

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2009-4-53 (Nihai İnceleme)
Karar Sayısı : 09-40/986-248
Karar Tarihi : 27.8.2009

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

10

Başkan V. : Prof. Dr. Nurettin KALDIRIMCI
Üyeler : Mehmet Akif ERSİN, Doç.Dr. Mustafa ATEŞ, İsmail
Hakkı KARAKELLE, Doç.Dr. Cevdet İlhan GÜNAY,
Murat ÇETİNKAYA, Reşit GÜRPINAR

B. RAPORTÖRLER : Serpil YANIK, Sinan BOZKUŞ, Hale GÜNDÜZ

C. BİLDİRİMDE BULANAN : - Türk Hava Yolları A.O.
- Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş.
Temsilcisi Av. Gönenç GÜRKAYNAK
Çitlenbik Sk. Yıldız Mh. No:12 34349
Beşiktaş/İstanbul

20

D. TARAFLAR : - Türk Hava Yolları A.O.
THY Genel Yönetim Binası Atatürk Havalimanı
Yeşilköy/İstanbul
- Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş.
Atatürk Hava Limanı Dış Hatlar Terminali
Yeşilköy/İstanbul

30

E. DOSYA KONUSU : Türk Havayolları A.O. (THY) ile Havaalanları Yer Hizmetleri Tic. A.Ş. (Havaş) arasından imzalanan Ortak Girişim Sözleşmesi ile TGS Yer Hizmetleri A.Ş. (TGS) bünyesinde ortaklık tesis edilmesine izin verilmesi talebi.

F. DOSYA EVRELERİ : Kurum kayıtlarına en son 6.5.2009 tarih ve 3167 sayılı ile giren bildirim üzerine, 4054 sayılı "Rekabetin Korunması Hakkında Kanun"un 7. maddesi ile 1997/1 sayılı "Rekabet Kurulu'ndan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ" in ilgili hükümleri uyarınca düzenlenen 21.5.2009 tarih ve 2009-4-53/Öİ-09-SY sayılı Devralma Ön İnceleme Raporu Kurul'un 27.5.2009 tarih ve 09-25 sayılı toplantısında görüşülerek işlemin 4054 sayılı Kanun'un 10. maddesinin birinci fıkrası uyarınca nihai incelemeye alınmasına karar verilmiştir.

40

İlgili karar uyarınca bildirim sahiplerine 29.5.2009 tarih, 691 ve 692 sayılı yazılar ile işlemin nihai incelemeye alındığı, süreç tamamlanıncaya kadar devir

işleminin askıda olduğu bildirilmiş ve hazırlanan Ön İnceleme Raporu'na ilişkin savunmalarının 4054 sayılı Kanun'un 43. maddesinin ikinci fıkrası uyarınca en geç bir ay içerisinde gönderilmesi istenmiştir. Taraf vekillerince gönderilen birinci yazılı savunma ve ekleri süresi içinde Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.

- 50 Konuya ilişkin 7.8.2009 tarih, 2009-4-53/Nİ-09-SY sayılı Devralma Nihai İnceleme Raporu'nun taraflara gönderilmesini takiben ikinci savunma yazısı ve ekleri süresi içinde Kurum kayıtlarına girmiştir.

İkinci yazılı savunmaya ilişkin hazırlanan Ek Görüş 21.8.2009 tarihinde taraf vekillerine tebliğ edilmiştir. Taraf vekillerince gönderilen üçüncü yazılı savunma ve ekleri aynı tarih ve 5908 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal etmiştir. Dosya konusu 09-40 sayılı Kurul toplantısında görüşülerek karara bağlanmıştır.

G. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ: İlgili Rapor'da,

- 60 - THY ve Havaş arasında TGS bünyesinde kurulacak Ortak Girişim İşlemi'nin, tarafların toplam pazar payı ve ciroları yönüyle, 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi ve bu Kanun'a dayanılarak çıkarılan 1997/1 sayılı Tebliğ kapsamında izne tabi olduğu,

- Ortak girişimi düzenleyen 12.3.2009 tarihli TGS, THY ve Havaş arasındaki Sözleşme'yi tadil eden 20.8.2009 tarihli Tadil protokolü ile getirilen taahhütler çerçevesinde, bu işlem sonucunda ilgili pazarlarda 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesinde belirtilen hâkim durum yaratılması veya mevcut bir hâkim durumun daha da güçlendirilmesi ve böylece rekabetin önemli ölçüde azaltılmasının söz konusu olmayacağı ve bu nedenle işleme izin verilmesinin uygun olduğu görüşü ifade edilmiştir.

70

H. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

H.1. İlgili Pazar

H.1.1. İlgili Ürün Pazarı

a) Havaalanı Yer Hizmetleri:

- 80 Ülkemizde yer hizmetlerinin türlerine ve standartlarına ilişkin hususlar 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 44. maddesi gereğince, havaalanı yer hizmetlerinin yapılmasını sağlamak için uygulanacak usul ve esasları düzenlemek amacıyla hazırlanan Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY-22) ile belirlenmektedir. Bu Yönetmeliğin 5. maddesinde havaalanları yer hizmetleri türleri;

- temsil,
- yolcu trafik,
- yük kontrolü ve haberleşme,
- ramp, kargo ve posta, uçak temizlik ve birim yükleme gereçlerinin kontrolü,
- uçak hat bakımı, yakıt ve yağ,

09-40/986-248

- 90 - uçuş operasyon,
- ulaşım,
- ikram servis, gözetim ve yönetim,
- uçak özel güvenlik hizmet ve denetimi

şeklinde sıralanmaktadır. Yer hizmeti vermek isteyen kuruluşlar ancak Devlet Hava Meydanları İşletmeleri (DHMI)'nden çalışma ruhsatı almak suretiyle faaliyet gösterebilmektedir.

100 SHY-22'ye göre, inceleme konusu ortak girişimin de ön iznini almış olduğu A grubu çalışma ruhsatı, havaalanı/havalimanlarında sıralanan hizmet türlerinin tamamı veya en az yolcu trafik, yük kontrolü ve haberleşme, ramp, kargo ve posta, uçak temizlik, birim yükleme gereçlerinin kontrolü için en az üç uluslararası trafiğe açık havaalanında teşkilatlanarak hava taşıyıcılarına verilmesini kapsamaktadır. A grubu çalışma ruhsatı, havayolu firmalarına sadece kendilerine yer hizmeti verme yetkisi tanıyan B grubu ruhsatından farklı olarak, diğer havayolu şirketlerine de hizmet sunma yetki ve sorumluluğu vermektedir. Bu bakımdan A ve B grubu çalışma ruhsatları, verilen hizmetin niteliğini değil kapsamını etkilemektedir.

110 Havayolu şirketleri havaalanı yer hizmetlerinin her birini farklı şirketlerden değil tek bir hizmet kuruluşundan almayı tercih etmektedirler. Dolayısıyla ilgili ürün pazarı belirlenirken sunulan bu hizmetleri de kapsayacak şekilde tek bir ürün pazarı tanımlamak mümkündür. Dolayısıyla incelenen doysa kapsamına göre ilgili ürün pazarı "havaalanı yer hizmetleri pazarı" olarak belirlenmiştir.

b) Hava Taşımacılığı:

Havaalanı yer hizmetlerinin alıcıları havayolu şirketleridir. Bu çerçevede havaalanı yer hizmeti pazarındaki yoğunlaşma veya fiyat dalgalanmalarından etkilenmesi muhtemel diğer ilgili ürün pazarları "havayolu ile kargo ve yolcu taşımacılık hizmetleri pazarları"dır.

H.1.2. İlgili Coğrafi Pazar

a) Havaalanı Yer Hizmetleri:

120 Havaalanı/havalimanlarında yer hizmeti verecek kuruluşlar her bir havaalanı/havalimanı için ayrı ayrı çalışma ruhsatı almak zorundadırlar. Alınan bu ruhsatla sadece o alana inen ve oradan kalkan uçaklara hizmet verilebilmektedir. Havayolu şirketleri havaalanı yer hizmetlerini sefer düzenledikleri havaalanı/havalimanlarından temin etmekte ve yolculara sunmaktadırlar. Bu bağlamda ilgili coğrafi pazar her bir havaalanı için ayrı ayrı belirlenebilir.

130 Yukarıda yer verilen bilgiler doğrultusunda bildirim konu olan işlem açısından ilgili coğrafi pazar "Türkiye'deki sivil havaalanı/havalimanları" olarak belirlenmiştir.

b) Hava Taşımacılığı

Havayolu ile yolcu taşımacılığında her bir hat bakımından ayrı bir coğrafi pazar tanımı yapılabilecektir. Ancak THY'nin pazardaki genel konumu da dikkate alındığında, dosya bakımından daha ayrıntılı bir pazar tanımına gitmeksizin kargo ve yolcu taşımacılığı için coğrafi pazar, "yurt içi hatlar ve yurt dışı hatlar" olarak tespit edilmiştir.

H.2. Yapılan Tespitler ve Hukuki Değerlendirme

140

H.2.1. Taraflara İlişkin Bilgi

H.2.1.1. Türk Hava Yolları A.O. (THY)

150

THY, 20.5.1933 tarihinde 2186 sayılı Kanun'la Hava Yolları Devlet İşletmesi adıyla kurulmuş ve Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı olarak faaliyete geçmiş, 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. THY, 27.11.1994 tarihinde yürürlüğe giren 4046 sayılı Kanun kapsamına alınıp, mezkûr Kanun'un 35. maddesi uyarınca Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na bağlı bir İktisadi Devlet Teşekkülü olmuştur. 2006 yılı Mayıs ayında gerçekleştirilen, halka arz uygulaması sonucu THY'deki kamu payı %50'nin altına düşmüştür. Türk Hava Yolları'nın hissedarlık yapısı şu şekildedir:

Tablo 1: THY Hissedarlık Yapısı

<i>Hissedarlar</i>	<i>Hisse Grubu</i>	<i>Hisse Sayısı</i>	<i>Hisse Oranı %</i>
Özelleştirme İdaresi Başkanlığı	A	85.751.407	49,00
Özelleştirme İdaresi Başkanlığı	C	1	
Halka Açık	A	89.248.592	51,00
<i>Toplam</i>		<i>175.000.000</i>	<i>100</i>

Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nın C grubu hissesi imtiyazlı hissedir.

THY'nin 2008 yılı cirosu TL'dir. Bildirim Formu'nda yer alan bilgilere göre THY'nin yer hizmetleri pazarında herhangi bir faaliyeti olmadığından cirosu da bulunmamaktadır.

160

THY'nin hava taşımacılığı alanında faaliyette bulunan Güneş Ekspres A.Ş. (Sun Express) ile ikram hizmetlerinde faaliyette bulunan Turkish Do&Co'da %50 hissesi bulunmaktadır. THY, teknik bakım konusunda faaliyette bulunan THY Teknik A.Ş.'nin ise %100'üne sahiptir.

H.2.1.2. Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş. (Havaş)

Türkiye'nin ilk yer hizmetleri şirketi olan Havaş, 1933 yılında devlet tarafından, havayollarına yer hizmetleri ve ikram hizmeti verilmesi amacıyla kurulmuştur. Şirketin ikram hizmetleri ayrılarak 1987 yılında özelleştirilmiş, yer hizmetleri

09-40/986-248

170 bölümü ise Havaalanları Yer hizmetleri A.Ş. unvanı ile faaliyetlerine devam etmiştir. Havaş daha sonra özelleştirme kapsamına alınmış, çeşitli defalar el değiştirdikten sonra son olarak 2007 yılında TAV Havalimanları Holding A.Ş. (TAV)'nin tüm hisselerine sahip olduğu bir yer hizmeti kuruluşu haline gelmiştir.

Havaş, İstanbul, Ankara, İzmir, Antalya, Adana, Bodrum, Dalaman, Gaziantep, Trabzon, Kayseri, Konya, Şanlıurfa, Sivas, Adıyaman, Muş, Elazığ, Batman ve Nevşehir olmak üzere toplam 18 havaalanında yer hizmeti vermektedir. Havaş'ın başlıca hizmetleri arasında IATA Yer Hizmetleri Anlaşması kapsamında tanımlandığı şekliyle, yolcu ve bagaj, birim yükleme araçları kontrolü, ramp, uçak temizlik, yük kontrolü ve haberleşme, kargo, uçuş operasyon, ulaşım, temsil ve gözetim hizmetleri bulunmaktadır.

180 Havaş hisselerinin %100'üne sahip olan TAV, gerek yurt içi ve gerekse yurt dışında havaalanlarının Yap-İşlet-Devret veya Kirala ve İşlet modeli ile yapım, işletim faaliyetlerinde bulunmaktadır. Ayrıca TAV'ın bünyesinde yer alan iştiraklerinin; havaalanı/havalimanlarında yer hizmetleri, özel güvenlik, bilgi işlem, gümrük hattı dışı mağaza işletmeciliği (*duty free*), yiyecek ve içecek (*catering*) hizmetleri, CIP Lounge hizmetleri ve sair terminal hizmetlerini planlamakta, yönetimleri ve denetimlerini yapmakta ve bir holding şirketi olarak iştiraklerine gerekli desteği sağlamaktadır. Havaş'ın sermaye yapısı aşağıdaki şekildedir:

Tablo 2: HAVAŞ Hissedarlık Yapısı

<i>Hissedarlar</i>	<i>Hisse Adedi</i>	<i>Hisse Oranı %</i>
TAV Havalimanları Holding A.Ş.	44.994.667	≈ 99,988
TAV İşletme Hizmetleri A.Ş.	4.500	0,010
TAV Havacılık A.Ş.	769	≈ 0,00171
TAV Yatırım Holding A.Ş.	54	0,00012
TAV Bilişim Hizmetleri A.Ş.	10	≈ 0,00002
<i>Toplam</i>	<i>45.000.000</i>	<i>100</i>

190 Havaş hisselerinin tamamını elinde bulunduran TAV'ın sermaye yapısı şu şekildedir:

Tablo 3: TAV Hissedarlık Yapısı

<i>Hissedar</i>	<i>Hisse Adedi</i>	<i>Hisse Oranı (%)</i>
TEPE İnşaat Sanayi A.Ş.	68.508.227	18,86%
AKFEN Holding A.Ş.	58.186.992	16,02%
Goldman Sachs International	52.312.500	14,40%
Halka Açık Kısım	138.121.737	38,02%
Diğer	46.151.795	12,70%
<i>Toplam</i>	<i>100</i>	<i>100</i>

Havaş'ın pay sahibi olduğu iştirakleri ise aşağıda sunulmaktadır:

Tablo 4: Havaş'ın İştirakleri

<i>İştirak</i>	<i>Hisse oranı</i>
TAV Gazipaşa Yatırım, Yapım ve İşletme A.Ş.	1 adet
TAV Gözen Havacılık İşletme A.Ş.	% 32,40
Cyprus Airport Services (CAS) Limited (Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nde kurulu bulunan Kıbrıs Türk Havayolları ile kurulan ortak yer hizmeti şirketi)	% 49,99

H.2.2. Ortak Girişim İşleminin Değerlendirilmesi

200 H.2.2.1. Ortak Girişim Kurulması İşlemi ve Ciro/Pazar Payı Bakımından Değerlendirme

Bildirim konusu işlem, THY tarafından, sermayesinin %99,999993'ü kendisine ait olarak, 20.8.2008 tarihinde A Grubu işletme ruhsatı ile yer hizmetleri vermek üzere kurulan TGS Yer Hizmetleri A.Ş.'nin, sermaye artışı yoluyla ihraç edilen ve sermaye artışı sonrası şirketin sermayesinin %50'sine tekabül eden hisselerinin Havaş tarafından devralınmasına ilişkindir. Bildirim konusu devralma işlemi neticesinde THY ve Havaş ortaklığında havaalanlarında yer hizmeti vermek amacıyla TGS bünyesinde bir ortak girişim kurulacaktır.

