

Rekabet Kurumu Başkanlığından;

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2021-3-038

(Önaraştırma)

Karar Sayısı : 22-01/4-1

Karar Tarihi : 06.01.2022

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Birol KÜLE

Üyeler : Şükran KODALAK, Ahmet ALGAN, Hasan Hüseyin ÜNLÜ,
Cengiz ÇOLAK

B. RAPORTÖRLER: Emircan AKSAKAL, Yunus Salih YİĞİT, Beyza BAHADIRHAN

C. BAŞVURUDA

BULUNAN : - Gizlilik talebi bulunmaktadır.

D. HAKKINDA İNCELEME

YAPILAN : - THY Opet Havacılık Yakıtları AŞ

- (1) **E. DOSYA KONUSU:** THY Opet Havacılık Yakıtları AŞ'nin, İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'nda bulunan akaryakıt depolama, satış ve ikmal ünitelerinin işletilmesi hakkını devralmasına ilişkin 26.02.2014 tarih ve 14-08/155-66 sayılı Rekabet Kurulu kararında yer verilen taahhütlere aykırı davrandığı ve/veya THY Opet Havacılık Yakıtları AŞ'nin İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'nda bulunan akaryakıt depolama, satış ve ikmal ünitelerinin işletilmesi faaliyeti kapsamında jet yakıtı depolama ve ikmal hizmetlerine ilişkin ücretleri fahiş düzeyde artırmak suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesini ihlal ettiği iddiası.
- (2) **F. İDDİALARIN ÖZETİ:** Başvuruda özetle; 26.02.2014 tarih ve 14-08/155-66 sayılı Rekabet Kurulu kararında yer verilen taahhütlere aykırı davrandığı iddia edilen THY Opet Havacılık Yakıtları AŞ (THY OPET) hakkında 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun (4054 sayılı Kanun) çerçevesinde gerekli işlemlerin yapılması talep edilmiştir.
- (3) **G. DOSYA EVRELERİ:** Rekabet Kurumu kayıtlarına 28.06.2021 tarih ve 19045 sayı ile giren başvuru üzerine hazırlanan 29.12.2021 tarih ve 2021-3-038/ÖA sayılı Önaraştırma Raporu görüşülerek karara bağlanmıştır.
- (4) **H. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda, THY OPET hakkında soruşturma açılmasına gerek olmadığı ifade edilmiştir.

I. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

- (5) Dosya konusu şikâyet THY OPET'in İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'nda (SGH) bulunan akaryakıt depolama, satış ve ikmal ünitelerinin işletilmesi hakkını devralmasına ilişkin 14-08/155-66 sayılı Rekabet Kurulu (Kurul) kararında yer verilen taahhütlere aykırı davrandığı ve THY OPET'in SGH'de bulunan akaryakıt depolama, satış ve ikmal ünitelerinin işletilmesi faaliyeti kapsamında jet yakıtı depolama ve ikmal hizmetlerine ilişkin ücretleri fahiş düzeyde artırmak suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesini ihlal ettiğine ilişkindir.
- (6) Şikâyet konusu Kurul kararında bildirim konusu işlem, İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı Yat. Yap. ve İşl. AŞ'nin (ISG) 19.03.2008 tarihli "Uygulama Sözleşmesi" uyarınca işletme hakkını haiz olduğu SGH'de bulunan akaryakıt depolama, satış ve ikmal ünitelerinin işletim hakkının "Alan Tahsis Sözleşmesi"

kapsamında beş yıl süre ile THY OPET'e tahsisi işlemine muafiyet tanınması talebidir. Yapılan inceleme neticesinde söz konusu işlemin; 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un (4054 sayılı Kanun) 7. maddesi ve 2010/4 sayılı Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ (2010/4 sayılı Tebliğ) kapsamında Rekabet Kurulunun iznine tabi olduğu sonucuna ulaşılmış ve dosya bu çerçevede sonuçlandırılmıştır.

- (7) Söz konusu işleme izin verilmesi neticesinde THY OPET'in rakip firmaların SGH'deki akaryakıt tesislerine erişimini engellemesi ve erişime ilişkin fiyatları yükseltmesi olmak üzere iki temel endişe incelenmiş ancak THY OPET tarafından verilen taahhütler çerçevesinde işlemin rekabetin önemli ölçüde kısıtlanması sonucunu doğurmayacağı sonucuna ulaşılarak söz konusu taahhütler çerçevesinde işleme izin verilmiştir.
- (8) THY OPET tarafından konuya ilişkin olarak verilen taahhütlere aşağıda yer verilmektedir:
- Lisans İşlemlerine İlişkin Taahhütler: THY OPET tarafından, üçüncü kişilere depolama hizmeti sağlanabilmesi için gerekli olan depolama lisansının alınması konusunda tam, eksiksiz ve ivedilikle başvuru yapılması taahhüt edilmektedir. Bu bağlamda, söz konusu lisansın zamanında alınması ve üçüncü kişilere hizmet sağlanmasında herhangi bir aksama yaşanmayacağına garanti altına alınacağı belirtilmektedir.
 - Depolama Faaliyetlerine Erişim Sağlamaya İlişkin Taahhütler: THY OPET, devir işleminin gerçekleşmesini müteakip, üçüncü kişilerin depolama hizmetlerine erişim taleplerini kabul etmeyi taahhüt etmektedir. Erişim taleplerinin arz güvenliği, kapasite oranları dikkate alınarak karşılanacağı belirtilmekte; erişim sağlama ücretinin de EPDK tarafından onaylanan tarifeler üzerinden uygulanacağı ifade edilmektedir. Ayrıca, depolama hizmetlerinin yalnızca bir havayolu şirketine mal teslim yükümlülüğü altına girmiş firmalara verilebileceği belirtilmektedir.
 - Ürün Satış ve Kanat Altı İkmal Hizmetine Erişim Sağlamaya İlişkin Taahhütler: THY OPET tarafından, diğer teşebbüslerin THY OPET'ten (depodan) ürün alım taleplerinin karşılanması ile gerek satın alınan gerekse depolanan ürünlerin kanat altı ikmal hizmetini onaylanan tarifelere uygun olarak yürütülmesi taahhüt edilmektedir.
 - Teşebbüsler Arası Ayrımcılık Yapmamaya İlişkin Taahhütler: THY OPET tarafından, üçüncü kişilerin depolama ve ikmal hizmetine ulaşmalarında adil ve şeffaf kriterlerin uygulanacağı taahhüt edilmektedir. Ek olarak THY OPET; ISG'nin mevcut tarifesinde yer alan ve erişim sınırlarını düzenleyen "*Petrol Piyasası Kanunu ve ikincil mevzuat hükümleri saklı kalmak üzere, lisans sahibi; depolanacak akaryakıt miktarı 20.000 metreküpten ve hizmet süresi 180 günden az ise talebi reddeder.*" hükmünde yer alan 20.000 metreküp kuralını kaldırmayı ve hizmet süresinin 180 günden az olamayacağı yönündeki kuralda ise süreyi 90 güne indirmeyi taahhüt etmektedir.
 - Depolama Tarifelerinin Artırımı Garantisi: Devre izin verilmesi durumunda, THY OPET, devir anında geçerli olan ve EPDK tarafından onaylanan depolama tarifesindeki (depolama ücreti ve teslim alma/teslim etme ücreti) ücretlere ilişkin yıllık fiyat artışlarını, yalnızca, sektördeki fiyat oluşumlarının tamamında kullanılan enflasyon (TEFE-TÜFE ortalaması) oranında yapmayı taahhüt etmektedir. Bununla birlikte, SGH'de pazarın büyümesi neticesinde ilave bir yakıt tesisi ve ekipmanı yatırımı yapılmasının gerekmesi halinde ya da THY OPET'in faaliyetlerinden kaynaklanmayan ve öngörülemeyen olağanüstü

hallerden dolayı veya düzenleyici otoritelerin kararlarından dolayı gerçekleşebilecek maliyet artışlarını tarife ve ücretlere ilave olarak yansıtacağı belirtilmektedir.

I.1. Hakkında Öneraştırma Yapılan Taraf: THY OPET

- (9) 2009 yılında Türk Hava Yolları A.O. (THY) ve Opet Petrolcülük AŞ'nin (OPET) %50'şer ortaklığı ile kurulan THY OPET, uçakların ihtiyacı olan yakıtın depolanması ve uçağa ikmal alanlarında faaliyet göstermektedir. Yurt içinde ve yurt dışında yakıt ikmal yapmakta olan THY OPET, Türkiye Petrol Rafinerileri AŞ (TÜPRAŞ) ile birlikte kuzeyde Marmara Ereğlisi ve Giresun'dan başlayıp, güneyde Antalya'dan Mersin'e kadar uzanan geniş hatta konumlanmış olan OPET akaryakıt depolama tesislerini kullanmaktadır. THY OPET, Türkiye'deki tüm havalimanlarında, 79 havayolu müşterisine, 30 bayrak taşıyıcı havayoluna, 8 aracı firma ve 3.000 özel havayolu ve genel havacılık firmasına hizmet vermektedir.

