

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2023-3-025 (Devralma)
Karar Sayısı : 23-22/426-142
Karar Tarihi : 12.05.2023

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Birol KÜLE
Üyeler : Ahmet ALGAN (İkinci Başkan), Şükran KODALAK,
Hasan Hüseyin ÜNLÜ, Cengiz ÇOLAK

B. RAPORTÖRLER: Mesut MORGÜL, Ahmet Buğra KAZAK, Özlem NARHİN,
Mehmet TUĞRUL, Ayşenur TÜRK KÖROĞLU

C. BİLDİRİMDE

BULUNAN : - Fraport TAV Yatırım Yapım ve İşletme AŞ
Temsilcisi: Av. Emre ÖNAL, Av. Ahmet Bahadır BEKTAŞ
Eski Büyükdere Cad. No:26/84 Windowist Tower K:12
Maslak Sarıyer/İstanbul

- (1) **D. DOSYA KONUSU:** Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü tarafından 01.12.2021 tarihinde gerçekleştirilen ihale doğrultusunda Fraport TAV Yatırım Yapım ve İşletme AŞ'nin Antalya Havalimanı bünyesinde yeni imtiyaz döneminde sahip olacağı akaryakıt ikmal ve depolama tesislerinin inşası ve işletilmesi haklarının Potas Akdeniz Akaryakıt Dağıtım Anonim Şirketi'ne devredilmesi işlemine izin verilmesi talebi.
- (2) **E. DOSYA EVRELERİ:** Rekabet Kurumu (Kurum) kayıtlarına 12.04.2023 tarih ve 37545 sayı ile giren ve Fraport TAV'ın 10.05.2023 tarih ve 38576 sayılı yazısı ve 11.05.2023 tarih ve 38602 sayılı taahhüt metninin sunumu ile tamamlanan bildirim üzerine düzenlenen 12.05.2023 tarih ve 2023-3-025/Öİ sayılı Devralma Ön İnceleme Raporu görüşülerek karara bağlanmıştır.
- (3) **F. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda, devralanın taahhütleri çerçevesinde dosya konusu işleme izin verilmesinde sakınca bulunmadığı ifade edilmiştir.

G. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

- (4) Bildirime konu işlem, DHMİ tarafından 01.12.2021 tarihinde gerçekleştirilen ihale doğrultusunda Fraport TAV'ın Antalya Havalimanı bünyesinde yeni imtiyaz döneminde sahip olacağı akaryakıt ikmal ve depolama tesislerinin inşası ve işletilmesi haklarının Potas Akdeniz Akaryakıt Dağıtım AŞ'ye (POTAS) devredilmesine ilişkindir.¹
- (5) Söz konusu işlemde POTAS'ın, Antalya Havalimanı'nda akaryakıt depolama ve ikmal tesislerinin inşası ve işletilmesi faaliyetiyle işgal etmesinin öngörüldüğü, ancak söz konusu faaliyetin gerçekleşebilmesi için, Antalya Havalimanı'nın kullanım kapasitesinin artırılması ve genişletilmesi hedefi doğrultusunda, ilgili akaryakıt depolama ve ikmal tesislerinin inşasının gerektiği belirtilmektedir.

¹ Söz konusu işlemde daha önce, hazırlayıcı nitelikte olan POTAS'ın Petrol Ofisi ve FRAPORT TAV tarafından ortak kontrolü ve 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun (4054 sayılı Kanun) ve 2010/4 sayılı Rekabet Kurulu'ndan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ (2010/4 sayılı Tebliğ) çerçevesinde izin verilmesi talebi Kuruma 14.02.2023 tarihinde intikal etmiş ve Kurulun 23.02.2023 tarih ve 23-10/158-49 sayılı kararıyla işleme izin verilmiştir.

- (6) Antalya Havalimanı bünyesinde mevcut durum itibarıyla üç farklı depolama tesisi bulunmakta olup; bu üç tesisin ikisi İstanbul Jet ve Petrol Ofisi tarafından, üçüncüsü ise Shell Company of Turkey Limited Merkezi Londra Türkiye Şubesi (Shell), THY Opet Havacılık Yakıtları AŞ (THY Opet) ve BP Petrolleri AŞ'den (BP) oluşan bir ortak girişim tarafından işletilmektedir.² POTAS'ın söz konusu akaryakıt depolama ve ikmal tesislerini önce inşa etmesi, inşaatın tamamlanmasının akabinde ise işletmesi planlanmaktadır. Antalya Havalimanı bünyesinde bulunan mevcut akaryakıt depolama ve hava ikmal tesislerinin bulunduğu alan ise Havaalanı Genişletme Projesi kapsamında yıkılarak apron devamı olacak şekilde genişletilecektir. Eski tesislerin yıkımı, yeni tesisin inşasından yaklaşık iki ay sonra Fraport TAV'ın yapım takvimine bağlı olarak gerçekleşecektir. Mevcut tesislerin toplam kapasitesi (.....) m³ olup yeni yapılacak olan tesis DHMİ İhale Şartnamesinde belirtildiği şekilde (.....) m³ olacaktır.
- (7) Antalya Havalimanı'nda 2027 itibarıyla³ POTAS'ın, yukarıda sayılı faaliyetleri göstermek için DHMİ'nin 01.12.2021 tarihli İhale Şartnamesi hükümleri uyarınca DHMİ kabullerine tabi olmak şartıyla Antalya Havalimanı'ndaki uçak akaryakıt tesislerinin yatırım ve işletilmesine ilişkin hak ve yükümlülükleri Fraport TAV'dan devralması planlanmaktadır.

G.1. Taraflar Hakkında Bilgi

G.1.1. İlgili Teşebbüsler

G.1.1. POTAS (Devralan)

- (8) POTAS, Antalya Havalimanı'nda akaryakıt satın alımı, taşınması ve bununla ilgili boru hattı işletilmesi, satışı, elleçlemesi, depolaması ve depolama hizmetlerinin verilmesi, havacılık operasyonlarının ve uçak ikmal işlemlerinin gerçekleştirilmesi alanında yürürlükteki mevzuat ve kabul edilmiş standartlar uyarınca faaliyet göstermek üzere ortak girişim şeklinde kurulmuştur⁴. POTAS, bahse konu faaliyetleri göstermek için DHMİ'nin 01.12.2021 tarihli İhale Şartnamesi hükümleri uyarınca, Antalya Havalimanı'ndaki uçak akaryakıt tesislerinin yatırım ve işletilmesine ilişkin hak ve yükümlülükleri Fraport TAV'dan devralacaktır.

G.1.2. Antalya Havalimanı Akaryakıt İkmal ve Depolama Tesisleri (Devre Konu)

- (9) Devre konu haklar, Antalya Havalimanı'ndaki yeni akaryakıt ikmal ve depolama tesislerinin inşası ve bu tesislerin 2027 yılından başlayarak 25 yıl süreyle işletilmesine ilişkindir.

G.1.3. Fraport TAV Yatırım Yapım ve İşleme AŞ (Devreden)

- (10) Fraport TAV hâlihazırda Antalya Havalimanı'nın işletme hakkına sahiptir. 29.03.2018 tarih ve 18-09/165-83 sayılı Kurul Kararı ile Antalya Havalimanı'nın işletme hakkı Fraport TAV tarafından devralınmıştır.

² Rekabet Kurulunun (Kurul) 28.12.2006 tarih ve 06-95/1202-365 sayılı kararı ile menfi tespit belgesi verdiği doğrultuda Bodrum (BJV), Antalya (AYT) ve İzmir (ADB) havalimanlarında yer alan müşterek tesislerde depolama ve teslim alma/etme hizmetleri, BP/Shell/THY Opet adına Müşterek Tesisler Ortak Girişimi yönetiminde sağlanmaktadır.

³ (.....)

⁴ Kurulun 23.02.2023 tarih ve 23-10/158-49 sayılı kararı.

G.2. İşlem Tarafları (Ana Gruplar)

G.2.1. Petrol Ofisi

- (11) Petrol Ofisi, EPDK nezdinde almış olduğu lisanslar kapsamında, sahip olduğu bayilik ağı ile yurt genelinde akaryakıt, LPG ve otopaz, madeni yağ üretim, dağıtım, depolama ve satış faaliyetlerini yürütmektedir. Petrol Ofisi'nin ana sözleşmesinde başlıca faaliyet konuları; yurt içinden ve yurt dışından akaryakıt temin etmek ve satmak, rafineri yan ürünleri dağıtımını tanzim etmek, depolamak ve satmak, her türlü madeni yağ ve gres ile bunların yan ürünlerini üretmek, harmanlamak, üretim ve harmanlama için gerekli tesisleri kurmak, toptan ve perakende satışını, ithalini, ihracını yapmak olarak düzenlenmiştir. 13.06.2017 tarihinde Petrol Ofisi'nin hisseleri Hollanda merkezli şirketler topluluğu olan VIP Turkey Holding B.V (Vitol Grup) tarafından satın alınmış olup en son hissedarlık yapısına göre; Petrol Ofisi'nin %(.....) hissedarı Vitol Grup'tur. Vitol Grup ise tüm dünyada rafinericilik, ham petrol, doğalgaz, LPG, nafta, kömür alım satımına ilişkin faaliyetlerde bulunmaktadır.

G.2.2. Sera Yapı Grubu

- (12) Fraport TAV üzerinde kontrol sahibi olan Sera Yapı Grubu'nun faaliyetlerinden bazıları inşaat, araç muayene ve yatırımdır.

G.2.3. TAV Havalimanları

- (13) TAV Havalimanları Holding AŞ (TAV Havalimanları) havalimanı terminal işletmeciliği alanında faaldir. Hâlihazırda Türkiye'de Antalya Havalimanı (Fraport ile ortaklaşa), Ankara Esenboğa Havalimanı, İzmir Adnan Menderes Havalimanı, Alanya Gazipaşa Havalimanı ve Milas Bodrum Havalimanı'nı işletmektedir. TAV Havalimanları yurt dışında Kazakistan'ın Almatı, Gürcistan'ın Tiflis ve Batum, FTunus'un Monastır ve Enfidha-Hammamet, Kuzey Makedonya'nın Üsküp ile Ohrid, Suudi Arabistan'ın Medine, Hırvatistan'ın Zagreb ve Letonya'nın Riga Havalimanı'nda faaliyet göstermektedir.
- (14) TAV Havalimanları ve Fraport TAV farklı ekonomik bütünlükler teşkil etmektedir. (.....).

Şekil 1:Fraport TAV Hissedarlık Yapısı

(.....TİCARİ SIR.....)

G.2.4. Fraport AG (Fraport)

- (15) Fraport'un faaliyet alanları; havalimanı yönetimi, trafik ve terminal yönetimi, havalimanı perakendeciliği, yer hizmetleri, intermodal anlayış⁵, merkez yönetimi, çevre yönetimi, bilişim teknolojisi hizmetleri, sigortacılık hizmetleri ve gayrimenkul pazarlama hizmetlerini kapsamaktadır. Bahsi geçen faaliyet alanlarının yanı sıra Fraport, havalimanı işletmeciliği alanında planlama ve danışmanlık hizmetleri de sunmaktadır. Fraport'un ana faaliyet konusunu ise, tamamına sahip olduğu Frankfurt Havalimanı'nın işletilmesi ve yönetilmesi oluşturmaktadır. Frankfurt Havalimanı'nın işletilmesine ek

⁵ Taşıyıcının, taşımanın tamamından ya da bir kısmından sorumlu olduğu, birden fazla taşıma türü ya da aracının kullanıldığı taşıma modelidir. <https://www.hubtic.com/tr/blog/intermodal-tasimacilik-nedir-intermodal-tasimacilik-turleri-nelerdir/> Erişim Tarihi 02.05.2023.

olarak, Fraport, grup şirketleri aracılığıyla dünya genelinde 30 havalimanının işletilmesinde de faaliyet göstermektedir. Fraport'un Türkiye'de TAV Havalimanları ile birlikte üzerinde ortak kontrol sahibi olduğu Antalya Havalimanı'nın işletilmesi dışında mevcut herhangi bir faaliyeti bulunmamaktadır.

G.2.5. Antalya Akaryakıt

- (16) Diğer ortak girişim tarafı olan Antalya Akaryakıt'ın ise, ana faaliyet alanı her türlü hava aracı için petrol ürünleri, akaryakıt, madeni yağlar ve gresler ile petrol kimyası ürünlerin, kimyevi maddeler ve boyaların yurt içi ve yurt dışında satımı, ithali, ihracı, dağıtımı ve nakliyesini yapmak ve yaptırmaktır. Antalya Akaryakıt devralma işlemini gerçekleştirebilmek amacıyla kurulmuş olup faaliyet alanı devralma işlemi ile sınırlı olacaktır.

G.3. Sektör Hakkında Bilgi ⁶

G.3.1. Jet Yakıt Pazarına İlişkin Genel Bilgiler⁷

- (17) Jet yakıtı tedarik süreci, jet yakıtının TÜPRAŞ-Türkiye Petrol Rafinerileri AŞ (TÜPRAŞ), Socar Turkey Enerji AŞ'ye (SOCAR) gibi rafineri işleten şirketlerden temininden, bu ürünün nihai kullanıcısı olan havayolu şirketlerine havalimanındaki alt yapılar aracılığıyla teslimine ilişkin süreci kapsamaktadır. Öte yandan sektörde jet yakıtı tedarik zincirine ilişkin akaryakıt piyasasına ilişkin düzenlemeler ile havacılık ve havalimanı işletmelerine ilişkin düzenlemelerin yanı sıra EPDK, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) ve DHMİ tarafından yayınlanan ikincil düzenlemeler ve belirli standartlar⁸ bulunmaktadır.

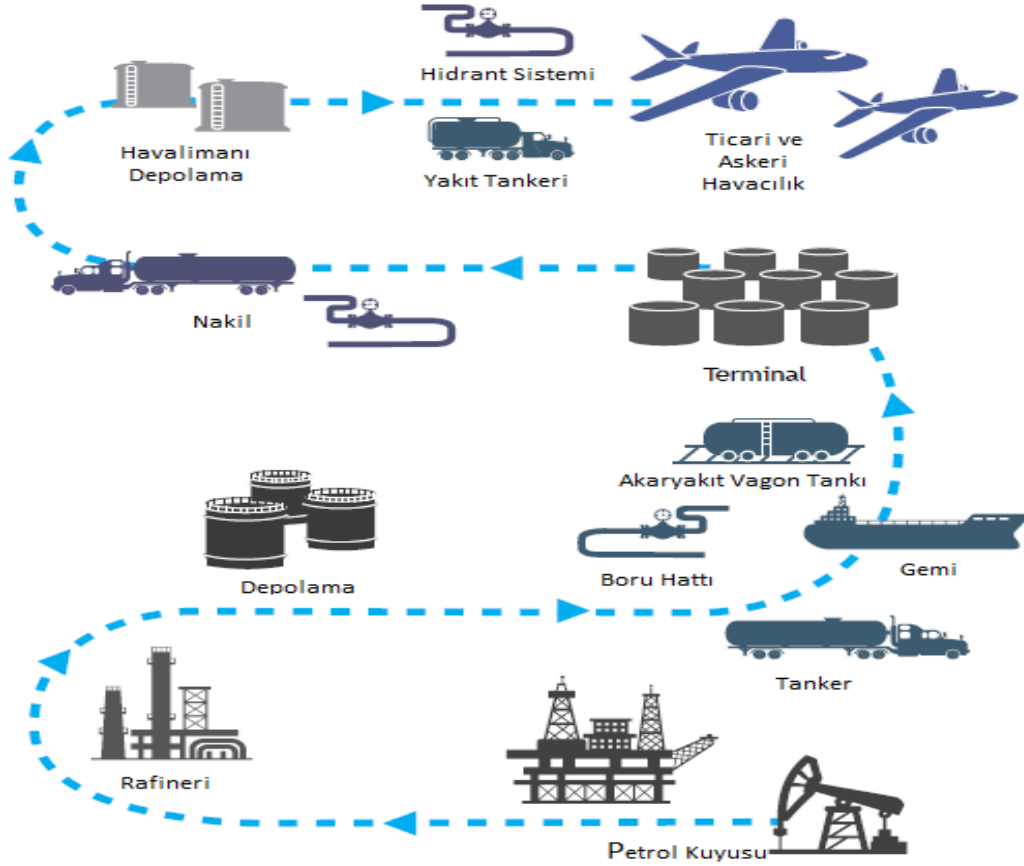
G.3.2. Jet Yakıt Tedarik Zinciri

- (18) Jet yakıt pazarı, ikmal zinciri bakımından, ülkemizdeki geleneksel akaryakıt dağıtım pazarından farklılık arz etmektedir. Akaryakıt dağıtım pazarında "rafineri/ithalat-dağıtım şirketi-bayi-tüketici" şeklinde bir ikmal zinciri varken, havacılık yakıtları pazarındaki zincir, "rafineri/ithalat-tedarikçi-tüketici" şeklindedir.
- (19) Tedarik: Jet yakıtı tedarik zincirinin rafineri kısmında Türkiye sınırları içerisinde hâlihazırda TÜPRAŞ ve SOCAR hizmet sunmaktadır. TÜPRAŞ'ın İzmit, İzmir ve Kırıkkale rafinerilerinde; SOCAR'ın ise İzmir rafinerisinde jet yakıtı üretilmektedir. Yurt içindeki rafinerilerin üretimi haricinde jet yakıtı tedariki ithalat yoluyla da gerçekleştirilebilse de pazar ihtiyacı büyük ölçüde yurt içi üretimden karşılanmaktadır.

⁶ Bu bölümde Kurulun 26.02.2014 tarih ve 14-08/155-66 sayılı kararı ile 26.09.2018 tarih ve 18-34/562-277 sayılı kararından yararlanılmıştır.

⁷ Bu bölümde Kurulun 26.02.2014 tarih ve 14-08/155-66 sayılı kararı ile 26.09.2018 tarih ve 18-34/562-277 sayılı kararından yararlanılmıştır.

⁸ Örneğin jet yakıtı tedarikine ilişkin yurt içi pazarında hizmet sunan teşebbüslerin uyması gereken standartlar SHGM tarafından belirlenmiştir.

Şekil 2: Jet Yakıtı Pazarında Üretim ve Dağıtım⁹

- (20) Dağıtım: Öncelikle jet yakıtı dağıtım pazarında faaliyet göstermek isteyen teşebbüslerin EPDK'den ihrakiye teslim lisansı¹⁰ almaları gerekmektedir. İhrakiye ise Petrol Piyasası Lisans Yönetmeliği'nin 4. maddesinde "ülkenin karasuları ve/veya karasuları bitişğinde 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 açıklanmıştır. Bu kapsamda, ihrakiye lisansı olmayan teşebbüslerin jet yakıtını fiziki olarak taşımaları yasal olarak mümkün değildir. İhrakiye lisansına sahip daha fazla teşebbüs mevcut olsa da uygulamada jet yakıtının havalimanlarına ikmalini gerçekleştiren teşebbüsler akaryakıt dağıtım şirketleri veya söz konusu şirketlerin dâhil olduğu ekonomik bütünlükte yer alan şirketlerdir. 2023 yılı itibarıyla Türkiye genelindeki havalimanlarına jet yakıtı tedarik hizmeti sunan teşebbüsler Petrol Ofisi, THY Opet, Shell, BP ve TFS Akaryakıt Hizmetleri AŞ (TFS) olarak sayılabilecektir.¹¹ Bir teşebbüsün ilgili pazara girişi için Türkiye'deki bir veya birkaç havalimanında faaliyet göstermesi yeterli olup tüm havalimanlarında hizmet

⁹ İlgili görsel: <https://www.chemopharm.com/resources/jet-fuel/> Erişim Tarihi: 28.04.2023

¹⁰ İhrakiye "deniz ve havayolu araçlarına ücret karşılığı sağlanan akaryakıt" olarak tanımlanabilecektir.

¹¹ Jet yakıt satış pazarında kanat altı hizmet tedarikçisi olarak birçok aracı teşebbüs de faaliyette bulunmaktadır. Örneğin; Antalya Havalimanında Triple Star Aviation Trading Ltd., Gözen Havacılık Taşımacılık Eğitim ve Petrol Ürünleri Ticaret AŞ, BluePlan Aviation Services Consulting Ltd. gibi aracılık faaliyetinde bulunan teşebbüsler mevcuttur.

sunması gerekmemektedir. Ayrıca Petrol Piyasası Lisans Yönetmeliğinin 6. maddesi¹² uyarınca jet yakıt dağıtım pazarında faaliyet gösteren teşebbüslerin diğer teşebbüslere havacılık yakıt ikmal hizmeti sunmasına izin verilmiştir. İhrakiye lisansı alarak pazara yeni giren bir teşebbüs faaliyetlerini üç şekilde yürütebilmektedir:

- (i) İlgili havalimanında depolama tesisi kurmak üzere DHMİ'den faaliyette bulunacağı havalimanı için yer tahsisi ve SHGM'den gayri sihhi müessese (GSM) ruhsatı alarak faaliyete başlamak.
- (ii) İlgili havalimanında hâlihazırda depolama tesisi olan bir teşebbüsten depolama hizmeti almak.
- (iii) Fiili bir depolama faaliyeti yürütmeksizin depo sahibi teşebbüslerden depoda mal satın almak yoluyla bir nevi kanat altı hizmet tedarikçisi (tahsilat aracı) olarak faaliyet göstermek.

