

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2019-1-056 (Devralma)
Karar Sayısı : 19-45/769-331
Karar Tarihi : 19.12.2019

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

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

B. RAPORTÖRLER: Çağlar Deniz ATA, Ebru İNCE, Öykü SARIASLAN,
Melisa AĞYÜZ, Ali GEZBELİ

C. BİLDİRİMDE

BULUNAN :- CMLKK Liman İşletmesi A.Ş.
Temsilcisi: Av. Erman ERALP
iTower Bomonti Merkez Mah. Akar Cad. No:3 Kat:27 34381
Şişli, İstanbul

- (1) **D. DOSYA KONUSU:** İGA Havalimanı Akaryakıt Hizmetleri A.Ş. hisselerinin sermaye artırımını suretiyle Türk Hava Yolları A.O., Total Oil Türkiye A.Ş. ve Zirve Holding A.Ş. tarafından devralınması işlemine izin verilmesi talebi.
- (2) **E. DOSYA EVRELERİ:** Rekabet Kurumu (Kurum) kayıtlarına 12.09.2019 tarih, 6088 sayılı ile intikal eden ve eksiklikleri 10.12.2019 tarih, 8530 sayılı ile tamamlanan bildirim üzerine düzenlenen 17.12.2019 tarihli, 2019-1-056/Öİ sayılı Devralma Ön İnceleme Raporu görüşülerek karara bağlanmıştır.
- (3) **F. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda özetle, işleme izin verilmesinde sakınca bulunmadığı ifade edilmiştir.

G. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

- (4) CMLKK Liman İşletmesi A.Ş. (LİMAN A.Ş.) tarafından yapılan başvuruda, İGA Havalimanı Akaryakıt Hizmetleri A.Ş. (İGA AKARYAKIT) hisselerinin sermaye artırımını suretiyle Türk Hava Yolları A.O. (THY), Total Oil Türkiye A.Ş. (TOTAL)¹ ve Zirve Holding A.Ş. (ZİRVE) tarafından devralınması işlemine izin verilmesi talep edilmiştir.
- (5) Söz konusu başvurunun değerlendirilmesi sürecinde taraflardan 20.09.2019 tarih, 10765 sayılı ve 11.10.2019 tarih, 11556 sayılı ile bilgi talep edilmiş; ilgili cevabi yazıların 09.10.2019 tarih, 6793 sayılı; 25.11.2019 tarih ve 8210 sayılı ile ve 10.12.2019 tarih ve 8590 sayılı ile Kurum kayıtlarına intikal etmesi ile bildirim tamamlanmıştır. Devlet Hava Meydanları İşletmesi'nden (DHMİ) bilgi talep edilmiş, söz konusu belge ve bilgiler 22.11.2019 tarih ve 8185 sayılı ile Kurum kayıtlarına intikal etmiştir. Dosya kapsamında ayrıca Türkiye Petrol Rafineleri A.Ş. (TÜPRAŞ) yetkilileri ve Socar Turkey Enerji A.Ş. (SOCAR) yetkilileri ile 24.09.2019 tarihinde, Petrol Ofisi A.Ş. (POAŞ) yetkilileri ile 26.09.2019 tarihinde, THY OPET Havacılık Yakıtları A.Ş. (THY OPET) yetkilileri ve BP

¹ Bildirim konusu işleme yönelik incelenmenin devam ettiği süreçte, TOTAL'ın hisselerinin tamamının, içinde bulunduğu şirketler topluluğu olan Demirören Holding bünyesinde yeni kurulan Demirören Akaryakıt Sanayi ve Ticaret A.Ş.'ye (DEMİRÖREN AKARYAKIT) devrinin planlandığı bildirilmiştir. İşlem sonucunda TOTAL'in ve yeni unvanıyla DEMİRÖREN AKARYAKIT'ın hissedarları ve yönetim yapısı değişmeyeceğinden TOTAL bakımından yapılan değerlendirmelerin hepsi DEMİRÖREN AKARYAKIT için de geçerli sayılmıştır.

Petrolleri A.Ş. (BP) yetkilileri ile 30.09.2019 tarihinde ve devre konu teşebbüs olan İGA AKARYAKIT temsilcileri ile 02.10.2019 tarihinde görüşmeler gerçekleştirilmiştir.

G.1. Yapılan İnceleme ve Tespitler

G.1.1. Bildirim Konusu İşlem

- (6) Bildirim konusu işlem, DHMİ'nin 03.05.2013 tarihinde gerçekleştirdiği ihale ile hayata geçirilen İstanbul Yeni Havalimanı Projesi'ne (İYH PROJESİ) dayanmaktadır. İYH PROJESİ 76,5 km² alan içerisinde yıllık 150.000.000 yolcu kapasitesine sahip terminaller, altı bağımsız pist ile havacılık tıp merkezi, oteller, alışveriş merkezleri ve iş merkezlerinin inşası ve bu birimlerin işletilmesi gibi birçok farklı iş kalemini kapsamaktadır. Yap-İşlet-Devret modelinin benimsendiği söz konusu ihaleyi 25 yıllık işletme süresi karşılığında Cengiz İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş. (CENGİZ), Mapa İnşaat ve Ticaret A.Ş. (MAPA), Limak İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş. (LİMAK), Kolin İnşaat Turizm Sanayi ve Ticaret A.Ş. (KOLİN)² ve Kalyon İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş.'nin (KALYON) oluşturmuş olduğu ortak girişim grubu (CMLKK)³ kazanmıştır. Bu doğrultuda 07.10.2013 tarihinde, İYH PROJESİ'ni hayata geçirmek amacıyla CMLKK üyelerinin %20'şer pay sahibi oldukları İGA Havalimanı İşletmesi A.Ş. (İGA İŞLETME) kurulmuştur.⁴ İGA İŞLETME böylece İYH PROJESİ'nin yapımını ve 25 yıl boyunca işletilmesini üstlenmiştir.
- (7) DHMİ ile İGA İŞLETME arasında akdedilen İstanbul Yeni Havalimanı'nın Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılmasına İlişkin Uygulama Sözleşmesi (Uygulama Sözleşmesi), İstanbul Yeni Havalimanı'nın Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılmasına İlişkin Görevlendirme Şartnamesi (Görevlendirme Şartnamesi) ve İdare ile Görevli Şirket arasındaki zeyilnameler (Zeyilnameler) uyarınca Havalimanı'na deniz yoluyla yakıt getirilmesi ve bu doğrultuda liman ve iskele yapılması işlemleri İGA İŞLETME'nin sorumluluğuna bırakılmıştır.⁵ Bu kapsamda, İGA İŞLETME'nin akaryakıt⁶ ikmaline ilişkin yükümlülükleri arasında yer alan liman veya iskele yapılması ve işletilmesi faaliyetlerini yerine getirmek üzere LİMAN A.Ş.⁷; akaryakıt tedariki ve satışı ile ikmal faaliyetlerini gerçekleştirebilmek adına İGA AKARYAKIT kurulmuştur.⁸ LİMAN A.Ş.'nin faaliyetlerine yönelik işletme izni ve sair belgeler İGA AKARYAKIT tarafından alındığından mevcut durumda LİMAN A.Ş.'nin İstanbul Yeni Havalimanı'nda (İstanbul Havalimanı) herhangi bir faaliyeti bulunmamaktadır. Diğer bir ifade ile liman veya iskele yapımı ile işletilmesine yönelik faaliyetler de İGA AKARYAKIT üzerinden yürütülmektedir.
- (8) İGA AKARYAKIT tarafından işletilecek tesislerin yatırımı İGA İŞLETME tarafından gerçekleştirilmiştir. Bu tesisler; havalimanında uçaklar için gerekli yakıtın deniz yoluyla

² CMLKK Ortak Girişimi'nin taraflarından biri olan KOLİN'in, bu şirketteki hisselerini devretmesi 24.07.2019 tarih ve 19-26/397-184 sayılı karar kapsamında değerlendirilmiştir.

³ KOLİN'in ortalıktan ayrılmış olması sebebi ile CMLKK tanımı artık CMLK olarak anılacak ve CENGİZ-MAPA-LİMAK-KALYON'u ifade edecektir.

⁴ 16.10.2014 tarih ve 14-4/737-329 sayılı karar.

⁵ Bununla birlikte, 10.04.2013 tarihli Zeyilname'de "Akaryakıt Depolama/İkmal hizmetlerini Görevli Şirket'in kendisi yürütebileceği gibi gerekli izin ve lisanslara sahip firmalar tarafından da söz konusu hizmetler aynı kapsamda yürütülebilecektir." denilmek suretiyle, İstanbul Havalimanı'ndaki akaryakıt ikmal faaliyetlerinin gerekli izin ve lisansa sahip üçüncü bir şirket tarafından yerine getirilmesi mümkün olmaktadır.

⁶ Aksi belirtilmediği sürece, kararda geçen akaryakıt ifadesi uçaklarda kullanılan jet yakıtı anlamına gelecektir. Uygulama Sözleşmesi, Görevlendirme Şartnamesi ve Zeyilnameler'de kavram olarak "akaryakıt" ifadesi kullanıldığından, kararda da bu şekilde kullanılması uygun görülmüştür.

⁷ 31.05.2018 tarih ve 18-17/303-152 sayılı karar.

⁸ 02.08.2018 tarih ve 18-24/421-199 sayılı karar.

getirilmesi amacıyla inşa edilmiş akaryakıt ikmal terminali (liman tesisi); getirilen yakıtın depolanması ve tedarik ile ikmal hizmetlerinin sağlanması için inşa edilmiş toplam hacmi (.....) m² olan yakıt çiftliği (depolama tesisi) ve maliyet esaslı işletilen hidrant sistemidir.

- (9) Bildirim konusu işlemin Kurum kayıtlarına girdiği tarih itibarıyla İGA AKARYAKIT'ın mevcut hissedarları olan CMLK, İGA AKARYAKIT'ta var olan tüm hisselerini LİMAN A.Ş.'ye devretmiştir. Bu devir sonucunda LİMAN A.Ş., İGA AKARYAKIT üzerinde tek kontrole sahip olmuştur. Bildirim konusu işleme izin verilmesini takiben İGA AKARYAKIT genel kurul toplantısında sermaye artırımı kararı alınacak olup THY, TOTAL ve ZİRVE sermaye artırımına iştirak etmek suretiyle İGA AKARYAKIT'ta pay sahibi olacaklardır. Bildirim konusu işlemin tamamlanması ile LİMAN A.Ş., THY, TOTAL ve ZİRVE; İGA AKARYAKIT üzerinde (.....) pay sahibi olacaktır.

G.1.2. Taraflar

G.1.2.1.Devralan Taraflar

G.1.2.1.1.Türk Hava Yolları (THY)

- (10) 1933 yılında faaliyetlerine başlayan, merkezi İstanbul'da bulunan THY, temel olarak havayolu ile yurt içi ve yurt dışı yolcu ve yük taşımacılığı hizmetlerinde faaliyet göstermekte olup nihai olarak hisseleri Borsa İstanbul A.Ş.'de işlem görmektedir. THY iştirak ve bağlı şirketleri (THY Grubu) uçak teknik bakımı, uçak motoru bakımı havaalanı işletmeciliği ve havacılık eğitimi, yolcu ve kargo taşımacılığı, havayolu ikram hizmetleri, yer hizmetleri, uçak koltuğu üretimi ve ticareti, uçak galley⁹ ve aksesuar üretimi ve ticareti, KDV iade ve danışmanlık hizmeti, uçak içi eğlence sistemleri yazılımı ve bakımı ve alanlarında faaliyet göstermektedir.
- (11) 2009 yılında THY ve Opet Petrolcülük A.Ş.'nin (OPET) %50'şer ortaklığı ile THY OPET'in¹⁰ kurulmasından itibaren THY, hava araçlarının ihtiyacı olan yakıtın depolanması ve uçağa ikmal alanlarında da THY OPET aracılığıyla faaliyette bulunmaktadır. THY OPET, 2010 yılı sonu itibarıyla Türkiye genelindeki havalimanlarında yakıt ikmal yapabilir konuma gelmiştir.
- (12) THY'nin faaliyetleri temelde dört iş koluna ayrılmaktadır;
- Yolcu ve yük taşımacılığı: THY mevcut durumda dünya genelinde 311 noktaya uçuş hizmeti vermektedir. Toplamda 124 ülkeye sefer düzenleyen THY, bu özelliği sayesinde dünya sıralamasında ilk basamakta yer almaktadır. Ortalama 8,2 filo yaşı ile Avrupa'nın en genç filolarından birine sahip olan THY'nin 24'ü kargo olmak üzere toplam 344 uçağı bulunmaktadır. Turkish Cargo ise, THY'ye ait 344 uçaklık (yolcu ve kargo uçağı) filosuyla dünyada 311 noktaya ulaşırken, ek olarak 88 noktaya da direkt kargo uçuşu gerçekleştirmektedir.
 - Teknik hizmetler: Uçak teknik bakımı, uçak motoru bakımı, uçak koltuğu üretimi ve ticareti, uçak galley & aksesuar üretimi ve ticareti gibi alanlarda faaliyet göstermektedir.
 - Yakıt tedariki: Mevcut durumda söz konusu havalimanlarında ihale yöntemi ile havalimanlarına jet yakıtın tedariki faaliyetini iştiraki olan THY-OPET ile gerçekleştirmekte olup, ilgili işleme izin verilmesi halinde İstanbul

⁹ Uçakta, trende ya da gemide yiyeceklerin hazırlandığı bölüm.

¹⁰ 28.08.2009 tarih ve 09-39/981-247 sayılı karar.

Havalimanı'nda söz konusu faaliyeti İGA AKARYAKIT aracılığıyla da gerçekleştirecektir.

- Yer hizmetleri: Yer işletme hizmetleri, yolcu ve ramp hizmetleri olarak iki başlık altında incelenmektedir. Yolcu hizmetleri, gelen yolcunun karşılanması, bagaj alım sahasına ve terminal çıkışına yönlendirilmesi, giden yolcunun ise uçuşa kabulü ve bagaj işlem süreçlerini kapsamaktadır. Ayrıca kayıp ve hasarlı bagaj sorunu ile engelli yolculara hizmet verilmesi de yer hizmetlerinin yolcu tarafındaki iş tanımı içerisinde yer almaktadır. Ramp hizmetleri ise uçağın karşılanması, park ettirilmesi, boşaltılması, yüklenmesi; bu işlemler için ekipman temini, uçağın taksi hizmetleri, kabin temizliği, uçağa su temini, kötü hava koşullarında buz çözücü (*de-icing*) ve uçak ile terminal arasında yolcuların taşınmasını da içeren geniş bir görev listesinden oluşmaktadır. Söz konusu yer hizmetleri THY OPET aracılığıyla gerçekleştirilmektedir. Ayrıca İstanbul Havalimanı'ndaki yer hizmetleri faaliyeti (.....) bir süre ile THY OPET'e devredilmiştir.

- (13) THY'nin hissedarlık ve yönetim yapısına (12 Eylül 2019 itibarıyla) aşağıdaki tablolarda yer verilmektedir;

Tablo 1: THY'nin Hissedarlık Yapısı

Hissedar	Hisse Adedi	Hissedarlık Oranı (%)
Türkiye Varlık Fonu	67.788.484.857	49,12
T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı Özelleştirme İdaresi Başkanlığı	1	< 0,01
Halka Açık A Grubu	70.211.515.142	50,88

Kaynak: Bildirim Formu

Tablo 2: THY'nin Yönetim Kurulu Üyelerinin Listesi

İsim	Unvan
M. İlker AYCI	Yönetim Kurulu Başkanı ve İcra Komitesi Başkanı
Prof. Dr. Mecit EŞ	Yönetim Kurulu ve İcra Komitesi Başkan Vekili
Bilal EKŞİ	Genel Müdür ve Yönetim Kurulu Üyesi
Salım Arda ERMUT	Yönetim Kurulu Üyesi, İcra Komitesi Üyesi
Mithat Görkem AKSOY	Yönetim Kurulu Üyesi
Orhan BİRDAL	Yönetim Kurulu Üyesi
Ogün Şanlıer	Bağımsız Yönetim Kurulu Üyesi
Muzaffer Akpınar	Yönetim Kurulu Üyesi
Dr. Fatmanur ALTUN	Yönetim Kurulu Üyesi

Kaynak: Bildirim Formu

G.1.2.1.2. Total Oil Türkiye A.Ş. (TOTAL)

- (14) 1992 yılından bu yana uluslararası enerji şirketi Total S.A.'nın iştiraki olarak Türkiye'de faaliyet gösteren TOTAL, Nisan 2016 tarihinde devir süreci tamamlanarak Demirören Holding A.Ş.¹¹ (DEMİRÖREN) bünyesine katılmıştır. TOTAL'in ülkemizdeki faaliyetleri temel olarak (i) akaryakıt ve (ii) liman olmak üzere iki iş koluna ayrılmaktadır. Akaryakıt iş kolu her türlü rafine edilmiş veya edilmemiş petrol ürünleri, petrokimya ürünleri, her nevi sıkıştırılmış ve sıvılaştırılmış gaz solventler ve diğer akaryakıt ve madeni yağ türevlerinin alımı satımı ve ticaretinin yapılması ve bu doğrultuda bu mamullerin kullanılması için her nevi malzeme ev tesisatın satın alınması, işlenmesi, depolanması, ithalatı, ihracatı ve satımından oluşmaktadır. TOTAL ve DEMİRÖREN'in akaryakıt pazarının bir alt kolu olarak nitelendirilebilecek jet yakıtı pazarında ise hâlihazırda herhangi bir faaliyeti bulunmadığı gibi, gelecek dönemler için de buna yönelik bir

¹¹ 14.01.2016 tarih ve 16-02/28-7 sayılı karar.

planlamanın olmadığı taraflarca ifade edilmektedir. Liman iş kolunda ise liman tesislerinin mülkiyetini veya kullanım hakkını iktisap etmek, kiralamak ve bu tesislerde liman ve deniz terminali işletmeciliği faaliyetleri ile iştigal etmektedir.