I.2. İlgili Pazar

I.2.1. Havacılık Yakıtları Pazarının İlişkin Genel Bilgiler¹

- (10) Havacılık yakıtları² "Avgas (aviation gas)" ve "Jet A1" isimleri altında ikiye ayrılmaktadır. Avgas, yüksek oktanlı bir benzin türü olup pervaneli (içten yanmalı) motorlara sahip uçaklarda kullanılmaktadır. Jet A1 ise, jet motorlu uçaklarda yakıt olarak kullanılmaktadır. Her iki yakıt türü de ham petrolün rafine edilmesi suretiyle elde 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 satılmaktadır.
- (11) 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.
- (12) Havacılık yakıtları pazarı, ikmal zinciri bakımından, ülkemizdeki geleneksel akaryakıt dağıtım pazarından farklılık arz etmektedir. Akaryakıt dağıtım pazarında "rafineri/ithalat-dağıtım şirketi-bayi-tüketici" şeklinde bir ikmal zinciri varken, havacılık yakıtları pazarındaki zincir, "rafineri/ithalat-tedarikçi-tüketici" şeklindedir. Pazarın yapısı itibarıyla bayilik sistemi bulunmamakta, tedarikçi şirketler genellikle doğrudan nihai kullanıcıya satış yapmaktadırlar.
- (13) Havaalanlarında uçaklara yakıt ikmal iki şekilde olmaktadır. Bunlardan birincisi, hidrant sistemi yoluyla ikmaldir. Hidrant, sağlayıcı şirketlerin havaalanlarında yahut istisnai olarak havaalanının yakınında yerleşik depolarında başlayıp körüklerin (peronların) altından geçen ve her körükte uçağa ikmal imkânı sağlayan, bütün yakıt satıcılarının kullandığı, merkezi bir boru hattı sistemidir. Ülkemizde ilgili mevzuat uyarınca hidrant sisteminin bulunduğu havaalanlarında ikmalin kural olarak bu sistem aracılığıyla gerçekleştirilmesi zorunludur. Hidrant sistemi kurulu bulunmayan havaalanlarında ise sağlayıcı şirketler, depolardan tanker araçlara (refueller) doldurdukları yakıtı park alanında bekleyen uçaklara götürerek burada ikmal yapmaktadırlar.

¹ Pazara ilişkin bilgilere 26.02.2014 tarihli ve 14-08/155-66 sayılı Kurul kararında yer verilmiştir.

² Dosya kapsamında kullanılan havacılık yakıtı veya jet yakıtı kavramları Jet A1 türünü kapsamaktadır.

(14) Jet yakıtı ikmal süreçleri aşağıda gösterilmektedir:

Şekil 1: Jet Yakıtı İkmal Süreci³



(15) Havacılık yakıtı satışı pazarına yeni girecek bir teşebbüsün faaliyetlerini yürütebilmesi bakımından üç seçenek olduğu anlaşılmaktadır. Bunlardan ilki, ilgili havaalanında depolama tesisi kurmak üzere DHMİ'den veya SGH özelinde HEAŞ'dan yer talep etmektir. Bir diğer seçenek, ilgili havalimanında hâlihazırda depolama tesisi olan bir teşebbüsten depolama hizmeti almak, son seçenek ise fiili bir depolama faaliyeti yürütmeksizin depo sahibi teşebbüslerden depoda mal satın almak yoluyla bir nevi tahsilat aracı olarak faaliyet göstermektir.

(16) Yeni bir depolama tesisi kurmak her durumda fiziken ve/veya hukuken mümkün olmadığı gibi kimi durumda rasyonel bir seçenek olarak da görülmemektedir. Bazı teşebbüsler tarafından pazara yeni giren şirketler bakımından depolama hizmeti yahut depoda mal satın alınması seçeneklerinin genellikle daha rasyonel olduğu belirtilmekle birlikte, depolama tesisine sahip teşebbüslerin kapasite kısıtını gerekçe göstererek bu tür talepleri reddetme ihtimalinin bulunduğu altı çizilmiştir. İlgili teşebbüslerin sahip oldukları depolama tesisleri için EPDK'dan "depolama lisansı" almak ve böylelikle üçüncü kişilere hizmet vermek gibi bir zorunlulukları da bulunmamaktadır.

³ <http://www.thyopet.com/ikmal-ve-lojistik/tedarik-ve-depolama/> , Erişim Tarihi: 27.12.2021

- (17) Havaalanlarında belirli bir depolama tesisine sahip olmanın başlıca avantajlarının, arz güvenliği ve maliyetlerin etkin bir şekilde kontrol edilebilmesi olduğu anlaşılmaktadır. Zira bu tür bir durumda öncelikle şirketin kendisine özgülünen bir depolama kapasitesi garanti altına alınmakta ve bu kapasite içerisindeki stok yönetimi ilk elden şirket tarafından yapılmaktadır. Buna karşın rakip teşebbüslerden depoda ürün almak yoluna gidildiği takdirde, satılacak ürünün maliyetini rakip firma tarafından verilen satış fiyatı belirlemektedir.
- (18) Bu çerçevede havaalanlarında yerleşik depolama tesislerinin, jet yakıtları satışı işinin kritik ve tamamlayıcı bir unsuru olduğu, bu tür tesislere sahip olan teşebbüslerin pazarda etkin rekabet imkânlarının yükseldiği görülmektedir.
- (19) Havayolu şirketleri genellikle yakıt ihtiyaçlarını bir veya iki yıllık süreler için düzenledikleri ihaleler yoluyla karşılamaktadırlar. Havayolu şirketlerinin izledikleri ticari stratejiye bağlı olarak ülkenin tamamındaki havaalanları bakımından tek bir ihaleye çıkılabildikleri gibi, havaalanı bazında da ihaleye çıkılabilmektedirler. İhalede belirlenen fiyatlar genellikle bir yıllık süre için geçerli olacağından, havacılık yakıtları pazarındaki fiyat rekabeti bu ihalelerde oluşmaktadır. Bu nedenle, bir sonraki yıl için belirli bir havayolu şirketinin hangi fiyata, nereden ve ne kadar yakıt alacağı ihale ya da ihaleler sonucunda belli olduktan sonra, yıl içerisinde havacılık yakıtları konusunda faaliyet gösteren teşebbüslerin ilgili havayolu şirketi bakımından fiyat ve satış koşulları gibi unsurlarda rekabet etmeleri söz konusu olmamaktadır. Öte yandan özellikle dolmuş uçak (charter) seferleri, bazı kargo uçakları veya rotası dışında farklı bir havaalanına inmek zorunda kalan uçaklar bakımından, kontratlar dışında plansız/spot satışlar da yapılabilmektedir.
- (20) Ülkemizde havacılık yakıtı ihalelerinde fiyatlar, yakıtı rafineriden alarak uçağa ikmal yapan sağlayıcının, geçerli rafineri çıkış fiyatına kendi katlandığı maliyetler ve kârdan oluşan bir bedel (diferansiyel / add-on) eklenmesiyle oluşmaktadır. Bu çerçevede, havacılık yakıtları pazarında nihai tüketiciye uygulanan fiyatın iki segmenti bulunmaktadır. Bunlar yakıt bedeli (jet A1'in, erişilebilir dünya piyasalarındaki ve/veya rafineri çıkış fiyatına bağlı fiyatı) ve hizmet bedelidir (sağlayıcının jet A1'i rafinerilerden alıp uçağın deposuna doldurulmasına kadar olan hizmetleri için ödenecek bedel).
- (21) Havayollarının ihalelerinde, sağlayıcılar sadece hizmet bedeli için teklif vermektedirler. Yakıt bedelinin belirlenmesinde, ikmal yapılacak havaalanlarına en yakın erişilebilir dünya piyasasında oluşan fiyatlar ve/veya rafineri çıkış fiyatları veri alınmakta olup ihalede bu konuda belirli bir fiyat verilmemektedir. Örneğin, Akdeniz havzasında yer alan ülkelerde genelde İtalya limanlarında oluşan nihai ürün fiyatları dikkate alınmaktadır (Platts İtalya). Platts tarafından her gün, o gün pazarda gerçekleştirilen işlemler dikkate alınarak jet A1 için bir gösterge satış fiyatı açıklanmaktadır. Akdeniz havzasında yer alan ülkelerdeki havaalanları için yapılacak sözleşmelerde ürün bedeli, genellikle bir ay önceki Platts İtalya ortalama satış fiyatları olarak belirlenmektedir. Bu bedel, pazardaki fiyat değişikliklerine bağlı olarak her ay için değişmektedir. Ülkemizde de "ihraç kayıtlı" [dış hat uçuşları için Özel Tüketim Vergisi (ÖTV) ve Katma Değer Vergisi (KDV)'den muaf] satışlarda genellikle bu bedel dikkate alınmaktadır. Hizmet bedeli ise, havaalanının en yakın rafineriye yahut depolama tesisine uzaklığı, nakliye şartları, havaalanında katlanılan depolama ve diğer hizmetlerin maliyetleri, direkt boru hattının bulunup bulunmadığı gibi unsurlar ile rekabet şartlarına göre değişmektedir.
- (22) Yukarıda izah edilen jet yakıtı fiyatlarının oluşumundaki hizmet bedeli, jet yakıtının rafineriden alınıp havalimanındaki depolama tesislerine getirilmesi ve bu noktadan sonraki süreci kapsamaktadır. Yakıt tesislere geldikten sonra oluşan depolama, teslim

