

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2023-3-074 (Devralma)
Karar Sayısı : 23-58/1131-405
Karar Tarihi : 14.12.2023

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Birol KÜLE
Üyeler : Ahmet ALGAN (İkinci Başkan), Hasan Hüseyin ÜNLÜ,
Ayşe ERGEZEN, Berat UZUN

B. RAPORTÖRLER : Mehmet Mete BAŞBUĞ, Ahmet Buğra KAZAK,
Zeynep KUŞDEMİR, Mehmet TUĞRUL, Zeynep ÇUBUK

C. BİLDİRİMDE

BULUNAN : THY Opet Havacılık Yakıtları Anonim Şirketi
Temsilcileri: Av. Emre ÖNAL, Av. Ahmet Bahadır BEKTAŞ,
Av. Merve DEMİRKAYA
Windowist Tower, Eski Büyükdere Cad. No:26/84 Kat:12
Ofis:1206, Maslak 34476 Sarıyer/İstanbul

- (1) **D. DOSYA KONUSU:** Hâlihazırda Shell Company Of Türkiye Limited Merkezi Londra Türkiye Şubesi, THY Opet Havacılık Yakıtları AŞ ve BP Petrolleri AŞ arasında imzalanmış olan ve Antalya, Bodrum-Milas Havalimanı ve İzmir Adnan Menderes Havalimanlarını kapsayan Türk Hava Meydanlarında Depolama ve Uçaklara Yakıt İkmali İçin Ortak Havacılık Operasyon Sözleşmesi kapsamında BP Petrolleri AŞ'ye ait katılım payı ve bağlantılı varlıkların, THY Opet Havacılık Yakıtları AŞ tarafından ön alım hakkının kullanılması suretiyle devralınması işlemi.
- (2) **E. DOSYA EVRELERİ:** Rekabet Kurumu kayıtlarına 27.10.2023 tarih ve 43971 sayılı yazı ile intikal eden ve eksiklikleri 04.12.2023 tarih ve 45627 sayılı yazı ile tamamlanan bildirim üzerine düzenlenen 13.12.2023 tarihli ve 2023-3-074/Öİ sayılı Devralma Ön İnceleme Raporu görüşülerek karara bağlanmıştır.
- (3) **F. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda özetle, dosya konusu işleme izin verilmesinde sakınca bulunmadığı ifade edilmiştir.

G. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

- (4) Bildirime konu işlem, Shell Company Of Türkiye Limited Merkezi Londra Türkiye Şubesi (SHELL), THY Opet Havacılık Yakıtları AŞ (THY OPET) ve BP Petrolleri AŞ (BP) arasında imzalanmış olan ve Antalya, Bodrum-Milas Havalimanı ve İzmir Adnan Menderes Havalimanlarını kapsayan Türk Hava Meydanlarında Depolama ve Uçaklara Yakıt İkmali İçin Ortak Havacılık Operasyon Sözleşmesi (Ortak Operasyon Sözleşmesi) kapsamında BP'ye ait katılım payı ve bağlantılı varlıkların, THY OPET tarafından ön alım hakkının kullanılması suretiyle devralınmasına ilişkin olup, bu çerçevede söz konusu işleme 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun (4054 sayılı Kanun) ve 2010/4 sayılı Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ (2010/4 sayılı Tebliğ) çerçevesinde izin verilmesi talep edilmektedir.
- (5) İşlem BP'nin Ortak Operasyon Sözleşmesi'nden çekilmeye karar vermesiyle birlikte, THY OPET'in BP'nin katılım payının tamamını, bağlantılı malvarlıklarıyla birlikte,

devralmak için önalım hakkını kullanmasına ilişkindir.

- (6) İşlemin ekonomik gerekçesi BP'nin Türkiye'deki havacılık yakıtları sektöründen çıkma ve Ortak Operasyon Sözleşmesi kapsamındaki adi ortaklıktan çekilme kararı vermesi ile THY OPET'in ilgili havalimanlarında havacılık yakıtının depolanması ve ikmal için gelen talebi zamanında ve eksiksiz karşılamayı hedeflemesi ve bu durumun nihai tüketiciye olumlu şekilde yansıtacağını öngörmesi olarak belirtilmiştir.

G.1.Taraflar Hakkında Bilgi

G.1.1. İlgili Teşebbüsler

G.1.1.1. THY OPET (Devralan)

- (7) THY OPET 18.09.2009 tarihinde Türk Hava Yolları A.O. (THY) ile OPET Petrolcülük AŞ'nin (OPET) %50'şer ortaklığıyla kurulmuş olup havacılık yakıtlarının depolama, ikmal ve satışı pazarında faaliyet göstermektedir.
- (8) Şirket ortaklarından THY hava taşımacılığı sektöründe, OPET ise akaryakıt dağıtım sektöründe faaliyet göstermektedir. THY OPET, Türkiye'de çeşitli havalimanlarında havacılık yakıtı satış, depolama ve ikmal hizmetleri sunmaktadır. Bu kapsamdaki faaliyetleri arasında her türlü hava aracı için petrol ürünlerinin yurt içi ve yurt dışında satımı, ithali, ihracı, dağıtımı ve nakliyesini yapmak ve yaptırmak, her türlü hava aracı için petrol ürünlerinin kara ve deniz vasıtalarıyla, boru hatlarıyla naklini yapmak ve yaptırmak, yurt içi ve yurt dışında¹ her türlü hava aracı için petrol ürünlerinin depolanması, elleçlenmesi, satışını sağlayacak havaalanları içinde ve/veya dışındaki depolama tesis ve araçlarında depolanıp perakende ve toptan satışı işleriyle meşgul olmak gibi faaliyetler bulunmaktadır.

Tablo 1: THY OPET'in Hissedarlık Yapısı

Hissedar	Hisse Yüzdesi (%)
THY	(.....)
Türk Havayolları Teknik AŞ	(.....)
OPET	(.....)
Öztürk Holding AŞ	(.....)
Inventram Teknoloji Yatırımları AŞ	(.....)
TOPLAM	100,00000

Kaynak: Bildirim Formu

G.1.1.2. BP Katılım Payı ve Bağlantılı Varlıkları (Devre Konu)

- (9) Devre konu BP'nin Ortak Operasyon Sözleşmesi kapsamındaki başta katılım payı olmak üzere belirli hak ve yükümlülüklerini ve bunlarla bağlantılı Antalya Havalimanı, Bodrum-Milas Havalimanı ve İzmir Adnan Menderes Havalimanı'ndaki uçak yakıt depolama ve ikmal hizmetlerinin sağlanmasına ilişkin varlıkları veya tesislerdeki² kullanım hakkını içermektedir.
- (10) Adi ortaklık, 2006 yılında BP, Mobil Oil Türk AŞ (MOBİL) ve SHELL tarafından Ortak Havacılık Operasyon Sözleşmesi kapsamında kurulmuştur. 2008 yılında OPET'in dâhil olduğu müşterek depolama tesisi işletme faaliyeti, MOBİL'in %25 ortaklık payının THY

¹ Küresel olarak (.....) ikmal faaliyetleri yürütmektedir.

² Tesisler, Ortak Operasyon Sözleşmesi'nde tanımlanan ve tüm binaları, yapıları, depolama ekipmanlarını, mobil yakıt ikmal ekipmanlarını ve dağıtım tesislerini, ayrıca mobil olup olmadıklarına bakılmaksızın tüm yardımcı ekipmanları ve havacılık yakıtının ve/veya havacılık ürünlerinin havalimanlarına eksiksiz olarak alınması, depolanması ve ardından ilgili katılımcıların müşterilerinin uçaklarına dağıtılması için gerekli olan ve adi ortaklığın kullanımına tahsis edilmiş tüm arazileri kapsamaktadır.

OPET tarafından devralınmasıyla³ BP, SHELL ve THY OPET⁴ tarafından sürdürülmektedir.⁵

Tablo 2: İşlem Öncesi ve İşlem Sonrası Adi Ortaklığın Hissedarlık Yapısı

İşlem Öncesi		İşlem Sonrası	
Hissedar	Hisse Yüzdesi (%)	Hissedar	Hisse Yüzdesi (%)
THY OPET	(.....)	THY OPET	(.....)
BP	(.....)		
SHELL	(.....)		
TOPLAM	100	TOPLAM	100

Kaynak: Bildirim Formu

Tablo 3: Adi Ortaklığın Mevcut Yönetim Yapısı⁶

İsim	Unvan
İrfan ÖZTÜRK (THY OPET)	İşletme Komitesi Başkanı
Zeynep KUBATOĞLU (BP)	İşletme Komitesi Üyesi
Koray SAĞLAM (SHELL)	İşletme Komitesi Üyesi

Kaynak: Bildirim Formu

G.1.2. İşlem Tarafları (Ana Gruplar)

G.1.2.1. THY ve OPET

- (11) THY OPET; THY ve OPET'in %50'şer ortaklığıyla 18.09.2009 tarihinde kurulmuş bir ortak girişimdir. Ortak girişimin taraflarından THY, küresel çapta hava taşımacılığı alanında faaliyet göstermektedir. 1933 yılında Havayolları Devlet İşletme İdaresi adıyla Milli Savunma Bakanlığına bağlı olarak kurulan THY, 1955 yılında çıkarılan 6623 sayılı Kanun'la özel hukuk kuralları ile sevk ve idare edilen bir şirket yapısına kavuşturularak Türk Hava Yolları A.O. unvanını almıştır. 1994 yılında Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun kapsamına alınıp, Özelleştirme İdaresi Başkanlığına bağlı bir iktisadi devlet teşekkülü olmuştur. THY, 2006 yılında halka arzı gerçekleştirilerek, sermaye piyasalarında işlem görmeye başlamıştır. 2017 yılı itibarıyla THY'nin sermayesinde Özelleştirme İdaresi Başkanlığı uhdesinde bulunan kamu hissesi Türkiye Varlık Fonuna devredilmiştir. THY'nin hissedarlık yapısına aşağıdaki tabloda yer verilmektedir.

Tablo 4: THY'nin Hissedarlık Yapısı

Hissedar	Hisse Yüzdesi (%)
Türkiye Varlık Fonu	(.....)
T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı Özelleştirme İdaresi Başkanlığı	(.....)
Halka Açık A Grubu	(.....)
TOPLAM	100,00

Kaynak: Bildirim Formu

- (12) 992 yılında kurulan OPET, EPDK'den alınan 19.03.2005 tarihli Dağıtıcı Lisansı kapsamında sahibi olduğu OPET ve SUNPET markaları ile benzin, motorin, gazyağı,

³ Kurulun 16.07.2014 tarih ve 14-24/482-213 sayılı kararıyla işleme izin verilmiştir.

⁴THY OPET'in kuruluşundan önce Ortak Havacılık Operasyon Sözleşmesinin taraf olan teşebbüs OPET'tir. THY ve OPET tarafından havacılık yakıtı pazarında faaliyet gösteren THY OPET'in kurulmasından sonra Ortak Havacılık Operasyon Sözleşmesinin tarafı haline gelmiştir (09.07.2008 tarih ve 08-44/606-231 sayılı Kurul kararı.)

⁵ Adi Ortaklık'ın yönetimi ve işleyişi hakkında detaylı bilgiye 6. başlıkta yer verilmektedir.

⁶ Devralma işleminden sonra adi ortaklığın kontrolü THY OPET ve SHELL tarafından sürdürülecek olup BP İşletme Komitesi'ndeki görevinden çekilecektir.

fuel oil, biodizel, yakıt nafta, ticari ve endüstriyel yakıtlar, madeni yağlar, depolama ve uluslararası ticaret alanlarında faaliyet göstermektedir.

Tablo 5: OPET'in Hissedarlık Yapısı

Hissedar	Hisse Yüzdesi (%)
Öztürk Yatırım ve Turizm AŞ	(.....)
Tüpraş Petrol Rafinerileri AŞ	(.....)
Diğer	(.....)
TOPLAM	100,00
Kaynak: Bildirim Formu	

G.1.2.2. BP Grubu

- (13) BP, dayanıklı hidrokarbonlar, mobilite ve düşük karbonlu enerji olarak üç iş alanına odaklanmış entegre bir enerji şirkettir. Avrupa, Kuzey ve Güney Amerika, Avustralya, Asya ve Afrika'da faaliyet göstermektedir. BP Grubu Türkiye'de benzin, gazyağı, motorin, fuel oil, yakıt nafta, biodizel ürünlerinin depolanması, toptan ve perakende satışı ile madeni yağ ve ihrakiye teslimi (madeni yağ, fuel oil, havacılık yakıtları (jet yakıtı), benzin, motorin, denizcilik yakıtları) faaliyetlerinde bulunmaktadır.
- (14) BP grubu, akaryakıt dağıtım, pazarlama ve havacılık yakıtlarının yanı sıra Bakü-Tiflis-Ceyhan Boru Hattı'nın ortağı ve işletmecisi olan olarak BTC ile Hazar Denizi petrolerini Ceyhan Terminalinden diğer ülkelere taşımaktadır. Aynı zamanda BP Grubu, Güney Gaz Koridoru Projesi'nin bir parçası olan Trans Anatolian Natural Gas Pipeline (TANAP) doğalgaz boru hattının da ortağıdır.

