

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2019-1-057 (Muafiyet)
Karar Sayısı : 19-46/786-343
Karar Tarihi : 26.12.2019

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Birol KÜLE
Üyeler : Arslan NARİN (İkinci Başkan), Adem BİRCAN,
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
Tower Bomonti Merkez Mah. Akar Cad. No:3 Kat:27 Şişli
İSTANBUL

- (1) **D. DOSYA KONUSU:** İstanbul Havalimanı'nın akaryakıt faaliyetlerinden sorumlu şirketi İGA Havalimanı Akaryakıt Hizmetleri A.Ş. ile Türk Hava Yolları A.O. arasında imzalanan çerçeve yakıt tedarik sözleşmesine ilişkin menfi tespit belgesi verilmesi veya muafiyet tanınması talebi.
- (2) **E. DOSYA EVRELERİ:** Rekabet Kurumu (Kurum) kayıtlarına 11.09.2019 tarih ve 6052 sayı ile intikal eden ve eksiklikleri en son 10.12.2019 tarih ve 8590 sayı ile tamamlanan bildirim üzerine düzenlenen 23.12.2019 tarihli ve 2019-1-057/MM sayılı Muafiyet Raporu görüşülerek karara bağlanmıştır.
- (3) **F. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda özetle;
- İGA Havalimanı Akaryakıt Hizmetleri A.Ş. (İGA AKARYAKIT) ile Türk Hava Yolları A.O. (THY) arasında imzalanan çerçeve yakıt tedarik anlaşmasının 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un (4054 sayılı Kanun) 4. maddesi kapsamında olduğu,
 - Anlaşmanın münhasırlık hükmü içermesi nedeniyle 4054 sayılı Kanun'un 8. maddesi çerçevesinde menfi tespit belgesi alamayacağı ve 2002/2 sayılı Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği'nde (2002/2 sayılı Tebliğ) yer alan şartları sağlamadığından grup muafiyetinden faydalanamayacağı,
 - Bununla birlikte, söz konusu anlaşmanın 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesi kapsamında bireysel muafiyetten yararlanabileceği

sonuç ve kanaatine ulaşılmıştır.

G. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

- (4) Kurum kayıtlarına 11.09.2019 tarih ve 6052 sayı ile giren bildirimde, İGA AKARYAKIT ve THY arasında imzalanması planlanan Yurtiçi Hava Aracı Yakıt Tedariki Çerçeve Sözleşmesi'ne (Çerçeve Sözleşme) menfi tespit belgesi verilmesi veya bu şartları taşımaması halinde muafiyet tanınması talep edilmektedir.

G.1. İlgili Teşebbüsler

G.1.1. Türk Hava Yolları A.O. (THY)

- (5) 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 galley ve aksesuar üretimi ve ticareti, KDV iade ve danışmanlık hizmeti, uçak içi eğlence sistemleri yazılımı ve bakımı alanlarında faaliyet göstermektedir.
- (6) 2009 yılında THY ve Opet Petrolcülük A.Ş.'nin (OPET) %50'şer ortaklığı ile tam işlevsel ortak girişim niteliğindeki THY OPET Havacılık Yakıtları A.Ş.¹'nin (THY-OPET) kurulmasından itibaren THY, hava araçlarının ihtiyacı olan yakıtın depolanması ve uçağa ikmal alanlarında da bu ortak girişimi aracılığıyla faaliyette bulunmaktadır.
- (7) THY'nin faaliyetleri temelde dört iş koluna ayrılmaktadır:

Yolcu ve yük taşımacılığı: THY bugün itibariyle toplam 311 noktaya uçuş hizmeti vermektedir. Toplamda 124 ülkeye sefer düzenlemektedir. *Turkish Cargo* markası ile ise, THY'ye ait filonun yansıra 88 noktaya direkt kargo uçuşu gerçekleştirmektedir.

Teknik hizmetler: Uçak teknik bakımı, uçak motoru bakımı, uçak koltuğu üretimi ve ticareti, uçak *galley* ve aksesuar üretimi ve ticareti gibi alanlarda faaliyet göstermektedir.

Yakıt tedariki: Mevcut durumda söz konusu havalimanlarında ihale yönetimi ile havalimanlarına jet yakıtın tedariki faaliyetini iştiraki olan THY-OPET ile gerçekleştirmekte olup, ilgili işleme izin verilmesi halinde İstanbul 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 donanım 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 yıllık bir süre ile THY-OPET'e devredilmiştir.

