ve 15-41/675-237 sayılı kararında yer verildiği üzere jet yakıtı satışlarında tüm teşebbüslere eşit şartlarda ayırım yapmadan uygulanan bir prim sistemi ile çalışmaktadır.

⁹ Söz konusu rakamlar, İzmit, İzmir ve Kırıkkale rafinerilerinin toplam üretim miktarı baz alınarak hesaplanmıştır.

TFS	-	-	139.788,102	104.252,505	133.415,265
TÜPRAŞ	133.461,886	128.572,467	151.524,575	92.132,642	117.960,932
SHELL	21.509,196	25.152,868	58.882,927	44.620,935	48.588,704
BP	56.138,000	65.015,000	11.670,708	1.695,196	714,827
Kaynak: 2017-2021 EPDK Petrol Piyasası Sektör Raporu					

Havacılık Yakıtlarının Dağıtımı

- (35) Jet yakıtı üretiminden sonraki basamak olan jet yakıtı dağıtımını/tedariki pazarında faaliyet göstermek isteyen teşebbüslerin EPDK'den ihrakiye teslim lisansı¹⁰ almaları gerekmektedir. Ihrakiye; Petrol Piyasası Lisans Yönetmeliği'nin 4. maddesinde "ülkenin karasuları ve/veya karasuları bitişiğinde deniz vasıtalarına veya hava meydanlarında yerli ve yabancı hava taşıtlarına vergili veya vergisiz sağlanan akaryakıtı ve madeni yağ" şeklinde tanımlanmış olup aynı maddenin devamında ihrakiye teslim şirketi de yurt içinden ve yurt dışından temin ettiği ihrakiyeyi deniz ve hava taşıtlarına ikmal eden lisanslı sermaye şirketi olarak açıklamıştır. Bu kapsamda, ihrakiye lisansı olmayan teşebbüslerin jet yakıtını fiziki olarak taşımaları yasal olarak mümkün değildir.
- (36) Ihrakiye lisansı sahibi teşebbüslerin jet yakıtını havalimanlarına taşıyabilmek için önlerinde iki seçenek bulunmaktadır. Bunlardan ilki, ilgili havaalanında depolama tesisi kurmak üzere Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünden (DHMI) faaliyette bulunacağı havalimanı için yer tahsisi ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünden (SHGM) gayri sıhhi müessese (GSM) ruhsatı alarak faaliyetine başlamaktadır¹¹. İkinci seçenek ise, ilgili havalimanında hâlihazırda depolama tesisi ve depolama lisansı olan bir teşebbüsten depolama hizmeti almaktır. Yeni bir depolama tesisi kurmak her durumda fiziken ve/veya hukuken mümkün olmadığı gibi kimi durumda operasyonel anlamda rasyonel olmadığı için depolama hizmeti almak pazara yeni giren şirketler bakımından makul bir alternatif olarak görülmektedir. Bununla birlikte, depolama tesisine sahip teşebbüslerin sahip oldukları depolama tesisleri için EPDK'den "depolama lisansı" almak ve böylelikle üçüncü kişilere hizmet vermek gibi bir zorunlulukları da bulunmamaktadır. İlaveten söz konusu teşebbüslerin depolama lisansı alınsa bile kapasite kısıtını gerekçe göstererek bu tür talepleri reddetme ihtimalinin bulunduğu da sektör oyuncuları tarafından vurgulanmıştır¹².
- (37) Ihrakiye lisansına sahip daha fazla teşebbüs mevcut olsa da uygulamada jet yakıtının havalimanlarına ikmalini gerçekleştiren oyuncular akaryakıt dağıtım şirketleri veya söz konusu şirketlerin dâhil olduğu ekonomik bütünlükte yer alan şirketlerdir. 2022 yılı itibarıyla Türkiye genelindeki havalimanlarına jet yakıtı tedarik hizmeti sunan

¹⁰ Bundan sonra ihrakiye lisansı olarak kullanılacaktır.

¹¹ Ülkemizde ilgili mevzuat uyarınca hidrant sisteminin bulunduğu havaalanlarında ikmalin kural olarak bu sistem aracılığıyla gerçekleştirilmesi zorunludur. 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. Hidrant sistemi kurulu bulunmayan havaalanlarında ise sağlayıcı şirketler, depolardan tanker araçlara (refueller) doldurdukları yakıtı park alanında bekleyen uçaklara götürerek burada ikmal yapmaktadırlar.

¹² 06.01.2022 tarih ve 22-01/4-1 sayılı Kurul kararı.

teşebbüsler PETROFİS, THY OPET, SHELL, BP ve TFS olarak sayılabilecektir¹³. Bir teşebbüsün ilgili pazara girişi için Türkiye'deki bir veya birkaç havalimanında faaliyet göstermesi yeterli olup tüm havalimanlarında hizmet sunması gerekmemektedir.

Havacılık Yakıtlarının Müşterileri

- (38) Son olarak Türkiye'de havacılık yakıtları pazarında nihai tüketicilerin kimler olduğunun tespit edilmesi önem arz etmektedir. Jet A-1 yakıtı tedarikini tarifeli yolcu ve kargo taşımacılığını içeren ticari havacılık ile askeri olmayan ve tarifeli hava taşımacılığı hariç her türlü uçuşu içeren genel havacılık (iş amaçlı uçuşları, özel havacılığı, uçuş eğitimleri, planör uçuşları, hava ambulansı uçuşları, charter uçuşları vb.) olmak üzere iki ana grupta toplamak mümkündür.
- (39) Genel havacılık işletmeleri, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından "*ticari hava taşımacılığı kapsamında olmayan yolcu ve yük taşımacılığı yapan işletmeler ile ücret karşılığı olup olmadığına bakılmaksızın önceden belirlenmiş bir hava sahasında ve belirlenmiş bir amaca yönelik olarak gerçekleştirilen operasyonları ve eğitim faaliyetleri yapan işletmeler*" olarak tanımlanmaktadır. Genel havacılık işletmeleri, askeri olmayan ve belirli tarifeli hava taşımacılığı hariç genellikle üst gelir grubunda olan kişilerin kendilerine ait veya kiraladıkları hava araçları (uçak -yolcu veya özel uçak- veya helikopter) ile özel uçuşlarını gerçekleştirmektedir. Bu uçuşlar, uçuşların ve/veya yolcu sayısının çok sınırlı olmasının yanında, alınan güvenlik, yiyecek, yakıt ve yer hizmetlerinin de düşük olması nedeniyle tarifeli/tarifersiz hava yolu işletmeleriyle birbirinden ayrılarak yapılmaktadır. Operasyonun ve işletmenin bu şekilde ayrılarak yapılmasının temel sebebi havalimanları içerisinde, fiziki olarak bu işletmelere ana yolcu terminali dışında ayrı yer vererek, düzenli yapılmakta olan yolcu/uçak operasyonlarının dışında tutmaktır.
- (40) Jet yakıtı talebinin çok büyük bir kısmını ticari havacılık alanında faaliyet gösteren hava yolu firmaları oluşturmaktadır. Dağıtıcı firmaların yaptığı ve doğrudan satışlar olarak adlandırılan bu satışlar, ağırlıklı olarak ticari uçuşlarını gerçekleştiren havayollarını kapsamaktadır. Ticari amaçlı havayolları, uçmuş oldukları meydanlardaki yakıt taleplerini senelik veya iki senelik süreler için, meydanlardaki tedarikçilerden ihale yoluyla talep etmektedir. İhalede belirlenen fiyatlar bir yıllık süre için geçerli olacağından, havacılık yakıtları pazarındaki rekabet bu ihalelerde oluşmaktadır. Bu nedenle, bir sonraki yıl için hava yolu 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 uçaklara verilen hizmetleri de kapsamaktadır¹⁴.
- (41) 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 kârdan oluşan bir bedel eklenmesiyle oluşmaktadır. Bu çerçevede, havacılık yakıtları pazarında nihai tüketiciye uygulanan fiyatın iki segmenti bulunmaktadır. Bunlar;
- yakıt bedeli (erişilebilir dünya piyasalarındaki rafineri satış fiyatına bağlı fiyat) ve

¹³ Akaryakıt dağıtım şirketi LUKOİL bünyesinde jet yakıtı hizmeti sunan AKPET'in Mayıs 2021 itibarıyla piyasadaki çıktığı ifade edilmiştir.

¹⁴ 26.02.2014 tarih ve 14-08/155-66 sayılı Kurul kararı.

- add-on/diferansiyel hizmet bedelidir (sağlayıcının yakıtı rafinerilerden alıp uçağın deposuna doldurulmasına kadar olan hizmetleri için ödenecek bedel).
- (42) Hava yolu 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 (Platts İtalya). Bu pazarda her gün jet yakıtı 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.
- (43) Ticari havacılık faaliyetleri dışında kalan ve pazarın çok daha küçük bir kısmını oluşturan genel havacılık alanında hizmet sunan teşebbüslerin yakıt taleplerinin karşılanma süreci ise hava yolu firmalarından biraz daha farklı işlemektedir.

Aracılık Sistemi

- (44) Dağıtıcı firmalar ticari uçuşlara ek olarak genel havacılık kapsamında da (özel jetler) doğrudan satışlar gerçekleştirebilmekle birlikte bu durumu finansal, operasyonel vb. sebeplerle çalışmayı uygun bulmadığı müşterilere yakıt tedarik etmek veya kendilerinin çeşitli sebeplerle erişemediği yeni müşterilere ulaşabilmek için "reseller" olarak tabir edilen fiziki yakıt tedariki ile ilgili fonksiyonu olmayan, faturalama ve ödeme süreçlerinde aracı konumunda bulunan firmalar ile de çalışabilmektedir. Aracı teşebbüsler ile yapılan satışların doğrudan yapılan satışlardan farkı yakıtın fiziki ikmal noktasında değil, faturalama noktasında ortaya çıkmaktadır. Aracı firma üzerinden satış yapılıyorsa müşteriye faturalamayı doğrudan bu aracı şirket yapmaktadır. Aracı firma, kendi ticari ve mali yapısını, maliyetlerini göz önünde bulundurarak, bağımsız bir şekilde müşteriye faturalamayı gerçekleştirmektedir. Jet yakıtı dağıtım şirketleri, bu tür aracı şirketlerin taleplerini ya sürekli olarak ya da tek uçuş için anlaşma yaparak karşılamakta, uçuşun geliş/gidiş zamanlarına göre talep edilen miktarda yakıtı hava aracına ikmal etmekte, sonrasında da faturalama ve tahsilat yapmaktadırlar.
- (45) Diğer bir ifadeyle, büyük dağıtım firmalarının görece düzensiz ve küçük miktarlarda satış yapılan genel havacılık pazarında karşılaşacakları finansal riski aracı firma adı verilen firmalar üstlenmekte ve bu firmalar aynı zamanda alıcıların teminat yükünü de üzerine almaktadır. Dolayısıyla aracı firmalar sayesinde müşterilerin, ödeme kolaylıklarına ve esnekliklere kavuşmaları mümkün olabilmektedir. Bu şekilde aracı firmalar, tedarikçi firmaya karşı finansal garantörlük fonksiyonu da üstlenmektedir. Uçağa ikmal yapan tedarikçi firmalar, ödeme koşulları/vadeleri konusunda müşterilere her zaman esneklik sağlayamadıkları için aracı firmalar, tedarikçilere vermiş oldukları teminatlarla müşterilere finansal çözümler sunabilmektedir.

I.4. İlgili Pazar

I.4.1. İlgili Ürün Pazarı

- (46) Dosya kapsamındaki incelenen davranışlar Jet A-1 akaryakıtının tedarikine ilişkin olup Kurulun önceki kararlarında¹⁵ ilgili ürün pazarı "jet yakıtı tedariki pazarı" olarak

¹⁵ Kurulun 26.12.2019 tarih ve 19-46/786-343 sayılı, 14.08.2008 tarih ve 08-50/743-299 sayılı, 16.07.2014 tarih ve 14-24/482-213 sayılı, 16.12.2019 tarih ve 19-45/769-331 sayılı kararları.

tanımlanmıştır. Bu çerçevede mevcut soruşturma özelinde ilgili ürün pazarının “jet yakıtı tedariki pazarı” olduğu değerlendirilmiştir. Buna ek olarak şikâyetçinin faaliyet gösterdiği jet yakıtı tedariki pazarının alt pazarı olan “jet yakıtı satışına aracılık hizmeti pazarı”nın da ilgili ürün pazarı olarak tanımlanmasının uygun olduğu değerlendirilmiştir.

I.4.2. İlgili Coğrafi Pazar

- (47) Uçaklara yakıt ikmali genellikle uçağın kalkış yapacağı alanda yapılmaktadır. Herhangi bir havalimanındaki havacılık yakıt tedarikinin maliyeti hava yolu şirketi için ciddi ölçüde artsa dahi, hava yolu şirketinin alternatif bir alandan yakıt bulması çok güçtür. Bu bağlamda her bir uçağın kalkış yapacağı alandaki yakıt tedarik sistemine ve tedarikçisine bağlı olduğu, diğer bir ifadeyle her bir havalimanının yakıt tedariki anlamında birbirinden farklılaştığı değerlendirilmektedir.
- (48) Uçağın kalkış yapacağı havalimanından fazla yakıt alarak, dönüş yolunda kalkış yapacağı havalimanından yakıt almaması, böylelikle de kalkış yapılan alan ile varılan alandaki yakıt tedarikinin birbirine ikame olduğu ileri sürülebilir. Öte yandan “tankering” olarak adlandırılan bu yöntemin uçağın kalkışta ve inişte ihtiyacından fazla yakıt yüküyle hareket etmesi anlamına geleceğinden uçuş güvenliği çerçevesinde birtakım riskleri bulunmaktadır. İlaveten “tankering” çerçevesinde fazla yakıt yüklemek uçuşun operasyonel maliyetini artırdığından söz konusu yöntem hava yolu şirketleri tarafından mecbur kalınmadıkça tercih edilmemektedir. Dolayısıyla her bir havalimanının havacılık yakıtı tedariki bakımından birbirinden farklı olduğu değerlendirilmektedir.
- (49) Avrupa Birliği uygulamasına bakıldığında ise, Avrupa Komisyonu (Komisyon) BP-STATOIL Fuel and Retail Aviation kararında¹⁶ bir hava yolu şirketinin yakıt fiyatları artan bir havalimanına alternatif arz kaynağını kolayca bulamayacak olması ve yakıt tedarikçilerinin havalimanı bazında teklif vermesini dikkate alarak her bir havalimanının ayrı bir ilgili coğrafi pazarı oluşturduğunu ifade etmiştir. Tekliflerin havalimanı bazında farklılaşarak verilmesi hususu da her bir havalimanının farklı bir coğrafi pazar oluşturduğuna kuvvetle işaret etmektedir. Kurulun 26.09.2018 tarihli ve 18-34/562-277 sayılı, 19.12.2019 tarihli ve 19-45/769-331 sayılı kararlarında da havalimanlarının her biri farklı coğrafi pazar olarak belirlenmiştir.
- (50) Yukarıda açıklanan hususlar ve Komisyonun içtihadı dikkate alındığında mevcut dosya kapsamında her bir havalimanının ayrı bir ilgili coğrafi pazar olduğu değerlendirilmektedir. Bu çerçevede ilgili coğrafi pazarlar her biri ayrı ayrı olmak üzere şikâyetçinin faaliyet gösterdiği Adana, Ankara Esenboğa, Antalya, Dalaman, Diyarbakır, Erzurum, Eskişehir Hasan Polatkan, Gaziantep, Hatay, Milas-Bodrum, Nevşehir Kapadokya, İstanbul Atatürk, İstanbul Havalimanı, İzmir Adnan Menderes, Sabiha Gökçen, Tekirdağ Çorlu, Trabzon ve Van Ferit Melen havalimanları olarak belirlenmiştir.

I.5. Dosya Kapsamında Elde Edilen Bilgi ve Belgeler

I.5.1. Yerinde İncelemelerde Elde Edilen Bilgi ve Belgeler

I.5.1.1. PETROFİS'te Gerçekleştirilen Yerinde İncelemede Elde Edilen Belgeler

- (51) **Bulgu 1:** 10.09.2014 ve 12.09.2014 tarihlerinde SOCAR Uluslararası Satışlar Direktörü (.....), PETROFİS¹⁷ Havacılık Müdürü (.....), PETROFİS Havacılık Satış

¹⁶ Case No COMP/M.7387- Bp/ Statoil Fuel And Retail Aviation.

¹⁷ Belgenin orijinalinde teşebbüs ünvanı POAŞ yazmakla birlikte karışıklık olmaması adına teşebbüsün güncel ünvanı olan PETROFİS şeklinde değiştirilmiştir.

Müdürü (.....) ve SOCAR çalışanı (.....) arasında gerçekleşen “GA fiyatları” konulu e-postalarda yer alan ifadeler aşağıdaki gibidir:

10.09.2014, (.....)

“(.....) günaydın,

Senden olumsuz bir haber gelmeyince aşağıdaki seviyeler üzerinden küçük müşterilere teklif verdim kabul edenler oldu, önümüzdeki dönemlerde gelecek talepleri (.....) iletteceğim. Selamlar, kolay gelsin.

(.....)

Meydan	Formül	PO Payı	Ödeme	Vergi/Resim/Harç
IST	Platts (FOB MED, High)	(.....) cag	Haftalık Fatura+20 gün	(.....) €/m3
AYT	Platts (FOB MED, High)	(.....) cag	Haftalık Fatura+20 gün	(.....) €/m3
BJV	Platts (FOB MED, High)	(.....) cag	Haftalık Fatura+20 gün	(.....) €/m3
DLM	Platts (FOB MED, High)	(.....) cag	Haftalık Fatura+20 gün	(.....) €/m3
TZX	Platts (FOB MED, High)	(.....) cag	Haftalık Fatura+20 gün	(.....) €/m3
ADA	Platts (FOB MED, High)	(.....) cag	Haftalık Fatura+20 gün	(.....) €/m3
ADB	Platts (FOB MED, High)	(.....) cag	Haftalık Fatura+20 gün	(.....) €/m3
TEQ	Platts (FOB MED, High)	(.....) cag	Haftalık Fatura+20 gün	(.....) €/m3
ESB	Platts (FOB MED, High)	(.....) cag	Haftalık Fatura+20 gün	(.....) €/m3

(.....)

Uluslararası Satışlar Direktörü/International Sales Director”

10.09.2014, (.....)

“(.....),

Uygulayabileceğimiz add-on'ları aşağıda gönderiyorum.

IST : (.....) cag

AYT: (.....) cag

BJV: (.....) cag

DLM : (.....) cag

TZX : (.....) cag

ADA: (.....) cag

ADB : (.....) cag

TEQ: (.....) cag

ESB: (.....) cag

Teklif vermeyi planladığınız müşteri bilgilerinizi teklif aşaması öncesinde bizimle paylaşmanızı rica ediyoruz.

İyi çalışmalar.

(.....)”

10.09.2014, (.....)

“(.....),

Teşekkür ederim.

Ben tablodaki sayıları hesaplariken sonlandırdığımız sözleşmedeki add-onlara (IST-(.....) cag idi) +(.....) cent ve TÜPRAŞ ilave primini ekledim ve (.....)'ye ulaştım. Pazarlık etmek istemiyorum ama hiç değıilse benim tablodaki sayılara +(.....) cent daha ekleyelim.

Müşteri bilgilerinizi tabiki paylaşırım, çoğunlukla araçlar ve GA olacak zaten.

Kolay gelsin,

(.....)”

12.09.2014, (.....)

“(.....),

Aşağıdaki şekilde revize ediyoruz;

IST: (.....) cag

AYT : (.....) cag

BJV : (.....) cag

DLM : (.....) cag

TZX : (.....) cag

ADA: (.....) cag

ADB: (.....) cag

TEQ: (.....) cag

ESB : (.....) cag

Teyit ederseniz, gerekli tanımlamaları yapacağım.

İyi çalışmalar.

(.....)”

- (52) Yazışmaya bakıldığında, SOCAR Uluslararası Satışlar Direktörü (.....)'ın PETROFİS tarafından uygulanacak add-on'lar¹⁸ hakkında müşterilerine bilgi verdiği, ancak söz konusu add-on'ların PETROFİS tarafından düşük bulunduğu ve yükseltilmeye çalışıldığı görülmektedir. Belgedeki “küçük müşterilere teklif verdim” ifadesinden, söz konusu piyasadaki fiyatlamanın küçük ve büyük müşteriler bakımından farklılık gösterdiği anlaşılmaktadır.
- (53) **Bulgu 2:** 24.10.2014, 30.10.2014, 31.10.2014 ve 04.11.2014 tarihlerinde (.....) Uluslararası Satışlar Direktörü (.....), PETROFİS Havacılık Müdürü (.....) ve PETROFİS Havacılık Satış Müdürü (.....) arasında gerçekleşen “RE: gümrüklü fiyatlar” konulu e-postalarda yer alan ifadeler aşağıdaki gibidir:

¹⁸ Jet yakıtı satışı yapan teşebbüslerin birim ürün maliyeti üzerine koydukları kâr (hizmet bedeli) oranıdır.

24.10.2014, (.....)

“(.....) günaydın,

Tek uçaklı bir küçük müşteri için tüm meydanlar gümrüklü fiyat verebilir misiniz?

Teşekkürler,

(.....)”

30.10.2014, (.....)

“(.....),

Bu konuda sizden haber bekliyorum lütfen.

İhraç kayıtlı add-on'ları da TÜPRAŞ'ın yeni primleri ile (.....) cag düşürüyorum.

Teşekkürler,

(.....)”

30.10.2014, (.....)

“Ne yapıyoruz?”

31.10.2014, (.....)

“Reseller tarzında fiyat versek nasıl olur? Örneğin Hay-hay veya Triplestar'a uyguladığımız şekilde... Ama primi çok daha düşük tutmamız gerekir... Ya da meydan bazında en yüksek havayolu müşteri fiyatlarımızı alıp üstüne ciddi bir ilave koyarak da ilerleyebiliriz. Ama sanki ilk yöntem daha kolay gibi... Ne dersin?”

(.....)

OMV Petrol Ofisi A.Ş.

Aviation Manager”

31.10.2014, (.....)

“Küçük müşteri fiyatlarından %(.....) indirim kastediyorsun değil mi?

Diğer resellerları (.....)% civarında.”

31.10.2014, (.....)

“Aynen. (.....)% yeterlidir bence. Ne dersin?”

31.10.2014, (.....)

“Ok.”

31.10.2014, (.....)

“(.....),

(.....)% indirim Tüpraş+Add-On fiyatlardan çok daha yüksek kalıyor değil mi? Sonra problem yaratmayalım piyasada...”

(.....)”

04.11.2014, (.....)

“(.....),

Bunu gönderdin mi veya gönderecek misin?”

04.11.2014, (.....)

“Sen gönderir misin? Ben yollamadım.”

04.11.2014, (.....)

“Ok”

- (54) Yukarıdaki belgede SOCAR Uluslararası Satışlar Direktörü (.....)'ın PETROFİS'ten tüm meydanlar için fiyat teklifi istediği ve müşterinin “küçük bir müşteri” olduğu hakkında PETROFİS'i bilgilendirdiği görülmektedir. Yazışmanın devamında ise küçük müşterilere verilebilecek fiyat indirimlerinin nasıl olacağı tartışılmaktadır. Yazışmalarda geçen “Reseller tarzında fiyat versek nasıl olur? Örneğin Hay-hay veya Triplestar'a uyguladığımız şekilde... Ama primi çok daha düşük tutmamız gerekir... Ya da meydan bazında en yüksek havayolu müşteri fiyatlarımızı alıp üstüne ciddi bir ilave koyarak da ilerleyebiliriz...” ve “Küçük müşteri fiyatlarından %(.....) indirim kastediyorsun değil mi? Diğer resellerlarınki (.....)% civarında.” ifadelerinden Hay-hay ve TRIPLE STAR gibi müşterilere daha yüksek indirim verilebilirken daha küçük müşterilere daha az indirim verilmesinin kararlaştırıldığı görülmektedir. Buradan araçların büyüklükleri göz önünde bulundurularak riskten korunma amaçlı indirim tutarlarının değişiklik gösterdiği görülmektedir.
- (55) **Bulgu 3:** 06.04.2015 tarihinde PETROFİS Havacılık Müdürü (.....) tarafından SOCAR Uluslararası Satışlar Direktörü (.....)'a gönderilen “Depolama&ITP” konulu e-postada yer alan ifadeler aşağıdaki gibidir:

06.04.2015, (.....)

“(.....),

Öcelikle geç cevabımız için kusura bakmayın. Talep ettiğiniz hizmetlere yönelik firmamıza gösterdiğiniz ilgi için teşekkür ederiz.

Firmamızdan talep ettiğiniz Havacılık tesislerimizdeki depolama hizmetlerine yönelik olarak aşağıdaki meydanlarda, belirtmiş olduğunuz yakıt ihtiyacınız doğrultusunda, aşağıda belirtilen tarifelerimiz doğrultusunda 13.04.2015 tarihi itibarıyla hizmet verebileceğimizi teyid ederiz.

Atatürk : (.....) TL/M3; (.....) M3 üzerine (.....)% indirim; (.....) M3 üzerine (.....)% indirim + günlük depolama bedeli

Adana : (.....) TL/M3 + günlük depolama bedeli

Ankara : (.....) TL/M3 + günlük depolama bedeli

Bodrum : (.....) TL/M3 + günlük depolama bedeli

Samsun : (.....) TL/M3 + günlük depolama bedeli

Dalaman : (.....) TL/M3; (.....) M3 üzerine (.....)% indirim + günlük depolama bedeli

İzmir : (.....) TL/M3 + günlük depolama bedeli

Gaziantep : (.....) TL/M3 + günlük depolama bedeli

Yine firmamızdan Antalya meydanı için talep etmiş olduğunuz depolama hizmetini ne yazık ki şu anki mevcut kapasite yetersizliği sebebiyle üzülerek veremeyeceğimizi bildiririz. Ama ilerleyen zamanlarda kapasite durumumuzda bir gelişme olması durumunda bu meydana gelen depolama hizmeti için tekrar konuşabiliriz.