alma/etme, hidrant hizmeti ve kanat altı ikmal hizmeti fiyatları, ekonomik gelişmeler ve verilerin (enflasyon, döviz kuru artışı), global ve ülke genelindeki gelişmeler ve olayların, sektörün dinamiklerinin, meydan hacminin, havalimanı ve tesisin bulunduğu meydan ve şehir bazlı farklılıkların, teknolojik gelişmeler ve uygulamalar ile beraberinde getirdiği ek maliyetlerin, yatırım ihtiyaç ve bedellerinin, yürürlüğe giren yeni yönetmelik ve düzenlemeler ile bunların doğurduğu ek maliyetlerin (ilave vergiler, harçlar) hesaba katılması ile birlikte tesis işletmecisi tarafından belirlenmektedir.

- (23) Havacılık yakıtları pazarının bir diğer özelliğinin de uçakların mecbur kalmadıkça tek yönlü sefere yetecek kadar yakıt almaları olduğu anlaşılmaktadır. Bir uçağın kalkıştan önce alacağı yakıt miktarı;
- yolcu sayısı ve kargo miktarına,
 - kalkılacak ve inilecek pistin uzunluğu ve kabul edebileceği ağırlığına,
 - inilecek pistin uzaklığına,
 - hava durumuna,
 - uçuş yüksekliğine,
 - acil durumlarda inebileceği en yakın havaalanına

göre değişmektedir.

- (24) Bu çerçevede, kural olarak uçaklar fazla yakıtın neden olduğu ağırlığın yakıt sarfiyatını artırması (*tankering maliyeti*) ve inişlerde meydana gelen kazalarda fazla yakıtın can kaybı riskini yükseltmesi nedeniyle, kısa mesafeli de olsa, yalnızca sefer yapacağı havaalanına gitmeye yetecek kadar yakıt ikmal yapmaktadır. Bu durum pahalı yakıt satılan bir meydana uçacak uçağın ucuz olan meydana daha fazla yakıt alması gibi bir seçeneği genellikle ortadan kaldırmakta ve her havaalanında ikmal tesisleri ve/veya ikmal araçlarının bulunmasını zorunlu kılmaktadır. Bununla birlikte kimi durumda varış havalimanındaki yakıt fiyatları, katlanılan *tankering* maliyetini aşacak ölçüde yüksek olabilmekte; bu tür istisnai hallerde havayolu şirketleri varış havalimanında yakıt ikmal yapmak yerine, gidiş ve dönüş için yeterli yakıtı kalkış havalimanından tedarik edebilmektedir.
- (25) Havacılık yakıtları pazarında yakıt fiyatları “gümrüklü” ve “ihraç kayıtlı” (gümrüksüz) satışlar olarak ikiye ayrılmaktadır. Gümrüklü satışlar, yurt içerisindeki uçuşlar için uygulanan fiyatlar olup ülkemizde %18 oranında KDV’ye tabidir. İhraç kayıtlı satışlar ise yurt dışına sefer yapacak ulusal uçaklar veya yurtdışından gelip yine yurt dışına gidecek yabancı uçaklar için uygulanan, vergiden muaf satışlardır.

1.2.2. İlgili Ürün Pazarı

- (26) Dosya kapsamında SGH’de depolama, teslim alma/etme ve kanat altı ikmal hizmetlerini gerçekleştiren THY OPET’in 4054 sayılı Kanun’un 6. maddesini ihlal ettiğine ilişkin iddialar incelenmektedir. Bu doğrultuda öncelikle SGH’de THY OPET tarafından gerçekleştirilen faaliyetler hakkında bilgi verilecek, akabinde söz konusu faaliyetler ile havacılık yakıtları pazarı arasındaki ilişki değerlendirilecektir.
- (27) SGH’de satış yapmak isteyen teşebbüsler, kendi yakıtlarını rafinerilerden tedarik ederek THY OPET’in işletmesinde olan depolara nakletmektedir. THY OPET tarafından teslim alınan yakıt için teslim alma ücreti TL/m3 olarak fatura edilmektedir. Firmanın depoladığı ürün gün sayısı baz alınarak depolama ücreti TL/m3 olarak fatura edilmektedir. Firma satış yaptığında satış miktarı baz alınarak teslim etme ücreti TL/m3 olarak fatura edilmektedir. Bahse konu 3 hizmetin bedelleri teşebbüsler tarafından EPDK’ye bildirilmekte ve EPDK’nın yayımlaması sonrası yürürlüğe girmektedir.. Depodan çıkan yakıtın uçağa verilmesi sürecinde firmalara kanat altı hizmet bedeli ve

hidrant bedeli Avro/m³ olarak fatura edilmektedir. Kanat altı hizmet bedelinin tarifesi THY OPET tarafından belirlenmektedir, hidrant tarifesi ise HEAŞ tarafından belirlenmektedir.

- (28) Bu kapsamda yukarıda bahsedilen hizmetlerin havacılık yakıtları pazarı ile ilişkisinin incelenmesi gerekmektedir. Havalimanlarında gerçekleştirilen operasyonların en önemlilerinden birisi yakıt tedarik ve ikmal faaliyetidir. Bu alanda görülen hizmetler, yakıtın havalimanına taşınması, depolanması, depodan hidrant sistemi (hidrant sistemi bulunmayan tesislerde tankerler vasıtasıyla) ile aprona nakli ve burada uçağa ikmalidir. Bu hizmetleri genellikle Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından verilen "İşyeri Açma ve Çalışma Ruhsatı" ve EPDK tarafından verilen "ihrakiye lisansı" sahibi teşebbüsler üstlenmektedir.
- (29) Havalimanındaki yakıt ihtiyacının karşılanması ve özellikle çok hassas olunan ürün kalitesinde sürekliliğinin sağlanması için yakıtın depolanması hayati önem arz etmektedir. Bu nedenle havalimanlarında ihrakiye lisansı ile havayolu şirketlerine yakıt satışı yapan teşebbüsler ya kendi depolama tesislerini inşa etmekte ya da ölçek ekonomisi göz önünde bulundurularak havalimanına inşa edilmiş tek bir depodan depolama hizmeti almaktadır. Depolama hizmeti EPDK'dan alınan depolama lisansı ile ve EPDK tarafından onaylanan depolama tarifeleri ile tek bir teşebbüs tarafından (Örn. Sabiha Gökçen Havalimanı) ya da birkaç teşebbüsün ortak girişimi (müşterek operasyon) ile (Bodrum Milas Havalimanı, Adnan Menderes Havalimanı, Antalya Havalimanı vb.) yerine getirilebilmektedir. Esenboğa Havalimanı gibi bir havalimanında kendi depolarında depolama faaliyeti yürüten birden çok teşebbüsün olması da mümkündür.
- (30) Dolayısıyla "jet yakıtları pazarı"nın bir alt pazarı olarak "jet yakıtı depolama ve ikmal pazarı" ortaya çıkmıştır. Bu pazarda faaliyet gösterecek teşebbüsler yukarıda izah edildiği üzere EPDK'den bu hizmete ilişkin depolama lisansı almalıdır. Ayrıca havalimanında yakıt satışı yapacak ve bu nedenle depolama hizmeti alacak tüm teşebbüslere eşit imkân sağlanması adına EPDK tarafından onaylanan bir depolama tarifesi yayımlanmakta ve depolama hizmeti alacak her teşebbüse aynı tarife uygulanmaktadır. Bu faaliyet kolu sayesinde havalimanında yakıt satışı yapacak olan teşebbüsler havalimanına nakledilen yakıtın depolanması için depolama tesisi inşa etmek yerine, mevcut depoyu işleten teşebbüsten hizmet almaktadır.
- (31) SGH özelinde jet yakıtlarının depolanması ve ikmal sürecini oluşturan uçağa nakledilmesine kadar geçen aşamalarda teşebbüsler THY OPET'ten ilgili hizmetleri almak zorundadır. Bu noktadan sonra satış aşaması gerçekleşmektedir. Bu nedenle havacılık yakıtı depolama ve ikmal hizmetinin farklı bir pazar teşkil ettiği değerlendirilmektedir. 16.07.2014 tarihli ve 14-24/482-213 sayılı Kurul kararında da depolama faaliyetlerinin jet yakıtının alt pazarı olduğu ve ayrı pazarlar teşkil ettiği, Türkiye'de depolama hizmetlerinin büyük havalimanlarında bir ticari faaliyet olarak yürütüldüğü değerlendirilmesi yer almaktadır. Dolayısıyla dosya kapsamında ilgili ürün pazarlarından biri "jet yakıtı depolama ve ikmal hizmetleri pazarı" olarak belirlenmiştir.
- (32) Dosya kapsamında incelenen bir diğer pazar "jet yakıtları satışı pazarı"dır. Teşebbüsler havayolu şirketlerine üç şekilde jet yakıtı sağlayabilmektedir. Bunlardan ilki, havalimanlarında bulunan depolama tesislerinin işletme hakkını elde ederek, rafineriden alınan yakıtın ilgili depolara aktarımı akabinde hidrant sistemi ile veya tankerler aracılığı ile uçaklara iletilmesidir. İkinci yöntem, depolama tesisine sahip olmayan teşebbüsün, depolama lisansına sahip ve söz konusu hizmeti veren teşebbüsten ilgili hizmetleri alarak kendi yakıtlarını uçaklara aktarmasıdır. Son yöntem

