

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2017-1-55
Karar Sayısı : **18-34/562-277**
Karar Tarihi : 26.09.2018

(Muafiyet)

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Prof. Dr. Ömer TORLAK
Üyeler : Arslan NARİN, Mehmet AYAN, Ahmet ALGAN,
Hasan Hüseyin ÜNLÜ, Şükran KODALAK

B. RAPORTÖRLER: Çağlar Deniz ATA, Dilan TOPRAK, Ahmet YALÇIN

C. BİLDİRİMDE

BULUNANLAR : - THY OPET Havacılık Yakıtları A.Ş.
Yeşilköy Mah. Atatürk Cad. No:10/1 Dünya Ticaret Merkezi
A-1 Blok K:13 No: 411-416 Bakırköy/İstanbul
- Türk Hava Yolları A.O.
Genel Müdürlük Binası Yeşilköy Mah. Havaalanı Cad. No:3/1
Bakırköy/İstanbul

- (1) **D. DOSYA KONUSU:** THY OPET Havacılık Yakıtları A.Ş. ve Türk Hava Yolları A.O. arasında imzalanan Yurtiçi Uçak Yakıtı Alımı ve Yükleme Hizmeti Alımı Çerçeve Sözleşmesi'ne menfi tespit belgesi verilmesi veya muafiyet tanınması talebi.
- (2) **E. DOSYA EVRELERİ:** Kurum kayıtlarına 25.09.2017 tarih ve 6787 sayılı ile giren başvuru üzerine hazırlanan 03.08.2018 tarih ve 2017-1-55/MM sayılı Rapor, 27.08.2018 tarihli Kurul toplantısında görüşülmüş ve 18-29/480-MI sayılı ile dosya konusunun ek çalışma yapılmak üzere Kurul gündeminde incelemeye alınmasına karar verilmiştir. İlgili karar uyarınca düzenlenen 19.09.2018 tarih ve 2017-1-55/BN sayılı Bilgi Notu 03.08.2018 tarih ve 2017-1-55/MM sayılı Rapor görüşülerek karara bağlanmıştır.
- (3) **F. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili Rapor ve Bilgi Notu'nda;
- THY OPET Havacılık Yakıtları A.Ş.'nin (THY OPET) pazar payının %40'ın altında olduğu Antalya, Dalaman (Muğla), Sabiha Gökçen (İstanbul), Çorlu (Tekirdağ), Tokat ve Siirt havalimanlarında Yurtiçi Uçak Yakıtı Alımı ve Yükleme Hizmeti Alım Çerçeve Sözleşmesi'nin 2002/2 sayılı Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği (2002/2 sayılı Tebliğ) ile sağlanan grup muafiyetinden faydalandığı,
 - THY OPET'in pazar payının %40'ın üzerinde olduğu Atatürk, Adana, Adıyaman, Ağrı, Aydın-Çıldır, Diyarbakır, Esenboğa (Ankara), Elazığ, Erhaç (Malatya), Erkilet (Kayseri), Erzincan, Erzurum, Ferit Melen (Van), Batman, GAP (Şanlıurfa), Bingöl, Gaziantep, Cengiz Topel (Kocaeli), Hatay, Çanakkale, Iğdır, Çardak (Denizli), Kahramanmaraş, Çarşamba (Samsun), Zafer (Kütahya), Konya, Kars, Merzifon (Amasya), Kastamonu, Nuri Demirağ (Sivas), Kocaseyit (Balıkesir), Yenişehir (Bursa), Mardin, Muş, Hakkâri, Şerafettin Elçi (Şırnak), Ordu-Giresun, Sinop, Uşak ve Trabzon havalimanlarında ise Yurtiçi Uçak Yakıtı Alımı ve Yükleme Hizmeti Alım Çerçeve Sözleşmesi'nin 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un (4054 sayılı Kanun) 5. maddesi kapsamında bireysel muafiyetten yararlanabileceği,

sonuç ve kanaatine ulaşılmıştır.

G. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

G.1. İlgili Teşebbüsler

G.1.1. THY OPET Havacılık Yakıtları A.Ş. (THY OPET)

- (4) Rekabet Kurulunun (Kurul) 28.08.2009 tarih ve 09-39/981-247 sayılı kararına konu olduğu üzere, Türk Hava Yolları A.O. (THY) ve OPET Petrolcülük A.Ş.'nin (OPET) %50'şer ortaklığında bir ortak girişim olarak kurulan THY OPET, hava araçlarının ihtiyacı olan yakıtın depolanması ve uçağa ikmal alanlarında faaliyet göstermektedir.

G.1.2. Türk Hava Yolları A.O. (THY)

- (5) 1993 yılında kurulan, merkezi İstanbul'da bulunan THY'nin ana faaliyet konusunu; yurtiçi ve yurt dışında yolcu, kargo ve posta hava taşımacılığı hizmetleri oluşturmaktadır. THY halka açık bir şirket olup hisseleri Borsa İstanbul'da işlem görmektedir. THY'nin %49,12 oranında hissesi Türkiye Varlık Fonu'na ait olup, %50,88 oranında hissesi ise halka açıktır. Dolayısıyla THY, herhangi bir gruba bağlı olmayıp doğrudan ve dolaylı iştirak ettiği şirketlerle yan hizmetlere ilişkin pazarlarda faaliyet göstermektedir.

G.2. THY-THY OPET Arasında İmzalanan Sözleşmenin Kapsam ve Niteliği

- (6) Başvurunun konusunu THY ve THY OPET arasında 25.08.2017 tarihinde imzalanan Yurtiçi Uçak Yakıt Alımı ve Yükleme Hizmeti Alımı Çerçeve Sözleşmesi (Çerçeve Sözleşme) oluşturmaktadır. Çerçeve Sözleşme THY'nin jet yakıtı alımlarının % (.....)'ini THY OPET'ten tedarik edeceğine ilişkin bir taahhüt hükmü ihtiva etmektedir. THY ihtiyaçlarının geriye kalan % (.....)'lik kısmını ticari, teknik ve operasyonel stratejilerine göre THY OPET ve diğer uçak yakıtı satışı yapan ve yükleme hizmeti veren teşebbüslerden sağlayabilecektir. Nitekim başvuruda THY, uçak yakıtı alımına ilişkin yürüttüğü ihale süreci neticesinde bazı havaalanlarında Petrol Ofisi A.Ş.'den (POAŞ), Shell&Turcas Petrol A.Ş.'den (SHELL), BP Petrolleri A.Ş.'den (BP) ve Socar Turkey Enerji A.Ş. (SOCAR)-BP'den yakıt ve ikmal hizmetleri temin etmekte olduğunu belirtmiştir.
- (7) Başvuruda yer alan bilgilere göre sözleşmenin konusu, THY OPET tarafından sözleşmenin eki olan "Yakıt Alım ve Yükleme İşlem Formu"nda belirtilen Türkiye'deki havaalanlarında THY tarafından uçak yakıtı alımı ve alınan yakıtın uçağa yüklenmesi ve yakıt ve hizmet bedelinin ödenmesine ilişkindir. Söz konusu sözleşme ile alım yapılacak havaalanlarında THY'nin ihtiyacı olan uçak yakıtının ikmalinin güvenliği ve süreklilik arz edecek şekilde temini amaçlanmaktadır.
- (8) Öte yandan başvurudaki bilgilere göre, Atatürk Havalimanı'ndaki operasyonlar İstanbul 3. Havalimanı'nın faaliyete geçmesi ile son bulacağından, THY'nin % (.....)'lik alım taahhüdünü yerine getirme imkânı ortadan kalkacaktır. (.....).

G.3. Pazara İlişkin Bilgiler

- (9) Havacılık yakıtları "avgas (aviation gas)" ve "jet yakıtları" olarak ikiye ayrılmaktadır¹. Avgas, yüksek oktanlı bir benzin türü olup pervaneli (içten yanmalı) motorlara sahip uçaklarda kullanılmaktadır. Jet motorlu uçaklarda yakıt olarak kullanılan jet yakıtları ise genel olarak kerosen bazlı ürünlerden oluşmakta olup en yaygın kullanılan türü Jet

¹ Bkz. Kurulun 09.07.2008 tarih ve 08-44/606-231 sayılı kararı.