Aynı tarihli yazınızla firmamızdan talep etmiş olduğunuz Havacılık tesislerimizdeki ITP (Into-Plane/Uçağa ikmal) hizmetlerini de operasyonel ve yapısal sebeplerle veremeyeceğimizi üzülerek bildiririz.

İyi çalışmalar,

(.....)

OMV Petrol Ofisi A.Ş.

Aviation Manager”

- (56) Yukarıda yer verilen belgede, PETROFİS'ten talep edilen havacılık tesislerindeki depolama hizmetlerine yönelik olarak (.....)'a farklı havaalanları için farklı fiyatların sunulduğu, bu havaalanları arasında kayda değer fiyat farklılıklarının söz konusu olduğu görülmektedir. Aynı e-postadan, bazı havaalanlarına ilişkin talebin operasyonel ve yapısal sebeplerle ve mevcut kapasite yetersizliği sebebiyle karşılanamayacağı ifade edildiği anlaşılmaktadır. Dolayısıyla söz konusu pazarda fiyatların talep edilen alan ve miktara göre değişiklik gösterebildiği; öte yandan kapasiteye bağlı veya birtakım yapısal aksaklıklar sebebiyle alıcıların taleplerinin zaman zaman karşılanamayabildiği görülmektedir.
- (57) **Bulgu 5:** Yapılan yerinde incelemede SOCAR'ın (.....) lehine 04.01.2018 tarihinde düzenlediği kefaletnameye aşağıda yer verilmektedir:

(.....TİCARİ SIR.....)

- (58) Söz konusu kefaletnameye bakıldığında PETROFİS'in (.....)'in ödeme gücünden endişe duyduğu ve (.....)'in borçlarının en azından bir kısmı ((.....)ABD Doları) için kefil istediği anlaşılmakta, bu kefilliği de SOCAR'ın üstlendiği görülmektedir.
- (59) **Bulgu 5:** 17.05.2018 tarihinde PETROFİS Havacılık Satış Müdürü (.....) ve PETROFİS Havacılık Müdürü (.....) arasında gerçekleşen “triple” konulu e-postalarda yer alan ifadeler aşağıdaki gibidir:

(.....)

“Triplestar, müşterilerine hava alanlarında dünya çapında yakıt tedariki sağlayan, uçak kiralama, uçak bakım ve dispeç hizmetleri veren bir firmadır. Triplestar ile olan işbirliğimiz sayesinde ulaşamadığımız pazarlardaki havayollarına ve firmanın kiraladığı uçaklara yakıt sağlamaktayız. Firma sadece havayolları ile değil aynı zamanda Rus turizm pazarında faaliyet gösteren tur operatörleri ile de yakın ilişkide olduğundan, söz konusu tur operatörlerinin Rus havayollarından uçuş numarası bazında kiraladığı uçaklara da yakıt ikmali sağlayabildiğinden özellikle Rus pazarında önemli bir satış hacmi yakalamıştır.

Triplestar firması dünya çapındaki çeşitli akaryakıt sağlayıcılar ile çalışmakta olup, Shell firmasının dünya çapındaki 5 Reseller firmasından biri olmuştur ve sadece Türkiye’de değil dünya çapında jet yakıtı tedariki sağlamaktadır. Türkiye dışında başta Shell olmak üzere diğer akaryakıt firmaları ile işbirliği sayesinde gerçekleştirdiği satış hacmi yaklaşık (.....) m3/yıl’dır. Firma, Shell ile teminatsız olarak çalıştıklarını belirtmektedir.

Vitol Havacılık ile yaptığımız işbirliği sayesinde Triplestar müşterilerine Vitol’un faaliyet gösterdiği havaalanlarında yakıt sağlamak için teklif vermeye başladık ve 1 yıl süreli ilk anlaşmamızı Nisan 2018’de Silkway Havayolları’ nın Fas-Agadir hava alanındaki yakıt taleplerini karşılamak üzere yaptık.

Aşağıda yıllar bazında gelişen satış hacmimizi ve GM rakamlarımızı bulabilirsiniz:

	2012	2013	2014	2015	2016
--	------	------	------	------	------

TRIPLESTAR AVIATION Volume(M3)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Gross Margin (TL)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Yaklaşık 10 yıldır çalıştığımız firma ile bu süre zarfında ortalama 4-5 günlük vadesi geçen borçlar haricinde önemli ödeme sorunları yaşamadık.”

- (60) PETROFİS çalışanları arasındaki geçen yazışmada TRIPLE STAR'ın PETROFİS için öneminden bahsedildiği görülmektedir. Bahse konu e-postaya göre uzun süredir çalışılan TRIPLE STAR'ın ödemeler konusunda sıkıntı yaratmayan güvenilir bir teşebbüs olduğu ifade edilmektedir.

I.5.1.2. THY OPET'te Gerçekleştirilen Yerinde İncelemede Elde Edilen Belgeler

- (61) **Bulgu 6:** 14.08.2017 ve 20.04.2018 tarihlerinde (.....), sales@thyopet.com, (.....) çalışanı (.....), THY OPET Satış Grup Müdürü (.....) ve THY OPET Satış Grup Müdürlüğü arasında gerçekleşen “Re:JET YAKITI” konulu e-postalarda yer alan ifadeler aşağıdaki gibidir:

14.08.2017, (.....)> sales@thyopet.com

“(.....),

Telefon konuşmamıza istinaden şirketimizin kısa özgeçmişini sizinle paylaşıyorum.

2007 yılından bu yana İstanbul merkezli ofisimizde müşterilerimize özel jet kiralama konusunda hizmet vermekteyiz. Ağırlıklı olarak Afrika'da Kinşasa, Lubumbaşi, Malabo, Bangui, Tel Aviv, Accra, ve daha adını bile bizlerin müşterilerimizden duyduğumuz şehirler, Avrupa ve Türkiye başlıca kuvvetli olduğumuz alanların başında gelmektedir. Müşterilerimizin %(.....)'ı yabancı olup çok Türk müşteri portföyümüzü de geliştirmek için çabalamaktayız. Mart 2017 tarihi itibari ile öncelikle tarafımızdan kiralanan özel jetler başta olmak üzere diğer bütün Türk jetlere yurtdışında yakıt tedariki sağlamak için şirket olarak yola çıktık. Bu bağlamda, yakıt alımında yaklaşık (.....)'a yakın yabancı broker şirketi ile anlaşma yapmış bulunmaktayız ama takdir edersiniz ki yurtdışından Türkiye için aldığımız fiyatlar bizim burada rekabetçi olmamızı engellemektedir. Kaptanlarımıza yurtdışında hayli rekabetçi fiyat vermemize rağmen özellikle Atatürk havaalanı olmak üzere diğer şehirlerimizde ne yazık ki fiyat avantajı sağlayamamaktayız. Sizlerden ricamız ileriye dönük uzun soluklu bir anlaşma yapmaktır. Umarım beraber çalışma fırsatı bulabiliriz. En kısa zamanda tarafımıza dönüş yaparsanız sevinirim.

Alakanıza şimdiden teşekkürler,

NOT: İki sene evvel hazırladığımız sunumu ekte tarafınıza gönderiyorum.”

20.04.2018, (.....) çalışanı (.....)> sales@thyopet.com

“(.....) merhabalar,

Nasılsınız? Umarım işleriniz yolundadır ve Sizi rahatsız etme sebepim, geçen sene içinde JET YAKITI SATIMI için sizinle reseller olarak çalışma talebimizi telefonda geri çevirmiştiniz. Şimdi tekrar samimiyetinize inanarak ve güvenerek ve ihalelerde ne kadar yoğun çalıştığınızı da tahmin ederek, fırsatını bulduğunuzda firmanız ile reseller olarak çalışabilme talebimizi tekrar değerlendirmenizi ve en kısa süre içinde tarafımıza olumlu ya da olumsuz dönüş yapmanızı saygılarımla rica ederim.

Teşekkürler,”

20.04.2018, THY OPET Satış Grup Müdürü (.....)> THY OPET Satış Grup Müdürlüğü

“Bugün günlerden (.....) günü mü ?

Telefonda yine çalışamayacağımızı ve bize bir daha bu tip taleple gelmemeleri söylemişsiniz rica etsem.

Bizim aracı firmalarımız var gitsinler olmayan firma bulsunlar.

Cevap vermeyin bir kez daha arayınca bana söyleyin ltf.”

(62) Yukarıdaki e-postadan şikâyetçi (.....)’in THY OPET ile çalışmak için teklif almak istediği ve söz konusu teklif talebinin THY OPET tarafından reddedildiği anlaşılmaktadır. Bahse konu talebin reddedilmesinin sebebinin THY OPET’in mevcutta çalıştığı bir aracı firma bulunmasından kaynaklandığı görülmektedir.

(63) **Bulgu 7:** 09.05.2018 tarihinde THY OPET Deniz Satışları Müdürü (.....) ile THY OPET İkmal ve Operasyon Genel Müdür Yardımcısı (.....) arasında gerçekleşen “COCKETT GROUP/AVIATION FUEL REQUEST” konulu e-postalarda yer alan ifadeler aşağıdaki gibidir:

09.05.2018, THY OPET Deniz Satışları (.....) > THY OPET İkmal ve Operasyon Genel Müdür Yardımcısı (.....)

“(.....),

(.....)bizim Opet olarak üyesi olduğumuz Gemi Yakıt İkmal Derneğinden görüştüğüm bir kişi. Kendileri aynı zamanda Jet yakıttı pazarında da faaliyet göstermektedirler. Sizler ile görüşmek istemekte ama bir türlü sizlere ulaşamamaktadırlar. Kendileri sizden randevu talep etmektedirler. Size veya sizin yönlendireceğiniz bir kişiye yönlendirmemiz mümkün mü?

Teşekkürler.,

Saygılarımla,”

09.05.2018, THY OPET İkmal ve Operasyon Genel Müdür Yardımcısı (.....) > THY OPET Deniz Satışları Müdürü (.....)

“(.....) merhaba,

Aşağıdaki mesajlardan ve satış gurubundan gelen bilgilerden anladığım, bu kişilerle görüşmeler(.....) bizim satış gurubunda) yapılmış. Ayrıca bu şirketin Vitol ile ortaklığı olduğundan zaten doğal olarak PETROFİS ile anlaşmaları vardır.

Biz çalışma prensibi olarak, bu tür “aracı” konumunda her şirketle çalışmıyoruz. Bu konu kendilerine böyle iletilmiş olmasına rağmen tekrar bir randevu ile görüşmenin pek anlamı olmayacaktır.

Sizin için kritik bir kişi ise, ayrıca (.....) ile görüşebilirler.

Kolay gelsin.”

09.05.2018, THY OPET Deniz Satışları Müdürü (.....) > THY OPET İkmal ve Operasyon Genel Müdür Yardımcısı (.....)

“(.....),

Verdiğiniz bilgi için teşekkürler. İlgili kişi ile sürekli yüz yüze görüştüğüm bir kişi olduğundan (.....) ile de görüşmesi benim için yeterlidir.

Saygılarımla,”

(64) Yukarıda yer alan e-posta yazışmasında “... Ayrıca bu şirketin Vitol ile ortaklığı olduğundan zaten doğal olarak PETROFİS ile anlaşmaları vardır. Biz çalışma prensibi olarak, bu tür “aracı” konumunda her şirketle çalışmıyoruz. Bu konu kendilerine böyle iletilmiş olmasına rağmen tekrar bir randevu ile görüşmenin pek anlamı olmayacaktır.”

ifadelerinden THY OPET'in "aracı" konumundaki her firmayla prensip olarak çalışmadığı anlaşılmaktadır. Bununla birlikte yazışmanın devamında "kritik" görülen bir aracı teşebbüs olarak değerlendirilmesi durumunda yine de görüşme yapılabileceği ifade edilmektedir.

I.5.1.3. TRIPLE STAR'da Gerçekleştirilen Yerinde İncelemede Elde Edilen Belgeler

- (65) **Bulgu 8:** 12.07.2018 tarihinde TRIPLE STAR Yakıt Satın Alma Müdürü (.....) ile LUKOİL çalışanı (.....) arasında gerçekleşen "Triplestar kontrat fiyatı hk" konulu e-postalarda yer alan ifadeler aşağıdaki gibidir:

12.07.2018, (.....)

"(.....) merhaba,

2018 yılı döneminde kontratlı müşterilerimiz için firmanızdan alacağımız yakıt miktarının (.....) ton üzerinde gerçekleşeceğini öngörmekteyiz.

Bu olumlu gerekçeden ötürü mevcut kontrat fiyatımızın tarafınızca tekrardan değerlendirilmesini rica ederim.

Konuyla ilgili yorumlarınızı bekler, işlerinizde kolaylıklar dilerim.

İyi çalışmalar, "

12.07.2018, (.....)

"(.....) merhaba,

Öncelikli olarak çekiş performansınız için Sayın Şirketinize teşekkür ediyoruz.

Antalya'daki yoğun sezonu da dikkate alarak Pazartesi gününden geçerli olacak şekilde 31.08.2018 tarihine kadar fiyatınızda (.....) USC/USG indirim yapacağımızı bilgilerinize sunarım.

Saygılarımla,

(.....)"

12.07.2018, (.....)

"(.....) merhaba,

Talebimizle ilgili olumlu değerlendirmeniz için teşekkür ediyoruz.

İşlerinizde kolaylıklar dilerim.

İyi çalışmalar,

(.....)"

- (66) LUKOİL ve TRIPLE STAR arasında geçen yazışmadaki ifadelerden TRIPLE STAR'ın alım yapacağı yüksek miktarda ürün için indirim talep ettiği ve miktarın yüksek olmasından dolayı indirim talebinin LUKOİL tarafından olumlu karşılandığı görülmektedir.

I.5.2. Teşebbüsler ile Yapılan Görüşmelerden Elde Edilen Bilgiler

I.5.2.1. Şikâyetçi ile Yapılan Görüşmeden Elde Edilen Bilgiler

- (67) Dosya kapsamında 24.08.2022 tarihinde yapılan telefon görüşmesinde şikâyetçi (.....);
- 2017 yılında yakıt alımında PETROFİS ile sıkıntı yaşadıklarını, bundan dolayı İstanbul için yakıtı (.....) adında bir firmadan aldıklarını, 2-3 ay kadar yakıtı bu firmadan aldıklarını, kimsenin o dönemde anlaşma yapmak istemediğini, sonra

(.....) ile anlaşma yaptıklarını ve yalnızca (.....) ile çalıştıklarını, (.....) ile 2017 Eylül-Ekim aylarından beri anlaşmaları olduğunu, bir dönem THY OPET ile çalıştıklarını, ama sonra bu teşebbüs ile çalışmaya gerek kalmadığını, (.....)'ın belli meydanlarda olduğunu, (.....)'ın olmadığı meydanlarda da (.....) garantörlüğünde yakıt alabildiklerini, hala yakıt alımında sıkıntı yaşadıklarını,

- Bütün meydanlarda faaliyet gösterdiklerini, müşteri portföylerinin Türkiye'nin her yerinden olduğunu, yakıt alamama gibi bir problem yaşamadıklarını, her zaman yakıtı alacak birini bulduklarını, ama asıl problemin çok daha pahalıya yakıt almak zorunda kalmaları olduğunu, 2017 yılında İSTJET¹⁹'ten gelip fiyatlarının artacağını söylediklerini, bu görüşmeden sonra Nisan 2017'de sadece kendi firmalarına sattıkları yakıt fiyatını artırdıklarını, bununla ilgili de İSTJET'e mail attıklarını, bu belgenin dosyada sunulmuş olduğunu,
- Yakıt alırken iç ve dış hatlar için 6 meydan harici (Sabiha Gökçen, İstanbul, Bodrum-Milas, Dalaman, İzmir Adnan Menderes ve Antalya Havalimanı) SOCAR'ın, PETROFİS'ten (.....) adına yakıt aldığını, PETROFİS'in de direk (.....)'a faturayı kestiğini, PETROFİS ile direk bir anlaşmaları olmadığını, SOCAR'ın garantörlük yaptığını,
- 3 havalimanı harici PETROFİS'in hâkim durumda olduğunu, bu üç havalimanının Sabiha Gökçen, İzmir, Antalya havalimanları olduğunu, bu havalimanları haricinde diğer havalimanlarında PETROFİS, OPET ve BP'nin aktif olduğunu,
- Jet yakıtı pazarında tedarikçi firmaların birbirine yakıt alıp verdiklerini,
- 7-8 tane özel uçak sahibi firmaya yakıt verebildiklerini, onun dışında kimseye yakıt veremediklerini

ifade etmiştir.

I.5.2.2. PETROFİS ile Yapılan Görüşmeden Elde Edilen Bilgiler

(68) 02.04.2023 tarihinde, PETROFİS ile çevrim içi toplantı gerçekleştirilmiştir. Yapılan toplantıda;

- Bazı durumlarda aracı firma konumunda oldukları, örneğin İstanbul Havalimanı'nda TFS'nin jet yakıtını PETROFİS'e sattığı, PETROFİS'in de aracı kurumlara sattığı, tesislerinin olduğu havalimanlarında ise kendi yakıtlarını kendilerinin getirip aracı kurumlara sattıkları,
- PETROFİS, SHELL, BP, THY OPET, TFS ve SOCAR'ın jet yakıtını kendilerinin tedarik edip satan firmalar olduğu,
- İhrakiye lisansı olan her firmanın TÜPRAŞ ya da herhangi bir rafineriden doğrudan yakıt satın alabileceği ve bu yakıtı aracılık yapan şirketlere satabileceği,
- İhrakiye lisansı olmayan firmaların rafineriden doğrudan yakıt temin edememesinden dolayı yakıt alabilecekleri tek seçeneğin ihrakiye lisansı sahibi firmalar olduğu,
- Aracı firmaların ihrakiye lisansı alabileceği, ancak lisansı aldıktan sonra rafineriden yakıt almanın, depolamanın ve yakıt firesinin ciddi bir finansal yük oluşturmasından dolayı aracı kurumların ihrakiye lisansı almayı tercih etmediği,

¹⁹ Şikâyetçi "İSTJET" ifadesi ile yerinde inceleme yapılan İSTJET TURİZM'i kastetmektedir.

- Aracılara yapılan jet yakıtı satışının toplam jet yakıtı satışı içerisinde tahmini olarak %(.....) bandını kapladığı, geriye kalan satışların ise havayollarına doğrudan satışları oluşturduğu,
- İhrakiye lisansı olan aracı firmalara uygulanan add-on'un belirlenmesinde ihrakiye lisansı sahibi olmasının etkisinin olmadığı, fiyatlama kriterlerinin herkese uygulanan ve volüm, kredibilite, vade isteyip istememesi gibi rasyonel kriterler olduğu,
- (.....) ile SOCAR garantörlüğünde çalışıldığı, SOCAR'ın garantör olduğu başka firmaların da bulunduğu, PETROFİS'in garantörlük sistemi ile çalıştığı başka firmalar da olduğu, SOCAR'ın garantör olarak (.....)'dan komisyon ücreti aldığı,
- Sabiha Gökçen Havalimanı özelinde PETROFİS olarak rafinerilerden satın almış oldukları yakıtı karayolları aracılığıyla Sabiha Gökçen Havalimanı'na taşıdıkları, getirilen bu yakıtı THY OPET'in tesisine koydukları, THY OPET'ten depolama hizmeti satın aldıkları, PETROFİS'in müşterisine de THY OPET'in ikmal yaptığı,
- Genel olarak ihrakiye lisansı sahibi firmaların yakıtlarını kendilerinin getirdiği, bir firmanın yakıtı bitti ise ya da yakıt getirecek durumda değilse başka firmadan mal satın alabildiği, bu durumun stok durumuna göre yılda en fazla birkaç kez olabileceği,
- Depolama tarifesinin volüme bağlı indirim oranları dışında herkese eşit olarak uygulandığı, volüme bağlı indirim oranlarının ise şeffaf bir şekilde açıklanmış olduğu,
- Aracı firmalar arası satışın serbest olduğu,
- Spot satışların %(.....)'i geçmediği, %(.....) bazındaki satışların ise 1 ya da 2 yıl süreli ihaleli satışlar olduğu, add-onun ise olağan dışı bir durum olmadığı sürece kontrat boyu sabit kaldığı,
- Mevzuat gereği gümrüklü (yurt içi) satış yapılacak aracı firmanın ihrakiye teslim lisansı var ise aracı kuruma fatura edildiği, gümrüklü satış yapılacak aracı firmanın ihrakiye teslim lisansı yok ise bu durumda aracı firmanın garantör konumuna geçtiği ve faturanın aracı kurumun müşterisine kesildiği, kesilen faturada komisyon miktarı gözükme de aracı firmanın komisyon ücreti aldığı,
- Gümrüklü ve ihraç kayıtlı (yurt dışı) jet yakıt fiyatlarının farklı olduğu, meydan, volüm ve lojistiğine göre iki jet yakıtı fiyatının değiştiği, ihraç kayıtlı jet yakıtının yurt dışı uçuşlara verilen jet yakıtı olduğu, ihraç kayıtlı uçuşlarda uçağın aldığı jet yakıtı miktarının gümrüklü (yurt içi) uçuşlara göre çok fazla olduğu,
- Gümrüklü add-onların da yine ihale ile anlaşılarak belirlendiği, döviz ve enflasyonu içeren bir formülasyonun olduğu, bu formülasyona göre aylık bazda değiştirildiği,
- Depo sahibi olunmayan meydanlarda ihrakiye lisansı sahiplerinin de aracılar gibi depo sahibi ile çalıştığı, farklı bir düzenlemenin olmadığı,
- Depolama lisans sahibinin depo paylaşma yükümlülüğünün olmadığı, ancak Sabiha Gökçen Havalimanı'nda THY OPET'in devralma işlemi için rekabet endişesi doğurması nedeniyle THY OPET'e depo paylaşma zorunluluğu getirildiği, Antalya'da yeni yapılacak depolama tesisinin şartnamesinde alan ve

işleten firmanın diğer firmalara bu depolama alanını açmak zorunda olduğu ibaresinin yer aldığı²⁰

hususları ifade edilmiştir.

I.5.2.3. THY OPET ile Yapılan Görüşmeden Elde Edilen Bilgiler

(69) 02.04.2023 tarihinde, 2018-1-056/SR sayılı dosya kapsamında THY OPET çalışanları ile çevrim içi toplantı gerçekleştirilmiştir. Yapılan toplantıda;

- Aracı firmalarla çalışma hususunda, sayı bakımından, herhangi bir sınırlamaya gidilmediği, aracı firmalarla iş yaparken aracı firmanın güvenilirliğinin ve kredibilitésinin araştırıldığı,
- Aracı firma kurulmasının kolay gerçekleştirildiği, dolayısıyla piyasada çok sayıda aracı firmanın bulunduğu, aracı firmaların çoğunun yurt dışında da, özellikle K.K.T.C.de, şirket kurdukları, buna neden olarak, mevzuat gereğince, ihraç yakıtlarda (yurt dışına uçuş gerçekleştiren firmalarda) fatura kesilebilmesi için yurt dışı kaynaklı bir aracı şirketin mevcut olması gerektiği,
- THY OPET'in aracı firmalara satış yaparken yurt içinde bulunan şirketin yurt dışında bulunan şirket için garantörlük vermesini isteyebildikleri ancak bunu zorunlu tutmadığı, bu bakımdan THY OPET'in ortaklık yapısı farklı bir şirketin aracı firma için garantör olmasını talep etmediği,
- İhrakiye lisansı olan firmaların bilinirliğinin ve kredibilitésinin yükseldiği ancak add-on tespit edilirken THY OPET için belirleyici olmadığı,
- Yurt dışındaki aracı firmalar için ihrakiye lisansı aranmadığı, yurt içindeki aracı firmalarda ise ihrakiye lisansının arandığı,
- Vergilendirme yapılırken yakıtın gümrüklü ve ihraç olarak ikiye ayrıldığı, gümrüklü yakıtın yurt içi uçuşlarda kullanıldığı ve %18 KDV'nin geçerli olduğu, ihraç yakıtlarında ise KDV'nin bulunmadığı,
- İhrakiye lisansı olan aracı firmalara uygulanan add-on'un belirlenmesinde standart prosedürlerin olduğu, ihrakiye teslim lisansı sahibi bir firmanın EPDK'nin tanıyıp lisans verdiği, devletin onayladığı bir firma olduğu, bundan dolayı bu lisansa sahip olmasının doğrudan belirleyici olmadığı ancak fiyatlama kriterleri açısından, piyasadaki bilinirliği açısından önemli olduğu,
- Gümrüklü yakıtın, mevzuat gereğince, sadece ihrakiye lisansı sahibi aracı firmaya veya doğrudan hava yoluna fatura kesilebildiği, ihraç kayıtlı yakıtın ise yurt dışı menşeli aracı firmaya fatura kesilebildiği,
- Depolama tarifelerinin, kullanım miktarından bağımsız olarak standart olduğu ve eşit uygulandığı

hususları ifade edilmiştir.