- (21) Depolama: Jet yakıtı tedarik şirketleri tarafından rafineriden alınan veya ithal edilen yakıt, karayolu ya da denizyolu ile havalimanlarındaki depolama tesislerine nakledilmektedir. Kanat altı hizmet tedarikçiliği hariç olmak üzere jet yakıt satışı yapmak isteyen tedarikçi şirketler yatırım yaparak kendi akaryakıt depolama tesislerini kurmakta ya da diğer depolama lisansı sahibi teşebbüslerin depolama tesislerini kullanmaktadırlar. Bu akaryakıt depolama tesisleri teşebbüsler tarafından tek başına ya da müştereken işletilebilmektedir. Havayollarına yakıt satışı yapacak olan teşebbüsün depolama tesisi olmaması durumunda ise depolama lisansı almış şirketlerle anlaşmalar yaparak bu havalimanında müşterileri olan havayollarına yakıt tedarik edilebilmektedir.
- (22) Öte yandan yeni bir depolama tesisi kurmak her durumda fiziken ve/veya hukuken mümkün olmadığı gibi kimi durumda rasyonel bir seçenek olarak da görülmemektedir. Bazı teşebbüslerce, pazara yeni giren şirketler bakımından depolama hizmeti yahut depoda mal satın alınması seçeneklerinin genellikle daha rasyonel olduğu belirtilmekle birlikte, depolama tesisine sahip teşebbüslerin kapasite kısıtını gerekçe göstererek bu tür talepleri reddetme ihtimalleri bulunmaktadır. Öte yandan teşebbüsler tarafından kapasite kısıtı gerekçe gösterilerek bu tür taleplerin şu ana dek reddedilmediği de beyan edilmiştir.¹³
- (23) Dosya mevcudu bilgilere göre, havalimanlarında belirli bir depolama tesisine sahip olmanın başlıca avantajları; arz güvenliğinin sağlanması ve maliyetlerin etkin bir şekilde kontrol edilebilmesidir. Tedarikçi teşebbüsün kendine ait depolama tesisinin olduğu bir durumda öncelikle şirketin kendisine özgülenen bir depolama kapasitesi garanti altına alınmakta ve bu kapasite içerisindeki stok yönetimi ilk elden şirket tarafından yapılmaktadır.
- (24) Bu çerçevede, havalimanlarında yerleşik depolama tesislerinin, havacılık yakıtları satışının kritik ve tamamlayıcı bir unsuru olduğu, bu tür tesislere sahip olan teşebbüslerin pazarda etkin rekabet imkânlarının yükseldiği görülmektedir.¹⁴ İnceleme

¹² (Ek fıkra:RG-21/4/2011-27912) Lisanslı depolama tesisi bulunmayan sivil hava ulaşımına açık havaalanlarında ihrakiye teslim faaliyetinde bulunan lisans sahipleri; bu havaalanlarında, uçak ikmal aracı olarak kullandıkları akaryakıt tankerleri vasıtasıyla kendi faaliyetlerinin yanı sıra, ihrakiye teslim faaliyetinde bulunan diğer lisans sahiplerine, ilgili diğer mevzuatta kayıtlı hususların da yerine getirilmesi kaydıyla akaryakıt ikmal hizmeti verebilir.

¹³ (.....) ile yapılan çevrimiçi toplantıda; "(.....)"un kurulduğu yıldan beri Antalya Havalimanı'nda faaliyet gösterdiği, şimdiye kadar herhangi bir kapasite kısıtı yahut işlem kısıtı nedeniyle bir sorun yaşanmadığı" hususları ifade edilmiştir.

¹⁴ Kurulun 26.02.2014 tarih ve 14-08/155-66 sayılı *Sabiha Gökçen Kararı*.

sürecinde teşebbüslerden alınan satış verileri de sağlayıcıların depolama tesisine sahip olduğu havaalanlarında daha aktif olarak faaliyet gösterdiklerini ortaya koymaktadır.

- (25) İkmal: Uçaklara yakıt ikmalise iki şekilde olmaktadır. Bunlardan birincisi, hidrant sistemi yoluyla ikmaldir. Hidrant, sağlayıcı şirketlerin havalimanlarında yahut istisnai olarak havalimanlarının yakınında yerleşik depolama tesislerinden başlayıp körüklerin (peronların) altından geçen ve her körükte uçağa ikmal imkânı sağlayan, bütün yakıt satıcılarının kullandığı, merkezi bir boru hattı sistemidir. Ülkemizde ilgili mevzuat uyarınca hidrant sisteminin bulunduğu havalimanlarında ikmalin kural olarak bu sistem aracılığıyla gerçekleştirilmesi zorunludur. Hidrant sistemi kurulu bulunmayan havalimanlarında ise sağlayıcı şirketler, depolardan tanker araçlara (refueller) doldurdukları yakıtı park alanında bekleyen uçaklara götürerek burada ikmal yapmaktadır.
- (26) Satış ve Fiyatlandırma: Pazarın yapısı itibarıyla bayilik sistemi bulunmamakta, tedarikçi şirketler genellikle doğrudan/aracı vasıtasıyla nihai kullanıcıya satış yapmaktadır. Havayolu şirketleri genellikle yakıt ihtiyaçlarını bir veya iki yıllık süreler için düzenledikleri ihaleler yoluyla karşılamaktadır. Havayolu şirketleri izledikleri ticari stratejiye bağlı olarak ülkenin tamamındaki havalimanları bakımından tek bir ihaleye çıkılabildikleri gibi, havalimanı bazında da ihaleye çıkılabilmektedir. İhalede belirlenen fiyatlar genellikle bir yıllık süre için geçerli olacağından, jet yakıt pazarındaki fiyat rekabeti bu ihalelerde oluşmaktadır. Bu nedenle, bir sonraki yıl için belirli bir havayolu şirketinin hangi fiyata, nereden ve ne kadar yakıt alacağı ihale ya da ihaleler sonucunda belli olduktan sonra, yıl içerisinde havacılık yakıtları konusunda faaliyet gösteren teşebbüslerin ilgili havayolu şirketi bakımından fiyat ve satış koşulları gibi unsurlarda rekabet etmeleri söz konusu olmamaktadır. Öte yandan, özellikle dolmuş uçak (charter) seferleri, bazı kargo uçakları veya rotası dışında farklı bir havaalanına inmek zorunda kalan uçaklar bakımından, kontratlar dışında plansız/spot satışlar da yapılabilmektedir. Ancak bunlar toplam pazarın görece küçük bir kısmına tekabül etmektedir.¹⁵
- (27) Ülkemizde havacılık yakıtı ihalelerinde fiyatlar, yakıtı rafineriden alarak uçağa ikmal yapan sağlayıcının, geçerli rafineri çıkış fiyatına kendi katlandığı maliyetler ve kârdan oluşan bir bedel (diferansiyel/add-on) eklenmesiyle oluşmaktadır. Bu çerçevede, jet yakıtı pazarında nihai tüketiciye uygulanan fiyatın iki segmenti bulunmaktadır. Bunlar yakıt bedeli ve hizmet bedelidir. Yakıt bedeli şu şekilde oluşmaktadır:

“Fiyatlandırma Formülü: Platts + Rafineri Primi + Satıcı Marjı + Hizmet Bedelleri”

- (28) Bu formül bağlamında geçen “Platts” Dünya üzerindeki rafineriler tarafından bölgesel olarak belirlenen jet yakıtının baz fiyatını karşılamaktadır. Söz konusu baz fiyat, Türkiye pazarında 2017’den önce “Platt’s European Marketscan Basis Italy Jet Aviation Fuel FOB Med” ve 2017 ve sonrasında “Platt’s European Marketscan Basis Italy Jet Aviation Fuel CIF Med” kotasyonudur¹⁶. İlgili kotasyonların ağırlıklı kullanılma sebebi ise Türkiye pazarında Jet A-1 satışı yapan firmaların ürün tedarikinin büyük oranda

¹⁵Spot satışların %(.....)’i geçmediği, %(.....) bazındaki satışların ise bir ya da iki yıl süreli ihaleli satışlar olduğu, “add-on”un ise olağan dışı bir durum olmadığı sürece kontrat boyu sabit kaldığı ifade edilmiştir. ((.....))

¹⁶ Piyasa yapıcı üye tarafından iletilen, iletildiği menkul kıymette seans anındaki değerlerine bağlı olarak işlem gerçekleşebilecek fiyat aralığını belirleyen, fiyat ve miktar bildirimine (alış ve satış emri şeklinde) kotasyon denir.

TÜPRAŞ tarafından karşılanıyor olmasıdır. TÜPRAŞ ise, 2016 senesi ve öncesinde satış fiyatlarında “Platt’s European Marketscan Basis Italy Jet Aviation Fuel FOB Med” ve 2017 senesinden itibaren ise “Platt’s European Marketscan Basis Italy Jet Aviation Fuel CIF Med” kotasyonlarını baz almaktadır.

- (29) Yine yukarıda geçen “ Rafineri Primi” dünyadaki her rafinerinin kendi maliyetleri üzerinden oluşturduğu ve Platts değerinin üzerine eklediği rafineri marjını ifade etmektedir. Formülün bir diğer unsuru olan “satıcı marjı”, yakıt tedarikçilerinin, satış kârı dâhil ve bununla sınırlı kalmamak üzere, üstlendiği bütün masraf kalemlerini (yatırım maliyeti, deniz navlunu, kara navlunu, lojistik ve ara depolama maliyetleri, operasyonel giderler, merkezi giderler vb.) karşılamaktadır.
- (30) Havayollarının ihalelerinde, sağlayıcılar sadece hizmet bedeli için teklif vermektedir. Yakıt bedelinin belirlenmesinde, ikmal yapılacak havalimanlarına en yakın erişilebilir dünya piyasasında oluşan fiyatlar ve/veya rafineri çıkış fiyatları veri alınmakta olup, ihalede bu konuda belirli bir fiyat verilmemektedir. Örneğin, Akdeniz havzasında yer alan ülkelerde genelde İtalya limanlarında oluşan nihai ürün fiyatları dikkate alınmaktadır (Platts İtalya). Platts tarafından her gün, o gün pazarda gerçekleştirilen işlemler dikkate alınarak Jet A1 için bir gösterge satış fiyatı açıklanmaktadır. Akdeniz havzasında yer alan ülkelerdeki havalimanları için yapılacak sözleşmelerde ürün bedeli, genellikle bir ay önceki Platts İtalya ortalama satış fiyatları olarak belirlenmektedir. Bu bedel, pazardaki fiyat değişikliklerine bağlı olarak her ay için değişmektedir. Ülkemizde de “ihraç kayıtlı” (dış hat uçuşları için ÖTV ve KDV’den muaf) satışlarda genellikle bu bedel dikkate alınmaktadır.
- (31) Hizmet bedelleri ise depolama, hidrant kullanımı ve uçağa ikmal (into plane, “ITP”) hizmetleri dâhil ilan edilen ve tüm kullanıcılara eşit olarak uygulanan servis fiyatlarıdır. Hizmet bedelleri, merkezi akaryakıt depolama, hidrant ve ITP (into plane-uçağa ikmal) faaliyetlerinden elde edilen gelir kalemlerini ifade etmekle birlikte rekabet şartlarına göre değişmektedir. Hizmet bedellerinin yukarıda açıklanan akaryakıt satış fiyatını belirleyen fiyatlama formülündeki toplam gelir kalemleri içerisindeki payının % (.....) civarında olduğu değerlendirilmektedir.
- (32) Sektör paydaşlarından edinilen bilgilere göre jet yakıtı ücretlerinin oluşturulmasına etki eden maliyet kalemlerinin fiyatlandırılması esas olarak akaryakıt tedarikçisi teşebbüsler tarafından yapılmaktadır. Bununla birlikte Petrol Piyasası Fiyatlandırma Sistemi Yönetmeliği’nde tarifeler (i) onaya tabi tarifeler, (ii) bildirim tabi tarifeler ve (iii) ilana tabi tarifeler olarak üçe ayrılmaktadır. Bu ayrıma göre, işleme ve iletim hatları ile bağlantılı olmayan lisanslı depolama faaliyetlerine ilişkin tarifeler ile rafinerici ve dağıtıcı lisans sahiplerinin tavan fiyat tarifeleri bildirim tabi tarifeler olarak nitelendirilmektedir. Sözü edilen ayırım çerçevesinde bildirim tabi tarifeler EPDK onayı gerektirmemektedir. Bununla birlikte, tarifelerde belirtilen fiyatlar ancak EPDK’ya bildirildikten sonra uygulanabilmektedir.
- (33) Depolama hizmetleri kapsamında EPDK gözetimine tabi gelir kalemleri şu şekilde sıralanmaktadır:
- Depolama Hizmet Bedeli: Yakıtın günlük olarak geçici depolanmasına ilişkin hizmet bedelidir.
 - Teslim Alma Hizmet Bedeli: Yakıt firmasının kendi lojistik imkanları ile getirdiği malın merkezi depoya teslim alınmasına (mal kabul) ilişkin hizmet bedelidir.

- Teslim Etme Hizmet Bedeli: Yakıt firmasına ait malın, yakıt firmasına ait müşterisine teslim edilmek üzere merkezi depodan çıkarılmasına ilişkin hizmet bedelidir.
- (34) EPDK'nın herhangi bir tavan uygulaması olmamakla birlikte EPDK, depolama faaliyeti gösteren akaryakıt firmalarının taleplerini, firmaların yatırım maliyetleri, küresel, bölgesel, ekonomik (döviz, enflasyon gibi tüm etkenler dâhil olmak üzere) ve çevresel/sektörel koşullara göre değerlendirmektedir. Ücret tarifeleri her ne kadar EPDK'ya bildirilse de tarifeleri belirleyen depo işletmeciliğini üstlenen şirkettir. Bununla birlikte söz konusu fiyat yapısı, bildirim tabi bir fiyatlandırma olup, herhangi bir tavan fiyat uygulaması söz konusu değildir.
- (35) Sayılanların yanında depolama hizmetleri kapsamında EPDK bildirimine tabi olmayan gelir kalemleri ise şu şekilde sıralanmaktadır:
- ITP (into plane) Hizmet Bedeli: Uçağa ikmal karşılığında talep edilen hizmet bedelidir.
 - Hidrant Kullanım Bedeli: Meydanda boru hattı sistemi ile uçağa ikmal yapıldığı hallerde boru hattının kullanım bedelidir.
 - Hook Up Hizmet Bedeli: Her bir ikmal başında talep edilen uçağa bağlanma/operasyon hizmet bedelidir.
- (36) Akaryakıt şirketlerinin meydan bazında değişmekle birlikte kendi tedarik ettikleri ürün üzerinden gerçekleştirdikleri satış faaliyetlerine konu maliyet kalemleri genel olarak aşağıda gibidir:
- Tedarik Maliyetleri: 1) Rafineri Bedeli , 2) Rafineri Primi
 - Lojistik Maliyetleri: 1) Kara Navlunu (var ise), 2) Deniz Navlunu (var ise), 3) Boru Navlunu (var ise), 4) Ara Terminal Depolama (var ise)
 - Havalimanı Maliyetleri (eğer kendi tesisinde faaliyet gösteriyorsa): 1) Operasyonel Maliyetler (kira, enerji, personel, bakım ve operasyon sarf malzemesi, yakıt vs.) 2) Yatırım Maliyetleri, 3) İş Sağlığı Güvenliği ve Çevre Maliyetleri, 4) Stok Maliyeti, 5) Fire Maliyeti, 6) Hidrant Operasyon Maliyetleri (var ise)
 - Havalimanı Maliyetleri (eğer depolama, ITP ve hidrant hizmeti veren bir tesisten hizmet alıyorsa)
 - Hizmet bedelleri: 1) Stok maliyeti 2) Fire Maliyeti
 - Finansman Maliyetleri
 - Merkez Maliyetleri (Genel ve Merkezi Giderler)
- (37) Havacılık akaryakıtları sektöründe faaliyet gösteren teşebbüslere rekabetçi avantaj sağlayabilecek olan ana faktörler ise tedarik başta olmak üzere, tedarik, lojistik ve operasyonel maliyet kalemleridir.
- (38) Jet yakıtı pazarının bir diğer özelliğinin de uçakların mecbur kalmadıkça tek yönlü sefere yetecek kadar yakıt almaları olduğu anlaşılmaktadır. Bir uçağın kalkıştan önce alacağı yakıt miktarı; yolcu sayısı ve kargo miktarına; kalkılacak ve inilecek pistin uzunluğu ve kabul edebileceği ağırlığına; inilecek pistin uzaklığına; hava durumuna; uçuş yüksekliğine; acil durumlarda inebileceği en yakın havalimanına göre değişmektedir.
- (39) Bu çerçevede, kural olarak uçaklar fazla yakıtın neden olduğu ağırlığın yakıt sarfiyatını artırması (tankering maliyeti) ve inişlerde meydana gelen kazalarda fazla yakıtın can

kayıbı riskini yükseltmesi nedeniyle, kısa mesafeli de olsa, yalnızca sefer yapacağı havalimanına gitmeye yetecek kadar yakıt ikmalinde bulunmaktadır. Bu durum pahalı yakıt satılan bir meydana uçacak uçağın, ucuz olan meydana daha fazla yakıt alması gibi bir seçeneği genellikle ortadan kaldırmakta ve her havalimanında ikmal tesisleri ve/veya ikmal araçlarının bulunmasını zorunlu kılmaktadır.

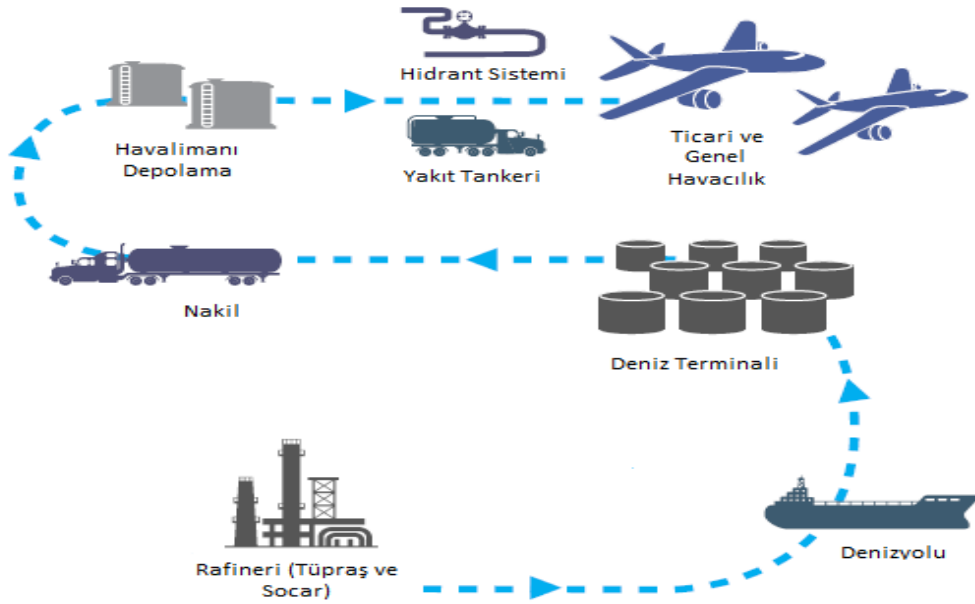
- (40) Tüketici: Son olarak Türkiye’de havacılık yakıtları pazarında nihai tüketicilerin kimler olduğunun tespit edilmesi önem arz etmektedir. Jet A-1 yakıtı tedarikini tarifeli yolcu ve kargo taşımacılığını içeren ticari havacılık ile askeri olmayan ve tarifeli hava taşımacılığı hariç her türlü uçuşu 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. Jet yakıtı talebini büyük oranda havayolu firmaları oluşturmaktadır. Yakıt maliyetlerinin toplam maliyetleri içerisinde payının değişmesi teşebbüslerin ölçeği dâhilinde değişiklik göstermekte olup yakıt giderlerinin havayolu firmaları açısından önemli bir maliyet kalemi olduğu ve yakıt maliyetlerinin toplam maliyetin yaklaşık %35-40’ını oluşturduğu sektör oyuncuları tarafından ifade edilmiştir.
- (41) Bildirime konu işlemin gerçekleşeceği Antalya Havalimanı 1960 yılında faaliyete başlamış ve 1985 yılında ise uluslararası uçuşlara açılmıştır. 29.03.2018 tarih ve 18-09/165-83 sayılı Kurul kararı ile izin verildiği üzere Antalya Havalimanı’nın işletme hakkı Fraport TAV tarafından devralınmıştır.
- (42) Antalya Havalimanı Uluslararası Havalimanları Konseyi’nin 2018 verilerine göre Avrupa’nın en işlek 14. havalimanı, DHMİ’nin 2022 uçuş verilerine göre ise İstanbul Havalimanı ve Sabiha Havalimanı’ndan sonra Türkiye’nin en işlek havalimanıdır. DHMİ 2022 yolcu sayısı verilerine göre ise İstanbul Havalimanı’ndan sonra en çok yolcu trafiği gerçekleşen havalimanıdır. Antalya Havalimanında iç hatlarda 6 milyon 79 bin, dış hatlarda 25 milyon 131 bin olmak üzere, toplamda 31 milyon 210 bin yolcu trafiği gerçekleşmiştir¹⁷.
- (43) Antalya Havalimanı bünyesinde 266 havayolu firması faaliyet göstermektedir. 2023 Ocak ayı itibarıyla Antalya Havalimanından 33 ülkeye 22 havayolu şirketi tarafından 5856 uçuş gerçekleştirilmiştir.¹⁸ Ayrıca Antalya Havalimanında yaz aylarında oldukça yüksek trafik yaşandığı, günlük 3-4 milyon metreküpün üzerinde yakıt satıldığı, bu satış miktarının da yaklaşık 200 yakıt tankerine tekabül ettiği teşebbüslerce belirtilmiştir. Parçalı bir yapıya sahip olan Antalya Havalimanında Güneş Ekspres Havacılık A.Ş (SunExpress), Turistik Hava Taşımacılık AŞ (Corendon Airlines), Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş. (Pegasus), Türk Hava Yolları A.O. (THY) gibi şirketlerle birlikte Avrupalı ve Rus havayolu firmaları da faaliyet göstermektedir. En fazla uçuş yapan havayolları ise SunExpress, Pegasus, Corendon Havayolları ve Türk Havayolları olarak sayılabilmektedir.¹⁹

¹⁷ <https://www.dhmi.gov.tr/Lists/Istatislikler/Attachments/264/YOLCU.pdf> Erişim Tarihi 28.04.2023.

¹⁸ <https://www.flightera.net/en/airport/Antalya/LTA/> Erişim Tarihi 28.04.2023.

¹⁹ <https://antalyaturkeyairport.com/statistics/> Erişim Tarihi 28.04.2023.