G.1.2. İGA Havalimanı Akaryakıt Hizmetleri A.Ş. (İGA AKARYAKIT)

- (8) İGA AKARYAKIT'ın ana sözleşmesi uyarınca;
- 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 yaptırma,

¹ Rekabet Kurulunun (Kurul) 28.08.2009 tarih ve 09-39/981-247 sayılı kararı.

- Her türlü hava aracı için petrol ürünleri, madeni yağlar ve gresler ile petrol kimyası ürünlerinin kara ve deniz vasıtalarıyla, boru hatlarıyla naklini yapmak ve yaptıрма,
- Yurt içi ve yurt dışında her türlü hava aracı için petrol ürünleri, madeni yağlar ve gresler ile petrol kimyası ürünlerinin depolanması, elleçlenmesi, satışını sağlayacak havaalanları içinde ve/veya dışındaki depolama tesis ve araçlarında depolanıp perakende ve toptan satışı işlemleri faaliyetleri,
- Akaryakıt istasyonu açmak ve işletmek ve bu doğrultuda her türlü petrol ürünü (benzin, mazot, dizel, bio dizel, LPG, LNG, madeni yağ vb.) alım, satım, perakende ticareti ve pazarlamasını yapma

alanlarında faaliyet göstermesi öngörülmüştür.

- (9) İGA AKARYAKIT'ın öncelikli faaliyet alanının İstanbul Havalimanı'nda akaryakıt tedariki, satışı ve ikmal faaliyetlerini gerçekleştirmek olduğu anlaşılmaktadır.
- (10) Hisselerinin sermaye artırımı suretiyle THY, Total Oil Türkiye A.Ş. (TOTAL) ve Zirve Holding A.Ş. (ZİRVE) tarafından devralınması işlemine Kurulun 19.12.2019 tarih ve 19-45/769-330 sayılı kararı ile izin verilmiş olan İGA AKARYAKIT hâlihazırda LİMAN A.Ş, THY, TOTAL ve ZİRVE tarafından (.....) (%(.....)) kontrol edilmektedir ve ilgili Kurul kararında da belirtildiği üzere tam işlevsel ortak girişim niteliğini haizdir. Bu çerçevede bildirim konu sözleşmenin tam işlevsel ortak girişim ile ana teşebbüslerden biri arasında akdedildiği anlaşılmaktadır.
- (11) İGA AKARYAKIT İstanbul Havalimanı'nda jet yakıtı tedarik faaliyetlerini dikey bütünleşik bir yapı dâhilinde yürütmekte, 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. İGA AKARYAKIT, hâlihazırda (.....) olmak üzere (.....) hava yolu şirketine; (.....) olmak üzere (.....) akaryakıt dağıtım şirketine yakıt tedariki ve ikmal hizmetleri sağlamaktadır.

G.2. İlgili Pazar

- (12) Bildirime konu sözleşmenin konusunu İGA AKARYAKIT ve THY arasındaki jet yakıtı satışı oluşturmakta olup, aşağıda jet yakıtı tedarik zincirine ilişkin genel bilgi ve değerlendirmeler ile buna bağlı olarak ilgili pazar tanımlamalarına yer verilmektedir.

G.2.1. Jet Yakıtı ve Tedarik Zincirine İlişkin Genel Bilgi

- (13) 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. 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.
- (14) 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.²

² Kurulun 26.8.2009 tarih ve 09-39/981-247 sayılı kararı.

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.

- (15) 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.
- (16) Rafinaj (Rafineri/İthalat): Türkiye’de jet yakıtı üretimi alanında faaliyet gösteren rafineri şirketleri Türkiye Petrol Rafinerileri A.Ş. (TÜPRAŞ) ve SOCAR olup, bu şirketlerin 2018 yılı üretimleri incelendiğinde TÜPRAŞ’ın toplam üretim içerisinde %99,8’lik bir paya sahip olduğu görülmektedir.
- (17) Üretim şirketleri aynı zamanda ithalat yolu ile de akaryakıt tedariki gerçekleştirebilmektedir. Bu kapsamda, 2018 yılında TÜPRAŞ’ın 185.508,560 ton havacılık yakıtı ithal ettiği, buna karşın SOCAR’ın (Star Rafineri) 2018 yılına ait ithalat verisinin bulunmadığı görülmektedir.
- (18) Jet yakıtının Türkiye’de üretiminin yanı sıra ithalatı önünde yasal bir engel bulunmamakla birlikte, 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, POAŞ, 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 anlaşılmaktadır.
- (19) 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 işleme İGA AKARYAKIT’ta kontrole sahip olması öngörülen THY’nin ortak kontrolündeki diğer jet yakıtı tedarikçisi olan THY-OPET, aşağıdaki tabloda görüldüğü üzere, Türkiye genelinde pazar lideri konumundadır.