- (15) 12 Eylül 2019 itibarıyla TOTAL'in hisselerinin tamamı Demirören Holding A.Ş.¹²'ye aittir. Şirketin yönetim yapısına aşağıdaki tabloda yer verilmektedir:

Tablo 3: TOTAL'in Yönetim Kurulu Üyelerinin Listesi

İsim	Unvan
Yıldırım DEMİRÖREN	Yönetim Kurulu Başkanı
Meltem OKTAY	Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı
Fikret Tayfun DEMİRÖREN	Yönetim Kurulu Üyesi
Begüm EGESEL	Yönetim Kurulu Üyesi

Kaynak: Bildirim Formu

G.1.2.1.3. Zirve Holding A.Ş. (ZİRVE)

- (16) ZİRVE, her nevi ticari, sınai, tarımsal madencilik, enerji ulaştırma, inşaat, finans, sigortacılık, turizm, basın, yayın, medya, basım, dağıtım ve diğer hizmet sektörlerinde faaliyet göstermek amacıyla kurulmuş bulunmaktadır. Ayrıca ZİRVE'nin ilerleyen dönemlerde, kurulacak yerli ve/veya yabancı şirketlerin sermayelerine iştirak etme gibi projeksiyonlara da sahip olacağı Bildirim Formunda belirtilmektedir.
- (17) 12 Eylül 2019 itibarıyla ZİRVE'nin hisselerinin tamamı Ömer Faruk KALYONCU'ya aittir. Ömer Faruk KALYONCU aynı zamanda ZİRVE'nin Yönetim Kurulu Başkanıdır.

G.1.2.2. Devreden Taraf: CMLKK Liman İşletmesi A.Ş. (LİMAN A.Ş.)

- (18) İGA İŞLETME'nin ihale dokümanları tahtındaki akaryakıt ikmaline ilişkin yükümlülükleri arasında bulunan liman veya iskele yapılması ve işletilmesi yükümlülüğünü yerine getirmek üzere LİMAN A.Ş. kurulmuştur. LİMAN A.Ş.'nin faaliyette bulunduğu iş kolları (i) liman ve marina sahası içinde yükleme boşaltma, aktarma ve hamaliye hizmetlerini yapma ve hizmetler doğrultusunda liman ve tesisler kurma; (ii) liman ve marina sahası içinde gemilere su verme, yakıtları yükleme, boşaltma aktarma işlemleri ve bu hizmetler için tesisler kurup işletme; (iii) deniz kıyısında veya geri sahalarda antrepolar, ambarlar, sundurmalar, hangarlar, açık sahalara, yolcu salonları kurup işletmek; (iv) liman ve marina sahası içinde akaryakıtın depolanma, yükleme, boşaltma, aktarma ve hamaliye hizmetlerini yapma ve bu hizmetler doğrultusunda liman ve tesisler kurma ve işletme; (v) yurt içinde ve yurt dışında her türlü liman, marina, tersane işletmeciliği yapma; (vi) liman, rıhtım, marina bilet satış mahalleri, terminal binaları vb. yapılar inşa etme, tesis etme, işletme, kiralama ve kiraya verme; (vii) gemilere ilişkin olarak kılavuzluk ve römorkaj hizmeti verme, danışmanlık yapma, proje ve rapor hazırlama; (viii) yerli ve yabancı denizyolu, denizcilik ve denizcilik ile ilgili diğer şirketlere teknik bakım hizmetleri; (ix) liman veya marina hizmetleri, ikram hizmetleri veya kontrol hizmetleri verme veya bu hizmetleri satın alma ya da bu hizmetlerin başkalarına sunulmasına aracılık etme; (x) konusunu gerçekleştirmek amacıyla deniz, kara ve hava nakil vasıtaları ve bunlara ait motor aksam, yedek parçalarını satın alma, kiralama, kiraya verme, ithal ve ihraç etme; (xi) vinç, forkliftler, taşıyıcı konvektörler, ekipmanlar ve her türlü iletişim aracını satın alma, ithal etme veya ihraç etme olarak sıralanmaktadır.

¹² Bildirim konusu işleme yönelik incelenmenin devam ettiği süreçte, TOTAL'in hisselerinin tamamının, içinde bulunduğu şirketler topluluğu olan Demirören Holding bünyesinde yeni kurulan Demirören Akaryakıt Sanayi ve Ticaret A.Ş.'ye (DEMİRÖREN AKARYAKIT) devrinin planlandığı bildirilmiştir.

- (19) Daha önce ifade edildiği üzere, liman tesisinin inşasına yönelik alınması gereken izin ve sair belgeler İGA AKARYAKIT tarafından temin edildiğinden mevcut durumda LİMAN A.Ş.'nin herhangi bir faaliyeti bulunmamaktadır.
- (20) 12 Eylül 2019 itibarıyla LİMAN A.Ş.'nin hissedarlık ve yönetim yapısına aşağıdaki tablolarda yer verilmektedir;

Tablo 4: LİMAN A.Ş.'nin Hissedarlık Yapısı

Hissedarlar	Hissedarlık Oranı (%)
Cengiz İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş.	(.....)
Mapa İnşaat ve Ticaret A.Ş.	(.....)
Limak İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş.	(.....)
Kalyon Havacılık ve İnşaat A.Ş.	(.....)

Kaynak: Bildirim Formu

Tablo 5: LİMAN A.Ş. Yönetim Kurulu Üyelerinin Listesi

İsim	Unvan
Mehmet CENGİZ	Yönetim Kurulu Başkanı
Cengiz KALYONCU	Yönetim Kurulu Başkan Vekili
Nihat ÖZDEMİR	Yönetim Kurulu Üyesi
Mehmet Nazif GÜNAL	Yönetim Kurulu Üyesi
Ömer Faruk KALYONCU	Yönetim Kurulu Üyesi

Kaynak: Bildirim Formu

- (21) Liman A.Ş.'yi hâlihazırda kontrol eden CENGİZ, MAPA, LİMAK ve KALYON'un faaliyet alanları, hissedarlık yapıları ve yönetim kurulu üyelerinin listesine aşağıda yer verilmiştir.

G.1.2.2.1. CENGİZ

- (22) 1969 yılında ilk olarak inşaat faaliyetlerine başlayan CENGİZ, ülkemizde ve küresel pazarlarda karayolu, havalimanı, tünel, köprü ve viyadük, yüksek hızlı tren, metro, baraj ve HES, enerji santrali inşası kentsel altyapı çalışmaları, otel tesisleri ve inşaatı, boru hatlarının döşenmesi (petrol, doğalgaz, su), sulama ve su kaynağı alanlarında faaliyet göstermektedir. CENGİZ tarafından kontrol edilen ve jet yakıt tedariki pazarında faaliyet gösteren bir ekonomik birimi bulunmayıp liman işletmeciliği pazarlarında faaliyetlerini iştirakleri ve bağlı ortaklığı ile gerçekleştirmektedir.

G.1.2.2.2. MAPA

- (23) MAPA, MNG Holding bünyesinde 1978 yılında kurulmuş ve altyapı inşaatları konusunda uzmanlaşmış bir firmadır. Faaliyet alanları; yurt içinde ve yurt dışında her türlü yol, köprü, baraj, liman, okul, hastane, su ve kanalizasyon gibi bayındırlık tesisleri ile ilgili inşaat taahhüt işleri yapmak; bu işlerle ilgili teçhizat, tesisat, montaj ve nakliye hizmetleri yapmak; yurt içinde ve dışında, binalar, endüstri tesisleri, konfor tesisleri, baraj, su kanalları, su isale hatları, su ve kanalizasyon dağıtım ve bağlantıları, içme suyu ve kanalizasyon arıtma tesisleri, oteller, stadyum ve komple spor tesisleri, tüneller, liman ve demiryolu, garajlar, karayolları, köprü, sanayi siteleri gibi her türlü inşaat tesisat ve taahhüt işleri yapmak, yaptırmak ve bu konularla ilgili olarak proje kontrollük, müşavirlik, mühendislik hizmetleri üstlenmek, yapı malzemeleri, yapı elemanları ve benzerlerinin imali, montajı ve ticaretini yapmaktır.

G.1.2.2.3. LİMAK

- (24) 1976 yılında kurulan LİMAK, inşaat, turizm, çimento, altyapı, üstyapı ve enerji yatırımları, enerji taahhüt, havacılık ve gıda alanlarında faaliyetlerini sürdürmektedir. Bunların yanı sıra ülkemizde ve yurt dışında havaalanlarından limanlara, barajlardan sulama tesislerine, otoyollardan hidroelektrik santrallere, endüstriyel tesislerden petrol

ve doğal gaz boru hatlarına, tatil köylerinden bina komplekslerine kadar çeşitli inşaat projelerini gerçekleştirmiştir. Ayrıca LİMAK enerji sektöründe enerji üretimi, dağıtımı, satış ve ticareti alanlarında faaliyet göstermektedir. Buna ek olarak altyapı yatırımları alanında köprü ve otoyolu işletmeciliği iş kollarında da faaliyette bulunmaktadır.

G.1.2.2.4. KALYON

- (25) KALYON, Kalyon Grubu'nun bir parçası olup, aslen inşaat sektöründe faaliyet göstermektedir. Şirketin faaliyet alanları; yurt içinde ve yurt dışında her nevi hava taşımacılığı işleri; bu kapsamda yurt içinde ve yurt dışında tarifeli veya tarifersiz uçak seferleri ile yolcu, yük ve posta taşımacılığı yapmak, her türlü hava ulaşım aracını satın almak, kiralamak, kiraya vermek, ithal ve ihraç etmek, çeşitli şekillerde iktisap etmek ve elden çıkarmak, hava taşımacılığı için gerekli her türlü makine, araç gereç, teçhizat, yedek parça ve tamir parçalarını üretmek, kiralamak, kiraya vermek, ithal ve ihraç etmek, bunları her şekil ve suretle iktisap etmek ve elden çıkarmak, Türkiye'de ve Türkiye dışında havaalanları inş, kalkış terminalleri kurmak, kurulu bu tür tesisleri iktisap etmek, kiralamak, bunlara sair suretlerle zilyet olmak ve bunları elden çıkarmak, sahibi veya zilyedi bulunduğu uçak ve sair hava ulaşım araçları ile üçüncü kişilerin mülkiyet veya zilyetliğindeki hava ulaşım araçlarına, hava alanlarında bakım ve onarım yerlerinde, uçuş bakım ve onarım hizmetleri vermek, havaalanlarında ve uçuş sırasında kendi personeline, diğer havayolu kuruluşlarının personeline ve yolculara ücretli veya ücretsiz yeme, içme hizmeti ve diğer her türlü ikram hizmetleri vermek ve bu amaçla gerekli organizasyonları kurmak ve işletmek veya iştirak etmek, ikram ürünlerini almak, satmak, ithal ve ihraç etmek, Türkiye içinde ve dışında kurup işlettiği hava ulaşım organizasyonunun ihtiyaçlarını karşılamak üzere parça depoları, sundurma ve hangarlar kurmak ve işletmek, turistik amaçlı ve havayolu ile taşınması üstlenilen yolcuların ihtiyaçlarını karşılamak üzere havalimanları dolaylarında veya sair yörelerde otel, motel, hostel, mokamp, kamping, pansiyon, dinlenme evleri, sportif tesisler, termal istasyonları, animasyon tesisleri, lokanta, kafeterya, konaklama, dinlenme ve eğlenme yerleri tesis etmek, kiralamak ve işletmek, havaalanlarında ve sair konaklama, alım, satım ve eğlenme tesisleri içinde satış yerleri açmak, gümrük hattı içi ve dışı gümrük vergisi istisnالی mağazalar kurmak, işletmek, her türlü yer hizmet faaliyetlerinde bulunmak, her türlü inşaat taahhüt işleri, toplu veya münferit konut, otel, motel, çarşı, işyeri, fabrika, sınıai tesisler ve altyapı tesisleri, ticarethane inşaatlarını yapmak, satmak, kendi hesabına arazi ve arsalar almak, bunlar üzerinde veya başkalarına ait arsa ve araziler üzerinde kat karşılığı binalar yapmak, inşaat taahhüt işlerini, gerek şirket olarak gerekse gerçek ve tüzel kişilerle birlikte ortaklık kurmak suretiyle yapmak, yurt içinde ve yurt dışında her türlü resmi ve özel sektöre ait inşaat taahhüt, proje, mühendislik, mimarlık, müşavirlik, kontrollük ve montaj işleri ve organizasyon işleri yapmaktır.

G.1.2.3. Devre Konu: İGA AKARYAKIT

- (26) Hâlihazırda LİMAN A.Ş. tarafından kontrol edilmekte olan İGA AKARYAKIT, İstanbul Havalimanı'nda akaryakıt tedariki, satışı ve ikmal faaliyetlerini gerçekleştirmek amacıyla kurulmuştur. İGA AKARYAKIT bu doğrultuda (i) her türlü hava aracı için petrol ürünleri, madeni yağlar ve gresler ile petrol kimyası ürünleri, kimyevi maddeler ve boyalarının yurt içi ve yurt dışında satımı, ithali, ihracı, dağıtımı ve nakliyesini yapma ve yaptıрма; (ii) her türlü hava aracı için petrol ürünleri, madeni yağlar ve gresler ile petrol kimyası ürünlerinin kara ve deniz vasıtalarıyla, boru hatlarıyla naklini yapma ve yaptıрма; (iii) yurt içi ve yurt dışında her türlü hava aracı için petrol ürünleri, madeni yağlar ve gresler ile petrol kimyası ürünlerinin depolanması, ellenmesi, satışını sağlayacak havaalanları içinde ve/veya dışındaki depolama tesis ve araçlarında

depolanıp perakende ve toptan satışı işlemleri (iv) akaryakıt istasyonu açma ve işletme ve bu doğrultuda her türlü petrol ürünü (benzin, mazot, dizel, bio dizel, LPG, LNG, madeni yağ vb.) alım, satım, perakende ticareti ve pazarlamasını yapma¹³ alanlarında faaliyet göstermektedir.

- (27) İGA AKARYAKIT, söz konusu faaliyet gösterdiği iş kolları doğrultusunda halihazırda (.....) olmak üzere (.....) hava yolu şirketine; (.....) ve (.....) olmak üzere (.....) akaryakıt dağıtım şirketine yakıt tedariki ve ikmal hizmetleri sağlamaktadır.
- (28) Merkezi İstanbul'da bulunan İGA AKARYAKIT yalnızca İstanbul Havalimanı'nda faaliyet göstermektedir. Dosya kapsamında edinilen bilgilere göre, İGA AKARYAKIT'ın yakın dönemi kapsamamakla birlikte gelecek dönemlerde başka havalimanlarında da faaliyet göstermeye yönelik planları olduğu belirtilmiştir.
- (29) İşleme izin verilmesi halinde İGA AKARYAKIT'ın ortaklık yapısı aşağıdaki şekilde olacaktır:

Tablo 6: İşlem Sonrasında Oluşacak Ortaklık Yapısı

Hissedarlar	Hissedarlık Oranı (%)
LİMAN A.Ş.	(.....)
THY	(.....)
TOTAL	(.....)
ZİRVE	(.....)

Kaynak: Bildirim Formu.

G.1.3. İlgili Pazarlar

- (30) Bildirim konusu işlem, İGA AKARYAKIT hisselerinin % (.....)'inin sermaye artırımı suretiyle THY, TOTAL ve ZİRVE tarafından devralınması sonucu, mevcut hissedar LİMAN A.Ş. ile birlikte ortak kontrol tesis edilmesine ilişkindir. İGA AKARYAKIT'ın ve tarafların faaliyetleri dikkate alınarak işbu dosya özelinde; Kurulun geçmiş dönem kararları ile paralel olarak "jet yakıtı tedariki pazarı", "akaryakıt tedariki pazarı" "sıvı dökme yük limanı işletmeciliği pazarı", "kuru dökme yük limanı işletmeciliği pazarı" ve "havayolu taşımacılığı pazarı" ilgili ürün pazarları olarak belirlenebilecektir. İlgili coğrafi pazarların ise yine Kurul içtihadı doğrultusunda "jet yakıtı tedariki pazarı" bakımından "İstanbul Havalimanı"; "akaryakıt tedariki pazarı" bakımından Türkiye; "sıvı dökme yük limanı işletmeciliği pazarı" ve "kuru dökme yük limanı işletmeciliği pazarı" bakımından Türkiye ve "havayolu taşımacılığı pazarı" bakımından "İstanbul Havalimanı" olarak belirlenebileceği değerlendirilmektedir.