Şekil 3: Antalya Havalimanı Jet Yakıt Tedarik Zinciri



- (44) Antalya Havalimanını besleyen yakıt, ağırlıklı olarak Aliağa bölgesindeki STAR ve TÜPRAŞ rafinerilerinden ikmal edilmektedir. Rafinerilerden gemi yolu ile alınan yakıt, Antalya Kemer Yolu'ndaki deniz terminallerine tahliye edilmekte ve ardından kara tankerleri ile havalimanına ulaştırılmaktadır.
- (45) Elde edilen bilgilere göre Antalya Havalimanı'nda faaliyet gösteren tüm akaryakıt firmaları ya kendi sahibi oldukları deniz terminali ya da hizmet aldıkları deniz terminaleri üzerinden yukarıda belirtilen aynı zincir üzerinden tedarik sağlamaktadırlar. Antalya Havalimanı'nda Petrol Ofisi Deniz Terminali haricinde faaliyet gösteren dördü deniz terminali olmak üzere beş ayrı depolama terminali daha bulunmaktadır: Shell & Turcas Petrol AŞ Antalya Terminali, Akdeniz Akaryakıt (THY Opet – Akpet (Lukoil) – Alpet), Çekisan Depolama Terminali (Shell – BP), TP Petrol Dağıtım Terminali ve Milli Savunma Bakanlığı Akaryakıt İkmal ve NATO POL Tesisleri İşletme Başkanlığı Antalya Tank Çiftliği.
- (46) Mevcut durumda Antalya Havalimanı bünyesinde üç farklı jet yakıt depolama tesisi bulunmaktadır. Petrol Ofisi ve İstanbul Jet firmaları kendi depolama tesislerine sahiptir. Petrol Ofisi (.....) m³ depolama kapasitesine İstanbul Jet ise (.....) m³ depolama kapasitesine sahiptir. Üçüncü depolama tesisi ise THY Opet, BP ve Shell tarafından ortak şekilde işletilmektedir.²⁰ THY Opet, BP ve Shell tarafından ortak olarak işletilen depolama tesisi toplam (.....) tanktan ve yaklaşık (.....) m³ depolama kapasitesinden oluşmaktadır. Bu kapasite içerisinde THY Opet'in kapasitesi (.....) m³, Shell'in kapasitesi (.....) m³, BP'nin kapasitesi ise (.....) m³tür.

Tablo 1: Antalya Havalimanı Depolama Kapasitesi

| Depolama | Petrol Ofisi | İstanbul Jet | Thy Opet | Shell | BP | Toplam |
|---------------|--------------|--------------|----------|---------|---------|---------|
| Kapasite (m3) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| Kapasite (%) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | 100,00 |

Kaynak: Teşebbüslerden gelen cevabi yazılar

- (47) Antalya Havalimanı'nda ortak girişim adına BP depolama lisansı sahibidir. Dolayısıyla tarifelere ilişkin bildirim BP tarafından EPDK'ya iletilmektedir. Depolama tesisi ortağı

²⁰ Kurulun 28.12.2006 ve 06-95/1202-365 sayılı kararı.

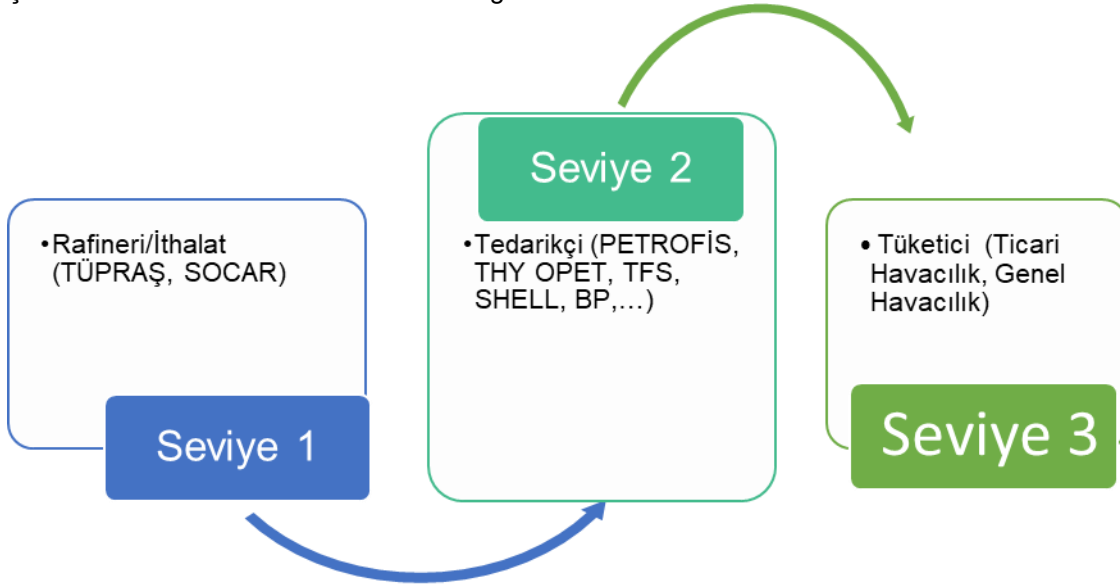
teşebbüsler depolama faaliyetini ortak şekilde, satış faaliyetini ise bağımsız şekilde yapmaktadır. Bu depolardaki depolama, teslim alma ve teslim etme tarifeleri depo işletmecisi şirket tarafından belirlenmekte ve EPDK gözetiminde bulunmaktadır. Böylelikle aynı depoyu kullanan tüm teşebbüslere aynı depolama ücreti yansıtılmaktadır. Öte yandan farklı depolama firmaları arasında tarife ücretleri ise maliyetler (depo kapasitesi, yapılan satış vb.) nedeniyle farklılaşabilecektir. Antalya Havalimanında mevcut durumda üç akaryakıt tesisi operatör olarak faaliyet göstermektedir. Antalya Havalimanında faaliyet gösteren havayolu firmalarınca üç farklı jet yakıt depolama tesisinin olmasının rekabet ortamı oluşturduğu ifade edilmiştir. Bu üç akaryakıt tesisi üzerinden altı akaryakıt firması (Petrol Ofisi, Shell, BP, THY Opet, İstanbul Jet, SOCAR) ve yaklaşık 50 adet lokal ve global aracı kurum jet yakıtı satış faaliyetlerini devam ettirmektedirler.

G.4. İlgili Pazar

G.4.1. İlgili Ürün Pazarı

- (48) 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.
- (49) Jet yakıt tedariki zinciri temel olarak üç aşamadan oluşmakta olup, en üstte rafinerilerin ana aktör olduğu rafinaj faaliyetleri yer alırken, ikinci aşamada akaryakıt şirketleri, üçüncü aşamada ise nihai tüketici konumundaki havayolu şirketleri yer almaktadır.

Şekil 4: Jet Yakıt Pazarında Üretim ve Dağıtım



- (50) Yukarıda da belirtildiği üzere jet yakıtı tedarikinin ilk basamağı olan rafineri kısmında Türkiye sınırları içerisinde hâlihazırda TÜPRAŞ ve SOCAR hizmet sunmaktadır. TÜPRAŞ'ın İzmit, İzmir ve Kırıkkale rafinerilerinde; SOCAR'ın ise İzmir rafinerisinde jet yakıtı üretilmektedir. TÜPRAŞ ve SOCAR'ın 2019-2021 yılları arasındaki jet yakıtı üretim miktarlarına aşağıdaki tabloda yer verilmektedir:

Tablo 2: 2019-2021 Yılları Arasında Türkiye’de Jet Yakıtı Pazarında Faaliyet Gösteren Teşebbüslerin Üretim Miktarları (Ton)

| Teşebbüs | 2019 | 2020 | 2021 |
|----------------------|---------------|---------------|---------------|
| TÜPRAŞ ²¹ | 4.819.052,610 | 2.612.629,320 | 2.954.765,850 |
| STAR RAFİNERİ | 1.145.785,240 | 308.247,431 | 351.469,997 |
| Toplam | 5.964.837,849 | 2.920.876,750 | 3.306.235,847 |

Kaynak: 2019-2021 EPDK Petrol Piyasası Sektör Raporu

- (51) Havalimanlarında gerçekleştirilen operasyonların en önemlilerinden biri yakıt tedarik ve ikmal faaliyetidir. Bu alanda görülen hizmetler, yakıtın havalimanına taşınması, depolanması, depodan hidrant sistemi (hidrant sistemi bulunmayan tesislerde tankerler vasıtasıyla) ile aprona nakli ve burada uçağa ikmalidir. Bu hizmetleri genellikle SHGM tarafından verilen “İşyeri Açma ve Çalışma Ruhsatı” ve EPDK tarafından verilen “ihrakiye lisansı” sahibi teşebbüsler üstlenmektedir.
- (52) Depolama hizmeti sunmak isteyen teşebbüslerin EPDK’den depolama lisansı almaları gerekmektedir. Buna ilaveten havalimanında yakıt satışı yapacak ve bundan dolayı depolama hizmeti alacak tüm teşebbüslere depolama işletmecisi özelinde, eşit imkân sağlanması adına EPDK tarafından onaylanan bir depolama tarifesi yayımlanmakta ve depolama hizmeti alacak her teşebbüse aynı tarife uygulanmaktadır.
- (53) Genellikle havalimanlarında depolama ve ikmal faaliyetlerini yürüten teşebbüsler aynı zamanda jet yakıtı satışı alanlarında faaliyet gösteren akaryakıt şirketleridir. Bununla birlikte jet akaryakıt satışı ile depolama hizmetleri birbirinden farklı iki pazar niteliğinde olup; fiyat, maliyet, tarife, tabi olduğu düzenlemeler, müşterileri vb. birçok unsur bakımından farklılaşmaktadır. Jet yakıtı satışı yapan teşebbüsler, bu yakıtın havalimanlarında uçaklara teslimi için depolama ve ikmal hizmetlerini ya kendi işlettiği depolar vasıtasıyla gerçekleştirme ya da üçüncü taraflardan hizmet almak durumundadır. Bu bakımdan söz iki hizmetin birbirini tamamlayıcı nitelikte olduğu söylenebilecektir. Bu nedenle havacılık yakıtı depolama ve ikmal hizmetinin farklı bir pazar teşkil ettiği değerlendirilmektedir. Kurulun 16.07.2014 tarih ve 14-24/482-213 sayılı kararında depolama ve satış faaliyetlerinin ayrı pazarlar teşkil ettiği, Türkiye’de depolama hizmetlerinin büyük havalimanlarında bir ticari faaliyet olarak yürütüldüğü değerlendirilmesi yer almaktadır. Dolayısıyla dosya kapsamında ilgili ürün pazarlarından biri “jet yakıtı depolama ve ikmal hizmetleri pazarı” olarak belirlenmiştir.
- (54) Dosya kapsamında incelenen bir diğer pazar ise “jet yakıtları satış pazarı”dır. Teşebbüsler havayolu şirketlerine üç şekilde jet yakıtı sağlayabilmektedir. Bunlardan ilki, havalimanlarında bulunan depolama tesislerinin işletme hakkını elde ederek, rafineriden alınan yakıtın ilgili depolara aktarımı akabinde hidrant sistemi ile veya tankerler aracılığı ile uçaklara iletilmesidir. İkinci yöntem, depolama tesisine sahip olmayan teşebbüsün, depolama lisansına sahip ve söz konusu hizmeti veren teşebbüsten ilgili hizmetleri alarak kendi yakıtlarını uçaklara aktarmasıdır. Son yöntem ise, depolama tesisine sahip olmayan teşebbüsün, depolama ve ikmal hizmetlerini alamadığı diğer bir deyişle kendi yakıtlarını havalimanındaki depolama tesislerine getiremediği durumda ortaya çıkmaktadır. Depolama tesisine sahip teşebbüsten tek bir ücret karşılığında, işletme sahibi teşebbüsün yakıtının hizmet almak isteyen teşebbüs adına fatura edilerek uçaklara aktarılmasıdır. Burada teşebbüs depolama tesisine sahip teşebbüsün yakıtının kendi nam ve hesabına havayolu şirketine satışını

²¹ Söz konusu rakamlar, İzmit, İzmir ve Kırıkkale rafinerilerinin toplam üretim miktarı baz alınarak hesaplanmıştır.

istemektedir. Bir nevi tahsilat aracısı görevi üstlenmektedir. Bu nedenle jet yakıtları satış hizmetleri yakıtın uçağa geliş sürecinden farklı bir pazar olarak değerlendirilmiştir.

- (55) Jet yakıtı pazarındaki teşebbüslerin 2019-2021 yılları arasındaki satış miktarlarına ise aşağıdaki tabloda yer verilmektedir:

Tablo 3: 2019-2021 Yılları Arasında Türkiye’de Jet Yakıtı Pazarında Faaliyet Gösteren Teşebbüslerin Satış Miktarları (Ton)

| Teşebbüs | 2019 | 2020 | 2021 |
|--------------|-------------|-------------|-------------|
| Petrol Ofisi | 273.687,384 | 176.374,177 | 226.260,612 |
| SOCAR | 127.196,321 | 78.439,719 | 224.292,737 |
| THY Opet | 404.193,342 | 189.988,294 | 149.582,620 |
| TFS | 139.788,102 | 104.252,505 | 133.415,265 |
| TÜPRAŞ | 151.524,575 | 92.132,642 | 117.960,932 |
| SHELL | 58.882,927 | 44.620,935 | 48.588,704 |
| BP | 11.670,708 | 1.695,196 | 714,827 |

Kaynak: 2019-2021 EPDK Petrol Piyasası Sektör Raporu

- (56) Yukarıda yer verilen değerlendirmeler ışığında, ilgili ürün pazarları “jet yakıtları depolama ve ikmal hizmetleri pazarı” ve “jet yakıtları satışı pazarı” olarak belirlenmiştir.

G.4.2. İlgili Coğrafi Pazar

- (57) Uçaklara yakıt ikmal genellikle uçağın kalkış yapacağı alanda yapılmaktadır. Herhangi bir havalimanındaki havacılık yakıt tedarikinin maliyeti havayolu şirketi için ciddi ölçüde artsa dahi, havayolu 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.
- (58) 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 öne sürülebilir. Sektör hakkında bilgi bölümünde de belirtildiği üzere *tankering* olarak adlandırılan bu yöntemin uçağın kalkışta ve inişte ihtiyacından fazla yakıt yüküyle hareket etmesi anlamına geleceğinden uçuş güvenliği çerçevesinde birtakım riskleri bulunmaktadır. Öte yandan *tankering* çerçevesinde fazla yakıt yüklemek uçuşun operasyonel maliyetini artırdığından söz konusu yöntem havayolu şirketleri tarafından mecbur kalınmadıkça tercih edilmemektedir. Dolayısıyla her bir havalimanının havacılık yakıtı tedariki bakımından birbirinden farklı olduğu değerlendirilmektedir.
- (59) Mevzuat olan Avrupa Birliği uygulamasına bakıldığında da Avrupa Komisyonunun BP-Statoil Fuel and Retail Aviation kararında²² bir havayolu 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 ettiği görülmektedir. Benzer şekilde Kurul, 26.09.2018 tarih ve 18-34/562-277 sayılı kararında havalimanlarının her birini farklı bir coğrafi pazar olarak belirlemiştir.

²² Case No COMP/M.7387 - BP/ Statoil Fuel And Retail Aviation.

- (60) Yukarıda açıklanan hususlar ve geçmiş tarihli Kurul kararları da dikkate alındığında iş bu dosya kapsamında Antalya Havalimanı'nın ayrı bir ilgili coğrafi pazar olduğu değerlendirilmektedir.

G.5. Havacılık Akaryakıtı Sektöründe Faaliyet Gösteren Teşebbüsler ve Havayolu Şirketleri İle Yapılan Görüşmeler

G.5.1. Havayolu Şirketleriyle Yapılan Görüşmeler

- (61) (.....) ile 12.04.2023 tarihinde yapılan görüşmede havacılık yakıtları sektörü ve bildirim konu işlem hakkında elde edilen bilgilere aşağıda yer verilmektedir:

Havacılık Akaryakıtı Sektörü Hakkında;

- Havacılık yakıtları pazarında, yakıt fiyatının dünya piyasalarındaki rafineri çıkış fiyatına bağlı fiyat (.....) ile hizmet bedeli ve kâr (.....) olarak iki ayrı segmentinin bulunduğu,
- Yakıt fiyatlarının her bir havalimanı özelinde değiştiği, fiyatların belirlenmesinde rafinerilere, büyük depolara olan uzaklığın, içerideki mesafelerin, yapıların, uçak trafiğinin ve elleçleme hacminin etkili olduğu, işlem hacmi küçük olan havalimanlarında yakıt fiyatlarının daha yüksek olabildiği,
- Havacılık akaryakıtı sektöründe çeşitli gelir kalemlerinin EPDK'ya bildirildiği ancak EPDK'nın fiyatları kontrol etme yahut onaylama gibi bir imkânı olmadığı, azami fiyat belirleme yetkilerinin olmadığı, EPDK tarafından tarifelere müdahale edilmediği, nitekim bu durumun Sabiha Gökçen örneğinden de görülebileceği,
- Depolama hizmeti sunan teşebbüslerin uyguladığı Euro ve TL bazlı farklı tarifelerin mevcut olduğu, tonaja göre depolama, teslim alıp verme hizmetlerinin TL bazlı; uçağa servis etme, hidrant ücreti havalimanı ücreti, tankerle uçağa yakıt taşıma hizmetlerinin ise Euro bazlı olduğu, bu durumun hemen hemen tüm havalimanlarında benzer olduğu,
- (.....) yakıt giderlerinin, faaliyet giderleri içerisinde önemli bir yer tutmakta olduğu, (.....) açısından değerlendirildiğinde, akaryakıtın (.....)'un toplam maliyetleri içinde payının %(.....)
- (.....) Türkiye'de her istasyon bazında ayrı ayrı ve yıllık olarak ihalelere çıkmayı tercih etmekle birlikte, pandemi gibi olağanüstü durumlarda kontrat süresinin iki yıla uzayabildiği, istasyon bazında altyapılar ve maliyetlerin farklı olmasından kaynaklı ihalelerde jet yakıtı tedarikçileri tarafından farklı fiyatlar verildiği,
- Antalya Havalimanı'nın uçuş trafiği bakımından Türkiye'de ilk üçte yer aldığı ve bu durumda Türkiye'deki en iyi ve rekabetçi fiyatların bu havaalanında gerçekleşmesinin beklendiği,
- Antalya'da yaklaşık (.....) uçaklarının faaliyet gösterdiği ve kendilerine Antalya'yı bir hub olarak seçtiklerini, söz konusu uçuşların Antalya çıkışlı olduğu, bir havayolu şirketi belirli bir havalimanında ne düzeyde faaliyet gösteriyorsa fiyat artışlarından da o düzeyde etkileneceği,
- 2022 yılında (.....) aldığı toplam yakıtın yaklaşık %(.....)'unu Antalya Havalimanı'nda yapılan alımların oluşturduğu, bu havalimanı özelinde (.....) bin ton civarında yakıt tüketimi gerçekleştirdikleri,
- Antalya Havalimanı'nda havayolu şirketlerinin pazar paylarına bakıldığında, parçalı bir yapının görülebildiği; SunExpress, Corendon, MGA gibi havayolu

şirketlerinin faaliyet gösterdiği, bunun yanında Avrupalı ve Rus operatörlerin de bulunduğu, Türkiye'deki en heterojen yapıya sahip havalimanı olabileceği,

Bildirim Konusu İşlem Hakkında:

- (.....), çekincelerinin gelecek dönemlerde fiyatlama mekanizmalarının tek şirketin elinde olacağından rekabete kapalı bir konuma gelmesi şeklinde özetlenebileceği, benzer bir modelin uygulandığı (.....) sürekli tarife artışının olduğu fakat kendilerinin işlem hacminin söz konusu havalimanı özelinde küçük olması nedeniyle bu hususu şikâyet konusu yapmadıkları,
- (.....) kurulduğu yıldan beri Antalya Havalimanı'nda faaliyet gösterdiği, şimdiye kadar herhangi bir kapasite kısıtı yahut işlem kısıtı nedeniyle bir sorun yaşanmadığı,
- İlgili işlem kapsamında kapasite artışının şüphesiz kendileri için de faydalı olacağı, ancak bu faaliyetin tek bir teşebbüs tarafından değil ikiye yahut üçe bölünerek eski düzene benzer bir şekilde yapılabileceği,
- Bildirime konu işlem sonrasında Antalya Havalimanı'nda fiyat seviyelerinin hangi noktada başlayacağını belirsiz olduğu,
- Antalya Havalimanı'nın daha önceki yapılanmasında farklı şirketlerden alım yapılabildiği ancak yeni yapılanmaya göre havalimanları arasında geçiş imkânı bulunmayan hizmetlere ilişkin bir şirketin tekel olması durumunda bu imkânın ortadan kalkacağı rekabetçi endişelerin doğabileceği,
- Antalya Havalimanı'ndaki yakıt şirketleri ile ilgili herhangi bir pazar payı tahminlerinin olmadığı, pazarı ihrakiye olarak tanımladıklarında bu hizmeti başkalarından alamayacakları için (depolama gibi) işlem sonrası POTAS'ın ilgili pazardaki pazar payının %100 olacağı, işlemin jet yakıtı tedariki pazarı üzerindeki etkilerinin ise bu aşamada net olarak öngörülemediği ancak (.....) süreç ışığında bir değerlendirme yapıldığında, (.....) maliyetlerini de önemli ölçüde etkileyebilecek olan yüksek fiyat artışlarının gündeme gelebileceği,
- Tarifelerin (.....) taahhütlerin uygulandığı dönemdeki gibi herkese açık yayımlandığı ve herkese de eşit olarak uygulandığı bir senaryoda dikey bütünleşik yapıdaki şirkete bir avantaj sağladığı söylenemeyecekse de, dikey bütünleşik yapının sağladığı avantajlardan yararlanarak arka planda farklı bir maliyet avantajı yahut faydaların olup olmadığını bilinemeyeceği,
- Mevcut dosya kapsamında 2014 yılındaki THY Opet kararına benzer şekilde ayrımcılığa ilişkin taahhüt bulunmaması halinde, kendilerine hizmet verilirken depolama ücretini daha düşük verip üçüncü bir şirketin bu hizmetten faydalanabilmesi noktasında fiyatı artırarak ihale sürecinde kendine avantaj sağlayabileceği,
- Bu tür maliyet artışlarının ilgili birimlerine ileterek rota bazında yapılan fiyat-maliyet analizlerinde dikkate alındığı ve bu maliyetlerin bilet fiyatı olarak tüketiciye yansıdığı

hususları ifade edilmiştir.