Tablo 1: Havacılık Yakıtları Pazarında Faaliyette Bulunan Teşebbüslerin Pazar Payları (2018-Türkiye Geneli)

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

Kaynak: EPDK Petrol Piyasası 2018 Yılı Sektör Raporu.

- (20) 2019 yılına gelindiğinde ise İstanbul Havalimanı’nın faaliyete geçmesi ile İGA AKARYAKIT pazara giriş yapmış olup, teşebbüs havayolu şirketlerine Nisan-Eylül 2019 dönemini içeren altı aylık sürede % (.....)’i THY kaynaklı olmak üzere toplam (.....) milyon ton jet yakıtı satışı gerçekleştirmiş olup, bu eğilimin korunması halinde THY OPET örneğinde olduğu gibi İGA AKARYAKIT’ın önümüzdeki yıldan itibaren pazarda lider konuma geçebileceği değerlendirilmektedir.

- (21) Havayolu şirketlerine jet yakıtı satışı/ikmalî 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 olduğu dönemde Atatürk Havalimanı Türkiye jet akaryakıt satışlarının yaklaşık yarısının gerçekleştiği havalimanı olarak ön plana çıkmıştır.
- (22) 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. Tedarikçilerin depolama imkânına sahip olduğu Atatürk Havalimanı'ndan farklı olarak İstanbul Havalimanı'nda depolama tesislerinden doğrudan faydalanma imkânları 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 akaryakıt şirketlerinin İstanbul Havalimanı'nda doğrudan depolama ve tedarik imkânı olmamakla birlikte, Kurulun İGA AKARYAKIT'a ilişkin 19.12.2019 tarih, 19-45/769-330 sayılı kararında yer verilen İGA AKARYAKIT'ın objektif ve ayrımcı olmayan şartlarda altyapının akaryakıt tedarikçilerine açık olduğuna ilişkin sunduğu beyan ve belgeler doğrultusunda havayolu şirketlerine satış yapmak isteyen akaryakıt şirketlerine altyapıya erişimin açık olduğu anlaşılmaktadır.
- (23) İstanbul Havalimanı'nda oluşacak toplam yakıt yukarıda yer verilen dikey bütünleşik yapı dâhilinde İGA AKARYAKIT tarafından tedarik edilmektedir. Bu bağlamda İGA AKARYAKIT İstanbul Havalimanı'nın (.....) süre ile yıllık (.....) ton olan yakıt ihtiyacını karşılamak amacı ile 11 Mayıs 2018 tarihinde bir ihale gerçekleştirmiş, bu ihale sonucuna göre İstanbul Havalimanı'nın yıllık jet yakıtı ihtiyacının %(.....) ((.....) ton) TÜPRAŞ tarafından, %(.....) ((.....) ton) VİTOL SA (ve POAŞ) tarafından ve %(.....) ((.....) ton) ise SOCAR tarafından karşılanacaktır. Sözleşme kapsamında öngörülen yakıt miktarları İstanbul Havalimanı'nın ihtiyacı halinde arttırılabilecektir.
- (24) İhalenin neticelenen toplam miktarı dikkate alındığında İstanbul Havalimanı'nın yıllık yakıt ihtiyacının (.....) ton olduğu anlaşılmaktadır. 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.
- (25) 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 edilmektedir. Bu müzakereler öncesinde İGA AKARYAKIT tarafından sertifikalı ikmal personeline ve gerekli yetkinliğe sahip iki yetkin firma ((.....) ile (.....)) ile görüşmeler yapılmış olup, söz konusu hizmet alımı bu görüşmeler neticesinde THY-OPET'e ihale edilmiştir.

- (26) 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 olmuştur.
- (27) Jet yakıtı dağıtım pazarında İGA AKARYAKIT'ın müşterisi konumundaki akaryakıt şirketleri, havayolu şirketlerine akaryakıt ikmali/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 toplam satışlarının %(.....)'ü ve havayolu şirketlerine yaptığı toplam satışların ise %(.....) THY'ye yapılan yakıt satışlarından oluşmaktadır. Dolayısıyla İGA AKARYAKIT'ın pazardan aldığı payda temel belirleyicinin THY alımları olduğu anlaşılmaktadır.
- (28) İstanbul Havalimanı'nda havayolu şirketlerine jet yakıtı satışı gerçekleştiren teşebbüslerin yaptıkları satış miktarı ve pazardan aldıkları pay aşağıdaki tabloda sunulmaktadır:

Tablo 2: 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)	(.....)	100

Kaynak: İGA AKARYAKIT'tan gelen bilgiler

G.2.2. İlgili Ürün Pazarı

- (29) Bildirim konusu işbirliği anlaşması jet yakıtının tedarikine ilişkin olup, ilgili ürün pazarı "jet yakıtları pazarı" olarak belirlenmiştir.