G.1.3.1. İstanbul Havalimanı Jet Yakıtı Tedariki Pazarı

G.1.3.1.1. İlgili Ürün Pazarı: Jet Yakıtı Tedariki

- (31) Havacılık yakıtları "Avgas (*aviation gas*)" ve "Jet A1 (kerosen)" isimleri altında ikiye ayrılmaktadır. Avgas, yüksek oktanlı bir benzin türü olup pervaneli (içten yanmalı) motorlara sahip uçaklarda kullanılmaktadır. Jet A1 ise, jet motorlu uçaklarda yakıt olarak kullanılmaktadır. Her iki yakıt türü de ham petrolün rafine edilmesi suretiyle elde

¹³ İGA AKARYAKIT'ın şirket esas sözleşmesinde her ne kadar "akaryakıt istasyonu açmak ve işletmek, her türlü petrol ürünü (benzin, mazot, dizel, bio dizel, LPG, LNG, madeni yağ v.b.) alım, satım, perakende ticareti ve pazarlamasını yapmak" ifadesi bulursa da, İGA AKARYAKIT tarafından bu faaliyetlerde bulunulmaması ve mevcut durumda bulunulması da planlanmamaktadır. Bu madde, İGA AKARYAKIT'ın kuruluş aşamasında alınan ticari kararlara uygun olarak şirket esas sözleşmesine eklenmiş olup, daha sonra alınan ticari kararlar doğrultusunda bu maddede belirtilen faaliyetlerin başka bir şirket eliyle yürütülmesine karar verilmiş ve CMLKK Akaryakıt İstasyonları İşletmeciliği A.Ş. kurulmuştur. Söz konusu şirketin dağıtıcı lisansı olmaması sebebiyle mevcutta herhangi bir akaryakıt tedariki faaliyeti bulunmamaktadır.

edilmektedir. Benzin niteliğine sahip olan Avgas ile gazyağı türevi sayılan ve orta distilat ürünler arasında kabul edilen Jet A1'in üretim süreçlerinde bazı farklılıklar bulunmakla birlikte, rafineri çıkış fiyatları bakımından diğer beyaz ürünlere yakın bir bedelle satılmaktadır¹⁴.

- (32) Pervaneli uçak sayısının azalmasına bağlı olarak, havacılık yakıtları pazarının büyük bölümünü Jet A1 oluşturmaktadır. Buna bağlı olarak çoğu rafineri Jet A1 üretmekte, nispeten küçük bir pazar oluşturan Avgas üretimi için yeni bir benzin zenginleştirme tesisi kurmamaktadır.
- (33) *Tedarik zinciri*: Havacılık yakıtları pazarı, ikmal zinciri bakımından, ülkemizdeki geleneksel akaryakıt dağıtım pazarından farklılık arz etmektedir. Akaryakıt dağıtım pazarında "rafineri/ithalat-dağıtım şirketi-bayi-tüketici" şeklinde bir ikmal zinciri varken, havacılık yakıtları pazarındaki zincir, "rafineri/ithalat-tedarikçi-tüketici" şeklindedir.¹⁵ Pazarın yapısı itibarıyla bayilik sistemi bulunmamakta, dağıtım şirketleri genellikle doğrudan nihai kullanıcıya (havayolları şirketleri) satış yapmaktadırlar. Bununla birlikte bazı şirketlerin fiziki ikmal ve depolama kapasitesine sahip olmadıkları kimi havaalanları bakımından "tahsilat aracı" olarak faaliyet göstermeleri de mümkündür.
- (34) Jet yakıtı tedarik zinciri temel olarak üç aşamadan oluşmakta olup, en üstte rafinerilerin ana aktör olduğu rafinaj faaliyetleri yer alırken, ikinci aşamadaki tedarik aşamasındaki ana oyuncu grubu akaryakıt şirketleri, üçüncü aşamada ise nihai tüketici konumundaki havayolu şirketleri yer almaktadır.
- (35) *Rafinaj (Rafineri/ithalat)*: Türkiye'de jet yakıtı üretimi alanında faaliyet gösteren rafineri şirketleri TÜPRAŞ ve SOCAR olup, bu şirketlerin 2018 yılı üretimleri aşağıdaki tabloda sunulmaktadır:

Tablo 7: 2018 Yılı Jet Yakıtı Üretim Miktarları (Ton)

Teşebbüs	Üretim Miktarı (Ton)	Pay (%)
TÜPRAŞ	4.776.809,196 ¹⁶	99,8
SOCAR (Star Rafineri)	9.434,525	0,2
Toplam	4.786.243,721	100,0

Kaynak: EPDK Petrol Piyasası 2018 Yılı Sektör Raporu.

- (36) Üretim şirketleri aynı zamanda ithalat yolu ile de akaryakıt tedariki gerçekleştirebilmektedir. Bu kapsamda, 2018 yılında TÜPRAŞ 185.508,560 ton havacılık yakıtı ithal ettiği, buna karşın SOCAR'ın (Star Rafineri) 2018 yılına ait ithalat verisinin bulunmadığı görülmektedir.
- (37) Jet yakıtının Türkiye'de üretiminin yanı sıra ithalatı önünde yasal bir engel bulunmamakla birlikte, aşağıda yer alan Tablo 8'de de görüldüğü üzere, pazar ihtiyacı büyük ölçüde yurt içi üretimden karşılanmakta olup, bununla paralel olarak ithalatın yurt içi üretime oranı oldukça düşük seviyelerdedir. Jet yakıtı ithalatı yapan firmalar; TÜPRAŞ, PO, Gökçen Havacılık Taşımacılık Eğitim ve Petrol Ürünleri Ticaret A.Ş. gibi teşebbüslerdir. Tüm bu bilgiler ışığında, jet yakıtı tedariki üst pazarında TÜPRAŞ'ın lider sağlayıcı konumunda bulunduğu söylenebilecektir.¹⁷

¹⁴ 09.07.2008 tarih ve 08-44/606-231 sayılı karar.

¹⁵ 26.08.2009 tarih ve 09-39/981-247 sayılı karar.

¹⁶ Söz konusu rakam İzmit (2.929.22,501 ton), İzmit (1.363.935,389 ton) ve Kırıkkale (483.646,306 ton) rafinerilerinin toplam üretim miktarı baz alınarak hesaplanmıştır.

¹⁷ EPDK Petrol Piyasası 2018 Yılı Sektör Raporu.

Tablo 8: Yıllara göre Jet Yakıtı Üretim ve İthalat Miktarları (Ton) ile İthalat/Üretim Oranları (%)

Yıllar	Üretim Miktarı	İthalat Miktarı	İthalat/Üretim
2015	5.024.287	166.296	3,3
2016	4.486.633	341.285	7,6
2017	4.837.246	196.906	4,1
2018	4.786.244	481.734	10,1

Kaynak: EPDK Petrol Piyasası 2018 Yılı Sektör Raporu.

- (38) *Jet Yakıtı Tedarikçileri:* TÜPRAŞ veya SOCAR tarafından üretilen veya ithalat yoluyla pazara giren jet yakıtının havayolu şirketlerine tedarikini gerçekleştiren çok sayıda teşebbüs bulunmaktadır. 2018 itibarıyla pazarda yer alan oyuncular BP, SHELL, THY-OPET, TÜPRAŞ, POAŞ, SOCAR'dır. Bildirime konu işlemle İGA AKARYAKIT'ta kontrole sahip olması öngörülen THY'nin ortak kontrolündeki diğer jet yakıt tedarikçisi olan THY-OPET, Tablo-9'da görüldüğü üzere, Türkiye genelinde pazar lideri konumundadır.

Tablo 9: Havacılık Yakıtları Pazarında Faaliyette Bulunan Teşebbüslerin Pazar Payları (2018-Türkiye Geneli)¹⁸

Teşebbüs	Satış Miktarı (Ton)	Pay (%)
THY OPET	3.044.875,924	60,33
POAŞ	1.416.964,283	28,07
TÜPRAŞ	128.572,467	2,54
SOCAR	124.352,272	2,46
BP	103.974,678	2,06
SHELL	117.956,93	2,33
Diğer	109.683,104	2,17
Toplam	5.046.379,658	100,00

Kaynak: EPDK Petrol Piyasası 2018 Yılı Sektör Raporu.

- (39) Tedarik aşamasında yer alan bu teşebbüsler yukarıda da değinildiği üzere, bayilik faaliyeti yapmamakta, doğrudan nihai tüketici konumundaki havayolu şirketlerine yakıt sağlamaktadır. Bu bağlamda, 2009 yılında THY ve OPET'in ortak kontrolünde kurulan¹⁹ THY-OPET, Türkiye jet yakıtı pazarında yaklaşık %60-65 pay sahipliği bulunan ve en büyük alıcı konumunda olan THY'nin jet yakıtı ihtiyacının önemli bir bölümünü karşılamasına bağlı olarak kısa sürede pazar lideri konumuna erişmiştir.
- (40) Jet yakıtı tedarikçilerinin pazardan aldıkları payda etkili olan bir diğer faktör, havaalanlarında yakıt ikmalini gerçekleştirmeye imkân veren alt yapı ve hizmetlere erişimdir. Havaalanında yakıt ikmalini yapabilmek için var olan iki yöntemden biri alan içerisinde bulunan depolama tesisini belli bir ücret karşılığında kullanmak veya doğrudan yakıt akışını sağlayacak boru hattı ve sair altyapıya sahip olmak veya erişmek gerekmektedir. POAŞ, İzmit rafinerisinden çıkan ve Trakya'ya uzanan Nato Boru Hattına eklenen boru hattıyla, Atatürk Havaalanı'ndaki depolarına doğrudan ürün sevkiyatı yapılabilmektedir. Nitekim 2018 yılı itibarıyla pazarda ikinci oyuncu konumundaki POAŞ'ın, sahip olduğu akaryakıt boru hattı avantajına bağlı olarak pazarda görece üstün bir konum elde ettiği ifade edilebilecektir.
- (41) Havayolu şirketlerine jet yakıtı satışı/ikmalini genellikle uçağın kalkış yapacağı havalimanında gerçekleştirilmektedir. Buna bağlı olarak satış imkânı ve hacmi büyük ölçüde ilgili havalimanının uçuş sayısına bağlı olarak oluşmaktadır. Bu bağlamda ülkemizde jet yakıtı satışı ağırlıklı olarak büyük havalimanlarında yapılmakta olup, faal

¹⁸ Tabloda gösterilen verilere dağıtıcı lisansı sahipleri olan THY OPET, POAŞ, SOCAR, BP ve SHELL'in ihrac kayıtlı yakıt satışları da dâhil edilmiştir.

¹⁹ 26.8.2009 tarih ve 09-39/981-247 sayılı karar.

olduğu dönemde Atatürk Havalimanı Türkiye jet akaryakıt satışlarının yaklaşık (.....)²⁰ gerçekleştiği havalimanı olarak ön plana çıkmıştır.

- (42) Atatürk Havalimanı'nın yerini İstanbul Havalimanı'nın almasıyla birlikte Atatürk Havalimanı'nda gerçekleştirilen satışların İstanbul Havalimanı'na yöneldiği görülmektedir. Ancak, Atatürk Havalimanı'ndan farklı olarak İstanbul Havalimanı'nda jet yakıtı tedariki için İGA AKARYAKIT kontrolünde dikey bütünleşik bir yapı öngörülmektedir. İstanbul Havalimanı için öngörülen sistemde İGA AKARYAKIT, jet yakıtı ikmal için gerekli olan tesislerinin hepsini (liman, depo ve hidrant sistemi) bünyesinde bulundurmaktadır. İGA AKARYAKIT, havalimanının ihtiyacı olan yakıtı tek başına tedarik etmekte; hem havayollarına hem de havayollarına jet yakıtı satışı yapmayı planlayan akaryakıt şirketlerine yakıt satışı gerçekleştirmektedir. Tedarikçilerin depolama imkânına sahip olduğu Atatürk Havalimanı'ndan farklı olarak İstanbul Havalimanı'nda depolama tesislerinden doğrudan faydalanma imkânı bulunmamaktadır. Bununla birlikte, yakıt tedarik edecek teşebbüslerin İstanbul Havalimanı'na yakıt aktarımı yapabileceği bir boru altyapısı da bulunmamakta, havalimanına yakıt ancak İGA AKARYAKIT'ın kontrolündeki liman üzerinden deniz yoluyla getirilebilmektedir. Bu çerçevede dâhilinde akaryakıt şirketlerinin doğrudan depolama ve tedarik imkânı olmamakla birlikte, İGA AKARYAKIT'tan akaryakıtı tedarik edebilmeleri noktasında altyapıya erişimleri bulunduğu ifade edilebilecektir.
- (43) İGA AKARYAKIT, liman, depo, hidrant ve yakıt ikmal sürecinin tamamını tek başına kontrol etmesi nedeniyle, tedarikçilerin satışını gerçekleştirmek üzere başka kaynak ve tedarikçilerden yakıt temin etmesi mümkün olmamaktadır. Akaryakıt şirketleri de, havaalanındaki tek temin kaynağı olan İGA AKARYAKIT'tan ürün tedarik ederek yeniden satış faaliyeti yürütmektedir.
- (44) İGA AKARYAKIT İstanbul Havalimanı'nın (.....) süre ile yıllık (.....) olan yakıt ihtiyacını karşılamak amacı ile 11 Mayıs 2018 tarihinde yapmış olduğu ihale neticesinde; İstanbul Havalimanı'nın yıllık jet yakıtı ihtiyacının %(.....)'ü ((.....)) TÜPRAŞ tarafından, %(.....)'ü ((.....)) VİTOL SA (ve POAŞ) tarafından ve %(.....)'i ((.....)) ise SOCAR tarafından karşılanacaktır. Sözleşme kapsamında öngörülen yakıt miktarları İstanbul Havalimanı'nın ihtiyacı halinde arttırılabilecektir.
- (45) İhalenin neticelenen toplam miktarı dikkate alındığında İstanbul Havalimanı'nın yıllık yakıt ihtiyacının (.....) olduğu anlaşılmakta, 2018 yılı tüm Türkiye jet yakıtı pazarının toplam hacminin ise 4,9 milyon ton olduğu noktasında İstanbul Havalimanı'nın Türkiye jet yakıt satışlarından aldığı payın yaklaşık %(.....) olduğu görülmektedir.
- (46) İstanbul Havalimanı'na ihaleyi kazanan tedarikçiler tarafından deniz yoluyla tedarik edilen yakıt, İGA AKARYAKIT'ın yalnızca kendi kullanımına tahsis ettiği depolama tesisinde depolanmaktadır. İGA AKARYAKIT kendisi doğrudan havayolu firmalarına satışta bulunabildiği gibi, diğer akaryakıt firmaları da İGA AKARYAKIT'tan ürün temin ederek kanat altı (*into wing*) satış yolu ile havayolu şirketlerine satış gerçekleştirebilmektedir. Mevcut durumda yer ikmal hizmeti İGA AKARYAKIT tarafından yürütülmektedir. Ancak, havalimanındaki kanat altı ikmal operasyonlarının THY OPET'in personeli tarafından yerine getirilmesini teminen İGA AKARYAKIT ile THY OPET arasında bir hizmet alım sözleşmesinin müzakere edilmekte olduğu ifade

²⁰ İlgili oranın %(.....)'nin üzerinde olduğu değerlendirilmektedir. Şöyle ki 2018 yılı tüm Türkiye jet yakıtı pazarının toplam hacmi 4,9 milyon ton olup, yalnızca THY'nin, 2018 yılı, Atatürk Havalimanı'ndaki tüketim miktarı ise (.....) ton olarak gerçekleşmiştir. Dolayısıyla Atatürk Havalimanı'nda salt THY'ye yapılan satışlar Türkiye pazarının %(.....)'ine tekabül etmektedir. Diğer havayolu şirketlerine yapılan satışlarla oranın %(.....)'nin üzerine çıktığı ifade edilebilecektir.

edilmektedir. Bu müzakereler öncesinde İGA AKARYAKIT tarafından sertifikalı ikmal personeline ve gerekli yetkinliğe sahip iki yetkin firma ((.....)) ile görüşmeler yapılmış olup, söz konusu hizmet alımı bu görüşmeler neticesinde THY OPET'e ihale edilmiştir.²¹

- (47) Bahsi geçen işleyiş dâhilinde, İstanbul Havalimanı'na jet yakıt tedariki İGA AKARYAKIT dışında hiçbir teşebbüs tarafından yerine getirilmemekte, İGA AKARYAKIT ihale yoluyla rafineri ve uluslararası akaryakıt şirketlerinden temin ettiği akaryakıtı havayolu şirketlerine ve bunlara satış yapmak isteyen akaryakıt şirketlerine satmaktadır. İstanbul Havalimanı'nda herhangi bir depolama imkânı bulunmayan akaryakıt şirketleri alt pazarda rakipleri konumunda olan İGA AKARYAKIT'ın akaryakıt temininden ikmale kadarki süreçte müşterisi olmaktadır. Dolayısıyla İstanbul Havalimanı'nda satışı gerçekleştirilen jet yakıtının tek dağıtıcısı İGA AKARYAKIT olup, İGA AKARYAKIT'ın İstanbul Havalimanı'nın faal olmasından itibaren geçen yaklaşık altı aylık sürede yaptığı satışların kırılımı aşağıdaki tabloda sunulmaktadır.

Tablo 10: İstanbul Havalimanı'nda 1 Nisan-30 Eylül 2019 döneminde İGA AKARYAKIT tarafından Yapılan Toplam Satış Miktarı (Ton)

Müşteri	Satış Miktarı (Ton)	Pay (%)
Havayolu Şirketleri Toplam	(.....)	(.....)
THY	(.....)	(.....)
Diğer Havayolları	(.....)	(.....)
Akaryakıt Şirketleri Toplam	(.....)	(.....)
POAŞ	(.....)	(.....)
SOCAR	(.....)	(.....)
THY-OPET	(.....)	(.....)
TOPLAM	(.....)	(.....)