ise, depolama tesisine sahip olmayan teşebbüsün, depolama ve ikmal hizmetlerini alamadığı diğer bir deyişle kendi yakıtlarını havalimanındaki depolama tesislerine getiremediği durumda ortaya çıkmaktadır. Depolama tesisine sahip teşebbüsten tek bir ücret karşılığında, işletme sahibi teşebbüsün yakıtının hizmet almak isteyen teşebbüs adına fatura edilerek uçaklara aktarılmasıdır. Burada teşebbüs depolama tesisine sahip teşebbüsün yakıtının kendi nam ve hesabına havayolu şirketine satışını istemektedir. Bir nevi tahsilat aracı görevi üstlenmektedir. Bu nedenle jet yakıtları satış hizmetleri yakıtın uçağa geliş sürecinden farklı bir pazar olarak değerlendirilmiştir.

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

I.2.3. İlgili Coğrafi Pazar

- (34) 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 havalimanın yakıt tedariki anlamında birbirinden farklılaştığı anlaşılmaktadır.
- (35) 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. Ancak “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 görülmektedir.
- (36) Avrupa Birliği uygulamasına bakıldığında ise, Avrupa Komisyonu *BP-STATOIL Fuel and Retail Aviation* kararında⁴ 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. 26.09.2018 tarihli ve 18- 34/562-277 sayılı Kurul kararında da havalimanlarının her biri farklı coğrafi pazar olarak belirlenmiştir.
- (37) Yukarıda açıklanan hususlar birlikte dikkate alındığında, işbu karar kapsamında ilgili coğrafi pazar “İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı” olarak belirlenmiştir.

I.3. Değerlendirme

I.3.1. Hâkim Durum Değerlendirmesi

- (38) 4054 sayılı Kanun’un 6. maddesinde *“Bir veya birden fazla teşebbüsün ülkenin bütününde ya da bir bölümünde bir mal veya hizmet piyasasındaki hâkim durumunu tek başına yahut başkaları ile yapacağı anlaşmalar ya da birlikte davranışlar ile kötüye kullanması hukuka aykırı ve yasaktır”* hükmüyle hâkim durumun kötüye kullanılması ihlal olarak nitelendirilmiştir. Bu çerçevede, inceleme konusu başvurunun aşırı fiyatlamaya ilişkin iddiaları 4054 sayılı Kanun’un 6. maddesi kapsamında

⁴ Case No COMP/M.7387 - Bp/ Statoil Fuel And Retail Aviation.

değerlendirilebilecektir. Anılan hükme göre ihlalin varlığından söz edebilmek için iki şartın birlikte varlığı gerekmektedir. Bunlar, ilgili teşebbüsün hâkim durumda olması ve hâkim durumunu kötüye kullanmasıdır.

- (39) 4054 sayılı Kanun'un 3. maddesinde hâkim durum, *"Belirli bir piyasadaki bir veya birden fazla teşebbüsün, rakipleri ve müşterilerinden bağımsız hareket ederek fiyat, arz, üretim ve dağıtım miktarı gibi ekonomik parametreleri belirleyebilme gücü"* şeklinde tanımlanmaktadır. Tanımdan da anlaşılacağı üzere hâkim durum değerlendirmesi yapılırken esasen, incelenen teşebbüsün rekabetçi baskılardan ne ölçüde bağımsız davranabildiği araştırılmaktadır. Hâkim Durumdaki Teşebbüslerin Dışlayıcı Kötüye Kullanma Niteliğindeki Davranışlarının Değerlendirilmesine İlişkin Kılavuz'da (Kılavuz) incelenen teşebbüsün rekabetçi baskılardan ne ölçüde bağımsız davranabildiğinin tespiti için; incelenen teşebbüsün ve rakiplerinin ilgili pazardaki konumu, pazara giriş ve pazarda büyüme engelleri, alıcıların pazarlık gücü unsurlarının göz önünde bulundurulması gerektiği açıklamalarına yer verilmiştir.
- (40) Dosya kapsamında *"jet yakıtları depolama ve ikmal hizmetleri pazarı"* ve *"jet yakıtları satışı pazarı"* olmak üzere iki ilgili ürün pazarı tanımlanmıştır. THY OPET'in söz konusu pazarlarda hâkim durumda bulunup bulunmadığı analizinde teşebbüsün her iki ürün pazarındaki konumu ile pazar verileri ve yukarıda sayılan diğer unsurlar değerlendirilecektir.

Jet Yakıtları Depolama ve İkmal Hizmetleri Pazarı

- (41) Bir teşebbüs jet yakıtları depolama ve ikmal hizmetleri pazarında faaliyetlerini yürütebilmesi için havalimanı işleticisi teşebbüs ile sözleşme imzalayıp ilgili depolama ve ikmal hizmetlerinin işletme hakkını devralmalı ya da ilgili havaalanında yer ve kapasite olması durumunda kendi yakıt depolama tesisini kurmalıdır. SGH özelinde yakıt tedariki yapmak isteyen bir teşebbüsün depolama tesisi kurulabilmesi için Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri AŞ'den (HEAŞ) yer talep etmesi gerekmektedir.
- (42) Faaliyet göstermek için talep edilen yer tahsisi sağlandıktan sonra Sivil Hava Ulaşımına Açık Havaalanlarında Yer Alan Gayrisihhi İşyerleri İçin İşyeri Açma ve Çalışma Ruhsatlarına İlişkin Yönetmelik ("SHY-33A") doğrultusunda hava araçlarına yönelik akaryakıt satış, dolmuş ve depolama tesislerinin faaliyet gösterebilmeleri için Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nden (SHGM) gayrisihhi işyeri açma ve çalışma ruhsatı alınması gerekmektedir. Söz konusu ruhsatın alınması için yapılan başvurular ise tesisin bulunduğu havaalanı koşulları ve çeşitli düzenlemeler göz önünde bulundurularak havalimanı işleticisi tarafından hazırlanan dosyanın SHGM tarafından değerlendirilmesi üzerine verilmektedir.
- (43) Her bir havalimanı özelinde depolama kapasitesi ve depoların sahiplik yapısı farklılık göstermektedir. Bu depolama tesisleri jet yakıtı satışı yapan şirketler tarafından müştereken veya tek başına işletilebilmektedir.
- (44) Ancak çeşitli teşebbüsler tarafından talep edilmesine rağmen HEAŞ tarafından SGH'de başka bir depolama tesisi kurulmasına izin verilmemektedir. HEAŞ, Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayi Başkanlığı'nın (SSB) %96,44 ortaklığı ile kurulmuş bir teşebbüs olup SGH'de havalimanı işletmecisi olarak faaliyet göstermektedir. Akaryakıt tesislerinin işletimi ve gelirleri, SSB tarafından görevli şirket İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı Yatırım Yapım ve İşletme AŞ (ISG) ile yapılan 09.03.2008 tarihli Sabiha Gökçen Havalimanı Yeni Dış Hatlar Terminal Binası ve Müteemmimleri Projesinin Yap-İşlet-Devret modeli çerçevesinde

yaptırılmasına ilişkin Uygulama Sözleşmesi çerçevesinde ISG'ye yüklenilmiştir. ISG ise bu hakkını yaptığı sözleşme çerçevesinde THY OPET'e devretmiştir.