(62) Dosya kapsamında 25.04.2023 tarihinde (.....) ile yapılan görüşmede,

Havacılık Akaryakıtı Sektörü Hakkında:

- Bir havayolu şirketinin en büyük harcama kalemini yakıtın oluşturduğu, bu bedeller dışında *into plane, into storage* gibi imtiyaz kalemlerin bulunduğu ve bu türden kalemlerin makul seviyede kalmasının (.....) bakımından önemli olduğu,
- Eskiden jet yakıtından elde edilen gelirin büyük bir kısmının depolama hizmetlerinden elde edilirken şimdilerde ise uçağa ikmal hizmetlerinden elde edildiği, döviz bazlı ücret kalemlerini EPDK tarafından denetlenmediği ve bu ücretlerin en çok problem yaşanan ücretler olarak karşılıklarına çıktığı,
- Yakıt fiyatlarının ve hizmet bedellerinin ciddi bir denetime tabi tutulması gerektiği, havayollarının maliyetlerinin artması durumunda ülke turizminin de zarar görebileceği,

Bildirim Konusu İşlem Hakkında;

- Mevcut işlem kapsamında Petrol Ofisi'nin Antalya'daki yakıt tedariki konusunda hacmen büyümüş olması sebebiyle uzun dönemde Antalya Havalimanında tekelleşmenin meydana gelip gelmeyeceği konusunda çekincelerinin bulunduğu,
- Havalimanında tek bir havuzun ya da yönetimin bulunmasının daha efektif olabileceği söylenebilmekle birlikte bu sistemin bozulması halinde alternatifinin bulunamayacağı, bu durumun da ister istemez yakıt piyasasında tekelleşmeye sebep olacağı, bundan önce de tek sistem olarak çalışılıp da efektif fiyatlar verilmesinin bir örneğinin görülmemiş olduğu,
- Bu noktada (.....) açısından önem arz edecek hususun tarife denetimlerinin takibi ve fiyat yükselişlerinin çok fazla olmaması noktasında olacağı,
- Sabiha Gökçen'den örnek verilirse; depolama tesisi işletme maliyetlerinde düşüşün gerçekleşmesi muhtemel olmakla birlikte son 4-5 senede havayollarının maliyetlerinin çok fazla yükseldiği, 2020'den sonra THY Opet tarafından jet yakıtı ücretlerinde %(.....) oranında zam yapıldığı, yakıt tedarik anlaşması yapılan firmaların da bu artışları doğrudan havayolu şirketlerine yansıttığı, bunun da havayollarının maliyetlerinin yükselmesine sebep olduğu,
- Sabiha Gökçen'de verilen taahhütlerin Antalya Havalimanı'nda da verilmesi halinde rekabet açısından sorun doğmayacağı, (.....)'nin çekincesinin Petrol Ofisi'nin yakıtı kendilerine indirimli başkasına yüksek fiyattan uygulaması durumu olduğu,
- Tek deponun havayolları ihalelerinde avantaj sağlamasının işlemi yapacak firmanın stratejik bakış açısına bağlı olduğu, Sabiha Gökçen'de THY Opet'in tekelleşme niyetinin bulunmadığı ve yakıt tesisinin herkese açık olacak şekilde dizayn edildiği

hususları ifade edilmiştir.

(63) Dosya kapsamında 26.04.2023 tarihinde (.....) ile gerçekleştirilen görüşmede,

Havacılık Akaryakıtı Sektörü Hakkında;

- Havayollarının en büyük maliyet kalemini %(.....) oranında yakıtın oluşturduğu,
- Akaryakıt alım ihalelerinin yıllık olarak yapıldığı ve ana tedarikçilerinin her sene değişebildiği,

- Tedarikçi firmalar tarafından katlanılan tüm bedellerin havayollarına yansıtıldığı, havacılıkta kâr marjının %(.....) civarında olduğu,
- (.....)'in (.....) ile olan iş hacminin yıllık yaklaşık (.....) bin ton olduğu ve Türkiye'de alınan yakıt hacminin yaklaşık %(.....)'inin Petrol Ofisi'nden alındığı,
- (.....)'in (.....) Antalya Havalimanı'nda yıllık yaklaşık (.....) bin ton akaryakıt alımı yaptıkları, bu akaryakıtın ise (.....) firmasından temin edildiği, Türkiye'den yaptıkları toplam akaryakıt alımının %(.....) Antalya Havalimanı'ndan olduğu,
- Antalya Havalimanı'nda oluşturulmak istenen modelin Sabiha Gökçen Havalimanı'nda mevcut olan model ile benzediği,
- Sabiha Gökçen Havalimanı'ndaki mevcut modelde ve Antalya Havalimanı'nda öngörülen modelde başka firmaların da akaryakıt satabildiği ancak (.....) akaryakıt depolama tesisi işletme hakkının ve akaryakıt satışı yapma hakkının (.....) unvanlı yüklenici şirkette bulunduğu, bu durumun ise tekelleşmeye yol açtığı,
- İstanbul Havalimanı'nda akaryakıt satışının İGA tarafından tedarikçi akaryakıt firmalarına yapıldığı, tedarikçi firmaların da satın almış oldukları akaryakıtı havayollarına sattıkları,

Bildirim Konusu İşlem Hakkında:

- POTAS'ın Antalya Havalimanında geçilmesi öngörülen modelde akaryakıt satışı yapacak olan diğer tedarikçi firmalardan depolama bedeli alacağı ve depolama bedelinde yaşanan bir artışın havayollarını da etkilediği,
- Antalya Havalimanı'nda depolama bedelinin akaryakıt fiyatına dâhil edilmesi sebebiyle ilgili maliyet kaleminin tam olarak ayrıştırılmadığı, başka meydanların bazılarında ise depolama bedelinin ayrıca tahsil edilebildiği,
- Antalya Havalimanı'nda faaliyet gösteren en büyük Türk havayolu şirketlerinin (.....) olduğu, bu dört firmanın pazar içerisindeki ağırlığının ise Türk firmaları açısından %(.....) civarında olduğu,
- Antalya Havalimanında depolama tesisi faaliyetini münhasıran yürütecek olan firmanın fiyatlamalarında nihai kullanıcı olan havayolunu düşünerek hareket etmesi gerektiği,

hususları ifade edilmiştir.

G.5.2. Akaryakıt Şirketleriyle Yapılan Görüşmeler

- (64) Dosya kapsamında 19.04.2023 tarihinde (.....) ile yapılan toplantıda edinilen bilgi ve görüşlere aşağıda yer verilmektedir:

Havacılık Akaryakıtı Sektörü Hakkında:

- Depolama tesisinin münferiden ya da müştereken kurulup işletilebileceği, Örneğin Antalya Havalimanı'nda BP-Shell-THY Opet tarafından işletilen depolama tesisinin müşterek tesis olduğu,
- Ortak depolama tesislerinde, ortaklar arasında bulunan mutabakata göre tesisin masraflarının ortaklar arasında paylaşıldığı, satışların ise bağımsız bir şekilde yapıldığı,

- Jet yakıt fiyatlandırması hususunda jet yakıt depolama, teslim alma, teslim etme hususlarında EPDK tarifesinin mevcut olduğu, diğer bir fiyatlandırma tarifesinin hidrant tarifesi konusunda olduğu, Sabiha Gökçen Havalimanında bu fiyatlandırma tarifesinin Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri AŞ (HEAŞ) tarafından belirlendiği,
- Tek depolama tesisi sahibi olan THY Opet'in ise into plane hizmeti bedelini belirlediği, EPDK tarifesi Türk Lirası bazlı iken HEAŞ tarafından belirlenen hidrant tarifesinin ve THY Opet tarafından belirlenen into plane tarifesinin de Euro bazlı belirlendiği,
- Tarife artışı durumunda EPDK'nın onay vermesi gerektiği ve artışı makul bulmaz ise onaylamayacağı,
- Havayolu şirketlerinin yüksek jet yakıt ücretleriyle karşı karşıya kalmaları durumunda yakıtın pahalı olduğu havalimanından yakıt almayabilecekleri veya görece az yakıt alabilecekleri, jet yakıt fiyatının makul olduğu başka bir havalimanından fazla miktarda yakıtlarını alabileceği,
- Fazla miktarda yakıt alındığı durumda ise maksimum ağırlığa ulaştıklarında yolcu kapasitesini düşürmek zorunda kalacakları,
- Bu durumun da havayolu şirketleri için gelir kaybı yaratacağı, yukarıdaki sebepler dolayısıyla da fazla miktarda yakıt almanın havayolu firmalarının fazla tercih edilmediği fakat jet yakıt ücret tarifesinin ciddi oranda yüksek olduğu durumda firmaların bunu kullanabileceği,
- (.....) olarak Sabiha Gökçen Havalimanı'nda jet yakıt satışı pazarında paylarının yaklaşık %(.....) civarlarında olduğu,
- Antalya Havalimanında Petrol Ofisi'nin jet yakıtı satış pazar payının %(.....)'nin üzerinde olduğu, mevcut işlem sonrasında da bu durumu devam ettireceğinin beklenebileceği,

Bildirim Konusu İşlem Hakkında:

- Antalya Havalimanı özelinde depolama tesislerinin tek bir tesis haline getirilmesinin verimlilik açısından daha iyi olabileceği, nitekim böyle bir sistemde ölçek ekonomisi sebebiyle de yüksek maliyet tasarruflarının bekleneceği,
- Sektör açısından önemli olan hususun depolama tesisinin herkesin ulaşımına açık olması gerektiği (Open Access), ayrıca fiyat tarifelerinin EPDK tarafından kontrol edildiği durumda tek depolama tesisinin verim sağlayabileceği,
- Sabiha Gökçen Havalimanında tek depolama tesisi konumuna gelmeden önce Rekabet Kurumu nezdinde taahhütler verildiği, bu taahhütlerden birinin ise artışları enflasyon oranında yapılacağı, diğer taahhüdün ise Open Access olduğu,
- Mevcut durumda Sabiha Gökçen Havalimanındaki jet yakıt depolama tesisinin tüm oyuncuların ulaşımına açık olduğu, Sabiha Gökçen Havalimanındaki benzer bir sistemin Antalya Havalimanında da olması durumunda rekabet hususunda sorun yaşanmayacağı,
- Tek depolama tesisi olduğu durumda tüm oyuncuların maliyet yapısının belli olacağı ve firmalar arası rekabetin kâr marjında (düşük/yüksek olması) etkili olacağı,

- Tek depolama tesisine sahip olan firmanın maliyet açısından diğer firmalara göre daha avantajlı durumda olabileceği,
 - Sabiha Gökçen modelinde olduğu gibi faaliyet gösteren tüm oyuncuların kendi yakıtını getirip depolama tesisini kullanabildiği bir sistemin daha makul olduğu,
- hususları ifade edilmiştir.

(65) Dosya kapsamında 24.04.2023 tarihinde (.....) ile yapılan görüşmede sektör hakkında elde edilen bilgilere ve bildirim konu işlem hakkındaki görüşlere aşağıda yer verilmektedir:

Havacılık Akaryakıtı Sektörü Hakkında;

- (.....),
- Tesisler arasındaki tarife ücretlerinin uygulanan standartlar nedeniyle farklılaşabileceği, mesai, araç sayısı, depo kapasitesi, depodan yapılan satışlar, depodaki fireler ve fazlaların fiyatlama üzerinde etkisi olduğu,
- EPDK tarafından denetlenen ve onaylanan teslim alma, teslim etme ve depolama kıymetleri ve tarifelerinin mevcut olduğu fakat havalimanında bunlar dışında EPDK bildirimine tabi olmayan; hidrant ücreti ile kanat altı hizmet bedelinin olduğu, ek olarak “low fuel”, “no fuel”²³ gibi bedellerin de bulunduğu,
- İlgili mevzuat ve fiili işleyiş göz önüne alındığında fiyatların yükselmesi durumunda, EPDK’nın etkin şekilde müdahale edebileceği bir durumun söz konusu olmadığını düşündükleri,
- EPDK tarafından tarifelerin onaylanmasının rekabetçi endişenin ortadan kalkacağı anlamına gelmediği, EPDK’nın tam olarak nasıl yaklaştığını bilmemekle beraber yalnızca tarifelere onay verdiğini, tarifeler üzerinde bir kontrol görevinin olmadığını düşündükleri,
- EPDK bildirimine tabi olmayan hizmet kalemlerinden into plane hizmetinin havalimanı bazında farklılık gösterdiği, hâlihazırda Antalya Havalimanı’nda hidrant bedeli alınmadığı²⁴ ve Petrol Ofisi’nin into plane bedeli tahsil ettiği, Sabiha Gökçen Havalimanı’nda THY Opet’in hem into plane bedeli hem de hidrant bedeli aldığı, İstanbul Havalimanı’nda da hidrant bedelinin mevcut olduğu buna ek olarak farklı bedeller tahsil edildiği,
- Petrol Ofisi’nin mevcut durumda gerek depolama gerek satış noktasında Antalya Havalimanı’nın en büyük oyuncusu olduğu, bu noktada mantıklı fiyatlamalar ve sürdürülebilir erişim olduğu takdirde çalışabileceklerini düşündükleri,
- Petrol Ofisi’nin Antalya Havalimanı’nda pazar payının yüksek olması yahut başka bir havalimanında bir başka şirketin pazar payının yüksek olmasının sebepleri arasında altyapının önemli bir yeri olduğu,

²³ Söz konusu bedeller, yakıt alımından vazgeçilmesi ya da daha düşük yakıt alınması halinde alınan ücretleri ifade etmekte olup düzenli ödenen ücretler arasında yer almamaktadır.

²⁴ POTAS ile yapılan toplantıda Antalya Havalimanında hidrant hattının işleticisi durumunda olduğu, hidrantı kullanımı oranında bedel ödendiği; devralma işlemi sonrasında POTAS tarafından hidrant bedeli tahsil edileceği belirtilmiştir.

- (.....),

Bildirim Konusu İşlem Hakkında;

- Mevcut koşullarda üç tesis işleticisinin varlığının hem fiyatlama hem maliyetler kapsamında rekabetçi bir pazar doğurduğu,
- Antalya Havalimanı'nın işletmesi konusundahavalimanı işletmeciliği ile birlikte yakıt tedariki hususunda sektörde tecrübeli bir oyuncu ile ortaklık yapmasının ticari açıdan makul olduğu,
- Antalya Havalimanı'nda mevcut akaryakıt depolama kapasitesinin hâlihazırda yeterli olduğu, kapasite artışının fiyat düşüşüne sebep olacağını düşünmedikleri, çünkü Antalya'nın fiyatlama bakımından ara depolama yapılan bir havalimanı olduğu, Antalya'nın yakıtının %(.....) oranında İzmir TÜPRAŞ yahut İzmir Star rafinerisinden yüklendiği, gemi ile Akdeniz Bölgesi'ndeki tesislere tahliye edildiği, Akdeniz Bölgesi'ndeki tesislerin kapasitesinin artırılması, bölgedeki gemi tahliye olanaklarının artırılması gerektiği, Antalya Havalimanı'na giden yakıtın ya kara tankerleriyle ya da boru hattıyla ulaştırılacağı için kapasite artışından dolayı bir maliyet azalması beklemedikleri,
- Bildirim konusu işlem hakkında ilk çekincelerinin fiyatlama, ikinci çekincelerinin ise erişim olduğu, bildirim konu işlem kapsamında fiyat yapısı, maliyet, depo kiralama ücretleri vb. hususlarda belirsizliklerin ortaya çıkabileceği,
- Geçmişte yaşanan tecrübelerine göre, yüksek pazar gücüne sahip teşebbüslerin EPDK tarafından da yayımlanmayan maliyetleri kendilerine yansıttığı ve doğal olarak bu maliyetin müşterilere yansıtıldığı,
- (.....),
- Fiyatlama hususundaki endişelerinin, yüksek pazar gücüne sahip teşebbüsün EPDK bildirimine tabi olmayan gelir kalemlerinde yaptıkları zamlardan ileri geldiği,
- Bu nedenle havalimanında uygulanacak olan bütün fiyatların (teslim alma, teslim etme, depolama, uçağa hizmet bedeli, hidrant bedeli fiyatları gibi) kontrol edilmesi gerektiği, Sabiha Gökçen Havalimanı'nda hidrant bedeli ve uçağa teslim bedelinin neredeyse metreküp başına (.....) Euro olduğu, bunun da toplam maliyetin %(.....)'ına tekabül ettiği ve bu maliyetlerin EPDK denetimi kapsamında olmadığı,
- Antalya Havalimanı'nda depolama hizmetini münhasıran sunan bir teşebbüsün kurulması halinde bütün maliyet ve hizmet kalemlerinin kırılımlı olarak ya EPDK'ya ya da Kuruma bildirilmesi gerektiği ve bunların etkin bir şekilde takip edilmesi ve enflasyonla yahut belirli formüllerle güncellenmesi gerektiği, bu yaklaşımın daha adil ve sürdürülebilir olacağı
- Hem POTAS hem de Petrol Ofisi'nin akaryakıt satış faaliyeti yürütmesi halinde tekelleşme riskinin yaşanabileceği, bu durumda POTAS'ın yakıt satış pazarının tamamını kontrol etmesi konusunda önünde bir engel olmadığı,
- Mevcut yapıda POTAS'ın sürece dâhil olmasının havayolu şirketleri tarafından yapılan ihalelerde kendilerine zorluk yaratabileceği, Petrol Ofisi diğer firmalara uygulanan ücretlerden muaf olursa bu durumun da ihalelerde kendilerinin elini zorlaştıracak bir durum haline geleceğini, benzer nitelikte durumların Sabiha Gökçen Havalimanı'nda da yaşandığı,

- Havalimanının genişletilmesine yönelik adımlar olumlu bulunmakla birlikte çeşitli çekincelerinin mevcut olduğu, POTAS'ın "açık havuz" yöntemi ile diğer firmalara da mantıklı bir fiyatla depolama hizmeti ve fiyatlama hizmeti vermesi gerektiğini düşündükleri,
- Örneğin (.....) da tanklarını erişime açmış olduğu ancak minimum (.....) bin metreküplük bir depolama kapasitesi kiralanması istenildiği, ancak bu yükümlülüğün piyasa şartlarında depolama faaliyetini zorlaştırdığı,
- Depolama ve havalimanında hizmet verme noktasında POTAS'ın erişime uygun bir şekilde düzenleme yapması gerektiği, yüksek depolama kapasiteleri veya çok uzun süreli sözleşme süreleri istenmeden mantıklı bir fiyatlama yöntemi uygulanması gerektiği,

ifade edilmiştir.

(66) Dosya kapsamında 25.04.2023 tarihinde (.....) ile yapılan görüşmede,

Bildirim Konusu İşlem Hakkında:

- Antalya Havalimanı'nın İstanbul Havalimanı'ndan sonra en yüksek ikinci dış hatlar yolcu sayısına sahip olduğu, yurtiçi uçuşlarda da Sabiha Gökçen Havalimanı'ndan sonra en yüksek yolcu sayısına sahip olduğu, dolayısıyla yakıt tedarikçileri açısından yüksek öneme sahip olduğu,
- (.....),
- Antalya Havalimanı'ndaki mevcut yapıda (.....)'in iş yükü, operasyon, masraf ve maliyet yönetimi konularında kendisine ait depoları bulunması sebebiyle bağımsız bir şekilde faaliyet gösterebildiği, optimizasyon yapabilme esnekliğine sahip olduğu,
- Antalya Havalimanı'ndaki mevcut kapasitenin hâlihazırda yeterli olduğu, kapasiteden sağlanacak faydanın ikmal sıklığını artırarak da telafi edilebileceği bununla birlikte bildirim konu işlem kapsamında gerçekleşecek olan kapasite artırımının faydalı bir adım olacağı ancak gerçekleştirilecek kapasite artırımının yalnızca tek bir şirket tarafından kullanılması gerekmediği,
- Genellikle yolcu sayısı ile ölçülen ve kapasitesi belirli bir seviyenin üzerinde olan havalimanlarında bu kapasitenin en az 2 veya 3 oyuncuya dağıtıldığı, kapasite artırımını sonrasında imtiyazların yalnızca tek oyuncu tarafından kullanılmasının zorunlu olması halinde bunun mutlaka düzenlemelere tabi olması gerektiği, nitekim bu durumda maliyet avantajı yaratılmak suretiyle müşteriye yansıtılacak fiyatların düşeceği,
- Mevcut durumda Antalya Havalimanı'nda en yüksek depolama kapasitesinin Petrol Ofisi'ne ait olduğu²⁵, (.....),
- Avrupa Birliği'nde 1999 yılından beri yolcu trafiği 2 milyonu aşan veya 50 bin tonun üzerinde navlun nakliyesi yapan havalimanlarında en az iki tane kanat altı yakıt ikmal işletmesi olması gerektiği, Antalya Havalimanı'nda bu rakamın 2019 yılında 35 milyon olduğu ve yapılacak kapasite artırımını neticesinde bunun en az %50 artmasının bekleneceği,
- İşlem neticesinde POTAS'ın akaryakıt satıcılarının satış, müşteri, stok gibi bilgilerine erişim sağlayabileceği, mevcut kapasite bilgilerini görmesi

²⁵(.....)

neticesinde (.....)'in fiyat artışları karşısında maliyet avantajı sağlamak amaçlı yüksek kapasite kullanımı doğrultusunda öngörülerde bulunarak fiyatlarını buna göre düzenleyebileceği, söz konusu bilgileri rekabet avantajı sağlamak amacıyla kullanabileceği,

- Bildirime konu işlemin gerçekleşmesi halinde Antalya Havalimanı'ndaki akaryakıt depolama ve ikmal tesislerinin tek elden yönetileceği için kapasite, maliyet, fiyat konularında optimizasyon yapabileme imkanlarının devamı konularında çekincelerinin bulunduğu,
- İşlem sonrasında diğer Petrol Ofisi'nin imtiyazlı bir konum elde edebileceği işlem sonrasında Petrol Ofisi ile rekabet koşullarının güçleşebileceği,
- POTAS'ın kendisi ile ve hizmet edeceği firmalarla eşit koşullara sahip olması gerektiği,
- Bildirim konusu işleme benzer nitelikte iş modeline sahip Sabiha Gökçen Havalimanında bu dezavantajlı durumları yaşadıkları, geçtiğimiz yıllarda enflasyonun üzerinde %(.....) oranında zam yapıldığı, piyasanın serbest yapısını bozan türde bir işlemin Antalya Havalimanı'nda da yaşanabileceği, POTAS'ın potansiyel olarak fiyat ayrımcılığı yapmak suretiyle Petrol Ofisi'ne daha ucuz (.....)'e daha pahalı yakıt satması halinde (.....)'e rekabet açısından dezavantaj yaratabileceği,
- Sabiha Gökçen Havalimanı'nda THY Opet'in depoculuk ve ihrakiye hizmetlerine ilişkin hakların münhasıran kendisine tahsisi sonrasında, taahhütlerin uygulanmasının sonlandırıldığı dönemden sonra yaşanan bu olumsuzluklara ve kendilerine uygulanan tarifelere ilişkin olarak EPDK dâhil olmak üzere itirazda buldukları fakat bir çözüme ulaşamadıkları,
- Ancak gerekli düzenlemelerin yapılması ve EPDK gibi denetleyici kurumların sürece dâhil olması halinde Sabiha Gökçen Havalimanı'nda yaşanan olumsuzlukların önüne geçilebileceği,

hususları ifade edilmiştir.