Kaynak: 09.10.2019 tarih ve 6793 sayılı cevabi yazı.

- (48) Jet yakıtı dağıtım pazarında İGA AKARYAKIT'ın müşterisi konumundaki akaryakıt şirketleri, havayolu şirketlerine akaryakıt ikmal/satışı noktasında İGA AKARYAKIT ile rakip konumda bulunmaktadır. Bu çerçevede İstanbul Havalimanı'nda hâlihazırda POAŞ tarafından (.....), SOCAR tarafından (.....) ve THY OPET tarafından (.....) havayolu şirketine jet yakıtı satışı gerçekleştirilmektedir. İGA AKARYAKIT ise THY dâhil (.....) havayolu şirketine yakıt satışı gerçekleştirmektedir. İGA AKARYAKIT'ın satışlarının %(.....)'ü THY'ye yapılan yakıt satışlarından oluşmaktadır. Dolayısıyla İGA AKARYAKIT'ın pazardan aldığı payda temel belirleyicinin THY alımları olduğu anlaşılmaktadır.
- (49) İstanbul Havalimanı'nda havayolu şirketlerine jet yakıtı satışı gerçekleştiren teşebbüslerin yaptıkları satış miktarı ve pazardan aldıkları pay aşağıdaki tabloda sunulmaktadır.

²¹Kanat altı ikmal operasyonlarının birden fazla şirketçe yürütülmesinin, uçuş güvenliğini tehlikeye sokabileceği, ayrıca, ikmal hizmetini üstlenen birden fazla firma tarafından yapılacak yatırımlar dikkate alındığında da, yatırım maliyetlerindeki artışın yakıt fiyatının artmasına sebebiyet verebileceği ve kanat altı ikmal operasyonlarının birden çok firma yerine, tek şirketle yürütülmesinin ise, daha denetlenebilir, daha istikrarlı, daha güvenli ve hızlı ve daha az maliyetli olduğunun değerlendirildiği ifade edilmektedir.

Tablo 11: İstanbul Havalimanı'nda Havayolu Şirketlerine Jet Yakıtı Tedariki/Satışı Gerçekleştiren Firmaların Toplam Satış Miktarı (Ton) ve Pazar Payları (%)

Teşebbüs	Dönem	Satış Miktarı (Ton)	Pay (%)
İGA AKARYAKIT	2019 (1 Nisan-30 Eylül)	(.....)	(.....)
POAŞ	2019 (1 Nisan-30 Eylül)	(.....)	(.....)
SOCAR	2019 (1 Nisan-30 Eylül)	(.....)	(.....)
THY-OPET	2019 (1 Nisan-30 Eylül)	(.....)	(.....)
TOPLAM	2019 (1 Nisan-30 Eylül)	(.....)	(.....)

Kaynak: 09.10.2019 tarih ve 6793 sayılı cevabi yazı.

G.1.3.1.2. İlgili Coğrafi Pazar: İstanbul Havalimanı

- (50) Uçaklara yakıt ikmali 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.
- (51) Uçağın kalkış yapacağı havalimanından fazla yakıt alarak, dönüş yolunda kalkış yapacağı havalimanından yakıt almaması, böylelikle de kalkış yapılan alan ile varılan alandaki yakıt tedarikinin birbirine ikame olduğu ileri sürülebilir. Lakin “*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.
- (52) Diğer yandan mevzuat olarak takip edilmekte olan Avrupa Birliği uygulamasına bakıldığında ise, Avrupa Komisyonu (Komisyon) *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 etmiştir. Tekliflerin havalimanı bazında farklılaşarak verilmesi hususu da her bir havalimanının farklı bir coğrafi pazar oluşturduğuna kuvvetle işaret etmektedir. Nitekim Kurulun 26.09.2018 tarih ve 18-34/562-277 sayılı kararında da havalimanlarının her biri farklı coğrafi pazar olarak belirlenmiştir.
- (53) Yukarıda açıklanan hususlar ve Komisyonun içtihadı dikkate alındığında işbu dosya kapsamında İstanbul Havalimanı'nın ayrı bir ilgili coğrafi pazar olduğu değerlendirilmektedir. Bu çerçevede işbu dosya özelinde jet yakıtı tedariki ilgili ürün pazarı bakımından ilgili coğrafi pazar “İstanbul Havalimanı” olarak belirlenmiştir.

G.1.3.2. İstanbul Havalimanı Havayolu Taşımacılığı Pazarı

G.1.3.2.1. İlgili Ürün Pazarı: Havayolu Taşımacılığı

- (54) Bildirime konu işlemde, “havayolu taşımacılığı pazarı”, jet akaryakıtı tedarik pazarında faaliyette bulunan İGA AKARYAKIT'in ortaklığına girmesi öngörülen THY'nin yer aldığı ilgili ürün pazarı olup, bu bağlamda işlemde dikey etkilenen pazarı oluşturmaktadır.
- (55) Havayolu taşımacılığı pazarı, jet yakıtı tedarik zincirinin sonunda ürünün nihai tüketicisi konumunda olan havayolu şirketlerinin faaliyetlerini gerçekleştirdikleri pazardır. İşlem

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

neticesinde İGA AKARYAKIT'ta ortak kontrole sahip olması planlanan THY, Türkiye'nin en büyük havayolu şirketi konumundadır. İGA AKARYAKIT'ın jet yakıtı tedariki faaliyetleri ve THY'nin havayolu taşımacılığındaki faaliyetleri arasında Kurulun 26.08.2009 tarih ve 09-39/981-247 sayılı kararında da ortaya konulduğu üzere dikey örtüşme söz konusudur. Bahsi geçen kararda benimsenen yaklaşım doğrultusunda, işbu dosya bakımından "havayolu taşımacılığı pazarı"²³ ilgili ürün pazarı olarak tanımlanmıştır.

- (56) Türkiye geneli havayolu taşımacılığı pazarında uçuş trafiği bakımından THY 2017 yılında %(...), 2018 yılında %(...), 2019 yılı Ekim ayı sonu itibariyle %(...) oranında pazar payı elde etmiştir. THY'nin yolcu trafiği ve kargo trafiği pazarlarındaki payı ise sırasıyla 2017 yılında %(...), %(...); 2018 yılında %(...), %(...), 2019 yılında ise %(...), %(...) olarak gerçekleşmiştir.
- (57) THY'nin jet yakıtı ihtiyacının havayolu taşımacılığı pazarından aldığı payla paralel olduğu ifade edilebilecektir. Bu bağlamda THY'nin son üç yıl için yıllık jet yakıtı tüketim miktarı, toplam pazar büyüklüğü ve THY'nin toplam pazardan aldığı pay aşağıdaki tabloda yer almaktadır:

Tablo 12: THY'nin Son Üç Yıla Ait Jet Yakıtı Tüketim Miktarları

Yıl	Toplam Tüketim (Ton)	Türkiye Tüketim (Ton)	Pay (%)
2016	(...)	(...)	(...)
2017	(...)	(...)	(...)
2018	(...)	(...)	(...)
2019 (Ocak-Ağustos)	(...)	(...)	(...)
2019 (beklenti)	(...)	(...)	(...)

Kaynak: EPDK Petrol Piyasası 2016, 2017 ve 2018 Yılı Sektör Raporu 25.11.2019 tarih ve 8210 sayılı cevabi yazı.

- (58) Yukarıda yer verilen bilgiler ışığında, THY'nin jet yakıtı tüketimi yaklaşık olarak Türkiye genelinin %(...)'ine, İstanbul Havalimanı tüketiminin ise Nisan-Eylül 2019 dönemi için yaklaşık %(...)'üne tekabül ettiği görülmektedir.
- (59) THY'nin jet yakıtını İstanbul Havalimanı'nın kuruluşundan bu yana gerçekleşen kompozisyonda İGA AKARYAKIT'tan tedarik edeceği varsayımı altında İGA AKARYAKIT'ın 2019 sonu itibarıyla pazarda lider konuma geleceği ifade edilebilecektir.

G.1.3.2.2. İlgili Coğrafi Pazar: İstanbul Havalimanı

- (60) Hava taşımacılığı sektöründe uluslararası nitelikteki işlemler çeşitli kriterleri göz önünde bulundurmak suretiyle coğrafi pazarların farklı şekillerde belirlenmesi mümkün olmaktadır. Örneğin bir işlemde, işleme taraf olan ülkelerin bütünüyle coğrafi pazar olarak değerlendirilmesi mümkün iken aynı işlemde şehir çifti ya da havalimanı bazlı tespitlerin de yapılması muhtemel olabilmektedir. Dosya konusu işlem bakımından, havayolu taşımacılığı pazarının ilgili ürün pazarı olarak belirlenmesinin nedeni jet yakıtı tedariki pazarı ile aralarındaki dikey ilişkidir. Dolayısıyla, ilgili coğrafi pazar jet yakıtı tedariki pazarında İstanbul Havalimanı olarak belirlendiğinden, havayolu taşımacılığı pazarı bakımından da "İstanbul Havalimanı" olarak belirlenmiştir.

²³ İstanbul Havalimanı'nda mevcut durumda kargo uçaklarıyla kargo taşımacılığı faaliyetlerinde bulunmaktadır. THY'nin yolcu uçaklarıyla İstanbul Havalimanı'ndan kargo taşımacılığı faaliyetlerinde bulunmakta iken, kargo uçaklarıyla da Atatürk Havalimanı'ndan kargo taşımacılığı faaliyetlerinde bulunmakta olduğu ve (...) yılından sonra bu faaliyetlerinin (...) İstanbul Havalimanı'na taşımayı planladığı belirtilmektedir.

G.1.3.3. Türkiye Liman İşletmeciliği Pazarı

G.1.3.3.1. İlgili Ürün Pazarı: Liman İşletmeciliği

- (61) Bildirim konusu işlemde tarafların faaliyetleri liman işletmeciliği pazarında örtüşmektedir. Devre konu İGA AKARYAKIT havalimanındaki uçakların yakıt ihtiyacının deniz yoluyla karşılanması için liman veya iskele yapma ve işletme faaliyetlerini yerine getirmektedir. Bununla birlikte, CENGİZ, LİMAK ve TOTAL'in de liman işletmeciliği faaliyetleri bulunmaktadır. Bu kapsamda, işbu dosya konusu bakımından ilgili ürün pazarının genel olarak "liman işletmeciliği pazarı" olarak tanımlanabileceği, ancak işlem kapsamında gerçekleştirilecek faaliyetin öncelikle İstanbul Havalimanı'na jet yakıtının getirilmesi olması sebebiyle "sıvı dökme yük liman işletmeciliği" veya "jet yakıtı liman işletmeciliği" şeklinde daha dar olarak da tanımlanabileceği değerlendirilmektedir. Nitekim, havalimanının depolama tesislerinde stok fazlası oluşması veya talep olması gibi hallerde, yurt içi veya yurt dışındaki diğer limanlara da jet yakıtı satışı söz konusu olabilecektir. Havalimanına getirilen jet yakıtı, büyük ebatlı gemilerle getirilmektedir. Depolarda stok fazlası olması ya da Karadeniz'de talep olması gibi havalimanı dışına jet yakıt satışı yapılmasının gündeme gelebileceği bir durumda, bu satış işleminin, (.....) civarında yük tonajına sahip "küçük ebatlı" gemilerle, yurt içi de dahil olmak üzere, Karadeniz'de limanı olan yurt dışı ülkelere de yapılabileceği ifade edilmektedir.
- (62) Bununla beraber, LİMAK, CENGİZ ve DEMİRÖREN tarafından hâlihazırda doğrudan ve dolaylı hissedar olunan liman işletmelerinde jet yakıtı elleçlenmesine ilişkin herhangi bir faaliyet bulunmamaktadır. Dolayısıyla, "jet yakıtı liman işletmeciliği" şeklinde dar bir pazar tanımı yapılması halinde tarafların faaliyetleri arasında herhangi bir örtüşme bulunmamaktadır. Bununla birlikte, limanın, jet yakıtı elleçleme faaliyetleri haricinde ve yalnızca havalimanının ihtiyaçları ile sınırlı olmayacak şekilde, başkaca ticari faaliyetlerde; örneğin motorin elleçleme gibi faaliyetlerde de kullanılmasının mümkün olabileceği ifade edilmektedir. Dolayısıyla, limanda yürütülen faaliyetler yalnızca jet yakıtı elleçlenmesi değil, başkaca sıvı ürünlerin elleçlenmesi faaliyetlerini de kapsadığından, ilgili ürün pazarlarından birinin "sıvı dökme yük işletmeciliği" pazarı olarak belirlenmesinin tarafların faaliyetleri arasındaki ilişkinin ortaya konması bakımından faydalı olacağı değerlendirilmektedir.
- (63) Öte yandan limanın akaryakıt, kuru yük ve genel kargo gemilerine hizmet verebilecek teknik donanımı haiz olarak inşa edildiği, limanda akaryakıt ikmal haricinde elleçlenebilecek diğer yüklerin kuru yük ve genel kargo yükleri olduğu, nitekim havalimanı inşaatı kapsamında gerekli malzemelerin, deniz ve uçaklar için gerekli parçaların kargo gemileri ile taşınması ve alanda elleçlenmesinin söz konusu olabileceği, gerekli izinlerin alınması suretiyle limanın bu alanlara özgü de kullanılması da mümkün olabilecektir. Bununla birlikte, liman tesisinin, hâlihazırda bu yük tipleri için inşa edilmiş bir teknik donanıma değil, bu yük tipleri için gerekli teknik donanımın inşa edilmesi için gerekli alt yapıya sahip bulunduğu ifade edilmektedir. Mevcut durumda söz konusu pazarlarda herhangi bir faaliyet olduğu belirtilmemiştir. Yine de, potansiyel faaliyetlerin değerlendirilmesinin pazarın yapısını daha açık bir şekilde oraya koyacağından bahisle ilgili pazarlarının kuru yük liman işletmeciliği ve genel kargo liman işletmeciliği pazarlarını da içerecek şekilde ele alınması gerektiği kanaatine varılmıştır²⁴.

²⁴ Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM) Limancılık Sektör Raporu'na göre yük tiplerine göre liman işletmeciliği; sıvı dökme yük liman işletmeciliği, kuru dökme yük liman işletmeciliği, konteyner yük liman işletmeciliği, genel kargo liman işletmeciliği ve araç (ro-ro) liman işletmeciliği pazarı şeklinde beş

- (64) Aşağıda yer verilen tabloda işlem taraflarının liman işletmeciliği pazarının alt kırılımlarında yer alan faaliyetleri arasındaki çakışmaya yer verilmektedir:

Tablo 13: İşlem Taraflarının Türkiye Çapında Liman İşletmeciliği Pazarındaki Faaliyetleri

İşlem Tarafı	Sıvı Dökme Yük Limanı İşletmeciliği Pazarı	Kuru Dökme Yük Limanı İşletmeciliği Pazarı	Genel Kargo Yük Limanı İşletmeciliği Pazarı
CENGİZ	VAR	VAR	YOK
MAPA	YOK	YOK	YOK
LİMAK	YOK	VAR	VAR
KALYON	YOK	YOK	YOK
THY	YOK	YOK	YOK
TOTAL (DEMİRÖREN)	VAR	YOK	YOK
ZİRVE (Ömer Faruk KALYONCU)	YOK	YOK	YOK
İGA AKARYAKIT	VAR	POTANSİYEL	POTANSİYEL

- (65) Tablo 13'ten görüldüğü üzere, CENGİZ, İGA AKARYAKIT, TOTAL'in sıvı dökme yük limanı işletmeciliği pazarında; CENGİZ, İGA AKARYAKIT ve LİMAK'ın kuru dökme yük işletmeciliği pazarında ve LİMAK ile İGA AKARYAKIT'ın genel kargo yük limanı işletmeciliği pazarındaki faaliyetleri örtüşmektedir. CENGİZ ve LİMAK'ın kuru dökme yük işletmeciliği pazarındaki faaliyetleri ile LİMAK ile İGA AKARYAKIT'ın genel kargo yük limanı işletmeciliği pazarındaki faaliyetleri arasındaki örtüşme Kurulun 18-17/303-152 sayılı kararı ile incelenmiş söz konusu teşebbüslerin ilgili ürün pazarında aralarında herhangi bir koordinasyon olmadığı sonucuna aşağıda yer erilen gerekçelerle ulaşılmıştır.

“Diğer yandan yukarıdaki tablodan da görülebileceği üzere Liman A.Ş. ile tarafların faaliyetlerinin çakıştığı alt/dar pazarlar olan kuru yük liman işletmeciliği, sıvı yük liman işletmeciliği ve genel kargo liman işletmeciliği pazarlarında faaliyetleri çakışan tarafların elleçlenen yük cinsinden ulaştıkları toplam pazar payları 2017 yılı itibarıyla sırasıyla %(.....), %(.....) ve %(.....) düzeyinde olup, gerek tarafların tekil pazar paylarının gerekse ulaştıkları toplam pazar payının sınırlı düzeyde olduğu, bu düşük paylar dikkate alındığında da koordinasyon riskinin sınırlı düzeyde kalacağı, dolayısıyla muafiyetin son iki şartının da sağlandığı değerlendirilmektedir. Bu çerçevede bildirim konusu işleme, limanın yapımının da ortak girişim tarafları tarafından üstlenildiği dikkate alındığında işletme süresi boyunca (25 yıl) bireysel muafiyet tanınabileceği kanaatine varılmıştır.”