I.6. Değerlendirme

(70) Soruşturma konusunu, şikâyetçi (.....) tarafından üç havalimanı hariç Türkiye'deki tüm havalimanlarında jet yakıtı tedariki pazarında hâkim durumda olduğu ileri sürülen PETROFİS'in aracı şirketler arasında ayrımcı davranışlarda bulunarak şikâyetçiye jet

²⁰ 2023-3-014/Öİ sayılı Devralma Raporu'ndaki bilgilere göre mevcut durumda POAŞ, THY OPET, SHELL, BP, SOCAR VE İSTJET tarafından akaryakıt depolama faaliyeti, Antalya Havalimanı'nda yürütülmektedir.

yakıtını rakiplerine oranla daha yüksek fiyattan sattığı, şikâyetçinin diğer jet yakıtı tedarikçileri BP, SHELL ve THY OPET'ten piyasa fiyatlarıyla yakıt almasını engellediği ve PETROFİS ile TRIPLE STAR arasında rekabeti sınırlayıcı bir anlaşma bulunduğu iddiaları oluşturmaktadır. Söz konusu iddialar 25.09.2018 tarihinde başlatılan önaraştırma sürecinde incelenmiş, Kurulun 01.11.2018 tarihli ve 18-41/652-318 sayılı kararı ile şikâyete konu iddialar bakımından 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında bir anlaşma veya uyumlu eylem olduğuna ya da aynı Kanun'un 6. maddesi kapsamında bir kötüye kullanma halinin mevcudiyetine dair herhangi bir bulgu veya emareye ulaşılamaması sebebiyle PETROFİS, THY OPET ve TRIPLESTAR hakkında soruşturma açılmasına gerek olmadığına karar verilmiştir.

- (71) Anılan Kurul kararı Ankara Bölge İdare Mahkemesi 8. İdari Dava Dairesi tarafından; yapılan önaraştırmanın, yetersiz ve eksik incelemeye dayalı olması gerekçesiyle 09.03.2022 tarih ve 2021/896 E. 2022/353 K. sayılı karar ile iptal edilmiştir. Bu çerçevede öncelikle Kurul kararını iptal eden mahkeme kararındaki iptal gerekçelerinin neler olduğuna değinilecek, daha sonrasında mahkeme kararında eksik olduğu belirtilen hususlar dikkate alınarak şikâyetçinin iddiaları önce 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında ele alınacak ve en sonunda 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinin ihlal edilip edilmediği değerlendirilecektir.

I.6.1. Ankara Bölge İdare Mahkemesi 8. İdari Dava Dairesinin 09.03.2022 tarih ve 2021/896 E. 2022/353 K. sayılı Kararı

- (72) Ankara Bölge İdare Mahkemesi 8. İdari Dava Dairesinin 09.03.2022 tarih ve 2021/896 E. 2022/353 K. kararında 01.11.2018 tarih ve 18-41/652-318 sayılı Kurul kararının iptal edilmesinin gerekçeleri;
- i. PETROFİS'in jet yakıtı tedariki pazarında üç havalimanı hariç Türkiye'deki tüm havalimanlarında hakim durumda olduğu; SOCAR, BP, SHELL ve THY OPET adlı şirketlerin de jet yakıtını PETROFİS'ten temin ettiği iddialarının Önaraştırma Raporu'nda araştırılıp değerlendirilmesinin yapılmaması,
 - ii. Önaraştırma Raporu'nda coğrafi pazarın Türkiye olarak kabul edilmesine karşın, değerlendirmede, yetkili tedarik şirketlerinin İstanbul Atatürk Havalimanında 2016-2017-2018 yıllarında aracı/müşteri firmalara yaptığı satışların hacim ve miktarlarının incelenmesiyle yetinilmesi,
 - iii. Önaraştırma Raporu'nda Tablo 7'de yer verilen şirketlerin satış hacmi ve miktarları arasında, varılan sonucun sebep unsuru olduğu belirtilen satış hacmi çok daha büyük müşterilere daha fazla indirim sonucunda düşük fiyat, küçük müşterilere daha düşük indirim ve yüksek fiyat uygulamasının bütün yıllardaki satış miktarları ve fiyatlar bakımından geçerli olmaması,
 - iv. PETROFİS tarafından 2016 yılında jet yakıtı tedarikine aracılık hizmeti sunan ve yine şikâyet edilen TRIPLE STAR'a, yapılan satış hacminden daha yüksek satış hacmi olan iki şirkete göre daha düşük fiyatlar üzerinden satış yapıldığının görülmesine karşın şikâyetçinin somut iddialarının yeterince araştırılmaması,
 - v. Şikâyetçi (.....)'ın piyasa fiyatlarıyla yakıt verilmesi talebinin THY OPET, BP ve SHELL tarafından reddedilmesine ilişkin iddiaların doğruluğunun ve sebeplerinin araştırılarak ortaya konulmaması,

- vi. PETROFİS tarafından (.....)'a rakibi olan TRIPLE STAR'dan çok daha yüksek fiyatla verilmesine ilişkin davranışının piyasada rekabeti kayda değer ölçüde kısıtlayıp kısıtlamadığının ortaya konulmaması

(73) şekilde belirtilmiştir. Aşağıda yapılacak olan 4054 sayılı Kanun'un 4. ve 6. maddesinin ihlal edilip edilmediğine ilişkin değerlendirmelerde mahkeme tarafından Öneri Raporu'nda var olduğu ifade edilen eksikliklerin ortadan kaldırılmasına yönelik açıklamalara da yer verilecektir.

I.6.2. 4054 Sayılı Kanun'un 6. Maddesi Kapsamında Değerlendirme

(74) 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesinde "*bir veya birden fazla teşebbüsün ülkenin bütününde ya da bir bölümünde bir mal veya hizmet piyasasındaki hâkim durumunu tek başına yahut başkaları ile yapacağı anlaşmalar ya da birlikte davranışlar yoluyla kötüye kullanması*" yasaklanmaktadır. Bir eylemin hâkim durumun kötüye kullanılması olarak değerlendirilebilmesi için ilgili teşebbüsün hâkim durumda bulunması ve eylemin kötüye kullanma olarak kabul edilebilecek nitelikte olması gerekmektedir. Sözü edilen iki kriterden herhangi birisinin bulunmaması durumunda 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesinin ihlalden bahsedilememektedir²¹. Ayrıca, Hâkim Durumdaki Teşebbüslerin Dışlayıcı Kötüye Kullanma Niteliğindeki Davranışlarının Değerlendirilmesine İlişkin Kılavuz'un (Hâkim Durum Kılavuzu) 7. paragrafında da ifade edildiği üzere, bu iki temel unsurdan birinin bulunmadığının açıkça gösterilebildiği durumlarda diğer unsura ilişkin analize yer verilmemesi mümkündür. Öte yandan 01.11.2018 tarih ve 18-41/652-318 sayılı Kurul kararını iptal eden Ankara Bölge İdare Mahkemesi İdari Dava Dairesi'nin 09.03.2022 tarih ve 2021/896 E. 2022/353 K. kararında hem hakim durum tespitine hem de kötüye kullanma eyleminin varlığına ilişkin incelemelerin yetersiz olduğu belirtildiğinden mevcut dosya özelinde önce PETROFİS'in jet yakıtı tedariki pazarında hâkim durumda olup olmadığı değerlendirilecek, daha sonrasında söz konusu teşebbüsün eylemlerinin 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında kötüye kullanma teşkil edip etmediği incelenecektir.

I.6.2.1. PETROFİS'in Hâkim Durumda Olup Olmadığına İlişkin Değerlendirme

(75) Şikâyet başvurusunda (.....) tarafından PETROFİS'in jet yakıtı tedariki pazarında Sabiha Gökçen, İzmir Adnan Menderes ve Antalya havalimanları hariç Türkiye'deki diğer tüm havalimanlarında hâkim durumda olduğu iddia edilmiştir. Öte yandan dosya kapsamında elde edilen bilgiler ışığında şikâyetçi (.....)'ın kurulduğu tarihten 2021 yılına kadar Türkiye'de toplam 18 havalimanında hizmet verdiği tespit edilmiştir. Ayrıca soruşturma sürecinde (.....)'dan şikâyete konu eylemler nedeniyle hizmet veremediği bir müşteri olup olmadığı hakkında bilgi talebinde bulunulmuş, gelen cevabi yazıda PETROFİS'in (.....)'a uyguladığı yüksek fiyatların müşterilere teklif vermelerini engellediği ifade edilmekle birlikte hizmet veremedikleri müşterilerin ticari ünvanları, olayın yaşandığı tarih ve müşteri tarafından hizmet alımı talep edilen havalimanları hakkında herhangi bir bilgi veya belge sunulmamıştır. Bu çerçevede, şikâyetçi (.....)'ın hiç faaliyet göstermediği bir havalimanında faaliyet göstermek istemesine karşın hizmet sunmadığına ilişkin somut bir bulgu bulunmadığından mevcut dosya kapsamında PETROFİS'in jet yakıtı tedariki pazarında hâkim durumda olup olmadığı

²¹ Bkz. 26.02.2015 tarihli ve 15-09/128-55 sayılı, 25.02.2021 tarihli ve 21-10/129-54 sayılı Kurul kararı, Danıştay 13. Dairesinin 03.04.2014 tarih, 2013/3606 E., 2014/1284 K. sayılı ve 27.05.2014 tarih, 2009/5608 E., 2014/2054 K. sayılı kararları; Ankara 14. İdare Mahkemesinin 02.10.2014 tarih, 2012/1803 E., 2014/1065 K. sayılı kararı.

analizinin, 2017²²-2021 yılları arasında (.....)'in faaliyet gösterdiği havalimanları ile sınırlandırılmasının yeterli olduğu değerlendirilmiştir. Bu çerçevede bu bölümde yapılacak havalimanı bazlı hâkim durum analizi (.....)'in hizmet sunduğu 18 havalimanı ile sınırlı tutulmuştur.

- (76) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıya göre, teşebbüs 2017-2021 yılları arasında Ankara Esenboğa, Adana, Antalya, Gaziantep, Nevşehir Kapadokya, İstanbul Atatürk, İzmir Adnan Menderes, Dalaman, Tekirdağ Çorlu, Eskişehir Hasan Polatkan, Diyarbakır, Erzurum, Trabzon, Van Ferit Melen, Hatay, Milas-Bodrum, Sabiha Gökçen ve İstanbul Yeni Havalimanı'nda hizmet sunmuştur.
- (77) Hâkim durum kavramı, 4054 sayılı Kanun'un 3. maddesinde; "*Belirli bir piyasadaki bir veya birden fazla teşebbüsün, rakipleri ve müşterilerinden bağımsız hareket ederek fiyat, arz, üretim ve dağıtım miktarı gibi ekonomik parametreleri belirleyebilme gücü*" olarak tanımlanmıştır. Hâkim durum tespitinde dikkate alınan temel unsurlar; incelenen teşebbüsün ve rakiplerinin ilgili pazardaki konumu, pazara giriş ve pazarda büyüme engelleri ile alıcı gücünün varlığı olarak sayılabilecektir. Bu kriterler doğrultusunda PETROFİS'in (.....)'in faaliyet gösterdiği 18 havalimanı bakımından hâkim durumda bulunup bulunmadığına yönelik değerlendirmeye aşağıda yer verilmektedir.

İncelenen teşebbüsün ve rakiplerinin ilgili pazardaki konumu

- (78) Hâkim Durum Kılavuzu'nda da belirtildiği üzere incelenen teşebbüsün ilgili pazardaki konumunun birincil göstergesi, teşebbüsün sahip olduğu pazar payıdır. Söz konusu Kılavuz'un 12. paragrafında "*Bir teşebbüsün hâkim durumda bulunduğu dair delil teşkil eden belirli bir pazar payı eşiği yoktur. Bununla birlikte, aksini gösterecek bir durum söz konusu değilse, Kurul'un yerleşik uygulamasında %40'ın altında pazar payına sahip olan teşebbüslerin hâkim durumda olması ihtimalinin düşük olduğu kabul edilmekte, bu düzeyin üzerindeki pazar payına sahip olan teşebbüsler bakımından ise daha detaylı bir incelemeye gidilmektedir.*" ifadeleri yer almaktadır. Bu bilgiler ışığında hâkim durumun tespitinin ilk aşaması olarak PETROFİS'in 2017-2021 yılları arasında aracı teşebbüslere yapılan jet yakıtı satışı miktarı bazında havalimanlarındaki pazar payı oranları önem kazanmaktadır.
- (79) Jet yakıtının fiziki olarak havaalanlarına ikmalini yasal düzenlemeler nedeniyle yalnızca ihrakiye lisansına sahip olan teşebbüsler gerçekleştirebilmektedir. Bir başka ifade ile aracı teşebbüslerin faaliyetlerine aracılık edebileceği teşebbüsler ihrakiye teslim lisansı olanlar ile sınırlıdır. Bu nedenle, şikâyetçi (.....)'in faaliyet gösterdiği ve dışlanması muhtemel olan pazar jet yakıtı satışına aracılık hizmeti pazarı olarak tanımlandığından aracı olmayan teşebbüslere yapılan satışlar pazar payı hesaplamasına dâhil edilmemiştir. Bu çerçevede PETROFİS'in havaalanlarındaki pazar payı hesaplamasında 2017-2021 yılları arasında ihrakiye teslim lisansına sahip olan teşebbüslerin incelenen her bir havaalanı özelinde aracı teşebbüslere yapmış oldukları satış miktarları baz alınmıştır. Söz konusu tabloya aşağıda yer verilmektedir:

Tablo 6: PETROFİS'in 2017-2021 Yılları Arasında Araçılara Yapılan Jet Yakıtı Satışları Bazında Havalimanlarındaki Pazar Payı Bilgisi (%)

	Havalimanı Adı	2017	2018	2019	2020	2021
1	İstanbul Atatürk	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2	İstanbul	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
3	İstanbul Sabiha Gökçen	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

²² (.....) jet yakıtı satışına aracılık faaliyetlerine 2017 yılında başladığı için inceleme bu yıldan başlatılmıştır.

4	Ankara Esenboğa	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
5	İzmir Adnan Menderes	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
6	Antalya	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
7	Muğla Dalaman	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
8	Muğla Milas-Bodrum	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
9	Adana	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
10	Trabzon	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
11	Erzurum	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
12	Gaziantep	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
13	Diyarbakır	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
14	Eskişehir Hasan Polatkan	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
15	Hatay	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
16	Nevşehir Kapadokya	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
17	Tekirdağ Çorlu Atatürk	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
18	Van Ferit Melen	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kaynak: Teşebbüslerden Elde Edilen Bilgiler						

- (80) Yukarıda yer verilen tablo incelendiğinde PETROFİS'in 2017-2021 yılları arasında aracı teşebbüslere yapılan satışlar bazında (.....)'in faaliyet gösterdiği 18 havalimanının büyük çoğunluğunda yüksek pazar paylarına sahip olduğu anlaşılmaktadır. PETROFİS'in pazar payının İstanbul Havalimanı ve Sabiha Gökçen Havalimanı'nda incelenen beş yıl boyunca %40'ı aşmadığı görülmektedir. İncelenen dönem itibarıyla İstanbul Havalimanı'ndaki en yüksek pazar payını 2019 yılında %(.....) ile elde eden PETROFİS, Sabiha Gökçen Havalimanı'nda en yüksek pazar payına 2017 yılında %(.....) ile ulaşmış ve yıllar içinde sürekli olarak pazar payı kaybetmiştir. Faaliyete başladığı 2018 yılı sonundan itibaren İstanbul Havalimanı'nda; aracılara yapılan satışlar açısından en yüksek pazar payına sahip teşebbüs TFS olmuş, söz konusu teşebbüs en düşük pazar payına sahip olduğu 2020 yılında dahi %(.....) oranında pazar payı elde etmiştir. Sabiha Gökçen'e bakıldığında da SHELL ve SOCAR'ın yıllar itibarıyla bu havalimanındaki liderliği birbirlerinden devraldıkları, 2017 yılında SHELL'in %(.....)'lük pazar payının ardından ikinci sırada yer alan PETROFİS'in 2018 yılından itibaren bu konumunu kaybettiği anlaşılmaktadır. Bu bilgiler ve geçmiş Kurul kararları ışığında PETROFİS'in yüksek bir pazar payına sahip olmadığı İstanbul ve İstanbul Sabiha Gökçen havalimanları bakımından kötüye kullanma analizi yapılmasına gerek bulunmadığı, keza PETROFİS'in bu iki havalimanında hâkim durumda bulunmadığı değerlendirilmektedir.
- (81) Teşebbüsün hâkim durumda olup olmadığına ilişkin değerlendirme yapılırken pazar payının yanı sıra bu pazar payının zaman içerisindeki istikrarı ile ilgili pazarda faaliyet gösteren rakiplerin sayısı ve pazar payları da dikkate alınmaktadır. Zira incelenen teşebbüsün pazar payı ne kadar yüksekse ve istikrarlıysa; incelenen teşebbüsün pazar payı ile rakiplerinin pazar payları arasındaki fark ne kadar büyükse mevcut rakiplerin incelenen teşebbüs üzerinde rekabetçi baskı yaratma olasılığı o kadar azalacaktır²³. 2017-2021 yılları arasında PETROFİS'in en az bir yıl %40 üzerinde pazar payına ulaştığı havalimanları incelendiğinde İzmir Adnan Menderes, Milas-Bodrum ve Van Ferit Melen havalimanlarındaki pazar paylarını istikrarlı biçimde koruyamadığı, söz konusu havalimanları açısından PETROFİS'in pazar paylarının oldukça dalgalandığı görülmektedir.

²³ Hakim Durum Kılavuzu para. 13.

- (82) Van Ferit Melen Havalimanı'nda 2019 yılında %(.....) gibi önemli bir pazar payına ulaşan PETROFİS diğer dört yılda sırasıyla %(.....), %(.....), %(.....) ve %(.....) oranında pazardan pay alabilmiştir. İncelenen beş yıllık dönem itibarıyla Van Ferit Melen havalimanında jet yakıtı tedariki pazarında yalnızca PETROFİS ve THY OPET faaliyet göstermiş, PETROFİS 2019 yılı haricinde her zaman THY OPET'in gerisinde kalmıştır.
- (83) İzmir Adnan Menderes Havalimanı'nda PETROFİS'in pazar payının 2017 yılında %(.....); 2018 yılında %(.....), 2019 yılında %(.....); 2020 yılında %(.....) ve 2021 yılında %(.....) olduğu görülmektedir. Anılan havalimanına faaliyet gösteren diğer dağıtıcı teşebbüslerin pazar paylarına bakıldığında THY OPET ve BP'nin pazar paylarının hiçbir yılda %(.....)'i geçemediği, PETROFİS'in ardından havalimanında aracılara yapılan satışlar bazında ikinci sırada gelen SHELL'in 2017 yılında %(.....); 2018 yılında %(.....), 2019 yılında %(.....); 2020 yılında %(.....) ve 2021 yılında %(.....) oranında pazar payı elde ettiği anlaşılmaktadır. Ayrıca 2019 yılında aracı teşebbüslere İzmir Adnan Menderes Havalimanında hizmet sunmaya başlayan SOCAR'ın 2019 ve 2020 yıllarında sırasıyla %(.....) ve %(.....) oranında pazar payı elde ettikten sonra 2021 yılında büyük bir artışla pazardan aldığı payı %(.....)'ya yükseltmesi pazar paylarındaki dalgalanmayı göstermesi yönünden dikkat çekicidir.
- (84) PETROFİS'in faaliyet gösterdiği bir diğer havalimanı olan Milas-Bodrum Havalimanı'na bakıldığında, Van Ferit Melen ve İzmir Adnan Menderes havalimanlarına benzer şekilde aracı teşebbüslere jet yakıtı temin eden teşebbüslerin pazar paylarının istikrarlı yapıdan uzak olduğu söylenebilecektir. 2018 yılında %(.....) oranında pazar payı bulunan PETROFİS'in pazardan aldığı payın 2021 yılında %(.....)'ye gerilediği, 2017 yılında %(.....) pazar payı elde eden BP'nin 2020 yılında %(.....) pazar payına ulaştığı, 2017 yılında %(.....) pazar payı ile PETROFİS'in ardından pazarda ikinci teşebbüs olan SHELL'in pazar payının bir sene sonra %(.....)'e düştüğü ve yıllar içinde tekrar artarak 2021 yılında %(.....) seviyesine yükseldiği görülmektedir. Bu bilgiler ışığında İzmir Adnan Menderes, Milas-Bodrum ve Van Ferit Melen havalimanlarında aracı teşebbüslere yapılan satışlar kapsamında bazı yıllarda elde ettiği yüksek pazar payını koruyamayan PETROFİS'in söz konusu havalimanlarında hâkim durumda olmadığı değerlendirilmektedir.
- (85) 2017-2021 yılları arasında şikâyetçi (.....)'in faaliyet gösterdiği geriye kalan 13 havalimanında PETROFİS'in pazar payları incelendiğinde, teşebbüsün Antalya Havalimanı hariç diğer havalimanlarında bu beş yıllık sürenin büyük çoğunluğunda %(.....) ve üzeri pazar payı elde ettiği tespit edilmiştir. Bu durumun istisnaları ise PETROFİS'in; İstanbul Atatürk Havalimanı'nda %(.....) pazar payı aldığı 2017 yılı, Erzurum Havalimanı'nda %(.....) pazar payı aldığı 2020 ve %(.....) pazar payı aldığı 2021 yılı, Diyarbakır Havalimanı'nda %(.....) pazar payı aldığı 2020 ve %(.....) pazar payı aldığı 2021 yılıdır. Görüldüğü üzere PETROFİS'in Antalya Havalimanı hariç olmak üzere 12 havalimanında aracılara yapılan satışlar bazında pazar payının %(.....)'in altına indiği dönemler oldukça sınırlıdır. Söz konusu dönemler açısından PETROFİS'in en yakın rakibiyle arasındaki pazar payı farkına bakmanın da teşebbüsün hâkim durumda olup olmadığına yönelik değerlendirme faydalı olacaktır. Beş yıllık dönem boyunca PETROFİS'in 12 havalimanı bakımından %(.....) pazar payı ile en düşük pazar payına sahip olduğu 2020 yılı Erzurum Havalimanı'ndaki aracılara jet yakıtı tedarik eden teşebbüslerin pazar paylarına bakıldığında, PETROFİS'in %(.....)'lük pazar payı elde eden en yakın rakibi THY OPET'in (.....) katı pazar payına sahip olduğu görülmektedir. 2020 yılında Diyarbakır Havaalanı'ndaki pazar paylarına bakıldığında benzer bir tablo ile karşılaşılmakta ve PETROFİS'in, en yakın rakibi THY OPET'in (.....) katı pazar payı elde ettiği anlaşılmaktadır. İstanbul Atatürk Havalimanı'nda

PETROFİS'in pazardan en düşük payı aldığı 2017 yılında, pazardaki ikinci teşebbüs konumunda bulunan SHELL'in PETROFİS'in pazar payının (.....) kadar pazar payına ulaşabildiği görülmektedir.

- (86) Yukarıda sayılan 12 havalimanında olduğu gibi %(.....) pazar payını geçmemekle birlikte PETROFİS'in 2017-2021 yılları arasında pazar liderliğini bırakmadığı bir diğer havalimanı da Antalya Havalimanı'dır. Bahse konu havalimanında PETROFİS 2017 yılında %(.....); 2018 yılında %(.....), 2019 yılında %(.....), 2020 yılında %(.....) ve 2021 yılında %(.....) pazar payına sahip olmuştur. Görüldüğü üzere 2019 ve 2020 yıllarında %(.....) pazar payının altına ilk defa inen PETROFİS 2021 yılında kaybettiği pazar payını geri kazanarak tekrardan %(.....) üzeri bir pazar payına ulaşmıştır. Diğer havalimanlarında olduğu gibi PETROFİS'in en yakın rakibiyle arasındaki pazar payı farkına bakıldığında; 2017-2020 yılları arasında pazardaki ikinci teşebbüs konumunda bulunan AKPET'in 2017 yılında (.....); 2018 yılında (.....); 2019 yılında (.....), 2020 yılında (.....) katı; 2021 yılında ikinciliği alan THY OPET'in ise (.....) katı pazar payına sahip olduğu tespit edilmiştir. Bu veriler doğrultusunda bahse konu 13 havalimanında PETROFİS'in istikrarlı bir biçimde çok yüksek pazar payı elde ettiği, incelenen dönem içinde en yakın rakibinin PETROFİS'in en fazla yaklaşık (.....) kadar pay alabildiği dikkate alındığında, PETROFİS'in bu havalimanlarında hâkim durumda olabileceğine yönelik emarelerin kuvvetlendiği söylenebilecektir. Bu çerçevede PETROFİS'in bu havalimanlarında hâkim durumda bulunup bulunmadığına ilişkin hâkim durum tespitinde dikkate alınması gereken pazara giriş engelleri ve alıcı gücüne ilişkin tespitlere aşağıda yer verilmektedir.

Pazara giriş engelleri

- (87) Hâkim Durum Kılavuzu'nun 15. paragrafında ifade edildiği üzere pazar payı verileri hâkim durum tespiti yapmak için tek başına yeterli değildir. Bu çerçevede, hâkim durum değerlendirmesinde ikinci adım olarak pazara yeni teşebbüslerin girmesinin ya da pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin büyümesinin önünde engeller bulunup bulunmadığının incelenmesi gerekmektedir. Zira pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin büyüme ya da pazara yeni teşebbüslerin girme olasılığı da incelenen teşebbüsün davranışları üzerinde rekabetçi bir baskı oluşturabilmektedir. Ancak böyle bir baskıdan bahsedebilmek için büyümenin ya da pazara girişin muhtemel olması, uygun zamanda gerçekleşebilmesi ve yeterli olması gerekmektedir. Bu durum ise pazara girişin veya pazarda büyümenin önünde bir engel bulunmamasına bağlıdır. Girişin ya da büyümenin önündeki engeller ilgili pazarın özelliklerinden, incelenen teşebbüsün özelliklerinden ya da davranışlarından kaynaklanabilmektedir. İlgili pazarın özelliklerinden kaynaklanan engeller; kamu tekelleri, yetkilendirme ve lisanslama gereklilikleri, fikri mülkiyet hakları gibi yasal ve idari engeller ya da batık maliyetler, ölçek ve kapsam ekonomileri, şebeke etkileri, tüketicilerin başka bir sağlayıcıya geçiş maliyetleri gibi ekonomik engeller şeklinde sayılabilecektir²⁴. İncelenen teşebbüsün özelliklerinden kaynaklanan engellere ise; teşebbüsün kilit girdilere ve özel bilgiye erişim imkânına, atıl kapasiteye, dikey bütünleşik yapıya, güçlü bir dağıtım ağına ve geniş bir ürün portföyüne, yüksek marka bilinirliğine, finansal ve ekonomik güce sahip olması örnek verilebilecektir²⁵. Son olarak incelenen teşebbüsün ilgili pazardaki davranışları da potansiyel rakiplerin pazara girmesinin ya da mevcut rakiplerin büyümesinin önünde engel teşkil edebilmektedir. Teşebbüsün mevcut veya potansiyel rakiplerinin karşılık vermek zorunda kalacakları büyük çaplı yatırımlar

²⁴ Hakim Durum Kılavuzu para. 17.