A1 ismini almaktadır. Jet A1 dışında jet yakıtlarının Jet B1 ve JP8² gibi farklı kompozisyonlara sahip çeşitleri bulunmaktadır.

- (10) Her iki yakıt türü de ham petrolün rafine edilmesi suretiyle elde edilmektedir. Benzin niteliğine sahip olan Avgas ile gazyağı türevi sayılan ve orta distilat ürünler arasında kabul edilen Jet A1'in üretim süreçlerinde bazı farklılıklar bulunmakla birlikte, rafineri çıkış fiyatları bakımından diğer beyaz ürünlere yakın bir bedelle satılmaktadır.
- (11) Günümüzde pervaneli uçak sayısının azalmasına bağlı olarak, havacılık yakıtları pazarının büyük bölümünü Jet A1 oluşturmaktadır. Buna bağlı olarak çoğu rafineri Jet A1 üretmekte, nispeten küçük bir pazar oluşturan Avgas üretimi için yeni bir benzin zenginleştirme tesisi kurmamaktadır.
- (12) **Tedarik zinciri:** Havacılık yakıtları pazarı ikmal zinciri bakımından, ülkemizdeki geleneksel akaryakıt dağıtım pazarından farklılık arz etmektedir. Akaryakıt dağıtım pazarında "rafineri/ithalat-dağıtım şirketi-bayi-tüketici" şeklinde bir ikmal zinciri varken, havacılık yakıtları pazarındaki zincir, "rafineri/ithalat-tedarikçi-tüketici" şeklindedir. Pazarın yapısı itibarıyla bayilik sistemi bulunmamakta, tedarikçi şirketler genellikle doğrudan nihai kullanıcıya satış yapmaktadırlar. Bununla birlikte bazı şirketlerin fiziki ikmal ve depolama kapasitesine sahip olmadıkları kimi havaalanları bakımından "tahsilat aracı" olarak faaliyet göstermeleri de mümkündür.
- (13) **Rafineri/İthalat:** Türkiye Petrol Rafineleri A.Ş.'nin (TÜPRAŞ) Türkiye'de faaliyet gösteren tek rafineri şirketi olmakla birlikte, ürün ithalatı mümkün olsa da KOÇ Grubu kontrolü altında bulunan TÜPRAŞ'ın tedarik aşamasında hakim durumda bulunduğu görülmektedir. Bunun yanı sıra üçüncü taraf teşebbüslerden SOCAR ile yapılan görüşmede, (.....)³.
- (14) Jet yakıtının Türkiye'de üretiminin yanı sıra ithalatı önünde yasal bir engel bulunmamaktadır. Nitekim THY-OPET, BP, SHELL ve POAŞ gibi teşebbüsler jet yakıtı ithalatı yapmaktadırlar.

Tablo 1: Yıllara göre Jet Yakıtı Üretim ve İthalat Miktarları (ton)

Yıllar	Üretim Miktarı	İthalat Miktarı
2009	2.400.053	615.308
2010	2.602.490	287.190
2011	2.878.544	557.188
2012	3.276.090	569.893
2013	3.551.686	516.281
2014	3.548.481	755.347
2015	5.024.287	142.561
2016	4.486.633	332.641
2017(Ekim ayı sonu)	4.216.258	142.311
Kaynak: EPDK Cevap Yazısı		

- (15) **Tedarikçi:** TÜPRAŞ tarafından üretilen ve ithalat yoluyla pazara giren jet yakıtının tüketicilere tedarikini gerçekleştiren çok sayıda teşebbüs bulunmaktadır. Pazardaki mevcut oyuncular: THY ile OPET'in ortak girişimi olan ve pazarda lider konumda bulunan THY-OPET, BP, SHELL, Akpetgaz A.Ş. (Lukoil Eurasia Petrol A.Ş.), POAŞ ve diğer tedarikçilerdir. Tedarik aşamasında yer alan teşebbüsler yukarıda da değinildiği üzere bayilik faaliyeti yapmamakta, doğrudan nihai tüketiciye yakıt sağlamaktadırlar.