(67) Başvuru sahibi POTAS ile 04.05.2023 tarihinde yapılan görüşmede;

- Akaryakıt şirketlerinin depolara erişimi (Open) Access için tek şartın yapılacak işe ilişkin lisansa sahip olunması olduğu, bunun dışında herhangi bir süre, hacim (volüm) gibi bir sınırlandırmaya tabi olunmayacağı,
- EPDK bildirimine tabi olmayan ücretlendirmelerdeki artışın ABD enflasyonunun %75'i olacağı, pandemi gibi ekstrem durumlarda ortaya çıkabilecek maliyet artışlarında şeffaf bir şekilde yansıtılabilmek adına ön sözleşmedeki (.....) ibaresinin eklendiği,
- Ana ve daimi olarak uygulanacak ücretlerin sözleşmeye eklendiği, vazgeçme bedeli gibi ücretlerin cüzi bir bedel teşkil ettiği, yılda maksimum 100-150 defa uygulandığı,
- Sektör uygulamalarına bakıldığında EPDK'nın tarifeleri onayladığı, Petrol Ofisi'nin her yıl 12 meydanda tarifesini verdiği, EPDK ile uzun görüşmeler yapıldığı, her yıl TÜFE oranındaki artışlarının dahi EPDK tarafından kabul edilmeyip engellenebildiği,

- EPDK onayına tabi kalemlerin toplam içindeki payının %(.....) civarında olduğu, ITP olarak adlandırılan ve EPDK onayına tabi olmayan gelir kalemlerinin ise %(.....) bandında olduğu, geçmiş tecrübelerinin ışığında, depolama ücretlerinin bildirim değil onaylama mekanizmasına tabi olduğu,
- Antalya Havalimanı'nda Petrol Ofisi'nin tahmin edilen pazar payının %(.....) bandında olduğu, her firmanın Antalya Havalimanı özelinde kendi deniz terminalinin olduğu, her firmanın malı rafineriden alıp ardından Antalya'ya gemi ile getirdiği ve akabinde malı deniz terminaline koyması gerektiği,
- (.....),
- (.....) Antalya'daki bütün tedarik zincirinin herkes için eşit olduğu,
- (.....),
- (.....),
- (.....),
- (.....),
- (.....),
- (.....),
- İlgili işlem sonucunda rakiplere ait stratejik verilerin POTAS'a geçmesi gibi bir durumun söz konusu olmayacağı, nitekim pazarın ihalelerde şekillendiği, ihaleyi kazanan tarafın bilinmesinin sektör açısından şeffaf bir bilgi olduğu,
- POTAS'ın ilgili işlem sonrasında yürüttüğü faaliyet kapsamında elde edeceği veriler ile rakiplerini engelleme şansının bulunmadığı,
- Depolama hizmetine ilişkin ücretlerin genellikle haftalık faturalar halinde kesildiği ve 15-30 günlük vadeler ile çalışıldığı,
- Petrol Ofisi'nin havalimanındaki depolama tesisini münhasıran işletmesine ilişkin tanınan bir hak tanınmaksızın, tek başına faaliyet gösterdiği Isparta ve Nevşehir olmak üzere 2 tane havalimanının bulunduğu,
- THY Opet'in söz konusu iki havalimanında da tesisinin bulunduğu, ancak yaklaşık 4-5 sene öncesinde kendi faaliyetlerini bırakıp Petrol Ofisi'nden hizmet almaya başladıkları,
- İki meydana hacimlerin düşük düzeyde olduğu, bazı meydanlarda iki şirketin çalışmasının anlamlı olmadığı ve bu nedenle tek şirketin tesisinin kullanıldığı,
- Antalya Havalimanı ile Sabiha Gökçen Havalimanı'nın birbirine benzer olduğu, kapasitelerinin yaklaşık bir milyon m3 civarında olduğu,
- Ön sözleşmede (.....) ibaresinin gelecekte herhangi bir şirkete uygulanabilecek olan indirim söz konusu olduğunda bunların da paylaşılacağı anlamına geldiği,
- (.....),
- Bildirime konu işlem kapsamında inşaatın bitmesi ile birlikte POTAS'ın Antalya Havalimanı'nda faaliyete geçilebileceği, DHMİ'nin bu konuda öngördüğü takvimin 05.01.2025 olduğu,

hususları ifade edilmiştir.

G.5.3. DHMİ'den Gelen Cevabi Yazı

- (68) DHMİ'den gelen cevabi yazıda,
- Antalya Havalimanının Kapasite Artırımına Yönelik İlave Yatırımların Yapımı ile İç/Dış Hatlar, Genel Havacılık, CIP Terminalleri ve Müteemmimlerinin İşletme Haklarının Kiralanmak Suretiyle Verilmesi işi kapsamında kiracı şirket Fraport TAV ile DHMİ arasında kira sözleşmesi akdedildiği,
 - 28.12.2021 tarihinde akdedilen Kira Sözleşmesinin 15.1.1.28 maddesi kapsamında; "Akaryakıt Depolama ve Dağıtım Tesisi yapımından ve işletiminden Kiracı Şirket'in sorumlu olacağı, İdarenin onaylaması şartıyla bu tesislerin yapımını ve işletimini kendisi yapabileceği gibi başka firmalara da aynı şartlarda devredebileceği, Tesisleri kullanmak isteyen firmalara rekabet kuralları çerçevesinde eşit şekilde ve 'Open Access' şeklinde hizmet alınmasını temin eder..." hükmünü haiz olduğu,
 - Bu bağlamda, söz konusu tesislerin kiracı şirketçe işletilebileceği gibi, DHMİ onayı ile bu tesislerin işletiminin başkaca firmalara aynı şartlardadevredilebileceği,
 - Bu kapsamda DHMİ'nin 16.03.2023 tarih ve 25693 sayılı yazısı ile bahse konu tesislerin işletiminin POTAS'a devrinin onaylandığı ve ilgili maddede geçen Open Access hükümleri çerçevesinde bu alanda faaliyet gösteren şirketlerin rekabet kurallarına uygun şartlar altında anılan tesisleri kiralama/kullanma haklarının bulunduğu,
 - İstanbul Havalimanındaki akaryakıt depolama tesislerinin yalnızca bir şirket tarafından işletildiği ancak dağıtım tesislerinin üç farklı şirket tarafından kullanılmakta olduğu, bu kapsamda söz konusu devir işleminin uygun olduğu

ifade edilmiştir.

G.6. 4054 sayılı Kanun'un 7.Maddesi Kapsamında Değerlendirme

G.6.1. İşlemin Bildirime Tabi Olup Olmadığına İlişkin Değerlendirme

- (69) DHMİ tarafından gerçekleştirilen ihale doğrultusunda Antalya Havalimanı bünyesinde yeni imtiyaz döneminde sahip olacağı akaryakıt ikmal ve depolama tesislerinin inşası ve işletilmesi hakları Fraport TAV'dan POTAS'a geçecektir. Kurul kararlarında kendisine ciro atfedilebilir malvarlığının devri, işletme hakkının devri ve kira sözleşmelerinin²⁶ de devralma işlemi kabul edilerek inceleme yapıldığı görülmektedir. Bildirim konusu işlem bakımından da devir işleminin gerçekleşmesiyle birlikte POTAS akaryakıt ikmal ve depolama tesislerini işletecek ve belirli bir ciro elde edecektir. Bu çerçevede anılan işlem, 2010/4 sayılı Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ'in 5. maddesi çerçevesinde bir devralmadır. Ayrıca, tarafların cirolarının anılan Tebliğ'in 7. maddesinin birinci fıkrasının (a) bendinde öngörülen eşikleri aşması nedeniyle işlemin izne tabi olduğu anlaşılmıştır.

G.6.2. Bildirime Konu İşlemin Değerlendirilmesi

- (70) 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi bir ya da birden fazla teşebbüsün başta hâkim durum yaratılması ya da mevcut bir hâkim durumun güçlendirilmesi olmak üzere ülkenin

²⁶ Kurulun 08 08.05.2014 tarih, 14-17/321-139 sayılı, 10.09.2012 tarih, 12-43/1323-436 sayılı; 23.05.2012 tarih, 12-27/801-228 sayılı; 17.11.2011 tarih, 11-57/1465-522 sayılı ve 15.05.2013 tarih, 13-28/390-177 sayılı kararları.

bütünü yahut bir kısmında herhangi bir mal veya hizmet piyasasındaki etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuracak yoğunlaşma işlemlerini yasaklamaktadır.

- (71) 2010/4 sayılı Tebliğ'in 13. maddesinin birinci fıkrasında, "*Birleşme ve devralmalar değerlendirilirken özellikle; ilgili pazarın yapısı, ülke içinde veya dışında yerleşmiş olan teşebbüslerin fiili ve potansiyel rekabeti, teşebbüslerin pazardaki durumu, ekonomik ve mali güçleri, sağlayıcı ve müşteri bulabilme alternatifleri, arz kaynaklarına ulaşabilme imkânı, pazarlara giriş engelleri, arz ve talep eğilimleri, tüketicilerin menfaatleri, tüketici yararına olan etkinlikler ve diğer hususlar göz önünde tutulur.*" hükmü yer almaktadır.
- (72) Aynı Tebliğ uyarınca, bildirim konusu işlemde etkilenme ihtimali olan ve taraflardan iki veya daha fazlasının aynı ürün pazarında faaliyette bulunduğu ya da taraflardan en az bir tanesinin bir diğerinin faaliyet gösterdiği herhangi bir ürün pazarının alt veya üst pazarında ticari faaliyette bulunduğu ilgili ürün pazarları etkilenen pazarları oluşturmaktadır. Bu bağlamda bildirilen devralma işleminin ülkenin bütünü yahut bir kısmında herhangi bir mal veya hizmet piyasasındaki etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğurup doğurmayacağına etkilenen pazarlar bakımından değerlendirilmesi gerekmektedir.
- (73) Mevcut işlem kapsamında Petrol Ofisi'nin ana sözleşmesinde başlıca faaliyet konuları, yurt içinden ve yurt dışından akaryakıt temin etmek ve satmak, rafineri yan ürünleri dağıtımını tanzim etmek, depolamak ve satmak, her türlü madeni yağ ve gres ile bunların yan ürünlerini üretmek, harmanlamak, üretim ve harmanlama için gerekli tesisleri kurmak, toptan ve perakende satışını, ithalini, ihracını yapmak olarak düzenlenmiştir. Mevcut durumda Petrol Ofisi'nin faaliyet konuları yurt genelinde akaryakıt, LPG ve otogaz, madeni yağ üretim, dağıtım, depolama ve satış faaliyetlerini yürütmektedir.
- (74) Petrol Ofisi ve Sera Grubu'nun ortak kontrolünde bulunan POTAS ise Antalya Havalimanı'nda akaryakıt satın alımı, taşınması ve bununla ilgili boru hattı işletilmesi, satışı, elleçlemesi, depolaması ve depolama hizmetlerinin verilmesi, havacılık operasyonlarının ve uçak ikmal işlemlerinin gerçekleştirilmesi alanında yürürlükteki mevzuat ve kabul edilmiş standartlar uyarınca faaliyet göstermek üzere kurulmuştur.
- (75) Kararın önceki bölümlerinde belirtildiği üzere Petrol Ofisi Antalya Havalimanı'nda jet yakıtı tedarikçisi konumundaki bir teşebbüstür. Bildirime konu işlem kapsamında POTAS'ın 2027 yılından itibaren jet yakıtı depolama, ikmal ve satışı pazarında faaliyet göstermesi planlanmaktadır.
- (76) Söz konusu faaliyet alanları incelendiğinde Petrol Ofisi ile POTAS'ın faaliyetleri arasında "jet yakıtı satış hizmetleri" pazarında yatay örtüşme, "jet yakıtı depolama ve ikmal hizmetleri" ve "jet yakıtı satış hizmetleri" pazarında ise dikey örtüşme bulunmaktadır. Söz konusu etkilenen pazarlara ve bildirim konu işlemin pazar yapısı üzerindeki muhtemel etkilerine aşağıda yer verilmiştir.

G.6.2.1. Yatay Etkilenen Pazarlara Yönelik Değerlendirme

- (77) Yatay Birleşme ve Devralmaların Değerlendirilmesi Hakkında Kılavuz'da (Yatay Kılavuz) yatay birleşmelerin rekabet karşıtı etkileri, tek taraflı etkiler ile koordinasyon doğurucu etkiler olarak ikiye ayrılmıştır. Bu çerçevede devralma işlemi, bir teşebbüs üzerindeki önemli rekabetçi baskıları ortadan kaldırmak ve böylece pazar gücünü artırmak suretiyle bir pazardaki etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılmasına yol açabilir. Böyle bir işlemin ilk etkisi, işlemin tarafları arasındaki mevcut olan rekabetin ortadan kalkmasıdır. Birleşen teşebbüslerin pazar payının yüksek olması, birleşme taraflarının

yakın rakip olması, müşterilerin sağlayıcı değiştirme olanaklarının kısıtlı olması, birleşmenin pazarda rekabetçi baskı yaratabilecek bir oyuncuyu ortadan kaldırması, rakiplerin fiyat artışları karşısında üretim veya kapasitelerini artırmalarının mümkün olmaması gibi durumlarda, tek taraflı etkiler yoluyla rekabeti sınırlama ihtimali yükselmektedir.

- (78) Koordinasyon doğurucu etkiler ise işlemin pazarın dinamiklerinde değişikliğe yol açarak pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin davranışlarında bir koordinasyon oluşturması durumuna karşılık gelmektedir. Bu etkilerin değerlendirilmesinde ise pazardaki şeffaflık seviyesi, ürünün homojen bir ürün olup olmaması, oyuncu sayısı gibi faktörler dikkate alınmaktadır. Bununla birlikte alıcı gücü veya pazara muhtemel yeni girişler rekabet karşıtı söz konusu etkileri sınırlayabilmektedir. Yatay birleşmelerin değerlendirilmesinde incelenen son husus ise birleşme veya devralmanın yaratacağı etkinliklerdir. Öyle ki bazı durumlarda yaratılan etkinliklerden elde edilen tüketici faydası, işlemin rekabeti sınırlayıcı etkilerinin yaratacağı zarardan daha fazla olabilmektedir.
- (79) POTAS, Antalya Havalimanı'nda akaryakıt satın alımı, taşınması ve bununla ilgili boru hattı işletilmesi, satışı, elleçlemesi, depolaması ve depolama hizmetlerinin verilmesi, havacılık operasyonlarının ve uçak ikmal işlemlerinin gerçekleştirilmesi alanında faaliyet göstermek üzere kurulmuş bir şirket olup Antalya Havalimanındaki yeni akaryakıt ikmal ve depolama tesislerinin inşası ve 2027 yılından itibaren 25 yıllığına işletmek üzere faaliyet gösterecektir. Dolayısıyla işlem sonucunda POTAS Antalya Havalimanı'nda hem jet yakıtı ikmal ve depolamasına hem de jet yakıtı satışına ilişkin faaliyette bulunacak ve jet yakıtı tedarikçilerinin yatay etkilenen pazarda rakibi konumuna gelecektir. Başka bir deyişle hâlihazırda Antalya Havalimanındaki yakıt tedarikçileri olan Petrol Ofisi, BP, Shell, SOCAR, THY Opet, İstanbul Jet'in dışında pazarda faaliyet gösterecek olan yeni bir teşebbüs olarak pazara giriş yapacak ve gerekli lisanslar bünyesinde bulunduğu müddetçe akaryakıt satışını devam ettirecektir.
- (80) Bu kapsamda Kurulun 23.02.2023 tarih ve 23-10/158-49 sayılı kararında²⁷ da belirtildiği üzere Petrol Ofisi ve Sera Grubu'nun ortak girişimi olarak kurulan POTAS ile Petrol Ofisi'nin "jet yakıtı satışı" faaliyetleri arasında yatay örtüşmenin meydana gelebileceği görülmektedir. İşlem sonucunda POTAS depolama ve ikmal hizmetlerinin yanı sıra Antalya Havalimanı'na jet yakıtı satışı da gerçekleştirecek, Petrol Ofisi de söz konusu alandaki faaliyetlerine ayrıca devam edecektir.
- (81) Dosya kapsamında elde edilen verilere dayanarak işlemin olası tek taraflı ve koordinasyon doğurucu etkilerinin değerlendirilmesi gerekmektedir. Tek taraflı etkiler, teşebbüsler üzerindeki rekabetçi baskının ortadan kalkması sonucunda hâkim durum yaratılması veya güçlendirilmesi suretiyle etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılmasına yol açabilmesini ifade etmektedir. Birleşen teşebbüslerin; pazar paylarının yüksek olması, birleşme öncesi yoğun rekabet içinde olmaları, müşterilerinin sağlayıcı değiştirme olanaklarının kısıtlı olması, birleşmenin pazarda rekabetçi baskı yaratabilecek bir oyuncuyu ortadan kaldırması, rakiplerin fiyat artışları karşısında üretim veya kapasitelerini artırmalarının mümkün olmaması gibi durumlarda, tek taraflı etkiler yoluyla rekabetin sınırlanma ihtimali artmaktadır²⁸. Bir devralmanın, tek taraflı

²⁷ Söz konusu işlemin yalnızca ortak girişimin kurulmasına ilişkin olduğu ve akaryakıt tedarikine ilişkin ticari faaliyete başlayabilmenin ön koşulunun işletme hakkının devrine tabi olduğu anlaşılmaktadır.

²⁸ WHISH, Richard ve BAILEY, David, Competition Law, Oxford Yayınları, 7. Baskı, 2012, s. 818.; DANIŞ, Erkan, Birleşme ve Devralmaların Denetim Usulü, Marmara Üniversitesi SBE Özel Hukuk Anabilim Dalı, Yayımlanmamış Doktora Tezi, s. 209.

etkilere yol açıp açmayacağını belirleyen bu faktörlerin hepsinin birden mevcut olması gerekmediği gibi, söz konusu etkilerin birlikte değerlendirilmesi gerekmektedir.

- (82) Koordinasyon doğurucu etkiler ise belirli bir pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin sürdürülebilir bir temelde yüksek düzeydeki fiyatlar üzerinden satış yapmalarını amaçlayan bir davranış kalıbı benimsemelerinin iktisadi açıdan rasyonel ve tercih edilebilir olduğu durumda ortaya çıkmaktadır. Koordinasyonun sürdürülebilir olması ise üç koşulun varlığına bağlı olup bu koşullar; koordinasyona dâhil olan teşebbüslerin, koordinasyon koşullarına uyulup uyulmadığını yeterli düzeyde izleyebilmeleri, koordinasyondan sapmaların tespit edilmesi halinde işletilecek birtakım caydırıcı mekanizmaların var olması ve koordinasyon kapsamında bulunmayan mevcut veya gelecekteki rakiplerin yanı sıra müşteriler gibi koordinasyon kapsamı dışındaki birimler tarafından koordinasyondan beklenen sonuçların tehlikeye sokulmaması şeklinde sıralanabilir.²⁹
- (83) Mevcut işlem tek taraflı etkiler bakımından değerlendirildiğinde, öncelikle belirtilmesi gereken husus, POTAS'ın pazarda operasyonel bağımsızlığa sahip ve tam işlevsel nitelikte bir ortak girişim olarak faaliyet göstereceği ve yeni bir oyuncu olarak pazara giriş yapacağıdır. POTAS, akaryakıt satışını piyasa şartları altında rafineri, herhangi bir akaryakıt şirketi veya ithalat olmak üzere kendisi için en uygun tedarik kanalını seçerek bağımsız bir şekilde sağlayacaktır. Aynı şekilde POTAS deniz ve kara lojistik ağı ve (gerekliyse) ara terminal depolama alanlarında da kendi iş yapısını belirleyerek hayata geçirecektir. Petrol Ofisi ise bugünkü tedarik, lojistik ve ara terminal depolama ağını aynen koruyacak ve kullanacaktır. POTAS'ın yeni kurulan bir teşebbüs olduğu ve pazarda henüz faaliyetinin bulunmadığı dikkate alındığında ilgili işlemin pazarda faaliyet gösteren rekabetçi bir oyuncuyu ortadan kaldırmayacak ve Petrol Ofisi'nin hâlihazırda sahip olduğu pazar gücünün³⁰ pekiştirilmesine yol açmayacaktır. Bu nedenle ilgili işlem kapsamında tek taraflı etkilerden dolayı oluşabilecek rekabetçi bir sorunun bulunmadığı değerlendirilmektedir.
- (84) Koordinasyon doğurucu etkiler açısından bildirim konu işlem sonrasında oluşacak yapının pazarı daha şeffaf ve teşebbüslerin rekabet karşıtı uzlaşısı imkânını daha muhtemel hale getirip getirmediği değerlendirilmelidir. Daha önce de belirtildiği gibi işlem kapsamında POTAS yeni bir oyuncu olarak piyasaya girmesi ve faaliyetlerini tam işlevsel bir ortak girişim olarak sürdüreceği olması nedeniyle, pazardaki oyuncu sayısının azalmasından kaynaklı bir koordinasyon riski ortaya çıkmayacaktır. Elbette kontrol yapıları itibarıyla POTAS ve Petrol Ofisi'nin Antalya Havalimanı'nda jet yakıtı satışı yapacak olması nedeniyle potansiyel bir koordinasyon riski mevcuttur. Ancak hava yolu şirketlerinin jet yakıtı ihalelerinin genellikle 1-2 yıllık sürelerle havalimanı bazında yapılması, havayolu şirketlerinin ihale süresi sonunda tedarikçi değiştirmesinin önünde bir engel olmaması, sektörün çeşitli regülasyonlara tabi olması koordinasyon doğurucu etki ihtimalini azaltmaktadır. Ayrıca halihazırda akaryakıt

²⁹ 2010/4 sayılı Tebliğ'in m. 13/3 uyarınca bir ortak girişim kurulması işleminin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi açısından rekabetçi davranışların koordinasyonu riski taşıyıp taşımadığının değerlendirilmesi de yapılmalıdır. Bir ortak girişimin, bağımsız teşebbüsler arasında rekabetçi davranışların koordinasyonunu amaçlamış ya da bu sonucu doğurmuş olup olmadığı iki şekilde belirlenmektedir. İlk olarak koordinasyon riski ya da sonucunun bertaraf edilmesi için ana teşebbüslerin ortak girişimin faaliyet göstereceği pazardaki etkinliklerinin önemsiz seviyede kalması veya ana teşebbüslerden sadece birinin bu pazardaki faaliyetlerine devam etmesi gerekir. İkinci durumda ise ana teşebbüslerin ortak girişimin faaliyet göstereceği pazardaki tüm faaliyetlerini ortak girişime devretmeleri sayesinde bu şekilde bir riskin tamamen bertaraf edilmiş olacağı kabul edilmektedir.