210 1997/1 sayılı Tebliğ'in "Birleşme ve Devralma Sayılan Haller" başlıklı 2. maddesinin (c) bendine göre, amaçlarını gerçekleştirmek üzere işgücü ve malvarlığına sahip olacak şekilde bağımsız bir iktisadi varlık olarak ortaya çıkan ve taraflar arasındaki veya taraflarla ortak girişim arasındaki rekabeti sınırlayıcı amacı veya etkisi olmayan ortak girişimler (*joint-venture*), 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi çerçevesinde teşebbüsler arası birleşme ve devralma olarak kabul edilmektedir.

TGS'nin 1997/1 sayılı Tebliğ kapsamında bir ortak girişim olarak değerlendirilebilmesi için ortak bir kontrolün bulunması, ortak girişimin bağımsız bir iktisadi varlık olarak kurulması ve rekabeti sınırlayıcı ve bozucu etkisinin bulunmaması şartlarının karşılanması gerekmektedir.

220 a) Ortak Kontrol

Bir işlemin ortak girişim işlemi olarak nitelendirilebilmesi için ilk aranan koşul ortak kontroldür. Bildirim konusu ortak girişim şirketinin (TGS) hissedarlık yapısı aşağıdaki şekildedir:

Tablo 5: TGS Hissedarlık Yapısı

<i>Hissedarlar</i>	<i>Ortak Girişimdeki Sermaye Payı (TL)</i>	<i>Hisse Oranı %</i>
Türk Hava Yolları A.O	5.999.999,6	≈ 49,999995
Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş	6.000.000,0	50,00

THY Teknik A.Ş.	0,1	≈0,000001
Candan KARLITEKİN	0,1	≈0,000001
Hamdi TOPÇU	0,1	≈0,000001
Temel KOTİL	0,1	≈0,000001
<i>Toplam</i>	<i>12.000.000</i>	<i>100</i>

Havaş'ın hisselerinin tamamı TAV'ın elinde bulunmaktadır. Dolayısıyla şirketin THY dışındaki ortaklarının kontrolü tek bir elde toplanmıştır. Yukarıda aktarılan hissedarlık yapısından görüldüğü üzere, ortak girişimin kurucularından THY ve Havaş eşit sayıda hisseye sahiptir.

230 THY ve TGS ile Havaş arasında 12.3.2009 tarihli Sözleşme'nin Yönetim Kurulu başlık 8. maddesinde, 6 kişiden oluşacak yönetim kurulunun üç üyesinin THY'nin kontrolündeki (A) Grubu Hisselere sahip hissedarlar arasından, diğer üç üyesinin ise Havaş'ın kontrolündeki (B) Grubu Hisselere sahip hissedarlar arasından seçileceği, ayrıca Yönetim Kurulu Başkanının THY tarafından, Yönetim Kurulu Başkan Vekilinin ise Havaş tarafından tayin edileceği belirtilmektedir.

240 Anılan Sözleşme'de, Yönetim Kurulu toplantıları için karar nisabı 4 üye olarak belirlenmiş, ancak her hisse grubunu temsil eden en az bir üye hazır bulunmadıkça toplantı nisabının sağlanamayacağı belirtilmiştir. Yönetim Kurulu kararları bazı önemli kararlar hariç 4 yönetim kurulu üyesinin olumlu oyları ile alınacaktır. Dolayısıyla karar alınırken tarafların hiçbirisi diğer tarafın onayını almadan tek başına karar alamayacaktır. Önemli kararlar olarak görülen ve Sözleşme'nin 8.4. maddesinde sıralanan "*yıllık iş planlarının onaylanması, ana sözleşme değişiklikleri ile ilgili kararlar, şirketin feshi tasfiyesi ve şirketin başka bir şirket ile birleştirilmesi ile kâr dağıtımı*" gibi kararlarda ise en az beş üyenin hazır bulunması şartı aranmaktadır.

250 Yukarıda aktarılan bilgiler ışığında, stratejik ticari kararların alınmasında her iki ana teşebbüsün de belirleyici etki uygulama olanağına sahip olduğu ve bildirim konusu işlemin 1997/1 sayılı Tebliğ kapsamında bir ortak girişim işlemi olarak nitelendirilebilmesi için aranan ortak bir kontrolün bulunması şartını taşıdığı değerlendirilmektedir.

b) Bağımsız bir İktisadi Varlık Olarak Ortaya Çıkma

Bir ortak girişim işleminin 1997/1 sayılı Tebliğ'in 2(c) maddesi kapsamında değerlendirilebilmesi için bu ortak girişimin bağımsız bir iktisadi varlık olarak ortaya çıkması gerekmektedir.

260 Ortak girişimin tam işlevsel olarak nitelendirilebilmesi, bağımsız iktisadi varlığın tüm işlevlerini uzun süreli olarak yerine getirmek üzere kurulmasına bağlıdır. Ana teşebbüslerin bünyesinde belirli bir alanda örneğin araştırma geliştirme, üretim, dağıtım ya da satış alanlarından birinde faaliyet göstermek üzere kurulan ortak girişimler bağımsız bir iktisadi varlık olma özelliğine sahip değildirler. Ortak girişim, pazarda faaliyet gösteren diğer firmaların

gerçekleştirdiği üretim, dağıtım gibi tüm faaliyetlerde bulunmalı ve kendine ait personel, idare ve yönetim organına sahip olmalıdır.

270 “Tam işlevsel” kriterinin belirlenmesinde etkili olan bir diğer unsur, ana teşebbüslerin ilgili ürünün alt ve üst pazarlarında önemli derecede varlıklarını sürdürdüğü durumlarda, ana teşebbüslerle ortak girişim arasındaki ilişkinin mahiyetidir. Ortak girişim, ürünlerinin önemli bir bölümünü ana teşebbüslere sağlıyor, piyasadaki diğer teşebbüslere kayda değer biçimde satış yapmıyorsa, bu durumda genellikle ortak girişim bağımsız bir iktisadi varlık olarak nitelendirilemez. Ancak ortak girişim, satışlarının önemli bir bölümünü ana teşebbüslere gerçekleştirirse dahi bu durum bazı şartlar altında makul sayılmaktadır. Buna göre ortak girişimin ilk kuruluş yıllarında ana teşebbüslere satışının yüksek seviyelerde olması halinde, ortak girişim yine de tam işlevsel olarak kabul edilmektedir. Ayrıca ana teşebbüslere satışlar piyasa şartlarında gerçekleşiyorsa satışlar içindeki payı çok yüksek olsa dahi ortak girişim tam işlevsel olarak kabul edilebilmektedir.

280 Bildirime konu işlem bakımından değerlendirme yapılırken göz önüne alınması gereken hususlardan biri THY'nin piyasadaki konumudur. THY halen havayolu şirketleri arasında gerek filo gerekse de pazar payı bakımından en büyük havayolu işletmecisi konumundadır. Havaşılık sektöründe yer hizmeti vermek ve piyasada önemli bir pazar payı elde etmek isteyen her teşebbüs açısından THY'ye hizmet sunmak büyük önem taşır. Nitekim mevcut yer hizmeti kuruluşlarının her ikisi de satışlarının önemli bir bölümünü THY'ye yapmakta ve THY'nin politika değişikliği yapması pazarın yapısında ciddi değişimlere yol açmaktadır. Bu durum bildirim konusu işlemin gerçekleşmesi halinde daha açık bir şekilde ortaya çıkacaktır. TGS'nin faaliyete geçmesinin ardından THY, alımlarını bu şirkete kaydıracak ve pazar yapısı TGS'nin faaliyet göstereceği havalimanlarında -2008 yılı verilerine göre- şu şekilde oluşacaktır:

Tablo 6: Havaalanı Bazında Uçuş Sayıları TGS'nin Muhtemel Pazar Payları

290Ticari Sır.....

300 Yukarıdaki tabloda da görüldüğü üzere TGS yalnızca THY'ye hizmet verse dahi pazar payı yaklaşık %.... seviyesine ulaşacaktır. Bu durumda ilgili pazardaki alımların yaklaşıkTicari Sır..... tek bir teşebbüs tarafından gerçekleştirildiği ve bu teşebbüse hizmet vermeden önemli bir pazar payı elde etmenin çok zor olduğu sonucuna ulaşılmaktadır. Dolayısıyla yalnızca kurulacak olan ortak girişim açısından değil, yer hizmetleri pazarında faaliyet gösteren/göstermek isteyen herhangi bir teşebbüs açısından da ortak girişimin ana şirketlerinden olan THY'ye satış yapmak önem taşıdığından, satışların önemli bir bölümünün THY'ye yapılmasının ortak girişimin tam işlevsel olması şartını zedeleyici bir unsur olmadığı kanaatine ulaşılmıştır.

Diğer yandan taraflar ortak girişimin THY dışındaki havayolu şirketlerine de hizmet sunmayı amaçladığını ve THY'ye satışların piyasa şartları çerçevesinde gerçekleşeceğini belirtmektedir.

- Bunun dışında ortak girişimin, tam işlevsel olma kriterinin diğer unsuru olan bağımsız bir yönetim ve malvarlığına sahip olma şartlarını da taşıdığı kanaatine ulaşılmıştır. Zira SHY-22'nin 7. maddesi uyarınca A Grubu çalışma ruhsatı almak isteyen yer hizmet kuruluşlarının en az üç uluslararası trafiğe açık havaalanında teşkilatlanması ve teşkilatlandıkları havaalanlarında hiçbir hava taşıyıcısına hizmet vermeseler dahi çalışma ruhsatına esas olan araç, gereç ve personelini aynen muhafaza etmeleri gerekmektedir. Bu bakımdan A Grubu çalışma ruhsatı almak için ön izin alan TGS'nin Yönetmelik'te belirtilen şartları sağlaması gerekeceğinden, kendi malvarlığına ve personeline sahip olacağı anlaşılmaktadır. Öte yandan THY'nin yer hizmet kuruluşlarına gönderdiği "davet mektubu"nda TGS'nin teçhizat ihtiyacının öncelikle THY'de mevcut bulunan teçhizatların rayiç bedel üzerinden TGS tarafından satın alınması suretiyle karşılanacağı belirtilmektedir. Dolayısıyla söz konusu devir işlemi tamamlandığında bildirim konu işlemin, bağımsız olarak faaliyet göstermesini sağlayacak personel ve malvarlığına sahip olacağı kanaatine varılmıştır.
- 310
- 320 Yukarıda yer verilen açıklamalar çerçevesinde yapılması planlanan yatırımın büyüklüğü ve niteliği göz önüne alındığında, ortak girişimin geçici değil uzun süreli faaliyet gösterme amaçlı olarak kurulduğu anlaşılmaktadır. Bu çerçevede, teşebbüsün tam işlevsel bir teşebbüsün tüm fonksiyonlarına sahip olacağı ve ortaklarından bağımsız olarak kendi ticari faaliyetlerini sürdürme imkânına sahip olduğu görülmektedir.

c) Rekabeti Sınırlayıcı Amaç ve Etkiye Sahip Olmama

- Bir ortak girişim işleminin tam işlevsel olarak kabul edilebilmesi için pazarda son olarak taraflar arasındaki rekabeti sınırlayıcı amacı veya etkisi olmaması gerekmektedir.
- 330

- Aynı pazarda faaliyet gösteren rakipler arasında kurulan ortak girişimlerin, rakipler arasındaki rekabeti koordine edici ve sınırlayıcı amaç ve etkileri olabilmektedir. Bildirim konusu ortak girişim işleminin ana teşebbüsleri, aynı pazarda faaliyet göstermediklerinden birbirlerine rakip değildir. THY'nin yer hizmetleri pazarında, bazı havaalanlarında (Ağrı, Amasya-Merzifon, Eskişehir-Anadolu Üniv., Sinop, Uşak ve Çanakkale havalimanları) B Grubu ruhsat kapsamında kendi uçaklarına verdiği hizmet dışında, diğer havayolu şirketlerine yönelik herhangi bir yer hizmet faaliyeti bulunmamaktadır. Ancak ortak girişimin diğer tarafı olan Havaş, ortak girişimle aynı hizmet pazarında faaliyet göstermektedir. Bununla beraber, ana teşebbüslerden yalnızca bir tanesinin ortak girişimle aynı pazarda faaliyet gösteriyor olması koordinasyon doğurucu olarak kabul edilmemektedir.
- 340

Yukarıda yapılan değerlendirmeler sonucunda bildirim konusu işlemin 1997/1 sayılı Tebliğ kapsamında bir işlem olarak kabul edilmesi gerektiği sonucuna ulaşılmıştır. İnceleme konusu işlemin, 1997/1 sayılı Tebliğ kapsamında bildirim tabii olup olmadığının tespit edilmesi için ise tarafların Tebliğ'in 4. maddesi ile getirilen eşikler karşısındaki durumunun incelenmesi gerekmektedir.