²⁵ Hakim Durum Kılavuzu para. 18.

yapması ve pazarın rakiplere önemli ölçüde kapanması etkisini doğurabilecek uzun dönemli sözleşmeler akdetmesi bu tür davranışların başında yer almaktadır²⁶. Sayılan kriterler çerçevesinde PETROFİS'in yüksek pazar payına sahip olduğu 13 havalimanında giriş ve büyüme engellerinin bulunup bulunmadığı değerlendirilecektir.

- (88) Sektörel bilgi kısmında açıklandığı üzere jet yakıtı tedarik etmek isteyen teşebbüslerin EPDK'den ihrakiye lisansı alması zorunludur. Bu kapsamda jet yakıtının hava taşıtlarına ikmal, ihrakiye teslimi veya alt başlığında ihrakiye faaliyeti işli dağıtıcı veya rafinerici lisansı sahiplerince yapılabilmektedir. İhrakiye lisansı sahibi teşebbüsler DHMİ'den depolama tesisi için yer talep edip ilgili koşulların oluşması durumunda havalimanlarında kendi depolama tesisini kurarak faaliyet gösterebilmektedir. Ancak jet yakıtı tedarik faaliyeti yürütmek isteyen teşebbüslerin her havalimanında depolama tesisi kurması zorunlu değildir. Yeni bir depolama tesisi kurmak her durumda fiziken ve/veya hukuken mümkün olmadığı gibi kimi durumda rasyonel bir seçenek olarak da görülmemektedir tahsis edilebilecek uygun yer kapasitesinin sınırlı olması nedeniyle bu durum mümkün de değildir²⁷. Bu nedenle herhangi bir havalimanından jet tedariki sağlamak isteyen teşebbüsler, ilgili havalimanında hâlihazırda depolama tesisi olan teşebbüslerden depolama hizmeti olarak faaliyet gösterebilmektedir. Ancak daha önce de ifade edildiği üzere depo sahibi teşebbüslerin her zaman deposu bulunmayan teşebbüslere hizmet vermesi gibi bir yasal zorunluluk da bulunmamaktadır.
- (89) Yerleşik uygulamada depolama tesisine sahip olmadan havalimanlarına jet yakıtı tedariki sağlayan teşebbüsler bulunduğu dikkate alındığında, depolama tesisine sahip olmamanın doğrudan pazara giriş engeli oluşturduğunu söylemek mümkün değildir. Bununla birlikte havalimanlarında depolama tesisine sahip olmanın güçlü bir dağıtım ağı olanağı tanıdığı da bilinen bir gerçektir. Havalimanlarında belirli bir depolama tesisine sahip olmanın başlıca avantajları 22-01/4-1 sayılı Kurul kararında, arz güvenliği ve maliyetlerin etkin bir şekilde kontrol edilebilmesi olarak sayılmış ve ilgili kararda *"Zira bu tür bir durumda öncelikle şirketin kendisine özgülenen bir depolama kapasitesi garanti altına alınmakta ve bu kapasite içerisindeki stok yönetimi ilk elden şirket tarafından yapılmaktadır. Buna karşın rakip teşebbüslerden depoda ürün almak yoluna gidildiği takdirde, satılacak ürünün maliyetini rakip firma tarafından verilen satış fiyatı belirlemektedir. Bu çerçevede havaalanlarında yerleşik depolama tesislerinin, jet yakıtları satışı işinin kritik ve tamamlayıcı bir unsuru olduğu, bu tür tesislere sahip olan teşebbüslerin pazarda etkin rekabet imkânlarının yükseldiği görülmektedir."* ifadelerine yer verilmiştir. PETROFİS'in yüksek pazar payına sahip olduğu on üç havalimanında PETROFİS'in ve rakiplerinin depolama tesisi bulunup bulunmadığını gösteren tabloya aşağıda yer verilmektedir.

Tablo 7: Havacılık Sektöründe Faaliyet Gösteren Yakıt Firmalarının Meydan Tesis Listesi

	Havalimanı Adı	PETROFİS	THY OPET	SOCAR	SHELL	BP	AKPET
1	İstanbul Atatürk	(.....)	(.....)		(.....)	(.....)	
2	Ankara Esenboğa	(.....)	(.....)				
3	İzmir Adnan Menderes	(.....)	(.....)		(.....)	(.....)	
4	Antalya	(.....)	(.....)		(.....)	(.....)	
5	Muğla Dalaman	(.....)	(.....)				
6	Van						

²⁶ Hakim Durum Kılavuzu para. 19.

²⁷ 22-01/4-1 sayılı Kurul kararı.

7	Milas-Bodrum	(.....)	(.....)		(.....)	(.....)	(.....)
8	Adana	(.....)	(.....)				
9	Erzurum		(.....)				
10	Gaziantep	(.....)	(.....)				
11	Diyarbakır	(.....)	(.....)				
12	Eskişehir						
13	Kapadokya	(.....)					
Kaynak: Teşebbüslerden Gelen Cevabi Yazılar							

- (90) Yukarıdaki tablo incelendiğinde, PETROFİS'in Kapadokya Havalimanı'nda tek depolama tesisine sahip olduğu, Erzurum'da ise elde ettiği yüksek pazar paylarına karşın bahse konu havalimanındaki tek depolama tesisinin THY OPET tarafından işletildiği, geriye kalan diğer havalimanları bakımından birden fazla depolama hizmeti sunan teşebbüs bulunduğu anlaşılmaktadır. Sonuç olarak PETROFİS'in yüksek pazar payı elde ettiği Erzurum hariç on bir havalimanında kendine ait depolama tesisi bulunmasının, PETROFİS'in etkin rekabet gücünü artırdığı değerlendirilmektedir. Erzurum Havalimanı'nda ise depolama tesisine sahip olmamanın PETROFİS'in aracılara yaptığı satışlar üzerinden çok büyük bir rekabetçi baskı yaratmadığı, zira depolama tesisi sahibi THY OPET'in en yüksek payı elde ettiği 2020 yılında dahi PETROFİS'in THY OPET'ten (.....) kat daha fazla aracılara satış yaptığı ve 2021 yılında kaybettiği pazar payının bir kısmını geri alarak %(.....) pazar payına ulaştığı görülmektedir. Bu durumun ortaya çıkmasında THY OPET'in daha çok ticari havacılık kapsamında hava yolu firmalarına satış yapmayı tercih etmesinin ve aracılara yapılan satışların THY OPET'in jet yakıtı satışları içinde küçük bir kısmı oluşturmasının etkili olduğu söylenebilecektir. Bu kapsamda THY OPET'in aracılara yaptığı satışların toplam satışlarına oranına bakıldığında 2016 yılında %(.....); 2017 yılında %(.....); 2018 yılında %(.....); 2019 yılında %(.....), 2020 yılında %(.....) ve 2021 yılında %(.....) seviyesinde gerçekleştiği görülmektedir. Bu anlamda THY OPET'in aracılara yapılan satışlardan ziyade doğrudan satış kanalına ağırlık verdiği ve PETROFİS'in aracı teşebbüslere yaptığı satışlar üzerinde rekabetçi bir baskı oluşturmadığı değerlendirilmektedir.
- (91) Depolama tesisi kurmanın bir zorunluluk olmaması sebebiyle jet yakıtı tedariki pazarında faaliyet göstermek isteyen teşebbüsler açısından pazarda giriş engeli oluşturabilecek asıl nokta ise ihrakiye lisansı almak için EPDK tarafından getirilen koşullardır. Bu kapsamda ihrakiye lisansı almak için EPDK tarafından getirilen ve piyasaya girişleri azaltabilecek tek yükümlülük 6.000.000 TL asgari ödenmiş sermaye şartıdır²⁸. Söz konusu yükümlülüklerin pazara girişler üzerinde çok kısıtlayıcı bir etkiye sahip olmamakla birlikte her teşebbüsün ilgili piyasada faaliyet göstermesini sınırlandırdığı değerlendirilmektedir. Öte yandan jet yakıtı tedariki pazarında faaliyet göstermek için alınan lisansların oluşturduğu maliyetlerin yanı sıra fiili olarak hizmet sunmanın getirdiği operasyonel maliyetlerin de pazara girişleri sınırlandırabileceği değerlendirilmektedir. PETROFİS tarafından gönderilen cevabi yazıda havacılık yakıt piyasasına giriş yapmak ve faaliyeti sürdürmek için gerekli yatırımların maliyetinin meydan büyüklüğüne göre değişiklik gösterdiği, küçük ölçekli havalimanları için 2.000.000 Amerikan Doları, orta ölçekli havalimanları için 5.000.000 Amerikan Doları ve büyük ölçekli havalimanları için 5.000.000 - 20.000.000 Amerikan Doları civarında yatırım yapılması gerektiği ifade edilmiştir. İlave olarak yine aynı teşebbüs ile yapılan toplantıda aracı firmaların ihrakiye lisansı alabileceği ancak lisansı aldıktan sonra rafineriden yakıt almanın, depolamanın ve yakıt firesinin ciddi bir finansal yük

²⁸ <https://www.epdk.gov.tr/Detay/Icerik/3-0-88/petrollisans-islemleri>, Erişim Tarihi: 26.03.2023.

oluşturmasından dolayı aracı kurumların ihrakiye lisansı almayı tercih etmediği dile getirilmiştir. Bu bilgiler doğrultusunda havalimanlarına jet yakıtı tedarik etmek isteyen teşebbüslerin gerek lisans alma gerekse operasyonel maliyetlerinin yüksekliğinin pazara girişler üzerinden olumsuz etkiye sahip olabileceği değerlendirilmektedir. Nitekim EPDK'den talep edilen bilgi kapsamında 2017-2021 tarihleri arasında ihrakiye lisansı bulunan 18 farklı teşebbüs olduğu tespit edilmiştir. EPDK 2021 Akaryakıt Sektör Raporu'nda yer verilen bilgiler incelendiğinde 2021 yılında 15 teşebbüsün yurt içi jet yakıtı satışı gerçekleştirdiği anlaşılmaktadır. Bu 15 teşebbüse baktığımızda TÜPRAŞ ve SOCAR olmak üzere iki teşebbüsün rafineri hizmeti sunduğu, POAŞ, SHELL, THY OPET ve BP olmak üzere dört teşebbüsün akaryakıt dağıtım hizmeti sunan teşebbüslerin ekonomik bütünlüklerinde yer aldığı anlaşılmaktadır. Dosya kapsamında elde edilen bilgiler ışığında KAAN HAVACILIK ve EAB'nin²⁹ ihrakiye lisansını yakıt satmak için değil Orman Genel Müdürlüğü tarafından düzenlenen ve kazandıkları ihaleler çerçevesinde orman yangınlarına havadan müdahalede kullanılan uçakların taleplerini karşılamak üzere kullandıkları bilgisine ulaşılmıştır. Yine ihrakiye lisansı mevcut olan ZONAIR de aracı teşebbüslere jet yakıtı satışı yapılmadığını beyan etmiştir. 2017-2021 yılları arasında jet yakıtı tedariki pazarına giren ve pazarda önemli bir pay edinen tek teşebbüsün 2019 yılında faaliyetlerine başlayan TFS olduğu bilinmektedir. Söz konusu teşebbüsün ortaklarından birinin Türkiye'deki jet yakıtı talebinin büyük bir kısmın oluşturan THY olduğu dikkate alındığında, böyle bir ortaklık yapısına sahip olmadan kısa süre içinde jet yakıtı tedariki pazarına girmenin ve pazarda büyümenin çok muhtemel olmadığı değerlendirilmektedir. Bu bilgiler ışığında, aracı teşebbüslerin jet yakıtı tedarik edebileceği teşebbüslerin esasen akaryakıt sektöründe yer alan büyük firmalardan oluştuğu, sonuç olarak çok özel koşullar haricinde jet yakıtı tedariki pazarına giriş yapmanın ve büyümenin önünde engeller olduğu değerlendirilmektedir. Bu çerçevede, sektördeki söz konusu giriş ve büyüme engellerinin, PETROFİS'in yukarıda sayılan on üç havalimanında elde ettiği güçlü konumunu korumasına katkı sağladığı değerlendirilmektedir.

Alıcı Gücü

- (92) Hâkim Durum Kılavuzu'nun 21. paragrafında alıcı gücünün varlığının, incelenen teşebbüsün davranışlarını sınırlayan rekabetçi bir unsur olarak ortaya çıkabileceği ve teşebbüsün hâkim durumda olarak değerlendirilmesini engelleyebileceği belirtilmiştir. İncelenen teşebbüsün müşterileri görece büyük, alternatif temin kaynakları hakkında yeterince bilgili ve makul bir süre içerisinde başka bir sağlayıcıya geçmek ya da kendi arzını yaratmak imkânına sahip ise alıcı gücünün varlığından bahsedilebilecektir.
- (93) Dosya özelinde jet yakıtı talep eden teşebbüslerin alıcı gücünün bulunup bulunmadığı değerlendirilirken "Sektöre İlişkin Bilgiler" kısmında da ifade edildiği üzere, talebin büyük çoğunluğunu ticari hava yolu teşebbüsleri oluşturmaktadır. Bu bakımdan aracılardan kendi müşterileri için talep ettiği yakıt miktarı toplam jet yakıtı tedariki açısından görece küçük bir miktara tekabül etmektedir. Soruşturma tarafı jet yakıtı tedariki sağlayan teşebbüslerden PETROFİS için bu oran 2017-2022 yılları arasında %(.....) arasında dalgalanırken, THY OPET'in aracılara yaptığı satışın genel jet yakıtı satışı içindeki oranının, en yükseğe ulaştığı 2021 yılında dahi %(.....)'i geçmediği görülmektedir. Teşebbüsten teşebbüse değişiklik göstermekle birlikte, aracılara yapılan satışların genel satışlar içindeki payının çok yüksek olmadığı anlaşılmaktadır. Ayrıca piyasada çok sayıda aracı teşebbüsün bulunması aracılara yapılan satışların parçalı olmasına

²⁹ EAB, tarafından talep olması halinde az miktarlarda peşin ödemeli jet yakıtı satışı yapılabildiği ifade edilmiştir.

ve herhangi bir aracı teşebbüsün jet yakıtı tedariki sağlayan teşebbüsler açısından alıcı gücü oluşturmasına engel teşkil etmektedir. Örneğin aracılık faaliyeti yürüten teşebbüsler içinde görece büyük bir oyuncu olan TRIPLE STAR'ın PETROFİS'ten miktar bazında en yüksek jet yakıtı alımı gerçekleştirdiği 2018 yılına bakıldığında, TRIPLE STAR'ın yapmış olduğu alım miktarı; aracılara yapılan satışların yaklaşık %(.....)'üne, genel satışların %(.....)'ine tekabül etmiş ve sonraki yıllarda söz konusu oran gittikçe azalmıştır. Aracı teşebbüslerin jet yakıtı tedarik eden teşebbüsler içindeki alım miktarlarının görece küçük olmasının yanı sıra, her ne kadar ihrakiye lisansı almalarının önünde bir engel bulunmasa da bu seçeneğin yüksek maliyetli olması nedeniyle kendi arzlarını yaratmak imkânlarının bulunmadığı değerlendirilmektedir. Sonuç olarak aracı teşebbüslerin jet yakıtı tedarik eden teşebbüsler karşısında alıcı gücüne sahip olmadıkları değerlendirilmektedir.

- (94) Yukarıda yer verilen açıklamalar ışığında PETROFİS'in İstanbul Havalimanı ve Sabiha Gökçen Havalimanı'nda hâkim durumda olduğunu gösterecek yüksek pazar payının bulunmaması; İzmir Adnan Menderes Havalimanı, Milas-Bodrum Havalimanı ve Van Ferit Melen Havalimanı'nda yüksek pazar paylarına ulaştığı dönemler olmasına karşın bu pazar paylarını istikrarlı şekilde koruyamaması sebebiyle bu havalimanları bakımından hâkim durumda olmadığı kanaatine ulaşılmıştır. Öte yandan İstanbul Atatürk Havalimanı, Ankara Esenboğa Havalimanı, Antalya Havalimanı, Dalaman Havalimanı, Adana Havalimanı, Trabzon Havalimanı, Erzurum Havalimanı, Gaziantep Havalimanı, Diyarbakır Havalimanı, Tekirdağ Çorlu Havalimanı, Eskişehir Hasan Polatkan Havalimanı, Hatay Havalimanı, Kapadokya Havalimanı'nda elde ettiği yüksek ve istikrarlı pazar payları ile genel olarak jet yakıtı tedariki pazarında mevcut olan pazara giriş engelleri ve aracı teşebbüslerin dengeleyici alıcı gücüne sahip olmadıkları dikkate alındığında bahse konu havalimanlarında aracı teşebbüslere yapılan jet yakıtı tedariki pazarında hâkim durumda olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

I.6.2.2. Kötüye Kullanma Eylemine İlişkin Değerlendirme

I.6.2.2.1. Ayrımcılık İddialarına İlişkin Değerlendirme

- (95) Kurul içtihadına bakıldığında dosya konusu iddialara benzer şekilde ayrımcılık ve mal vermenin reddi iddialarının birlikte ele alındığı kararlarda, iddiaların tek bir başlık altında değerlendirildiği görülmektedir. Kurulun Coopervision³⁰ kararında *"...başvuruda OPAK LENS tarafından şikâyet edilen davranışlar sözleşme yapmanın reddi eylemi yanında ayrımcılık olarak nitelendirilmişse de, OPAK LENS'in ayrımcılık iddiası sözleşme yapmanın reddi iddiasından farklı bir davranışı içermemektedir. Nitekim iddia konusu eylem ve davranışların temelini sözleşme yapmanın reddedilmesi (mal vermenin reddi) oluşturmakta, dolayısıyla bu dosyada ayrımcılık iddiasının ayrıca değerlendirilmesini gerektiren herhangi bir davranış bulunmamaktadır."* değerlendirilmesi yer almaktadır. Bu çerçevede soruşturmaya konu eylemler ayrımcılık kapsamında değil sözleşme yapmanın reddi olarak ele alınabilecektir. Öte yandan şikâyetçinin PETROFİS'in aracı şirketler arasında ayrımcı davranışlarda bulunduğu iddiaları ve Kurul kararını iptal eden mahkeme kararında yer verilen şikâyetçinin somut iddialarının yeterince araştırılmadığı ifadeleri göz önünde bulundurulduğunda, eksik incelemeye mahal vermemek adına dosya bakımından ayrımcılık iddialarının, önceki Kurul kararlarından farklı olarak mal vermenin reddi iddialarından ayrı ele alınması gerektiği değerlendirilmektedir.

³⁰ 14.7.2021 tarihli ve 21-35/494-244 sayılı Kurul kararı.

- (96) Genel olarak ayrımcılık, bir ürünün aynı maliyete sahip olmasına rağmen farklı müşterilere farklı fiyata satılması veya maliyet farkına rağmen aynı fiyata satılması sonucunda ortaya çıkmaktadır³¹. Bunun yanında fiyat dışında farklı koşullar uygulamak da ayrımcılık kapsamında değerlendirilebilmektedir. Rekabet hukuku uygulamasında ayrımcılık; hâkim durumdaki teşebbüsün rasyonel gerekçeler olmaksızın, eşit durumdaki teşebbüslere farklı veya farklı durumdaki teşebbüslere eşit davranması şeklinde tanımlanabilmektedir³². Bu çerçevede, 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesinin (b) bendi "eşit durumdaki alıcılara aynı ve eşit hak, yükümlülük ve edimler için farklı şartlar ileri sürerek, doğrudan veya dolaylı olarak ayrımcılık yapılması"nı ihlal olarak nitelendirmektedir. Söz konusu maddenin lafzından, ayrımcılık eyleminden bahsedebilmek için;
- i) alıcıların eşit konumda olmaları,
 - ii) ortada aynı ve eşit hak, yükümlülük ve edimlerin bulunması ve
 - iii) bu aynı ve eşit hak, yükümlülük ve edimler için farklı koşulların ileri sürülmesi gerektiği anlaşılmaktadır.
- (97) Ayrımcılık, yöneltildiği taraflara göre birincil seviye zarar doğuran ayrımcılık ve ikincil seviye zarar doğuran ayrımcılık olarak ikiye ayrılabilir. Birincil seviye zarar doğuran ayrımcılıkta, hâkim durumdaki teşebbüsün kendisinin veya bağlantılı olduğu teşebbüslerin faaliyet gösterdiği pazarlarda rakiplerin aleyhine olacak ayrımcı davranışları söz konusudur. İkincil seviye zarar doğuran ayrımcılıkta ise hâkim durumdaki teşebbüs kendisinin faaliyette bulunmadığı pazarlardaki müşterilerine yönelik olarak ayrımcı davranışlarda bulunmaktadır.
- (98) Mevzuatın uygulandığı AB uygulaması ve Türkiye içtihadı birlikte değerlendirildiğinde; farklı uygulamalarda bulunan tarafların ya da söz konusu işlemlerin eşitliği değerlendirilirken farklı uygulamaya konu edilen mal ya da hizmetler arasında fiziksel ya da işlevsel benzerliklerin bulunması, işlemlerin benzer ticari içerikte olması ve benzer ticari koşullarda gerçekleşmesi, işlemlerin zamansal olarak birbirine yakın olması gibi unsurların incelendiği görülmektedir. Farklı uygulamaların, bu uygulamalara maruz kalan teşebbüsler bakımından rekabetçi dezavantaj yaratıp yaratmadığının değerlendirilmesi noktasında ise, uygulamayı gerçekleştiren hâkim durumdaki teşebbüsün vazgeçilmez bir ticari taraf olması, bu teşebbüsün gerçekleştirdiği uygulama sonucu ortaya çıkan farklılığın önemli düzeyde olması ve uzun süre devam etmesi, farklı uygulamalara konu edilen mal ya da hizmetin müşterinin maliyetleri içindeki payının büyük olması gibi unsurlar aranmaktadır.
- (99) UN Ro-Ro kararı³³ ayrımcılığa ilişkin yapılan tespitler açısından önem taşıyan bir karar niteliğindedir. Kararda UN Ro-Ro'nun söz konusu pazardaki hâkim durumunu kötüye kullanıp müşterisi konumundaki bazı firmalara daha uygun navlun fiyat teklifinde bulunduğu, bazı firmalara ise navlunu geç vererek firmalar arasında ayrımcı uygulamalarda bulunduğu iddiası incelenmiştir. Kurul başvuruya ilişkin yaptığı değerlendirmede, ayrımcılık iddiasına konu hizmetin farklı nitelik ve hacimde olması sebebiyle eşit durumda olmayan iki işlem olduğu kanaatiyle ayrımcılık yoluyla hâkim durumun kötüye kullanılmasının söz konusu olmadığına hükmetmiştir. Ayrımcılık iddialarını konu alan diğer Kurul kararlarında³⁴ da genel olarak, öncelikle alıcıların eşit

³¹ 04.11.2021 tarihli ve 21-54/754-375 sayılı Kurul kararı.

³² 22.09.2022 tarihli ve 22-43/634-265 sayılı Kurul kararı.

³³ 09.08.2017 tarih ve 17-26/402-179 sayılı Kurul kararı.

³⁴ 09.09.2015 tarih ve 15-36/559-182 sayılı Kurul kararı.

durumda olup olmadığı değerlendirilmiştir. Kurul kararlarının bir kısmında ise³⁵, ayrımcı uygulamada bulunulan teşebbüslerin birbirinin rakibi konumunda olması şartının arandığı durumlar da ortaya çıkmıştır. Kurulun 21-54/754-375 sayılı kararında “ayrımcılık iddiaları değerlendirilirken öncelikle alıcıların eşit durumda olup olmadığı incelenmektedir. Alıcıların satın alma miktarı ile birlikte pazarlık güçleri bu değerlendirmenin unsurları arasında bulunmaktadır.” ifadelerinden teşebbüsler arası farklı satın alma miktarlarının teşebbüslerin eşit alıcı konumundan çıkardığı anlaşılmaktadır.