G.1.3. Sektör Hakkında Bilgi⁷

G.1.3.1. Jet Yakıt⁸ Pazarına İlişkin Genel Bilgiler

- (15) Jet yakıtı tedarik süreci, jet yakıtının Türkiye Petrol Rafinerileri AŞ (TÜPRAŞ), SOCAR Turkey Enerji AŞ (SOCAR) gibi rafineri işleten şirketlerden temininden, bu ürünün nihai kullanıcısı olan havayolu şirketlerine havalimanındaki alt yapılar aracılığıyla teslimine ilişkin süreci kapsamaktadır. Öte yandan sektörde jet yakıtı tedarik zincirinde akaryakıt piyasasına ilişkin düzenlemeler ile havacılık ve havalimanı işletmelerine ilişkin düzenlemelerin yanı sıra EPDK, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMI) tarafından yayınlanan ikincil düzenlemeler ve belirli standartlar⁹ bulunmaktadır.

G.1.3.2. Jet Yakıt Tedarik Zinciri

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

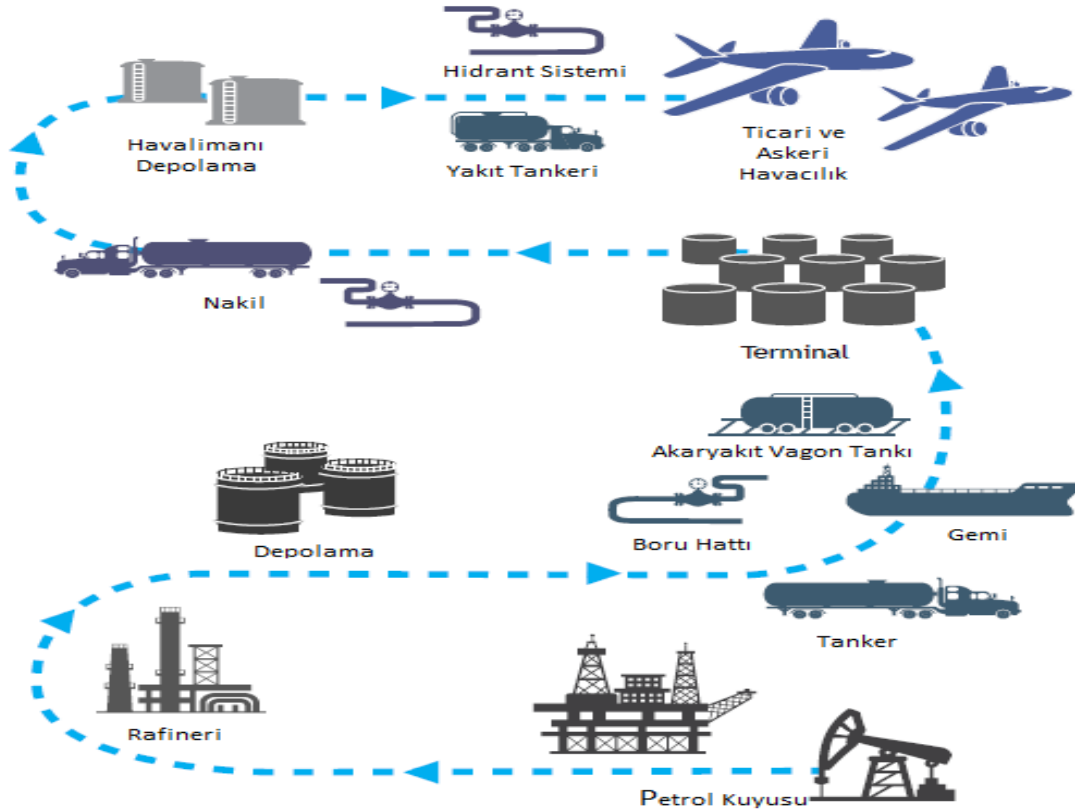
⁷ Bu bölümde Kurulun 26.02.2014 tarih ve 14-08/155-66 sayılı kararı, 26.09.2018 tarih ve 18-34/562-277 kararı ile 12.05.2023 tarih ve 23-22/426-142 sayılı kararından yararlanılmıştır.

⁸ Bu bölümde jet yakıtı ve havacılık yakıtı tabirleri havacılık sektöründe en yaygın kullanıma sahip Jet A1 yakıtı ifade etmek üzere kullanılmaktadır.

⁹ Örneğin jet yakıtı tedarikine ilişkin yurt içi pazarında hizmet sunan teşebbüslerin uyması gereken standartlar SHGM tarafından belirlenmiştir.

gerçekleştirilebilse de pazar ihtiyacı büyük ölçüde yurt içi üretimden karşılanmaktadır.

Şekil 1: Jet Yakıtı Pazarında Üretim ve Dağıtım¹⁰



- (18) Dağıtım: Jet yakıtı dağıtım pazarında faaliyet göstermek isteyen teşebbüslerin EPDK'den ihrakiye teslim lisansı¹¹ almaları gerekmektedir. İhrakiye ise Petrol Piyasası Lisans Yönetmeliği'nin 4. maddesinde "ülkenin karasuları ve/veya karasuları bitişğinde deniz vasıtalarına veya hava meydanlarında yerli ve yabancı hava taşıtlarına vergili veya vergisiz sağlanan akaryakıtı ve madeni yağ" şeklinde tanımlanmış olup aynı maddenin devamında ihrakiye teslim şirketi de yurt içinden ve yurt dışından temin ettiği ihrakiyeyi deniz ve hava taşıtlarına ikmal eden lisanslı sermaye şirketi olarak açıklanmıştır. Bu kapsamda, ihrakiye lisansı olmayan teşebbüslerin jet yakıtını fiziki olarak taşımaları yasal olarak mümkün değildir. İhrakiye lisansına sahip daha fazla teşebbüs mevcut olsa da uygulamada jet yakıtının havalimanlarına ikmalini gerçekleştiren teşebbüsler akaryakıt dağıtım şirketleri veya söz konusu şirketlerin dâhil olduğu ekonomik bütünlükte yer alan şirketlerdir. 2023 yılı itibarıyla Türkiye genelindeki havalimanlarına jet yakıtı tedarik hizmeti sunan teşebbüsler Petrol Ofisi Anonim Şirketi (Petrol Ofisi), THY OPET, Shell, BP ve TFS Akaryakıt Hizmetleri AŞ (TFS) olarak sayılabilecektir.¹² Bir teşebbüsün ilgili pazara girişi için Türkiye'deki bir veya birkaç havalimanında faaliyet göstermesi yeterli olup tüm havalimanlarında hizmet sunması gerekmemektedir. Ayrıca Petrol Piyasası

¹⁰ İlgili görsel: <https://www.chemopharm.com/resources/jet-fuel/> Erişim Tarihi: 01.12.2023

¹¹ İhrakiye "deniz ve havayolu araçlarına ücret karşılığı sağlanan akaryakıt" olarak tanımlanabilecektir.

¹² Jet yakıt satış pazarında kanat altı hizmet tedarikçisi olarak birçok aracı teşebbüs de faaliyette bulunmaktadır. Örneğin; Antalya Havalimanında Triple Star Aviation Trading Ltd., Gözen Havacılık Taşımacılık Eğitim ve Petrol Ürünleri Ticaret AŞ, BluePlan Aviation Services Consulting Ltd. gibi aracılık faaliyetinde bulunan teşebbüsler mevcuttur.

Lisans Yönetmeliğinin 6. maddesi¹³ uyarınca jet yakıt dağıtım pazarında faaliyet gösteren teşebbüslerin diğer teşebbüslere havacılık yakıt ikmal hizmeti sunmasına izin verilmiştir. İhrakiye lisansı olarak pazara yeni giren bir teşebbüs faaliyetlerini üç şekilde yürütebilmektedir:

- (i) İlgili havalimanında depolama tesisi kurmak üzere DHMİ'den faaliyette bulunacağı havalimanı için yer tahsisi ve SHGM'den gayri sıhhi müessese (GSM) ruhsatı olarak faaliyete başlamak.
 - (ii) İlgili havalimanında hâlihazırda depolama tesisi olan bir teşebbüsten depolama hizmeti almak.
 - (iii) Fiili bir depolama faaliyeti yürütmeksizin depo sahibi teşebbüslerden depoda mal satın almak yoluyla bir nevi kanat altı hizmet tedarikçisi (tahsilat aracı) olarak faaliyet göstermek.
- (19) Depolama: Jet yakıtı tedarik şirketleri tarafından rafineriden alınan veya ithal edilen yakıt, karayolu ya da denizyolu ile havalimanlarındaki depolama tesislerine nakledilmektedir. Kanat altı hizmet tedarikçiliği hariç olmak üzere jet yakıt satışı yapmak isteyen tedarikçi şirketler yatırım yaparak kendi akaryakıt depolama tesislerini kurmakta ya da diğer depolama lisansı sahibi teşebbüslerin depolama tesislerini kullanmaktadırlar. Bu akaryakıt depolama tesisleri teşebbüsler tarafından tek başına ya da müştereken işletilebilmektedir. Havayollarına yakıt satışı yapacak olan teşebbüsün depolama tesisi olmaması durumunda ise depolama lisansı almış şirketlerle anlaşmalar yaparak bu havalimanında müşterileri olan havayollarına yakıt tedarik edilebilmektedir.
- (20) Öte yandan yeni bir depolama tesisi kurmak her durumda fiziken ve/veya hukuken mümkün olmadığı gibi kimi durumda rasyonel bir seçenek olarak da görülmemektedir. Bazı teşebbüslerce, pazara yeni giren şirketler bakımından depolama hizmeti yahut depoda mal satın alınması seçeneklerinin genellikle daha rasyonel olduğu belirtilmekle birlikte, depolama tesisine sahip teşebbüslerin kapasite kısıtını gerekçe göstererek bu tür talepleri reddetme ihtimalleri bulunmaktadır. Öte yandan teşebbüsler tarafından kapasite kısıtı gerekçe gösterilerek bu tür taleplerin şu ana dek reddedilmediği de beyan edilmiştir.¹⁴
- (21) Dosya mevcudu bilgilere göre, havalimanlarında belirli bir depolama tesisine sahip olmanın başlıca avantajları; arz güvenliğinin sağlanması ve maliyetlerin etkin bir şekilde kontrol edilebilmesidir. Tedarikçi teşebbüsün kendine ait depolama tesisinin olduğu bir durumda öncelikle şirketin kendisine özgülünen bir depolama kapasitesi garanti altına alınmakta ve bu kapasite içerisindeki stok yönetimi ilk elden şirket tarafından yapılmaktadır.
- (22) Bu çerçevede, havalimanlarında yerleşik depolama tesislerinin, havacılık yakıtları satışının kritik ve tamamlayıcı bir unsuru olduğu, bu tür tesislere sahip olan teşebbüslerin pazarda etkin rekabet imkânlarının yükseldiği görülmektedir.¹⁵
- (23) İkmal: Uçaklara yakıt ikmali ise iki şekilde olmaktadır. Bunlardan birincisi, hidrant sistemi yoluyla ikmaldir. Hidrant, sağlayıcı şirketlerin havalimanlarında yahut istisnai

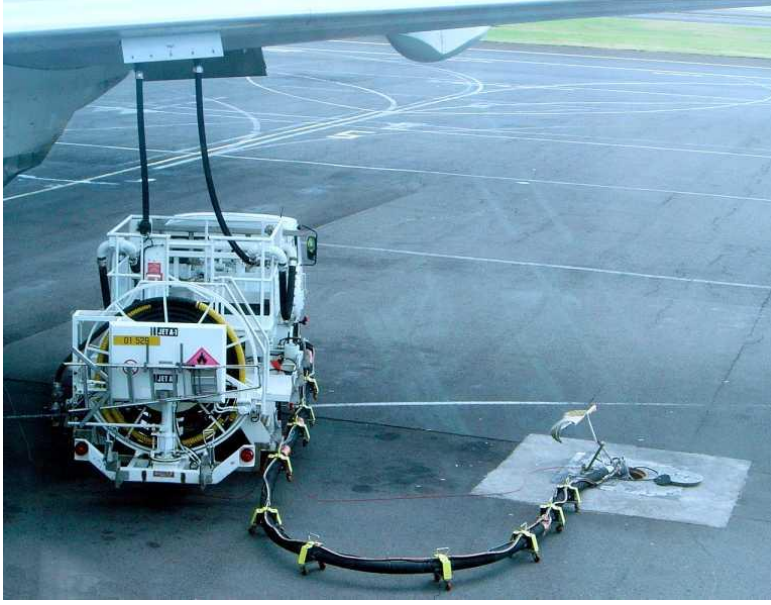
¹³ (Ek fıkra:RG-21/4/2011-27912) Lisanslı depolama tesisi bulunmayan sivil hava ulaşımına açık havaalanlarında ihrakiye teslim faaliyetinde bulunan lisans sahipleri; bu havaalanlarında, uçak ikmal aracı olarak kullandıkları akaryakıt tankerleri vasıtasıyla kendi faaliyetlerinin yanı sıra, ihrakiye teslim faaliyetinde bulunan diğer lisans sahiplerine, ilgili diğer mevzuatta kayıtlı hususların da yerine getirilmesi kaydıyla akaryakıt ikmal hizmeti verebilir.

¹⁴ Kurulun 12.05.2023 tarih ve 23-22/426-142 sayılı Kararı.

¹⁵ Kurulun 26.02.2014 tarih ve 14-08/155-66 sayılı Kararı.

olarak havalimanlarının yakınında yerleşik depolama tesislerinden başlayıp körüklerin (peronların) altından geçen ve her körükte uçağa ikmal imkânı sağlayan, bütün yakıt satıcılarının kullandığı, merkezi bir boru hattı sistemidir. Ülkemizde ilgili mevzuat uyarınca hidrant sisteminin bulunduğu havalimanlarında ikmalin kural olarak bu sistem aracılığıyla gerçekleştirilmesi zorunludur. Hidrant sistemi kurulu bulunmayan havalimanlarında ise sağlayıcı şirketler, depolardan tanker araçlara (refueller) doldurdukları yakıtı park alanında bekleyen uçaklara götürerek burada ikmal yapmaktadır.