09-40/986-248

350 Ana teşebbüslerden havayolu ile kargo ve yolcu taşımacılığı faaliyetleri yürüten THY'nin 2008 yılı cirosu TL olup iç ve dış hatlarda havayolu ile yolcu taşımacılığı pazarındaki payları şu şekildedir:

Tablo 7: 2008 yılı THY yolcu taşımacılığı pazar payları

..... Ticari Sır.....

2008 yılı Türkiye havayolu kargo taşımacılığındaki cirosu TL olan THY'nin, resmi internet sitesindeki verilere göre Türkiye'de kargo pazarındaki payı ise %.... olarak görünmektedir. Yurt dışı kargo cirosu ise TL'dir. Dış hatlarda ton kargo ve posta taşıması gerçekleştiren THY'nin dış hat kargo pazar payı da %.... olarak bildirilmiştir.

360 Yer hizmetleri pazarında faaliyet gösteren Havaş'ın yer hizmetlerindeki 2008 yılı cirosu TL olarak gerçekleşmiştir. Yer hizmetleri pazarındaki pazar payına ise hem her bir havaalanı bakımından hem de Türkiye geneli bakımından aşağıda yer verilmektedir:

Tablo 8: Havaş'ın 2007 ve 2008 yılı pazar payları

..... Ticari Sır.....

Bu çerçevede, inceleme konusu işlemin bildirim açısından tarafların ilgili pazarlardaki toplam ciroları ve pazar payları yönüyle Tebliğ'in 4. maddesinde öngörülen eşikleri geçtikleri görülmektedir.

Yukarıda yer ver verilen bilgilere göre söz konusu işlemin 1997/1 sayılı Tebliğ kapsamında izne tabi olduğu kanaatine varılmıştır.

H.2.3. İşlemin Olası Etkileri Bakımından Değerlendirme

370 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi uyarınca izne tabi bir birleşme/devralma işleminin yasaklanabilmesi için hâkim durum yaratmaya veya var olan bir hâkim durumu güçlendirmeye dönük olarak gerçekleşmesi ve bunun sonucunda da rekabeti önemli ölçüde azalması gerekmektedir. Kanun'un 3. maddesinde hâkim durum "*belirli bir piyasadaki bir veya birden fazla teşebbüsün, rakipleri ve müşterilerinden bağımsız hareket ederek fiyat, arz, üretim ve dağıtım miktarı gibi ekonomik parametreleri belirleyebilme gücünü ifade eder*" şeklinde tanımlanmıştır. Hâkim durumun saptanmasında kullanılan kıstaslar teşebbüsün ilgili pazardaki pazar payı, sahip olduğu dikey bütünlük, kullanılmayan kapasite, müşteri bağımlılığı ve pazardaki potansiyel rekabet olarak sayılabilir.

380 - Pazar Payları

Hâkim durum tespitinde kullanılan ölçütlerin başında pazar payı gelmektedir. Hem ilgili teşebbüsün hem de rakiplerinin pazar payları bu açıdan önemlidir. Bir firmanın ilgili pazardaki pazar payının çok yüksek olması, o firmanın hâkim durumda olduğunun önemli bir göstergesi olarak kabul edilmektedir.

Hâlihazırda yer hizmetleri pazarında faaliyet gösteren teşebbüslerin her bir havaalanı/havalimanındaki pazar payları şöyledir:

Tablo 9: TGS Öncesi Pazar Payları (2008)

..... Ticari Sır.....

İşlem sonucunda sadece THY'nin üst pazardaki alımlarının TGS'ye devredileceği dikkate alındığında, pazarın yapısının aşağıdaki şekilde değişeceği öngörülmektedir:

<i>İstanbul Atatürk Havalimanı</i>				
<i>Önce</i>		<i>Sonra</i>		
<u>Havaş</u>	<u>Çelebi</u>	<u>Havaş</u>	<u>Çelebi</u>	<u>TGS</u>
%....	%....	%....	%....	%....
<i>Ankara Esenboğa Havalimanı</i>				
<i>Önce</i>		<i>Sonra</i>		
<u>Havaş</u>	<u>Çelebi</u>	<u>Havaş</u>	<u>Çelebi</u>	<u>TGS</u>
%....	%....	%....	%....	%....
<i>İzmir Adnan Menderes Havalimanı</i>				
<i>Önce</i>		<i>Sonra</i>		
<u>Havaş</u>	<u>Çelebi</u>	<u>Havaş</u>	<u>Çelebi</u>	<u>TGS</u>
%....	%....	%....	%....	%....
<i>Antalya Havalimanı</i>				
<i>Önce</i>		<i>Sonra</i>		
<u>Havaş</u>	<u>Çelebi</u>	<u>Havaş</u>	<u>Çelebi</u>	<u>TGS</u>
%....	%....	%....	%....	%....
<i>Adana Havalimanı</i>				
<i>Önce</i>		<i>Sonra</i>		
<u>Havaş</u>	<u>Çelebi</u>	<u>Havaş</u>	<u>Çelebi</u>	<u>TGS</u>
%....	%....	%....	%....	%....

Öte yandan Çelebi'den alınan bilgilere göre, THY'nin Lufthansa ile kurduğu bir ortak girişim şirketi olan SunExpress'in¹ alımlarının da TGS'ye devri söz konusu olursa ve ayrıca İstanbul, Ankara, Antalya, İzmir ve Adana dışındaki diğer havaalanı/havalimanlarında da yer hizmeti vermeye başlarsa pazarın yapısı aşağıdaki gibi olacaktır:

¹ THY'nin Lufthansa ile ortak girişimi olan Sun Express'in, resmi internet sitesinden edinilen bilgilere göre, dış hatlarda Antalya, İzmir ve İstanbul'dan Avrupa'nın çeşitli şehirlerine seferleri vardır. İç hatlarda ise İzmir'den Adana, Antalya, Diyarbakır, Erzurum, Gaziantep, Kars, Kayseri, Malatya, Samsun, Sivas, Trabzon ve Van'a; Antalya'dan Adana, Bursa, Diyarbakır, Erzurum, İstanbul Sabiha Gökçen, İzmir, Samsun, Trabzon ve Van'a; İstanbul Sabiha Gökçen'den ise Adana, Antalya, Diyarbakır, Erzurum, Kars, Samsun, Sivas, Trabzon ve Van'a seferler düzenlemekte, ayrıca Bursa'yla Antalya, Erzurum ve Trabzon arasında ve Adana'dan da Erzurum ve Trabzon'a karşılıklı uçuş gerçekleştirmektedir.

09-40/986-248

Tablo 10: TGS'nin THY ve Sunexpress'e Hizmet Vermesi Durumunda Pazar

.....Ticari Sır.....

Yukarıdaki pazar paylarından görüldüğü üzere, TGS THY'nin yer hizmetleri pazarında önemli bir alıcı olmasından kaynaklanan avantaj ile yer hizmetlerinde önemli bir pazar gücü elde edecektir.

- Giriş Engelleri

410 İlgili mevzuat uyarınca pazara giriş sıkı koşullara bağlanmış ve belirli sınırlamalar getirilmiştir. Özellikle, A grubu ruhsat almak için en az üç uluslararası havaalanı/havalimanında teşkilatlanma ve hiçbir havayolu şirketine hizmet verilmese dahi gerekli personel ve teçhizat bulundurma koşulu, pazara ilk giriş maliyetlerini artırmaktadır. Bu çerçevede katlanılan maliyetlerin önemli bir bölümünün sabit maliyetlerden oluştuğu söylenebilir.

Yer hizmeti vermek isteyen bir kuruluşun katlandığı maliyetler başlıca dört ana grupta toplanabilir. Bunlar; ruhsat bedeli, yer hizmeti ekipman ve malzeme bedeli, alan kiralari-işletme giderleri ve personel giderleridir. ... Antalya büyüklüğünde bir havalimanında katlanması gereken en az maliyetler şu şekilde belirtilmiştir:

	(i) Ruhsat Bedeli:	1.852. 500 Avro
	- Yolcu trafik hizmetleri	400.000 Avro
420	- Yük kontrolü ve haberleşme	60.000 Avro
	- Ramp	1.200.000 Avro
	- Uçuş operasyon	20.000 Avro
	- Ulaşım	7.500 Avro
	- İkram	75.000 Avro
	- Gözetim ve yönetim	50.000 Avro
	- Temsil	40.000 Avro
	(ii) En az ekipman bedeli:	3.000.000-3.500.000 Avro arası
	(iii) Personel gideri:	1.500.000 Avro
	(iv) DHMİ alan kirası:	500.000-1.000.000 Avro arası

430 Yukarıda yer alan maliyet kalemlerinin toplamı yaklaşık 7.000.000 Avro'dur. Yapılacak yatırımın toplam sabit maliyeti havaalanı kapasitesine göre değişmekle birlikte, ilgili mevzuat gereği en az üç havaalanı/havalimanında teçhizatlanması gerektiği düşünüldüğünde Antalya havalimanı büyüklüğünde üç alanda teşkilatlanmak için yaklaşık 21.000.000 Avro'luk yatırım yapılması gerekmektedir.

Pazara girişin önündeki diğer bir engel, mevzuattan ve havaalanı/havalimanı kapasitesinden kaynaklanan sayı sınıridir. Yukarıda da değinildiği gibi DHMİ tarafından havaalanı/havalimanlarındaki yolcu sayısına ve yer durumuna göre yer hizmet kuruluşlarının sayısına bazı sınırlamalar getirilmektedir. Bu

440 çerçevede 2008 yılı verilerine göre, Ortak Girişimin faaliyet göstermeye başlayacağı 5 havalimanında izin verilebilecek toplam yer hizmet kuruluş sayısı aşağıdaki şekildedir:

Tablo 11: Havaalanı yolcu sayılarına göre izin verilebilecek kuruluş sayısı

<i>Havalimanı</i>	<i>Toplam Yolcu Sayısı (2008)</i>	<i>Maksimum Yer Hizmet Kuruluşu Sayısı</i>
İstanbul Atatürk	28.553.132	16
Ankara Esenboğa	5.692.133	4
İzmir A.Menderes	5.455.298	4
Antalya	18.789.257	11
Adana	2.290.427	3

450 Yukarıdaki tabloda görüldüğü üzere ilgili mevzuat uyarınca havaalanı/havalimanı yolcu sayısına göre getirilen sınırlamalar ilgili pazarda önemli bir giriş engeli yaratmamaktadır. Ancak havaalanı/havalimanlarındaki kısıtlı yer imkânı nedeniyle tabloda belirtildiği kadar talep olsa dahi bu taleplerin hepsinin karşılanması mümkün olmamaktadır. Nitekim Yönetmeliğin yukarıda yer verilen 12/d maddesinde de bu husus açıkça belirtilmiş ve havaalanı yer kapasitesi dikkate alınarak çalışma ruhsatı verileceği hükme bağlanmıştır. TGS'nin faaliyete geçeceği havaalanı/havalimanlarındaki yer durumu ile ilgili olarak DHMİ'den elde edilen bilgilerden alanlarda önemli bir yer kısıtının bulunduğu anlaşılmaktadır. Aşağıdaki tabloda DHMİ'den gelen yazıda belirtilen yer durumları gösterilmektedir:

Tablo 12: Havaalanı bazında yer durumu

.....Ticari Sır.....

460 Yazıda, İstanbul Atatürk Havalimanında apron sahasına yakın bir yerde boş alan bulunmadığı, ...'ye araç ve teçhizat park sahası olarak önemli sayılabilecek ölçülerde arazi tahsisi yapıldığı belirtilmiştir. Yazıda ayrıca havaalanı/havalimanlarında sadece yer hizmet kuruluşlarına değil, faaliyet gösteren diğer havayolu kuruluşları ile ikram ve kargo vb. kuruluşların da talepleri doğrultusunda o andaki imkânlar göz önünde bulundurularak yer tahsisi yapıldığı bildirilmiştir. Dolayısıyla yukarıda Tablo-12'deki boş alanlar yalnızca yer hizmet kuruluşlarına değil diğer teşebbüslere verilebilecek alanları da içermektedir. Bu bakımdan söz konusu havalimanlarında önemli bir yer kısıtı olduğu sonucuna ulaşılmaktadır.

- Dikey Entegrasyon

470 Hâkim durum değerlendirmelerinde dikkate alınan hususlardan bir diğeri de, hâkim durumu sorgulanan teşebbüsün yapısal olarak dikey bütünleşme içinde olup olmadığıdır.

Dikey bütünleşmeler ana teşebbüsler bakımından; işlem maliyetlerinin azaltılması, hammadde arz güvenliğinin sağlanması, çifte marjinalizasyonun azalması, sermaye maliyetlerinin azaltılması ve kâr istikrarının sağlanması,

480 mevcut pazarın korunması ve geliştirilmesi, uzun vadeli anlaşmalardan kaynaklanan sorunların ortadan kaldırılması ile güvenilir veri temini ve uzun vadeli plan yapabilme olanağı sağlamak gibi etkinlikler ortaya çıkarmaktadır. Bununla birlikte, dikey birleşmeler alt veya üst pazarda birleşen teşebbüslerin ve rakiplerin rekabet etme yeteneklerini ve motivasyonlarını etkileyerek hâkim durum yaratılmasına veya mevcut bir hâkim durumun güçlenmesine neden olabilir. Ancak önemli olan arz zincirinin bir seviyesindeki rakiplerin değil piyasadaki etkin rekabetin olumsuz etkilenmemesidir. Bu nedenle rakiplerin bir birleşmenin yarattığı etkinlikler dolayısıyla pazar dışına çıkmak durumunda kalmaları tek başına rekabetçi endişelerin ortaya çıkmasına neden olamaz.