G.2.3. İlgili Coğrafi Pazar

- (30) 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 anlaşılmaktadır.
- (31) 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.

- (32) Avrupa Birliği uygulamasına bakıldığında ise, Avrupa Komisyonu BP-STATOIL Fuel and Retail Aviation kararında³ 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.
- (33) Yukarıda açıklanan hususlar birlikte dikkate alındığında, işbu dosya kapsamında İstanbul Havalimanı'nın ayrı bir ilgili coğrafi pazar olduğu sonucuna varılmıştır. Bu çerçevede jet yakıtı tedariki ilgili ürün pazarı bakımından ilgili coğrafi pazar "*İstanbul Havalimanı*" olarak belirlenmiştir.

G.3. Bildirime Konu Sözleşme

- (34) Bildirim kapsamında THY ve İGA AKARYAKIT arasında imzalanması planlanan Çerçeve Sözleşme esas olarak İGA AKARYAKIT'ın sağlayıcı/tedarikçi, THY'nin ise alıcı olduğu bir dikey anlaşma niteliğindedir. Sözleşme kapsamında THY'nin sözleşmenin imza tarihinden itibaren on yıl süreyle İstanbul Havalimanı'ndaki yıllık yakıt ihtiyacının en az %(.)'ini İGA AKARYAKIT'tan sağlaması öngörülmektedir.
- (35) Çerçeve Sözleşme genel hatları ile uçak yakıtı tedarikine ve ikmaline ilişkin tarafların yükümlülükleri, kalite koşulları, fiyatlandırma, faturalandırma ve ödeme koşulları, tarafların denetleme hakları, devir ve temlik, sorumluluk, temerrüt ve sonuçları başta olmak üzere mal ve hizmet alım satımı ile ilgili bir sözleşmenin gerekli diğer tüm hükümlerini içermektedir.
- (36) THY ve İGA AKARYAKIT arasında dosya konusu alım-satım ilişkisinin haricinde Kurulun 19.12.2019 tarih, 19-45/769-330 sayılı kararına konu olan bir ortaklık ilişkisi de bulunmaktadır. THY, İGA AKARYAKIT'ın hisselerinin %(.)'ini elinde bulundurmakta ve şirketi diğer ortaklar olan TOTAL, LİMAN A.Ş. ve ZİRVE ile ortaklaşa kontrol etmektedir. Dosya konusu sözleşme ile bahsedilen ortaklık ilişkisi birbirleriyle bağlantılıdır. Nitekim Çerçeve Sözleşme'nin 3. maddesinde taraflar arasındaki ortaklık ilişkisinin Kurul tarafından onaylanmaması veya onaya rağmen şirket genel kurul toplantısının gerekli sürelerde yapılmaması halinde THY'ye sözleşmeyi fesih hakkı tanınmıştır.
- (37) Bildirime konu sözleşmenin, yukarıda verilen kapsam uyarınca, tam işlevsel ortak girişim (İGA AKARYAKIT) ile ana teşebbüsü (THY) arasında, ortak girişimin kuruluş amaç ve kapsamı dâhilinde akdedildiği anlaşılacakla birlikte, İGA AKARYAKIT'ın tam işlevsel niteliği itibarıyla İGA AKARYAKIT ve THY pazarda ayrı teşebbüs konumundadır.

G.4. Değerlendirme

- (38) 2002/2 sayılı Tebliğ'in 2. maddesinde üretim veya dağıtım zincirinin farklı seviyelerinde faaliyet gösteren iki veya daha fazla teşebbüs arasında belirli mal veya hizmetlerin alımı, satımı veya yeniden satımı amacıyla yapılan anlaşmalar dikey anlaşmalar olarak

³ Case No COMP/M.7387 - Bp/ Statoil Fuel And Retail Aviation.

tanımlanmaktadır. İGA AKARYAKIT ile THY arasında akdedilmesi planlanan Çerçeve Sözleşme taraflar arasında alım-satım ilişkisini içeren dikey nitelikli bir anlaşmadır.