Şekil 2: Hidrant Yoluyla Jet Yakıt Tedariki



Şekil 3: Tanker (Refueller) Kullanımı Yoluyla Jet Yakıt Tedariki



- (24) Satış ve Fiyatlandırma: Pazarın yapısı itibarıyla bayilik sistemi bulunmamakta, tedarikçi şirketler genellikle doğrudan/aracı vasıtasıyla nihai kullanıcıya satış yapmaktadır. Havayolu şirketleri genellikle yakıt ihtiyaçlarını bir veya iki yıllık süreler için düzenledikleri ihaleler yoluyla karşılamaktadır. Havayolu şirketleri izledikleri ticari stratejiye bağlı olarak ülkenin tamamındaki havalimanları bakımından tek bir ihaleye çıkılabildikleri gibi, havalimanı bazında da ihaleye çıkılabilmektedir. İhalede belirlenen fiyatlar genellikle bir yıllık süre için geçerli olacağından, jet yakıt pazarındaki fiyat

rekabeti bu ihalelerde oluşmaktadır. Bu nedenle, bir sonraki yıl için belirli bir havayolu şirketinin hangi fiyata, nereden ve ne kadar yakıt alacağı ihale ya da ihaleler sonucunda belli olduktan sonra, yıl içerisinde havacılık yakıtları konusunda faaliyet gösteren teşebbüslerin ilgili havayolu şirketi bakımından fiyat ve satış koşulları gibi unsurlarda rekabet etmeleri söz konusu olmamaktadır. Öte yandan, özellikle dolmuş uçak (charter) seferleri, bazı kargo uçakları veya rotası dışında farklı bir havaalanına inmek zorunda kalan uçaklar bakımından, kontratlar dışında plansız/spot satışlar da yapılabilmektedir. Ancak bunlar toplam pazarın görece küçük bir kısmına tekabül etmektedir.

- (25) Ülkemizde havacılık yakıtı ihalelerinde fiyatlar, yakıtı rafineriden alarak uçağa ikmal yapan sağlayıcının, geçerli rafineri çıkış fiyatına kendi katlandığı maliyetler ve kârdan oluşan bir bedel (diferansiyel/add-on) eklenmesiyle oluşmaktadır. Bu çerçevede, jet yakıtı pazarında nihai tüketiciye uygulanan fiyatın iki segmenti bulunmaktadır. Bunlar yakıt bedeli ve hizmet bedelidir. Yakıt bedeli şu şekilde oluşmaktadır:

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

- (26) Bu formül bağlamında geçen “Platts” dünya üzerindeki rafineriler tarafından bölgesel olarak belirlenen jet yakıtının baz fiyatını karşılamaktadır. Söz konusu baz fiyat, Türkiye pazarında 2017’den önce “Platt’s European Marketscan Basis Italy Jet Aviation Fuel FOB Med” ve 2017 ve sonrasında “Platt’s European Marketscan Basis Italy Jet Aviation Fuel CIF Med” kotasyonudur¹⁶. İlgili kotasyonların ağırlıklı kullanılma sebebi ise Türkiye pazarında Jet A-1 satışı yapan firmaların ürün tedarikinin büyük oranda TÜPRAŞ tarafından karşılanıyor olmasıdır. TÜPRAŞ ise, 2016 senesi ve öncesinde satış fiyatlarında “Platt’s European Marketscan Basis Italy Jet Aviation Fuel FOB Med” ve 2017 senesinden itibaren ise “Platt’s European Marketscan Basis Italy Jet Aviation Fuel CIF Med” kotasyonlarını baz almaktadır.
- (27) Yine yukarıda geçen “Rafineri Primi” dünyadaki her rafinerinin kendi maliyetleri üzerinden oluşturduğu ve Platts değerinin üzerine eklediği rafineri marjını ifade etmektedir. Formülün bir diğer unsuru olan “satıcı marjı”, yakıt tedarikçilerinin, satış karı dâhil ve bununla sınırlı kalmamak üzere, üstlendiği bütün masraf kalemlerini (yatırım maliyeti, deniz navlunu, kara navlunu, lojistik ve ara depolama maliyetleri, operasyonel giderler, merkezi giderler vb.) karşılamaktadır.
- (28) Havayollarının ihalelerinde, sağlayıcılar sadece hizmet bedeli için teklif vermektedir. Yakıt bedelinin belirlenmesinde, ikmal yapılacak havalimanlarına en yakın erişilebilir dünya piyasasında oluşan fiyatlar ve/veya rafineri çıkış fiyatları veri alınmakta olup, ihalede bu konuda belirli bir fiyat verilmemektedir. Örneğin, Akdeniz havzasında yer alan ülkelerde genelde İtalya limanlarında oluşan nihai ürün fiyatları dikkate alınmaktadır (Platts İtalya). Platts tarafından her gün, o gün pazarda gerçekleştirilen işlemler dikkate alınarak Jet A1 için bir gösterge satış fiyatı açıklanmaktadır. Akdeniz havzasında yer alan ülkelerdeki havalimanları için yapılacak sözleşmelerde ürün bedeli, genellikle bir ay önceki Platts İtalya ortalama satış fiyatları olarak belirlenmektedir. Bu bedel, pazardaki fiyat değişikliklerine bağlı olarak her ay için değişmektedir. Ülkemizde de “ihraç kayıtlı” (dış hat uçuşları için ÖTV ve KDV’den muaf) satışlarda genellikle bu bedel dikkate alınmaktadır.
- (29) Jet yakıtı ücretlerinin oluşturulmasına etki eden maliyet kalemlerinin fiyatlandırılması

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

esas olarak akaryakıt tedarikçisi teşebbüsler tarafından yapılmaktadır. Bununla birlikte Petrol Piyasası Fiyatlandırma Sistemi Yönetmeliği'nde tarifeler (i) onaya tabi tarifeler, (ii) bildirim tabi tarifeler ve (iii) ilana tabi tarifeler olarak üçe ayrılmaktadır. Bu ayrıma göre, işleme ve iletim hatları ile bağlantılı olmayan lisanslı depolama faaliyetlerine ilişkin tarifeler ile rafinerici ve dağıtıcı lisans sahiplerinin tavan fiyat tarifeleri bildirim tabi tarifeler olarak nitelendirilmektedir. Sözü edilen ayırım çerçevesinde bildirim tabi tarifeler EPDK onayı gerektirmemektedir. Bununla birlikte, tarifelerde belirtilen fiyatlar ancak EPDK'ya bildirildikten sonra uygulanabilmektedir.

- (30) Depolama hizmetleri kapsamında EPDK gözetimine tabi gelir kalemleri şu şekilde sıralanmaktadır:
- Depolama Hizmet Bedeli: Yakıtın günlük olarak geçici depolanmasına ilişkin hizmet bedelidir.
 - Teslim Alma Hizmet Bedeli: Yakıt firmasının kendi lojistik imkânları ile getirdiği malın merkezi depoya teslim alınmasına (mal kabul) ilişkin hizmet bedelidir.
 - Teslim Etme Hizmet Bedeli: Yakıt firmasına ait malın, yakıt firmasına ait müşterisine teslim edilmek üzere merkezi depodan çıkarılmasına ilişkin hizmet bedelidir.
- (31) EPDK'nın herhangi bir tavan uygulaması olmamakla birlikte EPDK, depolama faaliyeti gösteren akaryakıt firmalarının taleplerini, firmaların yatırım maliyetleri, küresel, bölgesel, ekonomik (döviz, enflasyon gibi tüm etkenler dâhil olmak üzere) ve çevresel/sektörel koşullara göre değerlendirip yayımlamaktadır. Ücret tarifeleri her ne kadar EPDK tarafından yayımlansa da tarifeleri belirleyen depo işletmeciliğini üstlenen şirkettir. Bununla birlikte söz konusu fiyat yapısı, bildirim tabi bir fiyatlandırma olup, herhangi bir tavan fiyat uygulaması söz konusu değildir.
- (32) Jet yakıtı pazarının bir diğer özelliğinin de uçakların mecbur kalmadıkça tek yönlü sefere yetecek kadar yakıt almaları olduğu anlaşılmaktadır. Bir uçağın kalkıştan önce alacağı yakıt miktarı; yolcu sayısı ve kargo miktarına; kalkılacak ve inilecek pistin uzunluğu ve kabul edebileceği ağırlığına; inilecek pistin uzaklığına; hava durumuna; uçuş yüksekliğine; acil durumlarda inebileceği en yakın havalimanına göre değişmektedir.
- (33) 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 havalimanına gitmeye yetecek kadar yakıt ikmalinde bulunmaktadır. Bu durum pahalı yakıt satılan bir meydana uçacak uçağın, ucuz olan meydandan daha fazla yakıt alması gibi bir seçeneği genellikle ortadan kaldırmakta ve her havalimanında ikmal tesisleri ve/veya ikmal araçlarının bulunmasını zorunlu kılmaktadır.
- (34) Tüketici: Son olarak Türkiye'de havacılık yakıtları pazarında nihai tüketicilerin kimler olduğunun tespit edilmesi önem arz etmektedir. Jet A-1 yakıtı tedarikini tarifeli yolcu ve kargo taşımacılığını içeren ticari havacılık ile askeri olmayan ve tarifeli hava taşımacılığı hariç her türlü uçuşu içeren genel havacılık (iş amaçlı uçuşları, özel havacılığı, uçuş eğitimleri, planör uçuşları, hava ambulansı uçuşları, charter uçuşları vb.) olmak üzere iki ana grupta toplamak mümkündür. Jet yakıtı talebini büyük oranda havayolu firmaları oluşturmaktadır. Yakıt maliyetlerinin toplam maliyetleri içerisinde payının değişmesi teşebbüslerin ölçeği dâhilinde değişiklik göstermekte olup yakıt giderlerinin havayolu firmaları açısından önemli bir maliyet kalemi olduğu ve yakıt maliyetlerinin toplam maliyetin yaklaşık %35-40'ını oluşturduğu sektör oyuncularını

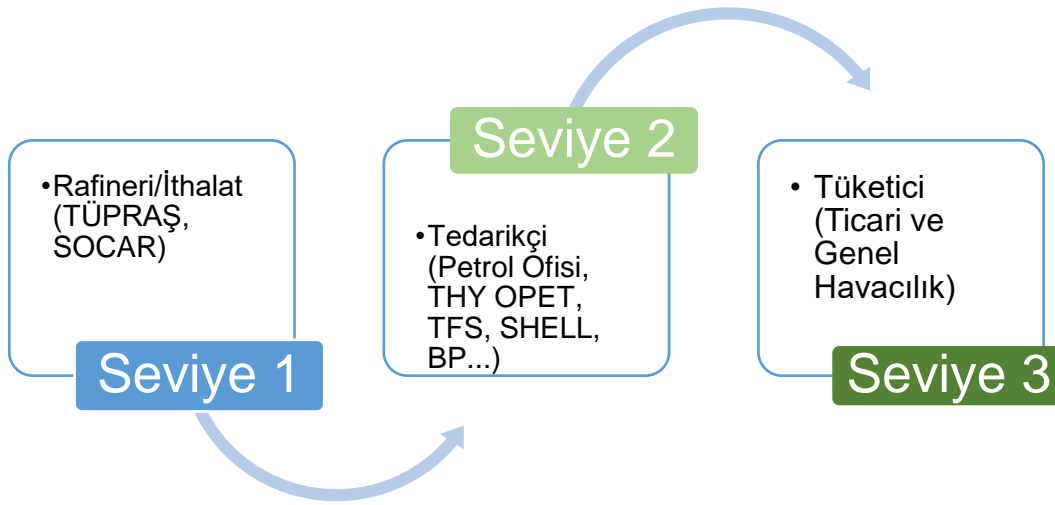
tarafından ifade edilmiştir.

G.1.4. İlgili Pazar

G.1.4.1. İlgili Ürün Pazarı

- (35) Havacılık yakıtları avgas (aviation gas) ve jet yakıtları isimleri altında ikiye ayrılmaktadır. Avgas pervaneli (içten yanmalı) motorlara sahip uçaklarda kullanılan yüksek oktanlı bir benzin türü olup tüketimi oldukça az olduğu için yurt içi avgas ihtiyacı ithalat yoluyla karşılanmaktadır. Jet yakıtları ise jet motorlu uçaklarda yakıt olarak kullanılmakta olup en yaygın türü Jet A-1 ismi verilen üründür.
- (36) Jet yakıt tedariki zinciri temel olarak üç aşamadan oluşmakta olup, en üstte rafinerilerin ana aktör olduğu rafinaj faaliyetleri yer alırken, ikinci aşamada akaryakıt şirketleri, üçüncü aşamada ise nihai tüketici konumundaki havayolu şirketleri yer almaktadır.