- (45) HEAŞ tarafından SGH'de yer alan depolama tesislerinde hâlihazırda bir kapasite/yer probleminin bulunmadığı, mevcut pist kapasitesi ve uçak trafiği göz önüne alınarak akaryakıt tesislerinin talebi karşılayabileceğinin öngörüldüğü ifade edilmiştir. Bununla birlikte yapımı devam etmekte olan ve büyük kısmı tamamlanmış olan 2. pist ve mütemmimleri projesinin devreye alınması ile beraber yaşanacak kapasite artışları sonrasında yeni bir akaryakıt depolama tesisi kurulması yönündeki taleplerin dikkate alınacağı belirtilmiştir.
- (46) Dolayısıyla SGH'de jet yakıtı depolama ve ikmal hizmetini sunan tek teşebbüs THY OPET'tir. SGH'de jet yakıtı satışı pazarında faaliyet gösteren bütün teşebbüslerin THY OPET'ten jet yakıtı depolama ve ikmal hizmetini alması zorunludur. Dolayısıyla müşterilerin THY OPET karşısında jet yakıtı depolama ve ikmal hizmetlerine ilişkin bir alıcı güçleri olmadığı değerlendirilmektedir.
- (47) Hâkim Durumdaki Teşebbüslerin Dışlayıcı Kötüye Kullanma Niteliğindeki Davranışlarının Değerlendirilmesine İlişkin Kılavuz'da (Kılavuz) hâkim durum analizinde dikkate alınması gereken kriterlerden biri de pazara giriş ve büyüme engelleri olarak açıklanmıştır. SGH'de depolama tesisinin kurulmasına ilişkin yetki HEAŞ'a ait olduğundan ve buna ilişkin gelen taleplerin mevcut durumda reddedildiği göz önüne alındığında pazara giriş önünde engel olduğu ifade edilebilecektir.
- (48) Tüm bu hususlar dikkate alındığında THY OPET'in SGH'de "jet yakıtı depolama ve ikmal hizmetleri" pazarında tek sağlayıcı olması nedeniyle hâkim durumda olduğu değerlendirilmektedir.

Jet Yakıtları Satışı Pazarı

- (49) Daha önce de yer verildiği üzere jet yakıtları satışı pazarına yeni girecek bir teşebbüsün faaliyetlerini yürütebilmesi bakımından önünde üç seçenek bulunmaktadır. Bunlardan ilki, ilgili havaalanında yer ve kapasite olması durumunda kendi yakıt depolama tesisini kurmaktır. Bir diğer seçenek, ilgili havalimanında hâlihazırda depolama tesisi olan bir teşebbüsten depolama hizmeti almaktır. Havayollarına jet yakıtı satışı yapacak şirketin herhangi bir havalimanında deposu olmaması durumunda EPDK'dan depolama lisansı almış deposu olan şirketlerle EPDK mevzuatına uygun ve EPDK tarafından onaylanan tarifelere göre anlaşmalar yaparak bu havalimanlarında müşterileri olan havayollarına yakıt tedariki sağlayabilmektedir. Petrol Piyasası Lisans Yönetmeliği'nin 6. maddesi uyarınca jet yakıtı dağıtım pazarında faaliyet gösteren teşebbüslerin diğer teşebbüslere havacılık yakıtı ikmal hizmeti sunmasına izin verilmiştir. Son seçenek ise fiili bir depolama faaliyeti yürütmeksizin depo sahibi teşebbüslerden depoda mal satın almak yoluyla bir nevi tahsilat aracısı olarak faaliyet göstermektir.
- (50) Türkiye Petrol Rafinerileri AŞ (TÜPRAŞ) veya SOCAR Turkey Petrol Tic. AŞ (SOCAR) tarafından üretilen veya ithalat yoluyla pazara giren jet yakıtının havayolu şirketlerine satışını gerçekleştiren çok sayıda teşebbüs bulunmaktadır. SGH'de ise jet yakıtı satışı pazarında THY OPET, Shell&Turcas Petrol AŞ (Shell), SOCAR, Petrol Ofisi AŞ (POAŞ) ve BP Petrolleri AŞ (BP) faaliyet göstermektedir.
- (51) Pazarın yapısı itibarıyla bayilik sistemi bulunmamakta, tedarik şirketleri genellikle doğrudan nihai kullanıcıya (havayolları şirketleri) satış yapmaktadırlar.
- (52) Bir teşebbüsün jet yakıtları satışı pazarına girişi için tüm havalimanlarında organize

olmasına gerek bulunmamakta, bir veya birkaç havalimanında faaliyet göstermesi yeterli olmaktadır. Bu durumda pazarda faaliyet gösteren teşebbüsler tüm havalimanlarında gerek direkt hizmet sağlayarak gerekse diğer lisans sahibi teşebbüslerden hizmet alarak havayolu şirketlerine satış yapabilmektedir.

- (53) Yukarıda ifade edilen hususlar çerçevesinde teşebbüsün jet yakıtı satışı yapabilmesi için kendi deposunun olmasına gerek yoktur. Deposu olmaması durumunda EPDK'den depolama lisansı almış şirketlerle anlaşmalar yaparak havayolu şirketlerine yakıt tedariki sağlayabilmektedir. Bunun dışında fiili bir depolama faaliyeti yürütmeksizin de depo sahibi teşebbüslerden depoda mal satın almak yoluyla tahsilat aracı olarak da faaliyet gösterebilmektedir.
- (54) Örneğin, BP SGH'de depolama, teslim alma/etme ve kanat altı ikmal hizmetlerini THY OPET'ten hizmet alarak faaliyet göstermektedir. Dalaman, Esenboğa ve Adana havalimanlarında ise THY OPET'ten ürün olarak tahsilat aracı olarak faaliyet göstermektedir.
- (55) Aşağıda SGH'de jet yakıtı satışı pazarında faaliyet gösteren teşebbüslerin pazar paylarına yer verilmektedir.

22-01/4-1

Tablo 1: SGH Jet Yakıtları Satışı Pazar Payları (%)

Teşebbüs	2014		2015		2016		2017		2018		2019		2020		2021 Tahmini	
	Satış Miktarı (m3)	Pazar Payı (%)	Satış Miktarı (m3)	Pazar Payı (%)	Satış Miktarı (m3)	Pazar Payı (%)	Satış Miktarı (m3)	Pazar Payı (%)	Satış Miktarı (m3)	Pazar Payı (%)	Satış Miktarı (m3)	Pazar Payı (%)	Satış Miktarı (m3)	Pazar Payı (%)	Satış Miktarı (m3)	Pazar Payı (%)
THY OPET	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Shell	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Socar	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
POAŞ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
BP	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Diğer	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam SGH Hacmi	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kaynak: THY OPET'ten elde edilen bilgiler																

- (56) Yukarıda yer alan tablodan SGH özelinde THY OPET'in yıllar itibarıyla pazar payının düşüş gösterdiği görülmektedir. THY OPET 2021 yılına ilişkin pazar payı tahminini %(.....) olarak belirtmiştir. THY OPET'in pazar payındaki keskin düşüşün gerekçesi olarak SGH'de Pegasus Hava Taşımacılığı AŞ (Pegasus) ve Türk Hava Yolları A.O.'nın (THY) THY OPET ile çalışmaması olduğu değerlendirilmektedir. SGH'de Pegasus jet yakıtı tedarikçisi olarak POAŞ ile THY ise SOCAR ile çalışmaktadır.
- (57) Aşağıda yer alan tabloda ise jet yakıtları satışı pazarında faaliyet gösteren teşebbüslerin Türkiye genelindeki pazar paylarına yer verilmektedir.

Tablo 2: Türkiye Geneli Jet Yakıtı Satışı Pazar Payları (%)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 Eylül
THY OPET	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TFS Akaryakıt Hizmetleri AŞ (TFS)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
POAŞ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
SOCAR	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
SHELL	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
AKPET	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
BP	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
LUKOIL	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kaynak	THY OPET'ten ve POAŞ'tan elde edilen bilgiler, EPDK Verileri							