² Taraflardan edinilen bilgilere göre JP8 ürünü, jet yakıtının bir türü olup askeri uçuşlar için üretilen, donma noktası jet yakıtına göre daha yüksek olan yakıt türünü ifade etmektedir. Ayrıca JP8 ürünü savaş uçaklarının yanı sıra yolcu uçaklarında da kullanılabilir.

³ (.....).

- (16) **Tüketici:** Jet yakıtı tedarik zincirinin son aşaması olan tüketiciler havayolu firmaları olup, jet yakıtının son kullanıcısı konumundadırlar. Uluslararası havayolu taşımacılığı kurallarına göre uçakların sadece tek sefere mahsus yakıt alımlarından dolayı, jet yakıtının tüketimi sadece Türkiye kalkışlı uçuşlarda gerçekleşmektedir.
- (17) Tüketiciler arasında yer alan THY, Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş. (PEGASUS), Atlasjet Havacılık A.Ş.(ATLAS), Onur Hava Taşımacılık A.Ş. (ONUR AIR) tarafından gönderilen cevabi yazılarda belirtildiği üzere, ATLAS'ın Ocak-Eylül 2017 tarihleri arasında toplam uçuş giderleri içerisinde yakıt maliyetleri %(.....) oranında; ONUR AIR'in Ocak-Eylül 2017 tarihleri arasında toplam uçuş maliyetleri içerisinde yakıt maliyetleri %(.....) oranında; PEGASUS'un Ocak-Eylül 2017 tarihleri arasında toplam uçuş maliyetleri içerisinde yakıt giderleri %(.....) oranında ve THY'nin Ocak-Eylül 2017 tarihleri arasında toplam uçuş maliyetleri içerisinde yakıt giderleri %(.....) oranında yer almaktadır. Yakıt maliyetlerinin toplam maliyetleri içerisinde payının değişmesi teşebbüslerin ölçeği dahilinde değişiklik göstermekte olup yakıt giderlerinin dört büyük havayolu şirketi için de önemli bir maliyet kalemi olduğu görülmektedir.
- (18) İnceleme sürecinde yapılan görüşmelerde ve teşebbüslerden talep edilen bilgilere göre, havayolu şirketleri genellikle yakıt ihtiyaçlarını bir veya iki yıllık süreler için düzenledikleri ihaleler yoluyla karşılamaktadırlar. Havayolu şirketleri izledikleri ticari stratejiye bağlı olarak ülkenin tamamındaki havaalanları bakımından tek bir ihaleye çıkabildikleri gibi, havaalanı bazında da ihaleye çıkabilmektedirler. İhalede belirlenen fiyatlar genellikle bir yıllık süre için geçerli olacağından, havacılık yakıtları pazarındaki fiyat rekabeti bu ihalelerde oluşmaktadır. Bu nedenle, bir sonraki yıl için belirli bir havayolu şirketinin hangi fiyata, nereden ve ne kadar yakıt alacağı ihale ya da ihaleler sonucunda belli olduktan sonra, yıl içerisinde havacılık yakıtları konusunda faaliyet gösteren teşebbüslerin ilgili havayolu şirketi bakımından fiyat ve satış koşulları gibi unsurlarda rekabet etmeleri söz konusu olmamaktadır. Öte yandan özellikle dolmuş uçak (charter) seferleri, bazı kargo uçakları veya rotası dışında farklı bir havaalanına inmek zorunda kalan uçaklar bakımından, kontratlar dışında plansız/spot satışlar da yapılabilmektedir. Ancak bunlar toplam pazarın görece küçük bir kısmına tekabül etmektedir.