³⁰ Bu hususta daha detaylı değerlendirmelere "Dikey Etkilenen Pazarlar Hakkında Değerlendirme" . başlığında yer verilecektir.

şirketlerinin kendi aralarında ya da akaryakıt şirketleriyle havayolları arasında kurulmuş, jet yakıtı depolama alanında aktif ortak girişimler mevcuttur ve söz konusu ortak girişimler Türkiye'nin çeşitli havaalanlarında münhasıran ya da diğer depolama şirketleriyle birlikte faaliyet göstermektedirler. Türkiye genelindeki mevcut işleyiş kapsamında söz konusu koordinasyon riskine ilişkin Kurum nezdinde yürütülmüş olan bir incelemenin veya şikâyetin olmaması da koordinasyon riskinin düşük olduğu yönündeki kanaati desteklemektedir. Koordinasyon doğurucu etkinin ortaya çıkabilmesi açısından paylaşılan verinin de pazardaki rekabet koşulları açısından stratejik öneme sahip olması şartı aranmaktadır. Bu bakımdan, havalimanlarında müşterek depolama faaliyetinin yürütülmesine ilişkin 28.12.2006 tarih ve 06-95/1202-365 sayılı Kurul kararında *"Bilgi değişimi konusuna gelindiğinde, söz konusu ortak operasyon kapsamında tarafların, fiyat ve satış koşulları ortak operasyonla ilgili olmadığından, sadece birbirlerinin satış miktarları konusunda bilgi sahibi olmaları söz konusu olabilecektir. Havacılık yakıtları pazarının yukarıda açıklanan genel özellikleri dikkate alındığında, rakiplerin güncel satış miktarı bilgilerinin rekabete duyarlı bilgiler olarak kabul edilmesinin mümkün olmadığı, bu nedenle ortak operasyon kapsamında katılımcıların bu bilgileri elde etmesin rekabeti kısıtlayıcı bir sonuca yol açmayacağı anlaşılmıştır."* denilerek satış miktarı verisinin rekabet açısından hassas bir veri olmadığı tespitiyle beraber düşünüldüğünde bilgi paylaşımı nedeniyle rekabet karşıtı etki doğma olasılığının zayıf olduğu değerlendirilmektedir. Tüm bu hususlar birlikte değerlendirildiğinde, bildirim konu işlemin koordinasyon doğurucu etki yaratma suretiyle piyasadaki rekabeti engellemeyeceği değerlendirilmektedir³¹.

G.6.2.2. Dikey Etkilenen Pazarlar Hakkında Değerlendirme

- (85) Dikey birleşmeler, tedarik zincirinin farklı seviyelerinde faaliyet gösteren teşebbüsler arasında gerçekleştirilen işlemleri ifade etmektedir. Dikey birleşmeler, girdi üreticisi teşebbüsle söz konusu girdiyi kullanarak çıktı üreten teşebbüsün birleşmesi şeklinde ortaya çıkabileceği gibi dağıtım zincirinde sağlayıcının dağıtıcıyla birleşmesi veya sağlayıcının perakendeciyle birleşmesi şeklinde de ortaya çıkabilmektedir.
- (86) Kararın daha önceki bölümlerinde değinildiği üzere, POTAS'ın faaliyet konuları akaryakıt satın alımı, taşınması ve bununla ilgili boru hattı işletilmesi, satışı, elleçlemesi, depolaması ve depolama hizmetlerinin verilmesi, havacılık operasyonlarının ve uçak ikmal işlemlerinin gerçekleştirilmesidir. Petrol Ofisi'nin faaliyet konusu ise yurt içinden ve yurt dışından akaryakıt temin etmek ve satmak, rafineri yan ürünleri dağıtımını tanzim etmek, depolamak ve satmak, her türlü madeni yağ ve gres ile bunların yan ürünlerini üretmek, harmanlamak, üretim ve harmanlama için gerekli tesisleri kurmak, toptan ve perakende satışını, ithalini, ihracını yapmak şeklinde düzenlenmiştir.
- (87) Tarafların faaliyet alanları incelendiğinde, POTAS'ın faaliyet göstereceği "jet yakıt depolama ve ikmal" pazarı ile Petrol Ofisi'nin faaliyet gösterdiği "jet yakıtı satışı" pazarı

³¹ Bir diğer çekince ise POTAS'ın elde ettiği rekabetçi avantaj sayesinde havayolu şirketleri tarafından düzenlenen ihalelerde avantaj elde edeceği ve alt pazarda tekelleşme yaşanabileceğidir. Bu hususta THY Opet örneğine değinmek yararlı olacaktır. Benzer koşullardaki Sabiha Gökçen Havalimanı'nda depolama faaliyetini münhasıran yürüten THY Opet'in pazar payı yıllar içerisinde oldukça azalmış ve hâlihazırda %(...) seviyelerine inmiştir. Söz konusu durum, depolama faaliyeti yürüten üst pazardaki dikey bütünleşik teşebbüsün aşılabilir rekabet engeli ortaya çıkarmadığını göstermektedir. Bunun yanı sıra Antalya Havalimanı'nda ulusal ve uluslararası çok sayıda teşebbüsün bulunması, pazarın alım tarafının heterojen yapıda olması, çok sayıda müşteri ve satış kanalı imkânını beraberinde getirdiğinden bildirim konu işlem dolayısıyla POTAS'ın salt üst pazarda sahip olduğu konum itibarıyla elde ettiği pazar gücünü alt pazarda da devam ettirmesinin muhtemel olmadığı, diğer teşebbüslerin rekabet imkânlarının önemli oranda sınırlanmadığı kanaatine varılmıştır.

arasında dikey bir ilişki bulunduğu görülmektedir. Tedarik zinciri açısından bakıldığında, Petrol Ofisi tarafından sunulacak hizmet olan “jet yakıt satışı pazarı” alt pazar iken POTAS tarafından 2027 yılından itibaren sağlanacak olan “jet yakıt depolama hizmeti”, jet yakıt satışı pazarının girdisi olması nedeniyle üst pazar olarak değerlendirilmektedir.³²

- (88) Dikey birleşmelerin muhtemel rekabet karşıtı etkileri arasında; birleşen firmanın hâkim duruma gelmesi, pazar gücü elde etmesi veya sürdürmesine yol açması, önceden var olan pazar gücünü kötüye kullanmayı kolaylaştırabilmesi, rekabet üzerindeki olumsuz etkileri sebebiyle daha yüksek fiyatları, ürün kalitesinde düşüşü, yatırım ve inovasyon kaybını doğurması olarak sayılabilecektir. Dikey birleşme ve devralmaların rekabet karşıtı etkileri ele alınırken girdi ve müşteri kısıtlamaları üzerinde yoğunlaşmaktadır. Aşağıdaki bölümde dikey nitelikteki birleşmelerde ortaya çıkabilecek rekabet sorunları, rekabet sorunlarının çözümüne yönelik taraflarca sunulan taahhütler Kurul kararları kapsamında ele alınacaktır.

26.02.2014 Tarih ve 14-08/155-66 Sayılı Sabiha Gökçen Kararı (Birleşme/Devralma)

- (89) Dosyanın konusunu İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı Yat. Yap. ve İşl. AŞ'nin (İSG) 19.03.2008 tarihli “Uygulama Sözleşmesi” uyarınca işletme hakkını haiz olduğu İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'nda bulunan akaryakıt depolama, satış ve ikmal ünitelerinin işletim hakkının “Alan Tahsis Sözleşmesi” kapsamında beş yıl süre ile THY Opet'e tahsisi işlemine muafiyet tanınması talebi oluşturmaktadır. Ancak Kurul söz konusu işlemin 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi anlamında bir yoğunlaşma işlemi olduğu ve incelemenin bu kapsamda sonuçlandırılması gerektiği kanaatine varılmıştır.
- (90) Söz konusu işlem ile THY Opet İSG'nin jet yakıtı satışına ilişkin faaliyetlerini devralmamaktadır. Bu haliyle işlem, esasında ilgili pazarın bir alt seviyesine ilişkin bir faaliyetin ve kapasitenin devralınmasını konu edinmekte ve yatay olmayan bir devralma olarak kabul edilmesi gerekmektedir.
- (91) THY Opet tarafından işleme ilişkin oluşabilecek rekabetçi endişelerin giderilmesi amacıyla alınan taahhütlere aşağıda yer verilmektedir.
- (92) Bildirim konusu işlem yönünden iki temel endişe, devir işleminin ardından THY Opet'in rakip firmaların Sabiha Gökçen Havalimanı'nda akaryakıt tesislerine erişimini engellemesi ve erişime ilişkin fiyatları yükseltmesidir. THY Opet tarafından ilgili işlem kapsamında sunulan taahhütlere aşağıda yer verilmektedir.

“Lisans İşlemlerine İlişkin Taahhütler: THY OPET tarafından, üçüncü kişilere depolama hizmeti sağlanabilmesi için gerekli olan depolama lisansının alınması konusunda tam, eksiksiz ve ivedilikle başvuru yapılması taahhüt edilmektedir. Bu bağlamda, söz konusu lisansın zamanında alınması ve üçüncü kişilere

³² İlgili pazar bölümünde ifade edildiği üzere havayolu şirketlerine yakıt satışı yapılabilmesi için şirketin herhangi bir havalimanında deposu olmaması durumunda EPDK'dan depolama lisansı almış deposu olan şirketlerle EPDK mevzuatına uygun ve EPDK tarafından onaylanan tarifelere göre anlaşmalar yaparak bu havalimanlarında müşterileri olan havayollarına yakıt tedariki sağlayabilmektedir. Depolama faaliyeti yürütmeksizin depo sahibi teşebbüslerden depoda mal satın almak yoluyla bir nevi tahsilat aracı olarak faaliyet göstermektedir. Yukarıda ifade edilen hususlar çerçevesinde teşebbüsün jet yakıtı satışı yapabilmesi için kendi deposunun olmasına gerek yoktur. Deposu olmaması durumunda EPDK'dan depolama lisansı almış şirketlerle anlaşmalar yaparak havayolu şirketlerine yakıt tedariki sağlayabilmektedir. Bunun dışında fiili bir depolama faaliyeti yürütmeksizin de depo sahibi teşebbüslerden depoda mal satın almak yoluyla tahsilat aracı olarak da faaliyet gösterebilmektedir.

hizmet sağlanmasında herhangi bir aksama yaşanmayacağına garanti altına alınacağı belirtilmektedir.

Depolama Faaliyetlerine Erişim Sağlamaya İlişkin Taahhütler: THY OPET, devir işleminin gerçekleşmesini müteakip, üçüncü kişilerin depolama hizmetlerine erişim taleplerini kabul etmeyi taahhüt etmektedir. Erişim taleplerinin arz güvenliği, kapasite oranları dikkate alınarak karşılanacağı belirtilmekte; erişim sağlama ücretinin de EPDK tarafından onaylanan tarifeler üzerinden uygulanacağı ifade edilmektedir. Ayrıca, depolama hizmetlerinin yalnızca bir havayolu şirketine mal teslim yükümlülüğü altına girmiş firmalara verilebileceği belirtilmektedir.

Ürün Satış ve Kanat Altı İkmal Hizmetine Erişim Sağlamaya İlişkin Taahhütler: THY OPET tarafından, diğer teşebbüslerin THY OPET'ten (depodan) ürün alım taleplerinin karşılanması ile gerek satın alınan gerekse depolanan ürünlerin kanat altı ikmal hizmetini onaylanan tarifelere uygun olarak yürütülmesi taahhüt edilmektedir.

Teşebbüsler Arası Ayrımcılık Yapmamaya İlişkin Taahhütler: THY OPET tarafından, üçüncü kişilerin depolama ve ikmal hizmetine ulaşmalarında adil ve şeffaf kriterlerin uygulanacağı taahhüt edilmektedir. Ek olarak THY OPET; İSG'nin mevcut tarifesinde yer alan ve erişim sınırlarını düzenleyen "Petrol Piyasası Kanunu ve ikincil mevzuat hükümleri saklı kalmak üzere, lisans sahibi; depolanacak akaryakıt miktarı 20.000 metreküpten ve hizmet süresi 180 günden az ise talebi reddeder." hükmünde yer alan 20.000 metreküp kuralını kaldırmayı ve hizmet süresinin 180 günden az olamayacağı yönündeki kuralda ise süreyi 90 güne indirmeyi taahhüt etmektedir.

Depolama Tarifesinin Artırımı Garantisi: THY OPET, devir anında geçerli olan ve EPDK tarafından onaylanan depolama tarifesindeki (depolama ücreti ve teslim alma/teslim etme ücreti) ücretlere ilişkin yıllık fiyat artışlarını, yalnızca, sektördeki fiyat oluşumlarının tamamında kullanılan enflasyon (TEFE-TÜFE ortalaması) oranında yapmayı taahhüt etmekle birlikte, SGH'de pazarın büyümesi neticesinde ilave bir yakıt tesisi ve ekipmanı yatırımı yapılmasının gerekmesi halinde ya da THY OPET'in faaliyetlerinden kaynaklanmayan ve öngörülemeyen olağanüstü hallerden dolayı veya düzenleyici otoritelerin kararlarından dolayı gerçekleşebilecek maliyet artışlarını tarife ve ücretlere ilave olarak yansıtacağı belirtilmektedir.

- (93) Karar kapsamında bu taahhütlerin rekabetçi endişeleri ortadan kaldırdığına ve işleme izin verilebileceği sonucuna ulaşılmıştır.

16.07.2014 Tarih ve 14-24/482-213 Sayılı Mobil Oil- THY Opet Kararı

- (94) Dosyanın konusunu Mobil Oil Türk AŞ'nin Türkiye Havalimanlarında³³ Depolama ve Uçaklara Yakıt İkmal için Havacılık Operasyon Sözleşmesi'ne konu varlıklardaki %25 mülkiyet hakkının THY Opet tarafından devralınması işlemine izin verilmesi talebinin, sunulan ek taahhütlerle birlikte değerlendirilmesi işlemi oluşturmaktadır.
- (95) Dosya kapsamında yatay etkilenen pazarın havacılık yakıtları pazarı olduğu değerlendirilmiştir. THY Opet tarafından işleme ilişkin oluşabilecek rekabetçi endişelerin giderilmesi amacıyla Nihai İnceleme aşamasında ek taahhütler alınmış

³³ Antalya, Bodrum, İzmir ve İstanbul Havalimanları

olup aşağıda depolama hizmetlerine ve teşebbüsler arası ayırım yapmamaya yönelik taahhütlere yer verilmektedir.

“Depolama faaliyetlerine erişim sağlamaya ilişkin taahhütler

1. THY OPET, Ortak Operasyon Sözleşmesi katılımcıları hariç, depolama kapasitesine erişim açısından arz güvenliği esnekliği olduğuna inanılan İzmir Adnan Menderes ve Milas Bodrum Havalimanlarından talep olması halinde devralmaya konu %25’lik kapasitenin 1/3’lük kısmını, her halükarda depolama lisansının kendisinde olup olmamasına bağlı olarak, Ortak Operasyon Sözleşmesi katılımcıları hariç üçüncü kişilere açmayı veya açılmasına rıza göstermeyi veya açılmasına hiçbir surette engel olmamayı taahhüt etmektedir.

2. THY OPET, İstanbul Atatürk ve Antalya Havalimanları açısından ise, talep olması halinde devralmaya konu %25’lik kapasitenin 1/2’lik kısmını, her halükarda depolama lisansının kendisinde olup olmamasına bağlı olarak, ortak operasyon sözleşmesi katılımcıları hariç üçüncü kişilere açmayı veya açılmasına rıza göstermeyi veya açılmasına hiçbir surette engel olmamayı taahhüt etmektedir.”

- Depolama faaliyetlerine erişim sağlamaya ilişkin taahhütlerin uygulanmasına ilişkin taahhütler:

1. Üçüncü kişilerin erişimi bakımından ayrı bir depo veya fiziki yer/hacim tahsisi veya deponun bir kısmının boş tutulmaması; üçüncü kişilerden gelecek depolama hizmeti talepleri karşısında talep edenin tesis(ler)e getireceği ürünün depolara alınarak THY OPET ve diğer müşterek tesis katılımcılarının ürünleri ile birlikte bir arada tutularak elleçlenmesi;

2. Depoların tahsisinde ilk gelen ilk hizmet alır prensibinin işletilmesi; taahhüt edilen toplam hacim ile sınırlı olmak üzere; sonradan gelen üçüncü kişilerin ancak hâlihazırda bu hacimleri kullanan üçüncü kişilerin kullanmadığı kapasite ile sınırlı olarak hizmet alabilmesi;

3. Depolama/erişim sağlama ücretinin THY OPET tarafından önerilen ve EPDK tarafından onaylanarak yayınlanan tarifeler üzerinden sağlanması; üçüncü kişilerin erişim taleplerinin, objektif kriterler göz önüne alınarak hazırlanan ve yetkili organlarca onaylanan tarifeye uygun olması ve ilgili tüm güvenlik koşullarını ve teknik koşulları sağlayacak şekilde yapılması;

4. Ancak bir havayolu şirketine mal teslim yükümlülüğü altına girmiş lisans sahiplerine erişim imkânı sağlanması;

5. Depolama faaliyetlerine erişim sağlamaya ilişkin taahhütler uygulanırken Rekabet Kurulunca muafiyet tanınan Ortaklık Sözleşmesi hükümlerine uyulması; ayrıca pazarın değişken yapısı dikkate alınarak bahse konu taahhütlerin uygulanmaya başlanmasından 3 yıl sonra gözden geçirilmesi

-Teşebbüsler arası ayırmacılık yapmamaya ilişkin taahhütler

THY OPET tarafından sunulan taahhütlerde yer alan Atatürk ve Antalya Havalimanları için devralmak istediği kapasitenin 1/2’lik kısmını Adnan Menderes ve Milas Bodrum Havalimanları için ise devralmak istediği kapasitenin 1/3’lük kısmını “Ortak Operasyon Sözleşmesi katılımcıları hariç üçüncü kişilere açmayı veya açılmasına rıza göstermeyi veya açılmasına hiçbir surette engel olmamayı taahhüt etmektedir” ifadesinin “(açmayı) ve/veya Ortak

Operasyon Sözleşmesi'nin 10.2 maddesi uyarınca bir onay/izin alınmasının gerekmesi halinde bu izin/onayları almayı taahhüt etmektedir."

- (96) Karar kapsamında bu taahhütlerin rekabetçi endişeleri ortadan kaldırdığına ve işleme izin verilebileceği sonucuna ulaşılmıştır.
- (97) Kurul kararlarından da görüleceği üzere, dikey nitelikteki yoğunlaşmalarda genellikle pazar kapama etkisinin önüne geçmeye yönelik taahhütler alındığı görülmektedir. Bu taahhütlerden mevcut dosya bakımından önem taşıyanların girdi kısıtlamasına ilişkin olduğu değerlendirilmektedir. Yatay Olmayan Birleşme ve Devralmaların Değerlendirilmesi Hakkında Kılavuz'da girdi kısıtlaması, birleşik teşebbüsün birleşme sonrasında sağlayıcısı olduğu girdilerin alt pazardaki rakiplere arzını sınırlaması ve böylece rakiplerin birleşme öncesi durumdakine benzer fiyat ve koşullarda girdi temin etmelerini zorlaştırarak maliyetlerini artırması şeklinde tanımlanmaktadır.
- (98) Önceki bölümlerde izah edildiği üzere POTAS'ın söz konusu akaryakıt depolama ve ikmal tesislerini inşa etmesi, inşaatın tamamlanmasının akabinde ise işletmesi planlanmaktadır. POTAS'ın jet yakıtı satışı pazarı bağlamında altyapı faaliyetleri inşası ve tüketici konumundaki havayolu şirketlerine jet yakıtı satışı bakımından da tedarik ve ikmal sistemi kurması öngörülmektedir. İlgili işlem kapsamında alt pazar olan akaryakıt satışı pazarında faaliyet gösteren teşebbüslerin, POTAS tarafından işletilen akaryakıt depolarını kullanmaları nedeniyle söz konusu girdiyi temin etmek için tek seçeneklerinin POTAS olduğu görülmektedir. Bu çerçevede, akaryakıt şirketlerinin POTAS tarafından sunulan girdiye bağımlı konumda olmaları nedeniyle mevcut işlemin olası bir girdi kısıtlaması yaratıp yaratmayacağı değerlendirilmiştir.
- (99) Yatay Olmayan Birleşme ve Devralma İşlemlerinin Değerlendirilmesi Hakkında Kılavuz'da yer verildiği üzere girdi kısıtlaması yoluyla rekabet karşıtı sonucun doğup doğmayacağı değerlendirilirken söz konusu girdinin; alt pazardaki ürün bakımından önemli bir girdi olup olmadığı, önemli bir maliyet kalemi oluşturup oluşturmadığı, birleşme sonrası oluşacak dikey bütünleşik teşebbüsün üst pazarda belli bir pazar gücüne sahip bulunup bulunmadığı, birleşik teşebbüs haricindeki bağımsız girdi sağlayıcılarının etkinlik seviyesinin düşük olup olmadığı gibi hususlar ele alınmaktadır.
- (100) Bu kapsamda, rakip akaryakıt şirketlerinin depolama tesislerine erişiminin engellenmesi veya maliyetlerinin artırılarak bu teşebbüsler aleyhinde rekabetçi dezavantaj oluşturulması, bildirim konusu işlem kapsamında ortaya çıkan temel rekabetçi endişeyi oluşturmaktadır. Bu bakımdan, Petrol Ofisi'nin POTAS üzerinde kontrol sahibi olması, havacılık yakıtlarının satışını gerçekleştirecek teşebbüslere yönelik dışlayıcı davranışlar gerçekleştirme riskini barındırmaktadır. Özellikle Petrol Ofisi'nin alt pazarda sahip olduğu yüksek pazar payı, POTAS'ın diğer teşebbüsler aleyhine girdi kısıtlamasına giderek üst pazarda uğrayacağı kâr kaybını telafi etme imkânı sağlayabileceğinden, teorik olarak girdi kısıtlaması güdüsü ortaya çıkabilecektir. Girdinin önemi ve vazgeçilmezliği açısından bakıldığında ise Antalya Havalimanı'nın Türkiye'deki havalimanları içerisinde sahip olduğu konum itibarıyla, jet yakıt satışı pazarında faaliyet gösteren teşebbüslerin bu pazarda bulunabilmesi ve faaliyet gösterebilmesi yüksek önem arz etmektedir.