(39) **G.4.1. Menfi Tespit Değerlendirmesi**

(40) İGA AKARYAKIT ve THY arasında akdedilmesi öngörülen Çerçeve Sözleşme on yıl süre ile THY'nin İstanbul Havalimanı'ndaki alımlarının en az %(.....)'ini İGA AKARYAKIT'tan alması hükmünü içermektedir. Belirlenen %(.....)'lik oran taraflar arasındaki minimum alım tutarı olup, THY'nin fiilen daha fazla miktarda jet yakıtını İGA AKARYAKIT'tan alabileceği öngörülmektedir. Diğer taraftan İstanbul Havalimanı'nın faaliyete geçtiği 2019 yılı Nisan ayından bu yana THY tarafından İstanbul Havalimanı'nda gerçekleştirilen jet yakıtı alımları dikkate alındığında bu oranın %(.....) olduğu görülmektedir. Dolayısıyla THY'nin alımını sözleşmede belirtilen asgari taahhüt tutarının üzerinde bir oranda İGA AKARYAKIT'tan temin ettiği görülmektedir. Bu yönüyle bildirim konu sözleşme fiili uygulama geçmişi de dikkate alındığında THY nezdinde İstanbul Havalimanı bakımından alımların önemli bir kısmına veya tamamına tekabül eden bir münhasırlık içermektedir. Münhasırlık, rekabet hukuku bağlamında tek satıcıdan sağlama veya tek alıcıya sağlama şeklinde ortaya çıkabilmekte olup, dosya kapsamında THY'nin yapacağı jet yakıtını ilgilendirmesi yönüyle THY bakımından münhasırlık doğurur niteliktedir. Bu münhasırlık şartı diğer akaryakıt şirketlerinin THY'ye satış yapması önünde engel yaratan yönü itibarıyla 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında ele alınması gereken bir rekabet kısıtı teşkil etmektedir.

(41) Yukarıda yer verilen değerlendirme ve açıklamalar doğrultusunda bildirim konu Çerçeve Sözleşmesi'nin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında olduğu, dolayısıyla sözleşmeye menfi tespit belgesi verilemeyeceği sonucuna ulaşılmıştır.

G.4.2. 2002/2 sayılı Tebliğ Açısından Değerlendirme

(42) 2002/2 sayılı Tebliğ'in "Kapsam" başlıklı 2. maddesinde bir anlaşmanın Tebliğ kapsamında sağlanan muafiyetten faydalanabilmesi için sağlayıcının dikey anlaşma konusu mal veya hizmeti sağladığı ilgili pazar(lar)daki pazar payının %40'ın altında olması gerektiği belirtilmektedir. Dosya kapsamında ilgili pazarın "*İstanbul Havalimanı Jet yakıtı Tedariki Pazarı*" olarak belirlendiği dikkate alındığında, Nisan-Ekim 2019 döneminde İGA AKARYAKIT'ın havayolu şirketlerine yapılan satış bakımından pazardan %(.....) pay aldığı; Çerçeve Sözleşme'nin diğer tarafı THY'nin ise ilgili toplam pazardaki alımların %(.....)'sını gerçekleştirdiği görülmektedir. Bu itibarla, 2002/2 sayılı Tebliğ'de öngörülen eşiklerin aşıldığı, dolayısıyla anlaşmanın grup muafiyetinden faydalanmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

G.4.3. Bireysel Muafiyet Değerlendirmesi

(43) Bilindiği üzere 4054 sayılı Kanununun 5. maddesine göre, Kurul, bu maddede belirtilen koşulların tamamının varlığı halinde teşebbüsler arası anlaşma, uyumlu eylem ve teşebbüs birlikleri kararlarının 4. madde hükümlerinin uygulanmasından muaf tutulmasına karar verebilir: Bu koşullar;

- a. Malların üretim veya dağıtımı ile hizmetlerin sunulmasında yeni gelişme ve iyileşmelerin ya da ekonomik veya teknik gelişmenin sağlanması,
- b. Tüketicinin bundan yarar sağlaması,
- c. İlgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmaması,
- d. Rekabetin (a) ve (b) bentlerindeki amaçların elde edilmesi için zorunlu olandan

fazla sınırlanmaması

şeklinde sayılmıştır.