490 Dikey birleşmelerin en önemli rekabet karşıtı etkisi ise üst pazarın veya alt pazarın rakiplere kapatılması (*foreclosure*) yoluyla bu teşebbüslerin rekabet etme yetenek ve motivasyonlarının azaltılmasıdır. Böylece yeni girişler caydırıldığı gibi mevcut rakiplerin de büyümeleri engellenmekte veya pazardan çıkmalarına yol açılmaktadır. Pazarın kapanması sonucunda ise birleşen teşebbüsler ve bazı rakipler tüketicilere uyguladıkları fiyatları kârlı bir biçimde artıracaklardır. Dolayısıyla dikey birleşme sonucunda rekabet karşıtı bir pazar kapatma etkisi söz konusu olabilmektedir. Ancak birleşen teşebbüslerin pazar payları yüksek olmadığı sürece ya da pazarın yapısı rekabetçi olduğu sürece dikey birleşmeler sonucunda rekabet karşıtı bir etkinin doğması beklenmemektedir.

500 Yukarıda yer verilen bilgiler ışığında THY yoluyla dikey entegrasyonunu sağlayacak olan TGS'nin bu durumunun pazar gücüne etkisinin değerlendirilmesi gerekmektedir. Bilindiği üzere işlemin tarafları olan THY ve Havaş aynı sektörde faaliyet gösteren şirketler olmayıp, Havaş üst pazarda THY'nin de faaliyet gösterdiği havayolu taşımacılığı sektöründe yer hizmetleri sunan bir teşebbüstür. Havaş'ın %100'üne sahip olan TAV ise TGS'nin faaliyet göstereceği Ankara, İstanbul ve İzmir'de havaalanı/havalimanı işletmeciliği yapmaktadır. Devir işleminden sonra TGS, hem Havaş ve TAV dolayısıyla havaalanı işletmeciliği pazarına, hem de THY vasıtasıyla havayolu taşımacılığı pazarına entegre olacaktır. Bu bakımdan söz konusu ortak girişim, her iki ana teşebbüsün faaliyet alanlarının ortak girişimin faaliyet alanı ile olan ilişkisi itibarıyla dikey bir ortak girişim olarak değerlendirilebilir.

510 Bildirime konu devralma işlemi dikey yapılanmanın yol açacağı sonuçlar bakımından değerlendirildiğinde, işlemin pazarın yapısında önemli etkiler doğurabileceği kanaatine ulaşılmıştır. Zira THY iç hat ve dış hat yolcu taşımacılığı pazarında önemli bir pazar gücüne sahip lider teşebbüs konumundadır. Ortak Girişim Sözleşmesi'nde THY ve ortak girişim arasında, en az 5 yıllık bir sözleşme imzalanması öngörülmektedir. THY'nin pazarda önemli bir alıcı olması nedeniyle dikey konumdaki teşebbüsler arasında gerçekleşecek bu işlemin, pazarın en büyük müşterisini mevcut ve potansiyel rakiplere kapatma etkisi olabilir. THY'nin TGS ile yaptığı anlaşma neticesinde üst pazardan alıcı olarak tamamen çıkması ile birlikte, ölçek ekonomileri dolayısıyla hâlihazırda hizmet aldığı firmaların maliyetlerinde TGS lehine bir artış olabilecek

520 ve bu firmalar pazardan çıkabilecektir. Bu durumda yer hizmetlerindeki maliyet artışları veya hizmet kalitesinde meydana gelebilecek azalışlar, alt pazardaki diğer havayolu şirketlerini olumsuz etkileyecektir.

İkinci olarak, alt pazarda önemli bir pazar gücüne sahip olan THY'nin üst pazardaki TGS'nin ortak kontrolüne sahip olması durumunda THY, rakiplere mal ve hizmet sunumunu zorlaştırarak (fiyatları yükselterek) ya da hiç mal veya hizmet sağlamayarak alt pazardaki rakip havayolu şirketlerinin maliyetlerinin yükselmesine yol açabilir.

530 Bu noktada alternatif temin kaynakları ve potansiyel girişler önem taşımaktadır. Bildirime konu işlemlerde, üst pazar olan yer hizmetleri pazarında yalnızca iki teşebbüs faaliyet göstermektedir. Çelebi'nin pazardan çıkması durumunda pazarda Havaş ve Havaş'ın ortak kontrolüne sahip olduğu TGS dışında bir teşebbüs kalmayacaktır. Her ne kadar havayolu şirketlerinin yer hizmetlerini kendilerinin sunması (*self handling*) imkânının varlığının, pazarda rekabetçi baskı yaratabileceği düşünülebilirse de yer hizmeti sunmak için gerekli minimum etkin ölçeğin havayolu şirketlerinin kapasitelerinin üzerinde olması ve üçüncü taraflara hizmet verebilmenin yalnızca A grubu ruhsatla mümkün olması, havayolu şirketlerinin tam dikey bütünleşmeye gitmelerini zorlaştıran bir unsurdur. Nitekim ... da self-handling yapmanın havayolu için hacim kısıtı nedeniyle ekonomik olmadığını belirtmektedir.

540 Diğer taraftan, THY'nin cazip bir alıcı olması nedeniyle, işlemin, yer hizmetleri pazarındaki firmalar arasında önemli rekabet baskısı yaratan bir unsuru ortadan kaldıracı ya da yeni girişleri caydırıcı bir etkisi de olabilir. Bu durumda önemli bir müşterinin kapatılması, üst pazardaki rakiplerin gelir akımlarına etki edeceğinden bu firmaların maliyet düşüşleri sağlama veya ürün kalitesini artırma motivasyonlarını ya da yeteneklerini azaltabilir. Sonuç olarak, yer hizmetleri pazarındaki rakiplerin piyasa dışına çıkması alt pazardaki rekabeti olumsuz etkileyerek tüketicilere de zarar verebilir.

H.2.4 İşlemin Havalimanı Özelinde Değerlendirilmesi

550 Ortak girişimin havalimanı bazında etkilerine bakılacak olursa, İstanbul'da ve Ankara'da yer hizmet alımları içerisinde THY'nin -ciddi düzeylere varan payı dikkate alındığında- yer hizmetinin tamamını TGS'den alması nedeniyle TGS'nin pazar payının minimum %... olacağı öngörülmektedir. TGS'nin diğer havayolu şirketlerine de hizmet vermeyi planladığı göz önünde bulundurulduğunda pazar payının daha da artacağı tahmin edilmektedir. TGS'nin THY dolayısıyla kalıcı bir şekilde yüksek düzeylerde pazar payına sahip olması, rakiplerine kıyasla sahip olacağı maliyet üstünlükleri, pazara giriş engelleri ve fiziki kapasite yetersizliği dikkate alındığında, İstanbul ve Ankara'da hâkim duruma geleceği sonucuna ulaşılmıştır.

560 Ayrıca Havaş'ın yeterli düzeyde rekabet baskısı yaratmayacak olması TGS'nin hâkim durumu değerlendirilirken dikkate alınması gereken bir diğer husustur. Çünkü Havaş ile TGS'nin birbirlerinin yatırım, üretim, fiyat gibi rekabete hassas bilgilerine erişmesi mümkün olacak ve Havaş'ın TGS'de de bir menfaati olacağı

570 için yeteri derecede rekabetçi baskı yaratmayacaktır. Buna ilaveten ortak kontrole sahip teşebbüs, aynı zamanda rakibi konumunda olan teşebbüsün rekabetçi girişimlerini hukuki yollardan engelleme hakkına sahip olduğu için TGS'nin de Havaş üzerinde önemli bir rekabetçi baskısı olamayacaktır. Bu nedenle ortak kontrol altındaki teşebbüslerin pazar payları ortak kontrole sahip teşebbüsün pazar payına eklenmese dahi, en azından bu pazar paylarının bir rekabetçi baskı kaynağı olarak dikkate alınmaması yerinde olacaktır. Zira pazar payı hesaplamasının temel gerekçesi teşebbüsün pazara nispeten büyüklüğünün değerlendirilebilmesidir. Başka bir deyişle, pazar payı kriteri, teşebbüsün kontrolünde olmayan pazar kesiminin teşebbüsün davranışlarını denetleyebilme potansiyelinin bir göstergesidir. Oysa ortak kontrol altındaki teşebbüslerin ana teşebbüslere yönelik böyle bir potansiyelinin bulunduğundan bahsedilmesi mümkün değildir.

580 Diğer taraftan işlem sonrası ilerleyen süreçte Çelebi'nin maliyet dezavantajları dolayısıyla pazar dışına itilmesi ve yeni girişlerin de caydırılması olasılığı artacaktır. Pazarda sadece TGS ve Havaş'ın varlığı durumunda, söz konusu pazarlarda rekabet önemli ölçüde azalacak ve azalan rekabetten dolayı rakip havayolu şirketlerinin olumsuz etkilenmesi söz konusu olabilecektir.

İzmir, Antalya ve Adana havaalanlarına bakıldığında ise TGS'nin, İzmir'de minimum %...., Antalya'da %.... ve Adana'da %.... pazar payına sahip olacağı öngörülmektedir. Bu havalimanlarındaki yer hizmetlerinde THY alımları çıkarıldığında geriye yer hizmeti veren teşebbüslerin rekabet edebilecekleri pazar payı İzmir'de yaklaşık %...., Antalya'da %...., Adana'da %.... olarak kalmaktadır. Bu pazarlarda aşağıda savunmalara ilişkin değerlendirmelerde yer verildiği üzere, stratejik ittifakların ve Sunexpress'in alımlarının etkisinin önemli olmadığı da dikkate alınır, TGS lehine bir hâkim durum oluşmayacağı kanaatine ulaşılmıştır.

590 Diğer taraftan, İstanbul, Ankara, Antalya, İzmir ve Adana olmak üzere öncelikle toplam beş havalimanına girecek olan TGS'nin gelecekte diğer havaalanı/havalimanlarına da girmesi muhtemeldir. Bu nedenle bu pazarlar bakımından da mevcut koşullarda değerlendirme yapılması gerekmektedir. Kayseri, Diyarbakır, Erzurum, Samsun, Gaziantep, Malatya, Kars, Mardin, Denizli, Kahramanmaraş, Erzincan, Hatay, Konya, Batman, Elazığ ve Şanlıurfa gibi havaalanlarında THY alımları pazarın %40'ını aşmakta ve TGS'nin muhtemel pazar payı da yüksek çıkmaktadır. Dolayısıyla söz konusu pazarlar bakımından TGS lehine bir hâkim durum oluşması ihtimali yüksektir.

H.2.5. TAV'ın Ortak Girişimdeki Hissedarlığının Değerlendirilmesi

600 TAV'ın Havaş'taki hissedarlığı dolayısıyla ortak girişim vasıtasıyla meydana gelen terminal işletmecisi-yer hizmet kuruluşu arasındaki dikey ilişkiye de değinmekte fayda vardır. Bilindiği üzere TAV grubu Havaş'taki hissedarlığı dışında Atatürk, Esenboğa, İzmir Adnan Menderes ve Antalya Gazipaşa Havalimanlarının işletme haklarına sahiptir. TAV terminal işletmecisi olarak hem

Havaş'ın hem de TGS'nin rakibi olan yer hizmeti kuruluşlarına da hizmet sunmaktadır.

610 Ancak 8.11.2007 tarih ve 07-85/1043-403 sayılı Havaş'ın TAV Grubu'na devrine ilişkin Kurul Kararı'nda da belirtildiği üzere TAV'ın bu hizmetleri tüm yer hizmet kuruluşlarına ayrımcılık yapmaksızın rakiplerine de sunması ilgili alandaki regülasyonlardan doğan bir zorunluluktur ve bu alanın kamunun sıkı düzenleme ve denetimlerine tabi olması nedeniyle TAV'ın TGS'deki ortaklığı işlem bakımından önemli bir sorun teşkil etmeyecektir.

H.2.6. Savunmaların Değerlendirilmesi

H.2.6.1. Dikey Bütünleşme Niteliğindeki İşlemin Doğuracağı Etkinliğe İlişkin Değerlendirmeler

620 Savunma yazılarında, işlem ile amaçlananın az sayıda oyuncunun olduğu bir pazara yeni bir oyuncu girişi sağlamak ve bu oyuncu ile başta kalite standartları olmak üzere pek çok alanda iyileşme elde etmek olduğu belirtilmektedir. İnceleme konusu işlem ile birlikte, THY'nin ortağı olacağı tam işlevsel bir ortak girişim kurulacağı ve bu ortak girişimin pazarda yeni bir oyuncu olarak rekabet etmekle kalmayıp THY'nin ana faaliyet konusunda da rekabet gücünü artıracığı ifade edilmektedir.

Rekabet hukukunda amaçlananın iktisadi etkinliği hedefleyerek refahı artırmak olması durumunda bu hedefe dikey bütünleşmiş firmalarla ulaşmanın daha kolay olduğu ileri sürülmektedir. Bu süreçte ise rekabet otoritelerinin piyasadaki rakipleri korumak için değil rekabet sürecinin korunması için çalışması gerektiği ifade edilmiştir.

630 Yoğunlaşma işlemlerinin değerlendirilmesinde ortaya konulan kaygıların somut verilerle desteklenmesi gerektiği, rekabet otoritelerinin sadece geleceğe yönelik kaygılara dayanarak hüküm tesis ettiği kararlarının son yıllarda ciddi eleştiri aldığı ve ilgili rekabet otoritelerinin benzer kararlarının çoğunun temyiz edildikleri mahkemelerce bozulduğu ileri sürülmüştür.

640 Dikey birleşmelerin genelde etkinlik artırıcı yönleri olmakla beraber, alt ve/veya üst pazarlarda pazar gücüne sahip teşebbüslerin dikey bütünleşmeye gitmeleri başta pazarın rakip teşebbüslere kapatılması olmak üzere birçok rekabet karşıtı etkiler yaratabilmektedir. Nitekim bir teşebbüsün hâkim durumda olup olmadığı sorgulanırken veya pazar gücü ölçülürken dikkate alınan unsurlardan bir tanesi teşebbüsün dikey bütünleşmeye gidip gitmediğidir. Dikey bütünleşmeye gitmiş firmalar hem alt pazar hem de üst pazar bakımından giriş engelleri ortaya çıkarabilmekte bu da potansiyel rekabeti baskılayabilmektedir. Dikey bütünleşme pazardaki yerleşik oyunculara yeni girenlere karşı stratejik üstünlük vermekte ve bu hâkim durumun belirgin bir göstergesi olarak değerlendirilmektedir. İnceleme konusu işlemde de ilk bakışta pazara yeni bir oyuncu girişi oluyor ve rekabeti artırıyor gibi görünmesine rağmen, havayolu taşımacılığında önemli bir pazar gücüne sahip olan teşebbüsün düopol yapıdaki yer hizmetleri pazarındaki oyunculardan biri ile ortak girişim kurması nedeniyle

söz konusu işlemin amacı rekabeti sınırlayıcı olmasa da yaratacağı etkiler itibariyle rekabeti sınırlayabilecektir.