- (100) 4054 sayılı Kanun’un 6. maddesinin ikinci fıkrasının (b) bendinde aranan bir diğer koşul ise, eşit hak ve yükümlülükler için farklı şartlar ileri sürülmesidir. Bu kapsamda Kurul kararlarında genel olarak alıcılara uygulanan fiyatların yanında, kampanyalar, alıcıların ödeme koşulları, sağlayıcının katlandığı ek maliyetler ve ticari gerekçeler gibi hususlar göz önünde bulundurulmuştur.
- (101) Dosya özelindeki iddiaların temelini PETROFİS’in; jet yakıtı satışına aracılık hizmeti sunan ve rakip konumunda bulunan şikâyetçi (.....) ile TRIPLE STAR arasında ayrımcılık yaptığı ve TRIPLE STAR’ı kayırdığı oluşturmaktadır. Öncelikle söz konusu iddialar, başvuru konusu şikâyet üzerine hazırlanan önaraştırma sonucunda alınan 01.11.2018 tarih ve 18-41/652-318 sayılı Kurul kararında ele alınmıştır. Öte yandan anılan karardaki değerlendirme Ankara Bölge İdare Mahkemesi 8. İdari Dava Dairesinin 09.03.2022 tarih ve 2021/896 E. ve 2022/353 K. sayılı kararında “raporda tablo 1 de yer verilen şirketlerin satış hacim ve miktarları arasında, varılan sonucun sebep unsuru olduğu belirtilen satış hacmi çok daha büyük müşterilere daha fazla indirim sonucunda düşük fiyat, küçük müşterilere daha düşük indirim ve yüksek fiyat uygulamasının tüm aracı şirketlerin, bütün yıllardaki satış miktar ve fiyatları bakımından geçerli olmadığı görüldüğü, davacının haklarında şikâyette bulunduğu PETROFİS tarafından, örneğin 2016 yılında alt pazarda faaliyet gösteren ve yine şikâyet edilen TRIPLE STAR şirketine, yapılan satış hacminden daha yüksek satış hacmi olan iki şirketten de daha düşük fiyatlar üzerinden satış yapıldığının görüldüğü, diğer yıllarda da farklı şirketlere farklı fiyatlar uygulanmakla birlikte satış miktarı yüksek olan TRIPLE STAR şirketine daha düşük fiyatla yakıt verildiğinin sabit olduğu” ifadeleri ile eksik bulunmuş ve söz konusu Kurul kararı iptal edilmiştir. Bununla birlikte iptal edilen Kurul kararının 33. paragrafında yer verilen “Dolayısıyla yüksek teminat bedellerinin olduğu, finansal riskin yüksek olduğu bu pazarda firmaların aracı şirketler bakımından güven temin eder nitelikte olması aranmakta, bunun neticesinde de firmalar aracı şirketle çalışma konusunda seçici davranabilmektedirler.” ifadeleri ile 40. paragrafındaki “Aracı firmayla çalışan yetkili tedarik şirketleri bu işlemde doğan mali risklerini aracının güvenilirliği nispetinde differential ücretine yüklemektedir.” ifadelerinden mahkemenin belirttiği şekilde varılan sonucun sebep unsurunun yalnızca alış miktarı olarak değerlendirilmediği anlaşılmaktadır. Mahkemenin iptal kararında “anılan raporda coğrafi pazar Türkiye olarak kabul edilmesine karşın, değerlendirmede, yetkili tedarik şirketlerinin İstanbul Atatürk Havalimanında 2016-2017-2018 yıllarında aracı/müşteri firmalara yaptığı satışların hacim ve miktarların incelemesiyle yetinildiği” değerlendirmesi çerçevesinde dosya konusu soruşturma kapsamında özel jet uçuşlarının yoğun gerçekleştiği havalimanlarındaki miktar-fiyat ilişkisi incelenmiş şikâyetçi (.....) ile hakkında şikâyette bulunduğu rakibi TRIPLE STAR’ın alım miktarları haricinde de “eşit durumda alıcılar” olup olmadığı tespit edilmeye çalışılmıştır.

³⁵ Kurulun 09.09.2015 tarih ve 15-36/559-182 sayılı ve 30.10.2008 tarih ve 08-61/996-388 sayılı kararı.

- (102) 2007 yılından beri uçak kiralama hizmeti veren (.....), jet yakıtı aracılık faaliyetlerine 2017 yılında başlamış ve PETROFİS ile yeni bir ticari ilişki kurmaya çalışmakta iken yerinde inceleme belgelerinden de anlaşıldığı üzere TRIPLE STAR'ın 2012 yılından itibaren PETROFİS ile düzenli bir ticari ilişki kurduğu görülmektedir. TRIPLE STAR'ın PETROFİS açısından önemi Bulgu 5'teki şirket içi yazışmalardan da görülmektedir. Bahse konu belgede "Yaklaşık 10 yıldır çalıştığımız firma ile bu süre zarfında ortalama 4-5 günlük vadesi geçen borçlar haricinde önemli ödeme sorunları yaşamadık." ifadeleri de TRIPLE STAR'ın diğer aracı teşebbüslere göre PETROFİS tarafından farklı bir yerde konumlandırıldığını göstermektedir. THY OPET'in gönderdiği cevabi yazıda aracı teşebbüslere uygulanan add-on'un belirlenmesinde aracı teşebbüsün alım miktarı, ödeme performansı ve jet yakıtı pazarında ne kadar süredir faaliyet gösterdiği gibi kriterlerin etkili olduğu belirtilmiştir. SOCAR tarafından gönderilen cevabi yazıda yer alan müşterilerine verdikleri fiyatları belirleme yöntemlerini gösteren tablo da söz konusu piyasanın işleyişini göstermesi bakımından önemli olup aşağıda sunulmaktadır.

Tablo 8: SOCAR'ın Aracı Teşebbüslere Jet Yakıtı Satışı Yaparken Dikkat Ettiği Kriterler

Soru	Grup	Açıklama
(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	
(.....)	(.....)	
(.....)	(.....)	
(.....)	(.....)	
(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	
(.....)	(.....)	
(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	
(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	
Kaynak: SOCAR Cevabi Yazı		

- (103) Tablodan da anlaşıldığı üzere fiyatlamada talepte bulunan teşebbüsün mevcut müşteri olup olmaması, ödeme performansının durumu ve potansiyel hacmi önem arz etmektedir. PETROFİS'in mevcut müşterisi olan, ödeme performansı konusunda geçmiş alımları çerçevesinde güven sunan ve potansiyel hacmi yüksek olan TRIPLE STAR'ın bu kriterler bakımından (.....)'dan farklılaştığı değerlendirilmektedir. (.....) ile TRIPLE STAR'ın PETROFİS'ten aldıkları yakıt miktarlarına ilişkin tabloya da aşağıda yer verilmektedir.

Tablo 9: 2016-2021 yılları arasında PETROFİS tarafından TRIPLE STAR ve (.....)'a Yapılan Satış Miktarı Bilgileri

Yıl	Miktar (Litre)	Tutar (USD)	Birim Fiyatı (USD/Litre)
2016	(.....)	(.....)	(.....)
TRIPLE STAR	(.....)	(.....)	(.....)
2017	(.....)	(.....)	(.....)
TRIPLE STAR	(.....)	(.....)	(.....)
2018	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TRIPLE STAR	(.....)	(.....)	(.....)
2019	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

TRIPLE STAR	(.....)	(.....)	(.....)
2020			
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TRIPLE STAR	(.....)	(.....)	(.....)
2021			
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TRIPLE STAR	(.....)	(.....)	(.....)
TOPLAM	TRIPLE STAR	(.....)	(.....)
	(.....)	(.....)	(.....)
Kaynak: PETROFİS Cevabi Yazı			

- (104) Tablodan da görüldüğü üzere (.....) ile TRIPLE STAR'ın alım miktarları arasında büyük fark bulunmakta olup bu iki teşebbüsün eşit konumda alıcılar olarak görülemeyeceği değerlendirilmektedir. Alım miktarı daha yüksek olan teşebbüse daha fazla indirim yapılması ticari hayatın doğası gereği makul bir uygulamadır. Şikâyetçi (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda da kendi müşterilerine verdikleri fiyatları belirlemede müşterilerinin alım hacminin, kriterlerden biri olduğu beyan edilmiştir. Alım miktarının fiyatlamada önemli bir unsur olmakla birlikte tek kriter olmadığı 2018-1-056/ÖA tarihli önaraştırma raporunda ifade edilmiş olsa da mahkeme kararındaki "2016 yılında alt pazarda faaliyet gösteren ve yine şikâyet edilen TRIPLE STAR şirketine, yapılan satış hacminden daha yüksek satış hacmi olan iki şirketten de daha düşük fiyatlar üzerinden satış yapıldığı" vurgusu üzerine TRIPLE STAR'ın diğer aracı teşebbüslere kıyasla jet yakıtını düşük fiyatlardan alıp almadığı ve şikâyetçinin başvurusunda ileri sürüldüğü üzere (.....)'ın rakiplerine oranla jet yakıtını daha yüksek fiyatlardan satın alıp almadığının ortaya konulmasının yerinde olacağı değerlendirilmektedir. Bu çerçevede, özel jet uçuşlarının görece yoğun olarak gerçekleştiği, İstanbul Atatürk Havalimanı, Ankara Esenboğa Havalimanı, Antalya Havalimanı, Milas-Bodrum Havalimanı ve Dalaman Havalimanı özelinde 2017-2021 yılları arasında aracı teşebbüslere yapılan satışlara aşağıdaki tablolarda yer verilmektedir:

23-50/977-354

Tablo 10: Yetkili Tedarik Şirketlerinin Milas-Bodrum Havalimanı'nda 2017-2021 yıllarında Aracı Firmalara Yaptığı Satış, Hacim ve Fiyat Bilgileri³⁶

	2017										2018									
	PO		THY OPET		SHELL		BP		SOCAR		PO		THY OPET		SHELL		BP		SOCAR	
	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat
TRIPLE STAR	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
AFC	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
UNITED AVIATION	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
UPJET	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
BILEN	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
BLUEPLAN	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
AEROFUELS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TERRAPORT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
UVAIR	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
WORLD FUEL	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	2019										2020									
	PO		THY OPET		SHELL		BP		SOCAR		PO		THY OPET		SHELL		BP		SOCAR	
	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat
TRIPLE STAR	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TRIPLE STAR FUEL	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
AFC PETROL	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
UNITED AVIATION	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

³⁶ İhrac kayıtlı satışlar Cent/Galon(USC/USG) cinsinden, gümrüklü satışlar Türk Lirası/Litre(TRY/lt) cinsinden fiyatlandırılmıştır. Toplam Fiyat [Platts Jet A1 FOB/CIF Med + diferansiyel hizmet bedeli] formülü ile oluşmakla beraber, tabloda yer alan değerler diferansiyel (add-on) verisini yansıtmaktadır. Hacim verisi bin litre olarak verilmiştir.

23-50/977-354

<u>UPJET</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>BILEN</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>BLUEPLAN</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>UVAIR</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>WORLDUEL</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>JETEX</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	2021																			
	<u>PO</u>		<u>THY OPET</u>				<u>SHELL</u>				<u>BP</u>				<u>SOCAR</u>					
	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat				
<u>TRIPLE STAR</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)					
<u>TRIPLE STAR FUEL</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)						
<u>(.....)</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)						
<u>AFC</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)						
<u>UNITED AVIATION</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)						
<u>UPJET LIMITED</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)						
<u>BILEN</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)						
<u>AVFUEL</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)						
<u>WORLD FUEL</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)						
<u>JETEX</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)						

Tablo 11: Yetkili Tedarik Şirketlerinin Dalaman Havalimanı'nda 2017-2021 yıllarında Aracı Firmalara Yaptığı Satış, Hacim ve Fiyat Bilgileri³⁷

	2017										2018											
	PO		THY OPET		SHELL		BP		SOCAR		PO		THY OPET		SHELL		BP		SOCAR			
	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat		
TRIPLE STAR	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	
AFC	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	
UNITED AVIATION	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	
UPJET LIMITED	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	
BILEN	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	
BLUEPLAN	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	
AVFUEL	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	
PETROFER	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	
UNIVERSAL WEATHER	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	
UVAIR	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	
WORLD FUEL SERVICES	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	
	2019										2020											
	PO		THY OPET		SHELL		BP		SOCAR		PO		THY OPET		SHELL		BP		SOCAR			
	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat
TRIPLE STAR	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TRIPLE STAR FUEL	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

³⁷ İhrac kayıtlı satışlar Cent/Gallon(USC/USG) cinsinden, gümrüklü satışlar Türk Lirası/Litre(TRY/lt) cinsinden fiyatlandırılmıştır. Toplam Fiyat [Platts Jet A1 FOB/CIF Med + diferansiyel hizmet bedeli] formülü ile oluşmakla beraber, tabloda yer alan değerler diferansiyel (add-on) verisini yansıtmaktadır. Hacim verisi bin litre olarak verilmiştir.

23-50/977-354

Tablo 12: Yetkili Tedarik Şirketlerinin Esenboğa Havalimanı'nda 2017-2021 yıllarında Aracı Firmalara Yaptığı Satış, Hacim ve Fiyat Bilgileri³⁸

	2017										2018									
	PETROFİS		THY OPET		SHELL		BP		SOCAR		PO		THY OPET		SHELL		BP		SOCAR	
	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat
<u>TRIPLESTAR</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>TRIPLE STAR FUEL</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>(.....)</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>AEROFUELS</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>FUEL FOR YOU</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>MEDITERRANEAN</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>AFC PETROL</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>UNITED AVIATION</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>GÖZEN</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>UPJET</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>BILEN</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>BLUEPLAN</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>AVFUEL</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>PETROFER</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>UVAIR</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>WORLD FUEL</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	2019										2020									
	PO		THY OPET		SHELL		BP		SOCAR		PO		THY OPET		SHELL		BP		SOCAR	

³⁸ İhrac kayıtlı satışlar Cent/Gallon(USC/USG) cinsinden, gümrüklü satışlar Türk Lirası/Litre(TRY/lit) cinsinden fiyatlandırılmıştır. Toplam Fiyat [Platts Jet A1 FOB/CIF Med + diferansiyel hizmet bedeli] formülü ile oluşmakla beraber, tabloda yer alan değerler diferansiyel (add-on) verisini yansıtmaktadır. Hacim verisi bin litre olarak verilmiştir.

23-50/977-354

<u>UPJET</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>BİLEN</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>BLUEPLAN.</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>PETROFER</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>UVAIR</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>WORLD FUEL</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Tablo 13: Yetkili Tedarik Şirketlerinin Atatürk Havalimanı'nda 2017-2021 yıllarında Aracı Firmalara Yaptığı Satış, Hacim ve Fiyat Bilgileri³⁹

	2017										2018										
	PO		SHELL		THY OPET		BP		SOCAR		PO		SHELL		THY OPET		BP		SOCAR		
	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	
<u>TRIPLE STAR</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>AURORA</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>GÖZEN</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>BLUEPLAN</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>AFC PETROL</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>VİTOL AVIATION</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>BİLEN</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ARACILAR																					
	2019																				
	PO		SHELL		THY OPET		BP		SOCAR												
TEDARİKÇİLER	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	
<u>TRIPLE STAR</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

³⁹ İhracat kayıtlı satışlar Cent/Gallon(USC/USG) cinsinden, gümrüklü satışlar Türk Lirası/Litre(TRY/lt) cinsinden fiyatlandırılmıştır. Toplam Fiyat [Platts Jet A1 FOB/CIF Med + diferansiyel hizmet bedeli] formülü ile oluşmakla beraber, tabloda yer alan değerler diferansiyel (add-on) verisini yansıtmaktadır. Hacim verisi bin litre olarak verilmiştir.

23-50/977-354

<u>TRIPLE STAR FUEL</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>WORLD FUEL</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>GÖZEN</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>BLUEPLAN</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>AFC</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>BİLEN</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>VİTOL</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Tablo 14: Yetkili Tedarik Şirketlerinin Antalya Havalimanı'nda 2017-2018-2019-2020-2021 yıllarında Aracı/Müşteri Firmalara Yaptığı Satış, Hacim ve Fiyat Bilgileri⁴⁰

TEDARİKÇİLER	2017										2018										
	PO		THY OPET		SHELL		BP		SOCAR		PO		THY OPET		SHELL		BP		SOCAR		
	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	
ARACILAR																					
<u>TRIPLE STAR</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>TRIPLE STAR FUEL</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>AFC</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>UNITED AVIATION</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>GÖZEN</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>UPJET LIMITED</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>BİLEN</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

⁴⁰ İhrac kayıtlı satışlar Cent/Gallon(USC/USG) cinsinden, gümrüklü satışlar Türk Lirası/Litre(TRY/lt) cinsinden fiyatlandırılmıştır. Toplam Fiyat [Platts Jet A1 FOB/CIF Med + diferansiyel hizmet bedeli] formülü ile oluşmakla beraber, tabloda yer alan değerler diferansiyel (add-on) verisini yansıtmaktadır. Hacim verisi bin litre olarak verilmiştir.

23-50/977-354

<u>BLUEPLAN</u>	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
<u>AML GLOBAL</u>	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
<u>AVFUEL</u>	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
<u>PETROFER</u>	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
<u>AEROFUEL S OVERSEAS LTD</u>	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
<u>UNIVERSAL WEATHER AND AVIATION INC</u>	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
<u>UVAIR</u>	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
<u>WORLD FUEL SERVICES EUROPE LIMITED</u>	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
<u>TEDARİKÇİLER</u>	2019										2020									
	<u>PO</u>		<u>THY OPET</u>		<u>SHELL</u>		<u>BP</u>		<u>SOCAR</u>		<u>PO</u>		<u>THY OPET</u>		<u>SHELL</u>		<u>BP</u>		<u>SOCAR</u>	
	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat
<u>ARACILAR</u>																				
<u>TRIPLE STAR AVIATION TRADING LTD.</u>	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
<u>TRIPLE STAR FUEL SERVICES LTD</u>	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
<u>(....)</u>	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
<u>AFC PETROL LTD</u>	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)
<u>UPJET LIMITED</u>	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)	(....)

23-50/977-354

<u>BILEN AVIATION FZE</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>BLUEPLAN AVIATION SERVICES CONSULTING LTD.</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>AVFUEL</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>PETROFER</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>AEROFUELS OVERSEAS LTD</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>UVAIR</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>WORLD FUEL SERVICES EUROPE LIMITED</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>TEDARİKÇİLER</u>	2021																			
<u>ARACILAR</u>	<u>PO</u>		<u>THY OPET</u>		<u>SHELL</u>		<u>BP</u>		<u>SOCAR</u>											
	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat	Hacim	Fiyat								
<u>TRIPLE STAR AVIATION TRADING LTD.</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>TRIPLE STAR FUEL SERVICES LTD.</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>(.....)</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>AFC PETROL LTD</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>UNITED AVIATION</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>BILEN AVIATION FZE</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>AVFUEL</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
<u>WORLD FUEL SERVICES EUROPE LIMITED</u>	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

- (105) Yukarıdaki tablodaki verilere bakıldığında TRIPLE STAR'ın her zaman jet yakıtını en ucuza alan teşebbüs olduğu ya da (.....)'in diğer araçlara kıyasla yakıtı pahalı aldığı gibi genel geçer bir durum olmadığı görülmektedir. Örnek vermek gerekirse 2017 yılında Esenboğa Havalimanı'nda TRIPLE STAR'dan çok daha az jet yakıtı alan AFC'nin (Tablo-12), Milas-Bodrum Havalimanı'nda BLUEPLAN'ın (Tablo-10) PETROFİS'ten daha ucuza jet yakıtı aldığı anlaşılmaktadır⁴¹. Yine 2017 yılında İstanbul Atatürk Havalimanı'nda ise SHELL'den aldıkları yakıtlara bakıldığında AFC'nin daha düşük miktarda yakıt almasına karşın TRIPLE STAR'dan daha düşük fiyat ödediği görülmektedir (Tablo-13). 2018 yılında Antalya Havalimanı'ndaki satışlara bakıldığında ise (.....)'in, PETROFİS'ten PETROFER'e kıyasla çok daha az yakıt almasına karşın çok daha ucuza yakıt temin ettiği anlaşılmaktadır (Tablo-14). Yine 2018 yılında Milas-Bodrum Havalimanı'nda AFC'nin daha az miktarda yakıt almasına karşın PETROFİS'e TRIPLE STAR'dan daha düşük fiyat ödediği görülmektedir (Tablo-10). 2018 ve 2019 yıllarında İstanbul Atatürk Havalimanı verilerine bakıldığında da BLUEPLAN'ın daha düşük yakıt miktarına karşın PETROFİS'ten TRIPLE STAR'a göre daha düşük fiyat teklifi aldığı görülmektedir (Tablo-13). Yine 2019 yılında Esenboğa Havalimanı'nda daha düşük miktarda yakıt satın almasına karşın AFC'nin, PETROFİS'e TRIPLE STAR ile aynı fiyattan ödeme yaptığı anlaşılmaktadır (Tablo-12). Bu çerçevede şikâyetçinin TRIPLE STAR ile PETROFİS arasında rekabete aykırı bir anlaşma bulunduğu ya da (.....) aleyhine sistematik bir şekilde ayrımcılık yapıldığına yönelik iddialarında gerçeklik payı bulunmadığı görülmektedir.
- (106) Ayrıca soruşturma sürecinde şikâyet başvurusunda 01.04.2018 tarihi itibari ile (.....)'a SOCAR üzerinden verilen diferansiyel fiyatının (.....) USC'ye çıkarıldığı ve bu görece yüksek fiyatlamanın sadece SOCAR-(.....) açısından yapıldığı iddialarının da doğru olmadığı anlaşılmıştır. PETROFİS tarafından gönderilen cevabi yazıda 01.04.2018 tarihinde yapılan fiyatlama değişikliğinin yalnızca SOCAR-(.....) için olmadığı, (.....) gibi SOCAR garantörlüğü ile çalışılan (.....) gibi teşebbüslere ve SOCAR garantörlüğü olmadan çalışılan da UNITED AVIATION'a da (.....)'a sunulan fiyatların teklif edildiği görülmüştür. Tüm bu bilgiler ışığında (.....) ile TRIPLE STAR'ın eşit konumdaki alıcılar olmadığı, ilaveten şikâyetçi (.....)'in iddia ettiği şekilde diğer aracı teşebbüslere uygulanan fiyatlar dikkate alındığında (.....) aleyhine ve/veya TRIPLE STAR lehine bir ayrımcılık yapıldığına yönelik herhangi bir bulguya rastlanmadığı kanaatine ulaşılmıştır.

1.6.2.2.2. Mal Vermenin Reddine İlişkin Değerlendirme

- (107) Rekabet hukuku uygulamasında, esas olarak, hâkim durumda olsun ya da olmasın tüm teşebbüslerin iş yapacakları teşebbüsleri özgürce seçme ve mülkiyetlerinde bulunan varlıklar üzerinde özgürce tasarruf edebilme haklarının olduğu kabul edilmektedir. Bununla birlikte, istisnai bazı durumlarda hâkim durumdaki teşebbüslerin sözleşme yapmayı reddetmeleri ve pazardaki rekabet koşulları açısından zorunlu nitelikte bir girdiyi temin etmemeleri rekabeti kısıtlayıcı bir davranış olarak değerlendirilebilmekte ve hâkim durumdaki teşebbüse rekabet hukuku çerçevesinde sözleşme yapma yükümlülüğü getirilebilmektedir.
- (108) Kılavuz'da sözleşme yapmayı reddetme, *“bir teşebbüsün ürettiği mal ya da hizmetler ile sahibi olduğu maddi ya da gayri maddi işletme unsurlarını diğer teşebbüslere*

⁴¹Verilen örneklere ek olarak, 2018 yılında Erzurum Havalimanı'nda AFC'nin, Gaziantep Havalimanı'nda BLUEPLAN'ın TRIPLE STAR'dan daha az yakıt almalarına karşın PETROFİS'ten daha ucuza jet yakıtı aldığı anlaşılmaktadır. 2017 yılında da Samsun Havalimanı'nda AFC'nin, Malatya Havalimanı'nda World Fuel Services'in ve Kayseri Havalimanı'nda AFC'nin TRIPLE STAR'dan daha az yakıt almalarına karşın PETROFİS'ten daha ucuza yakıt aldıkları anlaşılmaktadır.

sağlamaması ya da bunların diğer teşebbüsler tarafından kullanılmasına doğrudan veya dolaylı olarak izin vermemesi” şeklinde tanımlanmaktadır. Bu çerçevede, ham madde niteliğindeki fiziksel ürünler, belirli hizmetlerin sağlanabilmesi için gerekli altyapılar, ürün dağıtım sistemleri ve fikri mülkiyet hakları ile korunan yahut korunmayan gayri maddi işletme unsurları ya da bilgileri ile teşebbüslerin sözleşme yapma talebine konu olabilecek diğer varlıklar anılan mal, hizmet ya da unsurlar arasında değerlendirilebilmektedir.

- (109) Kılavuz'da, sözleşme yapmayı reddetme; mal, hizmet ya da unsura ilişkin mevcut bir sözleşme ilişkisinin kesilmesi şeklinde olabileceği gibi, potansiyel müşterilerin sözleşme taleplerinin reddedilmesi şeklinde de olabileceği ifade edilmiştir. Ayrıca, sözleşme yapmayı reddetme, koşulsuz ya da koşullu reddetme şeklinde ortaya çıkabilmektedir. Hâkim durumda bulunan teşebbüsün herhangi bir şart öne sürmeksizin sözleşme yapmayı reddetmesi, koşulsuz ret olarak değerlendirilirken sözleşme yapmayı sözleşme talebinde bulunan teşebbüsün kendisi ile alt pazarda rekabet etmemesi ya da kendisine rakip olan bir teşebbüsle iş yapmaması gibi birtakım koşullara bağlaması, koşullu ret olarak değerlendirilmektedir. İlâveten Kılavuz'da; sözleşme yapmayı reddetmenin, hâkim durumdaki teşebbüsün kendisine yöneltilen sözleşme yapma talebini herhangi bir sebep göstermeksizin reddetmesi şeklinde ortaya çıkabileceği gibi doğrudan ya da makul olmayan ertelemeler, ürün arzının azaltılması ve makul olmayan şartlar ileri sürülmesi gibi davranışlar yoluyla dolaylı olarak reddetmesi şeklinde de ortaya çıkabileceği ifade edilmektedir.
- (110) Dosya bakımından şikâyetin temelini PETROFİS'in jet yakıtı satışında (.....)'a diğer aracı teşebbüslere kıyasla daha yüksek fiyat uyguladığı ve bu yüksek fiyatların (.....)'in jet yakıtı satışına aracılık pazarında faaliyet göstermesini imkânsız hale getirdiği iddiaları oluşturmaktadır. Soruşturma safhasında elde edilen bilgilere göre PETROFİS'in (.....)'in yakıt talebini doğrudan reddettiği bir durum bulunmadığından söz konusu iddiaların yukarıda açıklandığı üzere rekabet hukuku kapsamında mal vermenin dolaylı olarak reddedilmesi olarak değerlendirilebilecektir.
- (111) Kurul, sözleşme yapmayı reddetme iddialarını değerlendirirken ihlalin tespiti için üç koşulun birlikte varlığını aramaktadır⁴². Bu çerçevede;
- Reddetme, alt pazarda rekabet etmek için vazgeçilmez bir ürüne ya da hizmete ilişkin olmalı,
 - Reddetmenin, alt pazarda etkin rekabeti ortadan kaldırması muhtemel olmalı,
 - Reddetmenin tüketici zararına yol açması muhtemel olmalıdır.
- (112) Yukarıda sayılan üç koşulun birlikte varlığının yanı sıra Kurul, teşebbüsün ileri sürdüğü haklı gerekçe iddialarını da göz önünde bulunduracaktır. Bu çerçevede PETROFİS'in eylemlerinin mal vermenin reddinin koşullarını taşıyıp taşımadığına yönelik değerlendirmelere aşağıda yer verilmektedir.