- (58) Yukarıda yer alan tablodan Türkiye genelinde THY OPET'in 2018 yılına kadar pazar lideri olduğu anlaşılmaktadır. Ancak 2019 yılı itibarıyla İstanbul Havalimanı'nın açılmasıyla birlikte faaliyetlerine başlayan TFS'nin pazarda lider oyuncu konumuna geldiği görülmektedir. THY OPET 2018 yılından itibaren sürekli pazar payı kaybetmiş ve 2021 Eylül verileri dikkate alındığında POAŞ'ın ardından üçüncü oyuncu konumuna kadar gerilemiştir.
- (59) Tüm bu hususlar birlikte değerlendirildiğinde, jet yakıtları satışı pazarında gerek SGH özelinde gerekse Türkiye genelinde çok sayıda teşebbüsün faaliyet gösterdiği, THY OPET'in SGH'deki pazar payının 2018 yılından itibaren düşüşe geçerek 2021 yılında %(.....) seviyesinde gerçekleştiği ve ilgili pazara giriş için depolama ve ikmal hizmetleri pazarındaki gibi bir giriş engel bulunmadığı anlaşılmaktadır. Coğrafi pazarın daha geniş olarak Türkiye şeklinde tanımlandığı durumda dahi THY OPET'in pazar payının yıllar itibarıyla düşüş gösterdiği ve pazarda lider oyuncu olmadığı görülmektedir.
- (60) Ayrıca jet yakıtları satışı aşamasında teşebbüsler arasında ciddi şekilde rekabet yaşandığı görülmektedir. Bu durumun en açık örneğinin THY OPET'in SGH özelinde THY yakıt ihalesini SOCAR'a, Pegasus ihalesini ise POAŞ'a kaybetmesi olduğu ifade edilebilecektir. Sonuç olarak, THY OPET'in jet yakıtları satışı pazarında hâkim durumda olmadığı değerlendirilmektedir.
- (61) Dosya konusu başvuruda, THY OPET'in SGH'de bulunan akaryakıt depolama, satış ve ikmal ünitelerinin işletilmesi faaliyeti kapsamında jet yakıtı depolama ve ikmal hizmetlerine ilişkin ücretleri fahiş düzeyde artırdığı iddia edilmektedir. Bu itibarla aşağıda öncelikle aşırı fiyat teorisi hakkında genel bilgiler verilecektir. Akabinde bu bilgiler ışığında THY OPET'in jet yakıtı depolama ve ikmal hizmetlerine ilişkin aşırı fiyatlandırma yaptığı iddiası değerlendirilecektir.
- (62) THY OPET'in jet yakıtları satışı pazarında hâkim durumda olmaması ve aşırı fiyat iddiasının esas olarak depolama ve ikmal hizmetlerine ilişkin olması gerekçesiyle jet

yakıtları satışı pazarına ilişkin aşırı fiyat değerlendirmesi yapılmayacaktır.

I.3.2. Kötüye Kullanmaya İlişkin Değerlendirme

I.3.2.1. Hâkim Durumu Kötüye Kullanma Hali Olarak Aşırı Fiyat

- (63) Aşırı fiyat, pazar gücünün uygulanması sonucunda sürekli olarak rekabetçi düzeyin önemli ölçüde üzerinde belirlenen fiyat olarak tanımlanmaktadır. Aşırı fiyatlama sonucunda rekabetçi piyasalarda oluşan tüketici fazlasının bir kısmı pazar gücünü elinde bulunduran firmaya üretici fazlası olarak geçmekte, bir kısmı ise tamamen kaybolmaktadır.
- (64) Aşırı fiyatlama uygulamasının doğrudan tüketici refahını azaltması nedeniyle rekabet hukukunun temel alanlarından birini oluşturduğu kabul edilmekle birlikte aşırı fiyatlamaya müdahale, beraberinde getirdiği birtakım sakıncalar nedeniyle tartışmalara konu olmaktadır. Bu sakıncalar, yüksek fiyatların sağlayacağı pazara yeni girişlerin engellenmesi, yatırım ve yenilik güdüsünün azaltılması ile rekabet otoritelerinin uygulamada karşılaşılabileceği aşırı fiyat/rekabetçi fiyat tespitindeki yapılabilecek hatalar, yaptırım ve tedbir uygulamalarının neden olabileceği zararlar olarak sıralanmaktadır.
- (65) Rekabet hukuku çerçevesinde ABD’de aşırı fiyatlamaya müdahale edilmediği, AB’de ise ancak sınırlı koşullar altında müdahale edildiği görülmektedir. Kurul’un da aşırı fiyatlama konusunda AB ile benzer bir yaklaşım benimsediği görülmektedir. AB’de aşırı fiyatın tespitine ilişkin yöntem olarak ABAD’ın *United Brands* kararında ortaya koyduğu ve Komisyonun *Port Of Helsingborg* kararı ile netleştirdiği Ekonomik Değer Testi (EDT) kabul edilmiştir.
- (66) 11.10.2018 tarihli ve 18-38/618-299 sayılı Kurul kararında yer verilen Ekonomik Analiz ve Araştırma Dairesi’nin görüşü ve aşırı fiyat analizi EDT’nin uygulanmasındaki prensipleri ortaya koyar niteliktedir. Buna göre iki aşamalı bir yöntemin izlendiği EDT’nin ilk adımını oluşturan Fiyat-Maliyet Farkı Testi (FMFT) yönteminde, ürün ya da hizmetin fiili fiyatı ile gerçekleşen maliyet arasındaki farkın makul veya aşırı olup olmadığı incelenmektedir. Bu farkın aşırı olduğunun tespiti halinde ise testin ikinci adımı olan Fiyat Karşılaştırması Analizi’ne (FKA) geçilmektedir.
- (67) FKA’da aşırı fiyatlama iddialarına konu olan ürün ve hizmetler bazında, teşebbüsün kendi içinde ve/veya rakiplerin fiyatları ile karşılaştırılarak aşırı olup olmadığı analiz edilmektedir. Söz konusu fiyat karşılaştırması, teşebbüsün farklı coğrafi bölgelerde, farklı müşteri gruplarına veya farklı zaman dilimlerinde uyguladığı fiyatlar baz alınarak yapılabileceği gibi aynı ilgili ürün pazarında faaliyet gösteren rakiplerin, rekabetçi pazarlarda faaliyet gösteren diğer teşebbüslerin veya başka bir coğrafi pazarda hâkim durumda bulunan bir teşebbüsün fiyatları dikkate alınarak da yapılabilmektedir.
- (68) EDT testi uygulanırken esnek bir yaklaşım benimsenmekte, dosya özelinde yapılan değerlendirmelerde fiyat karşılaştırma yöntemi öncelikli olarak uygulanabilmekte⁵ ya da maliyetlerin kesin olarak hesaplanmasının mümkün olmadığı durumlarda fiyat-maliyet analizi yapılmadan sadece FKA yoluyla da aşırı fiyat analizi yapılabilmektedir⁶. Bununla birlikte fiyat-maliyet analizi sonucu teşebbüsün zarar ettiğinin tespit edilmesi durumunda dahi, fiyat karşılaştırması testi dikkate alınarak teşebbüsün aşırı fiyat

⁵ 26.05.2006 tarih ve 06-36/462-124 sayılı Kurul kararı (MTS kararı).

⁶ 17.01.2014 tarih ve 14-03/60-24 sayılı Kurul kararı (Tüpraş kararı).

uyguladığına karar verilebilmektedir⁷.

- (69) *Port Akdeniz*⁸ kararında %55-67 aralığındaki kar marjı aşırı fiyat tespiti için yeterli görülürken, *Biletix*⁹ ve *MTS Isıtma ve Soğutma Sistemleri*¹⁰ kararlarında sırasıyla %11-18 ve %25-30 aralığında olan marjın aşırı fiyatın tespiti için yeterli olmadığı belirtilmiştir. *Tüpraş*¹¹ kararında ise, Tüpraş'ın 2008 yılının yaklaşık son üç ayında uyguladığı fiyatların, referans fiyat olarak seçilen Platts İtalya CIF Med fiyatlarından ortalama %15 oranında; Tüpraş'ın ihracat fiyatlarının da yurt içi perakende satış fiyatlarının ortalama yaklaşık %30 üzerinde olmasını aşırı fiyat tespiti yapmak için yeterli görülmüştür. *Belko* kararında teşebbüsün muhasebe maliyetlerine bakıldığında zarar etmesine rağmen rakip fiyat karşılaştırması yapılarak %50-60 oranındaki fiyat farklılığı ihlal olarak nitelendirilmiştir. *Congresium*¹² kararında da, *Belko* kararına benzer şekilde muhasebe maliyetlerine bakıldığında CONGRESIUM'un fuar alanı kiralama hizmetinden zarar ettiğinin tespit edilmesine rağmen CONGRESIUM'un fiyatları rakiplerin fiyatları ile kıyasladıktan sonra kendi fiyatları içinde karşılaştırması yapılarak teşebbüsün aşırı fiyat uygulamadığı sonucuna ulaşılmıştır.

I.3.2.2. THY OPET'in Aşırı Fiyatlama Yaptığı İddiasının Değerlendirmesi


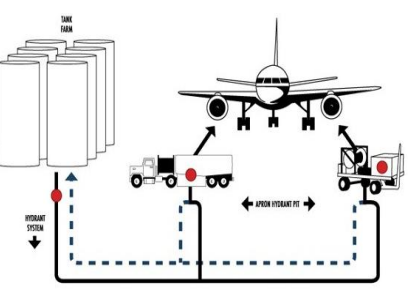

I.3.2.2.1. THY OPET'in SGH'de Jet Yakıtları Depolama ve İkmal Hizmetleri Pazarında Kârlılık Analizi

- (70) Bu bölümde THY OPET'in jet yakıtları depolama ve ikmal hizmetleri pazarında uyguladığı fiyatların aşırı olup olmadığını değerlendirmek için, ilk olarak fiyat-maliyet analizi yapılacak, ikinci adımda THY OPET'in SGH'deki depolama fiyatları ile Türkiye'de benzer büyüklükteki havalimanlarındaki fiyatlar karşılaştırılacaktır.