Şekil 4: Jet Yakıt Pazarında Üretim ve Dağıtım



- (37) Yukarıda da belirtildiği üzere jet yakıtı tedarikinin ilk basamağı olan rafineri kısmında Türkiye sınırları içerisinde hâlihazırda TÜPRAŞ ve SOCAR hizmet sunmaktadır. TÜPRAŞ'ın İzmit, İzmir ve Kırıkkale rafinerilerinde; SOCAR'ın ise İzmir rafinerisinde jet yakıtı üretilmektedir. TÜPRAŞ ve SOCAR'ın 2019-2022 yılları arasındaki jet yakıtı üretim miktarlarına aşağıdaki tabloda yer verilmektedir:

Tablo 6: 2019-2022 Yılları Arasında Türkiye'de Jet Yakıtı Üretimi Bulunan Teşebbüslerin Üretim Miktarları (Ton)

Teşebbüs	2019	2020	2021	2022
TÜPRAŞ ¹⁷	4.819.052,61	2.612.629,32	2.954.765,85	3.736.639,48
STAR RAFİNERİ	1.145.785,24	308.247,43	351.469,99	979.392,57
Toplam	5.964.837,84	2.920.876,75	3.306.235,84	4.716.032,05

Kaynak: 2019-2022 EPDK Petrol Piyasası Sektör Raporu

- (38) TÜPRAŞ ve SOCAR'ın 2019-2022 yılları arasındaki jet yakıtı üretimine ilişkin pazar paylarına aşağıdaki tabloda yer verilmektedir:

¹⁷ Söz konusu rakamlar İzmit, İzmir ve Kırıkkale rafinerilerinin toplam üretim miktarı baz alınarak hesaplanmıştır.

Tablo 7: 2019-2022 Yılları Arasında Türkiye’de Jet Yakıtı Üretimi Bulunan Teşebbüslerin Üretim Miktarları (%)

Teşebbüs	2019	2020	2021	2022
TÜPRAŞ	80,79	89,45	89,37	79,23
STAR RAFİNERİ	19,21	10,55	10,63	20,77
Toplam	100,00	100,00	100,00	100,00

Kaynak: 2019-2022 EPDK Petrol Piyasası Sektör Raporu

- (39) Havacılık operasyonunun en önemli unsurlarından biri stabil ve güvenilir yakıt ikmal ve depolama 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 tarafından verilen “İşyeri Açma ve Çalışma Ruhsatı” ve EPDK tarafından verilen “ihrakiye lisansı” sahibi teşebbüsler üstlenmektedir.
- (40) Depolama hizmeti sunmak isteyen teşebbüslerin yukarıda da izah edildiği üzere EPDK’dan depolama lisansı almaları gerekmektedir. Lisans sahibi depolama işletmecisi depolama hizmeti almak isteyen teşebbüslerden depolama, teslim alma ve teslim etme tarifelerine göre hizmet bedelleri almaktadır. Buna ilaveten havalimanında yakıt satışı yapacak ve bundan dolayı depolama hizmeti alacak tüm teşebbüslere depolama işletmecisi özelinde, eşit imkân sağlanması adına EPDK tarafından onaylanan bir depolama tarifesi yayımlanmakta ve bu tarife göre depolama, teslim alma ve teslim etme bedelleri alınmaktadır. Ayrıca depolama hizmeti alacak her teşebbüse aynı tarife uygulanmaktadır. Öte yandan daha önce bahsedildiği üzere farklı depolama firmaları arasında tarife ücretleri ise maliyetler (depo kapasitesi, yapılan satış vb.) nedeniyle farklılaşabilmektedir.
- (41) Genellikle havalimanlarında depolama ve ikmal faaliyetlerini yürüten teşebbüsler aynı zamanda jet yakıtı satışı alanlarında faaliyet gösteren akaryakıt şirketleridir. Jet yakıtı satışlarının depolama ve ikmal pazarı ve satışına ilişkin pazarlar, yakın ilişkili pazarlar olup tedarik zincirinin dikey unsurlarını oluşturmaktadır. Bununla birlikte jet akaryakıt satışı ile depolama hizmetleri birbirinden farklı iki pazar niteliğinde olup fiyat, maliyet, tabi olduğu düzenlemeler gibi hususlar bakımından farklılaşmaktadır. Jet yakıtı satışı yapan teşebbüsler, bu yakıtın havalimanlarında uçaklara teslimi için depolama ve ikmal hizmetlerini ya kendi işlettiği depolar vasıtasıyla gerçekleştirme ya da üçüncü taraflardan hizmet almak durumundadır. Bu bakımdan söz konusu iki hizmetin birbirini tamamlayıcı nitelikte olduğu söylenebilecektir. Bu nedenle havacılık yakıtı depolama ve ikmal hizmetinin farklı bir pazar teşkil ettiği değerlendirilmektedir. Nitekim Kurulun çeşitli kararlarında¹⁸ depolama ve satış faaliyetlerinin ayrı pazarlar teşkil ettiği, Türkiye’de depolama hizmetlerinin büyük havalimanlarında bir ticari faaliyet olarak yürütüldüğü değerlendirilmesi yer almaktadır. Dolayısıyla dosya kapsamında ilgili ürün pazarlarından biri “jet yakıtı depolama ve ikmal hizmetleri pazarı” olarak belirlenmiştir.
- (42) İlgili havalimanlarında faaliyet gösteren jet yakıtı depolama pazarındaki teşebbüslerin depolama kapasitelerine ise aşağıdaki tabloda yer verilmektedir:

¹⁸ 16.07.2014 tarihli ve 14-24/482-213 sayılı Kurul kararı, 12.05.2023 tarih ve 23-22/426-142 sayılı Kurul kararı.

Tablo 8: İlgili Havalimanlarında Jet Yakıtı Depolama Pazarında Faaliyet Gösteren Teşebbüslerin Depolama Kapasiteleri (m³)¹⁹

Havalimanı	Teşebbüs		Mevcut Kapasite (m ³)	Kapasite Oranı (%)	Mevcut Kapasite (m ³)	Kapasite Oranı (%)
Antalya Havalimanı	Adi Ortaklık (Toplam)	BP	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
		THY OPET	(.....)	(.....)		
		SHELL	(.....)	(.....)		
	Petrol Ofisi				(.....)	(.....)
	İstanbul Jet Havacılık ve Yakıt Hizmetleri AŞ (İstanbul Jet)				(.....)	(.....)
Bodrum Milas Havalimanı	Adi Ortaklık (Toplam)	BP	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
		THY OPET	(.....)	(.....)		
		SHELL	(.....)	(.....)		
	Petrol Ofisi				(.....)	(.....)
Adnan Menderes Havalimanı	Adi Ortaklık (Toplam)	BP	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
		THY OPET	(.....)	(.....)		
		SHELL	(.....)	(.....)		
	Petrol Ofisi				(.....)	(.....)

Kaynak: Bildirim Formu

- (43) Dosya kapsamında etkilenen pazarı doğrudan oluşturmamakla birlikte yakın ilişkili olması sebebiyle incelenmesi gereken bir diğer pazar ise "jet yakıtları satış pazarı"dır. Teşebbüsler havayolu şirketlerine üç şekilde jet yakıtı sağlayabilmektedir. Bunlardan ilki, havalimanlarında bulunan depolama tesislerinin işletme hakkını elde ederek, rafineriden alınan yakıtın ilgili depolara aktarımı akabinde hidrant sistemi ile veya tankerler aracılığı ile uçaklara iletilmesidir. İkinci yöntem, depolama tesisine sahip olmayan teşebbüsün, depolama lisansına sahip ve söz konusu hizmeti veren teşebbüsten ilgili hizmetleri alarak kendi yakıtlarını uçaklara aktarmasıdır. Son yöntem ise, depolama tesisine sahip olmayan teşebbüsün, depolama ve ikmal hizmetlerini alamadığı diğer bir deyişle kendi yakıtlarını havalimanındaki depolama tesislerine getiremediği durumda ortaya çıkmaktadır. Depolama tesisine sahip teşebbüsten tek bir ücret karşılığında, işletme sahibi teşebbüsün yakıtının hizmet almak isteyen teşebbüs adına fatura edilerek uçaklara aktarılmasıdır. Burada teşebbüs depolama tesisine sahip teşebbüsün yakıtının kendi nam ve hesabına havayolu şirketine satışını istemektedir. Bir nevi tahsilat aracı görevi üstlenmektedir. Bu nedenle jet yakıtları satış hizmetleri yakıtın uçağa geliş sürecinden farklı bir pazar olarak değerlendirilmiştir.
- (44) Yukarıda yer verilen değerlendirmeler ışığında, ilgili ürün pazarları "jet yakıtları depolama ve ikmal hizmetleri pazarı" olarak belirlenmiştir. Öte yandan, akaryakıt zincirinde yakın ilişkili pazarlar olması nedeniyle jet yakıtları satış pazarında da değerlendirmeler yapılmıştır.

G.1.4.2. İlgili Coğrafi Pazar

- (45) Uçaklara yakıt ikmali genellikle uçağın kalkış yapacağı alanda yapılmaktadır. Herhangi bir havalimanındaki havacılık yakıt tedarikinin maliyeti havayolu şirketi için ciddi ölçüde artsa dahi, havayolu şirketinin alternatif bir alandan yakıt bulması çok güçtür. Bu bağlamda her bir uçağın kalkış yapacağı alandaki yakıt tedarik sistemine ve tedarikçisine bağlı olduğu, diğer bir ifadeyle her bir havalimanının yakıt tedariki anlamında birbirinden farklılaştığı değerlendirilmektedir.

¹⁹ SOCAR'ın İzmir Adnan Menderes Havalimanı ve Bodrum Milas Havalimanı'nda depolama tesisleri bulunmakla birlikte depolama lisansına sahip olmadıkları için üçüncü taraf firmalara depolama hizmeti verilememekte, ilgili tesisler EPDK ihrakiye teslim lisansına tabi olarak çalışmaktadır. Antalya Havalimanı'nda ise depolama tesisi işletmemekte olup kiralamış oldukları tesislerden THY'nin yakıtını sağlamaktadırlar.

- (46) Uçağın kalkış yapacağı havalimanından fazla yakıt alarak, dönüş yolunda kalkış yapacağı havalimanından yakıt almaması, böylelikle de kalkış yapılan alan ile varılan alandaki yakıt tedarikinin birbirine ikame olduğu öne sürülebilir. Sektör hakkında bilgi bölümünde de belirtildiği üzere *tankering* olarak adlandırılan bu yöntemin uçağın kalkışta ve inişte ihtiyacından fazla yakıt yüküyle hareket etmesi anlamına geleceğinden uçuş güvenliği çerçevesinde birtakım riskleri bulunmaktadır. Öte yandan *tankering* çerçevesinde fazla yakıt yüklemek uçuşun operasyonel maliyetini artırdığından söz konusu yöntem havayolu şirketleri tarafından mecbur kalınmadıkça tercih edilmemektedir. Dolayısıyla her bir havalimanının havacılık yakıtı tedariki bakımından birbirinden farklı bir coğrafi pazar olduğu görülmektedir.
- (47) Avrupa Komisyonu'nun uygulamalarına bakıldığında da *BP/Statoil Fuel and Retail Aviation* kararında²⁰ bir havayolu şirketinin yakıt fiyatları artan bir havalimanına alternatif arz kaynağını kolayca bulamayacak olması ve yakıt tedarikçilerinin havalimanı bazında teklif vermesi dikkate alınarak her bir havalimanının ayrı bir ilgili coğrafi pazarı oluşturduğu ifade edilmiştir. Benzer şekilde Kurulun 26.09.2018 tarih ve 18-34/562-277 sayılı kararı ve 12.05.2023 tarih ve 23-22/426-142 sayılı kararında da havalimanlarının her biri jet yakıtları depolama ve ikmal faaliyeti bakımından farklı bir coğrafi pazar olarak belirlenmiştir.
- (48) Yukarıda açıklanan hususlar ve geçmiş tarihli Kurul kararları da dikkate alındığında mevcut dosya kapsamında Antalya Havalimanı, Bodrum Milas Havalimanı ve İzmir Aydın Menderes Havalimanı'nın ayrı ilgili coğrafi pazarlar olduğu değerlendirilmektedir. Bu kapsamda incelenen dosya özelinde jet yakıtı depolama ve tedariki ve jet yakıtları satışı ilgili ürün pazarları bakımından ilgili coğrafi pazarlar "Antalya Havalimanı, Bodrum Milas Havalimanı ve İzmir Aydın Menderes Havalimanı" olarak belirlenmiştir.

G.1.5. Geçmiş Tarihli Kurul Kararları

28.12.2006 Tarih ve 06-95/1202-365 Sayılı Karar (Menfi Tespit)

- (49) Söz konusu karar, havalimanlarında BP, MOBİL ve SHELL tarafından bağımsız şekilde işletilen depolama tesislerinin müştereken işletilmesine yönelik uygulamaların temelini teşkil etmektedir. Dosyanın konusunu BP, MOBİL ve SHELL arasında imzalanan Ortak Operasyon Sözleşmesi'ne menfi tespit belgesi verilmesi talebi oluşturmaktadır.
- (50) Bildirime konu sözleşme, BP, MOBİL ve SHELL'in İstanbul Atatürk, Antalya, İzmir Adnan Menderes ve Bodrum-Milas Havalimanlarındaki münferit depolama tesislerini bir çatı altında toplayarak, tarafların depolama ve uçaklara ikmal hizmetlerini kapsayan faaliyetlerinin tek elden yürütülmesine yöneliktir. Taraflar bildirim formunda, bu ortak operasyonun sadece depolama ve ikmal hizmetlerini kapsayacağı, tarafların müşteri bulma, fiyatlandırma ve stratejik kararlarında serbest olacağını ifade etmişlerdir.
- (51) Bildirilen işlemde, herhangi bir bağımsız teşebbüsün veya hissenin devri söz konusu olmaması nedeniyle, 1997/1 sayılı Tebliğ'in 2. maddesinin (a) ve (b) bentlerinde sayılan²¹ haller kapsamında değerlendirilemeyeceği, bu noktada sözleşme kapsamında tarafların ortak operasyon yürütmek amacıyla depolarını ve tesislerini

²⁰ Case No COMP/M.7387 - Bp/ Statoil Fuel And Retail Aviation.