650 Bilindiği üzere, yoğunlaşma işlemlerinde ve özellikle dikey yoğunlaşmalarda işlemin doğası gereği geleceğe ilişkin öngörülerde bulunularak işlemler değerlendirilmekte ve rekabet ihlallerindeki gibi somut verilere ulaşılması kolay olmamaktadır. Bu nedenle de ürünün ve pazarın özellikleri, tarafların pazardaki pozisyonları ve pazar güçleri gibi unsurlara bakılarak pazarın gelecekteki rekabetçi yapısı öngörülmektedir. Ayrıca rekabeti önemli ölçüde sınırlayacağı düşünülen işlemler hemen yasaklanmamakta ve daha ayrıntılı incelenmek ve rakiplerin, müşterilerin ve düzenleyici kuruluşlar gibi üçüncü kişilerin görüşlerini almak ve tarafların savunmalarını değerlendirmek amacıyla inceleme konusu işlemde olduğu gibi nihai incelemeye alınmaktadır.

660 **H.2.6.2. Yer Hizmeti Pazarına Girmek İsteyen Bir Kuruluşun Katlanması Gereken Ruhsat Ücretlerinin Ve Sabit Maliyetlerinin Yüksek Olmasının Pazara Giriş Engeli Yaratıyor İddiasına İlişkin Savunmanın Değerlendirmesi**

Savunmalarda, ön İnceleme Raporu'nda ruhsat, ekipman, personel ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) alan kirası gibi yaklaşık 7.000.000 (yedimilyon) Avroluk sabit maliyet toplamının her havaalanı için aynı büyüklükte olmadığı, pazara girmek isteyen yer hizmet kuruluşunun maliyetlerinin teşkilatlanmak istediği meydana göre değişiklik gösterdiği ifade edilmiştir. Savunmada yer verilen ifadelerle, ruhsat ücretleri ve alan kiralari DHMİ tarifesinde belirtilmekte olup, mevcut tarifedeki ücretler havalimanlarına göre 670 değişkenlik göstermektedir. Ayrıca yer hizmet kuruluşunun en az ekipman ve personel sayısı da DHMİ tarafından yayınlanan "Yer Hizmet Kuruluşlarının Bulundurulması Gerekli En Az Personel ve Teçhizat Listesi ile Uygulama Esasları Talimatı" ile belirlenmekte ve bu miktarlar ilgili talimat uyarınca hizmet verilecek meydanlara göre değişmektedir. Örneğin Bursa, Isparta ve Konya Meydanlarında sayılan sabit maliyetler toplamı 4.474.000 Avro olarak hesaplanmaktadır. Bu çerçevede pazara girmek isteyen yer hizmeti kuruluşunun her halde 21.000.000 Avroluk bir yatırıma ihtiyacı bulunmamaktadır.

680 Savunmada pazarda mevcut oyuncuların yanında yer almak isteyen yer hizmet kuruluşlarının, hizmet verecekleri meydanlara ilişkin çeşitli kombinasyonlar oluşturarak yatırım maliyetlerini azaltabileceği, öncelikle daha az ölçekli meydanlarda faaliyete başlayarak burada kazandıkları birikimleri başka havaalanı/havalimanlarına aktararak faaliyet alanlarını genişletebileceği, böylelikle makul ölçüde sermayeye sahip her şirketin ilgili pazara girebileceği belirtilmiştir.

Uzun süre Havaş ve Çelebi düopol yapısının devam etmiş olmasının sebebi ise geçmiş yıllarda çok daha yüksek olan ancak son yıllarda düşen ruhsat bedeli olarak açıklanmıştır. Bu düopol yapısının Antalya Havalimanı'na IC-Fraport'un, İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'na İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası

690 Yer Hizmetleri A.Ş.'nin girmesiyle değiştiği, dolayısıyla yeni girişlerin somut olarak yaşanmakta olduğu bir piyasada giriş engellerinin mevcut olduğunun ileri sürülemeyeceği ifade edilmiştir.

700 Rekabet hukuku anlamında potansiyel rekabetin varlığından söz edebilmek için pazara girişlerin olası, etkili ve zamanlı olması gerekmektedir. Girişin olası olması için, pazara eklenecek üretim miktarı ve pazardaki yerleşik firmaların tepkileri dikkate alındığında girişin yeterli ölçüde kar getirmesi gereklidir. Eğer pazara giriş ekonomik açıdan yalnızca geniş bir ölçekte başarılı olabiliyor ve böylece düşük fiyat seviyelerine yol açıyorsa giriş olasılığının az olduğu öne sürülebilecektir. Yine yerleşik firmalar uzun dönem sözleşmelerle veya yeni girenlerin kazanmaya çalıştığı müşteriye fiyat indirimleri yaparak pazar paylarını koruyabiliyorlarsa giriş zorlaşacaktır. Geçmişte pazara başarılı girişlerin olup olmadığı da giriş engellerinin seviyesinin bir göstergesi olabilmektedir.

Girişin çabuk ve pazar gücüne karşı koyabilecek ölçüde etkili olması da önemlidir. Pazarın karakteristiklerine bağlı olmakla beraber, genellikle iki yıllık bir süre içerisindeki girişler zamanlı kabul edilebilmektedir. Girişin etkili olması için de yoğunlaşmanın rekabet karşıtı etkilerine karşı koyabilecek yeterli kapsam ve büyüklükte olması, küçük ölçekli bir giriş olmaması gerekmektedir.

710 Bu bağlamda, nihai incelemeye konu işlemlerde potansiyel rakiplerin hizmet verecekleri meydanlara ilişkin çeşitli kombinasyonlar oluşturarak yatırım maliyetlerini azaltabileceği, öncelikle daha az ölçekli meydanlarda faaliyete başlayarak burada kazandıkları birikimleri başka havalimanlarına aktararak ilgili pazara girmesinin zamanlı olamayacağı ve söz konusu 5 meydanın Bursa, Isparta ve Konya meydanlarıyla kıyaslanamayacak ölçüde büyük olması nedeniyle bu meydanlara yeterli ölçekte etkili bir giriş için daha çok ekipman ihtiyacı olduğu göz önüne alındığında, bu 5 meydan açısından pazara girmek yüksek yatırım maliyetleri gerektirdiğinden, TGS'nin anılan meydanlarda muhtemel pazar gücüne karşı rekabet baskısı yaratabilecek ölçüde olası, zamanlı ve etkili pazara giriş ihtimalinden söz edilemeyecektir. Diğer taraftan 720 yeni giriş olarak sözü edilen Sabiha Gökçen Uluslararası Yer Hizmetleri A.Ş. TGS'den farklı bir meydana hizmet sunacak olup, IC-Fraport da TGS ile yalnızca İzmir ve Antalya'da rekabet edecektir. Geçmişte pazara etkili bir girişin olmadığı da göz önüne alındığında yer hizmetleri sektöründe pazara giriş engellerinin yüksek olduğu görülmektedir.²

Son olarak değinilmesi gereken husus ise ruhsat ücretlerinin sözü edilen giriş artışını sağlayıp sağlamadığıdır.

DHMI'den elde edilen belgelerde yer alan ruhsat ücretleri 2009 yılında aşağıdaki şekilde değişmiştir:

² THY'nin 2002-2005 yıllarında bazı meydanlarda STFA-Ogden firmasından yer hizmeti aldığı bilinmekle beraber bu firmanın da kısa sürede pazardan çıktığı anlaşılmaktadır.

09-40/986-248

Tablo 13: 2008 yılı DHMİ Yer Hizmetleri Tarifesi (Yolcu Uçakları)

Kategori	Koltuk Kapasitesi	Yolcu Trafik	Yük ve Haberleşme Kontrolü	Ramp	Uçak Hat Bakım	Uçuş Operasyon	İkram	Temsil	Gözetim ve Yönetim
		€							
A	0-20	5	1	9	3	5	2	5	5
B	21-50	8	1	17	5	5	4	5	5
C	51-100	16	3	32	5	5	9	5	5
D	101-125	22	4	50	14	5	15	5	5
E	126-150	50	6	100	16	5	18	5	5
F	151-190	56	6	115	18	5	20	5	5
G	191-250	68	6	136	21	5	24	5	5
H	251-350	80	7	165	25	5	28	5	5
I	351-430	90	8	182	28	5	32	5	5
J	431 ve üzeri	115	10	250	35	5	40	5	5

730

Tablo 14: 2009 yılı DHMİ Yer Hizmetleri Tarifesi (Yolcu Uçakları)

Kategori	Koltuk Kapasitesi	Yolcu Trafik	Yük ve Haberleşme Kontrolü	Ramp	Uçak Hat Bakım	Uçuş Operasyon	İkram	Temsil	Gözetim ve Yönetim
		€							
A	0-50	6	1	10	3	5	2	5	5
B	51-100	16	1	30	5	5	4	5	5
C	101-150	35	3	60	5	5	9	5	5
D	151-200	45	4	80	10	5	15	5	5
E	201-250	60	6	100	15	5	18	5	5
F	251-300	70	6	120	18	5	20	5	5
G	301-350	80	6	140	21	5	24	5	5
H	351 ve üzeri	90	7	160	25	5	28	5	5

Tablolarda yer alan 2008 ve 2009 yıllarına ait ruhsat ücretleri karşılaştırıldığında 2009 yılında ücret skalasının daraltıldığı görülmektedir. Bu bakımdan bazı uçak türlerinde indirim görülse de net etkinin ne olduğunu anlamak için uçak türlerine göre bir karşılaştırma yapılması uygun olacaktır. THY filosundaki uçaklardan ... tanesi 165 kişilik Boing 737-800 model uçaklardan, ... tanesi 150 kişilik Airbus A320-232 model uçaklardan ve ... tanesi de 202 kişilik Airbus A321-231/211 model uçaklardan oluşmaktadır. Buna göre 2008 yılında bu uçak modelleri için ödenecek ruhsat ücreti şu şekilde olacaktır:

150 kişilik uçaklar E kategorisinde olup bir uçak için ödenecek toplam ücret 205 Avro, F kategorisindeki 165 kişilik uçaklar için ödenecek ücret 230 Avro ve G

740

750 kategorisindeki 202 kişilik uçaklar için 270 Avro'dur. Aynı modeller için 2009 yılında ödenecek ücretler ise sırasıyla 127, 169, ve 214 Avro'dur. Yıllık bazda indirim oranları da yine sırasıyla 38%, 27% ve 21% olarak gerçekleşmiştir. Bu indirim oranlarının uçak sayısı ile ağırlıklandırılması durumunda bulunan ortalama indirim tutarı ise %28 olmaktadır. Ortaya çıkan rakamlar oransal olarak önemli bir indirim tutarı gibi görünmekle beraber, ruhsat ücretleri pazara giriş tercihinde önemli bir etken değildir. Zira yer hizmetlerine ilişkin maliyet kalemleri incelendiğinde katlanılan en önemli maliyetin ekipman maliyeti olduğu görülmektedir. Aşağıda ... bilgilere göre bahse konu 5 havalimanındaki maliyet unsurları yer almaktadır.

Tablo 15: ... havaalanı bazında maliyet kalemleri

.....Ticari Sır.....

Beş havalimanı için ödenecek toplam ücretlerin %84'ü ekipman bedeli, %12'si DHMİ ruhsat ücreti ve %4'ü de Apron plaka ücretidir. Dolayısıyla ruhsat ücretlerinde meydana gelebilecek indirimlerin ancak sınırlı bir etkisi olacaktır.

H.2.6.3. Yer Hizmetlerinin Sunumundan Elde Edilen Pazar Gücünün Havayolu İle Yolcu Taşımacılığı Pazarındaki Rekabet Şartlarını Bozmak İçin Kullanılabileceği Şüphesine İlişkin Savunmanın Değerlendirmesi

760 Yazılarda, yer hizmeti sunulmasında kullanılan traktör, yolcuların uçağa iniş ve inişlerinde kullanılan merdiven, kargo yüklemede kullanılan "highloader" ve uçağın geri manevrasında kullanılan "pushback" gibi araçların, havayolu taşımacılığında kullanılan uçak ve motor gibi ekipmanla fiyat bakımından mukayese edilemeyeceği, yer hizmetleri kuruluşlarının mal varlığının tamamının herhangi bir havayoluna ait herhangi bir uçağın fiyatının (yaklaşık 40-50.000.000 ABD Doları) yedide birini bile karşılamayacağı, dolayısıyla yer hizmetleri pazarındaki oyuncuların havayolu taşımaya ilişkin pazarlara etki edebilecek durumda olmadığı değerlendirilmesine yer verilmiştir.

770 Aktarılan durumun "giriş engelleri" yönünden de aynı olduğu, söz konusu pazarlarda makul sayılan asgari ölçeklerde faaliyet gösteren herhangi bir şirketin, yer hizmetlerinde kullanılan araçları yahut teçhizatı giriş engeli olarak görmesinin mümkün olmayacağı ifade edilmiştir. Bunun yanın da yer hizmeti kuruluşlarının teçhizatının kullanımına ilişkin olarak nitelikli iş gücüne ihtiyaç olmadığı, mezkûr araçların bu alanda ehliyete sahip herhangi bir operatör tarafından kısa (bir-iki gün) bir eğitim sürecinin sonunda kullanılabileceği hususuna yer verilmektedir.

780 Öte yandan ifade edilen nedenlerle ilgili pazara girişlerin her daim söz konusu olabileceği ve hâlihazırda pazara girişlerin zaten mevcut olduğu dolayısıyla potansiyel rekabet baskısının pazar gücü değerlendirilirken dikkate alınması gerektiği ifade edilmiştir.