Vazgeçilmezlik Koşulu

- (113) Vazgeçilmezlik koşulunun değerlendirilmesine ilişkin olarak Kılavuz'da⁴³, reddetmeye konu unsurun alt pazarda etkin bir şekilde rekabet edebilmek için nesnel olarak gerekli olmasının arandığı ifade edilmektedir. Yine aynı Kılavuz'da, nesnel gerekliliğin reddetmenin olumsuz sonuçlarını -en azından uzun vadede- telafi edebilmek için alt pazardaki rakiplerin başvurabilecekleri mevcut ya da potansiyel bir ikamesinin

⁴² Bkz. Kurulun 12-24/710-198 sayılı Digitürk kararı.

⁴³ Bkz. Kılavuz, para. 44.

bulunmaması halinde söz konusu olacağı belirtilmektedir. İlgili unsurun mevcut veya potansiyel ikamesinin olup olmadığı değerlendirilirken, hâkim durumda olan teşebbüsün rakiplerinin, öngörülebilir bir gelecekte söz konusu unsuru etkin bir şekilde tekrar oluşturup oluşturamayacakları göz önünde bulundurulmaktadır. Genel olarak, eğer anılan unsur bir doğal tekelin sonucuysa ya da önemli şebeke etkileri veya tek kaynaktan temin edilebilecek bir bilgi söz konusuysa rakipler tarafından ilgili unsurun tekrar oluşturulmasının olanaksız olduğu değerlendirilmektedir.

- (114) Bu noktada vazgeçilmezlik şartının, hem hizmete hem de söz konusu hizmeti tedarik eden teşebbüslere ilişkin olduğu vurgulanmalıdır. Bir başka deyişle üst pazardaki hizmetin alt pazardaki hizmetin üretilebilmesi için vazgeçilmez olmasının yanında, üst pazardaki hizmeti tedarik eden teşebbüsün de vazgeçilmez olması gerekmektedir. Dolayısıyla reddedilen hizmetin vazgeçilmez olabilmesi için söz konusu hizmetin alternatif kanallardan temin edilebilirliğinin sorgulanması gerekmektedir.
- (115) (.....) gibi jet yakıtı satışına aracılık hizmeti sunan teşebbüslerin ihrakiye lisansları bulunmadığı ve bu nedenle jet yakıtını yurt içi rafinerilerden veya ithalat yoluyla diğer kaynaklardan temin edip havalimanlarına taşıma yetkileri olmadığı için faaliyetlerini sürdürebilmelerinin tek yolu havalimanlarına jet yakıtı ikmali yapabilme yetkileri bulunan ihrakiye lisansı sahibi teşebbüslerden hizmet almalarıdır. Bu anlamda (.....)'ın mevcut tedarik kaynakları ihrakiye lisansı sahibi teşebbüsler olup söz konusu teşebbüslerin PETROFİS'in hâkim durumda bulunduğu havalimanlarına yakıt ikmali yapıp yapamayacakları önem kazanmaktadır. Diğer bir ifade ile (.....)'ın PETROFİS'ten jet yakıtı alamadığı durumlarda, faaliyetlerine devam edebilmesi için gerekli olan jet yakıtına alternatif bir kaynaktan ulaşım sağlayamayacağı vazgeçilmezlik koşulunun değerlendirilmesinde belirleyici bir noktadır. Öte yandan ihrakiye lisansına sahip olan teşebbüslerden bazılarının ihrakiye lisansını jet yakıtının yeniden satışı için değil kendi faaliyetleri kapsamında ihtiyaç duyulan jet yakıtının tedarikini ilk elden sağlamak amacıyla aldığı bilinmektedir⁴⁴. Yine bahse konu lisansa sahip olmakla birlikte, jet yakıtının havalimanlarına tedarikine ilişkin operasyonel maliyetlerin yüksek olmasından dolayı lisans sahibi teşebbüslerin büyük bir kısmı da faal olarak jet yakıtı tedariki faaliyeti yürütmemektedir. Bu anlamda ihrakiye lisansı olmayan ve yalnızca aracılık hizmeti sunan teşebbüslerin yakıt tedariki sağlayabileceği teşebbüsler büyük akaryakıt şirketleri veya bu şirketler ile aynı ekonomik bütünlük içinde yer alan teşebbüsler olup bu teşebbüsler PETROFİS, THY OPET, SHELL, BP ve TFS'dir. (.....) tarafından 2018 yılında yapılan şikâyet başvurusu esnasında jet yakıtı pazarında faaliyet gösteren bir diğer akaryakıt dağıtım şirketi AKPET Mayıs 2021 itibarıyla jet yakıtı satış faaliyetlerini fiilen son vermiştir. Bu çerçevede, PETROFİS'in hâkim durumda bulunduğu havalimanlarına THY OPET, SHELL, BP ve TFS'nin jet yakıtı ikmali sağlayıp sağlayamayacakları değerlendirilecektir.
- (116) PETROFİS'in hâkim durumda bulunduğu havalimanlarına bakıldığında aracılara yapılan satışların büyük bir kısmının PETROFİS tarafından yapıldığı görülmekle birlikte, istisnai yılların haricinde PETROFİS'in pazar payının %100 olmadığı görülmektedir. Diğer bir ifade ile 2018 yılında 3 (Erzurum, Kapadokya, Tekirdağ Çorlu); 2019 yılında 6 (Erzurum, Diyarbakır, Eskişehir Hasan Polatkan, Hatay, Kapadokya, Tekirdağ Çorlu); 2020 yılında 4 (Eskişehir Hasan Polatkan, Hatay, Kapadokya, Tekirdağ Çorlu) ve 2021 yılında 4 (Trabzon, Eskişehir Hasan Polatkan, Kapadokya, Tekirdağ Çorlu) havalimanı haricinde kalan havalimanlarında aracı teşebbüsler jet yakıtını PETROFİS haricindeki sağlayıcılardan temin etmiştir. Bu durum talep olması

⁴⁴ KAAN HAVACILIK ve EAB'nin ihrakiye lisanslarını orman yangınlarına havadan müdahalede kullanılan uçakların taleplerini karşılamak üzere kullandıkları bilgisine ulaşılmıştır.

durumunda söz konusu teşebbüslerin ilgili havalimanına yakıt ikmal edebildiğini göstermesi açısından önemli bir göstergedir. Öte yandan Kılavuz'da ifade edildiği üzere vazgeçilmezlik koşulunu değerlendirirken yalnızca mevcut tedarik kaynakları değil potansiyel bir ikamenin bulunup bulunmadığı da önem kazanmaktadır. Bu çerçevede araçlara yapılan satışların tamamının PETROFİS tarafından gerçekleştirildiği yıllarda dahi ihrakiye lisansına sahip teşebbüslerin ilgili havalimanlarına yakıt tedariki yapma potansiyellerinin/alt yapılarının bulunup bulunmadığı incelenmelidir. Dolayısıyla jet yakıtının havalimanlarına ikmali noktasında ilgili havalimanındaki depolama tesisi önem kazanmaktadır.

- (117) Depolama tesisi sahipleri, sahip oldukları depolama tesisinde diğer teşebbüslere hizmet vermek istediği takdirde EPDK'den depolama lisansı alarak bu faaliyeti sunabilmektedir. Bununla birlikte, depo sahibi teşebbüslerin bazı istisnai durumlar haricinde EPDK'den depolama lisansı alarak depolama tesisi bulunmayan teşebbüslere hizmet vermesini gerektiren yasal bir zorunluluk bulunmamaktadır⁴⁵. Diğer bir ifade ile depolama lisansı bulunan teşebbüsler, kendisinden depolama hizmeti almak isteyen teşebbüslerin taleplerini reddedebilmektedir. Bu bakımdan havalimanlarındaki birden fazla teşebbüse ait depolama tesisinin varlığı ilgili havalimanına farklı teşebbüsler tarafından yakıt ikmali yapılabilmesini mümkün kılmaktadır. Bu kapsamda PETROFİS'in hâkim durumda olduğu havalimanlarında PETROFİS dışındaki teşebbüslerin depolama tesisine sahip olması, alternatif kaynaklardan jet yakıtı tedarikinin mümkün olduğunu göstermektedir.
- (118) Tablo 7'de yer verilen havalimanlarındaki depolama tesisine ilişkin bilgilere bakıldığında; Erzurum Havalimanı'ndaki tek depolama tesisinin THY OPET mülkiyetinde bulunduğu; Ankara Esenboğa Havalimanı, Antalya Havalimanı'nda PETROFİS haricinde THY OPET, SHELL, BP ve AKPET'in; Dalaman Havalimanı, Adana Havalimanı, Trabzon Havalimanı, Gaziantep Havalimanı, Diyarbakır Havalimanı, Hatay Havalimanı'nda ise PETROFİS haricinde THY OPET'in depolama tesisine sahip olduğu görülmektedir. Bu çerçevede söz konusu havalimanlarında araçlara yapılan jet yakıtı satışlarının tamamı PETROFİS tarafından yapılsa bile, bahse konu havalimanlarına PETROFİS dışında jet yakıtı getirilmesinin önünde bir engel bulunmamaktadır. Sonuç olarak PETROFİS anılan havalimanlarında hiçbir zaman tek tedarik kaynağı olmayıp istese bile başka bir teşebbüsün bu havalimanlarına alternatif yakıt tedarikini engelleyememektedir. Bu çerçevede sayılan havalimanları özelinde PETROFİS tarafından tedarik edilen jet yakıtının ikamesinin mevcut olduğu, bu nedenle ilgili havalimanlarında mal vermenin reddinin koşullarından biri olan vazgeçilmezlik koşulunun sağlanmadığı değerlendirilmektedir.
- (119) Öte yandan Kapadokya Havalimanı'ndaki tek depolama tesisinin PETROFİS'e ait olduğu görülmektedir. THY OPET tarafından teşebbüslerinin 2013 yılından itibaren PETROFİS'ten kesintisiz şekilde depolama hizmeti aldığı, öte yandan PETROFİS ile sözleşme yenilenmemesi veya iptal edilmesi durumunda Kapadokya Havalimanına getirecekleri bir yakıt tankeri ile müşterilerine hizmet sunmalarının önünde bir engel bulunmadığı ifade edilmiştir. Söz konusu hizmeti sunabilmek için gerekli olan Hava Araçlarına Yönelik İhrakiye Teslim/Satışı Lisansı'na THY OPET'in 2010 yılından itibaren sahip olduğu ve Kapadokya Havalimanı'nda gerekli olması durumunda kullanmak üzere iptal ettirmediği tespit edilmiştir. THY OPET'in cevabi yazısında "Refueller denen bu tankerlerin kapasitesi düşük olduğundan sektörel uygulamada

⁴⁵ Depolama hizmeti sunmak isteyen teşebbüsler EPDK'den depolama lisansı almak zorundadır. Ancak kendi depolarında sadece kendi ürünlerini depolamak istiyorlarsa ve üçüncü taraf teşebbüslere hizmet sunmak istemiyorlarsa, depolama lisansı alma zorunluluğu bulunmamaktadır.

küçük ölçekli ve/veya tarifeli uçuş olmayan havalimanlarında depo inşa etme maliyeti yerine araç üstü ikmal tercih edilebilmektedir. Fakat depodan ikmal, araç üstü ikmale göre yakıt kalite standartlarını yükselttiğinden şirketimizce küçük ölçekli de olsa bazı havalimanlarında düşük kapasiteli depolar da inşa edilebilmektedir.” ifadelerinden araç üstü ikmalin teşebbüs tarafından ilk tercih olmadığı anlaşılmaktadır. Öte yandan vazgeçilmezlik koşulunun sağlanmasında “nesnel gereklilik” koşulu aranmaktadır. Nitekim Kurulun TÜYAP kararında⁴⁶ “Bu bağlamda rekabet hukukunda bu konuyla ilgili varılan sonuç redde konu hizmet ya da ürün alternatif bir kaynaktan temin edilebildiği sürece, alternatif kaynak daha az avantajlı, daha elverişsiz olsa da vazgeçilmezlik koşulunun sağlanmadığıdır.” değerlendirmesi yer almaktadır. Bu çerçevede, mevcut durumda PETROFİS’ten depolama hizmeti olarak faaliyetlerini sürdüren THY OPET’in, PETROFİS ile anlaşamaması durumunda Kapadokya Havalimanı’na yakıt ikmal edebilecek alternatif bir seçeneğinin bulunması dikkate alındığında, Kapadokya Havalimanı’nda vazgeçilmezlik koşulunun sağlanmadığı anlaşılmaktadır.

- (120) Daha çok eğitim uçuşları için kullanılan Eskişehir Hasan Polatkan Havalimanı’ndaki durumun ise diğer havalimanlarından farklılaştığı anlaşılmaktadır. Herhangi bir teşebbüsün depolama tesisinin bulunmadığı Eskişehir Hasan Polatkan Havalimanı’nda PETROFİS’in ikmal tankerinin bulunduğu ve gelen talepleri kanat altı satış yöntemi ile karşıladığı öğrenilmiştir. Bu çerçevede, herhangi bir depolama tesisinin bulunmadığı havalimanında diğer ihrakiye sahibi teşebbüslerin de ikmal tankeri ile hizmet sunmasında herhangi bir engel bulunmamaktadır. Bu nedenle Eskişehir Hasan Polatkan Havalimanı’nda da aracı teşebbüslerin faaliyetlerine devam etmesi için PETROFİS’in vazgeçilmez bir niteliği haiz olmadığı değerlendirilmektedir. Sonuç olarak PETROFİS’in aracılara yapılan satışlar bazında hâkim durumda olduğu havalimanları bakımından jet yakıtı tedarikinde vazgeçilmez olmadığı değerlendirilmektedir.

Alt Pazarda Etkin Rekabetin Ortadan Kalkması

- (121) Redde konu olan unsurun vazgeçilmezlik koşulunu sağladığının tespit edilmesi halinde, hâkim durumdaki teşebbüsün sözleşme yapmayı reddetmesinin hemen ya da zaman içinde alt pazarda etkin rekabetin ortadan kaldırılmasına yol açmasının muhtemel olup olmadığı değerlendirilmektedir. Her ne kadar PETROFİS’in tedarik ettiği jet yakıtının vazgeçilmezlik koşulunu sağlamadığı kanaatine ulaşılsa da mahkemenin PETROFİS tarafından (.....)’a, TRIPLE STAR’dan yüksek fiyatla yakıt verilmesine ilişkin davranışının piyasada rekabeti kayda değer ölçüde kısıtlayıp kısıtlamadığının ortaya konulmamasını eksik inceleme olarak nitelendirdiği dikkate alındığında, alt pazarda etkin rekabetin ortadan kalkması koşulunun da değerlendirilmesi gerekmektedir.
- (122) Hâkim durumdaki teşebbüsün alt pazardaki payı büyüdükçe, sözleşme yapmayı reddetme sonucunda alt pazardaki etkin rekabetin ortadan kaldırılması olasılığı artmaktadır. Ayrıca, hâkim durumda olan teşebbüsün alt pazardaki rakiplerine kıyasla daha az kapasite kısıtının olması ve ürettiği mal veya hizmetlerin rakiplerin ürettiği mal ya da hizmetlerle yakın ikame olması durumunda alt pazardaki etkin rekabetin ortadan kalkması olasılığının daha yüksek olduğu değerlendirilmektedir. Zira bu durumda, sözleşme yapmayı reddetme sonucunda etkilenen rakiplerin oranı ve bu davranış sonucunda pazarın kapatıldığı rakiplere yönelik talebin, hâkim durumdaki teşebbüse kayma düzeyi artmaktadır.

⁴⁶ 18-40/644-314 sayılı Kurul kararı

(123) Sözleşme yapmayı reddetme davranışı, hâkim durumdaki teşebbüsün alt pazarda kendisiyle rekabet halinde olan teşebbüslere yönelik olabileceği gibi kendisiyle rekabet içerisinde bulunmayan müşterilerine yönelik de olabilmektedir. Burada alt pazar kavramı, sözleşme yapma talebine konu olan unsurun mal veya hizmet üretiminde girdi olarak kullanıldığı pazarı ifade etmektedir. Hâkim durumdaki teşebbüsün, sözleşme yapmayı reddettiği teşebbüs ile alt pazarda rekabet ediyor olması halinde sözleşme yapmayı reddetme davranışının rekabeti kısıtlayıcı sonuçlar ortaya çıkarması daha muhtemeldir. Kurulun 18.02.2016 tarihli ve 16-05/116-51 sayılı kararında, Solgar Vitamin ve Sağlık Ürünleri San. ve Tic. Ltd. Şti.nin (SOLGAR), Anadolimed Ecza Deposu Tic. AŞ'ye (ANADOLUMED) ürün vermeyi reddetmek suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 4. ve 6. maddelerini ihlal edip etmediğinin tespiti için inceleme yapılmıştır. Kararın 6. madde kapsamında yapılan değerlendirmesinde, SOLGAR'ın faaliyetinin bulunmadığı alt pazardaki oyuncuları dışlamasının söz konusu olmayacağı, SOLGAR ürünlerinin temin edilebileceği başka depo ve internet siteleri de dâhil olmak üzere kanalların bulunduğu, dolayısıyla tüketici zararının da oluşmayacağı öngörülmüştür. Kurulun Roche⁴⁷ kararında ise, Roche Müstahzarları San. AŞ'nin; ecza depolarına ihracat yasağı hükmü içeren sözleşmenin imzalanmasını şart koştuğu, bu şartı kabul etmeyen Co-Re-Na Ecza Deposu Dış Tic. Ltd. Şti.ye (CORENA) 2010 yılından itibaren mal vermeyi reddettiği ve Roche ürünlerinin anılan depoya satılmaması yönünde diğer ecza depolarına baskı yaptığı iddialarına ilişkin 17.06.2010 tarih ve 10-44/785-262 sayılı Kurul kararının Danıştay 13. Dairesinin 16.12.2016 tarihli ve 2010/4617 E. 2016/4241 K. sayılı kararı ile iptali üzerine 4054 sayılı Kanun'un ihlal edilip edilmediği incelenmiştir. Şikâyet reddedilirken, ROCHE ve CORENA'nın faaliyetlerine göre, bu iki teşebbüs arasında mevcut veya potansiyel rekabetten söz edilemeyeceği, ROCHE'un üst pazarda sahip olduğu pazar gücünü kendisinin faal olmadığı alt pazardaki CORENA'yı dışlamak için kullanmasının söz konusu olmayacağı, CORENA'nın tedarik ettiği ürünleri yeniden sattığı ve bunlara katma değer sağlamadığı, dolayısıyla rekabetin zarar görmesinden de bahsedilemeyeceği tespitlerine yer verilmiştir. Yine Kurulun 23.02.2017 tarihli ve 17-08/99-42 sayılı kararında sadece alım satım ilişkisine konu ürünlerin istisnai durumlar hariç mal vermeyi reddetme ihlalinin konusunu oluşturmalarının beklenmediği vurgulanmıştır. Kurulun 18.03.2010 tarihli, 10-24/330-118 sayılı; 08.04.2010 tarihli, 10- 29/446-169 sayılı; 02.09.2010 tarihli, 10- 57/1155-439 sayılı ve 03.01.2015 tarihli 13-01/3-3 sayılı kararlarında da ilgili malı alıp tekrar (herhangi bir katma değer eklemeksizin) satmak isteyen yeniden satıcının söz konusu olduğu hallerde mal vermeyi reddetme eyleminin ihlal olarak değerlendirilmesinin güç olduğu belirtilmiştir.

(124) Yukarıda verilen açıklamalar doğrultusunda, PETROFİS ile (.....)'in arasındaki ticari ilişkinin niteliği de alt pazarda etkin rekabetin ortadan kalkıp kalkmadığının değerlendirilmesinde önem kazanmaktadır. (.....), PETROFİS gibi jet yakıtı tedariki sağlayan teşebbüslerden temin ettiği jet yakıtını genellikle düşük miktarlarda ve düzensiz yakıt talebinde bulunan müşterilerine yeniden satmaktadır. Kısaca (.....), PETROFİS'ten tedarik ettiği ürünlerin yeniden satışını yapmaktadır. Hatta bu satış işlemi jet yakıtının fiziki ikmal noktasında bir dahli bulunmamakta, jet yakıtın uçaklara nakli yine PETROFİS tarafından sağlanmaktadır. Bu bakımdan (.....)'in yeniden satıcı konumunda olduğu ve PETROFİS'in ürününe bir katma değer ekmediği dikkate alındığında geçmiş Kurul kararlarında ifade edildiği üzere mal vermeyi reddetme eyleminin rekabeti kısıtlayıcı olarak değerlendirilmesi güçleşmektedir.

⁴⁷ Kurulun 26.09.2018 tarih ve 18-34/577-283 sayılı Kararı.

- (125) Alt pazarda etkin rekabetin ortadan kalkıp kalmadığına yönelik değerlendirmelerde göz önünde bulundurulmuş bir diğer husus ise mal vermeyi reddeden teşebbüsün söz konusu malın girdi olarak kullanıldığı alt pazarda faaliyet gösterip göstermediğidir. PETROFİS jet yakıtı satışı pazarında hizmet sunmakta ve depolama tesisinin bulunmadığı ve depolama hizmeti almasının mümkün olmadığı havalimanlarında kendi müşterilerinin yakıt talebini karşılayabilmek adına diğer tedarikçi teşebbüslerin aracısı gibi faaliyet gösterebilmektedir. Öte yandan PETROFİS'in yaptığı ve bir çeşit aracılık faaliyeti olarak ifade edilen bu eylemlerin (.....)'in sunduğu hizmetten farklılaştığı değerlendirilmektedir. PETROFİS genellikle ticari havacılık kapsamında düzenli yakıt talebinde bulunan ve finansal açıdan güçlü hava yolu firmalarının yakıt talebini karşılamaktadır. (.....)'in faaliyet gösterdiği aracılık hizmetleri ise düşük miktarlarda ve düzensiz yakıt talebinde bulunan, dağıtım teşebbüslerinin ödeme koşullarını karşılayamayan özel jetlere yakıt tedarik etmek için ortaya çıkmış bir iş koludur. Bu kapsamda, PETROFİS ile (.....) arasında bir rakiplik ilişkisinden de söz edilemeyecektir. Bu anlamda genel havacılık kapsamındaki özel jetlere yakıt tedariki ile ilgilenmeyen PETROFİS'in (.....)'i piyasadan dışlamasına yönelik rasyonel bir gerekçesi de bulunmamaktadır.
- (126) Kurulun 21-46/667-332 sayılı kararındaki “rekabetin ortadan kaldırılmasına ilişkin test, sözleşme yapmayı talep eden teşebbüsün ilgili pazardan dışlanması temeline dayanmamaktadır. Söz konusu test rakipleri değil rekabeti korumayı amaçlamaktadır.” ifadeleri her dışlamanın pazardaki etkin rekabeti ortadan kaldırmayacağını açıkça ortaya koysa da mevcut soruşturma özelinde şikâyetçi (.....)'in jet yakıtına aracılık hizmetleri pazarından dışlanıp dışlanmadığının incelenmesinin faydalı olduğu değerlendirilmektedir.
- (127) Soruşturma sürecinde elde edilen bilgilere bakıldığında (.....)'in mevcut durumda faaliyetlerine devam ettiği, şikâyet başvurusunu yapmış olduğu 2018 yılından soruşturmanın devam ettiği 2023 yılına kadar pazardan dışlanmadığı görülmektedir. Bu bakımdan PETROFİS'in kendisini dışlamaya yönelik bir motivasyonunun bulunmadığı, (.....)'in jet yakıtı tedarik edemediği bir durumun yaşanmadığı ve SOCAR garantörlüğünde TRIPLE STAR benzeri büyük aracı teşebbüslere kıyasla daha yüksek fiyat ödeyerek olsa bile yakıt tedarik edebildiğini tekrar hatırlatmakta fayda görülmektedir. Buna ilaveten (.....)'in yüksek olarak nitelendirdiği fiyatın faaliyetlerini sürdürmesine izin vermeyecek bir seviyede olmadığı değerlendirilmektedir. Örneğin 2019 yılında Milas-Bodrum Havalimanı'nda UVAIR'e BP'nin uyguladığı add-on (.....) USC/USG iken (.....)'in SOCAR üzerinden (.....) USC/USG'ye jet yakıtı bulabildiği görülmekte olup (.....)'dan daha yüksek fiyat ile yakıt alan UVAIR'in faaliyetlerini sürdürebilirken (.....)'in karşılaştığı fiyatların pazardan dışlanmasına yol açacak seviyede olmadığı değerlendirilmektedir. Bu bakımdan (.....)'dan daha yüksek add-on'lar ile hizmetlerine devam eden teşebbüslerin varlığının, (.....)'a uygulanan yüksek add-onların teşebbüsü pazardan çıkarmaya yönelik olmadığı ve söz konusu fiyatlardan günümüze kadar piyasada faaliyetlerini sürdüren (.....)'in piyasadan çıkmasının muhtemel olmadığını gösterdiği kanaatine ulaşılmıştır.