Tablo 4: Antalya Havalimanı'nda Jet Yakıtı Satış Pazarında Faaliyet Gösteren Teşebbüslerin Ciro Bakımından Pazar Payları (%)

| Ciro | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|--------------|---------|---------|---------|---------|
| Shell | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| THY Opet | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| Petrol Ofisi | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| İstanbul Jet | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| BP | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |

Kaynak: Teşebbüslerden gelen cevabi yazılar ve raportörlerin hesaplamaları

Tablo 5: Antalya Havalimanı'nda Jet Yakıtı Satış Pazarında Faaliyet Gösteren Teşebbüslerin Kapasite Bakımından Pazar Payları

| Depolama | Petrol Ofisi | İstanbul Jet | THY Opet | Shell | BP | Toplam |
|---------------|--------------|--------------|----------|---------|---------|---------|
| Kapasite (m3) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| Kapasite (%) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |

Kaynak: Teşebbüslerden gelen cevabi yazılar ve raportörlerin hesaplamaları

- (101) Tablo-4 ve Tablo-5'den, Petrol Ofisi'nin Antalya Havalimanı'nda hem ciro bakımından hem de depolama kapasitesi bakımından istikrarlı ve yüksek pazar paylarına sahip olduğu ve pazardaki en büyük oyuncu olduğu görülmektedir. Bu bakımdan Petrol Ofisi'nin POTAS üzerinde kontrol sahibi olması durumu rakiplerine yönelik dışlayıcı davranışlar gerçekleştirme riskini kuvvetlendirmektedir.
- (102) Girdi kısıtlaması olasılığı mevcut işlem bakımından değerlendirildiğinde, POTAS'ın üst pazarda faaliyeti münhasıran yerine getireceği ve Petrol Ofisi'nin hâlihazırda alt pazarda sahip olduğu yüksek pazar gücü ve girdinin alt pazardaki oyuncular için önemi dikkate alındığında, bildirim konu işlem kapsamında oluşacak yapının girdi kısıtlaması yoluyla rekabet karşıtı sonuçları doğurmaya elverişli olduğu görülmektedir.

G.7. Bildirim Kapsamında Rekabet Endişelerinin Ne Şekilde Giderilebileceğine İlişkin Sektör Oyuncularının Görüşleri

- (103) Bildirime konu işleme ilişkin olarak rakip teşebbüslerin görüşleri ve devamında söz konusu rekabetçi endişenin ortadan kaldırılabilmesi için taraflar arasında akdedilen Ön Protokole eklenen ve devamında Kuruma da taahhüt edilen çeşitli hükümlerin değerlendirilmesine aşağıda yer verilmiştir:

(.....) tarafından,

- POTAS tesisine boru hattı ve/veya kara tankerleri ile ürün transferlerinin mümkün kılınması ve transfer edilen ürünün söz konusu tedarikçi adına stoklanabilmesinin rekabet koşullarının korunması adına önem arz ettiği,
- POTAS'a tahsis edilen depolama ve teslim alma/etme kapasitelerinin bir bölümünün, tedarikçilerin pazara erişimlerini teminen, makul ve adil bir biçimde tedarikçilere özgülenmesi,
- Depolama ve ikmal faaliyetlerine ilişkin olarak piyasa standartlarına uygun ve piyasa koşulları içerisinde izah edilebilir hizmet tarifeleri uygulanması,
- Bunun yanı sıra bu standartların tüm tedarikçiler için adil ve mümkünse yeknesak bir biçimde uygulanması;

(.....) tarafından,

- POTAS'ın maliyetlerine uygun bir hizmet tarifesi açıklaması, işletmecilik operasyonlarından fahiş bir marj talep edilmemesi,

- Havalimanında uygulanacak tüm hizmet/masraf kalemlerinin detaylı bir biçimde belirtilmesi ve artış formüllerinin gösterilmesi,
- Havalimanı depolarına, her firmaya eşit olacak şekilde, erişimin açık bırakılması,
- Depoda kapasite kiralamak isteyen firmalara süre ve/veya kiralanacak kapasite miktarı bakımından yüksek alt limitler belirlenmemesi, erişimin zorlaştırılmaması,
- Havalimanı depolarına, her firmaya eşit olacak şekilde, erişimin açık bırakılması;

(.....) tarafından,

- Antalya Havalimanı özelinde depolama tesislerinin tek bir tesis haline getirilmesinin ölçek ekonomisi göz önünde bulundurulduğunda daha verimli olabileceği ve maliyetleri düşürebileceği,
- Öte yandan tek tesis uygulamasının kapasite açısından kaygı doğurabileceği,
- Antalya Havalimanı'nda satış yapacak tüm dağıtım şirketlerinin satış hacimlerini kapasite olarak karşılayabilecek bir depolama tesisi bulunması ve pazarda faaliyet gösteren jet yakıtı şirketlerinin tamamının ulaşımına açık olması gerektiği,
- Ücret tarifeleri EPDK tarafından onaylansa da, benzer ölçekli havalimanlarıyla orantılı tarifeler belirlenmesi ve tüm dağıtım şirketlerine eşit uygulanması gerektiği;

(.....) tarafından,

- Antalya Havalimanı'nda mevcut durumda bulunan Jet A-1 Yakıt depolama, elleme ve satış haklarının rekabetçi olarak devam edeceği, uygulanacak ücretlerin şeffaf olarak paylaşılarak yetkili kurumların gözetiminde olduğu sürece herhangi bir sorun olmayacağı;

(.....) tarafından,

- POTAS'ın sunacağı depolama hizmetlerinde maliyet hesaplamalarında şeffaflığın sağlanması, tekeli aşırı fiyatlama riskinin bertaraf edilebilmesi için tarife artırımlarının senelik enflasyon oranlarına göre yılda bir kez artırılmasının temin edilmesi gerektiği,
- Antalya Havalimanı'nda (.....)'in mevcut depolama kapasitesinin korunmasının ve söz konusu kapasiteye erişim konusunda eşit, ayrımcı olmayan ve şeffaf koşullarda sağlanmasının temin edilmesi gerektiği,
- Havacılık yakıt tedarikçileri bakımından mevcut depolama kapasitelerinin asgari oranda korunmasının temini adına yeni kurulacak depolama tesisinde kapasite ayrılmasının sağlanması, tesise katılım için POTAS tarafından istenecek olan servis / depolama / teslim bedellerinin, şeffaf bir şekilde hesaplanacak olan ücret üzerinden belirlenmesi ve ek başka bir ücret istenmemesinin temin edilmesi gerektiği,
- Oluşacak yeni yapılanmanın (.....)'in rakibi konumunda bulunan Petrol Ofisi'nin hem tedarikçi hem hizmet sağlayıcı olarak içerisinde bulunacağı dikey bütünleşik yapılanma nedeniyle (.....)'e ait rekabete duyarlı verilere erişiminin engellenmesi adına bilgi bariyerlerinin (chinese wall) kurulmasının

sağlanması, gerekli görülmesi halinde, Antalya Havalimanı'nda açılacak ihale veya Antalya Havalimanı için gerçekleştirilecek satın alımlarda "clean team" vb. yapılanmaların kurulmasının temin edilmesi gerektiği,

- Antalya Havalimanı için yapılacak satın alımlarda ve açılacak ihalelerde tedarikçilere yönelik ayrımcı koşullar uygulanmamasının temin edilmesi adına ihalelerde şeffaflığın sağlanması için önlem alınması gerektiği,
- Tesis kullanımlarında aşırı, ayrımcı fiyat uygulamalarının önüne geçilmesi adına hizmet bedellerinin kamuya açık kaynaklarda yayımlanması ve/veya tedarikçiler ile belirli periyotlarla paylaşılması ve ÜFE/TÜFE oranı haricinde fiyat artırımını yapılmamasının temin edilmesi, dolayısıyla tedarikçilere uygulanacak tüm ticari koşulların mümkün olduğunca şeffaflaştırılması gerektiği

ifade edilmektedir.

- (104) Jet yakıt satış pazarında faaliyet gösteren teşebbüslerin görüşleri incelendiğinde, bu görüşlerin çoğunlukla depolama tesisine erişim imkânının sağlanması ve zorlaştırıcı hükümler konulmaması, ayrımcı fiyatlama yapılmaması, yeterli kapasitenin sağlanması ve güvence altına alınması, fiyat tarifelerinin belirli bir gözetim sürecinden geçmesi, şeffaf ve öngörülebilir olması olarak ifade edilebilecektir.
- (105) Fraport TAV ile Sera Grubu ve Petrol Ofisi arasında devre ilişkin imzalanan ön protokolde ve Kuruma sunulan taahhütlerde olası rekabet sorunlarının önüne geçilmesi bakımından bazı düzenlemelerin yapıldığı görülmekte ve söz konusu düzenlemelerin aynı şekilde nihai sözleşmede de yer alacağı taahhüt edilmektedir.
- (106) Başvuruda, Kurul içtihadı da dikkate alınarak çeşitli sözleşme hükümlerinin düzenlendiği, söz konusu hükümlerin düzenlenme amacının bildirim konusu işlemin tabi olduğu muhtemel rekabetçi endişelerin bertaraf edilmesi olduğu ifade edilmektedir. Söz konusu hükümlere aşağıda yer verilmektedir:

Lisans İşlemlerine İlişkin Hükümler

- *"Havacılık yakıt tesislerinin yatırımlarını üstlenmek ve faaliyetlerini gerçekleştirmek için mevzuatın gerektirdiği tüm lisanslar (SHGM, EPDK vb. dâhil ancak bunlarla sınırlı olmamak üzere) Yakıt İşletmecisi tarafından alınacaktır"*³⁴
- *"(.....)"*³⁵
- *"(.....)"*³⁶ ³⁷
- *"(.....)"*³⁸
- *"(.....)"*³⁹
- *"(.....)"*⁴⁰

34 (.....)
35 (.....)
36 (.....)
37 (.....)
38 (.....)
39 (.....)
40 (.....)

- “(.....)”⁴¹

Md. 8 – Open Access ve Rekabet.

- “Yakıt tesisi günde 24 saat ve haftada 7 gün çalışacak ve Türkiye’de havacılık yakıtı satmak için ilgili izinleri ve yetkileri kanıtlayabilen tüm havacılık yakıtı sağlayıcılarına açık olmalıdır.”
- “Yakıt İşletmecisi, Yakıt İşletmecisi'nin üyesi olan kuruluş veya kuruluşların, bunların iştiraklerinin ve ilgili taraflarının Antalya Havalimanı'nda veya Antalya Havalimanı için yakıt tedarik zincirine bağlı olan deniz terminalleri ve deniz terminalleri ile Antalya Havalimanı arasındaki boru hattı bağlantısı gibi diğer tesislerde rekabetçi bir ortam için çaba göstermelerini sağlamak için elinden gelen çabayı gösterecektir. Yakıt İşletmecisi, Antalya Havalimanı'nda yakıt tedarik etmek isteyen her yakıt tedarikçisine izin verilmesini sağlayacaktır. Ancak, havalimanında yakıt tedarik eden tedarikçilerin gerekli lisans ve izinlere sahip olduklarını temin etmek Yakıt İşletmecisinin sorumluluğundadır.”
- Yakıt İşletmecileri, tüm havayollarının, yakıt tedarikçilerinin ve yer hizmetleri şirketlerinin Yakıt İşletmecisi'nden eşit koşullar altında eşit muamele görmesini ve hiçbir kuruluşa karşı ayrımcılık yapılmamasını sağlayacaktır. Şartlar Yakıt İşletmecisi tarafından Yakıt İşletmecileri web sayfasında paylaşılacak zorundadır. Yakıt İşletmecisi, FTA'ya günlük hacim, stoklar ve tüketimin yanında uygulanan özel şartlar dâhil ama bunlarla sınırlı olmamak üzere ilgili bilgileri sağlayacaktır.
- “Yakıt İşletmecisi, talep edilmesi halinde Antalya Havalimanı'na iniş kalkış yapmasına izin verilen tüm uçuşların yakıt ikmali hizmeti almasını sağlayacaktır.”
- “(.....)”

İkmal Faaliyetlerine Erişim Sağlamaya İlişkin Hükümler

(107) Bildirim Formunun Depolama Faaliyetlerine Erişim Sağlamaya İlişkin Taahhütler başlığında yapılan açıklamalar bu bölüm için de geçerli olacağı, ayrıca aşağıda belirtilen düzenlemenin de yer alacağı ifade edilmiştir.

- “Yakıt İşletmecisi, talep edilmesi halinde Antalya Havalimanı'na iniş kalkış yapmasına izin verilen tüm uçuşların yakıt ikmali hizmeti almasını sağlayacaktır.”⁴²
- “(.....)”⁴³

Teşebbüsler Arası Ayrımcılık Yapmamaya İlişkin Hükümler

- “Sistemi adil ve maliyet temelli bir yaklaşımla yönetecek ve işletecektir, makul bir şekilde ve herhangi bir katılımcıya haksız yere avantaj veya dezavantaj sağlamayacak şekilde hareket edecektir.”
- “Depolama tanklarına yalnızca teknik özelliklerine uygun havacılık yakıtlarının kabul edilmesi ve müşterilerin uçaklarına teslim edilene kadar başvuru

⁴¹ (.....)

⁴² Md. 8 – Open Access ve Rekabet, para. 5.

⁴³ Md. 20 – Normlar, Mevzuat ve Standartlar

sahiplerinin stoklarını teknik özelliklerine uygun tutmak için gerekli önlemlerin alınması”⁴⁴

Gelecekte Depolama Tarifesinin Nasıl Belirleneceğine İlişkin Hükümler

- “Yakıt İşletmecisi tarafından sistem kullanıcılarından alınacak ücretler EPDK’nın onayına göre düzenlenebilir. EPDK tarafından düzenlenmeyen türden ücretler, tarafların karşılıklı mutabakatı olmaksızın, m3 başına toplam maliyetteki artış o yılki ABD Tüketici Fiyat Endeksindeki artışın %75’inden fazla olacak şekilde ayarlanamaz.”⁴⁵

(108) Ön protokolde yer verilen ilgili sözleşme maddelerinin nihai sözleşmede de bütünüyle yer alacağı taahhüt edilmiştir. Ayrıca söz konusu hükümlerin büyük bölümü ilave hükümlerin birlikte Kurum’a taahhüt olarak sunulmuştur. Kurum kayıtlarına 11.05.2023 tarih ve 38602 sayılı yazı ile intikal eden taahhüt metnine aşağıda yer verilmektedir.

- Lisans İşlemlerine İlişkin Taahhütler: POTAS tarafından, üçüncü kişilere depolama hizmeti sağlanabilmesi için gerekli olan depolama lisansının alınması konusunda tam, eksiksiz ve ivedilikle başvuru yapılacaktır. Bu bağlamda, söz konusu lisansın zamanında alınması ve üçüncü kişilere hizmet sağlanmasında herhangi bir aksama yaşanmayacağı garanti altına alınacaktır.
- Depolama Faaliyetlerine Erişim Sağlamaya İlişkin Taahhütler: POTAS, devir işleminin gerçekleşmesini müteakip, üçüncü kişilerin depolama hizmetlerine erişim taleplerini kabul edecektir. Erişim talepleri arz güvenliği, kapasite oranları dikkate alınarak karşılanacak; erişim sağlama ücreti de EPDK tarafından onaylanan tarifeler üzerinden uygulanacaktır. Depolama hizmetleri yalnızca bir havayolu şirketine mal teslim yükümlülüğü altına girmiş firmalara verilebilir.
- Ürün Satış ve Kanat Altı İkmal Hizmetine Erişim Sağlamaya İlişkin Taahhütler: POTAS, diğer teşebbüslerin POTAS’tan (depodan) ürün alım taleplerinin karşılanması ile gerek satın alınan gerekse depolanan ürünlerin kanat altı ikmal hizmetini onaylanan tarifelere uygun olarak yürütecektir.
- Depolama Tarifesinin Artırımı Garantisi: Devre izin verilmesi durumunda, POTAS, devir anında geçerli olan ve EPDK tarafından onaylanan depolama tarifesindeki (depolama ücreti ve teslim alma/teslim etme ücreti) ücretlere ilişkin yıllık fiyat artışlarını, yalnızca, sektördeki fiyat oluşumlarının tamamında kullanılan enflasyon (TEFE-TÜFE ortalaması) oranında yapacaktır. Bununla birlikte POTAS, Antalya Havalimanı’nda pazarın büyümesi neticesinde ilave bir yakıt tesisi ve ekipmanı yatırımı yapılmasının gerekmesi halinde ya da POTAS’ın faaliyetlerinden kaynaklanmayan ve öngörülemeyen olağanüstü hallerden dolayı veya düzenleyici otoritelerin kararlarından dolayı gerçekleştirilecek maliyet artışlarını tarife ve ücretlere ilave olarak yansıtacaktır. POTAS, keseceği faturalarda söz konusu depolama ve ikmal faaliyetlerine ilişkin hizmet kalemlerinin her birini ayrı ayrı gösterecektir.
- Open Access ilkelerini, DHMİ tarafından ihale belgelerinde veya ilgili uluslararası en iyi uygulamalarda açıklandığı şekilde uygulanacak,

⁴⁴ Md. 7 – Faaliyetler, para. 12,17

⁴⁵ Md. 11 – Ücretler, para. 1

- *Yakıt tesisi günde 24 saat ve haftada 7 gün çalışacak ve Türkiye'de havacılık yakıtı satmak için ilgili izinleri ve yetkileri kanıtlayabilen tüm havacılık yakıtı sağlayıcılarına açık olacak, POTAS, keseceği faturalarda söz konusu depolama ve ikmal faaliyetlerine ilişkin hizmet kalemlerinin her birini ayrı ayrı gösterecektir.*
- *Antalya Havalimanı'nda yakıt tedarik etmek isteyen her yakıt tedarikçisine gerekli lisans ve izinlere sahip oldukları sürece tedarike izin verilmesini sağlayacak,*
- *Eşit koşullar altında eşit muamele gösterecek ve hiçbir kuruluşa karşı ayrımcılık yapılmayacak,*
- *Sistem kullanıcılarından alınacak ücretleri EPDK'nın onayına göre düzenleyecek ve EPDK tarafından düzenlenmeyen türden ücretler, tarafların karşılıklı mutabakatı olmaksızın, m3 başına toplam maliyetteki artış o yılki ABD Tüketici Fiyat Endeksindeki artışın %75'inden fazla olacak şekilde ayarlayamayacak,*
- *Yakıt İşletmecisi'nin üyesi olan kurum veya kuruluşların, bunların iştiraklerinin ve ilgili taraflarının Antalya Havalimanı'nda veya Antalya Havalimanı için yakıt tedarik zincirine bağlı olan deniz terminalleri ve deniz terminalleri ile Antalya Havalimanı arasındaki boru hattı bağlantısı gibi diğer tesislerde rekabetçi bir ortam için çaba göstermelerini sağlamak için elinden gelen çabayı gösterecek(tir).*

(109) Sunulan taahhüt hükümleri incelendiğinde, söz konusu hükümlerin temel olarak dört konuya ilişkin olduğu görülmektedir. Bunlardan ilki, akaryakıt depolama tesislerinin işletilebilmesi için gerekli olan tüm yasal izin ve prosedürlerin POTAS tarafından yerine getirilmesine ilişkin lisans işlemleridir. Söz konusu hükümler, akaryakıt satış faaliyeti yürüten teşebbüslere depolama hizmetinin verilebilmesi amacıyla gerekli yasal koşulların sağlanmasının ön şartını oluşturmaktadır. Bu bağlamda akaryakıt tesislerinin faaliyet gösterebilmesi için gereken yatırım ve işletme faaliyetleri ile üçüncü kişilere sağlanacak hizmetler için gerekli yasal koşullara uyumun sağlanacağı taahhüt edilmektedir.

(110) Ayrıca POTAS'ın Antalya Havalimanı'nda veya Antalya Havalimanı için yakıt tedarik zincirine bağlı olan deniz terminalleri ve deniz terminalleri ile Antalya Havalimanı arasındaki boru hattı bağlantısı gibi diğer tesislerde rekabetçi ortam için gerekli çabaları göstereceği ve POTAS tarafından işletilecek yakıt tesisinin gerekli lisans ve izinlere sahip olmaları halinde tüm yakıt tedarikçilerine açık olacağı taahhüt edilmektedir. Söz konusu düzenleme ile havalimanında yakıt satışı için gerekli olan depolama ve ikmal hizmetlerini talep eden yakıt tedarikçilerine herhangi bir kısıtlama olmaksızın erişim imkânı sağlanacağı hüküm altına alınmıştır. Antalya Havalimanı'nda tesis kapasitesinin artırımı ile birlikte düşünüldüğünde bildirim konusu işlem sonucunda herhangi bir kapasite kısıtının söz konusu olmayacağı değerlendirilmektedir.⁴⁶

(111) POTAS tarafından Ön Protokol'de yer verildiği üzere, sistemin adil ve maliyet temelli bir yaklaşımla yönetip işletilecek ve müşterilere objektif koşullar uygulanacağı taahhüt edilmektedir. Bu kapsamda POTAS tarafından sistem kullanıcılarına eşit şekilde muamele edileceği ve herhangi bir teşebbüse ayrımcılık yapılmayacağı taahhüt

⁴⁶Ayrıca taahhüt maddelerinde yer almayan ilgili maddede akaryakıt fiyatlarının yükselmesi ve dolayısıyla havayolu şirketleri tarafından şikâyet edilmesi halinde de Fraport TAV ve yakıt işletmecisinin müzakerelerde bulunarak söz konusu hususu değerlendireceği düzenlemesi yer almaktadır.

edilmektedir. İlgili taahhüt ile POTAS'ın kendisi veya Petrol Ofisi lehine ya da diğer akaryakıt şirketleri aleyhine herhangi bir uygulama veya fiyatlandırma yaparak pazardaki rekabet koşullarını etkilemesi ve jet yakıtı satışı yapan teşebbüslerin rekabette dezavantajlı konuma gelmesi riskinin önüne geçileceği değerlendirilmektedir.