G.4. İlgili Pazarlar

G.4.1. İlgili Ürün Pazarı

- (19) Çerçeve Sözleşme'nin taraflarından THY OPET'in Avgas satışı bulunmamaktadır. Anılan sözleşme kapsamında yer alan havalimanlarında satışı gerçekleştirilen yakıtlar ise yukarıda değinildiği üzere ağırlıklı olarak Jet A1 ve bunun yanı sıra JP8'dir. İncelemeye konu sözleşme sadece jet akaryakıtlarını kapsadığından, ilgili ürün pazar "jet yakıtları pazarı" olarak belirlenmiştir.

G.4.2. İlgili Coğrafi Pazar

- (20) Kurulun THY OPET'i konu alan, 26.08.2009 tarihli, 09-39/981-247 sayılı ve 16.07.2014 tarihli, 14-24/482-213 sayılı kararlarında ilgili coğrafi pazar "Türkiye" olarak tanımlanmış olmakla birlikte, işbu dosya çerçevesinde ilgili coğrafi pazarın Türkiye olarak tanımlanamayacağı değerlendirilmektedir. Zira 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 havayolu şirketi her bir uçağın kalkış yapacağı alandaki yakıt tedarik sistemine ve tedarikçisine bağlıdır. Diğer bir ifadeyle her bir havalimanı yakıt tedariki anlamında birbirinden farklılaşmaktadır.

- (21) Hemen belirtmek gerekir ki, uçağın kalkış yapacağı havalimanından fazla yakıt alarak, dönüş yolunda kalkış yapacağı havalimanından yakıt almaması, böylelikle de kalkış yapılan alan ile varılan alandaki yakıt tedarikinin birbirine ikame olduğu ileri sürülebilecektir. Lakin “*Tankering*” olarak adlandırılan bu yöntem, uçağın kalkışta ve inişte ihtiyacından fazla yakıt yüküyle hareket etmesine neden olacağından, uçuş güvenliği çerçevesinde birtakım riskleri barındırmaktadır. Öte yandan “*Tankering*” çerçevesinde fazla yakıt yüklemek uçuşun operasyonel maliyetini artırdığından söz konusu yöntem havayolu şirketleri tarafından mecbur kalınmadıkça tercih edilmemektedir⁴. Dolayısıyla her bir havalimanının havacılık yakıtı tedariki bakımından birbirinden farklı olduğu değerlendirilmektedir.
- (22) Diğer yandan dosyadaki bilgilere göre, havacılık yakıtı tedarikçileri ve havayolu şirketleriyle yapılan görüşmelerde verilen tedarik tekliflerinin genellikle havalimanı bazında olduğu ifade edilmiştir. Tekliflerin havalimanı bazında farklılaşarak verilmesi hususu da her bir havalimanının farklı bir coğrafi pazar oluşturduğuna kuvvetle işaret etmektedir. Dolayısıyla işbu dosya kapsamında her bir havalimanı ayrı bir ilgili coğrafi pazar olarak tanımlanmıştır.
- (23) Mevzuata sahip Avrupa Birliği uygulamasına bakıldığında ise, Avrupa Komisyonu (Komisyon) BP-STATOIL Fuel and Retail Aviation kararında⁵ bir havayolu şirketinin yakıt fiyatları artan bir havalimanına alternatif arz kaynağını kolayca bulamayacak olması ve yakıt tedarikçilerinin havalimanı bazında teklif vermesini dikkate alarak her bir havalimanının ayrı bir ilgili coğrafi pazarı oluşturduğunu ifade etmiştir.
- (24) Yukarıda açıklanan etmenler ve Komisyon’un içtihadı dikkate alındığında, dosya kapsamında ilgili coğrafi pazarlar, incelemeye konu tedarik sözleşmesi kapsamında bulunan her bir havalimanı özelinde tanımlanmış olup, aşağıdaki tabloda Çerçeve Sözleşme kapsamında yer alan her bir havalimanı bazında gösterilmiştir:

Tablo 2: Türkiye’de Yer Alan Havalimanları

Adana Havalimanı	Aydın-Çıldır	Çorlu	Kahramanmaraş
Antalya	Batman	İğdır	Kars
Dalaman (Muğla)	Bingöl	Diyarbakır	Kastamonu
Esenboğa (Ankara)	Cengiz Topel (Kocaeli)	Elazığ	Kocaseyit (Balıkesir)
Hakkâri	Çanakkale	Erhaç (Malatya)	Mardin
Sabiha Gökçen (İstanbul)	Çardak (Denizli)	Erkilet (Kayseri)	Muş
Trabzon	Çarşamba (Samsun)	Erzincan	Ordu-Giresun
Adıyaman	Konya	Erzurum	Sinop
Ağrı	Nuri Demirağ (Sivas)	Ferit Melen (Van)	Atatürk (İstanbul)
Merzifon (Amasya)	Siirt	GAP (Şanlıurfa)	Yenişehir (Bursa)
Hatay	Şerafettin Elçi (Şırnak)	Zafer (Kütahya)	Uşak
Gaziantep	Tokat		
Kaynak: Sözleşme Ekinde Yer Alan İşlem Formu			

⁴ Nitekim anılan durum 08.06.2018 tarihinde Kurum kayıtlarına intikal eden yazıda şu ifadelerle dile getirilmiştir: “*Yakıt olmayan havalimanlarında uçuş yapıldığında, dönüş yakıtını da yüklemek durumunda kaldığından, duruma göre daha az yolcu taşınması gerekeceğinden, havayolu için hem gelir kaybı olabilmekte hem de daha riskli bir operasyon yapma durumunda kalınabilmektedir.*”

⁵ Case No Comp/M.7387, 15.12.2014

G.5. Değerlendirme

G.5.1. 4054 Sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme

- (25) Jet yakıtı tedariki pazarında alıcı konumunda olan Çerçeve Sözleşme tarafı THY'nin alım pazarındaki alım miktarının büyüklüğü, alım tarafında ne kadar bir paya sahip olduğu pazarın sağlıklı olarak incelenebilmesi için önem arz etmektedir. THY'nin alımları tüm pazarın önemli bir kısmını oluştururken, Çerçeve Sözleşme kapsamındaki havalimanları bazında bakıldığında bu durum daha da önem kazanmaktadır. İlgili pazarda THY yakıt alımlarının önemli bir kısmını gerçekleştirdiğinden, THY'nin tedarikçi seçimi pazar kompozisyonunu etkilemekte ve bu teşebbüsün ağırlıklı olarak alım yaptığı firma yüksek pazar paylarına ulaşmaktadır. Dosyadaki bilgilerden, 2015-2017 yılları arasında THY'nin Çerçeve Sözleşme'ye konu 46 havalimanında satılan toplam jet akaryakıtının %(.....) ile %(.....)'lik kısmını tek başına talep ettiği anlaşılmaktadır. Bu durum ise THY tarafından hangi jet yakıtı tedarik firmasından alım yapılırsa o tedarikçinin pazarda yüksek bir paya erişeceği anlamına gelmektedir. Öte yandan dosyadaki bilgilerde yer alan verilerden, yukarıda toplu halde verilen alım pazarındaki pay bilgisi havalimanı ölçeğinde incelendiğinde, teşebbüsün alım pazarındaki havalimanı bazında ortalama payının 2015 yılında %(.....); 2016 yılında %(.....) ve 2017 yılında ise %(.....) olarak gerçekleştiği görülmektedir.
- (26) İnceleme konusu Çerçeve Sözleşme'de yer alan alım taahhüdü yukarıda yer verilen hususlar ile bir arada değerlendirildiğinde, 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında rekabeti kısıtlayıcı bir etkiye yol açabilecektir. Bu sebeple Çerçeve Sözleşme'nin muafiyet açısından değerlendirilmesi gerekmektedir.