Pazara giriş için havayollarının bir uçağın yedide birini karşılayan ekipman maliyetini karşılayıp karşılayamamasından ziyade söz konusu ekipman maliyeti

ile kıyaslandığında yalnızca kendilerine yer hizmetleri sunmalarının ekonomik açıdan rasyonel olup olmadığı önem taşımaktadır. A grubu ruhsatla üçüncü taraflara da hizmet verecek şekilde pazara girmek ise nitelikli işgücü bulmak gibi engeller aşılsa bile yine ölçek ekonomileri ve ruhsat ücretleri gibi mevzuattan kaynaklanan koşullar nedeniyle kolay değildir.

H.2.6.4. THY'nin Star Alliance Üyesi Olmasının veya Herhangi Bir İkili Anlaşmanın Pazardaki Olası Etkilerine İlişkin Değerlendirme

790 Savunmalarda, Star Alliance gibi işbirliklerinde amaçlananın havayollarının tecrübelerini paylaşmak, üyelerine daha fazla uçuş imkânı sağlamak ve sık uçan yolculara ek imkânlar sağlamak olduğu, nitekim bu tür ittifakların rekabeti engelleyici veya bozucu nitelikte kabul edilmediği, hatta desteklendiği ifade edilmiş; ittifaka üye havayolu şirketlerinin birbirlerinin rakibi olmaları sebebiyle fiyat ve maliyetlere ilişkin konularda birlikte hareket etmelerinin söz konusu olmadığı vurgulanmıştır. Ayrıca Star Alliance düzenlemeleri kapsamında yer hizmetlerine ilişkin üye havayollarına zorunluluk getiren bir düzenlemenin bulunmadığı da ifade edilmiştir. Bunu desteklemek amacıyla Lufthansa'nın Frankfurt'da, Air France'ın Paris'de KLM'in Amsterdam'da yer hizmetleri alanında teşkilatlanmış olduğu ve bu havayolu şirketlerinin THY de dâhil olmak üzere hiçbir Star Alliance üyesine indirimli fiyattan satış gibi farklı bir muamele yapmadıkları, hatta THY uçaklarına, "yolcu" ve "ramp handling" hizmetlerine ilişkin olarak alınan ücretlerde önceki döneme nazaran %... oranında bir artış yapıldığı belirtilmiştir. Bunun yanında THY'nin Star Alliance üyesi olduğu 1.4.2008 tarihinden sonra, Pekin meydanında yer hizmetlerini Star Alliance üyesi Air China'nın yer hizmeti kuruluşu Air China Ltd.'den değil ... firmasından; Oslo meydanında Star Alliance üyesi SAS Airlines'ın iştiraki olan SAS Ground Handling Services'tan değil ... firmasından temin etmekte oldukları bilgisine yer verilmiştir. Savunma ekinde yer verilen ve THY'nin hizmet aldığı yer hizmeti 810 kuruluşlarını gösteren tabloya göre, THY yer hizmetlerini, sefer yaptığı 27 meydana 8'inde Star Alliance üyesi hava yolları veya bunların ortağı olduğu şirketlerden almaktadır. Bu bilgilerden yola çıkılarak savunmada Star Alliance üyesi havayolu şirketlerinin karşılıklı olarak birbirlerinden hizmet almayı taahhüt etmedikleri vurgulanmıştır. Buna karşın söz konusu tabloda THY'nin Star Alliance üyesi olmayan yer hizmet kuruluşlarından hizmet alması, -THY bugüne kadar B grubu ruhsatla yalnızca kendine yer hizmeti veren ve üçüncü taraflara yer hizmeti vermeyen bir havayolu şirketi olduğu için- müttekabiliyet ilkesinin geçerli olmadığını göstermeye yeterli değildir. Müttekabiliyet ilkesinin THY tarafından benimsenip benimsenmediği ancak TGS'nin faaliyete başlaması ile 820 görülebilecektir.

Aynı savunmayı güçlendirmek adına, Londra Heathrow Havaalanı'nda Star Alliance üyelerinden THY ve Air China'nın yer hizmetlerini Star Alliance üyesi SAS Airlines'ın iştiraki SAS Ground Handling Services'tan aldığı ancak aynı havaalanında yine Star Alliance üyelerinden olan LOT Polish Airlines, Lufthansa ve Swissair'in ilgili yer hizmetlerini herhangi bir Star Alliance üyesi ile arasında kontrol ilişkisi bulunmayan Menzies Aviation isimli yer hizmeti sağlayıcısından

830 aldığı bilgisine yer verilmiştir. Bu son örnek, kendi yer hizmet kuruluşu olan havayolu şirketlerinin zaman zaman aynı ittifaka üye diğer şirketlerin yer hizmet kuruluşlarından hizmet almadıklarını ve dolayısıyla mütekabiliyet ilkesinin her zaman geçerli olmadığını göstermektedir.

Öte yandan, mütekabiliyet ilkesinin uygulanması halinde THY'nin üyesi olduğu Star Alliance'a üye olan diğer havayollarının TGS'nin pazar payında ne kadar bir artışa yol açabileceğini görebilmek için söz konusu havayollarının Türkiye'deki beş meydanadaki toplam dış hat ticari uçak trafiklerine bakıldığında, bu şirketlerin toplam trafik içindeki payının %... ile %... arasında değiştiği görülmektedir. Bu bilgilerden Star Alliance üyesi havayollarının mütekabiliyet ilkesi çerçevesinde TGS'den yer hizmet alımı yapmalarının önemli bir pazar gücüne yol açmayacağı anlaşılmaktadır.

840 H.2.6.5. Ortak Girişim İşleminin Rakipler Aleyhine Bir Dışlama Etkisinin Olmayacağına İlişkin Değerlendirme

Savunmalarda, havayolu ile yolcu taşımacılığı pazarında THY dışındaki diğer özel sektör havayolu şirketlerinin 1990'lı yıllardan itibaren dış hatlarda, 2003 yılından itibaren de iç hatlarda tarifeli seferlere başlaması nedeniyle sektörün sürekli büyüdüğü, dolayısıyla THY'nin yer hizmetleri pazarındaki teşebbüsler arasında ortaya çıkardığı rekabetçi baskının seviyesinin Ön İnceleme Raporu'nda öngörüldüğü kadar yüksek olmadığı ifade edilmiştir. Bu bağlamda savunmada yer verilen THY ve diğer havayolu ile yolcu ve kargo taşımacılığı yapan şirketlerin uçak sayıları aşağıdaki gibidir:

Tablo 16: Havayolu şirketlerine ait uçak sayıları

<i>Havayolu Şirketi</i>	<i>Uçak sayısı</i>
THY	132
Onur Havayolları	24
Atlasjet	11
Sunexpress	19
Pegasus	15
Diğer havayolları	77
TOPLAM	271

850

Ayrıca, DHMİ'nin TGS'nin faaliyet göstereceği 5 havalimanına ilişkin 2008 yılı istatistikleri ve tüm havaalanı/havalimanlarına yönelik uçuş sayısı baz alınarak ortaya koyulan rakamlar göz önüne alındığında, THY'nin tek başına pazarı kapatamayacağını görüldüğü ifade edilmektedir.

Tablo 17: TGS'nin pazara gireceği beş havalimanındaki toplam sefer sayısı ve THY'nin payı
.....Ticari Sır.....

Diğer havaalanlarında durum aşağıdaki gibidir:

Tablo 18: TGS'nin pazara gireceği beş havalimanı dışındaki toplam sefer sayısı ve THY'nin payı

.....Ticari Sır.....

860 İstatistiklere dayanarak TGS'nin faaliyet göstermeyi planladığı 5 havalimanında toplamda %....'lik pazar payı bulunan THY dışında, pazarın %....'ini oluşturan yerli ve yabancı havayolu şirketlerinin bulunduğu; halen 139 adet uçağa sahip diğer Türkiye menşeli havayolu şirketleri ile ülkemize sefer düzenleyen yabancı havayolu şirketlerinin yaptığı seferler dikkate alındığında, THY (132 uçağı bulunmaktadır.)'den bağımsız büyük bir pazarın olduğu ifade edilmiştir. Buna ilaveten THY uçaklarına verilen hizmetin ihale ile alınmasına başlanılmadan önce Havaş ve Çelebi'nin birçok noktada hizmet verdiği, dolayısıyla TGS'nin bulunduğu noktalarda hizmet vermeye devam edebilecekleri, hatta büyüme trendindeki bazı havayolu şirketlerinin dahi istedikleri takdirde kendi kendilerine hizmet sunabilecekleri belirtilmiştir.

870

Buna dayanak olarak son yıllarda ülke genelindeki havaalanlarındaki sefer sayılarındaki artış gösterilmiştir:

Tablo 19: Yıllar itibariyle DHMİ Meydanlarındaki sefer sayıları

Yıl	DHMİ Meydanlarındaki Yıllık Sefer Sayıları
2004	440.238
2005	534.087
2006	594.749
2007	642.988
2008	688.189

880

Benzer bir durumun Türkiye kargo pazarı için de geçerli olduğu, bu pazarda da yoğun bir rekabetin yaşandığı ve 100'den fazla yerli ve yabancı havayolu firmasının sefer yaptığı Türkiye kargo pazarında, THY Kargo'nun 4 adet uçağı ile faaliyet göstermekte olduğu, buna karşın aynı pazarda faaliyet gösteren MNG (8 adet), Kuzu Havayolları (6 adet) ve ACT havayollarının (6 adet) toplamda 20 uçaklık bir filoya sahip oldukları belirtilmektedir. Buna ek olarak Lufthansa, Emirates, Cargolux, Air France, British Airways, Singapur Airlines, Swissair, Malezya Havayolları, Ürdün Havayolları, Alitalia, Fedex, UPS, TNT, DHL gibi kargo taşımacılığı yapan teşebbüsler nedeniyle yoğun bir kargo trafiğinin yaşandığı dile getirilmiştir.

890

Savunmada bildirilen 2008 yılı THY Kargo ve toplam Türkiye pazar rakamlarına göre, toplam Türkiye dış hat kargo trafiği (kargo+posta) ton iken, THY'nin dış hat kargo taşımaları ton olarak gerçekleşerek dış hat pazarındaki payı %.... olmuştur. İç hatlardaki kargo taşımacılığı, yolcu uçaklarının kargo kompartımanlarında kısıtlı alanda küçük paket/kutu taşınması şeklindedir. THY kayıtlarına göre iç hatlarda THY ton kargo taşımaktadır.

Havayolu taşımacılığı pazarının özellikle 2003 yılından itibaren önemli ölçüde büyüdüğü kabul edilmektedir. Bununla beraber, THY'nin bazı pazarlarda diğer

teşebbüslerle aynı oranda veya daha az büyürken bazı pazarlarda da diğer teşebbüslerden çok daha fazla büyüdüğü görülmektedir. 5 büyük havaalanındaki toplam sefer sayıları ile THY'nin bu havaalanlarındaki toplam sefer sayıları karşılaştırıldığında, bu teşebbüsün Ankara ve İstanbul'daki sefer sayısındaki artışların, özellikle 2008 yılında, toplam sefer sayısı artışından çok daha fazla olduğu belirlenmiştir. Hatta Ankara'da toplam sefer sayısı azalırken THY sefer sayısı %.... artmıştır. Nitekim THY'nin toplam uçak trafiğindeki payı da diğer havaalanlarında sabit kalırken ya da düşerken, İstanbul ve Ankara'da sırasıyla %....'den %....'ya ve %....'den %....'e yükselmiştir. Ayrıca, THY dışındaki pazar söz konusu iki havalimanında da 2008 yılında tarafların belirttiği gibi büyümemiş aksine İstanbul'da %.... ve Ankara'da %.... oranında daralmıştır.

H.2.6.6. Ortak Girişim İşlemi İle Oluşacak Dikey Yapılanmanın Pazarın Yapısını Etkilemeyeceğine İlişkin Savunmanın Değerlendirmesi

Ortak girişimin pazara girişleri caydırmayacağı savını desteklemek amacıyla THY'nin dilediği takdirde B grubu ruhsat ile yer hizmetlerini kendinden alabileceği, %100'ü kendine ait bir şirket kurmak ve A grubu ruhsat almak suretiyle hem kendisine hem de başka havayollarına hizmet verebileceği veya bütün istasyonlarda ihaleye çıkararak tüm istasyonlarda hizmet alımı için tek bir firmayı seçebileceği, dolayısıyla pazarda faaliyet gösteren yer hizmeti kuruluşlarının bu ihtimaller dâhilinde hizmet vermeye devam ettikleri, savunmadaki ifadeyle diğer teşebbüslerin *"THY'ye güvenerek bu işe devam etmedikleri"* ileri sürülmektedir. Nitekim geçmişte THY'nin yer hizmetlerini kendisinin yaptığı dönemlerde Havaş ve Çelebi'nin pazarda THY'ye hizmet vermemelerine rağmen diğer teşebbüslere hizmet vererek varlıklarını devam ettirdikleri ifade edilmiştir.

THY'nin A veya B grubu ruhsatla yer hizmetlerini kendinden alması içsel büyüme yoluyla dikey entegrasyona gitmesi demektir ve rekabetçi endişeler yaratmaz. Diğer yandan, bir teşebbüs üretken varlıkları üst veya alt pazardaki mevcut bir teşebbüsten satın alarak ya da o şirkete hissedar olarak da dikey bütünleşmeye gidebilir. Bu türden dikey bütünleşmeler ise dikey bütünleşmeye giden teşebbüslerin pazardaki konumlarına bağlı olarak rekabet karşıtı etkiler ortaya çıkarabilir.