(112) Uygulanacak tarifelere ilişkin sunulan taahhütlerde ise EPDK tarafından onaylanan depolama tarifesindeki (depolama ücreti ve teslim alma/teslim etme ücreti) ücretlere ilişkin yıllık fiyat artışlarının, sektördeki fiyat oluşumlarının tamamında kullanılan enflasyon (TEFE-TÜFE ortalaması) oranında yapılacağı, diğer hizmet kalemleri olan hidrant, into plane vb. hizmetlerde ise m³ başına toplam maliyetteki artışın o yılki ABD Tüketici Fiyat Endeksindeki artışın %75'inden fazla olamayacağı düzenlenmektedir.⁴⁷ POTAS tarafından sunulan bilgilere göre, EPDK onayına tabi olan gelir kalemlerinin toplam gelir kalemleri içerisindeki payının %(.....) civarında olduğu, ITP olarak adlandırılan ve EPDK onayına tabi olmayan⁴⁸ gelir kalemlerinin ise %(.....) civarında olduğu görülmektedir. Söz konusu taahhütler kapsamında, istisnai haller dışında fiyat artış oranlarının belirli bir üst sınırdan tutulmasının jet yakıt tedarikçileri bakımından öngörülebilirliği sağlayacağı ve maliyet esaslı belirlenen tarifelerde rasyonel gerekçelerle açıklanamayan fiyat artışlarını engelleyeceği, tüm teşebbüslere aynı ücret tarifelerinin uygulanacak olmasının, rakipler için farklı fiyatlamalardan kaynaklanacak olası rekabet endişelerini gidereceği değerlendirilmektedir. Sektör paydaşlarının yukarıda yer verilen görüşleri incelendiğinde, rekabetçi endişe yaratabilecek erişim sağlamaya yönelik endişeler, ayrımcı davranışlarda bulunma ve fiyatlamaya ilişkin endişelerin giderildiği anlaşılmaktadır. Kurulun *Sabiha Gökçen* kararında benzer nitelikte rekabetçi endişelere ilişkin sunulan taahhütlere paralel nitelikte taahhütlerin sunulduğu değerlendirilmektedir.

(113) Sunulan taahhütlerin etkinliğinin değerlendirilmesi bakımından benzer taahhütlerin sunulduğu *Sabiha Gökçen* kararında THY Opet'in mevcut konumunun da bir göstere olabileceği değerlendirilmektedir. Söz konusu kararda Sabiha Gökçen Havaalanı jet yakıtı satışı pazarında oldukça güçlü bir konumda olan THYOpet'in depolama faaliyetlerini münhasıran devralmasına mevcut dosyada sunulanlarla benzer nitelikte taahhütlerin sunulması neticesinde izin verilmiştir. Sabiha Gökçen Havalimanı'nda depolama faaliyetlerini münhasıran yürüten THY Opet'in pazar payı yıllar içerisinde oldukça azalmış ve hâlihazırda %(.....) seviyelerine inmiştir. Bu kapsamda işlemin niteliği, pazar yapısı ve sunulan taahhütlerin benzerliği dikkate alındığında bildirim konu işlem bakımından oluşabileceği düşünülen rekabetçi endişelerin sunulan taahhütlerle giderilebileceği değerlendirilmektedir.

(114) Bildirim konusu işlem kapsamında sunulan taahhütlere ilişkin olarak pazarda faaliyet gösteren rakip teşebbüslerin görüşleri sorulmuştur. Bu kapsamda sunulan görüşlere aşağıda yer verilmektedir:

(.....) tarafından,

- POTAS tarafından sunulan taahhütlerin beklentilerini karşıladığı,
- Pazara girişin engellenmediği,
- Open Access ilkelerine uygun bir yapının kurulacağı,

⁴⁷Söz konusu maddede tarafların anlaşması halinde %75'ten daha yüksek oranda artırıma müsaade edildiği görülmektedir. Bununla birlikte taraf temsilcileri ile yapılan toplantıda söz konusu hükmün yalnızca olağan dışı haller için konulduğu ifade edilmiştir.

⁴⁸Sektör paydaşlarından elde edilen bilgilere göre çeşitli teşebbüsler EPDK'nın bildirim makamı olduğu, çeşitli teşebbüsler ise fiiliyatta bildirim makamı olarak edilgen bir konumunun bulunmadığı, bilakis fiyat denetim ve onay makamı olarak hareket ettiğini beyan etmektedir.

- Sağlanacak hizmet bedellerinin onaylanan tarifelere uygun olması gerektiği,

(.....) tarafından,

- “Lisans İşlemlerine İlişkin Taahhütler” ve “Depolama Faaliyetlerine Erişim Sağlamaya İlişkin Taahhütler” kısımlarının beklentilerini karşıladığı, meydanın tüm hizmet alıcılarına açık tutulacağı ve pazara giriş engeli olmayacağı, hizmet almak konusunda bir engel ile karşılaşılmayacağı,
- Diğer taraftan “Ürün Satış ve Kanat Altı İkmal Hizmetine Erişim Sağlamaya İlişkin Taahhütler” bölümünde, yeni kurulacak POTAS şirketinin, ilgili pazarda yakıt satışı da yapacağı, POTAS’ın yapacağı yatırım tutarını operasyona başlamasının ardından yalnızca işletmecilikten değil, yakıt satışı üzerinden de geri almaya çalışması durumunda İstanbul Havalimanı’ndakine benzer bir yapı oluşabileceği ve SOCAR açısından dezavantaj doğabileceği,
- Dolayısıyla POTAS’ın yapacağı işlemlerin yalnızca depolama faaliyetlerine ilişkin olmasını, yakıt satışı yapma yetkisinin ise olmamasının temenni edildiği,
- Hava meydanında sağlıklı rekabet koşullarının oluşması için EPDK tarafından düzenlenmeyen türden ilave ücretlerin belirlenme sürecinin, denetim ve kontrole tabi olması gerektiği

ifade edilmiştir.

(115) (.....) ve (.....) tarafından genel olarak ilgili taahhütlerin muhtemel rekabetçi endişeleri gidereceğinin düşünüldüğü anlaşılmaktadır. Bununla birlikte (.....) tarafından POTAS tarafından satış pazarında faaliyet göstermesinin rekabet açısından olumsuz sonuç doğurabileceği görüşüne istinaden raporun daha önceki bölümlerinde değinildiği üzere açık erişim ve ayrımcılığa ilişkin taahhütlerle birlikte değerlendirildiğinde, POTAS’ın akaryakıt satış pazarında da faaliyet gösterecek olması, başlı başına bir rekabetçi sorun olarak düşünülemez.

(116) (.....) tarafından,

- Pazara yeni oyuncuların girmesinin engellememesi açısından “*Depolama hizmetleri yalnızca bir havayolu şirketine mal teslim yükümlülüğü altına girmiş firmalara verilebilir*” ifadesinin revize edilmesi gerektiği,
- POTAS tarafından kapasite kısıtı olduğu iddiasının öne sürülerek erişimin reddedilebileceği,
- EPDK’nın yalnızca bildirim makamı olduğu ve rekabetçi bir seviyede olup olmadığı yönünde denetim yapmadığı,
- “*POTAS, keseceği faturalarda söz konusu depolama ve ikmal faaliyetlerine ilişkin hizmet kalemlerinin her birini ayrı ayrı gösterecektir.*” taahhüdünün yalnızca fiyat artışı halinde değil, her türlü faturalandırma sürecinde aranmasının uygun olacağı,
- “*Depolama Tarifesine İlişkin Taahhütler*” kapsamında yer verilen, “*Bununla birlikte POTAS, Antalya Havalimanı’nda pazarın büyümesi neticesinde ilave bir yakıt tesisi ve ekipmanı yatırımı yapılmasının gerekmesi halinde ya da POTAS’ın faaliyetlerinden kaynaklanmayan ve öngörülemeyen olağanüstü hallerden dolayı veya düzenleyici otoritelerin kararlarından dolayı gerçekleştirilecek maliyet artışlarını tarife ve ücretlere ilave olarak*”

yansıtacaktır.” ifadesinin “objektif olarak operasyonel anlamda zorunluluğun bulunması” koşuluna bağlanması gerektiği,

- “Depolama Tarifesinin Artırımı Garantisi kapsamında yer verilen “Devre izin verilmesi durumunda, POTAS, devir anında geçerli olan ve EPDK tarafından onaylanan depolama tarifesindeki (depolama ücreti ve teslim alma/teslim etme ücreti) ücretlere ilişkin yıllık fiyat artışlarını, yalnızca, sektördeki fiyat oluşumlarının tamamında kullanılan enflasyon (TEFE-TÜFE ortalaması) oranında yapacaktır.” taahhüdünün aşırı fiyatlamaya ilişkin rekabetçi endişelerin bertaraf edilmesi adına uygun olduğu,
- Bununla birlikte, “sistem kullanıcılarından alınacak ücretleri EPDK'nın onayına göre düzenleyecek ve EPDK tarafından düzenlenmeyen türden ücretler, tarafların karşılıklı mutabakatı olmaksızın, m3 başına toplam maliyetteki artış o yılki ABD Tüketici Fiyat Endeksindeki artışın %75'inden fazla olacak şekilde ayarlayamayacak,” taahhüdünün, aşırı fiyatlamadan kaynaklanabilecek endişelerin giderilmesi açısından uygun olmadığı,
- POTAS'ın iştirakleri lehine ayrımcılık, marj kısıtlaması, bilgi paylaşımı gibi rekabeti kısıtlayıcı davranışların gerçekleşmemesini temin edecek açık taahhütlerin alınması gerektiği,
- Aynı havalimanın yakıt tedariki pazarında rakip konumda bulunan Petrol Ofisi'nin hem tedarikçi hem hizmet sağlayıcı olarak içerisinde bulunacağı dikey bütünleşik yapılanma nedeniyle diğer yakıt tedarikçilerine ait rekabete duyarlı verilere erişiminin engellenmesi adına bilgi bariyerlerinin (chinese wall) kurulmasının sağlanması, gerekli görülmesi halinde, Antalya Havalimanı'nda açılacak ihale veya Antalya Havalimanı için gerçekleştirilecek satın alımlarda bir “clean team” vb. yapılanmaların kurulmasının temin edilmesi gerektiği,
- “Yakıt İşletmecisi'nin üyesi olan kurum veya kuruluşların, bunların iştiraklerinin ve ilgili taraflarının Antalya Havalimanı'nda veya Antalya Havalimanı için yakıt tedarik zincirine bağlı olan deniz terminalleri ve deniz terminalleri ile Antalya Havalimanı arasındaki boru hattı bağlantısı gibi diğer tesislerde rekabetçi bir ortam için çaba göstermelerini sağlamak için elinden gelen çabayı gösterecek” taahhüdünün, herhangi bir rekabetçi endişeyi bertaraf edebilecek nitelikte olmadığı,

ifade edilmektedir.

- (117) (.....) tarafından sunulan görüşler kısaca özetlendiğinde, depolama tesislerine erişim ve fiyatlandırma gibi hususlarda çeşitli çekincelerinin mevcut olduğu görülmektedir. Bu hususlara ilişkin olarak öncelikle belirtilmesi gereken husus, benzer bir pazar yapısı ortaya çıkaran *Sabiha Gökçen* kararında sunulan taahhütlerle örtüşmektedir.
- (118) Bununla birlikte taahhütler kapsamında herhangi bir süre veya miktar kısıtı olmaksızın lisansı olan tüm tedarikçilerin tesislere erişebileceği, fiyat ve diğer uygulamalar bakımından herhangi bir teşebbüse ayrımcılık yapılmamasına ilişkin taahhütlerin rakip yakıt tedarikçileri bakımından gerek POTAS gerekse Petrol Ofisi karşısında rekabette dezavantajlı konuma düşmemesini teminat altına aldığı değerlendirilmektedir. Ayrıca işlem kapsamında Antalya Havalimanı'nda mevcut kapasitenin (.....) katına kadar artırılacak olması nedeniyle kapasite kısıtının oluşmasının fiili durumda söz konusu olmayacağı değerlendirilmektedir.
- (119) Fiyatlandırma hususuna ilişkin ise TL-döviz ayrımı yapılarak enflasyona bağlı tavan fiyat

uygulaması yapıldığı, sömürücü ve dışlayıcı fiyatlama yapılması riskinin önüne geçildiği değerlendirilmektedir. *Sabiha Gökçen* kararıyla özdeş bir şekilde olağanüstü hallerden kaynaklanan maliyet artışlarına ilişkin istisnai düzenlemeye yer verilmiştir. Söz konusu taahhütte geçen "POTAS'ın faaliyetlerinden kaynaklanmayan ve öngörülemeyen olağanüstü hallerden dolayı veya düzenleyici otoritelerin kararlarından dolayı" ifadesi hükmüne yer verilmesinin makul olduğu fiyatlama hususunda aşırı müdahaleci bir yaklaşımdan kaçınmak adına gerekli ve uygun olduğu değerlendirilmektedir.

(120) Dikey bütünleşik yapı nedeniyle ortaya çıkabilecek rekabete hassas verilerin yaratacağı endişe açısından ise, Kurulun 28.12.2006 tarih ve 06-95/1202-365 sayılı kararına tekraren yer vermekte fayda görülmektedir. Söz konusu kararda havacılık yakıtları pazarında güncel stok verisinin rekabete hassas nitelik teşkil etmediği tespitine yer verilmektedir. Sonuç olarak mevcut dosya kapsamında sunulan taahhütlerin tespit edilen rekabet sorunlarını çözmeye elverişli ve yeterli olduğu kanaatine varılmıştır.

(121) (.....) tarafından,

- POTAS tarafından sunulan taahhütlerin piyasadaki rekabetçi parametrelere ilişkin çeşitli tedbirler getirdiği,
- Bu tedbirlerin içerisinde (i) depolama tarifelerinin artırımı, (ii) satış ve ikmal faaliyetleri, (iii) depolama faaliyetlerine erişimin sağlanması, (iv) gerekli lisansların edinilmesi ve (v) yakıt tedariki gibi unsurlara yer verildiği,
- Bu bakımdan taahhütlerin muhtemel rekabetçi endişeleri gidermesine ilişkin olarak (.....) herhangi bir yorumunun bulunmadığı

ifade edilmektedir.

(122) (.....) tarafından genel olarak ilgili taahhütlerin rekabet sorunlarını gidermesi hususunda yorum yapılmadığı görülmektedir.

(123) (.....) tarafından,

- EPDK onayına tabi olmayan depolama dışı ücretlerdeki artış oranlarının TL üzerinden belirlenmesi gerektiği,
- Dolar üzerinde belirlenmesi durumunda artışın dolar enflasyonu üzerinden olması gerektiği,
- (.....) birlikte ortak girişim olarak sahip olduğu depolama kapasitesinin yeni yapılanmada da kendilerine sağlanması gerektiği

ifade edilmiştir.

(.....) tarafından genel olarak ilgili taahhütlerin muhtemel rekabetçi endişeleri gidereceğinin düşünüldüğü beyan edilmektedir. Mevcut başvuru kapsamında POTAS, EPDK bildirimine tabi olmayan ücretler için tarafların karşılıklı mutabakatı olmaksızın, m³ başına toplam maliyetteki artışı o yılki ABD Tüketici Fiyat Endeksindeki artışın %75'inden fazla olacak şekilde ayarlayamayacağı taahhüdüne yer verilerek *Sabiha Gökçen* kararında THY Opet tarafından sunulan taahhütlerin kapsamında yer almayan ilave bir taahhüdün daha sunulduğu görülmektedir.. Ek olarak bildirim konu işlem öncesinde sahip olunan depolama kapasitesinin yeni yapılanmada da kendilerine sağlanması gerektiği görüşü POTAS tarafından sunulan depolama faaliyetlerine erişim sağlamaya yönelik taahhütler kapsamında değerlendirildiğinde bu hususun rekabetçi bir sorun ortaya çıkarmayacağı değerlendirilmektedir.

(124) Yukarıda yer verilen bilgiler çerçevesinde, bildirim konu işlem sonucunda ortaya çıkabilecek rekabetçi endişelerin POTAS tarafından sunulan ve olası rekabet sorunlarını gidermek bakımından yeterli olduğu değerlendirilen taahhütler ile giderildiği, dolayısıyla sunulan taahhütler çerçevesinde işleme koşullu izin verilebileceği sonucuna ulaşılmıştır.

H. SONUÇ

(125) Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre,

- Bildirim konusu işlemin 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 7. maddesi ve bu maddeye dayanılarak çıkarılan 2010/4 sayılı "Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ" kapsamında izne tabi olduğuna,
- İşlem sonucunda aynı Kanun maddesi çerçevesinde etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması ihtimalinin söz konusu olduğuna,
- Bununla birlikte, Potas Akdeniz Akaryakıt Dağıtım AŞ (POTAS) tarafından sunulan ve Rekabet Kurumu kayıtlarına nihai olarak 11.05.2023 tarih ve 38602 sayı ile intikal eden;
 - i. *"• Lisans İşlemlerine İlişkin Taahhütler: POTAS tarafından, üçüncü kişilere depolama hizmeti sağlanabilmesi için gerekli olan depolama lisansının alınması konusunda tam, eksiksiz ve ivedilikle başvuru yapılacaktır. Bu bağlamda, söz konusu lisansın zamanında alınması ve üçüncü kişilere hizmet sağlanmasında herhangi bir aksama yaşanmayacağı garanti altına alınacaktır.*
 - ii. *• Depolama Faaliyetlerine Erişim Sağlamaya İlişkin Taahhütler: POTAS, devir işleminin gerçekleşmesini müteakip, üçüncü kişilerin depolama hizmetlerine erişim taleplerini kabul edecektir. Erişim talepleri arz güvenliği, kapasite oranları dikkate alınarak karşılanacak; erişim sağlama ücreti de EPDK tarafından onaylanan tarifeler üzerinden uygulanacaktır. Depolama hizmetleri yalnızca bir havayolu şirketine mal teslim yükümlülüğü altına girmiş firmalara verilebilir.*
 - iii. *• Ürün Satış ve Kanat Altı İkmal Hizmetine Erişim Sağlamaya İlişkin Taahhütler: POTAS, diğer teşebbüslerin POTAS'tan (depodan) ürün alım taleplerinin karşılanması ile gerek satın alınan gerekse depolanan ürünlerin kanat altı ikmal hizmetini onaylanan tarifelere uygun olarak yürütecektir.*
 - iv. *• Depolama Tarifesinin Artırımı Garantisi: Devre izin verilmesi durumunda, POTAS, devir anında geçerli olan ve EPDK tarafından onaylanan depolama tarifesindeki (depolama ücreti ve teslim alma/teslim etme ücreti) ücretlere ilişkin yıllık fiyat artışlarını, yalnızca, sektördeki fiyat oluşumlarının tamamında kullanılan enflasyon (TEFE-TÜFE ortalaması) oranında yapacaktır. Bununla birlikte POTAS, Antalya Havalimanı'nda pazarın büyümesi neticesinde ilave bir yakıt tesisi ve ekipmanı yatırımı yapılmasının gerekmesi halinde ya da POTAS'ın faaliyetlerinden kaynaklanmayan ve öngörülemeyen olağanüstü hallerden dolayı veya düzenleyici otoritelerin kararlarından dolayı gerçekleştirebilecek maliyet artışlarını tarife ve ücretlere ilave olarak yansıtacaktır. POTAS, keseceği faturalarda söz konusu depolama ve ikmal faaliyetlerine ilişkin hizmet kalemlerinin her birini ayrı ayrı gösterecektir.*
 - v. *• Open Access ilkelerini, DHMİ tarafından ihale belgelerinde veya ilgili uluslararası en iyi uygulamalarda açıklandığı şekilde uygulanacak,*
 - vi. *• Yakıt tesisi günde 24 saat ve haftada 7 gün çalışacak ve Türkiye'de havacılık yakıtı satmak için ilgili izinleri ve yetkileri kanıtlayabilen tüm havacılık yakıtı*

- sağlayıcılarına açık olacak, POTAS, keseceği faturalarda söz konusu depolama ve ikmal faaliyetlerine ilişkin hizmet kalemlerinin her birini ayrı ayrı gösterecektir.*
- vii. • *Antalya Havalimanı'nda yakıt tedarik etmek isteyen her yakıt tedarikçisine gerekli lisans ve izinlere sahip oldukları sürece tedarike izin verilmesini sağlayacak,*
 - viii. • *Eşit koşullar altında eşit muamele gösterecek ve hiçbir kuruluşa karşı ayrımcılık yapılmayacak,*
 - ix. • *Sistem kullanıcılarından alınacak ücretleri EPDK'nın onayına göre düzenleyecek ve EPDK tarafından düzenlenmeyen türden ücretler, tarafların karşılıklı mutabakatı olmaksızın, m3 başına toplam maliyetteki artış o yılki ABD Tüketici Fiyat Endeksindeki artışın %75'inden fazla olacak şekilde ayarlayamayacak,*
 - x. • *Yakıt İşletmecisi'nin üyesi olan kurum veya kuruluşların, bunların iştiraklerinin ve ilgili taraflarının Antalya Havalimanı'nda veya Antalya Havalimanı için yakıt tedarik zincirine bağlı olan deniz terminalleri ve deniz terminalleri ile Antalya Havalimanı arasındaki boru hattı bağlantısı gibi diğer tesislerde rekabetçi bir ortam için çaba göstermelerini sağlamak için elinden gelen çabayı gösterecek.”*

şeklindeki taahhüt metninin işlemin yol açacağı rekabet sorunlarını gidermede yeterli bulunduğu, dolayısıyla işleme anılan taahhütler çerçevesinde koşullu izin verilmesine,

- İzin kararı bakımından getirilen taahhütlerin yükümlülük teşkil edeceğine, yükümlülüklerin ihlal edilmesi durumunda diğer tedbirlerle birlikte taraflar hakkında 4054 sayılı Kanun'un 17. maddesinde öngörülen idari para cezasının uygulanmasına

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