G.5.2. Muafiyet Değerlendirmesi

- (27) THY OPET ile THY arasında imzalanan Çerçeve Sözleşme ile kurulan tedarik ilişkisi, 2002/2 sayılı Tebliğ'in "Kapsam" başlıklı 2. maddesi uyarınca bir dikey ilişki niteliğindedir. Bu bağlamda Çerçeve Sözleşme'nin ilk olarak 2002/2 sayılı Tebliğ çerçevesinde değerlendirilmesi gerekmektedir. Anılan Tebliğ'in 2. maddesinin ikinci fıkrasında "*Bu Tebliğ ile sağlanan muafiyet, sağlayıcının dikey anlaşma konusu mal veya hizmetleri sağladığı ilgili pazardaki payının %40'ı aşmaması durumunda uygulanır*" hükmü bulunmaktadır. İlgili hüküm çerçevesinde ilk olarak anılan eşğin sağlayıcı tarafından aşılmış olmadığı irdelenmelidir. Her bir havalimanının ayrı bir coğrafi pazarı ifade etmesi nedeniyle sağlayıcının sahip olduğu pazar payları değişiklik gösterebilmektedir.
- (28) Sağlayıcının 2017 yılında hangi havalimanında ne kadar pazar payına sahip olduğu aşağıda tablolarda gösterilmiştir:

Tablo 3: THY-OPET'in 2017 Yılında Yakıt Satış Hacmine Göre Pazar Payı (%40'ın altında kalan havalimanları için) (%)

Antalya	(.....)
Çorlu (Tekirdağ)	(.....)
Dalaman (Muğla)	(.....)
Sabiha Gökçen (İstanbul)	(.....)
Tokat	(.....)
Siirt	(.....)

Tablo 4: THY-OPET'in 2017 Yılında Yakıt Satış Hacmine Göre Pazar Payı (%40'ın üstünde olan havalimanları için) (%)

Adana Havalimanı	(.....)	Diyarbakır	(.....)
Esenboğa (Ankara)	(.....)	Elazığ	(.....)
Trabzon	(.....)	Erhaç (Malatya)	(.....)
Adıyaman	(.....)	Erkilet (Kayseri)	(.....)
Ağrı	(.....)	Erzincan	(.....)
Atatürk (İstanbul)	(.....)	Erzurum	(.....)
Aydın-Çıldır	(.....)	Ferit Melen (Van)	(.....)
Batman	(.....)	GAP	(.....)
Bingöl	(.....)	Gaziantep	(.....)
Cengiz Topel (Kocaeli)	(.....)	Hatay	(.....)
Çanakkale	(.....)	İğdır	(.....)
Çardak (Denizli)	(.....)	Kahramanmaraş	(.....)
Çarşamba (Samsun)	(.....)	Zafer (Kütahya)	(.....)
Konya	(.....)	Kars	(.....)
Merzifon (Amasya)	(.....)	Kastamonu	(.....)
Nuri Demirağ (Sivas)	(.....)	Kocaseyit (Balıkesir)	(.....)
Yenişehir (Bursa)	(.....)	Mardin	(.....)
Hakkâri	(.....)	Muş	(.....)
Şerafettin Elçi (Şırnak)	(.....)	Ordu-Giresun	(.....)
Sinop	(.....)	Uşak	(.....)

- (29) Sağlayıcının pazar payının %40'ın altında olduğu havalimanları Tablo 3'te gösterildiği üzere şu şekildedir: Antalya, Dalaman (Muğla), Sabiha Gökçen (İstanbul), Tokat, Çorlu (Tekirdağ) ve Siirt. Yapılan incelemede işbu dosyanın konusunu oluşturan "Çerçeve Sözleşme"de 2002/2 sayılı Tebliğ'de düzenlenen ve anlaşmaları Tebliğ'in kapsamı dışına çıkaran hususlardan herhangi birisinin bulunmaması nedeniyle dosya konusu anlaşmanın anılan coğrafi pazarlarda (Tablo 3'de yer alan havalimanlarında) 2002/2 sayılı Tebliğ çerçevesinde getirilmiş olan grup muafiyetinden yararlanabileceği değerlendirilmektedir.
- (30) Tablo 4'te belirtilen havalimanları bakımından ise, sağlayıcının pazar payı %40'ı geçtiğinden 2002/2 sayılı Tebliğ kapsamında grup muafiyeti söz konusu olamayacağından, anılan havalimanları bakımından bireysel muafiyet değerlendirmesi yapılmıştır.