²¹ Mülga 1997/1 sayılı Tebliğ'in 2.maddesinin a v e b bendi 2010/4 sayılı Tebliğ ile paralel düzenlenmiştir. Fıkralara aşağıda yer verilmektedir:

"a) Bağımsız iki veya daha fazla teşebbüsün birleşmesi. b) Herhangi bir teşebbüsün ya da kişinin diğer bir teşebbüsün malvarlığını yahut ortaklık paylarının tümünü veya bir kısmını ya da kendisine yönetimde hak sahibi olma yetkisi veren araçları devralması veya kontrol etmesi."

ortak bir çatı altında toplamalarının bir ortak girişim olarak kabul edilip edilemeyeceği hususunun önem kazanacağı ifade edilmiştir.

- (52) İlgili sözleşme incelendiğinde bu şirketin taraflardan bağımsız olmaması nedeniyle bir ortak girişim olarak değerlendirilemeyeceğine ve bu çerçevede bildirilen sözleşmenin, yoğunlaşma doğurmaması nedeniyle, 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi kapsamında değerlendirilemeyeceğine kanaat getirilmiştir.
- (53) Bildirilen sözleşmenin, hâkim durumun kötüye kullanılmasıyla ilgili bir yönünün olmaması nedeniyle, 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında değerlendirilmesine gerek olmadığı sonucuna ulaşılmıştır.
- (54) Kanunun 4. maddesi kapsamında ise, katılımcıların satış fiyatları ve tahmini satış miktarları gibi hususlar piyasadaki rekabeti tesis eden ihalelerle önceden belirlenmiş olduğundan, sözleşme çerçevesinde yürütülen ortak operasyonun bu süreçte taraflar arasındaki rekabeti kısıtlayıcı bir amaca hizmet etmeyeceği gibi böyle bir etkiye de yol açabilecek nitelikte olmadığı değerlendirilmiş ve söz konusu rakiplerin ortak ikmal operasyonu yürütmesinin rekabetin kısıtlanmasına yol açmayacağına kanaat getirilmiştir.
- (55) Ayrıca tarafların, fiyat ve satış koşullarının ortak operasyonla ilgili olmadığından, sadece birbirlerinin satış miktarları konusunda bilgi sahibi olmaları söz konusu olabileceği, rakiplerin güncel satış miktarı bilgilerinin rekabete duyarlı bilgiler olarak kabul edilmesinin mümkün olmadığı, bu nedenle bu bilgilerin elde edilmesinin rekabeti kısıtlayıcı bir sonuca yol açmayacağı anlaşılmıştır ve sonuç olarak dosya konusu sözleşmeye menfi tespit belgesi verilmesine karar verilmiştir.

09.07.2008 Tarih ve 08-44/606-231 Sayılı Karar (Muafiyet)

- (56) Kurum kayıtlarına intikal eden başvuru, havayolu şirketlerine yapılacak akaryakıt depolama faaliyetinin müşterek tesiste yürütülmesi işlemine OPET'in de dâhil olmasına ilişkindir. Bu kapsamda imzalanan "Ortak Operasyon Sözleşmesi" ve "Varlıkların Satışı Sözleşmesi" ile gerçekleştirilen işbirliğine menfi tespit belgesi verilmesi veya bu şartları taşımaması halinde muafiyet tanınması talep edilmiştir. Söz konusu sözleşme, yukarıda özetlenen 28.12.2006 tarihli kararda bahsedildiği üzere İstanbul Atatürk, Antalya, İzmir Adnan Menderes ve Bodrum-Milas Havalimanını kapsamaktadır.
- (57) 2006 yılında alınan kararda BP, MOBİL ve SHELL'in taraf olduğu Sözleşme Kurulun verdiği menfi tespit belgesi çerçevesinde yürütülürken, havacılık yakıtları sektörüne giren OPET'in Sözleşmeye taraf olması gündeme gelmiş ve OPET'in de dâhil olduğu başvuruya konu Sözleşme yeniden imzalanmıştır.
- (58) İşlemin Kanunun 7. maddesi kapsamında yoğunlaşma doğurucu bir ortak girişim olup olmadığı değerlendirilmiş, yukarıda özetlenmiş olan 2006 tarihli kararda da sebepleri açıklandığı üzere bu Sözleşmenin bir ortak girişim olarak değerlendirilemeyeceğine ve yoğunlaşma doğurmaması nedeniyle, 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi kapsamında bir devir işlemi olmadığına kanaat getirilmiştir.
- (59) Türkiye hava yakıtları piyasasının diğer uluslararası piyasalardan farklı olarak tedarik açısından tek rafinerinin faaliyette olduğu bir yapıya sahip olması, söz konusu rafineri şirketi olan TÜPRAŞ'ın hâkim durumda bulunması, TÜPRAŞ'ın tam kontrolünü elinde bulduran Koç Grubunun OPET'in de ortak kontrolüne sahip olması hususlarının, Petrol Ofisi'nin lider pozisyonda olduğu ve hatta hâkim durum değerlendirmesine tabi tutulabileceği jet yakıtı pazarında ileriye dönük rekabetçi bir piyasa yapısı oluşmasında birtakım riskler doğurabileceği değerlendirilmiştir.
- (60) Piyasada fiyatların oluştuğu ihalelerde teklif seviyesinin yakıt fiyatı ve hizmet

bedelinden oluştuğu, yakıt maliyetlerinde belirleyicinin TÜPRAŞ'ın olduğu ve ortak operasyonun da rakip teşebbüslerin hizmet alanındaki işbirliğinden oluştuğu dikkate alındığında bu ortaklığın, maliyet avantajları nedeniyle fiyatların düşmesine yol açacağı hususunun olumlu bir gelişme sağlayabileceği gibi, tarafların rekabetçi davranışlarının koordinasyonuna yol açma ve rekabet seviyesini düşürme yönünde olumsuz sonuçlar doğurma ihtimalini de ortaya çıkaracağı değerlendirilmiş ve dolayısıyla sözleşmeye menfi tespit belgesi verilemeyeceği sonucuna ulaşılmıştır. Akabinde grup muafiyetinden faydalanıp faydalanmadığı incelenmiştir.

- (61) BP, SHELL ve MOBİL tarafından ortak kullanılan depoların OPET tarafından da kullanımının sağlanarak ölçek ekonomisinden daha verimli bir şekilde yararlanılacağı ve tarafların ortalama maliyetlerinde azalmanın sağlanacağı, maliyetlerde yaşanacak avantajın yanı sıra ortak havacılık operasyonu sayesinde Devlet Hava Meydanları İşletmesi tarafından tahsis edilen sınırlı alanın daha verimli kullanılacağı, ayrıca ortak operasyonla birlikte, uçaklara ikmalî gerçekleştirilen Jet A-1 yakıtının alev alması durumunda etkilenecek alan havalimanı olduğundan risklerin en aza indirilmesi ve yürütülen operasyonun emniyetli bir şekilde gerçekleştirilmesi sağlanabileceği hususları dikkate alınarak sözleşmeye muafiyet tanınmasına karar verilmiştir.

26.8.2009 Tarih ve 09-39/981-247 Sayılı Karar (THY OPET Ortak Girişim)

- (62) Kurum kayıtlarına intikal eden başvuruda THY ile OPET arasında hava araçlarına jet yakıtı dağıtımı için bir Ortak Girişim Şirketi (OG) kurulması işlemine izin verilmesi talep edilmiştir. Kurulması planlanan ortak girişimin jet yakıtı dağıtımı, satımı, iletimi ve depolanması faaliyetlerinde bulunacağı ifade edilmiştir. Tarafların OG kurma amacının OG ve THY arasında tedarik hizmeti veren bir dikey anlaşmanın uygulanması değil, piyasada jet yakıtı tedariki faaliyetinde bulunan ve üçüncü taraflara da hizmet sağlayan bir yapı oluşturmak olduğu belirtilmiştir.
- (63) Bildirim konusu ortak girişim işleminin ana teşebbüsleri, aynı pazarda faaliyet göstermediklerinden birbirlerine rakip olmadıkları dolayısıyla koordinasyon doğurucu bir etkisinin olmayacağı değerlendirilmiştir.
- (64) Hâkim durum değerlendirmesinde dikey yapı incelendiğinde OPET'in önemli hissedarlarından TÜPRAŞ'ın hâkim durumda bulunmasına rağmen, petrol ürünlerinin rafineri çıkış fiyatlarının dünya çapında kabul edilmiş genel kuralları olması, rafineri çıkış fiyatının belirlenmesinde ithalat imkânlarının oluşturacağı baskı ve taraflardan birinin THY olması göz önünde bulundurulduğunda, TÜPRAŞ'ın rafinaj aşamasında fiyatları yükseltme gücünün olmayacağına kanaat getirilmiştir. Ayrıca OPET'in petrol ürünleri alımının tamamını TÜPRAŞ'tan değil ithalat yoluyla da temin ettiği görülmüştür.
- (65) Dikey yapının tedarik aşaması incelendiğinde, Petrol Ofisi'nin hâkim durumda olduğu ve çoğu havaalanında tek tedarikçi olduğu görülmüş, kurulacak olan OG'nin faaliyetlerinin, söz konusu pazardaki rekabete dinamizm katabileceği değerlendirilmiştir.
- (66) Yukarıda yer verilen değerlendirmeler sonucunda hâkim durum yaratılmasının veya mevcut hâkim durumun güçlendirilmesinin ve böylece rekabetin önemli ölçüde azaltılmasının söz konusu olmaması nedeniyle işleme izin verilmesine karar verilmiştir.

16.07.2014 Tarih ve 14-24/482-213 Sayılı Karar (Nihai İnceleme)

- (67) İlgili kararda MOBİL'in Ortak Operasyon Sözleşmesi'ne konu varlıklardaki %25 mülkiyet hakkının THY OPET tarafından devralınması işlemine izin verilmesi talebinin taahhütler kapsamında değerlendirilmesi talep edilmiştir.

- (68) Ortak Operasyon Sözleşmesi Antalya, Bodrum, İzmir ve İstanbul havalimanlarını kapsamaktadır ve MOBİL, SHELL, BP ve THY OPET arasında imzalanmıştır. Sözleşmeye konu varlıklarda taraflar eşit mülkiyet hakkına (%25) sahipken işleme izin verilmesi durumunda THY OPET'in %50'lik bir paya sahip olacağı ifade edilmiştir.
- (69) Dosya konusu işlemin, MOBİL'in Ortak Operasyon Sözleşmesi'nden kaynaklanan hak ve yükümlülükleri ile ilgili sözleşme çerçevesinde bahse konu havalimanlarında sahip olduğu malvarlığı ve işletme haklarının THY OPET'e devrini içerdiğinden, 2010/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesinin (b) bendi gereği bir devralma işlemi olduğu ayrıca tarafların ciro eşiklerini aştığı ve izne tabi bir işlem olduğu değerlendirilmiştir.
- (70) THY OPET tarafından işleme ilişkin oluşabilecek rekabetçi endişelerin giderilmesi amacıyla nihai inceleme aşamasında ek taahhütler alınmış olup aşağıda depolama hizmetlerine diğer akaryakıt şirketlerince erişim sağlanması ve teşebbüsler arası ayırım yapmamaya yönelik taahhütlere yer verilmektedir.

"Depolama faaliyetlerine erişim sağlamaya ilişkin taahhütler

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

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

- Depolama faaliyetlerine erişim sağlamaya ilişkin taahhütlerin uygulanmasına ilişkin taahhütler:

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

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

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

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

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

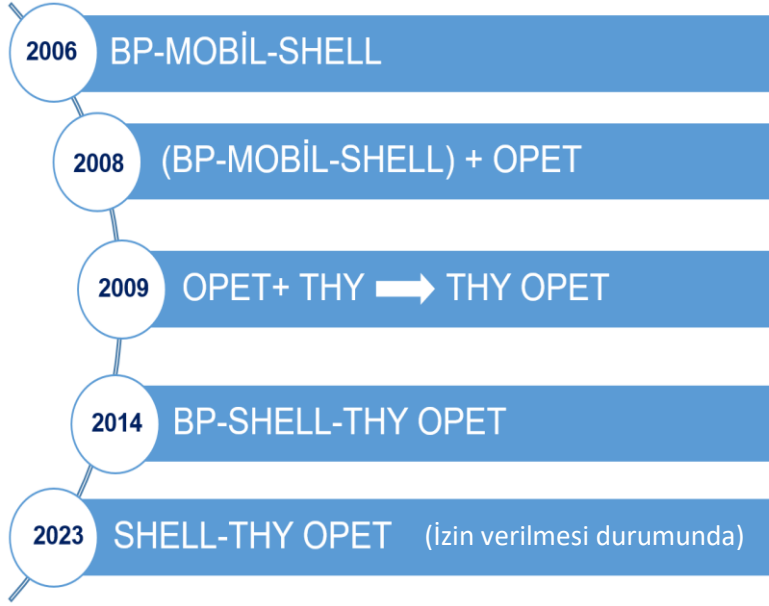
-Teşebbüsler arası ayırmacılık yapmamaya ilişkin taahhütler

THY OPET tarafından sunulan taahhütlerde yer alan Atatürk ve Antalya Havalimanları için devralmak istediği kapasitenin 1/2'lik kısmını Adnan Menderes ve Milas Bodrum Havalimanları için ise devralmak istediği kapasitenin 1/3'lük kısmını "Ortak Operasyon Sözleşmesi katılımcıları hariç üçüncü kişilere açmayı veya açılmasına rıza göstermeyi veya açılmasına hiçbir surette engel olmamayı taahhüt etmektedir" ifadesinin "(açmayı) ve/veya Ortak Operasyon Sözleşmesi'nin 10.2 maddesi uyarınca bir onay/izin alınmasının gerekmesi halinde bu izin/onayları almayı taahhüt etmektedir."