THY OPET Jet Yakıtları Depolama ve İkmal Hizmetleri Gelirleri

- (71) Depolama ve ikmal hizmetleri kapsamında THY OPET'in depolama geliri, hidrant geliri ve kanat altı hizmet geliri olmak üzere üç gelir kalemi bulunmaktadır. Depolama geliri ise depolama, teslim alma ve teslim etme geliri olarak üç alt kaleme ayrılmaktadır.

Şekil 2: THY OPET Jet Yakıtları Depolama ve İkmal Hizmetleri Gelirleri

Depolama Gelirleri (TL/m ³) (teslim alma/etme ve depolama ücreti)	Hidrant Gelirleri (Avro/m ³)	Kanat Altı Hizmet Gelirleri (Avro/m ³)
		

- (72) SGH'de jet yakıtı satışı yapmak isteyen teşebbüsler, kendi yakıtlarını rafinerilerden tedarik ederek THY OPET'in işletmesinde bulunan depolara nakletmektedir. THY

⁷ 27.10.2016 tarih ve 16-35/604-269 sayılı Kurul kararı (Congresium kararı), 06.04.2001 tarih ve 01-17/150-39 sayılı Kurul kararı (Belko kararı).

⁸ 05.11.2020 tarihli ve 20-48/666-291 sayılı Kurul kararı.

⁹ 01.03.2007 tarihli ve 07-18/164-54 sayılı Kurul kararı.

¹⁰ 26.05.2006 tarihli ve 06-36/462-124 sayılı Kurul kararı.

¹¹ 17.01.2014 tarih ve 14-03/60-24 sayılı Kurul kararı.

¹² 27.10.2016 tarihli ve 16-35/604-269 sayılı Kurul kararı.

OPET tarafından teslim alınan yakıt için teslim alma ücreti TL/m3 olarak fatura edilmektedir. Teşebbüsün depoladığı ürün gün sayısı baz alınarak depolama ücreti TL/m3 olarak fatura edilmektedir. Teşebbüs satış yaptığıında satış miktarı baz alınarak teslim etme ücreti TL/m3 olarak fatura edilmektedir. Depolama hizmetine ilişkin tarifeleri teşebbüsler EPDK'ye bildirmekle yükümlüdür ve bahse konu üç hizmetin bedelleri EPDK'nin yayımlaması ile resmiyet kazanmaktadır.

- (73) Bunun yanı sıra depodan çıkan yakıtın uçağa aktarılması sürecinde firmalara hidrant bedeli ve kanat altı ikmal bedeli Avro/m3 olarak fatura edilmektedir. Kanat altı ikmal bedeli THY OPET tarafından belirlenmektedir. Hidrant bedelinin belirlenmesine ilişkin ise THY OPET'in herhangi bir müdahalesi bulunmamakta ve bu tarifeler HEAŞ tarafından belirlenmektedir.

THY OPET Jet Yakıtları Depolama ve İkmal Hizmetleri Giderleri

- (74) THY OPET'in depolama ve ikmal hizmetleri kapsamında kira gideri, tesis giderleri ve dağıtımdan gelen giderler olmak üzere üç maliyet kalemi bulunmaktadır:
- (75) THY OPET işlettiği tesis için ISG firmasına toplam satış rakamları baz alınarak Avro/m3 olarak kira bedeli ödemektedir.
- (76) Tesis giderleri arasında en büyük kalemin personel giderleri olduğu belirtilmiştir. Bunun haricinde tesis giderlerini tesiste kullanılan apron içi araçların giderleri, tesis bakım ve onarım giderleri ve enerji giderleri gibi TL bazlı çoğu sabit giderler oluşturmaktadır.
- (77) Dağıtımdan gelen giderler ise teşebbüsün merkez ofisi tarafından yapılan giderlerin satış hacimleri baz alınarak dağıtılan SGH'nin payına düşen kısımdır. Bu kalem başka bir havalimanının giderini içermeyip tamamen merkez ofisin personel giderleri ve genel giderlerin aldığı paydan oluşmaktadır. Giderler TL bazlı ve sabit giderler olup her havalimanı için m3 başına aynıdır.
- (78) Gelirlerden kanat altı hizmet ve hidrant gelirleri Avro bazında, depolama gelirleri ise TL bazındadır. Giderlerden ise kira giderleri Avro bazında, tesis giderleri ve dağıtımdan gelen giderler ise TL bazındadır. Birim farklılıklarını eşitleyebilmek adına gelir ve giderlere ilişkin tablolar öncelikle Avro ardından TL bazında ayrı ayrı verilmiştir.

Tablo 3: THY OPET'in SGH'de Jet Yakıtları Depolama ve İkmal Hizmetleri için Avro Bazlı Gelir ve Giderleri (m3)

Avro/m3	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 T
Gelirler								
Kanat Altı Hizmet Gelirleri	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Hidrant Gelirleri	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Depolama Gelirleri	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Giderler								
Kira	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Tesis Giderleri	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Dağıtımdan Gelen Giderler	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
KÂR	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
KÂR ORANI	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: THY OPET'ten elde edilen bilgiler

Grafik-1: THY OPET'in SGH'de Jet Yakıtları Depolama ve İkmal Hizmetlerinde Avro Bazlı Toplam Gelir-Toplam Gider ve Kârlılık Grafiği

(.....TİCARİ SIR.....)

- (79) Yukarıda yer alan tablo ve grafikte THY OPET'in SGH'de depolama ve ikmal hizmetlerine ilişkin Avro bazlı gelir ve giderlerine yer verilmiştir. Tablodan görüleceği üzere HEAŞ tarafından belirlenen ve THY OPET'in önemli gelir kalemlerinden biri olan hidrant tarifesi 2016 yılından itibaren (.....) Avro'dan (.....) Avro'ya gerilemiştir.
- (80) 2017 yılında Avro bazında depolama gelirlerinin düşmesi ve dağıtımdan gelen giderlerde artış yaşanması neticesinde SGH'de jet yakıtları depolama ve ikmal hizmetlerinde %(.....) zarar etmiştir. Avro bazlı gelir ve giderler birlikte değerlendirilip kârlılık oranları incelendiğinde 2017 yılından 2020 yılına kadar THY OPET'in zarar ettiği görülmektedir. 2020 yılında yaşanan %(.....)'lük zararın ardından depolama tarifelerinde artış yaparak kara geçtiği ve 2021 yılında %(.....) kârlılıkla çalıştığı anlaşılmaktadır.
- (81) Aşağıda yer alan tabloda THY OPET tarafından baz alınan ortalama Avro kurlarına yer verilmiştir.

Tablo 4: Teşebbüs Tarafından Baz Alınan Ortalama Avro Kuru

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 T
Avro Kuru	3,02	3,34	4,11	5,68	6,35	8,01	10,43	16,26

- (82) Aşağıda yer alan tabloda ise THY OPET'in SGH'de depolama ve ikmal hizmetlerine ilişkin TL bazlı gelir ve giderlerine yer verilmiştir:

Tablo 5: THY OPET'in SGH'de Jet Yakıtları Depolama ve İkmal Hizmetleri için TL Bazlı Gelir ve Giderleri (m3)

TL/m3	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 T
Gelirler								
Kanat Altı Hizmet Gelirleri	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Hidrant Gelirleri	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Depolama Gelirleri	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Giderler								
Kira	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Tesis Giderleri	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Dağıtımdan Gelen Giderler	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
KÂR	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
KÂR ORANI	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: THY OPET'ten elde edilen bilgiler

Grafik-2: THY OPET'in SGH'de Jet Yakıtları Depolama ve İkmal Hizmetlerinde TL Bazlı Toplam Gelir-Toplam Gider ve Kârlılık Grafiği

(.....TİCARİ SIR.....)

- (83) THY OPET'in TL bazlı gelir ve giderleri dikkate alındığında 2016 yılından itibaren hem gelirleri hem de giderleri artmıştır. Avro bazlı gelir ve giderlerle benzer şekilde THY OPET SGH'de SGH'de jet yakıtları depolama ve ikmal hizmetlerinde 2017 yılından 2020 yılına kadar zarar etmiştir ve 2020 yılında bu zararın oranı % (.....)'lere ulaşmıştır.
- (84) THY OPET tarafından EPDK'ya iletilen ve EPDK tarafından TL olarak yayımlanan şikâyete konu depolama tarifelerine bakıldığında 2020 yılından 2021 yılına %137'lik bir artış yaşandığı görülmektedir. Ancak hem ilgili dönemde Avro kurunda yaşanan artış nedeniyle kira ödemelerinde 2020 yılına kıyasla TL bazında %30'luk bir artış yaşanması hem de 2020 yılında % (.....) zarar etmesi nedeniyle ilgili artışın makul olduğu değerlendirilmektedir. Nitekim depolama tarifesinde yapılan artış neticesinde 2016 yılından sonra ilk kez THY OPET'in gelirleri giderlerini aşmış ve 2021 yılında % (.....) oranında kâr elde etmiştir.
- (85) Aşağıdaki tabloda ise SGH'ye yakın büyüklükte olabilecek havalimanları için EPDK tarafından yayımlanan depolama ve teslim alma/etme hizmet bedellerine ve yapılan artış oranlarına yer verilmiştir.