Nihai inceleme konusu işlemde rekabetçi endişeye neden olan ise, alt pazarda önemli bir pazar gücü bulunan THY'nin üst pazarda pazarın %....'sine sahip olan Havaş ile ortak girişim kurmak suretiyle daha önce 3'er yıllık sözleşmelerle farklı teşebbüslerden yer hizmeti alabilirken bundan sonra yer hizmetlerini TGS'den almasının TGS lehine yaratacağı avantaj ve Havaş ile yapısal bağ nedeniyle pazarın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmasıdır. Bu işlemde pazarın üretken kapasitesinde önemli bir artış olmazken, aynı zamanda Havaş TGS'nin kontrolünde ve yönetiminde söz sahibi olacağından aralarında gerçek anlamda bir rekabet de olmayacağı için reel olarak pazardaki teşebbüs sayısında da bir değişiklik olmayacaktır.Ticari Sır..... Havaş'ın TGS ile ilgili fiyat, üretim, yatırım gibi rekabete duyarlı her türlü bilgiye sahip olması

ve hatta kontrol etmesi ve TGS'deki menfaatleri dolayısıyla pazarda bu iki teşebbüs arasında ciddi bir rekabet olmayacaktır.

940 THY'nin pazardaki iki oyuncudan biri olan Havaş ile ortak girişim kurması ve 10 yıl (5+5 yıl) gibi bir süre boyunca münhasıran TGS'den hizmet alması ya da sözleşmede münhasırlık hükmü olmasa da % 50 hissedarlığı ve ortak kontrolü olması dolayısıyla otomatik olarak TGS'den hizmet alması durumunda, oluşacak maliyet avantajları dolayısıyla TGS'nin rakiplerinden daha avantajlı fiyatlar sunması ile mevcut firmalar piyasadan çıkmaya zorlanabilecek, pazara girişler olumsuz etkilenebilecek ve ortak girişimin Havaş ile olan ilişkisi de buna eklendiğinde işlem hâkim duruma yol açabilecektir.

H.2.6.7. Ortak Girişim İşlemi İle Oluşacak Dikey Yapılanmanın Çelebinin Pazar Dışına Çıkmasına Yol Açmayacağına İlişkin Savunma

950 TGS'nin faaliyete geçmeyi planladığı Ankara Esenboğa Havalimanı'nda Çelebi'nin maliyetlerinde artış olacağından, mevcut pazar payının maliyetlerini karşılamaya yetmeyeceği ve pazardan çıkma riski bulunduğu hususuna ilişkin olarak ön inceleme raporunda yer verilen görüşe getirilen savunmada temel olarak, havayolu ile yolcu taşımacılığı pazarının özellikle Ankara'da gelişmekte olduğu, THY'nin yanı sıra yerli ve yabancı havayolu şirketlerinin ülkemize yaptıkları seferlerde büyük artış olduğu, Ankara Esenboğa Havalimanı'na önemli yatırımlar yapılmış olduğu, bu nedenle büyüyen ve gelişen bu pazardan çıkışın beklenmemesi gerektiği aksine yeni girişlerin olacağı görüşü dile getirilmiştir.

960 Ortak girişimin faaliyette bulunacağı beş havalimanında THY'nin yer hizmeti aldığı teşebbüslere ilişkin kronolojik bilgi aşağıdaki şekildedir:

İstanbul Atatürk Havalimanı

1.1.2006- Havaş Havalimanları Yer Hizmetleri A.Ş.
1.4.2002-31.3.2005 STFA Ogden Hizmet ve İşletmecilik A.Ş.
20.7.1996-31.3.2002 Çelebi Hava Servisi A.Ş.

Ankara Esenboğa Havalimanı

970 1.1.2006- Çelebi Hava Servisi A.Ş.
1.4.2002-31.3.2005 STFA Ogden Hizmet ve İşletmecilik A.Ş.
1.4.1999-31.3.2002 Çelebi Hava Servisi A.Ş.
1.4.1998-31.3.1999 Havaş Havalimanları Yer Hizmetleri A.Ş.

İzmir Adnan Menderes Havalimanı

1.1.2006- Çelebi Hava Servisi A.Ş.
1.4.2002-31.3.2005 STFA Ogden Hizmet ve İşletmecilik A.Ş.
1.4.1999-31.3.2002 Çelebi Hava Servisi A.Ş.
1.4.1998-31.3.1999 Havaş Havalimanları Yer Hizmetleri

Antalya Havalimanı

980 1.1.2006- Çelebi Hava Servisi A.Ş.
1.4.2002-31.3.2005 STFA Ogden Hizmet ve İşletmecilik A.Ş.
1.4.1999-31.3.2002 Çelebi Hava Servisi A.Ş.

1.4.1998-31.3.1999 Havaş Havalimanları Yer Hizmetleri

Adana Şakirpaşa Havalimanı

1.1.2006- Çelebi Hava Servisi A.Ş.
1.4.2002-31.3.2005 STFA Ögden Hizmet ve İşletmecilik A.Ş.
1.4.1999-31.3.2002 Çelebi Hava Servisi A.Ş.
1.4.1998-31.3.1999 Havaş Havalimanları Yer Hizmetleri

990 Verilen bu bilgilere göre THY Ankara, İzmir, Antalya ve Adana havalimanlarında 1998 yılına kadar, İstanbul'da ise 1996 yılına kadar yer hizmetlerini kendi yapmış, ilk defa 1996 yılında Çelebi'den 1998 yılında ise Havaş'tan sadece işçilik hizmetini almıştır (kendi ekipmanı ile). Savunmalarda, buna dayanılarak gerek THY'nin yer hizmetlerini kendisinin yaptığı dönemde gerekse STFA'dan aldığı dönemde Havaş ve Çelebi'nin pazarda faaliyet göstermeye devam edebildikleri dolayısıyla pazardaki varlıklarının THY'ye bağlı olmadığı görüşü ifade edilmiştir. Ayrıca, Çelebi'nin kurulduğu tarih olan 1958 yılından THY'ye hizmet sunmaya başladığı yıl olan 2006 yılına kadar olan süreçte THY'ye hizmet sunmadan varlığını devam ettirebildiği, o halde Çelebi'nin THY'ye hizmet sunmadığı durumda pazar dışına itilebileceği yönündeki görüşün rasyonel olamayacağı ifade edilmiştir. Nitekim Çelebi'nin TGS için açılan ihaleye verdiği teklifin düşük olmasının, Çelebi'nin de pazardan çıkma yönünde bir öngörüsünün olmadığını gösterir nitelikte olduğu ileri sürülmüştür. Öte yandan Çelebi'nin ihaleye düşük teklif vermesinin uzun vadeli yatırım hedeflerinin bir sonucu olduğu Çelebi'nin gerek basına çıkan beyanlarından gerekse İMKB'ye yapmış olduğu özel durum açıklamalarında uluslararası yatırımlara ağırlık verdiğini duyurduğu, yurtdışındaki havalimanlarında ihaleler aldığı, ... ve bunun gerçekleşmesi durumunda dünyanın en büyük yer hizmeti kuruluşlarından biri olacağı ifade edilmiştir. Bu bağlamda Ön İnceleme Raporu'ndaki gibi ölçek ekonomisi maliyet artışına katlanma ve toplam finansal güç

1000 değerlendirilmesinde, yurt dışı pazarlarındaki faaliyetlerin dikkate alınmamasının hatalı sonuçlara götüreceği ileri sürülmüştür.

1010

THY'nin B grubu ruhsat sahibi olarak yer hizmetlerini kendisinden aldığı dönemde, THY üçüncü taraflara yani diğer hava taşıyıcılarına hizmet vermediğinden, Havaş ve Çelebi'nin, fiyatları ölçek ekonomilerinden dolayı THY'ye kıyasla daha pahalı da olsa, alternatif alıcıları olduğundan pazarda kalmış olması mümkündür. Ancak TGS faaliyete başladıktan sonra üçüncü taraflara da hizmet verebileceğinden ve özellikle THY alımlarının pazarın önemli bir bölümünü oluşturduğu meydanlarda TGS'nin maliyet üstünlüğü söz konusu olacağından Çelebi'nin pazarda kalması zor olabilecektir. Nitekim Ankara'da ve İstanbul'da TGS'nin pazar payı %... seviyelerinde olacak, Havaş'ın pazar payı da eklendiğinde pazarın büyük bölümü Havaş ve TGS tarafından kontrol edilecektir. Pazar payı kalıcı bir şekilde düşük seviyelere inen Çelebi'nin TGS ile etkin bir şekilde rekabet edebilmesi de mümkün olmayabilecektir. Çelebi'nin toplam finansal gücü ne kadar yüksek olursa olsun zararına faaliyet göstermesi ekonomik açıdan rasyonel olmayacaktır.

1020

H.2.6.8. THY'nin Yer Hizmetleri Pazarında Faaliyet Göstermesinin Diğer Havayolu Şirketlerini Olumsuz Etkilemeyeceğine İlişkin Savunmanın Değerlendirmesi

1030 Savunmalarda, kurulacak ortak girişimin bir ortaklık olduğu ve sadece ortaklardan birinin menfaatini gözetmek üzere kurulmadığı, aksi halde bu tür bir uygulamanın ortak girişimin diğer ortağına, dolayısıyla da ortak girişime zarar vereceği belirtilmiştir. Ayrıca THY'nin Havaş ile birlikte hareket ederek pazarı paylaşmasının sadece Havaş'a menfaat sağlamak anlamına geleceği, bu durumun THY gibi çoğunluk hissesi halka açık ve kurumsal yönetim ilkelerine bağlı bir şirketin yönetim anlayışıyla uyuşmayacağı ifade edilmiştir.

1040 Öte yandan, TGS'nin faaliyete geçmesini müteakip süreçte rakip havayollarının maliyetlerini yükseltmeye yönelik bir girişiminin, yer hizmetlerinin havayolu şirketlerinin toplam maliyetleri içindeki payının %... gibi düşük kabul edilebilecek bir seviyede olması nedeniyle başarıya ulaşamayacağı ileri sürülmüştür. Buna ek olarak havayolu şirketlerinin üretim maliyetlerine esas teşkil eden en önemli faktörün hizmet verilecek havayollarının uçuş tarifelerinde belirlenen saat dilimleri olduğu, günümüzde havayollarının çok güç slot alabildikleri ve bu nedenle yer hizmetlerinin maliyetinin hiçbir havayolunu tarife değişikliğine sürüklemeyeceği ileri sürülmüştür.

1050 Ortak girişimde THY'nin varlığına ilişkin olarak, dikey yönlü ortak girişimlerin, birden fazla ortağın kontrolünde olmaları sebebiyle rekabet karşıtı davranışlar içerisinde olmalarının daha zor olacakları kabul edilmektedir. Ancak THY ve TAV'ın, üst pazarda faaliyette bulunan TGS ve Havaş'ın hissedarları oldukları göz önünde bulundurulduğunda, menfaat çatışmasından ziyade aralarında bir menfaat birliği olacak ve pazarın önemli bir bölümünü kontrol edecekleri için üst pazardaki fiyat artışları işlemin taraflarının menfaatine olacaktır.

1060 Diğer taraftan, yer hizmetlerinin havayolu taşımacılığı maliyetlerindeki oranının %10 seviyelerinde olmasının söz konusu ortak girişimin rekabet karşıtı etki doğurabilmesi için yer hizmetlerinde meydana gelecek fiyat artışlarının da önemli seviyelerde olmasını gerektirdiği kabul edilmektedir. Ayrıca maliyetlerde meydana gelecek artışların alt pazardaki hizmet fiyatlarına kısmen yansıtılması veya hiç yansıtılmaması ve böylece nihai tüketicilerin zarar görmemesi de mümkündür. Ancak yer hizmetleri pazarında rekabetin ortadan kalkması sonucu yalnızca fiyatların değil hizmet kalitesinin ve hizmet sürecinde yenilik ve gelişmenin de olumsuz etkilenebileceği göz önüne alınmalıdır.

H.2.6.9. Ortak Girişimin Ortaya Çıkaracağı Etkinliklere İlişkin Savunmanın Değerlendirmesi

1070 Ortak girişimin ortaya çıkaracağı etkinlikle ilgili olarak savunma temel olarak kalite standartlarındaki artışa dayanmaktadır. Buna göre işleme verilecek izinle birlikte ilgili pazara yeni bir oyuncu girecek ve bu oyuncu başta kalite standartları olmak üzere pek çok belirleyiciyi ileri götürecektir. Savunmadaki ifadeyle havayolu şirketleri bakımından yer hizmetlerinde fiyat ve maliyet değil operasyonun zamanında ve kaliteli yapılması önemlidir. Zira hizmetlerdeki

aksamalar havayollarının operasyonlarında gecikmelere sebebiyet vereceği için maliyetlerin artmasına, kalitenin düşmesine ve yolcu kaybına yol açacaktır.

Bunun yanında THY'nin odaklandığı iş kolunun yer hizmetleri olmadığı ve THY'nin asli alanlarında küresel rekabet gücünü ve potansiyelini daha iyi takip edebilmesi için yer hizmetleri alanında yüksek ve istikrarlı bir standart getiren ortaklığa girmesinin önemi vurgulanmıştır. Ortak girişim ile hedeflenen etkinliğin kalite artışının yanında son yıllarda oldukça hızlı büyüyen havayolu sektöründe ileride doğacak ihtiyaca karşılık cevap verecek bir yapılanmayı şimdiden oluşturmak olduğu belirtilmiştir.

1080

Söz konusu etkinlikler havayolu taşımacılığı pazarında rekabeti artırabilecektir. Ancak burada işlemin hâkim duruma yol açabilecek nitelikte olması da dikkate alındığında yalnız kısa dönemde değil uzun dönemde de etkinliklerin devam etmesi ve tüketicilerin zarara görmemesi gerekir. Diğer taraftan TGS hâkim durumda olabileceğinden rakip havayollarının da eşit koşullarda hizmete ulaşabilmesi önemlidir.

H.2.6.10. Ortak Girişimin Kurulmasını Takiben Güneş Express Havacılık A.Ş.'nin Yer Hizmeti Alımlarını TGS'den Yapması Durumunda Dahı Rekabetçi Kaygı Oluşmayacağına İlişkin Savunmanın Değerlendirmesi

1090

SunExpress'nin alımlarını TGS'ye kaydıracağına ilişkin öngörünün kurgusal olarak değerlendirildiği savunmada, bu durumun kabul edilmesi durumunda dahi pazara etkisinin hissedilebilecek seviyede olmadığı öne sürülmüştür. Bunu desteklemek için sunulan ve TGS'nin faaliyet göstermeyi planladığı beş havalimanındaki SunExpress uçuşlarını gösteren tablo şu şekildedir:

Tablo 20: TGS'nin faaliyet göstermeyi planladığı beş havalimanındaki Sunexpress uçuşları

.....Ticari Sır.....