Tablo 15: 2017-2022 yılları arasında TRIPLE STAR ve (.....)'in Jet Yakıtı Satışından Elde Ettiği Cirolar (TL)

Yıl	TRIPLE STAR	(.....)
2017	(.....)	(.....)
2018	(.....)	(.....)
2019	(.....)	(.....)

2020	(.....)	(.....)
2021	(.....)	(.....)
2022	(.....)	(.....)
Kaynak: Teşebbüslerden Elde Edilen Bilgiler		

- (128) Yukarıdaki tablodan da görüldüğü üzere şikâyetçinin aracılık piyasasından dışlanması söz konusu değildir. Sonuç olarak PETROFİS'in, (.....) ile SOCAR garantörlüğünde çalışmasının ve (.....)'in bazı aracı teşebbüslere kıyasla daha yüksek fiyattan jet yakıtı tedarik etmesinin, jet yakıtı satışına aracılık hizmetleri pazarında etkin rekabetin ortadan kalkmasına yol açmayacağı kanaatine varılmıştır.

Tüketici Zararı

- (129) Sözleşme yapmanın reddi eyleminin rekabet ihlali niteliği taşıyıp taşımadığı değerlendirilirken dikkate alınan son husus da söz konusu eylemin tüketiciler nezdinde zarar oluşturup oluşturmadığıdır. Reddetmenin tüketici zararına yol açmasının muhtemel olup olmadığının değerlendirilmesi aşamasında ise tüketiciler bakımından, sözleşme yapmayı reddetmenin ilgili pazardaki olumsuz sonuçlarının, sözleşme yapma yükümlülüğü getirilmesinin zaman içinde yaratacağı olumsuz sonuçlarından daha fazla olup olmayacağı incelenmektedir. Örneğin, hâkim durumdaki teşebbüsün sözleşme yapmayı reddetmesi sonucunda rakiplerin yenilikçi ürün ya da hizmetleri piyasaya sürmesinin engellendiği ve/veya reddetme davranışıyla takip eden yeniliklerin önünün tıkandığı hallerde muhtemel tüketici zararından bahsedilebilmektedir. Bu durum, özellikle sözleşme yapma talebinde bulunan rakibin hâkim durumdaki teşebbüsün ürettiği mal veya hizmetler ile sınırlı kalmayarak potansiyel talebin olduğu yeni ve daha gelişmiş mal veya hizmetler sunma amacını taşıdığı veya teknolojik gelişmeye katkıda bulunmasının olası olduğu hallerde söz konusu olmaktadır. Benzer şekilde, hâkim durumdaki teşebbüsün sözleşme yapmayı reddetmesi sonucunda alt pazarda normalde elde edeceği kardan daha fazla kar elde etmesinin muhtemel olup olmadığı da tüketici zararının değerlendirilmesinde dikkate alınmaktadır.
- (130) Mevcut dosya bakımından, PETROFİS'in şikâyetçi (.....)'a diğer aracı teşebbüslere kıyasla daha yüksek add-on uygulayarak jet yakıtı vermesi rakiplerin yenilikçi ürün ya da hizmetleri piyasaya sürmesini engelleyebilecek bir durum meydana getirmemektedir. PETROFİS'in rakibi konumunda bulunan ve havalimanlarına jet yakıtı tedarik eden diğer teşebbüslerin havalimanlarına yakıt tedarik etmesinin veya yapacakları yatırımların PETROFİS ve (.....) arasındaki fiyatlandırma politikası ile bir bağlantısı bulunmamaktadır. Bu nedenle, piyasada inovasyonun engellenmesi suretiyle bir tüketici zararının doğması muhtemel görünmemektedir. Tüketici zararının değerlendirilmesindeki bir diğer nokta ise PETROFİS'in (.....)'a daha yüksek fiyattan jet yakıtı sağlamanın PETROFİS'in alt pazardan elde edeceği kârı artırıp artırmayacağı veya fiyat artışına yol açıp açmayacağıdır. PETROFİS'in (.....)'a yüksek fiyattan jet yakıtı sağlması (.....)'in da kendi müşterilerine ürün satarken daha yüksek fiyatlar belirlemesine yol açabilecektir. Bununla birlikte, piyasada yakıtı daha uygun alan aracı teşebbüslerin kendi müşterilerine daha düşük fiyat sunabilmeleri mümkün olduğundan, aracılar vasıtasıyla jet yakıtı almak isteyen müşteriler bakımından bütün piyasadaki fiyatların artmasından bahsedilemeyecektir. Bu varsayımlar altında, aracı teşebbüslerden jet yakıtı talebinde bulunan tüketicilerin herhangi bir fiyat artışıyla karşılaşması olağan görünmemektedir. (.....) yerine PETROFİS'in daha düşük yakıt verdiği aracı teşebbüslerden yakıt alınması durumunda ise PETROFİS'in elde edeceği kârın, söz konusu aracı teşebbüslere daha düşük fiyattan yakıt vermesi nedeniyle artmaktan ziyade daha da azalması ihtimali ortaya çıkmaktadır. Tüm bu varsayımlar

haricinde piyasadaki mevcut duruma bakıldığında, (.....)'dan daha pahalıya jet yakıtı alan aracı teşebbüslerden dahi yakıt talebinde bulunan tüketicilerin mevcut olduğu, bu nedenle (.....)'a PETROFİS'ten bazı aracı teşebbüslere kıyasla daha yüksek fiyattan yakıt almasının tek başına piyasadaki fiyatların yükselmesine yol açmayacağı, sonuç olarak dosya konusu eylemler neticesinde herhangi bir tüketici zararı ortaya çıkmayacağı değerlendirilmektedir. İlaveten aracılık pazarında faaliyet gösteren çok sayıda teşebbüsün varlığı ve ilgili piyasada giriş engellerinin bulunmadığı dikkate alındığında, (.....)'a kimi zaman daha yüksek fiyattan yakıt satılması gibi eylemlerin etkilerinin tüketiciye yansıtılmasının güç olduğu değerlendirilmektedir.

1.6.3. 4054 Sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme

- (131) Dosya kapsamındaki iddialardan bir diğeri de PETROFİS ve TRIPLE STAR arasında rekabeti sınırlayıcı bir anlaşma bulunduğu, PETROFİS'in şikâyetçi (.....)'ın BP, SHELL ve THY OPET'ten piyasa fiyatlarıyla yakıt almasını engellediği ve bu firmalardan yakıt tedarik etmek niyeti ile talepte bulunulduğunda, geçerli sebep olmaksızın anlaşma yapmadıklarıdır.
- (132) 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinde "*Belirli bir mal veya hizmet piyasasında doğrudan veya dolaylı olarak rekabeti engelleme, bozma ya da kısıtlama amacını taşıyan veya bu etkiyi doğuran yahut doğurabilecek nitelikte olan teşebbüsler arası anlaşmalar, uyumlu eylemler ve teşebbüs birliklerinin bu tür karar ve eylemleri hukuka aykırı ve yasaktır.*" hükmüne yer verilmiş ve aynı maddede rekabeti kısıtlayıcı nitelikte haller tahdidi şekilde yer verilen örnek haller arasında; "*Mal veya hizmetlerin alım ya da satım fiyatının, fiyatı oluşturan maliyet, kar gibi unsurlar ile her türlü alım yahut satım şartlarının tespit edilmesi*" sayılmıştır. Bu çerçevede PETROFİS ve diğer teşebbüsler arasında rekabeti kısıtlayıcı bir anlaşma/uyumlu eylem olup olmadığına dair değerlendirmelere aşağıda yer verilmektedir.
- (133) Yapılan yerinde incelemelerde elde edilen bulgulara bakıldığında, Bulgu 3'te PETROFİS'in İstanbul Atatürk Havalimanı'nda belli bir miktarın üzerindeki alımlara iskonto uyguladığı görülmekte olup aracı teşebbüsler arasındaki fiyat farklılıklarındaki sebeplerden birinin de miktar olduğu anlaşılmaktadır. Benzer şekilde Bulgu 1 ve Bulgu 2'te jet yakıtı piyasasında müşterilerin büyük-küçük gibi kategorize edildiği görülmektedir. Bulgu 5'te TRIPLE STAR'ın PETROFİS ile on yıla yaklaşan ticari ilişkisinden bahsedilmekte ve TRIPLE STAR'ın hem müşteri portföyü hem de ödeme performansı açısından PETROFİS'in çalışmaktan memnun kaldığı bir aracı teşebbüs olduğuna yönelik ifadeler göze çarpmaktadır. Öte yandan Bulgu 4 incelendiğinde ise PETROFİS'in 2017 yılında aracılık piyasasına yeni giren (.....)'ın ödeme yeterliliğinden endişe duyduğu ve belli bir kefalet ile çalışmak istediği anlaşılmaktadır. Yerinde incelemelerde elde edilen bu belgelere ilaveten şikâyet başvurusunun ekinde yer verilen (.....) tarafından PETROFİS'e gönderilen 02.05.2018 tarihli e-posta yazışmasında "*Sizde PETROFİS'in yeteri kadar RESELLER'ı olduğunu ve yeni bir şirket ile daha çalışmak istemediğini belirtmişsiniz. Biz hali hazırda Türkiye'de SOCAR ve WFS ile çalışmaktayız ve Türkiye'de yakıt bu iki firma vasıtası ile sizin üzerinden almaktayız. Eğer sizce de uygunsa PETROFİS ile direk çalışmak istemekteyiz.*" ifadeleri de dikkat çekici bir nitelik taşımaktadır. Söz konusu ifadelerden PETROFİS'in (.....) ile çalışmak istememesinin sebebi hâlihazırda çalıştığı aracı firmaların olması şeklinde açıklanmıştır. Aracı teşebbüsler PETROFİS gibi büyük tedarik şirketlerinin çok sayıda küçük müşteri ile muhatap olmasını engelleyerek söz konusu teşebbüslere operasyonel anlamda bir etkinlik sağlamaktadır. Öte yandan PETROFİS gibi tedarikçi firmaların her aracı firmanın çalışma talebini olumlu karşılaması durumunda, yüzlerce aracı teşebbüs ile çalışmak durumunda kalacaklar

ve bu iş ilişkisinden herhangi bir etkinlik elde edemeyeceklerdir. Nitekim, tedarikçi firmaların aracı teşebbüslerle çalışmalarındaki temel motivasyonlardan biri az sayıda teşebbüs ile muhatap olmak istemeleridir. Aracı sayısının artması tedarikçilerin operasyonel açıdan uygun gördükleri bir durum değildir. (.....)'in e-postadaki amacı yakıt tedarikinde kendilerine aracılık eden SOCAR ve WFS'yi dışarıda bırakarak daha uyguna yakıt almaktır. Ancak PETROFİS açısından hali hazırda SOCAR ve WFS ile yaptığı anlaşmalar çerçevesinde sattığı yakıtı daha ucuza ya da aynı fiyattan (.....)'a satmasının herhangi bir ticari getirisi bulunmamaktadır. Bu kapsamda PETROFİS'in (.....) ile çalışmama kararının teşebbüsler arasındaki rekabeti kısıtlayıcı bir anlaşma veya uyumlu eylemden kaynaklanmadığı, PETROFİS'in kendi ticari değerlendirmesi olduğu anlaşılmaktadır.

- (134) Soruşturma tarafı bir diğer jet yakıtı tedarikçisi THY OPET'te elde edilen belgeler incelendiğinde de PETROFİS'e benzer şekilde THY OPET'in çok sayıda yeniden satıcı ile çalışmak istemediği görülmekte, yazışma içeriğinden rekabeti kısıtlayıcı bir anlaşmanın varlığına dair herhangi bir izlenim edinilmemektedir. Bulgu 7'deki "Biz çalışma prensibi olarak, bu tür "aracı" konumunda her şirketle çalışmıyoruz." ifadeleri ve Bulgu 6'deki "Bizim aracı firmalarımız var gitsinler olmayan firma bulsunlar." ifadeleri THY OPET'in (.....) ile çalışmak istememesinin nedenlerini ortaya koymaktadır. Yukarıda da açıklandığı gibi jet yakıtı tedarik eden teşebbüslerin piyasadaki bütün aracı firmalar ile çalışması kendilerine herhangi bir etkinlik kazandırmayacak ve hatta operasyonel maliyetlerini artıracaktır. Bu çerçevede jet yakıtı tedarik eden teşebbüslerin çalışmak istediği aracı firmalar arasından seçim yapması ticari hayatın işleyişine uygundur. Öte yandan soruşturma sürecinde elde edilen bilgilerden PETROFİS'in 2018-2021 yılları arasında (.....)'a yakıt tedarik ettiği, THY OPET'in 01.09.2019 yılında yakıt tedariki için (.....) ile anlaşma yaptığı bilgisine ulaşılmıştır. Öte yandan (.....) ile yapılan telefon görüşmesinde (.....) olarak bir dönem THY OPET ile çalıştıklarını ancak sonrasında onlarla çalışmaya gerek kalmadığını ifade etmesi THY OPET'ten yakıt almamanın (.....)'in kendi ticari kararı olduğunu göstermektedir.
- (135) Yukarıdaki açıklamalara ek olarak (.....)'in TRIPLE STAR'dan daha yüksek bedellerle yakıt almasının da 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesine kapsamında bir anlaşma veya uyumlu eylem sonucunda ortaya çıkıp çıkmadığının değerlendirilmesinde Bulgu 3 ve Bulgu 8'deki ifadeler açıklayıcı olacaktır. Söz konusu belgelere bakıldığında sektörde yüksek alım miktarlarına ulaşan teşebbüslere indirim uygulandığı görülmekte olup ayrımcılık iddialarını ele alırken belirtildiği üzere TRIPLE STAR, (.....)'a kıyasla çok daha büyük bir aracı konumundadır. Bu çerçevede (.....)'a uygulanan fiyatların da piyasa koşulları çerçevesinde olağan kabul edilebileceği anlaşılmaktadır. Tedarik şirketlerinin (.....)'a satış yaptığı fiyatlara bakıldığında da tedarik şirketleri tarafından farklı fiyatların uygulandığı görülmektedir. Örneğin 2019-2020 yıllarında Ankara Esenboğa Havalimanı'nda; PETROFİS tarafından (.....)'a verilen jet yakıtı için (.....) USC/USG uygulanırken THY OPET tarafından (.....) USC/USG fiyat uygulandığı görülmektedir. Bu bağlamda, somut bir belge bulunmamasının yanı sıra PETROFİS ve THY OPET'in (.....)'a sunduğu fiyatların da farklılık arz etmesi, (.....)'in jet yakıtı satışına aracılık hizmetleri pazarından dışlanmasına yönelik teşebbüsler arasında rekabeti kısıtlayıcı bir anlaşma veya uyumlu eylem bulunduğu iddialarını zayıflatmaktadır.
- (136) Ankara Bölge İdare Mahkemesi 8. İdari Dava Dairesi'nin kararında (.....)'in piyasa fiyatlarıyla yakıt verilmesi talebinin soruşturma tarafı teşebbüslerin yanı sıra SHELL ve BP tarafından reddedilmesine ilişkin iddiaların doğruluğunun ve sebeplerinin araştırılarak ortaya konulmaması ve SOCAR, BP, SHELL, THY OPET'in jet yakıtını

PETROFİS'ten temin ettiği iddialarının araştırılmaması da eksik inceleme olarak değerlendirilmiştir. Bu kapsamda herhangi bir eksik incelemeye sebebiyet vermemek adına söz konusu hususlar hakkında elde edilen bilgilere de aşağıda yer verilmektedir.

- (137) BP'nin (.....)'in pazara daha giriş yapmadığı 2016 yılından 2021 yılına kadar aracılara yaptığı satışlara bakıldığında sadece dört aracı firma ile çalıştığı görülmektedir. Söz konusu bu teşebbüsler (.....) ve (.....)'dir SHELL'e bakıldığında ise BP'ye kıyasla daha çok aracı teşebbüsle çalıştığı görülmekle birlikte söz konusu aracı teşebbüslerin arasında (.....) gibi global firmaların bulunduğu anlaşılmaktadır. Bu çerçevede jet yakıtı tedarik eden teşebbüslerin her aracı teşebbüsle çalışmasının rasyonel olmadığı dikkate alındığında BP ve SHELL'in (.....) ile çalışmamalarının ticari hayatın doğasına uygun olduğu söylenebilecektir. Dosya kapsamında bu durumun aksini ispatlayacak herhangi bir somut bilgi ve belgeye de ulaşılamamıştır.
- (138) Mahkemenin değindiği bir diğer nokta THY OPET, BP, SHELL ve SOCAR'ın PETROFİS'ten yakıt temin edip etmediğidir. Bu doğrultuda teşebbüslerden talep edilen bilgiler incelendiğinde, THY OPET, SHELL, BP ve SOCAR'ın PETROFİS'ten yakıt tedarik ettiği durumların mevcut olduğu görülmektedir. Öte yandan şikâyetçi (.....)'in ifade ettiği gibi PETROFİS'in BP, SHELL ve THY OPET'ten piyasa fiyatlarıyla yakıt almasını engellediğine yönelik herhangi bir somut bulguya ulaşılamamıştır. Ayrıca, PETROFİS'in böyle bir eylemi gerçekleştirebilmek için THY OPET, BP, SHELL ve SOCAR üzerinde bir baskı kurmasının muhtemel olmadığı değerlendirilmektedir. PETROFİS'in söz konusu teşebbüslere baskı uygulayabilecek kadar önemli bir tedarik kaynağı olup olmadığının tespiti için söz konusu teşebbüslerin PETROFİS'ten yapmış oldukları alımların genel alımları içindeki dağılımı incelenmiştir. BP'nin Sabiha Gökçen ve İstanbul Atatürk Havalimanları'nda çok sınırlı miktarda (tüm yıllarda %(.....)'nin altında) PETROFİS'ten yakıt tedarik ettiği görülmüş, en fazla yakıt aldığı Antalya Havalimanı'ndaki alımların toplam alımları içindeki 2019 yılında %(.....) ile en yüksek seviyesine ulaştığı tespit edilmiş, diğer yıllar bakımından bu oranın %(.....)'un altında kaldığı anlaşılmıştır. SHELL özelinde bakıldığında da PETROFİS'ten yakıt tedarikinin Atatürk ve Antalya Havalimanı'nda yapıldığı, Atatürk Havalimanı'ndaki alımların toplam alımlara oranının %(.....)'in altında kaldığı, Antalya Havalimanı'ndaki alımların ise toplam alımlar içindeki payının hiçbir yılda %(.....)'yi geçmediği görülmektedir. THY OPET, PETROFİS'ten yalnızca Yeşilköy'deki depolama tesisinden yakıt tedarik etmiş ve aldığı yakıt miktarı toplam alımların hiçbir yılda %(.....)'ini aşmamıştır⁴⁸. SOCAR'ın tedarik kaynakları içerisindeki PETROFİS'in en yüksek payı aldığı 2021 yılına bakıldığında da PETROFİS'in tedarik kaynakları içindeki oranının %(.....) olduğu, diğer yıllar bakımından ise %(.....)'i aştığı görülmektedir. Ayrıca, bu verilere göre (.....)'in şikâyet ettiği BP, SHELL ve THY OPET'in SOCAR'a kıyasla PETROFİS'e daha çok bağımlı olduklarına, başka bir deyişle SOCAR'ın PETROFİS'ten daha bağımsız hareket edebildiğine işaret eden bir alım oranı söz konusu değildir. Nitekim SOCAR ile anılan diğer dağıtıcıların PETROFİS'ten tedarik ettikleri miktarların orantısal olarak çok farklılaşmadığı anlaşılmaktadır. Bu nedenle SOCAR'ın (.....)'a yakıt tedarik edebilirken diğer dağıtıcıların bundan kaçınmasını, diğer dağıtıcıların PETROFİS'e daha bağımlı oldukları gibi bir tezle açıklamak mümkün görünmemektedir.
- (139) Bu bilgiler çerçevesinde PETROFİS'in diğer tedarikçi teşebbüslere (.....)'a yakıt vermemeleri konusunda baskı uygulayabilecek kadar önemli bir tedarik kaynağı olmadığı, söz konusu teşebbüslerin hepsinin ihrakiye lisansı olması sebebiyle TÜPRAŞ ve SOCAR'dan yakıt tedarik edebilecekleri değerlendirilmektedir.

⁴⁸ THY OPET'in doğrudan PETROFİS'ten değil PETROFİS'in kontrolünü elinde bulduran OMV Grup'tan yakıt tedarikinde bulunduğu bilgisi edinilmiştir.

- (140) Soruşturma sürecinde elde edilen bilgiler ve yukarıda yer verilen açıklamalar çerçevesinde PETROFİS, THY OPET ve TRIPLE STAR arasında rekabeti kısıtlayıcı bir anlaşma veya uyumlu eylem olduğuna yönelik herhangi bir veriye ulaşılamamıştır. Bu çerçevede PETROFİS, THY OPET ve TRIPLE STAR'ın 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal etmediği kanaatine ulaşılmıştır.

I.6.4. Savunmaların Değerlendirilmesi

- (141) Dosya kapsamında taraflara herhangi ihlal suçlaması yapılmadığından savunmalara karşı genel olarak değerlendirme yapılmasına gerek görülmemiştir. Bu kapsamda tarafların sadece savunmalarına yer verilmiştir. Bununla birlikte dosyada yapılan tespitlere ilişkin olarak yapılan savunmalarda ise tarafların savunmalarına ve bu savunmalara karşı yapılan değerlendirmelere yer verilmiştir.

I.6.4.1. PETROFİS'in Savunmasında Yer Alan Hususlar ve Değerlendirme

TRIPLE STAR ile Aralarında Rekabeti Kısıtlayıcı Bir Anlaşma Bulunmadığına İlişkin Savunma

- (142) Savunmada 4054 sayılı Kanunu'nun 4. maddesine aykırı olarak, PETROFİS'in şikâyetçi dışlamak amacıyla, THY OPET, BP, SHELL ve TRIPLE STAR ile birlikte ya da ayrı ayrı rekabeti sınırlayıcı bir anlaşmaya taraf olmadığı, PETROFİS'in rakip şirketler ile bu türden bir anlaşma yapmak için ekonomik bir menfaatinin bulunmadığı, yapılan yerinde incelemeler neticesinde hiçbir teşebbüste bu türden bir anlaşmanın yapıldığına işaret eden bir bilgi veya belge de bulunmadığı ifade edilmektedir.
- (143) İlgili pazar olan jet yakıtı pazarında şikâyetçi aracı olarak, PETROFİS ise dağıtıcı olarak faaliyet göstermektedir. Şikâyetçi (.....) daha çok PETROFİS gibi jet yakıtı tedarik eden teşebbüslerin ödeme koşullarını karşılayamayan özel jetlerin yakıt alımına aracılık ederken PETROFİS genellikle ticari havacılık kapsamında havayolu şirketlerine yakıt sağlamaktadır. PETROFİS'in şikâyetçi (.....) gibi doğrudan veya dolaylı olarak jet yakıtı aracılık faaliyetinde bulunan herhangi bir teşebbüsü de bulunmamaktadır. Bu kapsamda PETROFİS'in şikâyetçi (.....)'ı dışlamak için rasyonel bir ekonomik gerekçesinin bulunmadığı savunmasının kabul edilebileceği değerlendirilmektedir. İlâveten yerinde incelemede elde edilen belgeler ve yapılan araştırmalar sonucu ulaşılan bilgiler ışığında, PETROFİS'in TRIPLE STAR veya THY OPET, BP ve SHELL ile rekabeti sınırlayıcı bir anlaşma yapmış olduğuna dair herhangi bir bilgi veya belgeye de ulaşılmamıştır.

PETROFİS'in Jet Yakıtı Pazarında Hakim Durumda Olduğu İddiasına İlişkin Savunma

- (144) Savunmada, PETROFİS'in şikâyet konusu eylemlerin yapıldığının iddia edildiği dönem açısından tanımlanan piyasalarda hâkim durumda olmadığı, önemli havalimanlarının tamamında PETROFİS'in rakiplerinin de faaliyetinin mevcut olup ilgili piyasa havalimanı özelinde tanımlansa dahi iddia edilen eylemlere konu olabilecek türden bir ekonomik güce ya da hakim duruma sahip olmadığı, rakiplerin ürünlerini PETROFİS'ten ziyade, başta TÜPRAŞ olmak üzere, alternatif tedarik kaynaklarından sağladıkları, ayrıca jet akaryakıtı piyasasında THY OPET'in, PETROFİS'in neredeyse iki katı oranında pazar payına sahip olduğu, diğer akaryakıt dağıtım şirketlerinin de sektörde faaliyet göstermekte olup pazarın rekabete açık olduğu, 2013 yılında %(.....) pay ile pazara giriş yapan SOCAR'ın 2021 itibari ile pazar payını %(.....)'ye yükseltmesinin de bu durumu gösterdiği dile getirilmiştir.

- (145) Raporun “İlgili Coğrafi Pazar” bölümünde de belirtildiği üzere, operasyonel maliyetler ve uçuş güvenliği gibi nedenlerden dolayı uçakların jet yakıtını yalnızca kalkış yapacağı havalimanlarından temin ettiği bilinmektedir. Komisyon içtihatları ve Kurulun daha önce almış olduğu jet yakıtı pazarına ilişkin kararlar dikkate alındığında havalimanı bazında ilgili coğrafi pazar tanımlanması gerektiği kanaatine varılmıştır. Havalimanı bazında hakim durum değerlendirmesi yapıldığında, PETROFİS’in aracılara yapılan jet yakıtı satışları bazında 13 havalimanında 4054 sayılı Kanun’un 6. maddesi kapsamında hakim durumda olduğu görülmektedir. Bu bilgiler ışığında teşebbüsün savunmasının kabul edilemeyeceği değerlendirilmektedir.