Tablo 6: EPDK Tarafından Yayımlanan Depolama ve Teslim Alma/Etme Hizmet Bedelleri

Teşebbüs Adı	Uygulama Tarihleri	Depolama Hizmet Bedeli (TL/m3)	Artış Oranı	Teslim Alma/Etme Hizmet Bedeli (TL/m3)	Artış Oranı
POAŞ Esenboğa	21.12.2018	0,54		56,7	
	1.01.2020	0,61	12,9%	64,07	13,0%
	1.07.2020	0,66	8,20%	69,2	8,01%
	1.07.2021	0,86	30,30%	89,96	30,0 %
THY OPET Sabiha Gökçen	4.01.2019	0,4452		25,44	
	6.01.2020	0,4979	11,84%	28,45	11,83%
	23.11.2020	0,6971	40,01%	39,83	40,00%
	28.05.2021	1,4847	112,98%	84,84	113,01%
Shell İzmir Adnan Menderes	1.03.2017	0,23		17,39	
	8.02.2019	0,32	39,13%	23,41	34,62%
	20.04.2021	0,45	40,63%	30	28,15%
POAŞ Muğla Milas Havalimanı	21.12.2018	0,54		29	
	1.07.2020	0,66	22,22%	35,39	22,03%
	1.01.2021	0,73	10,61%	39,18	10,71%
	1.07.2021	0,84	15,07%	45,06	15,01%
POAŞ Adana Şakirpaşa Havalimanı	21.12.2018	0,54		90	
	1.01.2020	0,61	12,96%	101,7	13,00%
	1.07.2020	0,66	8,20%	109,84	8,00%
	1.07.2021	0,86	30,30%	142,79	30,00%
POAŞ Antalya Havalimanı	21.12.2018	0,54		39,6	
	18.03.2019	0,54	0,00%	39,6	0,00%
	1.01.2020	0,61	12,96%	44,75	13,01%
	1.01.2021	0,73	19,67%	53,51	19,58%

	1.07.2021	0,91	24,66%	66,35	24,00%
POAŞ Gaziantep Havalimanı	21.12.2018	0,54		108	
	1.01.2020	0,61	12,96%	122,04	13,00%
	1.07.2020	0,66	8,20%	131,8	8,00%
	1.07.2021	0,86	30,30%	171,34	30,00%
POAŞ İzmir Havalimanı	21.12.2018	0,54		39,6	
	1.01.2020	0,61	12,96%	44,75	13,01%
	1.07.2020	0,66	8,20%	48,33	8,00%
	1.01.2021	0,73	10,61%	53,51	10,72%
	1.07.2021	0,84	15,07%	61,53	14,99%
BP Antalya Havalimanı	7.03.2018	0,1768		11,36	
	1.01.2019	0,21	18,78%	13,63	19,98%
	11.02.2020	0,24	14,29%	15,3	12,25%
	1.02.2021	0,28	16,67%	17,53	14,58%

Kaynak: <https://www.epdk.gov.tr/>

- (86) Her havalimanının maliyet yapısı farklı olmakla birlikte SGH ile benzer havalimanlarındaki depolama ve teslim alma/etme tarifeleri dikkate alındığında, SGH'de uygulanan tarifelerden daha yüksek ve daha düşük havalimanları olduğu görülmektedir.
- (87) THY OPET tarafından Mayıs 2021'de SGH'de uygulanan teslim alma/etme hizmet bedeli (.....) TL'dir. Bununla birlikte POAŞ tarafından Esenboğa'da uygulanan ücret (.....) TL, Adana Şakirpaşa Havalimanı'nda uygulanan bedel (.....) TL'dir. Öte yandan POAŞ tarafından Antalya Havalimanı'nda uygulanan tarife (.....) TL, Shell tarafından İzmir Adnan Menderes Havalimanı'nda uygulanan teslim alma/etme bedeli (.....) TL'dir. Görüleceği üzere SGH'den daha yüksek teslim alma/etme uygulayan teşebbüsler olduğu gibi daha düşük uygulayan teşebbüsler de bulunmaktadır.
- (88) Ülkemizde İstanbul Havalimanı ile birlikte özel teşebbüs tarafından işletilen bir diğer havalimanı SGH'dir. Bu iki meydan dışında birçok havalimanının işletme hakkını elinde bulunduran Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMI), depolama ve ikmal hizmeti sunan teşebbüslerden TL olarak kira bedeli almakta ve kira bedellerini yıllık TÜFE değerleri üzerinden güncellemektedir. Ancak DHMI'nin pandemi sebebiyle daralan havacılık sektörüne destek vermek adına 2022 yılı sonuna kadar kira ücretlerinde %(.....) bir indirim yaptığı ifade edilmiştir. Bununla birlikte THY OPET tarafından SGH'de depolama ve ikmal hizmetleri kira bedeli Avro olarak ödenmektedir. Bu durumun da diğer havalimanları ile karşılaştırıldığında THY OPET adına bir dezavantaj oluşturduğu değerlendirilmektedir.
- (89) Sonuç olarak jet yakıtları depolama ve ikmal hizmetleri pazarında THY OPET tarafından depolama ve teslim alma/etme bedellerinde artış yapılırsa da THY OPET'in 2017-2020 döneminde zarar etmiş olması ve Avro olarak ödenen kira bedellerinde kurdaki artışla birlikte artış yaşanması göz önüne alındığında THY OPET'in incelenen dönemde depolama ve teslim alma/etme bedellerinde aşırı fiyat uyguladığı yönünde bir sonuca ulaşamamıştır.

I.3.3. Taahhütlere İlişkin Değerlendirme

- (90) THY OPET'in SGH'de bulunan akaryakıt depolama, satış ve ikmal ünitelerinin işletimi konulu ve 5 yıl süreli sözleşmeye 26.02.2014 tarihli ve 14-08/155-66 sayılı Kurul kararı ile taahhütler çerçevesinde izin verilmiştir. Akdedilen sözleşme, süresi dolunca

kendiliğinden sona ermiştir. THY OPET tarafından ISG ile Aralık 2019 yılında yeni bir sözleşme akdedilmiş ve bu sözleşme için Kuruma başvuru yapılmıştır. 27.02.2020 tarihli ve 20-12/155-M sayılı Kurul kararıyla, kontrolün niteliğine ilişkin yeni bir durum ortaya çıkmadığına, taraflar arasında akdedilen sözleşmenin 4054 sayılı Kanun kapsamında olmadığına ve herhangi bir işlem tesisine yer olmadığına karar verilmiştir.

- (91) Bu kapsamda yeni sözleşme ile tarafların SGH kararında yer alan taahhütlere bağlı olup olmadığı konusu hâsıl olmuştur. Söz konusu durum ile ilgili THY OPET'ten gelen cevabi yazıda Kurul kararında sözleşmeye ilişkin yeni bir taahhüt istenmediği veya koşul belirlenmediği, dolayısıyla SGH kararında yer alan taahhütlerin yeni sözleşme dönemini etkilemediği, bu nedenle THY OPET'in yeni sözleşme dönemindeki davranışlarının, eski sözleşme dönemini kapsayan taahhütler çerçevesinde değerlendirilmesinin mümkün olamayacağı ifade edilmektedir.
- (92) Yukarıda yer verilen bilgiler kapsamında, 2014 yılında imzalanan THY OPET'in SGH'de bulunan akaryakıt depolama, satış ve ikmal ünitelerinin işletimi konulu ve 5 yıl süreli sözleşmenin 2019 yılında sona erdiği, Kurulun 26.02.2014 tarihli ve 14-08/155-66 sayılı kararıyla getirilen taahhütlerin sözleşme süresiyle bağlı olduğu ve bu döneme ilişkin herhangi bir taahhüt ihlalinin söz konusu olmadığı, THY OPET ile ISG arasında Aralık 2019 yılında imzalanan yeni sözleşmeye 27.02.2020 tarihli ve 20-12/155-M sayılı Kurul kararıyla herhangi bir işlem tesisine yer olmadığı kararının verildiği ve herhangi bir taahhüt uygulamasının öngörülmediği dolayısıyla 2014 tarihli Kurul kararında yer verilen taahhütlerin 2019 yılında imzalanan yeni sözleşmeye uygulanamayacağı değerlendirilmektedir.

J. SONUÇ

- (93) Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre, 4054 sayılı Kanun'un 41. maddesi uyarınca şikâyetin reddi ile soruşturma açılmamasına, gerekçeli kararın tebliğinden itibaren 60 gün içinde Ankara İdare Mahkemelerinde yargı yolu açık olmak üzere, OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.