- (66) Dolayısıyla, somut dosya bakımından kuru dökme yük işletmeciliği ve genel kargo yük limanı işletmeciliği pazarlarının ilgili ürün pazarı olarak belirlenmesine gerek bulunmadığı değerlendirilmektedir.
- (67) Dosya konusu bakımından pazar yalnızca, daha önce tarafları bakımından inceleme konusu yapılmamış olan “sıvı dökme yük limanı işletmeciliği pazarı” olarak belirlenmiştir.

G.1.3.3.2. İlgili Coğrafi Pazar: Türkiye

- (68) İşlem taraflarından liman işletmeciliği faaliyetleri örtüşen teşebbüslerin faaliyette buldukları limanlar ve coğrafi bölgelere aşağıda yer verilmektedir.

alt pazara ayrılmaktadır. Nitekim 11.03.2009 tarih ve 09-11/212-63 sayılı ve 08.11.2007 tarih ve 07-85/1046-406 sayılı kararlarda da ilgili ürün pazarları bu alt pazarlar nezdinde tanımlanmıştır.

Tablo 14: CENGİZ, TOTAL ve İGA AKARYAKIT'ın Faaliyette Bulunduğu Limanlar, Limanların Bulunduğu Coğrafi Bölgeler

İşlem Tarafı	Faaliyette Bulunulan Limanlar	İlgili Ürün Pazarı	Limanların Bulunduğu Coğrafi Bölgeler
CENGİZ	İnebolu Limanı	Kuru yük, sıvı dökme yük,	İnebolu, Kastamonu (Karadeniz Bölgesi)
	Cenal Limanı	Genel kargo, kuru yük	Karabiga, Çanakkale (Marmara Bölgesi)
TOTAL (DEMİRÖREN)	Aliağa Limanı	Sıvı dökme yük	İzmir, Aliağa (Ege Bölgesi)
	Samsun Limanı	Sıvı dökme yük	Samsun (Karadeniz Bölgesi)
	Gebze Limanı	Sıvı dökme yük	Kocaeli (Marmara Bölgesi)
	Yarımca Limanı	Sıvı dökme yük	Kocaeli (Marmara Bölgesi)
	Dört Yol Limanı	Sıvı dökme yük	Dört Yol, Hatay (Akdeniz Bölgesi)
	Marmara Ereğlisi Limanı	Sıvı dökme yük	Ereğli, Tekirdağ (Marmara Bölgesi)
	Zeyport Zeytinburnu Limanı	Genel kargo, sıvı dökme yük, kuru yük	Zeytinburnu, İstanbul (Marmara Bölgesi)
İGA AKARYAKIT	İGA Limanı	Sıvı dökme yük	İstanbul (Kuzey Marmara Bölgesi)

Kaynak: Cevabi Yazılar.

- (69) Tablo 14'ten görüldüğü üzere, ilgili ürün pazarı olarak belirlenen "sıvı dökme yük limanı işletmeciliği pazarı" bakımından işlem taraflarından CENGİZ İnebolu Limanı, Kastamonu'da (Karadeniz Bölgesi); TOTAL ve aynı grup içerisinde bulunan Milangaz, Aliağa Limanı İzmir, Aliağa (Ege Bölgesi), Samsun Limanı, Samsun (Karadeniz Bölgesi), Gebze Limanı, Kocaeli (Marmara Bölgesi), Dört Yol Limanı, Dört Yol, Hatay (Akdeniz Bölgesi), Marmara Ereğlisi Limanı, Ereğli, Tekirdağ (Marmara Bölgesi) ve Zeyport Zeytinburnu Limanı, Zeytinburnu, İstanbul (Marmara Bölgesi) ve İGA AKARYAKIT ise İstanbul Arnavutköy Tayakadın mevkii civarında Kuzey Marmara Bölgesi kıyısında bulunan İGA İŞLETME'ye ait limanda faaliyette bulunmaktadır. Görüldüğü gibi işlem taraflarının "sıvı dökme yük limanı işletmeciliği pazarındaki" faaliyetlerinin Marmara ve Karadeniz bölgelerinde örtüşmekle birlikte, liman bazında herhangi bir örtüşme olmadığı anlaşılmaktadır.
- (70) Mevcut dosya bakımından liman işletmeciliği alt kırılımlarına yönelik pazarlarda coğrafi bölgenin tanımlanması ilgili ürün pazarındaki yoğunlaşmanın değerlendirilmesi ve işlemin ana teşebbüsler arasında koordinasyona yol açıp açmayacağına ortaya konması bakımından önem arz etmektedir. İlgili coğrafi pazarın dar olarak liman bazında belirlenmesi halinde, taraf faaliyetleri arasında herhangi bir örtüşme meydana gelmeyeceğinden, yoğunlaşmaya yönelik değerlendirilmede bulunulmasına gerek olmayacaktır. Bununla birlikte, ilgili coğrafi pazarın Türkiye olarak daha geniş veya bölge bazında belirlenmesi halinde, tarafların ilgili ürün pazarındaki faaliyetleri örtüştüğünden yoğunlaşma ve koordinasyona yönelik değerlendirme yapılabilecektir.
- (71) Aşağıdaki tabloda tarafların sıvı dökme yük limanı işletmeciliği pazarındaki pazar paylarına yer verilmektedir:

Tablo 15: TOTAL ve CENGİZ'in sıvı dökme yük limanı işletmeciliği pazarında 2017, 2018 ve 2019 Yıllarındaki Elleçleme Miktar ve Oranı

Yıl	Toplam Sıvı Dökme Yük Taşımacılığı Miktarı (mT)	CENGİZ		TOTAL	
		Miktar	Oran (%)	Miktar	Oran (%)
2017	152.897.347	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2018	139.717.069	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2019(Ocak- Ağustos)	100.205.071	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Cevabi Yazılar.

- (72) Tablo 15'ten de görüldüğü üzere CENGİZ'in ve TOTAL'in sıvı dökme yük işletmeciliği pazarındaki toplam elleçleme miktarları oldukça düşüktür. İGA AKARYAKIT'in ise yıllık yaklaşık (.....) ton yakıt elleçlemeye yönelik bir projeksiyonu olduğu belirtilmektedir. Söz konusu miktar, toplam sıvı dökme yük taşımacılığı pazarı içerisinde cüzi bir miktara tekabül etmektedir. Söz konusu tablo pazarda meydana gelecek herhangi bir yoğunlaşmanın pazara olan etkisinin düşük olacağını göstermektedir. Dolayısıyla, ilgili coğrafi pazarın dar veya geniş tanımlanmasının dosya bakımından ulaşılabilecek sonucu değiştirmeyeceği değerlendirilmektedir.
- (73) Benzer şekilde, LİMAN A.Ş.'nin kurulmasına yönelik verilen Kurul kararında²⁵ aşağıdaki ifadeler yer verilmektedir:

“Bu kapsamda yapılacak değerlendirmede ise ilgili coğrafi pazar önemli bir değerlendirme kriteri olup Kurulumuzun limanlara ilişkin kararlarında²⁶ ilgili coğrafi pazar, limanın yer aldığı bölge ile sınırlı tutulmuştur. Bu kapsamda yapılan bildirim bakımından da ilgili coğrafi pazar Havalimanı'nın bulunduğu bölge ile sınırlı tutulduğunda, yukarıda sayılan limanlardaki faaliyetler ile Liman A.Ş.'nin faaliyetleri arasındaki çakışma nedeniyle ortaya çıkacak koordinasyonun işlemin öncelikli amacının Üçüncü Havalimanı'ndaki uçaklara yakıt ikmali olduğu da göz önünde bulundurulduğunda sınırlı düzeyde kalabileceği söylenebilecekse de diğer yandan işlem taraflarından üçünün ortak girişimin faaliyet alanı ile benzer alanda faaliyet göstermesinden doğan koordinasyon riski nedeniyle işleme menfi tespit belgesi verilemeyecektir.”

- (74) Sonuç itibari ile sıvı dökme yük limanı işletmeciliği pazarı açısından tarafların faaliyetleri arasındaki yoğunlaşmanın ortaya konulabilmesi amacıyla ilgili coğrafi pazar Türkiye olarak belirlenmiştir.

G.2. Değerlendirme

- (75) Bildirimin konusunu temel olarak İGA AKARYAKIT'in hisselerinin sermaye artırımı suretiyle THY, TOTAL ve ZİRVE tarafından devralınması sonucunda, adı geçen teşebbüsler ve mevcut hissedar LİMAN A.Ş.'nin İGA AKARYAKIT hisselerine sahip olması oluşturmaktadır.

G.2.1. İGA AKARYAKIT'in Niteliğine İlişkin Değerlendirme

- (76) 2010/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesinin üçüncü fıkrası ayrıca, bağımsız bir iktisadi varlığın tüm işlevlerini kalıcı olarak yerine getirecek bir ortak girişim kurulmasının (tam işlevsel ortak girişimler) Tebliğ'in 5. maddesinin birinci fıkrasının (b) bendi kapsamında bir devralma işlemi olduğunu öngörmektedir. Dolayısıyla, İGA AKARYAKIT'in 2010/4 sayılı Tebliğ kapsamında bir ortak girişim olarak değerlendirilebilmesi için iki şartın sağlanması gerekmektedir: (i) ortak kontrol (ii) tam işlevsellik.

G.2.1.1. Ortak Kontrol

- (77) Birleşme ve Devralma Sayılan Haller ve Kontrol Kavramı Hakkında Kılavuz'un (Kılavuz) 48. paragrafında açıklandığı üzere ortak kontrol, iki ya da daha fazla teşebbüs ya da kişi başka bir teşebbüs üzerinde belirleyici etki uygulama imkânına sahipse söz konusu olmaktadır. Kılavuz'da ortak kontrol anlamındaki belirleyici etkinin bir teşebbüsün stratejik ticari davranışlarını belirleyen eylemleri engelleme yetkisi anlamına geldiği, belirli bir hissedara bir teşebbüste stratejik kararları belirleme yetkisi

²⁵ Kurulun 18-17/303-152 sayılı kararı.

²⁶ 25.10.2011 tarih ve 10-73/1518-580 sayılı, 07.08.2014 tarih ve 14-26/527-233 sayılı, 06.04.2012 tarih ve 12-17/496-139 sayılı kararlar.

veren tek kontrolün aksine, ortak kontrolün özelliğinin iki ya da daha fazla ana şirketin önerilen stratejik kararları reddetme yetkisinden kaynaklanan kilitleme olasılığı olduğu belirtilmektedir. Buna göre ortak kontrole sahip hissedarlar ortak girişimin ticari politikasına karar verirken ortak bir anlayışa sahip olmak ve işbirliği yapmak zorundadır.

- (78) Bildirime konu işlem ile İGA AKARYAKIT'ta LİMAN A.Ş., THY, TOTAL ve ZİRVE'nin pay sahibi olması ve yönetim kurulunda (.....) belirleme hakkının olması planlanmaktadır. Bildirim Formu ekinde iletilen İGA Havalimanı Akaryakıt Hizmetleri A.Ş. Ortaklık Anlaşması'na (Ortaklık Anlaşması) göre şirketin işletme konusunun gerçekleştirilmesi için gerekli her çeşit iş ve işlemler hakkında karar alma yetkisi yönetim kurulunda olup, yönetim kurulu kararlarının geçerli ve bağlayıcı olabilmesi için (.....) üyenin olumlu oyu gerekmektedir. Bu çerçevede İGA AKARYAKIT'ın ortakların eşit oy ve temsiliyet hakkı esasına bağlı olarak operasyonel faaliyetlerini yürüteceği anlaşılmakta olup, bildirim konu işlemde ortak kontrolün tesis edildiği sonucuna ulaşılmıştır.

G.2.1.2. Tam İşlevsellik

- (79) Tam işlevsellik temel olarak, ortak girişimin kendi pazarında yer alan diğer bağımsız teşebbüsler gibi olağan operasyonel fonksiyonlarını ana teşebbüslere bağımlı olmadan kalıcı şekilde yerine getirmesi anlamını taşımaktadır. Ana teşebbüslerden bağımsızlıktan kasıt ise operasyonel anlamda bağımsızlık olup, ortak kontrolün gereği olarak ortak girişim stratejik kararlar bakımından ana teşebbüslerin ortak kontrolündedir.
- (80) Kılavuz'da bir ortak girişimin tam işlevsel olarak kabul edilebilmesi için şu nitelikleri taşıması gerektiği belirtilmektedir: (i) bağımsız olarak faaliyet göstermek için yeterli kaynaklara sahip olma (ii) ana teşebbüslerin belirli bir işlevi ötesinde faaliyet gösterme (iii) satış ve satın alma ilişkilerinde ana teşebbüslere bağımlı olmama (iv) kalıcı olarak faaliyet gösterme. Bu kriterler, temelde ana teşebbüslere girdi sağlama işlevini yerine getiren bu kapsamda üçüncü şahıs teşebbüslerle ticari ilişkisi sınırlı olan, kendisine ait personeli, malvarlığı, sermayesi ve kaynakları olmayan ortak girişimler ile büyük ölçüde pazardaki üçüncü şahıs teşebbüslerle ticari ilişki içerisinde olan ve bu faaliyetleri esnasında ana teşebbüslerine bağımlı olmayan, dolayısıyla pazarda operasyonel anlamda bağımsız bir aktör olarak bulunan ortak girişimler arasında ayırım yapmak üzere getirilmiştir. Bu esasa bağlı olarak uygulamada "tam işlevsellik" değerlendirmesinde ana teşebbüslere sürekli bağımlı olmama hali dikkate alınmakta, bu çerçevede kuruluş aşamasından itibaren pazarda bağımsız olarak yer alma şartı katı şekilde uygulanmamakta, belirli bir takvim dâhilinde bağımsızlığın teşkil edilmesi halinde de ilgili ortak girişim tam işlevsel kabul edilebilmektedir.

Bağımsız Olarak Faaliyet Göstermek İçin Yeterli Kaynaklara Sahip Olma

- (81) Bir ortak girişimin faaliyetleri bakımından ana teşebbüslere bağımlı olmaması için pazarında operasyonel faaliyetlerini yerine getirmeyi sağlayacak malvarlığına, personel ve finansal kaynaklara sahip olması gerekmektedir. Kaynaklara ilişkin yapılan değerlendirmede temel kıstas ortak girişimin, pazarında yer alan diğer bağımsız teşebbüsler gibi, faaliyette bulunmak için yeterli kaynaklara erişiminin olup olmadığıdır. Diğer bir deyişle, bu şarta yönelik değerlendirme esasen ortak girişimin operasyonel anlamda kendine yeterli olup olmadığına ilişkindir. Yeterli kaynak değerlendirmesinde ortak girişimin günlük operasyonel faaliyetlerini yürütecek bir yönetime, personele ve malvarlığına sahip olması ön plana çıkmaktadır.

(82) Bildirim Formunda bu kritere yönelik olarak İGA AKARYAKIT'a İstanbul Havalimanı'nda akaryakıt faaliyetlerini yürütebilmek için gerekli tesislerin İGA İŞLETME tarafından tahsis edildiği, İGA AKARYAKIT'ın işlem öncesi olduğu gibi işlem sonrasında da ana şirketlerden bağımsız bir şekilde kendi ticari, stratejik ve idari kararlarını veren bir iktisadi işletme olarak ilgili pazarda faaliyetlerini kalıcı ve düzenli bir biçimde sürdüreceği belirtilmektedir. Taraflarca bu kapsamda İGA AKARYAKIT'ın kendine ait muhasebesi, personel yönetimi, yönetim organizasyonu, idari yapısı, satış ve satın alma ilişkileri olduğu ve bunların ana şirketlerden bağımsız olduğu vurgulanmaktadır.

(83) Hâlihazırda İstanbul Havalimanı'nda akaryakıt temin ve tedarik faaliyetlerini aktif olarak yürütmekte olan İGA AKARYAKIT'ın Bildirim Formunda yer verildiği üzere, pazarında bağımsız olarak faaliyet göstermek için yeterli kaynaklara sahip olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Ana Teşebbüslerin Belirli Bir İşlevi Ötesinde Faaliyet Gösterme

(84) Kılavuz'a göre bir ortak girişimin, pazara erişimi ya da pazarda faaliyeti olmaksızın, ana şirketlerin faaliyetleri içerisinde sadece belirli bir işlevi yerine getirmek üzere kurulması durumunda tam işlevsel olarak değerlendirilmeyeceği belirtilmekte, buna örnek olarak AR&GE ya da üretimle sınırlı ortak girişimler verilmektedir. Diğer taraftan uygulamada bu şarta ilişkin değerlendirme diğer şartlarda da olduğu gibi ilgili pazardaki teşebbüslerin olağan faaliyet kapsamı ve ortak girişimin ana teşebbüsle ticari ilişkisinin düzeyi dikkate alınarak yapılmakta, dolayısıyla faaliyet alanı sınırlı bir ortak girişim de pazarın işleyişi doğrultusunda tam işlevsel olduğu sonucuna ulaşabilmektedir.