1100

Öte yandan THY'nin SunExpress'deki ortaklığının SunExpress'in ticari kararlarını tamamen bağımsız alan bir teşebbüs olma sıfatını engellemeyeceği ve birbirlerine göre konumları tamamen bağımsız iki ortak girişim olan TGS ve SunExpress'in doğal danışıklılık içinde olmadıkları ifade edilerek; İstanbul, Bodrum, Dalaman ve Kayseri meydanlarında THY'nin Havaş'tan hizmet almasına karşın SunExpress'in Çelebi'den hizmet almakta olduğu belirtilmiştir.

1110

Yukarıdaki tablodan İstanbul ve Ankara'da SunExpress'in alımlarının çok düşük olduğu görülmekte olup söz konusu ortak girişim sonucunda SunExpress'in alımlarını TGS'ye kaydırmasının rekabet karşıtı bir etki göstermesi beklenmemektedir. Ancak diğer meydanlarda, özellikle İzmir'de SunExpress alımlarının TGS'nin pazar payına önemli bir katkısı olacaktır. Bu meydana THY alımları toplam alımların %....'ini teşkil etmekte SunExpress alımları ile TGS'nin payı %.... olabilmektedir. SunExpress'e TGS sonrasında nasıl bir davranış içerisinde olabilecekleri sorulmuş, cevabi yazıda iç meydanlarda da dış meydanlarda da "ihale ve çoğunlukla pazarlık" yapmak suretiyle hizmet anlaşması yaptıkları, bu anlaşmalarda her iki ana teşebbüsün etkisi olmadığı,

uzun süreli kontratlarda ya da şirket yetkililerinin imza yetkisini aşacak büyüklükte meblağlarda yapılan kontratlarda yönetim kurulu onayı alındığı, TGS'nin faaliyete geçmesinin rekabet ortamını geliştireceği ve rekabet sonucu SunExpress menfaatine oluşacak fiyat-kalite-emniyet hizmet standartlarına hangi şirket daha yakın olursa ondan hizmet alacakları belirtilmiştir. Bu husus ile birlikte İzmir'de pazarın %...'ının rekabete açık olacağı ve İzmir havaalanında ... pazara girmek üzere ruhsat başvurusunda bulunduğu da dikkate alındığında Sunexpress alımlarının İzmir coğrafi pazarı bakımından da rekabeti önemli ölçüde azaltacak bir hâkim duruma yol açmayacağı değerlendirilmektedir.

Yukarıda yer verilen bilgi ve değerlendirmeler ışığında, kurulacak ortak girişimin İzmir, Antalya ve Adana havalimanlarında Kanun'un 7. maddesi anlamında rekabeti önemli ölçüde azaltacak bir hâkim duruma yol açmasının muhtemel olmadığı, bununla birlikte İstanbul ve Ankara bakımından işlemin hâkim duruma yol açarak rekabeti önemli ölçüde azaltabileceği neticesine varılmıştır. Öte yandan, TGS'nin gelecekte diğer havaalanları/havalimanlarına da girmesi ve buralarda THY alımlarının pazarın önemli bir bölümünü teşkil etmesi halinde de benzer bir durum ortaya çıkabilecektir.

H.2.7. Tarafların Taahhütlerinin Değerlendirilmesi

20.8.2009 tarihli Protokol'de, Rekabet Kurulu'nun işleme ilgili doğabilecek kaygılarını gidermek maksadıyla 12.3.2009 tarihli Sözleşme'nin "Genel Esaslar" başlıklı 3/(a) maddesinin (v) numaralı bendinde "sözleşme süresinin 5 yıl olarak düzenlenmesine" denilmektedir. Böylece eskisinde mevcut olan "beş yıllık sözleşme süresinin hitamında ... beş yıl daha uzatılabileceğine" ifadesi kaldırılmıştır.

Anılan maddeye eklenen (b) paragrafı ise aynen şu şekildedir:

"(b) Taraflar, yukarıdaki (a) paragrafı hükümleri saklı kalmak kaydıyla, gelecekte THY'nin herhangi bir havalimanındaki yer hizmetlerinin üstlenilecek olması halinde bu havalimanına ilişkin yer hizmetleri anlaşmasının imza tarihinde THY'nin yer hizmetleri ihtiyacının ilgili havalimanındaki toplam yer hizmetleri ihtiyacının %40'ından fazlasını teşkil etmesi halinde söz konusu havalimanı için imzalanacak yer hizmetleri anlaşmasının süresinin imza tarihinden itibaren en az üç (3) yıl olacağı hususunda mutabıktır.

IST ve ESB havalimanları için imzalanacak Yer Hizmetleri Anlaşması'nın imzalandığı tarihten itibaren 5 yıllık süre sonunda ve THY'nin yer hizmetleri ihtiyacının ilgili havalimanındaki toplam yer hizmetleri ihtiyacının %40'ından fazlasını teşkil ettiği havalimanları için imzalanacak yer hizmetleri anlaşmalarının sürelerinin sona erdiği hallerde, THY muhataplara teklif verebilmeleri için makul süre tanıyacak şekilde tüm Türkiye'de yayımlanmakta olan en yüksek tirajlı 3 gazeteden birinde ve THY web sitesinde alım yapacağını ilan edecektir. Teklifler kapalı zarf usulüyle alınacak ve teklif verenler huzurunda eş zamanlı olarak açılacaktır. THY söz konusu teklifleri en yüksek kalitenin ve hizmet standardının en uygun fiyatla alınması esası çerçevesinde ve fakat salt en düşük fiyata bağlı olmaksızın, kalite sunum

1160 *imkânları, teknik yeterlilik, teklif sahibinin iş programı gibi unsurları da gözeterek değerlendirecek ve bu rekabetçi şartlar altında oluşturacağı kararı çerçevesinde imza tarihinden itibaren en az üç (3) yıl süreli sözleşmelerle yer hizmeti alabilecektir.*

THY yukarıda belirtilen yer hizmetleri alım sürecini, parametrelerini, değerlendirme esaslarını ve nihai kararını ayrıntılı bir şekilde ortaya koyan raporunu alıma ilişkin nihai kararın THY onay mekanizmalarına göre kesinleşmesinden itibaren 10 iş günü içerisinde Rekabet Kurumu'na sunacağını; sözleşmenin en erken ilgili raporun Rekabet Kurumuna sunulmasını takip eden 10 iş gününden sonra ve Rekabet Kurumunun bu süre içerisinde herhangi bir itirazı, çekincesi veya sorusu olmaması kaydıyla imzalanacağını kabul ve beyan eder.

1170 *THY'nin yukarıda belirtilen raporunu Rekabet Kurumuna sunmasının akabinde öngörülen 10 iş günü süre içerisinde, Rekabet Kurumu tarafından herhangi bir itiraz belirtilmeksizin sadece soru sorulmuş olması halinde, ilgili sorunun cevaplanmasını takip eden 10 iş gününden erken olmamak kaydıyla ve Rekabet Kurumu'nun bu konuyla ilgili herhangi bir itirazını söz konusu yeni 10 iş günlük süre zarfında THY'ye ulaştırmamış olması durumunda THY ismi bildirilen yer hizmetleri sağlayıcısı ile yer hizmetleri alımına ilişkin sözleşmeyi imzalayarak işlemi hayata geçirebilecektir.*

1180 *Rekabet Kurumundan yukarıda öngörülen 10 iş günlük süreler çerçevesinde işleme ilişkin herhangi bir itiraz gelmesi halinde işlem askıya alınacak ve işlem ancak söz konusu itirazın giderilmesi halinde sözleşmenin imzalanması ile hayata geçirebilecektir.*

Her durumda, THY Rekabet Kurumuna ismi bildirilen yer hizmet sağlayıcısı ile sözleşme imzalandığında bu durumu Rekabet Kurumu'na imza tarihinden itibaren 5 iş günü içerisinde ayrı bir yazı ile bildirecektir..."

İlk beş yıllık süre ortak girişim şirketi TGS'nin piyasada varlığını gösterebilmesi bakımından yan sınırlama olarak değerlendirilmektedir.

1190 *Anılan Sözleşme'ye ilişkin Tadil Protokolü'nde TGS ile ilk 5 yıllık Sözleşme'nin ardından beş yıl daha sözleşme yapılabileceğine ilişkin ifadenin kaldırılması ile birlikte, THY sözleşme bitiminde rekabetçi koşullarda gerçekleştireceği alımlarla TGS dışındaki mevcut ve potansiyel rakiplerden de yer hizmeti almakta serbest olacaktır.*

Buna ilaveten, yalnızca İstanbul ve Ankara değil TGS'nin ileride girmesi muhtemel diğer coğrafi pazarları da kapsayacak şekilde, THY alımlarının ilgili havalimanındaki toplam alımların %40'ından fazla olduğu tüm havaalanı/havalimanlarında, THY'nin doğrudan TGS'den hizmet almak yerine, belirli prosedürleri yerine getirerek rekabetçi koşullarda alım gerçekleştirme taahhüdünde bulunması, ileride diğer pazarlarda da oluşması muhtemel rekabeti azaltıcı hâkim durum yaratılmasını önleyecektir. Ancak rekabetçi alımın ne şekilde gerçekleşeceği hususu önem taşımaktadır. Bu noktada, verilen taahhütler doğrultusunda, İstanbul ve Ankara Esenboğa havalimanları için

- 1200 imzalanacak yer hizmetleri anlaşmalarının imzalandığı tarihten itibaren 5 yıllık süre sonunda ve THY'nin yer hizmetleri ihtiyacının ilgili havalimanındaki toplam yer hizmetleri ihtiyacının %40'ından fazlasını teşkil ettiği havaalanı/havalimanları için imzalanacak yer hizmetleri anlaşmalarının sürelerinin sona erdiği hallerde, THY, muhataplara teklif verebilmeleri için makul süre tanıyacak şekilde tüm Türkiye'de yayımlanmakta olan en yüksek tirajlı 3 gazeteden birinde ve THY web sitesinde alım yapacağını ilan edecek, ayrıca teklifler kapalı zarf usulüyle alınacak ve teklif verenler huzurunda eş zamanlı olarak açılacaktır. THY söz konusu teklifleri en yüksek kalitenin ve hizmet standardının en uygun fiyatla alınması esas çerçevesinde ve fakat salt en düşük fiyata bağlı olmaksızın, kalite sunum imkânları, teknik yeterlilik, teklif sahibinin iş programı gibi unsurları da gözeterek değerlendirecektir. Alım yapılacağı tüm yer hizmet kuruluşlarına duyurulması, teklif sahiplerine teklif yapmak için makul bir süre tanınması ve tekliflerin kapalı zarf usulüyle eş zamanlı olarak açılması tüm yer hizmet kuruluşlarına eşit imkânların sunulması THY alımlarını kazanma yarışındaki rekabetin sağlamasında önemli katkı yapabilecektir. Alım yapılacak kuruluş belirlenirken yalnızca niceliksel değil niteliksel kriterlerin gözetilmesi de kalite ve diğer unsurların da rekabetçi hizmet sunumu açısından önemli olduğu göz önüne alındığında makuldür.

- 1210 Tarafının, alım süreci öncesinde veya sonrasında Rekabet Kurumu'na yapacakları bildirim ise gerek görülmemiştir.

- 1220 20.8.2009 tarihli Protokol'de THY alımlarının ilgili havalimanındaki toplam alımların %40'ından fazla olduğu tüm havalimanlarında ilk beş yıl sonundaki sözleşmelerin "en az üç yıl" süreli yapılacağı düzenlenmiştir. Yazılı savunmada sözleşme sürelerinin gerekçesi genel olarak THY'nin eskisine kıyasla çok daha kapsamlı hizmetler alacak olması ve THY'nin alt pazardaki faaliyetleri bakımından etkinlik yaratması olarak açıklanmış ve sözleşme sürelerinin uzunluğunun yarışma anındaki rekabeti de artıracığı ifade edilmiştir. THY'nin mevcut yer hizmet sözleşmelerinin süresi üç yıldır. Sektördeki yer hizmet sözleşmelerinin süresi havayolu şirketi bazında değişkenlik göstermekle birlikte,
- 1230 bazı büyük ölçekli havayolu şirketlerinin de Türkiye'deki yer hizmet sözleşme sürelerinin üç yıl olduğu gözlenmektedir.

Bununla birlikte, söz konusu havaalanı/havalimanlarında uzun süreli bir anlaşmanın pazarı kapatması rekabeti önemli ölçüde sınırlandırabileceğinden THY'nin üç yıldan uzun süreli bir hizmet alım anlaşması yapmak için Rekabet Kurumu'ndan uygun görüş alması gerekli görülmektedir.

I. SONUÇ

Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre;

- 1240 1- Bildirim konusu işlemin, 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi ve bu Kanun'a dayanılarak çıkarılan 1997/1 sayılı "Rekabet Kurulu'ndan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ" kapsamında izne tabi bir devralma işlemi olduğuna,

09-40/986-248

2- Ortak girişimi düzenleyen 12.3.2009 tarihli sözleşmeye göre ilk 5 yıl için Türk Hava Yolları A.O.'nun yer hizmetlerini ortak girişim şirketi TGS Yer Hizmetleri A.Ş.'den almasının yan sınırlama olarak kabulüne,

3- Ancak,

- THY alımlarının ilgili havalimanındaki toplam yer hizmetleri ihtiyacının yüzde 40'ından fazlasını teşkil etmesi ve söz konusu havalimanı için imzalanacak yer hizmetleri anlaşmasının süresinin 3 yıldan uzun olması halinde Rekabet Kurumu'nun uygun görüşünün alınması ve

1250

- 20.8.2009 tarihli Tadil Protokolünde yer verilen taahhüt ile değiştirilen 12.3.2009 tarihli sözleşmenin "Genel Esaslar" başlıklı bölümünün (a) paragrafının yanı sıra (b) paragrafının ilk iki fıkrası çerçevesinde hareket edilmesi

koşullarıyla işleme izin verilmesine OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.