- (71) Karar kapsamında bu taahhütlerin rekabetçi endişeleri ortadan kaldırdığına ve işleme izin verilebileceği sonucuna ulaşılmıştır.
- (72) Ortak Havacılık Operasyon Sözleşmesinin taraflarının kronolojik olarak değişimini

gösteren şekilde aşağıda yer verilmektedir.

Şekil-5: Ortak Operasyon Sözleşmesi Taraflarının Kronolojik Süreçte Değişimi



12.05.2023 Tarih ve 23-22/426-142 Sayılı Karar (Birleşme/Devralma)

- (73) Dosyanın konusunu Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü tarafından 01.12.2021 tarihinde gerçekleştirilen ihale doğrultusunda Fraport TAV Antalya Yatırım Yapım ve İşletme AŞ'nin Antalya Havalimanı bünyesinde yeni imtiyaz döneminde sahip olacağı akaryakıt ikmal ve depolama tesislerinin inşası ve işletilmesi haklarının Potas Akdeniz Akaryakıt Dağıtım Anonim Şirketi'ne (POTAS) devredilmesi işlemine izin verilmesi talebi oluşturmaktadır.
- (74) Dosya kapsamında ilgili ürün pazarı ve coğrafi pazar ise sırayla "jet yakıtları depolama ve ikmal hizmetleri pazarı ve jet yakıtları satışı pazarı" ve "Antalya Havalimanı" olarak tespit edilmiştir.
- (75) Dosya kapsamında POTAS'ın üst pazarda depolama faaliyetini münhasıran yerine getireceği ve Petrol Ofisi'nin hâlihazırda alt pazarda sahip olduğu yüksek pazar gücü ve girdinin alt pazardaki oyuncular için önemi dikkate alındığında ilgili işlemin rekabetçi sorunlara neden olabileceği değerlendirilmiştir. POTAS tarafından işleme ilişkin oluşabilecek rekabetçi endişelerin giderilmesi amacıyla taahhütler alınmış olup aşağıda depolama hizmetlerine ve teşebbüsler arası ayırım yapmamaya yönelik taahhütlere yer verilmektedir.
- "Lisans İşlemlerine İlişkin Taahhütler: POTAS tarafından, üçüncü kişilere depolama hizmeti sağlanabilmesi için gerekli olan depolama lisansının alınması konusunda tam, eksiksiz ve ivedilikle başvuru yapılacaktır. Bu bağlamda, söz konusu lisansın zamanında alınması ve üçüncü kişilere hizmet sağlanmasında herhangi bir aksama yaşanmayacağı garanti altına alınacaktır.
 - Depolama Faaliyetlerine Erişim Sağlamaya İlişkin Taahhütler: POTAS, devir işleminin gerçekleşmesini müteakip, üçüncü kişilerin depolama hizmetlerine erişim taleplerini kabul edecektir. Erişim talepleri arz güvenliği, kapasite oranları dikkate alınarak karşılanacak; erişim sağlama ücreti de EPDK tarafından onaylanan tarifeler üzerinden uygulanacaktır. Depolama hizmetleri yalnızca bir havayolu şirketine mal teslim yükümlülüğü altına girmiş firmalara verilebilir.
 - Ürün Satış ve Kanat Altı İkmal Hizmetine Erişim Sağlamaya İlişkin Taahhütler: POTAS, diğer teşebbüslerin POTAS'tan (depodan) ürün alım taleplerinin karşılanması ile gerek

satın alınan gerekse depolanan ürünlerin kanat altı ikmal hizmetini onaylanan tarifelere uygun olarak yürütecektir.

- Depolama Tarifesinin Artırımı Garantisi: Devre izin verilmesi durumunda, POTAS, devir anında geçerli olan ve EPDK tarafından onaylanan depolama tarifesindeki (depolama ücreti ve teslim alma/teslim etme ücreti) ücretlere ilişkin yıllık fiyat artışlarını, yalnızca, sektördeki fiyat oluşumlarının tamamında kullanılan enflasyon (TEFE-TÜFE ortalaması) oranında yapacaktır. Bununla birlikte POTAS, Antalya Havalimanı'nda pazarın büyümesi neticesinde ilave bir yakıt tesisi ve ekipmanı yatırımı yapılmasının gerekmesi halinde ya da POTAS'ın faaliyetlerinden kaynaklanmayan ve öngörülemeyen olağanüstü hallerden dolayı veya düzenleyici otoritelerin kararlarından dolayı gerçekleşebilecek maliyet artışlarını tarife ve ücretlere ilave olarak yansıtacaktır. POTAS, keseceği faturalarda söz konusu depolama ve ikmal faaliyetlerine ilişkin hizmet kalemlerinin her birini ayrı ayrı gösterecektir.
- Open Access ilkelerini, DHMİ tarafından ihale belgelerinde veya ilgili uluslararası en iyi uygulamalarda açıklandığı şekilde uygulanacak,
- Yakıt tesisi günde 24 saat ve haftada 7 gün çalışacak ve Türkiye'de havacılık yakıtı satmak için ilgili izinleri ve yetkileri kanıtlayabilen tüm havacılık yakıtı sağlayıcılarına açık olacak, POTAS, keseceği faturalarda söz konusu depolama ve ikmal faaliyetlerine ilişkin hizmet kalemlerinin her birini ayrı ayrı gösterecektir.
- Antalya Havalimanı'nda yakıt tedarik etmek isteyen her yakıt tedarikçisine gerekli lisans ve izinlere sahip oldukları sürece tedarike izin verilmesini sağlayacak,
- Eşit koşullar altında eşit muamele gösterecek ve hiçbir kuruluşa karşı ayrımcılık yapılmayacak,
- Sistem kullanıcılarından alınacak ücretleri EPDK'nın onayına göre düzenleyecek ve EPDK tarafından düzenlenmeyen türden ücretler, tarafların karşılıklı mutabakatı olmaksızın, m3 başına toplam maliyetteki artış o yılki ABD Tüketici Fiyat Endeksindeki artışın %75'inden fazla olacak şekilde ayarlayamayacak,
- Yakıt İşletmecisi'nin üyesi olan kurum veya kuruluşların, bunların iştiraklerinin ve ilgili taraflarının Antalya Havalimanı'nda veya Antalya Havalimanı için yakıt tedarik zincirine bağlı olan deniz terminalleri ve deniz terminalleri ile Antalya Havalimanı arasındaki boru hattı bağlantısı gibi diğer tesislerde rekabetçi bir ortam için çaba göstermelerini sağlamak için elinden gelen çabayı gösterecek."

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

G.2. Değerlendirme

G.2.1. 4054 Sayılı Kanun'un 7. Maddesi Kapsamında Değerlendirme

G.2.1.1. İşlemin Bildirime Tabi Olup Olmadığına İlişkin Değerlendirme

- (77) 2010/4 sayılı Tebliğ 5. maddesinin ilk fıkrasının (b) bendine göre, "Bir veya daha fazla teşebbüsün tamamının ya da bir kısmının doğrudan veya dolaylı kontrolünün, hisse ya da mal varlığının satın alınmasıyla, sözleşmeyle veya diğer bir yolla bir ya da daha fazla teşebbüs veya hâlihazırda en az bir teşebbüsü kontrol eden bir ya da daha fazla kişi tarafından devralınması" işlemi 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi kapsamında devralma sayılmaktadır.
- (78) 2010/4 sayılı 7. maddesinin birinci fıkrası "Bu Tebliğ'in 5. maddesinde belirtilen bir birleşme veya devralma işleminde; İşlem taraflarının Türkiye ciroları toplamının yedi yüz elli milyon TL'yi ve işlem taraflarından en az ikisinin Türkiye cirolarının ayrı ayrı iki yüz elli milyon TL'yi veya devralma işlemlerinde devre konu varlık ya da faaliyetin, birleşme işlemlerinde ise işlem taraflarından en az birinin Türkiye cirosunun iki yüz elli milyon TL'yi ve diğer işlem taraflarından en az birinin dünya cirosunun üç milyar TL'yi aşması halinde söz konusu işlemin hukuki geçerlilik kazanabilmesi için Kuruldan izin alınması zorunludur." demek suretiyle hangi tür birleşme ya da devralma işlemlerinin Kurul'un iznine tabi olduğunu belirlemektedir. Bu kapsamda işlem taraflarının ciro bilgileri dikkate alındığında 2010/4 sayılı Tebliğ'in 7. maddesinin birinci fıkrasının (a)

ve (b) bentlerinde belirtilen ciro eşiklerinin aşıldığı ve Kurul iznine tabi bir işlem olduğu görülmektedir.

- (79) Ortak Operasyon Sözleşmesi kapsamında belirli bir malvarlığı ortaya konularak bir işbirliği yaratılmasını, bu işbirliği kapsamında gerçekleştirilen hizmetlere ilişkin herhangi bir ücret alınmadan sadece söz konusu hizmetlere ilişkin masrafların işbirliğine dâhil olan şirketler tarafından karşılanmasını ve oluşumun münhasıran kapsamdaki şirketlere hizmet vermesini kapsamaktadır. Adi ortaklık tesislerinde tarafların oluşturduğu ayrı bir ticari firma olmayıp; taraflar kendi şirketleri adına yakıt depolama, elleçleme ve uçağa teslim işlemlerini adi ortaklığa yaptırmaktadır. Tesisin işletmesinden doğan masraflar, tarafların satış hacmi ve kullanım oranları doğrultusunda paylaşılacak suretiyle üstlenilmektedir.
- (80) Ortak Operasyon Sözleşmesi'nin 4. maddesi kapsamında tesislerin finansmanı ve inşası ile tesislerin ve münhasır tesislerin işletilmesi ve bakımıyla ilgili izlenecek politika ve bunun takip edilmesi amacıyla "İşletme Komitesi" oluşturulmuştur. Adi ortaklığın her bir tarafı İşletme Komitesi üyesi olarak bir temsilci atama ve temsilcinin yerine hareket edeceği durumlarda temsilciyle aynı yetki, görev ve işlevlere sahip olacak olan temsilciye alternatif bir üye atama hakkına sahiptir. İşletme Komitesi Başkanlık görevi her yıl adi ortaklığın tarafları arasında dönüşümlü olarak yapılmakta ve ilgili taraf, kendi temsilcisini Başkan olarak atamaktadır. İşletme Komitesinin her bir toplantısı için yeter sayısı, İşletme Komitesi'nde yer alan tüm üyelerinin katılımını gerektirmektedir. Kararların alınması için genellikle bu temsilcilerin oybirliği aranmaktadır. Bir karar için oyçokluğunun arandığı durumlarda ise toplantıda bizzat hazır bulunan veya temsil edilen İşletme Komitesi üyelerinin çoğunluk oyu aranmaktadır. Bununla birlikte yalnızca adi ortaklığın paydaşı olmaya devam eden taraflar toplantılara katılma ve oy kullanma hakkına sahiptir.
- (81) Başvuruda, dosya konusu işlem ile ilgili olarak işlemin adi ortaklık açısından herhangi bir kontrol değişikliğine yol açmayacağı belirtilmektedir. Ayrıca işlemin BP'nin yalnızca Ortak Operasyon Sözleşmesi'ndeki katılım payı ve bununla bağlantılı olarak ilgili havalimanlarında yakıtın depolanmasını ve bu müşterilere teslim edilmesini kolaylaştıran tesislerinin ve varlıklarının devrinden meydana geldiği ifade edilmektedir.
- (82) Öte yandan, bildirim konu işlemin adi ortaklığın karar alma biçimini değiştireceği değerlendirilmektedir. İşletme Komitesi ve adi ortaklığın faaliyetlerini yürütürken alacağı kararlar BP, SHELL ve THY OPET tarafından ortak şekilde alınmaktayken, SHELL ve THY OPET tarafından alınacak hale gelecektir. Planlanan işlem öncesinde, Antalya Havalimanı, Bodrum Milas Havalimanı ve İzmir Adnan Menderes Havalimanı THY OPET, BP ve SHELL'in kontrolünde iken Ortak Operasyon Sözleşmesi kapsamında BP'ye ait katılım payı ve bağlantılı varlıkları, THY OPET'e geçecektir. Kurul kararlarında kendisine ciro atfedilebilir malvarlığının devri, işletme hakkının devri ve kira sözleşmelerinin²² de devralma işlemi kabul edilerek inceleme yapıldığı görülmektedir. Dosya konusu işlem, BP'nin Ortak Operasyon Sözleşmesi'nden kaynaklanan katılım payının ve bağlantılı varlıklarının THY OPET'e devrini içermektedir. Bildirim konusu işlem bakımından devir işleminin gerçekleşmesiyle birlikte THY OPET, akaryakıt ikmal ve depolama tesislerini işletecek ve belirli bir ciro elde edecektir.
- (83) Söz konusu gerekçelere ek olarak, yukarıda bahsedildiği üzere Ortak Operasyon

²² Kurulun 08.05.2014 tarih ve 14-17/321-139 sayılı kararı, 10.09.2012 tarih ve 12-43/1323-436 sayılı kararı, 23.05.2012 tarih ve 12-27/801-228 sayılı kararı, 17.11.2011 tarih ve 11-57/1465-522 sayılı kararı, 15.05.2013 tarih ve 13-28/390-177 sayılı kararı.