(85) İGA AKARYAKIT, İstanbul Havalimanı'nın akaryakıt ihtiyacının karşılanmasına yönelik faaliyetleri yürütmekte olup, bu pazarda yer alan diğer teşebbüslerin sahip olduğu bütün fonksiyonlara sahip şekilde teşekkül etmiştir. Bildirim Formunda yer verilen bilgiler ve pazar verileri dikkate alınarak, İGA AKARYAKIT'ın ana teşebbüslerin faaliyetlerine destek nitelikte ikincil bir fonksiyon üstlenmediği, bu bağlamda İGA AKARYAKIT tarafından yürütülen faaliyetlerin ana teşebbüslerin belirli bir işlevi niteliğinde olmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

Satış ve Satın Alma İlişkilerinde Ana Teşebbüslere Bağımlı Olmama

(86) Tam işlevsellik analizinde önem arz eden bir diğer kriter ortak girişimin alt veya üst pazarında yer alan ana teşebbüslerle olan ticari ilişkilerinin düzeyidir. Kılavuz'da ana teşebbüslerin ortak girişimin üst ve/veya alt pazarında güçlü bir şekilde var olması ve bunun ana şirketlerle ortak girişim arasında büyük miktarda satış ya da satın alma ilişkilerine yol açması ortak girişimin tam işlevsellik niteliğinin değerlendirilmesinde dikkate alınacak bir unsur olarak belirtilmektedir. Diğer taraftan, ortak girişimin sadece başlangıç süresi için faaliyetlerinde neredeyse tamamen ana şirketlerine yaptığı satışlara veya onlardan yaptığı alımlara bağlı olmasının normalde tam işlevsellik niteliğini etkilemeyeceği, nitekim bu tür bir ilişkinin ortak girişimin pazarda yer edinmesi için gerekli olabileceği de belirtilmektedir.

(87) Ortak girişimle ana teşebbüsler arasındaki ticari ilişkinin düzeyi gerek nitelik gerekse nicelik yönünden değerlendirmeye alınmaktadır. Bu kapsamda ortak girişimin kuruluş dönemi haricinde; tedarik veya satışlar bakımından ana teşebbüslere bağımlı olmaması, ana teşebbüslerle iş hacminin sınırlı olması ve ticari ilişkinin piyasa koşullarında gerçekleştirilmesi önem arz etmektedir. Kuruluş dönemi uygulamada kural olarak üç yıl olarak öngörülüyor olsa da, bağımlılık halinin olağan karşılandığı bu süre pazarın şartlarına göre farklılaşabilmekte ve üç yılı aşan süreler hatta çok istisnai

koşullarda da olsa süresiz olarak satışların ana teşebbüse yapılması hali tam işlevselliğe engel teşkil etmemektedir. Bu alandaki istisnalar da diğer kriterler de olduğu gibi pazarın yapısı ve işleyişinden kaynaklanmaktadır. Örneğin Komisyon, *Siemens/Italtel*²⁷ kararında ortak girişimin satışlarının tamamını öngörülebilir gelecek dönem için ana teşebbüsün bir iştirakine yapmasını, İtalya'daki telekom altyapısı bakımından tekel konumundaki ilgili iştirak ortak girişimin potansiyel tek alıcısı olduğundan, tam işlevselliği ortadan kaldıran bir durum olarak görmemiştir.

- (88) Bildirime konu işlem bu kriter bakımından ele alındığında, öncelikle ifade edilmesi gereken husus İGA AKARYAKIT'ın İstanbul Havalimanı'nın faal hale geçtiği 2019 yılı Nisan ayından itibaren yaptığı satın alma ve satışların kompozisyonunun bundan sonraki dönemdeki faaliyetlerine emsal teşkil eder nitelikte olduğu, bu çerçevede satışlarının büyük ölçüde ana teşebbüslerden THY'ye gerçekleştirileceğidir. THY, Türkiye'nin en büyük havayolu şirketi olup, tek başına Türkiye jet yakıtı ihtiyacının %(.....)'ini talep etmektedir. İstanbul Havalimanı bakımından ise Nisan-Eylül 2019 verileri dikkate alındığında satışı gerçekleştirilen yaklaşık (.....) yakıtın %(.....)'ü THY'ye yapılan satıştır. Bu rakamlar THY'nin pazarın doğal yapısı dâhilinde İGA AKARYAKIT'ın önemli bir müşterisi olmaya devam edeceğini göstermekte olup, bu durumun İGA AKARYAKIT'ın tam işlevselliğine hâle getirmeyeceği değerlendirilmektedir.

Kalıcı Süre Faaliyette Bulunma

- (89) Tam işlevselliğe ilişkin değerlendirmede dikkate alınan bir diğer unsur ortak girişimin pazarda kalıcı olarak faaliyette bulunmak üzere kurulup kurulmadığıdır. Bu unsurun incelenmesinin temel gerekçesi, birleşme/devralma analizinin kontrol değişikliğiyle piyasa ve teşebbüslerin yapısında ortaya çıkan kalıcı değişiklikleri konu edinmesi olup, ortak girişimin piyasa ve teşebbüslerin yapısında bahsi geçen etkiyi doğurabilmesi faaliyetlerin sürekliliği esasına dayalı olarak hayata geçirilmesini gerektirmektedir.
- (90) Bildirime konu işlem temelde İGA AKARYAKIT'ın kontrol niteliğinin değişmesi ve ana teşebbüs sayısının artmasını konu almakta olup, teşebbüsün hâlihazırda faal olarak yürüttüğü ve yürütmeyi planladığı faaliyetlerin kalıcılık teşkil ettiği değerlendirilmektedir.
- (91) Yukarıda yer verilen açıklamalar doğrultusunda İGA AKARYAKIT'ın tam işlevsel ortak girişim niteliğini haiz olduğu, bu kapsamda bildirim konu işlemin 2010/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesi çerçevesinde bir devralma olduğu değerlendirilmektedir. Dosya kapsamındaki bilgilerden taraf cirolarının, 2010/4 sayılı Tebliğ'in 7. maddesinin birinci fıkrasında öngörülen eşikleri aştığı, dolayısıyla işlemin izne tabi olduğu anlaşılmaktadır.

G.2.2. 4054 sayılı Kanun'un 7. Maddesi Kapsamında Değerlendirme

- (92) 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi hâkim durum yaratma veya mevcut bir hâkim durumu güçlendirmeye yönelik olarak rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuracak şekilde gerçekleştirilen birleşme ve devralma işlemlerini yasaklamaktadır. Bu çerçevede bir birleşme/devralma işlemi ile hâkim durum yaratılıyor veya mevcut hâkim durum güçlendiriliyor ve bunun sonucunda rekabet önemli ölçüde azalıyorsa 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi kapsamında yer alan bir işlem gündeme gelmektedir.

²⁷ Case IV/M.468 (1995)

G.2.2.1. Hâkim Durum Değerlendirmesi

- (93) Hâkim durum, 4054 sayılı Kanun'un 3. maddesinde "Bir ya da birden fazla teşebbüsün, rakipleri ve müşterilerinden bağımsız hareket ederek fiyat, arz, üretim ve dağıtım miktarı gibi ekonomik parametreleri belirleyebilme gücü" olarak tanımlanmaktadır.
- (94) Hâkim durum değerlendirmesinde göz önünde bulundurulacak temel unsurlar "Hâkim Durumdaki Teşebbüslerin Dışlayıcı Davranışlarına İlişkin Kılavuz"da (Hâkim Durum Kılavuzu) (i) incelenen teşebbüsün ve rakiplerinin ilgili pazardaki konumu, (ii) pazara giriş ve pazarda büyüme engelleri, (iii) alıcıların pazarlık gücü olarak belirtilmiştir. Bildirime konu işlem bakımından bu esaslar çerçevesinde yapılan değerlendirme tanımlanan ilgili pazarlar özelinde aşağıda sunulmaktadır.

G.2.2.1.1. İlgili Pazar: İstanbul Havalimanı Jet Yakıtı Tedarik Pazarı

a) İGA AKARYAKIT ve Rakiplerinin İlgili Pazardaki Konumu

- (95) İstanbul Havalimanı'nda akaryakıt temin ve tedariki faaliyetinde bulunmak üzere kurulan İGA AKARYAKIT 2019 yılının Nisan ayında faaliyetlerine başlamıştır. Bildirime konu işlemle pazarda en büyük alıcı konumundaki THY'nin İGA AKARYAKIT'ı ortak kontrol eden hissedarlar arasında yer alması öngörülmektedir. İGA AKARYAKIT ve THY arasında 26.12.2019 tarih ve 19-46/786-343 sayılı karar ile muafiyet tanınan ve temelde THY'nin İstanbul Havalimanı'ndaki senelik ihtiyacının en az % (.....)'ini İGA AKARYAKIT'tan sağlamasını konu alan bir jet yakıtı tedarik sözleşmesi de bulunmaktadır. İstanbul Havalimanı'nda Nisan-Eylül 2019 döneminde gerçekleştirilen jet yakıtı satışı, ilgili tedarik sözleşmesinin fiili uygulaması ve bildirime konu işlemle yaratılması muhtemel pazar yapısı hakkında bilgi vericidir. Bu dönemde İstanbul Havalimanı'nda gerçekleştirilen jet yakıtı satışı miktarı ve pazarda yer alan oyuncuların pazar payı aşağıdaki tabloda sunulmaktadır

Tablo 16: İstanbul Havalimanı'nda 1 Nisan-30 Eylül 2019 Döneminde Havayolu Şirketlerine Jet Yakıtı Satışı Gerçekleştiren Firmaların Toplam Satış Miktarı (Ton) ve Pazar Payları (%)

Teşebbüs	Satış Miktarı (Ton)	Pay (%)
İGA AKARYAKIT	(.....)	(.....)
POAŞ	(.....)	(.....)
SOCAR	(.....)	(.....)
THY-OPET	(.....)	(.....)
TOPLAM	(.....)	(.....)

Kaynak: Cevabi Yazı.

- (96) İstanbul Havalimanı'nın faaliyete geçmesinden itibaren gerçekleştirilen Tablo 16'da sunulan jet yakıtı satışları İGA AKARYAKIT'ın bu pazarda önemli paya sahip olduğunu ortaya koymaktadır. İGA AKARYAKIT hâlihazırda yalnızca yedi havayolu firmasına doğrudan satış yapıyor ve bu bağlamda sayısal olarak rakiplerinin gerisinde kalıyor olsa da, tek başına tüm Türkiye jet yakıtı tüketiminin yaklaşık % (.....)'ini gerçekleştiren ve bildirime konu işlemle İGA AKARYAKIT'ın ortak kontrolüne sahip olacak olan THY'ye satış yapan akaryakıt firması olarak İstanbul Havalimanı'nda söz konusu yüksek pazar payına erişmiş bulunmaktadır. THY ilgili dönemde İstanbul Havalimanı'nda ihtiyaç duyduğu jet yakıtının tamamını İGA AKARYAKIT'tan satın almış, THY-OPET, SOCAR ve POAŞ İstanbul Havalimanı'nda da faal olmalarına rağmen THY'ye satış yapmamıştır. Dolayısıyla, THY'nin İstanbul Havalimanı'nda gerçekleştirilen toplam satıştan aldığı % (.....) pay bütünüyle İGA AKARYAKIT'ın hanesine kaydolmuştur.
- (97) İGA AKARYAKIT'ın ilgili pazarda hâlihazırda (.....) ile rekabet halinde olduğu görülmektedir. İGA AKARYAKIT tarafından gönderilen 25.11.2019 tarih ve 8210 sayılı

cevabi yazıda, Atatürk Havalimanı'nda yer alan (.....) ile İstanbul Havalimanı'nda da Havacılık Yakıtları Satış Sözleşmesi imzalandığı ancak (.....) ile İstanbul Havalimanı için henüz müzakere aşamasında olduğu belirtilmiştir²⁸.

- (98) Yukarıda yer verilen bilgilerden hareketle, İstanbul Havalimanı için Tablo 16'da sunulan satış kırılımının ilerleyen dönemde asgari korunacağı ve kuvvetle muhtemel İGA AKARYAKIT lehine daha da gelişeceği değerlendirilmektedir. Bu öngörünün temelinde İGA AKARYAKIT'ın pazarda yeni bir oyuncu olarak ilerleyen dönemde pazarda yerleşik hale gelmesiyle satış imkânlarını artırma potansiyeline sahip olması yatmaktadır. İstanbul Havalimanı'nda yer alan diğer akaryakıt firmalarının Atatürk Havalimanı'ndaki faaliyet düzeylerini İstanbul Havalimanı bakımından sağlamadıklarından hareketle rakiplerin benzer potansiyele sahip olmadığı sonucuna ulaşılmaktadır. Bu çerçevede İGA AKARYAKIT'ın İstanbul Havalimanı'nda sahip olduğu pazar gücünün kalıcı olabileceği değerlendirilmektedir.

b) Pazara Giriş ve Pazarda Büyüme Engelleri

- (99) Akaryakıt firmalarının herhangi bir havalimanında faaliyette bulunmak için havayolu şirketleri ile anlaşmaları ve bu havayolu şirketlerine ilgili havalimanında jet yakıtı ikmalini gerçekleştirmek için altyapı erişimine ihtiyacı bulunmaktadır.
- (100) Bildirime konu işlem İstanbul Havalimanı'nda en büyük alıcı konumundaki THY'nin İGA AKARYAKIT'ta kontrole sahip olmasını ve buna bağlı olarak bu pazardaki jet yakıtı ihtiyacının sözleşmesel olarak önemli bir bölümünü (senelik en az %(.....)), İGA AKARYAKIT'tan karşılamasını içermektedir. THY'nin İstanbul Havalimanı'ndaki Nisan-Eylül 2019 tarihlerindeki jet yakıtı ihtiyacı yaklaşık (.....) olup, bu miktar ilgili pazardaki toplam ihtiyacın %(.....)'üne tekabül etmektedir (Tablo 10). Buradan hareketle, ilgili pazarın sözleşmesel olarak asgari %(.....)'inin fiiliyatta ise %(.....)'ünün rakip akaryakıt firmalarına kapalı olduğu görülmektedir. Ancak bu sonucun THY'nin alımını yönlendirdiği akaryakıt şirketinin THY'nin yüksek alım miktarına bağlı olarak pazarda öne çıkmasına bağlı olarak tezahür ettiği görülmektedir.
- (101) İstanbul Havalimanı'nın rekabete açık kısmı bakımından etkin rekabetin tesis edilmesi noktasında ilgili pazarda jet yakıtı tedariki için öngörülen sistem öne çıkmaktadır. İGA AKARYAKIT kontrolünde öngörülen dikey bütünleşik yapı, rakip akaryakıt şirketleri nezdinde giriş engeli teşkil edebilecek niteliktedir. İGA AKARYAKIT, jet yakıtının tedarikinden başlayıp, yakıtın uçağa ikmaline kadarki süreçte tek kontrol sahibi olup, İstanbul Havalimanı'nda havayolu şirketlerine satış yapmak isteyen akaryakıt firmaları yakıtı İGA AKARYAKIT'tan satın alıp, İGA AKARYAKIT'tan alacağı hizmetler eşliğinde kanat altı satışı yapabilmektedir. Dolayısıyla akaryakıtın tedarikinden başlayıp uçağa ikmaline kadarki süreçte İGA AKARYAKIT'ın müşterisi olan akaryakıt firmaları, ilgili pazarın rekabete açık tek noktası olan ikmal aşamasında ise havayolu şirketlerine doğrudan satış da yapan İGA AKARYAKIT'ın rakibi olmaktadır. Bu işleyiş dâhilinde ilgili pazarın rekabete açık kısmı bakımından da akaryakıt firmalarının rekabet imkânlarının daralabileceği, ilgili pazarın bu anlamda rakip teşebbüsler bakımından giriş ve büyüme engeli barındırabileceği sonucuna ulaşılmıştır.

c) Alıcıların Pazarlık Gücü

²⁸ Söz konusu firmaların mevcut durumda (.....) ile yapıldığı şekilde bir sözleşme olmadan faaliyette buldukları sonucuna varılmaktadır. Görüldüğü gibi, sözleşmenin akdedilmesi amacıyla müzakerelerin devam ettiği ifade edilmektedir.

- (102) Bildirime konu işlem pazarın en büyük alıcısının İGA AKARYAKIT'ın kontrol eden ortağı haline gelmesini içermekte olup, mevcut pazar şartlarında İGA AKARYAKIT üzerinde rekabetçi baskı yaratarak teşebbüsün pazarda hâkim duruma gelmesini engeller nitelikte alıcı gücüne sahip başkaca havayolu şirketinin bulunmadığı değerlendirilmektedir. THY büyüklüğünde uluslararası havayolu şirketlerinin de İGA AKARYAKIT'ın potansiyel müşterisi olduğu ve bunların pazarlık gücünün İGA AKARYAKIT'ın pazar gücünü fiili olarak geriletebileceği iddia edilebilecek olsa da bu havayolu şirketlerinin mevcut kısıtlı alım miktarı itibarıyla oluşan pazarın mevcut kompozisyonu dâhilinde bunun mümkün olmadığı değerlendirilmektedir.
- (103) Yukarıda yer verilen değerlendirmeler ışığında bildirim konu işlemle İGA AKARYAKIT'ın İstanbul Havalimanı jet yakıtı tedariki pazarında hakim durumda olduğu değerlendirilmektedir.

G.2.2.1.2. İlgili Pazar: İstanbul Havalimanı Havayolu Taşımacılığı Pazarı

- (104) Dosya kapsamında "İstanbul Havalimanı Havayolu Taşımacılığı Pazarı", bildirim konu işlemle İGA AKARYAKIT'ta kontrol eden ortak konuma gelecek olan THY'nin bu pazarda faaliyette bulunması ve bu pazarın "İstanbul Havalimanı Jet Yakıtı Tedariki Pazarı" ile dikey bağlantılı olması nedeniyle ilgili pazar olarak tanımlanmıştır. Bu çerçevede aşağıda yer verilen hâkim durum değerlendirmesi bildirim konu işlemle THY'nin bu pazarda hâkim duruma gelmesini veya hâkim durumunu güçlendirmesini konu almaktadır.

a) THY ve Rakiplerinin İlgili Pazardaki Konumu

- (105) Dosya kapsamında DHMİ'den THY'nin ve rakiplerinin havayolu taşımacılığı pazarında ve buna bağlı olarak jet yakıtı tedarik zincirinde sahip olduğu pazar gücünü ortaya koymayı teminen uçuş, yolcu ve kargo trafiğine ilişkin bilgiler temin edilmiştir. Bu bilgiler doğrultusunda THY'nin ve rakiplerinin İstanbul Havalimanı'nda 2019 yılı ilk dokuz ay döneminde elde ettiği pazar payları aşağıdaki tabloda sunulmaktadır.