G.4.3.1. Ekonomik/Teknik Gelişmenin Sağlanması

- (44) Bildirime konu sözleşme ile temin edilmesi hedeflenen temel ekonomik fayda, THY'nin alımlarının toplulaştırılması suretiyle jet yakıtı tedarik zincirinin yüksek yoğunlaşmaya sahip üretim aşamasında yer alan teşebbüsler karşısında alıcı gücü oluşturularak alım maliyetlerinde tasarruf sağlanmasıdır. Daha önce yer verildiği üzere, Türkiye jet yakıtı tedarik zincirinin üst kademesi olan üretim/rafinaj/ithalat pazarında TÜPRAŞ %98-99 payla tekele yaklaşan bir konumda bulunmaktadır. TÜPRAŞ'ın pazardaki bu konumunun 2019 yılına değin kalıcı nitelikte olduğu, Türkiye jet yakıtı ihtiyacının önemli ölçüde TÜPRAŞ kaynaklı olarak sağlandığı görülmektedir. 2019 yılından itibaren ise Türkiye pazarının yaklaşık %(.....)'sine tekabül eden İstanbul Havalimanının ihtiyacının İGA AKARYAKIT tarafından toplulaştırılarak ihale edilebilmesiyle sağlanan alıcı gücü sayesinde TÜPRAŞ'ın yanı sıra uluslararası akaryakıt şirketlerinden de jet yakıtı tedariki imkânının yaratıldığı, bahsi geçen alıcı gücünün jet yakıtı tedariki üst pazarındaki pazar gücünü dengeleyici nitelikte olduğu değerlendirilmektedir.
- (45) İGA AKARYAKIT'ın yukarıda bahsi geçen toplulaştırmayı yapabilmesi ve rafineri/akaryakıt şirketleri ile jet yakıtı alımı sözleşmesi yapmak üzere ihaleye çıkabilmesi İGA AKARYAKIT'ın yeterli müşteri tabanına sahip olmasına bağlıdır. İstanbul Havalimanı'na ait Nisan-Ekim 2019 verilerine dayanarak THY alımlarının İstanbul Havalimanı'nın ihtiyacının %(.....)'üne tekabül etmesi ve buna bağlı olarak İGA AKARYAKIT'ın havayolu şirketlerine satışlarının %(.....)'inin THY'ye yapılmış olmasının da işaret ettiği üzere, tek başına THY'nin bu müşteri tabanı ihtiyacını karşılayan potansiyele sahip olduğu anlaşılmaktadır. Dolayısıyla THY, İGA AKARYAKIT bakımından jet yakıtı tedarikçileri karşısında bahse konu ihaledeki alım taahhütlerinin verilebilmesini sağlayan müşteri konumundadır.
- (46) THY, Türkiye'de jet yakıtının alıcısı konumundaki havayolu şirketleri arasında lider konumda bulunmakta olup, pazarın en büyük alıcısıdır. THY'nin ihtiyacını toplulaştırması ile maliyet tasarrufu temin etme çabası Kurulun 26.09.2018 tarih ve 18-34/562-277 sayılı THY-OPET kararında da görülmekte olup, bu ortaklık THY'ye kısmen geriye dikey bütünleşme ve alımlarını toplulaştırma imkânı sağlamıştır. THY'nin operasyonel maliyetlerinde jet yakıtının yaklaşık %(.....) paya sahip olması, bu amacın THY bakımından önemini ortaya koymaktadır.
- (47) Bahsi geçen dikey bütünleşme THY-OPET kararında maliyet tasarrufunun yanı sıra THY'ye tedarik zincirine daha fazla dâhil olma noktasında arz güvenliği de sağlar nitelikte bulunmuştur. Arz güvenliğinin sağlanması havalimanlarında uçuş sürekliliğini temin eden, böylelikle havayolu ulaşımını mümkün ve/veya erişilebilir kılan temel belirleyiciler arasında yer almaktadır.
- (48) Atatürk Havalimanı'nın yerini İstanbul Havalimanı'nın alması ile THY'ye İstanbul Havalimanı bakımından olası en yüksek maliyet tasarrufunu sağlayan seçeneğin İstanbul Havalimanı akaryakıt tedarikçisi konumundaki İGA AKARYAKIT aracılığıyla bahsi geçen dikey bütünleşmenin gerçekleştirilmesi olduğu anlaşılmaktadır. Diğer bir ifadeyle, THY bakımından Çerçeve Sözleşme ve İGA AKARYAKIT ortaklığı, İstanbul Havalimanı'nda THY-OPET ortaklığında da hedeflenen tedarik zinciri boyunca dikey bütünleşme, tedarik zincirine daha fazla dâhil olma ve sonucunda maliyet avantajı ile arz güvenliği sağlanması amacına hizmet etmektedir. Bu kapsamda Bildirim Formunda THY'nin İGA AKARYAKIT ile ortaklık ve tedarik ilişkisine girmesinin, hem yakıt

fiyatlarındaki dalgalanmalardan minimum düzeyde etkilenmesini hem de alt yapıya ait ödenecek olan kiranın ton başına makul seviyelerde olmasını sağlayacağı ifade edilmektedir. Havayolu şirketlerinin en büyük gider kalemi olan akaryakıt maliyetlerinin çeşitli sebeplerle dalgalanmasının bu giderlerin öngörülebilirliğini zorlaştırdığı, Çerçeve Sözleşme ile THY bakımından öngörülebilirliğin sağlanacağı ve THY'nin finansal durumunu daha fazla kontrol altında tutabileceği ifade edilebilecektir.