Sözleşmesi'nin tarafları MOBİL, BP, THY OPET ve SHELL iken MOBİL'in %25 ortaklık payının THY OPET tarafından devralınması işlemi Kurulun 16.07.2014 tarih ve 14-24/482-213 sayılı kararı ile 2010/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesinin birinci fıkrasının (b) bendi kapsamında bir devralma işlemi olarak değerlendirilmiş ve işleme onay verilmiştir. İlgili kararda hisse devri yoluyla kontrol değişikliği olmasa dahi söz konusu işlemi bir devralma işlemi olarak değerlendirmesi ışığında varlık devri aracılığıyla kontrol değişikliğinin söz konusu olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

- (84) Dolayısıyla bildirim konusu işlemin, 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi ve bu maddeye dayanılarak çıkarılan 2010/4 sayılı Tebliğ kapsamında izne tabi bir devralma işlemi olduğu değerlendirilmektedir.

G.2.1.2. Etkilenen Pazara İlişkin Değerlendirme

- (85) Devralan THY OPET çeşitli havalimanlarında havacılık yakıtı satış, depolama ve ikmal hizmetleri sunmaktadır. Bu kapsamdaki faaliyetleri arasında her türlü hava aracı için petrol ürünlerinin yurt içi ve yurt dışında satımı, ithali, ihracı, dağıtımı ve nakliyesini yapmak ve yaptırmak, her türlü hava aracı için petrol ürünlerinin kara ve deniz vasıtalarıyla, boru hatlarıyla naklini yapmak ve yaptırmak, yurtiçi ve yurtdışında her türlü hava aracı için petrol ürünlerinin depolanması, elleçlenmesi, satışını sağlayacak havaalanları içinde ve/veya dışındaki depolama tesis ve araçlarında depolanıp perakende ve toptan satışı işleriyle meşgul olmak gibi faaliyetler bulunmaktadır.
- (86) BP, SHELL ve THY OPET'in ortak kontrolünde bulunan adi ortaklık ise Ortak Operasyon Sözleşmesi kapsamında kurulmuştur. Antalya Havalimanı BP, Bodrum Milas Havalimanı THY OPET ve İzmir Adnan Menderes Havalimanı ise SHELL tarafından işletici sıfatıyla tüm Ortak Operasyon Sözleşmesi tarafları adına işletilmektedir. İşletici taraf aynı zamanda ilgili havalimanı özelinde depolama lisansı sahibi olmak zorundadır. Depolama tarifeleri her havalimanı özelinde işletici tarafından EPDK'ya bildirilmektedir. Havacılık yakıtlarının havalimanlarında depolanması ve ikmal için altyapı sağlanması faaliyetleri devre konu olan BP'nin katılım payı ve bağlantılı varlıkları olup BP'nin hâlihazırda sonlandırdığı havacılık yakıtı satışı faaliyetleri ise devre konu kısma dâhil değildir. BP'nin Ortak Operasyon Sözleşmesi'nde tanımlanan varlıkları veya tesisleri, havacılık yakıtının ve/veya havacılık ürünlerinin ilgili havalimanlarına (Antalya, Bodrum Milas ve İzmir Adnan Menderes) eksiksiz bir şekilde alınması, depolanması ve ardından ilgili katılımcıların müşterilerinin uçaklarına dağıtılması için gerekli olan ortak operasyon kullanımına yönelik tüm binaları, yapıları, depolama ekipmanlarını, mobil yakıt ikmal ekipmanlarını ve dağıtım tesislerini ve ayrıca tüm yardımcı ekipmanları (mobil olup olmadıklarına bakılmaksızın ve tahsis edilen tüm arazileri) içermektedir.
- (87) Söz konusu faaliyet alanları incelendiğinde devralan THY OPET ile devre konu BP'nin katılım payı ve bağlantılı varlıklarının faaliyetleri arasında "jet yakıtı depolama ve ikmal hizmetleri" pazarında yatay örtüşme mevcut olabilecektir. Söz konusu etkilenen pazara ve bildirim konu işlemin pazar yapısı üzerindeki muhtemel etkilerine aşağıda yer verilecektir.

G.2.1.2.1. Yatay Etkilenen Pazarlara Yönelik Değerlendirme

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

kalkmasıdır. Birleşen teşebbüslerin pazar payının yüksek olması, birleşme taraflarının yakın rakip olması, müşterilerin sağlayıcı değiştirme olanaklarının kısıtlı olması, birleşmenin pazarda rekabetçi baskı yaratabilecek bir oyuncuyu ortadan kaldırması, rakiplerin fiyat artışları karşısında üretim veya kapasitelerini artırmasının mümkün olmaması gibi durumlarda, tek taraflı etkiler yoluyla rekabeti sınırlama ihtimali yükselmektedir.

- (89) Koordinasyon doğurucu etkiler ise işlemin pazarın dinamiklerinde değişikliğe yol açarak pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin davranışlarında bir koordinasyon oluşturması durumuna karşılık gelmektedir. Bu etkilerin değerlendirilmesinde ise pazardaki şeffaflık seviyesi, ürünün homojen bir ürün olup olmaması, oyuncu sayısı gibi faktörler dikkate alınmaktadır. Bununla birlikte alıcı gücü veya pazara muhtemel yeni girişler rekabet karşıtı söz konusu etkileri sınırlayabilmektedir. Yatay birleşmelerin değerlendirilmesinde incelenen son husus ise birleşme veya devralmanın yaratacağı etkinliklerdir. Öyle ki bazı durumlarda yaratılan etkinliklerden elde edilen tüketici faydası, işlemin rekabeti sınırlayıcı etkilerinin yaratacağı zarardan daha fazla olabilmektedir.
- (90) THY OPET Türkiye’de çeşitli havalimanlarında havacılık yakıtı satış, depolama ve ikmal hizmetleri sunmakta olup Ortak Operasyon Sözleşmesi kapsamında Antalya Havalimanı, Bodrum-Milas Havalimanı ve İzmir Adnan Menderes Havalimanı’nda faaliyet göstermektedir. Dolayısıyla işlem sonucunda THY OPET “jet yakıtı depolama ve ikmal hizmetleri” ve “jet yakıtı satış hizmetleri” pazarında mevcut olan faaliyetlerine devam edecektir. Bununla birlikte ilgili havalimanlarında devre konu BP’nin havacılık yakıtlarının havalimanlarında depolanması ve ikmal için altyapı sağlanması faaliyetleri ile THY OPET’in faaliyetleri “jet yakıtı depolama ve ikmal hizmetleri” pazarında yatay örtüşme doğurabilecektir. Başka bir deyişle, mevcut işlem sonrasında THY OPET, havacılık akaryakıtı depolama ve ikmal faaliyetinde kullanılan altyapı ve malvarlığındaki payını artırmaktadır.
- (91) Dosya kapsamında elde edilen verilere dayanarak işlemin olası tek taraflı ve koordinasyon doğurucu etkilerinin değerlendirilmesi gerekmektedir. Tek taraflı etkiler, teşebbüsler üzerindeki rekabetçi baskının ortadan kalkması sonucunda hâkim durum yaratılması veya güçlendirilmesi suretiyle etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılmasına yol açabilmesini ifade etmektedir. Birleşen teşebbüslerin; pazar paylarının yüksek olması, birleşme öncesi yoğun rekabet içinde olmaları, müşterilerinin sağlayıcı değiştirme olanaklarının kısıtlı olması, birleşmenin pazarda rekabetçi baskı yaratabilecek bir oyuncuyu ortadan kaldırması, rakiplerin fiyat artışları karşısında üretim veya kapasitelerini artırmasının mümkün olmaması gibi durumlarda, tek taraflı etkiler yoluyla rekabetin sınırlanma ihtimali artmaktadır.²³ Bir devralmanın, tek taraflı etkilere yol açıp açmayacağını belirleyen bu faktörlerin hepsinin birden mevcut olması gerekmediği gibi, söz konusu etkilerin birlikte değerlendirilmesi gerekmektedir. Tek taraflı yatay etkiler nedeniyle rekabeti kısıtlayıcı etki doğurma potansiyeli, birleşik teşebbüsün pazardaki güçlü konumu, pazar gücü ve pazar payıyla doğru orantılı olarak değerlendirilebilecektir. Mevcut işlem özelinde İzmir Adnan Menderes Havalimanı ile Bodrum-Milas Havalimanlarında adi ortaklıktaki payların THY OPET tarafından devralınması halinde tablo aşağıdaki gibi olmaktadır:

²³ WHISH, Richard ve BAILEY, David, Competition Law, Oxford Yayınları, 7. Baskı, 2012, s. 818.

Tablo-9: Antalya, Bodrum-Milas ve İzmir Adnan Menderes Havalimanlarında Jet Yakıtı Depolama ve İkmal Hizmetleri Pazarında Faaliyet Gösteren Teşebbüslerin Kapasiteleri ve Pazar Payları

Havalimanı	Depolama	THY OPET	BP	THY OPET + BP	SHELL	THY OPET + BP + SHELL	Petrol Ofisi	İstanbul Jet	Toplam
Antalya Havalimanı	Kapasite (m ³)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Kapasite (%)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Bodrum- Milas Havalimanı	Kapasite (m ³)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Kapasite (%)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
İzmir Adnan Menderes Havalimanı	Kapasite (m ³)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	Kapasite (%)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Bildirim Formu

- (92) Tablodaki veriler incelendiğinde, depolama kapasitesi bakımından pazarda lider konumdaki teşebbüsün Petrol Ofisi olduğu açıkça görülebilmektedir. Devralma işlemi sonucunda da Petrol Ofisi pazardaki güçlü konumunu sürdürme potansiyeline sahiptir. THY OPET ise, depolama kapasitesini Bodrum Milas Havalimanı'nda %(.....)'den %(.....)'ye İzmir Adnan Menderes Havalimanı'ndaki kapasitesini ise %(.....)'den %(.....)'e yükseltecektir. Dolayısıyla söz konusu kapasite kullanım paylarında dikkate değer bir artışın meydana gelmediği görülmektedir. Petrol Ofisi'nin pazardaki güçlü konumunu sürdürmesi ve SHELL'in de uygulama potansiyeline sahip olduğu rekabetçi baskı sebebiyle, ilgili işlemin tek taraflı etki yaratmak suretiyle etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması riski doğurmayacağı değerlendirilmektedir.
- (93) Koordinasyon doğurucu etkiler ise belirli bir pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin sürdürülebilir bir temelde yüksek düzeydeki fiyatlar üzerinden satış yapmalarını amaçlayan bir davranış kalıbı benimsemelerinin olası, iktisadi açıdan rasyonel ve tercih edilebilir olduğu durumda ortaya çıkmaktadır. Koordinasyonun sürdürülebilir olması ise üç koşulun varlığına bağlı olup bu koşullar; koordinasyona dâhil olan teşebbüslerin koordinasyon koşullarına uyulup uyulmadığını yeterli düzeyde izleyebilmeleri, koordinasyondan sapmaların tespit edilmesi halinde işletilecek birtakım caydırıcı mekanizmaların var olması ve koordinasyon kapsamında bulunmayan mevcut veya gelecekteki rakiplerin yanı sıra müşteriler gibi koordinasyon kapsamı dışındaki birimler tarafından koordinasyondan beklenen sonuçların tehlikeye sokulmaması şeklinde sıralanabilir.²⁴
- (94) Koordinasyon doğurucu etkiler açısından, THY OPET'in pazarda bulunduğu konum itibarıyla pazar yapısını daha şeffaf ve teşebbüslerin rekabet karşılığı uzlaşısı imkânını daha muhtemel hale getirip getirmediği değerlendirilmelidir. BP'ye ait katılım payı ve bağlantılı varlıklarının, THY OPET'e devredilmesi pazardaki oyuncu sayısının

²⁴ 2010/4 sayılı Tebliğ'in m. 13/3 uyarınca bir ortak girişim kurulması işleminin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi açısından rekabetçi davranışların koordinasyonu riski taşıyıp taşımadığının değerlendirilmesi de yapılmalıdır. Bir ortak girişimin, bağımsız teşebbüsler arasında rekabetçi davranışların koordinasyonunu amaçlamış ya da bu sonucu doğurmuş olup olmadığı iki şekilde belirlenmektedir. İlk olarak koordinasyon riski ya da sonucunun bertaraf edilmesi için ana teşebbüslerin ortak girişimin faaliyet göstereceği pazardaki etkinliklerinin önemsiz seviyede kalması veya ana teşebbüslerden sadece birinin bu pazardaki faaliyetlerine devam etmesi gerekir. İkinci durumda ise ana teşebbüslerin ortak girişimin faaliyet göstereceği pazardaki tüm faaliyetlerini ortak girişime devretmeleri sayesinde bu şekilde bir riskin tamamen bertaraf edilmiş olacağı kabul edilmektedir.

azalmasından dolayı potansiyel bir koordinasyon riski endişesini doğurmaktadır. Pazardaki oyuncu sayısının giderek azalma eğiliminde olduğu görülmektedir.