Tablo 17: Uçuş, Yolcu Ve Kargo Trafiği Bakımından İstanbul Havalimanı'nda Faaliyette Bulunan Havayolu Şirketlerinin 2019 Yılı Ekim Sonu İtibarıyla Pazar Payları (%)

	Uçuş Trafiği Pazar Payları (%)	Yolcu Trafiği Pazar Payları (%)	Kargo Trafiği Pazar Payları (%)
THY	(.....)	(.....)	(.....)
ATLASJET	(.....)	(.....)	(.....)
ONUR AIR.	(.....)	(.....)	(.....)
SAUDI ARABIAN AIRLINES	(.....)	(.....)	(.....)
PEGASUS	(.....)	(.....)	(.....)
Diğer	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: DHMİ Tarafından Gönderilen Veriler Doğrultusunda Yapılan Hesaplamalar.

- (106) Tablo 17'de yer alan veriler, THY'nin İstanbul Havalimanı bakımından uçuş, yolcu ve kargo trafiğinde pazarın açık ara lideri olduğunu ortaya koymaktadır. İstanbul Havalimanı'nın 2019 yılının Nisan ayından itibaren faaliyette bulunduğu, dolayısıyla İstanbul Havalimanı'na ait veriler kısıtlı bir dönemi içerdiğinden, THY'nin ilgili pazardaki payının önümüzdeki dönemde ne yönde gelişeceği noktasında ilgili pazarın öncülü niteliğindeki Atatürk Havalimanı'ndaki ve Türkiye genelindeki tablonun ortaya konulmasında fayda bulunmaktadır. Aşağıdaki tablolarda sırasıyla 2017-2019²⁹

²⁹ Veriler 2019 yılı için Ekim ayı sonuna kadar olan on aylık dönemi kapsamaktadır.

yıllarında Atatürk Havalimanı'nda ve Türkiye genelinde kaydedilen uçuş sayısı, yolcu ve kargo trafiği verileri havayolu şirketlerinin aldıkları pay bazında sunulmaktadır:

Tablo 18: Uçuş, Yolcu Ve Kargo Trafiği Bakımından Atatürk Havalimanı'nda Faaliyette Bulunan Havayolu Şirketlerinin 2019 Yılı Nisan-Ekim Dönemine Ait Pazar Payları (%)

Teşebbüs	Uçuş Trafiği Pazar Payları (%)			Yolcu Trafiği Pazar Payları (%)			Kargo Trafiği Pazar Payları (%)		
	2017	2018	2019	2017	2018	2019	2017	2018	2019
THY	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ATLASJET	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ONUR AIR.	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
SAUDI ARABIAN AIRLINES	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
PEGASUS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Diğer	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: DHMİ Tarafından Gönderilen Veriler Doğrultusunda Yapılan Hesaplamalar.

Tablo 19: Uçuş, Yolcu Ve Kargo Trafiği Bakımından Türkiye Pazarında Faaliyette Bulunan Havayolu Şirketlerinin 2017, 2018 Yılları ve 2019 yılı Ekim Ayı Sonu Dönemlerine Ait Pazar Payları (%)

Teşebbüs	Uçuş Trafiği Pazar Payları (%)			Yolcu Trafiği Pazar Payları (%)			Kargo Trafiği Pazar Payları (%)		
	2017	2018	2019	2017	2018	2019	2017	2018	2019
THY	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
PEGASUS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
SUN EKSPRES	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ATLASJET	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ONUR AIR	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Diğer	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: DHMİ Tarafından Gönderilen Veriler Doğrultusunda Yapılan Hesaplamalar.

- (107) Yukarıdaki tablolarda yer alan Atatürk Havalimanı'na yönelik veriler incelendiğinde Atatürk Havalimanı bakımından da İstanbul Havalimanı'na benzer bir tablonun söz konusu olduğu ve bu pazarda da THY'nin lider konumda bulunduğu görülmektedir. Türkiye genelini yansıtan veriler ise havayolu şirketlerinin sınırlı da olsa yakıt ikmalini havaalanları arasında değiştirme imkânı olduğu dikkate alındığında potansiyeli göstermesi bakımından önem arz etmekte olup, bu bağlamda THY'nin uçuş ve yolcu trafiğinde Türkiye pazarının yaklaşık (.....), kargo trafiğinde ise %(.....) aralığındaki önemli bölümünü elinde bulundurduğu anlaşılmaktadır. En yakın rakip konumundaki (.....) ise kargo trafiğinde THY'nin çok gerisinde olup, uçuş ve yolcu trafiği bakımından ise henüz THY'nin (.....) ulaşmış değildir. Bütün bu veriler ışığında, İstanbul Havalimanı bakımından en azından yakın gelecek bakımından THY'nin önemli pazar payı ile lider konumda bulunmaya devam edeceği değerlendirilmektedir.

b) Pazara Giriş ve Pazarda Büyüme Engelleri

- (108) Bildirime konu işlemle gerek ilgili pazarda gerekse Türkiye geneli bakımından havayolu taşımacılığında lider konumdaki THY, İstanbul Havalimanı'nda jet yakıtının temininden uçağa ikmaline kadar olan süreçte tek kontrol sahibi İGA AKARYAKIT'ta kontrol sahibi olmaktadır. İGA AKARYAKIT'ın tam işlevsel niteliği itibarıyla, İGA AKARYAKIT ve THY aynı ekonomik bütünlük içerisinde ele alınmayacak olmakla birlikte, bu birlikteliğin THY'ye İstanbul Havalimanı'nda jet yakıtı satın almak isteyen rakip havayolu şirketleri

karşısında bir avantaj sağladığı, rakip havayolu şirketleri nezdinde potansiyel giriş engeli teşkil eden bu durumun ilgili pazarda THY'nin hakim durumunu güçlendirdiği değerlendirilmektedir.

G.2.2.1.3. İlgili Pazar: Sıvı Dökme Yük Taşımacılığı Pazarı

- (109) Dosya konusu hisse devirleri sonucu meydana gelecek yapıda devre konu İGA AKARYAKIT'ın ve işlem taraflarının liman işletmeciliği faaliyetlerinin örtüştüğü değerlendirilmektedir.
- (110) Kurulun, İGA İkmal Terminal Projesi kapsamında inşa edilen limanın inşaatının tamamlanmasından ve ardından 25 yıl süre ile işletilmesinden sorumlu olmak üzere CENGİZ-MAPA-LIMAK-KOLIN-KALYON ortak girişim grubu tarafından yeni bir ortak girişim şirketi olan LİMAN A.Ş.'nin kurulması işlemine menfi tespit belgesi verilmesi ya da bireysel muafiyet tanınması talebini değerlendirdiği kararında, tarafların liman işletmeciliği faaliyetleri üç farklı pazar açısından değerlendirilmiştir. Bu pazarlar, sıvı dökme yük liman işletmeciliği pazarı, kuru dökme yük liman işletmeciliği pazarı, genel kargo yük limanı işletmeciliği pazarı olarak belirlenmiş ve "*gerek tarafların tekil pazar paylarının gerekse ulaştıkları toplam pazar payının sınırlı düzeyde olduğu*" değerlendirmesi neticesinde işleme muafiyet tanınmıştır.^{30 31}
- (111) Kurulun bahse konu kararında, liman işletmeciliği pazarının alt kırılımları bakımından, CENGİZ, MAPA, KALYON ve (dolaylı da olsa) İGA AKARYAKIT³² arasında herhangi bir koordinasyon doğurucu etki bulunmadığı değerlendirildiğinden, bu teşebbüsler açısından ve örtüşen pazarlar olan kuru dökme yük liman işletmeciliği pazarı ile genel kargo yük limanı işletmeciliği pazarına yönelik ilave bir değerlendirmede bulunulmamıştır.
- (112) Buna mukabil, dosya konusu işlemle İGA AKARYAKIT'a yukarıda bahsi geçenler dışında ortaklar da katılmaktadır. Bu nedenle tarafların sıvı dökme yük limanı işletmeciliği pazarındaki faaliyetlerinin, işlemle oluşan bu yeni ortaklık yapısı dahilinde irdelenmesi gerekmektedir. Bu bağlamda, İGA AKARYAKIT ortaklarından ilgili ürün pazarında faaliyeti bulunan TOTAL ve CENGİZ'in sıvı dökme yük limanı işletmeciliği pazarındaki pazar paylarına yer verilmektedir:

Tablo 20: TOTAL ve CENGİZ'in Sıvı Dökme Yük Limanı İşletmeciliği Pazarında 2017, 2018 ve 2019 Yıllarındaki Elleçleme Miktar ve Oranı

Yıl	Toplam Sıvı Dökme Yük Taşımacılığı Miktarı (mT)	CENGİZ		TOTAL	
		Miktar	Oran (%)	Miktar	Oran (%)
2017	152.897.347	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2018	139.717.069	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2019(Ocak-Ağustos)	100.205.071	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

- (113) Tablo 20'den de görüldüğü üzere CENGİZ'in ve TOTAL'in sıvı dökme yük işletmeciliği pazarındaki toplam elleçleme miktarları oldukça düşüktür. İGA AKARYAKIT'ın ise yıllık yaklaşık (.....) yakıt elleçlemeye yönelik bir projeksiyonu olduğu belirtilmektedir. Söz konusu miktar, toplam sıvı dökme yük taşımacılığı pazarı içerisinde çok cüzi bir miktara tekabül etmektedir. İGA AKARYAKIT'ın elleçleyeceği düşük miktardaki jet yakıtı ile,

³⁰ 31.05.2018 tarih ve 18-17/303-152 sayılı karar.

³¹ Daha önce ifade edildiği üzere, ortaklığın ticari kararı gereği liman işletmesi faaliyetlerini LİMAN A.Ş., yerine gerekli lisansları almış olan İGA AKARYAKIT yürütmektedir.

³² Kurul kararı her ne kadar LİMAN A.Ş. adına alınmış olsa da, muafiyet aslen yürütülen faaliyete tanınmış olduğundan, faaliyeti aynı ekonomik bütünlük içerisinde yer alan İGA AKARYAKIT'ın yürütmesinde herhangi bir sakınca olmadığı değerlendirilmektedir.

CENGİZ ve TOTAL'ın sıvı dökme yük işletmeciliği pazarındaki düşük pazar payı nedeniyle, işlem neticesinde ilgili pazar bakımından hakim durum meydana gelmeyeceği ve herhangi bir rekabetçi endişe doğmayacağı değerlendirilmektedir.

G.2.2.2. Rekabetin Önemli Ölçüde Azalıp Azalmadığı Değerlendirilmesi

- (114) Yukarıdaki değerlendirmeler çerçevesinde bildirim konu işlemle İstanbul Havalimanı jet yakıtı tedarik pazarında İGA AKARYAKIT'ın hâkim duruma geleceği, bu pazarın alt pazarı niteliğindeki diğer ilgili pazar olan İstanbul Havalimanı havayolu taşımacılığı pazarında ise işlem sonucunda İGA AKARYAKIT'ın ortak kontrolüne sahip olacak THY'nin hâkim durumunu güçlendireceği kanaatine varılmıştır. Dosya kapsamında tanımlanan diğer ilgili pazarlar bakımından ise hâkim durumun yaratılması veya güçlenmesi sonucunun ortaya çıkmadığı değerlendirilmektedir.
- (115) Birbirleri arasında alt-üst pazar ilişkisi bulunan İstanbul Havalimanı jet yakıtı tedarik pazarı ve İstanbul Havalimanı havayolu taşımacılığı pazarlarında işlem sonucunda rekabetin önemli ölçüde azalıp azalmadığı değerlendirilmesi yapılmalıdır. Bildirim konu işlem bu pazarları ilgilendiren yönü itibarıyla tedarik zincirinin farklı kademelerinde yer alan teşebbüsler arasında gerçekleşen dikey bir devralma niteliğindedir. Dikey birleşmelerin değerlendirilmesinde dikkate alınacak hususlar "Yatay Olmayan Birleşme ve Devralmaların Değerlendirilmesi Hakkında Kılavuz"da (Kılavuz) açıklanmaktadır. Kılavuzda dikey birleşmelerin³³ rekabet karşıtı etkileri tek taraflı etkiler ve koordinasyona bağlı etkiler olmak üzere ele alınmaktadır.

G.2.2.2.1. Tek Taraflı Etkiler

- (116) Kılavuz'da da belirtildiği üzere tek taraflı etkiler, asıl olarak yatay olmayan birleşmelerin pazarı kapamaya (*foreclosure*) yol açması halinde ortaya çıkmaktadır. Pazar kapama etkisi olarak da ifade edilen tek taraflı etkiler, birleşme nedeniyle mevcut ve potansiyel rakiplerin tedarik kaynaklarına ya da pazarlara erişiminin engellenmesi sonucunda rakiplerin rekabet edebilme imkânı ya da güdüsünün azaltılmasını ifade etmektedir. Pazara girişleri veya pazardaki mevcut oyuncuların büyümelerini zorlaştırmanın yanı sıra rakipleri pazardan dışlayıcı bir etki de oluşturan pazar kapama;
- Üst pazardaki rakiplerin yeterli müşteri tabanına erişimini kısıtlaması sonucu oluşan müşteri kısıtlaması (*customer foreclosure*),
 - Alt pazardaki rakiplerin ihtiyacı olan önemli girdilere erişimin kısıtlaması ve bu yolla rakiplerin maliyetlerini artırması sonucu oluşan girdi kısıtlaması (*input foreclosure*)

olarak iki grupta incelenmektedir.

- (117) Tek taraflı etkilere yönelik olarak yukarıda verilen genel teorik çerçeve, mevcut dosya bakımından temelde iki riske işaret etmektedir. (i) akaryakıt şirketlerinin İGA AKARYAKIT kontrolündeki yakıt temin kaynaklarına erişiminin kısıtlanması ile pazardan dışlanması (akaryakıt şirketlerinin havayolu şirketlerine satış imkânının kısıtlanması) (ii) THY'nin rakibi konumundaki havayolu şirketlerinin maliyetlerinin artırılması suretiyle pazardan dışlanması
- (118) Yukarıda bahsi geçen ilk risk akaryakıt şirketlerinin, İGA AKARYAKIT altyapısına erişiminin fiziki olarak kısıtlanması veya yakıt maliyetlerinin İGA AKARYAKIT tarafından artırılması ile havayolu şirketlerine satış imkanının kısıtlanması veya ortadan kalkması ile pazardan dışlanmalarını konu almaktadır. Dolayısıyla bildirim

³³ Birleşme kavramı devralmaları kapsayacak şekilde kullanılmaktadır.

konu işlem akaryakıt şirketlerinin pazardan dışlanmasına (i) THY'ye satış imkanının daralması/ortadan kalkması (müşteri kısıtlaması), (ii) alt yapıya erişimin kısıtlanması veya zorlaştırılması/maliyetlerin artırılması ile diğer havayolu şirketlerine satış imkanının daralması/ortadan kalkması (girdi kısıtlaması) suretiyle neden olabilecektir.

a) Müşteri Kısıtlamasına Yönelik Değerlendirme

- (119) İGA AKARYAKIT'ın rakibi konumundaki akaryakıt şirketleri bakımından işlem özelinde ortaya çıkması öngörülen müşteri kısıtlaması riski ilgili pazardaki en büyük alıcı olan THY'yi konu almaktadır. Bildirime konu işlemle THY, İGA AKARYAKIT'ta kontrol eden ortak haline gelmekte ve buna bağlı olarak İstanbul Havalimanı'ndaki ihtiyacını önemli ölçüde İGA AKARYAKIT'tan karşılaması beklenmektedir. Nitekim, İGA AKARYAKIT ve THY arasındaki jet yakıtı satış sözleşmesine göre THY'nin İstanbul Havalimanı'ndaki yakıt ihtiyacının en az % (.....)'ini İGA AKARYAKIT'tan sağlaması öngörülmekte; fiili durumda ise THY'nin İstanbul Havalimanı'nın faaliyete geçtiği Nisan 2019 tarihinden Ekim ayı sonuna kadar olan altı aylık dönemdeki ihtiyacının (.....) İGA AKARYAKIT'tan sağladığı görülmektedir³⁴. Fiili durumun önümüzdeki dönem bakımından da gösterge niteliğinde olduğu dikkate alındığında, İGA AKARYAKIT'ın rakibi konumundaki akaryakıt şirketlerinin THY'ye satış imkanının bulunmadığı ifade edilebilecektir.
- (120) Diğer taraftan THY ile İGA AKARYAKIT arasında işbu işlemle kurulan ortaklık ve beraberindeki jet yakıtı sözleşmesi sonucunda THY'nin jet yakıtı alımlarını önemli ölçüde İGA AKARYAKIT'tan sağlayacak olmasının, bu dosya özelinde İGA AKARYAKIT tarafından THY'ye getirilen bir yükümlülük olması halinde rekabet hukuku anlamında bir müşteri kısıtlaması endişesinin gündeme getirebileceği değerlendirilmektedir. Nihayetinde bu kısıtlama öncelikli olarak İGA AKARYAKIT'ın rakibi konumundaki akaryakıt şirketlerine yönelik olup, müşteri kısıtlanması sonucuna ulaşılması bakımından THY'nin alımlarının tek bir akaryakıt firmasına yönlendirilmesinin yaratacağı etkinliğin bu kısıtlamayı meşru kılacak nitelikte olmaması gerekmektedir. Bu çerçevede dahilinde dosya mevcudu bilgiler değerlendirildiğinde, bahse konu tedarik ilişkisinin önemli ölçüde THY'nin ihtiyaçlarına yönelik kurgulandığı, tedarik zincirindeki esas belirleyici oyuncunun THY olduğu anlaşılmaktadır. THY alımlarının ilgili pazardaki toplam jet yakıtı satışlarının % (.....)'ünü oluşturması bu durumu ortaya koyar niteliktedir. Bu durum ise İGA AKARYAKIT'ın ilgili pazarda hakim duruma gelmesinin çok önemli ölçüde THY ile yapılan ortaklık ile açıklanabilecek nitelikte olduğuna işaret etmektedir. Diğer bir ifadeyle, THY'nin alımlarını yönlendirdiği akaryakıt şirketinin ilgili pazarda hakim duruma gelmesi mevcut pazar koşulları altında kaçınılmaz görülmektedir.
- (121) Nitekim THY ve OPET arasında kurulan THY OPET ortak girişimi de benzer şekilde THY'nin alımlarını yönlendirmesiyle birlikte kuruluşundan itibaren çok kısa süre içerisinde Türkiye genelinde ve İstanbul Havalimanı'nın öncülü Atatürk Havalimanı'nda hakim duruma gelmiştir. Dolayısıyla bu noktada, İGA AKARYAKIT'tan ziyade, THY'nin İGA AKARYAKIT aracılığıyla diğer akaryakıt şirketlerini dışlamak suretiyle ne gibi faydalar temin edeceği hususunun ele alınması gerekmektedir. THY'nin bu anlamda rekabeti kısıtlama motivasyonunun olup olmayacağına THY'nin tedarik zincirindeki konumunun yanı sıra THY'nin alımlarını toplulaştırarak tek bir firmaya yönlendirmesinin meşru gerekçeleri olup olmadığı önem kazanmaktadır.