- (49) Yukarıda yer verilen açıklama ve değerlendirmeler ışığında, Çerçeve Sözleşme'nin tarafları bakımından maliyet tasarrufu ve arz güvenliği sağladığı anlaşılmakta, bu bağlamda ilgili anlaşmanın 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinin (a) bendi anlamında ekonomik gelişme doğurduğu sonucuna varılmaktadır.

G.4.3.2. Tüketicinin Yarar Sağlaması

- (50) İGA AKARYAKIT ve THY arasındaki ortaklık ilişkisi ve Çerçeve Sözleşme'nin imzalanması ile İstanbul Havalimanı'nı en yoğun kullanacak olan THY kanalıyla tüketicilere önemli faydalar sağlanacağı ifade edilmiştir. Bu bağlamda ilk sırada sağlanması öngörülen fayda Çerçeve Sözleşme ile elde edilecek maliyet tasarrufunun THY maliyetlerinde yaratacağı düşüş eşliğinde bilet fiyatlarına yansımadır.
- (51) THY'nin temin edeceği maliyet tasarrufunun tüketicilere yansıtılması hususuna İGA AKARYAKIT'a ilişkin 19.12.2019 tarih ve 19-45/769-330 sayılı Kurul kararında da yer verilmiştir. İlgili Kurul kararında belirtildiği üzere, İstanbul Havalimanı'nın uluslararası bir *hub* haline gelmesi hedefi, İstanbul Havalimanı'nın havayolu şirketleri için jet yakıtı satışı faaliyetini de içeren tüm alanlarda cazip olanaklar sunmasını gerekli kılmakta, bu rekabetçi baskının İGA AKARYAKIT'ın fiyatlamasını rekabetçi kılacağı, bununla paralel olarak gerek THY'nin gerekse akaryakıt şirketleri ve havayolu şirketlerinin İstanbul Havalimanı'nda rekabetçi fiyatlarla jet yakıtına erişimi olacağı ve bu fiyatların tüketicilere yansıtılacağı değerlendirilmektedir.
- (52) Bu faydaya ek olarak taraflarca 2020'de devreye girmesi planlanan üçüncü pist ile beraber İstanbul Havalimanı bakımından Atatürk Havalimanı'nda karşılaşılan en büyük darboğaz olan kapasite ve *slot* sıkıntılarının ortadan kalkmasının beklendiği ifade edilmektedir. Kapasite sıkıntılarının aşılması ve yeni *slot* imkânları ile beraber hem THY'nin mevcut pazarlarda sunduğu ürün ve uçuş imkânlarının derinleşeceği hem de THY'nin yeni pazarlara girme imkânının artacağı ve bu sayede 2020 yılında özellikle Japonya, Çin ve Amerika gibi önemli ticaret merkezlerine yapılacak olan uçuşlarda yeni hatların devreye gireceğinin öngörüldüğü belirtilmektedir. Bu doğrultuda tüketiciye daha fazla noktaya direkt uçuş imkânı sağlanacaktır.
- (53) Yukarıda yer verilen açıklama ve değerlendirmeler ışığında, Çerçeve Sözleşme ile temin edilen faydadan tüketicinin hakça payını alacağı, bu anlamda 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinin (b) bendinin sağlandığı sonucuna ulaşılmıştır.

G.4.3.3. İlgili Piyasanın Önemli Bir Bölümünde Rekabetin Ortadan Kalkmaması

- (54) Çerçeve Sözleşme'nin temelde getirdiği kısıtlama THY bakımından yaratılan münhasırlık olup, THY'nin ilgili pazardan %(.....) pay aldığı dikkate alındığında, münhasırlığın pazarın önemli bir kısmını rekabete kapattığı görülmektedir. Çerçeve Sözleşme uyarınca THY, İstanbul Havalimanı'ndaki ihtiyacının asgari %(.....)'ini İGA AKARYAKIT'tan sağlamayı taahhüt etmekte, fiili durumda ise ihtiyacının tamamını İGA AKARYAKIT'tan temin ettiği görülmektedir. Bu itibarla, sözleşme hükmü her ne kadar sağlayıcı tarafından ve sağlayıcı lehine bir alım taahhüdü izlenimi doğursa da fiili durum münhasırlığın THY eliyle yaratıldığını ortaya koymaktadır. Bu durum ise THY'nin alımlarını toplulaştırması amacıyla açıklanabilmektedir.