- (95) İlgili pazarda bulunan teşebbüslerin rekabet karşıtı uzlaşım imkânının olduğu bir diğer husus ise fiyat koordinasyonu riskine ilişkindir. Havacılık yakıtları pazarında nihai tüketiciye uygulanan fiyatın yakıt bedeli²⁵ ve hizmet bedeli²⁶ olmak üzere iki temel bileşeni bulunmaktadır. Havayolu şirketleri yıllık yakıt ihtiyaçlarını ihale yoluyla karşılamaktadırlar. Havayollarının ihalelerinde, sağlayıcılar sadece hizmet bedeli için teklif vermektedirler. Yakıt bedelinin belirlenmesinde, ikmal yapılacak havaalanlarına en yakın erişilebilir dünya piyasasında oluşan fiyatlar veri alınmakta olup ihalede bu konuda fiyat verilmemektedir. Örneğin, Akdeniz havzasında yer alan ülkelerde genelde İtalya limanlarında oluşan nihai ürün fiyatları dikkate alınmaktadır (Platt's İtalya). Bu pazarda her gün Jet A1 için rafineri satış fiyatı açıklanmaktadır. Akdeniz havzasında yer alan ülkelerdeki havaalanları için yapılacak sözleşmelerde ürün bedeli, bir ay önceki Platts İtalya ortalama satış fiyatları olarak belirlenmektedir. Bu bedel, pazardaki fiyat değişikliklerine bağlı olarak her ay için değişmektedir. Hizmet bedeli ise, havaalanının en yakın rafineriye uzaklığı, nakliye şartları, direkt boru hattının bulunup bulunmadığına ve rekabet şartlarına göre değişmektedir. Dolayısıyla, her bir havalimanı özelinde söz konusu ölçütler dikkate alındığında depolama hizmetinden elde edilen gelir farklılaşabilmektedir. Türkiye genelinde havalimanlarında uygulanan depolama hizmet gelirlerinin farklılaşması, pazarda koordinasyon riskinin sınırlı olduğunu gösteren bir veri olarak ele alınabilecektir.
- (96) Aşağıdaki tabloda havalimanları için EPDK tarafından yayımlanan depolama ve teslim alma/etme hizmet bedellerine yer verilmektedir.

Tablo-10: Antalya, Bodrum-Milas ve İzmir Adnan Menderes Havalimanlarında Uygulanan Depolama Tarifeleri

Teşebbüs Adı	Uygulama Tarihleri	Depolama Hizmet Bedeli (TL/m3)	Teslim Alma/Etme Hizmet Bedeli (TL/m3)
BP Antalya Havalimanı	27.01.2022	0,374	23,86
	20.01.2023	0,615	39,19
İstanbul Jet Antalya Havalimanı	11.01.2023	1,93	163
	11.10.2023	2,62	220,98
Petrol Ofisi Antalya Havalimanı	11.01.2023	1,78	128,92
	14.07.2023	2,09	151,22
Petrol Ofisi İzmir Havalimanı	11.01.2023	1,57	114,82
	14.07.2023	1,84	134,68
Shell İzmir Havalimanı	20.04.2021	0,45	30
	01.02.2023	0,83	55,32
Petrol Ofisi Bodrum-Milas Havalimanı	11.01.2023	1,63	87,04
	14.07.2023	1,91	102,1
Shell Bodrum-Milas Havalimanı	20.04.2021	0,45	36
	01.02.2023	0,83	66,38

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

²⁵ Jet A1'in, erişilebilir dünya piyasalarındaki rafineri satış fiyatına bağlı fiyatıdır.

²⁶ Sağlayıcının jet A1'i rafinerilerden alıp uçağın deposuna doldurulmasına kadar olan hizmetleri için ödenecek bedeldir.

- (97) Tablodaki verilerden görüldüğü üzere, havalimanlarında depolama faaliyeti sunulmasından elde edilen gelir kalemlerinin farklılaştığı görülmektedir. Söz konusu farklılaşma, teşebbüslerin maliyet yapısı, kapasite kullanım oranı, tedarik ve operasyon süreçlerinin farklılaşması sebebiyle fiyatların ayrıştığını göstermektedir. Bu kapsamda depolama ve teslim alma/etme tarifelerindeki fiyat farklılıkları dikkate alındığında, havacılık yakıtları pazarına ilişkin ortak bir anlayışa varmanın ve dolayısıyla koordinasyon riskinin düşük olduğu iddiası desteklenmektedir.
- (98) Belirtilmesi gereken bir diğer husus ise havacılık yakıtlarının müşterileri olan havayolu şirketlerinin yüksek finansal güce sahip önemli oyuncular oluşudur. Pazarda önemli alıcı konumunda olan bu teşebbüsler, havacılık akaryakıtının depolama, ikmal ve satış pazarında rekabeti kısıtlayıcı davranışlar ile fiyat seviyesinin yükselmesini önleyebilmek için karşı potansiyele sahiptir.
- (99) Ayrıca, düzenleyici rolü ile EPDK, depolama tarifelerinin yayınlanması konusunda üstlendiği regülatör pozisyonu ve denetim otoritesi olması sayesinde, pazarda rekabetçi fiyat oluşumu konusunda katkıda bulunmaktadır. Kurulun 12.05.2023 tarih ve 23-22/426-142 sayılı POTAS kararında da belirtildiği üzere, EPDK havacılık akaryakıtlarıyla ilgili olarak doğrudan tarifelere müdahale etme yetkisine sahip olmamakla birlikte, mevzuata uygun olarak şirketlerden tarife değişikliklerini yeniden gözden geçirmelerini talep edebilmektedir. Tarife metninde önerilen bedeller, bölgedeki benzer bedellerle ve mevcut bedellerin enflasyon oranlarıyla karşılaştırılarak değerlendirilmekte, önerilen bedellerin bu kriterlere göre yüksek olduğu belirlenirse, şirketlerden artışa ilişkin somut açıklama ve belgeler (bilanço, gelir tablosu vb.) istenmektedir. Bu şekilde, EPDK tarife değişikliklerinin adil ve uygun olduğunu kontrol etmek için detaylı bilgi talep edebilmektedir.
- (100) Bildirime konu işlemin Antalya Havalimanı'na ilişkin olan kısmı, ayrı bir değerlendirme gerektirmektedir. Antalya Havalimanı'nda THY OPET ve BP'nin toplam pazar payının %(.....)olacağı gözlemlenmekteyse de Kurulun 12.05.2023 tarih ve 23-22/426-142 sayılı POTAS kararında da ifade edildiği üzere Antalya Havalimanı'ndaki depolama ve ikmal tesisi yakın bir gelecekte kapatılacak ve ilgili havalimanındaki yakıt depolama ve ikmal faaliyetleri, münhasıran POTAS üzerinden yürütülecektir. POTAS'ın faaliyetlerini yürüteceği tesislerin inşasını tamamlaması ve 05.01.2025 tarihi itibarıyla faaliyetlerine başlaması planlanmaktadır.
- (101) Söz konusu yeni tesislerin inşasının tamamlanmasıyla birlikte, Ortak Operasyon Sözleşmesi kapsamında işletilen tesisler dâhil olmak üzere Antalya Havalimanı'ndaki diğer tüm eski tesisler yıkılacak ve POTAS ilgili havalimanında tek işletmeci olarak faaliyetlerini sürdürecektir. Dolayısıyla Ortak Operasyon Sözleşmesi çerçevesindeki adi ortaklığın Antalya Havalimanı'ndaki faaliyetlerinin yürütülmesi BP'den THY OPET'e geçse dahi bu durumun yaklaşık 1 yıl kadar süreceği anlaşılmaktadır. Her ne kadar Antalya Havalimanı'nda THY OPET ve BP'nin toplam pazar payı %20'nin üzerine çıkmışsa da pazar lideri olan teşebbüs %(.....)'lik paya sahip olan Petrol Ofisi'dir.
- (102) Bu çerçevede, POTAS'ın 05.01.2025 tarihi itibarıyla Antalya Havalimanı'nda tek işletmeci olarak faaliyetlerini sürdüreceği göz önüne alındığında, bildirim konu işlem sonucunda, 05.01.2025 tarihine kadar Antalya Havalimanı'nda Petrol Ofisi ve İstanbul Jet gibi rakiplerin bulunmasının işlemin rekabet üzerinde yaratabileceği muhtemel olumsuz etkileri sınırlandırdığı, hatta pazar lideri Petrol Ofisi'ne karşı daha fazla rekabetçi baskı uygulayabilecek bir teşebbüsün ortaya çıkacağı değerlendirilmektedir. Sonuç olarak işleme izin verilmesi halinde Antalya Havalimanı bakımından da rekabet karşıtı bir etkinin doğmayacağı değerlendirilmektedir.

- (103) Dosya kapsamında THY OPET'in Ortak Operasyon Sözleşmesi kapsamında işlettiği tesislerden depolama ve ikmal hizmeti alma talebinde bulunacak üçüncü taraf teşebbüslerin ve pazara yeni giriş yapan teşebbüslerin THY OPET'in depolama faaliyetlerine erişim sağlayıp sağlayamayacağı hususunda bir takım rekabet karşıtı endişeler doğmaktadır. Bu noktada önceki bölümlerde belirtilen 2014 tarihli THY OPET'in MOBİL'in Ortak Operasyon Sözleşmesi'ndeki katılım payı ve bağlantılı varlıklarını taahhütler çerçevesinde devraldığı karara değinmek faydalı olacaktır.
- (104) Söz konusu kararda depolama faaliyetlerine erişim sağlamaya ilişkin söz konusu taahhütlerin uygulanmaya başlanmasından 3 yıl sonra gözden geçirilmesinden bahsedilmekle birlikte, başvuru formunda teşebbüs tarafından THY OPET'in ilgili taahhütlere halen eksiksiz uymaya devam ettiği hususu ifade edilmektedir. Bu husus bugüne kadar üçüncü taraf teşebbüslerden THY OPET'e ve diğer Ortak Operasyon Sözleşmesi ortaklarına ilgili sözleşme kapsamında işletilen tesislerden depolama ve ikmal hizmeti talebinin gelmediğinden kaynaklanmaktadır. Bunun sebebinin havalimanlarındaki alternatif depolama ve ikmal tesislerinin çokluğu ve dolayısıyla havalimanlarında bu hizmetlerin sağlanması için yaşanan rekabet olduğu sonucuna varılmaktadır.
- (105) Her ne kadar MOBİL-THY OPET devralma kararında pazardaki olası erişim sorunlarına öncül bir çözüm getirmek amacıyla işlem şartları dâhilinde taahhütler alınmış olsa da, mevcut işlemin pazar yapısı göz önüne alındığında, THY OPET'in kapasite oranı ile pazarda depolama faaliyeti yürüten SOCAR²⁷ ve ACM HOLDİNG²⁸ gibi teşebbüslerin bulunması da depolama kapasitesine erişim noktasında risk yaratma potansiyelinden uzak olduğu değerlendirilmektedir.

G.3. Genel Değerlendirme

- (106) 2006 yılında verilen muafiyet kararıyla başlayan süreçte, Antalya, Bodrum-Milas ve İzmir Adnan Menderes Havalimanlarında havacılık yakıtı depolama ve ikmal faaliyetleri ortak bir şekilde yürütülmeye başlanmıştır. Güncel süreçte, BP, SHELL ve THY OPET ortak tesislerde işletme faaliyetlerini sürdürmektedir. BP, bu ortak tesislerde %25'lik bir depolama kapasitesine sahiptir. Toplam kapasite açısından bakıldığında ise bu oran Bodrum Milas Havalimanı'nda bu oran %(.....) iken, İzmir Adnan Menderes Havalimanı'nda %(.....) seviyesindedir. Antalya Havalimanı'nda ise BP'nin %(.....)'lik bir depolama kapasitesi bulunmakla birlikte Antalya Havalimanı'ndaki tesislerin POTAS tarafından işletilmesi, mevcut pazar yapısında sürekli bir değişikliğe neden olmamaktadır. BP, havacılık akaryakıtı satış pazarında Türkiye genelinde %(.....), Bodrum Milas Havalimanı'nda %(.....), Antalya Havalimanı'nda %(.....) ve İzmir Adnan Menderes Havalimanı'nda %(.....) seviyesinde bir pazar payına sahiptir. Temmuz 2023 itibarıyla BP'nin havacılık yakıtı satış faaliyetini sonlandırdığı gözlemlenmiştir. BP'nin katılım payının devri halinde²⁹ mevcut pazar yapısında ciddi bir değişikliğin olmayacağı

²⁷ Daha önce de belirtildiği üzere SOCAR'ın İzmir Adnan Menderes Havalimanı ve Milas Bodrum Havalimanı'nda depolama tesisleri bulunmakla birlikte depolama lisansına sahip olmadıkları için üçüncü taraf firmalara depolama hizmeti verilememekte, ilgili tesisler EPDK ihrakiye teslim lisansına tabi olarak çalışmaktadır. Antalya Havalimanı'nda ise depolama tesisi işletmemekte olup kiraladığı oldukları tesislerden THY'nin yakıtını sağlamaktadırlar.

²⁸ Bildirim Formu'nda ACM Holding AŞ'nin İzmir Adnan Menderes Havalimanı'nda ve Bodrum Milas Havalimanı'nda yeniden satıcı konumunda bulunduğu ve önemli bir depolama kapasitesine sahip olduğu ifade edilmiştir.

²⁹ Başvurunun 4.sayfasında, BP'nin Ortak Operasyon Sözleşmesi'nden çekilme kararı vermesinin yanı sıra Türkiye havacılık yakıtları sektöründen de çıkma kararı verdiği belirtilmektedir.

ve herhangi bir pazarda etkin rekabetin azaltılması riski bulunmadığı değerlendirilmektedir.

- (107) Yukarıda yer verilen inceleme ve değerlendirmeler sonucunda söz konusu işlemin ilgili pazarlarda 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi kapsamında başta hâkim durum yaratılması veya mevcut bir hâkim durumu güçlendirilmesi olmak üzere, ülkenin bütünü yahut bir kısmında etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuracak nitelikte olmadığı kanaatine varılmıştır.

H. SONUÇ

- (108) Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre, bildirim konusu işlemin 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 7. maddesi ve bu maddeye dayanılarak çıkarılan 2010/4 sayılı Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ kapsamında izne tabi olduğuna; işlem sonucunda etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılmasının söz konusu olmaması nedeniyle işleme izin verilmesine, gerekçeli kararın tebliğinden itibaren 60 gün içinde Ankara İdare Mahkemelerinde yargı yolu açık olmak üzere OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.