³⁴ 26.12.2019 tarihli, 19-46/786-343 sayılı Kurul kararı.

(122) THY jet yakıtı tedarik zincirinde temel olarak en alt pazarda yani alıcı konumunda bulunmakta olup, THY'nin İGA AKARYAKIT ve THY OPET aracılığıyla tedarik zincirlerinin üst kademelerindeki faaliyetleri de gerek mevcut dosyada gerekse THY OPET kararında alıcı konumunun gereği olarak açıklanmaktadır. Nitekim İlgili Pazar bölümünde yer verildiği üzere, jet yakıtı tedarik pazarının üst pazarı niteliğindeki üretim ve rafinaj aşamasında TÜPRAŞ neredeyse tekel konumunda bulunmakta olup, THY'nin akaryakıt şirketleri ile ortaklığı THY OPET kararında da belirtildiği üzere TÜPRAŞ ve diğer uluslararası tedarik kaynaklarının sağlayıcı gücü karşısında alıcı gücü oluşturulmasına dayanmaktadır. Diğer bir ifadeyle, THY'nin akaryakıt şirketleri ile olan ortaklıklarının havayolu taşımacılığı pazarındaki faaliyetlerinin sürdürülebilirliğinin temini üzerine inşa edildiği ifade edilebilecektir. THY'nin İGA AKARYAKIT ve THY OPET ile ortaklığının bu anlamda, THY'nin akaryakıt şirketi olarak faaliyette bulunmaktan ziyade alıcı olarak jet yakıtının temin ve tedarikini kendi lehine maliyet ve arz yönüyle sürdürülebilir kılma amacına dayandığı değerlendirilmektedir. Dolayısıyla pazarın üst kademelerindeki yüksek yoğunlaşma THY'nin alt pazarda alımlarını toplulaştırma gayesini açıklayabilecek nitelikte olup, Türkiye pazarının %(.....)'ini teşkil eden İstanbul Havalimanı bakımından da THY'nin bu nitelikte bir oluşuma dahil olmasının akaryakıt şirketlerini dışlamayı amaçlayan rekabet karşıtı bir motivasyona değil, ekonomik ve rasyonel gerekçelere dayandığı kanaatine varılmıştır. THY'nin bu gerekçelere bağlı olarak alımlarını istediği akaryakıt şirketine yönlendirebileceği, değerlendirilmektedir.

(123) Yukarıda yer verilen bilgiler ışığında, bildirim konusu işlemin rekabet hukuku bağlamında müşteri kısıtlamasına sebebiyet vermeyeceği sonuç ve kanaatine ulaşılmıştır.

b) Girdi Kısıtlamasına Yönelik Değerlendirme

(124) İşbu dosya bakımından girdi kısıtlamasına yönelik endişe (i) akaryakıt şirketlerinin alt yapıya erişiminin kısıtlanması veya zorlaştırılması/maliyetlerinin artırılması ile diğer havayolu şirketlerine satış imkanının daralması/ortadan kalkmasıyla pazardan dışlanması, (ii) THY'nin rakibi konumundaki havayolu şirketlerinin maliyetlerinin artırılması suretiyle pazardan dışlanması boyutlarını içermektedir.

(125) İstanbul Havalimanı jet yakıtı tedarik ve satışı için İGA AKARYAKIT kontrolünde öngörülen dikey bütünleşik yapı, girdi kısıtlamasına yönelik endişeleri ön plana çıkarabilecek temel etmendir. Zira bahsi geçen yapı dahilinde akaryakıt şirketleri kanat-altı ikmal noktasına kadar İGA AKARYAKIT'ın müşterisi olmakta, bu noktada ise İGA AKARYAKIT ile rekabet etmektedir. İGA AKARYAKIT'ın akaryakıt şirketleri karşısındaki bu ikili rolü İGA AKARYAKIT'a akaryakıt şirketlerini pazardan dışlamaya yönelik bir motivasyon yaratabilecek ve tedarik sistemi üzerindeki kontrolü ise bu imkanı sunabilecek niteliktedir.

(126) Diğer taraftan dikey bütünleşik yapının alımların toplulaştırılması ve İGA AKARYAKIT'a (.....) daha uygun maliyetle jet yakıtı temin etme noktasında etkinlik yaratan bir boyutu da bulunmaktadır. Nitekim bahsi geçen dikey bütünleşik yapı dahilinde İGA AKARYAKIT İstanbul Havalimanı'nın toplam ihtiyacı üzerinden ihaleye çıkmış ve jet yakıtı tedariki için (.....) ile anlaşmaya varmıştır. Böylelikle olağan işleyişte ilgili tedarikçilerin fiyat listeleri üzerinden yapılan alım anlaşmaları, İstanbul Havalimanı toplam ihtiyacı için ihale yöntemi ile gerçekleştirilebilmiştir. Bu ihaleye rafinerilerin yanı sıra (.....) gibi uluslararası akaryakıt şirketleri de teklif sunmuşlar ancak daha uygun teklif veren (.....) ihalenin kazananları olmuştur. Bu çerçevede dahilinde İGA AKARYAKIT'ın jet yakıtı alımında havalimanı ihtiyacını toplulaştırmak suretiyle maliyet

tasarrufu sağladığı değerlendirilmektedir. Bunun yanı sıra, havalimanının yakıt ihtiyacının toplulaştırmasının liman koşulları dolayısıyla bir ihtiyaç olduğu gerek taraflarca gerekse sektör oyuncularıyla yapılan toplantılarda dile getirilen bir husustur.

- (127) İGA AKARYAKIT'ın havalimanı ihtiyacını toplulaştırması ile sağladığı maliyet avantajının nihai olarak tüketici faydası yaratıp yaratmayacağı noktasında temel belirleyiciler, öncelikli olarak İGA AKARYAKIT'ın altyapıyı akaryakıt şirketlerine açması ve devamında akaryakıt şirketlerinin de ilgili pazarda faaliyette bulunmalarını sağlayacak marjlarda yakıtı İGA AKARYAKIT'tan temin edebilmeleridir. Her ne kadar jet yakıtı temin ve tedarik sistemi kendi kontrolünde olsa da İGA AKARYAKIT, isteyen akaryakıt firmalarına gerekli koşulları taşımak kaydıyla, jet yakıtı satışını objektif kriterlerle gerçekleştirdiğini belirterek, kanat-altı yakıt satışı imkanının ayrımcı olmayan ve fiyat sıkıştırması yaratmayacak şartlarda sunulmakta olduğunu ve sunulacağını beyan etmiş, bu çerçevede akaryakıt şirketlerine ve havayolu şirketlerine yapılan satışlara ilişkin olarak aşağıda sunulan fiyatlandırma tablosunu paylaşmıştır.

Tablo 21: THY- Akaryakıt Şirketleri- Havayolu Şirketlerine Uygulanan Fiyatlar Tablosu

Ücretler	THY	Yakıt Şirketleri				Hava Yolları/Temsilcileri			
Yakıt Ücreti	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Marj	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
İkmal Ücreti	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Hidrant Kullanım Ücreti	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Hook Up Ücreti	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam	(.....)	(.....)				(.....)			
Akaryakıt İkmal İmtiyaz Ücreti (KÖİ Tarifesi- Dış Hat)	(.....)	(.....)				(.....)			
Akaryakıt İkmal İmtiyaz Ücreti (KÖİ Tarifesi- İç Hat)	(.....)	(.....)				(.....)			

Kaynak: İGA AKARYAKIT.

- (128) İGA AKARYAKIT'ın sunduğu fiyat tablosu incelendiğinde, akaryakıt şirketlerine uygulanan fiyatların havayolu şirketlerine uygulanan fiyatlardan düşük olduğu görülmekte, aradaki farkın, akaryakıt şirketlerinin İstanbul Havalimanı'nda faaliyet göstermesini sağlayacak düzeyde olduğu anlaşılmaktadır.
- (129) Yukarıda yer verilen değerlendirme İGA AKARYAKIT'ın mevcut ve gelecek dönemdeki davranışına yönelik beyanlarını ortaya koymakla birlikte, davranışın beyan edilene paralel gelişip gelişmeyeceği noktasında dışsal faktörlerin de incelenmesine gerek duyulmaktadır. Diğer bir ifadeyle, İGA AKARYAKIT'ın beyan ettiği uygun fiyatlandırma politikasının hayata geçirilmesi ve korunması noktasında teşebbüsü bağlayan İstanbul Havalimanı'na ve/veya pazardaki rekabet koşullarına ilişkin unsurlara ihtiyaç bulunmaktadır. Bu noktada bahsi geçen etkiyi yaratma potansiyeline sahip ilk faktör İstanbul Havalimanı projesine yönelik planlama olarak belirginlik kazanmaktadır. İstanbul Havalimanı projesinin inşaatı, dört fazda tamamlanacak şekilde planlanmış olup, hâlihazırda tamamlanan birinci faz kapsamında, iki pist ve 90 milyon yolcu

kapasiteli terminal binası hizmet vermektedir. Tüm fazları tamamlandığında İstanbul Havalimanı'nın, yıllık 200 milyon yolcu kapasitesiyle 300'den fazla destinasyona uçuş imkânı sunması planlanmaktadır.³⁵ Bu planlama dâhilinde İstanbul Havalimanı'nın önde gelen bir uluslararası hub olmasının hedeflendiği, İGA AKARYAKIT'ın da bu hedef doğrultusunda daha fazla havayolu şirketini çekmeye yönelik bir fiyatlama politikası içerisinde olacağı, havayolu şirketlerine uygulanacak uygun fiyatların teşebbüsün fiyat politikasına yönelik beyanı ile birlikte akaryakıt firmaları için uygun fiyatları garanti edeceği değerlendirilmektedir. Kaldı ki, aksi halde 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında ardıl inceleme imkânı bulunmaktadır.

- (130) Yukarıda bahsedilen daha fazla havayolu şirketinin İstanbul Havalimanı'na çekilmesi (İstanbul Havalimanı'nın hub olması) hedefi aynı zamanda havayollarının THY lehine pazardan dışlanması motivasyonunu da ortadan kaldıran bir unsur olarak değerlendirilmektedir. İstanbul Havalimanı projesinin kapsamı ve büyüklüğü dikkate alındığında, barındırdığı birçok faaliyetten biri olan jet yakıtı satışı faaliyetinin projeyi ve diğer faaliyetleri sekteye uğratacak şekilde yukarıda belirtilen rekabet karşıtı etkileri yaratmak üzere kullanılmayacağı değerlendirilmektedir.
- (131) Yukarıda yer verilen bilgiler ve taraf beyanları doğrultusunda bildirim konu işlemin rekabet hukuku bağlamında müşteri kısıtlamasına sebebiyet vermeyeceği sonuç ve kanaatine ulaşılmıştır.

G.2.2.2.2. Koordinasyona Bağlı Etkiler

- (132) Yatay Olmayan Kılavuz'un 11. ve 21. paragraflarında da belirtildiği üzere " *Rekabet hukuku ve politikası genel olarak etkin rekabetin, maliyet ve fiyatlarda düşüşe, ürün kalitesinde ve tüketici tercihlerinde artışa yol açacak, inovasyonu teşvik edecek bir süreç olduğu düşüncesi üzerine kuruludur. Bu sürecin nihai olarak tüketicilere fayda sağlayacağı kabul edilmektedir. Piyasalarda hâkim durum yaratacak veya mevcut bir hâkim durumu güçlendirecek türdeki birleşmeler, rekabeti önemli ölçüde azaltma ve bu yolla tüketicileri rekabetin faydalı sonuçlarından mahrum bırakabilme ihtimali taşımaktadır. Buna göre bu türden birleşmeler sonucunda, bir ya da birden fazla teşebbüs fiyatları kârlı biçimde artıracak; üretim miktarını, tüketici tercihlerini, inovasyonu ve rekabetten beklenen diğer faydaları azaltabilecektir.*" "Koordinasyon doğurucu etkiler, birleşme öncesinde davranışlarını uyumlaştırmadan faaliyet gösteren teşebbüslerin birleşme sonrasında koordinasyon yoluyla fiyatları yükseltme ya da rekabeti azaltma ihtimallerinin önemli ölçüde artmasını ifade etmektedir. Birleşme öncesinde pazardaki teşebbüslerin zaten koordinasyon halinde faaliyet gösteriyor olmaları halinde ise, pazarda gerçekleşecek bir birleşme işlemi mevcut koordinasyonun daha kolay, kalıcı ve etkili bir biçimde sürdürülmesini destekleyecektir. Koordinasyon doğurucu etkiler içeren bir birleşme neticesinde, ilgili piyasalarda birlikte hâkim durum yaratılacağı veya mevcut bir birlikte hâkim durumun güçlendirileceği ve bunun sonucunda rekabetin önemli ölçüde azaltılabileceği kabul edilecektir."
- (133) Koordinasyona bağlı etkilere yönelik olarak yukarıda yer verilen teorik çerçeve bildirim konunun işlem özelinde THY'nin ortak kontrolde bulunduğu aynı pazarda faaliyette bulunan THY OPET ve İGA AKARYAKIT bakımından birlikte hakim durum oluşup oluşmayacağı ve bunun sonucunda rekabetin önemli ölçüde azaltılıp azaltılmayacağını gündeme getirmektedir. Konuya ilişkin olarak öncelikle belirtilmesi gereken husus her ne kadar her iki teşebbüste de THY ortak kontrol sahibi olsa da THY OPET ve İGA AKARYAKIT'ın tam işlevsel ortak girişim oldukları, dolayısıyla

³⁵ <https://www.igairport.com/tr/iga-hakkinda/hakkimizda>

pazardaki faaliyetlerinin kendi ticari politikaları çerçevesinde yürüttükleri hususudur. Bunun yanı sıra İGA AKARYAKIT'ın yalnızca İstanbul Havalimanı'nda faaliyette bulunması nedeniyle koordinasyonun yalnızca bu pazara yönelik gelişebileceğini, bu noktada ise İGA AKARYAKIT'ın İstanbul Havalimanı'nda THY OPET ve diğer akaryakıt şirketlerinden farklı olarak sahip olduğu konum ve ayrımcı olmayacağını beyan ettiği fiyatlandırma politikası doğrultusunda THY OPET ve diğer akaryakıt şirketlerine aynı mesafede kalacağı öngörülmektedir.

- (134) Özetle, bildirim konusu işlem ile 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi çerçevesinde yeni bir hâkim durum yaratıldığı ya da mevcut bir hâkim durumun güçlendirildiği, ancak dosya mevcudu bilgi ve belgeler ile taraf beyanları doğrultusunda işlem sonucunda rekabetin önemli ölçüde kısıtlanmayacağı ve bu nedenle işleme izin verilebileceği sonuç ve kanaatine ulaşılmıştır.

H. SONUÇ

- (135) Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre, bildirim konusu işlemin 4054 sayılı 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; işlem sonucunda aynı Kanun maddesinde yasaklanan nitelikte hakim durum yaratılmasının veya mevcut hakim durumun güçlendirilmesinin ve böylece rekabetin önemli ölçüde azaltılmasının söz konusu olmaması nedeniyle işleme izin verilmesine, gerekçeli kararın tebliğinden itibaren 60 gün içinde Ankara İdare Mahkemelerinde yargı yolu açık olmak üzere, OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.