PETROFİS’in Ayrımcılık ve Uyumlu Eylem Yapmadığına İlişkin Savunma

- (146) PETROFİS tarafından yapılan savunmada; yapılan fiyatlandırmanın rasyonel gerekçelere dayandığı, aracı teşebbüs seçiminin objektif kriterlere göre yapıldığı, satış fiyatlarının çok farklı değişkenlere göre belirlendiği ve alıcı tarafın kimliğinin tek parametre olmadığı; tedarikin yapıldığı havalimanlarının değişen maliyetleri, müşterinin ilgili havalimanındaki toplam tüketim hacmi ve ilgili havalimanındaki ikmal operasyonu başına düşen yakıt hacmi, ürün tipi (ihraç veya gümrüklü), müşterinin risk durumu, müşteri ile ticari geçmiş gibi muhtelif gerekçelerin satış fiyatını etkilediği, dolayısıyla bu faktörlerin dikkate alındığı zaman her bir işlem veya alıcının aynı konumda olmadığı, fiyatın zaman, yer, ürün ve müşteri özelinde değişebileceği, hem ürünün kendisinin hem de bu ürünün ikmali için havalimanlarında yapılan yatırımın maliyetli ve pahalı olması sebebiyle akaryakıt dağıtım şirketlerinin aracılara seçerken ve onlara fiyat verirken aracı şirketlerin kurumsallığı, kredibilitesi, vadeli/vadesiz çalışma talepleri, olası zarar ve ziyanın tazmin edilebilmesi için yeterli banka teminat mektubu veya garantör taahhüdü sunup sunamaması, talep ettikleri ürün miktarı gibi objektif kriterlerin dikkate alındığı, ilgili kriterlerin objektif kriterler olup ticari hayatın olağan akışı gereği olduğu ve her basiretli tacirin aracı bir şirket ile çalışmaya başlamadan ve fiyat vermeden önce kendi ticari plan ve istekleri ile iş yapış şeklini dikkate aldığı ve gelecek ödemeleri garanti altına alma isteği ile karar verdiği, dolayısıyla PETROFİS’in aracılar arasında herhangi bir ayrımcı politika izlemediği, ayrımcı eylemden bahsedilebilmesi için aynı koşullara sahip eşit başvuru olma şartının mevcut dosyaya konu şikâyetle gerçekleşmediği, bununla birlikte ticari hayatın olağan akışında tedarik şirketlerinin çalışmak istedikleri aracı firmaları özgürce seçme hakkına sahip olduğu, aracı firmaların tümüyle çalışmak gibi bir zorunluluklarının olmadığı, PETROFİS’in rasyonel gerekçeler ile fiyat belirlediği ve objektif kriterlere uygun olarak aracı seçiminde bulunduğu ve herhangi bir ayrımcı davranış veya uyumlu eylemde bulunmadığı ifade edilmektedir.
- (147) Dosya kapsamında elde edilen bilgi ve belgeler kapsamında, şikâyetçi (.....) ile PETROFİS tarafından lehine ayrımcılık yapıldığı iddia edilen TRIPLE STAR’ın, ekonomik açıdan büyüklük, ölçek, ve ticari performans gibi açılardan farklılık gösterdiği tespit edilmiştir. TRIPLE STAR şikâyet tarihinde on yıla yakın PETROFİS ile çalışan ve ödemelerinde sorun bulunmayan bir teşebbüs konumunda iken (.....) jet yakıtı satışına aracılık faaliyetlerine 2017 yılında yeni başlamış bir teşebbüstür. İlaveten alım miktarları incelendiğinde TRIPLE STAR’ın yakıt alım hacminin (.....)’dan çok daha yüksek olduğu görülmektedir. Bu anlamda söz konusu teşebbüsler eşit konumda bulunmayıp bu iki teşebbüse farklı fiyatlandırma yapılması ticari hayatın akışına uygundur. Şikâyetçi (.....)’ın SOCAR garantörlüğünde PETROFİS’ten yakıt almaya devam ettiği göz önüne alındığında PETROFİS’in şikâyetçi dışlamak gibi bir amacının bulunmadığı söylenebilecektir. Bu çerçevede eşit alıcı konumunda bulunmayan teşebbüslere farklı fiyat teklif edilmesi 4054 sayılı Kanun kapsamında ayrımcılık olarak değerlendirilemeyecek olup teşebbüsün savunması kabul edilmiştir.

I.6.4.2. THY OPET'in İkinci Yazılı Savunmasında Yer Alan Hususlar ve Değerlendirme

a) THY OPET'in Usule İlişkin Savunmaları

THY OPET'in Soruşturma Kapsamına Alınmaması Gerektiğine İlişkin Savunma

- (148) Savunmada, ilgili soruşturma konusu iddiaların rekabet hukuku kapsamı dışında, dayanaktan yoksun, soyut ifadelerden oluştuğu, şikâyetçinin dahi Kurul kararına karşı açtığı davada sunduğu dava dilekçesinde THY OPET hakkında herhangi bir şikâyetinin olmadığına "Hakkında şikâyet yapılmayan THY OPET Havacılık Yakıtları hakkında karar oluşturulmuştur. Biz bu şirket hakkında dilekçemizde bir şikâyet bildirmediğimiz" şeklindeki beyanları ile belirtildiği, bu durumda hakkında şikâyet dahi olmayan THY OPET'in özellikle 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında sözleşme yapmayı reddetme veya ayrımcılık açısından bir incelemeye tabi tutulmaması gerektiği ifade edilmektedir.
- (149) 4054 sayılı Kanun'un 40. maddesinde "Kurul, resen veya kendisine intikal eden başvurular üzerine doğrudan soruşturma açılmasına ya da soruşturma açılmasına gerek olup olmadığının tespiti için önaraştırma yapılmasına karar verir." hükmü yer almaktadır. Bu çerçevede Kurul'un teşebbüsler hakkında inceleme yapabilmesi için teşebbüsler hakkında şikâyet başvurusu olmasına gerek bulunmamaktadır. Öte yandan, şikâyetçinin şikâyet dilekçesinde TRIPLE STAR'ın ortaklarından (.....)ın aynı zamanda THY OPET'te çalıştığı ve yetkili kişi olduğu, ayrıca THY OPET ile aracı olarak çalışma taleplerinin THY OPET tarafından reddedildiği iddiaları yer almaktadır. THY OPET'in savunmasının kabul edilemeyeceği değerlendirilmekle birlikte Soruşturma Raporu'nda teşebbüs hakkında 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında değil 4. maddesi kapsamında değerlendirmelerde bulunulmuştur.

THY OPET'in Savunma Hakkının İhlal Edildiğine İlişkin Savunma

- (150) Savunmada, soruşturma raporunun tebliğinden sonra teşebbüslerinin eylemlerinden dolayı 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında değerlendirildiklerini anladıklarını, öte yandan soruşturma bildiriminde 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal ettiklerine yönelik bir iddianın bulunmadığı, bu nedenle birinci yazılı savunmalarını 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesini ihlal ettiklerine yönelik bir incelemeye tabi tutulduklarını varsayarak yaptıkları, sonuç olarak kapsamlı savunma geliştiremedikleri ve savunma haklarının ihlal edildiği dile getirilmiştir.
- (151) THY OPET'e tebliğ edilen soruşturma bildiriminde, Ankara Bölge İdare Mahkemesi 8. İdari Dava Dairesi'nin 09.03.2022 tarih ve 2021/896 E. 2022/353 K. sayılı kararı ile 01.11.2018 tarih ve 18-41/652-318 sayılı Kurul kararının iptal edilmesine ilişkin mahkeme kararındaki gerekçeye yer verilmiş olup söz konusu gerekçede yer alan " rekabet hukukunun amaç ve ilkeleri ile 4054 sayılı Kanun'da öngörülen usul açısından, 4054 sayılı Kanun'un 4. ve 6. maddelerinin ihlâl edildiği iddialarına dayanan şikâyet hakkında, soruşturma açılmasına gerek olup olmadığını belirlemek için yapılan önaraştırmanın, yetersiz ve eksik incelemeye dayalı olması" ifadelerinden şikâyetin 4054 sayılı Kanun'un hem 4. maddesine hem de 6. maddesine ilişkin olduğu açıktır. Öte yandan THY OPET'in birinci yazılı savunmasında yer verilen "Nitekim Bölge İdare Mahkemesi'nin kararında da THY OPET açısından değerlendirilmesi gereken hususun Kanun'un 6. maddesine ilişkin olduğu kararda açık ve net olarak belirtilmese de..." ifadelerinden de söz konusu soruşturmanın yalnızca 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi ile sınırlı olduğuna dair tarafa herhangi bir bilgilendirme yapılmadığı da görülmekte, soruşturmanın konusunun 4054 sayılı Kanun'un yalnızca 6. maddesi ile sınırlı olduğu değerlendirmesinin tarafın kendi çıkarımı olduğu anlaşılmaktadır. Ayrıca teşebbüsün,

soruşturma raporunda yer verilen değerlendirmelere yönelik olarak ikinci ve üçüncü yazılı savunma hakkı bulunmaktadır. Bu çerçevede, THY OPET'in savunma hakkının kısıtlandığı savunmasına itibar edilememiştir.

b) THY OPET'in Esasa İlişkin Savunmaları

THY OPET'in Mal Vermeyi Reddetme İddiasının Asılsız Olduğuna İlişkin Savunma

- (152) Savunmada, Bölge İdare Mahkemesinin iptal kararı gerekçelerinden (.....)'in anlaşma yapılması talebinin reddinin sebeplerinin yeterince araştırılmadığı olduğu, bununla birlikte bu hususun Önaraştırma Raporu'nda yeterince araştırıldığı, bahse konu Rapor'da "THY OPET'in prensip olarak "aracı" konumundaki her firmayla çalışmadığı, yüksek teminat bedellerinin olduğu, finansal riskin yüksek olduğu bu pazarda firmaların aracı şirketler bakımından güven temin eder nitelikte olması aranmakta, bunun neticesinde de firmalar aracı şirketle çalışma konusunda seçici davranabildiği, şikâyetçinin THY OPET ile çalışmak için teklif almak istediği ve söz konusu teklif talebinin THY OPET tarafından reddedildiği, bahse konu talebin reddedilmesinin sebebinin ise THY OPET 'in mevcut durumda çalıştığı bir aracı firma bulunmasından kaynaklandığı" ifadeleri ile yeterli değerlendirmelerin yapıldığı, özel jetlere yapılan satışların jet yakıtı satış pazarındaki satışların yaklaşık (.....) gibi oldukça küçük bir kısmını kapsadığı, bu satışların şikâyet edilen tarihte çok azının THY OPET tarafından yapılmakta olduğu, küçük etkisi olan bir pazarda mal vermeyi reddetme iddialarının ekonomik açıdan rasyonel gerekçelerinin bulunamayacağı, nitekim aracılık yapan teşebbüslerin doğrudan jet yakıtı tedariki yapan teşebbüslerin alternatif rakipleri olmaktan uzak oldukları ifade edilmektedir.
- (153) THY OPET'in mevcut dosya kapsamında yer alan ilgili havalimanlarında aracı teşebbüslere yapılan jet yakıtı satışları bakımından 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında hakim durumda olmadığı görülmektedir. 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında bir ihlal olup olmadığı incelendiğinde ise, yapılan yerinde incelemeler ve araştırmalar sonucunda bu kapsamda ulaşılan herhangi bir bulgu olmadığı görülmekte olup tarafın savunması kabul edilmiştir.

THY OPET'in Çalıştığı Aracı Kuruluş Sayısının Sınırlı Olduğuna İlişkin Savunma

- (154) Savunmada, düzenli uçuş yapan havayolu şirketlerinin büyük sağlayıcılardan bir veya birkaçı ile anlaştığı, düzensiz uçuş yapan özel jetlerin ise genelde aracı kuruluşlar ile anlaştığı, bu aracı kuruluşların da büyük sağlayıcılar ile anlaştığı, THY OPET'in şikâyet edilen tarihte piyasada faaliyet gösteren ve bağımsız olan aracı kuruluşlar ile sözleşmelerinin bulunduğu, şikâyetçi ile THY OPET arasında 01.09.2019 tarihinde sözleşme akdedildiği ve birçok defa yakıt satışı gerçekleştirildiği ifade edilmektedir.
- (155) Dağıtıcı teşebbüsler çalışacakları teşebbüsleri belirlerken, ticarete konu ürünün fiyatının yüksek olması, bundan dolayı aracı kuruluşların üstleneceği teminat yükümlülüklerinin fazla olması nedeniyle teşebbüslerde ticari hayatın gerektirdiği birtakım şartlar aramasının olağan bir durum olduğu kabul edilmektedir. Dolayısıyla dağıtıcı teşebbüslerin her aracı firmayla çalışmaya zorlanmasının ticari hayatın gerçekleri ile uyuşmayacağı değerlendirilmektedir. Her ne kadar THY OPET'in THY OPET 01.09.2019 tarihinde (.....) ile yakıt satışı için anlaştığı ifade edilse de Bulgu 6 ve Bulgu 7'deki ifadelerden THY OPET'in tüm aracı teşebbüslere hizmet sunmak istemediği anlaşılmaktadır. Öte yandan mali risklerin yüksek olduğu jet yakıtı satışı piyasasında tedarik şirketlerinin çalışmak istediği aracılar arasında seçim yapmasının 4054 sayılı Kanun'u ihlal etmediği kanaatine ulaşılmıştır.

Jet Yakıtı Coğrafi Pazarının Tüm Türkiye Olarak Kabul Edilmesi Gerektiğine İlişkin Savunma

- (156) Savunmada, soruşturma raporundaki coğrafi pazara yönelik tespitlere katılmadıkları, jet yakıtı tedariki şirketlerinin jet yakıtı satışına ilişkin anlaşmaları havalimanı bazında değil Türkiye bazında yaptığı, halihazırda ihrakiye lisansı olan bu şirketlerin aracı şirketlerin talepleri üzerine yakıtı fiziken ilgili havalimanına taşıdığı, jet yakıtı tedarik faaliyetlerinin ülke geneline yayıldığı, bu anlamda pazarın spesifik havalimanı koşulları çerçevesinde şekillenmediği, ülke çapındaki uygulamaların her bir havalimanı özelindeki uygulamaları doğrudan etkilediği hususları göz önünde bulundurulduğunda jet yakıtı piyasasında coğrafi pazarın Türkiye şeklinde tek pazar olarak değerlendirilmesinin yerinde olacağı ifade edilmektedir.
- (157) “İlgili Coğrafi Pazar” bölümünde de belirtildiği üzere, jet yakıtı pazarına ilişkin Avrupa Komisyonu içtihadı ve geçmiş Kurul kararları dikkate alındığında, yakıt tedarikçilerinin havalimanı bazında teklif vermesi, operasyonel maliyeti ve uçuş güvenliği gibi nedenlerle uçaklara yakıt ikmalinin genellikle uçağın kalkış yapacağı havalimanında yapıldığı dikkate alındığında her bir havalimanının ayrı bir ilgili coğrafi pazarı oluşturduğu kanaatine varılmıştır.

THY OPET Açısından Diğer Teşebbüslerden Ayrı Bir Hakim Durum Değerlendirmesi Yapılması Gerektiğine İlişkin Savunma

- (158) Savunmada, Mahkemenin iptal kararı sonrasında soruşturma kararının yalnızca diğer teşebbüsler için alınması gerektiği, mahkemenin iptal gerekçeleri düşünüldüğünde THY OPET’in diğer teşebbüslerden tamamı ile ayrı değerlendirilmesi gerektiği, bu nedenle diğer teşebbüslerden ayrı bir değerlendirme yapılarak hakkında hiçbir bulgu olmayan THY OPET açısından soruşturmanın sonlandırılmasının yerinde olacağı iddia edilmektedir.
- (159) Dosya kapsamında THY OPET hakkındaki iddialar 4054 sayılı Kanun’un 4. maddesi kapsamına girdiğinden, THY OPET’in soruşturmadan çıkarılmasına gerek görülmemiştir. Öte yandan tarafa 4054 sayılı Kanun’un 4. maddesi kapsamında herhangi bir ihlal isnadında bulunulmamaktadır.

I.6.4.3. TRIPLE STAR’ın Savunmasında Yer Alan Hususlar ve Değerlendirme

TRIPLE STAR Hakkında Hakim Durum Değerlendirmesi Yapılamayacağına, Danışıklı İlişki İçinde Bulunmadığına ve TRIPLE STAR ile (.....)’ın Eşit Konumda Olmadığına İlişkin Savunma

- (160) Savunmada, TRIPLE STAR jet yakıtı tedariki pazarında dağıtıcı firmaların aracısı/ yeniden satıcısı (reseller) konumunda bulunduğundan, ilgili pazarda pazar gücüne sahip olduğu yönünde bir değerlendirme yapılamayacağı ve 4054 sayılı Kanun’un 6. maddesi kapsamında hakim durum değerlendirmesine konu edilemeyeceği, dosya konusu ayrımcılık iddialarının 4. madde kapsamında değerlendirilmesi gerektiği, 4. madde kapsamında bir ayrımcı uygulamanın rekabete aykırılığında bahsedilebilmesi için ise en az iki teşebbüs arasında, münhasır bayilik ilişkisi hariç olmak üzere anlaşma, karar veya uyumlu eylem olarak nitelendirilebilecek bir davranış şeklinde tezahür etmesi, bu davranışın ticari ilişkiye girilecek eşit durumdakiler arasında ayırım gözetme amacı taşıması veya bu etkiyi doğurabilecek nitelikte olması ve bu ayrımcılığın muhatabı olan teşebbüs aleyhine rekabet edebilirlik açısından dezavantajlı duruma düşürmesi veya düşürebilecek olması gerektiği, öte yandan TRIPLE STAR’ın böyle bir danışıklılığın içinde olmadığı, satın alma miktarları farklı

olan dağıtıcıların eşit konumda bulunmadığı, eşit konumda bulunmayan alıcılar ile eşit ticari koşullarda anlaşma yapılmasının beklenmesi, ticari hayatın olağan akışına aykırı şekilde hakim durumda bulunmayan sağlayıcı teşebbüslerin kendi ticari koşullarını serbestçe belirleme özgürlüğüne rekabet hukuku kuralları çerçevesinde müdahale edilmesi anlamına geleceği, dolayısıyla 4. madde bakımından ayrımcılık uygulamasından bahsedilemeyeceği, TRIPLE STAR'ın ayrımcılık yapmak konusunda başkaca herhangi bir teşebbüs ile şikâyetçi aleyhine danışıklı ilişki içinde bulunduğu yönünde bir bilgi veya belge sunulmadığı ifade edilmektedir.

- (161) TRIPLE STAR için dosya kapsamında hakim durum değerlendirmesi yapılmasına gerek duyulmamış olup teşebbüs hakkındaki iddialar 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında ele alınmıştır. TRIPLE STAR ve (.....) satış kapasitesi, faaliyet gösterdiği yıl, müşteri portföyü, hizmet verdiği meydan sayısı, ödemelerini zamanında yapip yapmaması bakımından incelendiğinde eşit konumda alıcı olmadığı görülmektedir. Bunlara ilaveten, soruşturma sürecinde TRIPLE STAR'ın (.....)'ı jet yakıtına aracılık hizmeti piyasasından dışlamak için herhangi bir teşebbüs ile anlaşma ya da uyumlu eylem içinde olduğuna ilişkin herhangi bir belge bulunamamış ve teşebbüsün 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal etmediği kanaatine ulaşılmıştır.

Soruşturma Bildirimi'nin Yeterli, Açık ve Net Bilgileri İçermediğine İlişkin Savunması

- (162) Savunmada, tarafa gönderilen Soruşturma Bildirim Yazısı'nın iddiaların türü ve niteliği hakkında yeterli, açık ve net bilgileri içermediği sebebiyle 4054 sayılı Kanun'un 43/2. maddesinin, aynı zamanda Anayasa'nın 36. maddesinde ve Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi'nin 6. maddesinde düzenlenen ve temel hak ve özgürlüklerden biri olan "adil yargılanma ve savunma hakkı"nın da ihlal edildiği iddia edilmektedir
- (163) Soruşturma Bildirimi'nde de görüleceği üzere, taraf hakkındaki soruşturma açılmasına temel teşkil eden bilgi ve belgeler tarafa soruşturma kapsamında da sunulmuş ve tarafa yazılı savunmalarını göndermesi için bildirim tebliğ edildiği tarihten itibaren 30 gün süre tanınmıştır. Dolayısıyla Soruşturma Bildirimi'nin yeterli, açık ve net bilgileri içermediği iddiasında gerçeklik payı bulunmadığı değerlendirilmektedir. Bu kapsamda teşebbüsün savunma hakkının kısıtlanmadığı ve buna yönelik savunmasının kabul edilemeyeceği sonucuna ulaşılmıştır.

I.6.5. Genel Değerlendirme

- (164) PETROFİS, THY OPET ve TRIPLE STAR hakkında 4054 sayılı Kanun'un 4. ve 6. maddesi kapsamında yürütülen soruşturma neticesinde,
- Dosya kapsamındaki iddialar dikkate alındığında; ilgili ürün pazarlarının "jet yakıtı tedariki pazarı" ve "jet yakıtı satışına aracılık hizmetleri pazarı" olarak tanımlanmasına; her havalimanındaki jet yakıtı satış koşullarının birbirinden önemli ölçüde farklılaşması ve havalimanları arasında ikame edilebilirliğin bulunmaması nedeniyle ilgili coğrafi pazarın havalimanı bazında tanımlanmasına,
 - PETROFİS'in aracı teşebbüslere yapılan jet yakıtı satışı bazında; İstanbul Havalimanı ve Sabiha Gökçen Havalimanı'nda hâkim durumda olduğunu gösterecek yüksek pazar payının bulunmaması; İzmir Adnan Menderes Havalimanı, Milas-Bodrum Havalimanı ve Van Ferit Melen Havalimanı'nda yüksek pazar paylarına ulaştığı dönemler olmasına karşın bu pazar paylarını istikrarlı şekilde koruyamaması sebebiyle bu havalimanları bakımından hâkim durumda olmadığına,

- PETROFİS'in aracı teşebbüslere yapılan jet yakıtı satışı bazında; Adana Havalimanı, Ankara Esenboğa Havalimanı, Antalya Havalimanı, Dalaman Havalimanı, İstanbul Atatürk Havalimanı, Trabzon Havalimanı, Erzurum Havalimanı, Gaziantep Havalimanı, Diyarbakır Havalimanı, Tekirdağ Çorlu Havalimanı, Eskişehir Hasan Polatkan Havalimanı, Hatay Havalimanı ile Kapadokya Havalimanı'nda elde ettiği yüksek ve istikrarlı pazar payları ile genel olarak jet yakıtı tedariki pazarında mevcut olan pazara giriş engelleri ve aracı teşebbüslerin dengeleyici alıcı gücüne sahip olmadıkları dikkate alındığında bahse konu havalimanlarında aracı teşebbüslere yapılan jet yakıtı tedariki pazarında hâkim durumda olduğuna,
- PETROFİS'in 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında "eşit durumdaki alıcılara aynı ve eşit hak, yükümlülük ve edimler için farklı şartlar ileri sürerek, doğrudan veya dolaylı olarak ayrımcılık" yapmak suretiyle hâkim durumunu kötüye kullandığına ilişkin bir sonuca ulaşamadığına,
- (.....)'in dosya kapsamındaki iddialarının ayrımcılığın yanı sıra rekabet hukuku kapsamında dolaylı mal vermenin reddi olarak ele alınabileceğine, öte yandan söz konusu eylemin kötüye kullanma olarak değerlendirilebilmesi için kümülatif olarak karşılanması gereken vazgeçilmezlik koşulu, alt pazarda etkin rekabetin ortadan kalkmasının muhtemel olması koşulu ve tüketici zararının ortaya çıkmasının muhtemel olması koşulunun hiçbirini karşılamadığına, bu nedenle PETROFİS'in eylemlerinin 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesini çerçevesinde ihlal olarak değerlendirilemeyeceğine,
- (.....)'ı jet yakıtına aracılık hizmetleri pazarından dışlamaya yönelik PETROFİS, THY OPET ve TRIPLE STAR arasında rekabeti kısıtlayıcı bir anlaşma veya uyumlu eylem olduğuna dair herhangi somut bir bilgi ve belgeye ulaşılamadığına, bu doğrultuda söz konusu teşebbüslerin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal etmediğine

karar verilmiştir.

J. SONUÇ

(165) 07.04.2022 tarihli ve 22-16/277-M sayılı Kurul kararı uyarınca yürütülen soruşturma ile ilgili olarak düzenlenen Rapor'a ve Ek Görüş'e, toplanan delillere, yazılı savunmalara, sözlü savunma toplantısında yapılan açıklamalara ve incelenen dosya kapsamına göre, Petrofis Akaryakıt Dağıtım Hizmetleri AŞ, THY Opet Havacılık Yakıtları AŞ ve Triple Star Aviation Ltd. ünvanlı teşebbüslerin 4054 sayılı Kanun'un 4. ve 6. maddesini ihlal ettiklerine dair herhangi bir bulguya ulaşılamadığına, dolayısıyla söz konusu teşebbüslere 4054 sayılı Kanun'un 16. maddesi çerçevesinde idari para cezası uygulanmasına yer olmadığına, gerekçeli kararın tebliğinden itibaren 60 gün içinde Ankara İdare Mahkemelerinde yargı yolu açık olmak üzere OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.