- (55) Bu bağlamda her ne kadar İstanbul Havalimanı toplam yakıt ihtiyacı İGA AKARYAKIT eliyle toplulaştırılıp ihale ediliyor görülse de, THY'nin burada sahip olduğu yüksek pay itibarıyla esasen toplulaştırılan THY ihtiyacıdır. Dolayısıyla, münhasırlık da esasen THY'nin azami maliyet tasarrufunu temin edecek şekilde İGA AKARYAKIT aracılığıyla bir kısmi dikey bütünleşmeye gitmesi sonucunda ortaya çıkmaktadır. Pazarın yapısı itibarıyla (a) bendinde bahsedilen maliyet tasarrufunun ortaya çıkması için THY tarafından alımların toplulaştırılması gerekmektedir. Kaldı ki pazarın yapısal özellikleri sebebiyle herhangi bir anda piyasadaki oyuncuların konumu THY'ye yaptıkları satışlar tarafından belirlenmekte, THY hangi firma ile tedarik sözleşmesi kurar ise o firma pazarda lider hale gelmektedir. Ayrıca İstanbul Havalimanı projesi kapsamında yapılan yatırımların geri dönüş süresi (.....) yıl olup, bu süre karşısında sözleşmenin süresi de on yıl olarak belirlenmiştir. Bu nedenle dosya özelinde, maliyet tasarrufunun ortaya çıkan rekabeti kısıtlayıcı durumu dengeleyecek nitelikte olduğu değerlendirilmektedir. İlâveten Çerçeve Sözleşme'de yukarıda yer verilen münhasırlık şartı dışında ilgili pazarda rekabeti sınırlandıran bir hüküm yer almamaktadır.
- (56) Yukarıda yer verilen açıklama ve değerlendirmeler ışığında, Çerçeve Sözleşme ve uygulamasının yol açtığı münhasırlığın 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinin (c) bendi bakımından aykırılık yaratmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

G.4.3.4. Rekabetin Zorunlu Olandan Fazla Sınırlanmaması

- (57) Bildirime konu sözleşmede, rekabet etmeme yükümlülüğü olarak ele alınabilecek münhasırlığın on yıl olarak öngörüldüğü ön plana çıkmaktadır. Rekabet hukuku uygulaması bakımından beş yıla kadarki rekabet etmeme yükümlülükleri genel olarak, grup muafiyeti tebliğlerinde yer alan değerlendirmelerin de etkisiyle, rekabeti kısıtlar görülmemektedir. Dolayısıyla bu yaklaşım dikkate alındığında bildirim kapsamında talep edilen on yıllık rekabet etmeme yükümlülüğü rekabeti gereğinden fazla kısıtlar gibi görünebilecektir. Ancak taraflar bu sürenin belirlenmesinde İstanbul Havalimanı projesi kapsamında yapılan yatırımların geri dönüş süresinin esas alındığını ifade etmektedir. Bu kapsamda, taraflarca sunulan hesaplamalara göre yatırımın geri dönüşü (.....) yılda sağlanacak olup, yatırımın iç verim oranı ise %(.....)'dir. Dolayısıyla sözleşme için öngörülen on yıllık sürenin yatırımın geri dönüşü açısından makul olabileceği değerlendirilmektedir.
- (58) Yukarıda yer verilen açıklama ve değerlendirmeler ışığında, Çerçeve Sözleşme'nin 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinin (d) bendi bakımından aykırılık doğurmadığı sonucuna ulaşılmıştır.
- (59) Yukarıda yer verilen bilgi ve değerlendirmeler ışığında, bildirime konu yakıt tedarik anlaşmasının 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinde yer alan şartların tamamını karşıladığı ve buna bağlı olarak bireysel muafiyet tanınabileceği değerlendirilmektedir.

H. SONUÇ

- (60) Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre,
- İGA Havalimanı Akaryakıt Hizmetleri A.Ş. ile Türk Hava Yolları A.O. arasında imzalanan çerçeve yakıt tedarik anlaşmasına 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında olması nedeniyle aynı Kanun'un 8. maddesi uyarınca menfi tespit belgesi verilemeyeceğine,
 - Anlaşmanın, 2002/2 sayılı Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği kapsamında grup muafiyetinden yararlanmadığına,
 - Bununla birlikte söz konusu anlaşmaya, 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinin birinci

19-46/786-343

fıkrasındaki koşulların tümünü sağlaması nedeniyle, on yıl süreyle bireysel muafiyet tanınmasına,

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