G.5.3. Bireysel Muafiyet Değerlendirmesi

- (31) 4054 sayılı Kanun'un "Muafiyet" başlıklı 5. maddesinin birinci fıkrası şu şekildedir:

"Kurul, aşağıda belirtilen şartların tamamının varlığı halinde teşebbüsler arası anlaşma, uyumlu eylem ve teşebbüs birlikleri kararlarının 4 üncü madde hükümlerinin uygulanmasından muaf tutulmasına karar verebilir:

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

- (32) Bu bağlamda THY OPET'in pazar payının %40'ın üzerinde olduğu Atatürk (İstanbul), Adana, Adıyaman, Ağrı, Aydın-Çıldır, Diyarbakır, Esenboğa (Ankara), Elazığ, Erhaç (Malatya), Erkilet (Kayseri), Erzincan, Erzurum, Ferit Melen (Van), Batman, GAP (Şanlıurfa), Bingöl, Gaziantep, Cengiz Topel (Kocaeli), Hatay, Çanakkale, İğdır, Çardak (Denizli), Kahramanmaraş, Çarşamba (Samsun), Zafer (Kütahya), Konya,

Kars, Merzifon (Amasya), Kastamonu, Nuri Demirağ (Sivas), Kocaseyit (Balıkesir), Yenişehir (Bursa), Mardin, Muş, Hakkâri, Şerafettin Elçi (Şırnak), Ordu-Giresun, Sinop, Uşak ve Trabzon havalimanlarına ilişkin yapılan bireysel muafiyet değerlendirmesi aşağıdadır.

a) Malların üretim veya dağıtım ile hizmetlerin sunulmasında yeni gelişme ve iyileşmelerin ya da ekonomik veya teknik gelişmenin sağlanması

- (33) Dosya mevcudu bilgi ve belgelerden anlaşıldığı üzere başvuru konusu Çerçeve Sözleşme'de yer alan hükümler sayesinde hem THY OPET hem de THY jet yakıtı tedarik ve ikmal planlarını son kullanım aşamasına gelmeden belirli bir süre öncesinden yapabileceklerdir. Böylece bu sözleşme her iki teşebbüs açısından jet yakıtı arzının devamlılığını sağlamaya önemli katkıda bulunacaktır. Taşınması, depolanması ve uçağa nakli diğer yakıtlardan önemli ölçüde farklılık arz eden jet yakıtlarında, sağlayıcının arz planlaması yapabilmesi piyasa faaliyetinin sürdürülebilmesi için önemli bir unsur oluşturmaktadır. Piyasada faaliyet gösteren şirketler tarafından arz güvenliğini sağlamaya yönelik yapılan sözleşmeler, sadece kendileri için değil, piyasanın genelindeki arz sıkıntısının giderilmesi bakımından da etkili olacaktır. Bu nedenle de jet yakıtı satışı yapan tüm teşebbüslerin gelecek için satış miktarlarını belirli bir oranda bilmeleri yakıtın tedariki açısından önemli bir unsurdur. Öncelikle satıcı olarak THY OPET'in güvenilir tedarik planlaması yapabilmesi büyük önem arz etmektedir. Nitekim jet yakıtı pazarında yakıtın rafineri veya ithalat kanalından tedariki ile birlikte uçaklara ikmaline kadar olan operasyon; yüksek maliyetli alt yapıya, personele, tanker gibi destekleyici araçlara ihtiyaç duyulması nedeniyle önceden planlanma ve yatırım yapılmasını gerektirmektedir. Örneğin ikmal edilen yakıtın havalimanlarına taşınması için kullanılacak tanker ve gemilerin uygun koşullarda bulundurulması, her bir havalimanında yeterince depo kapasitesinin olması, yeterli sayıda teknik personel istihdam gibi hazırlıklar ancak belirli oranda satış miktarının öngörülmesi halinde yapılabilecektir. Diğer türlü bir yapıda atıl maliyet oldukça yüksek olacak olup bu da son kullanıcıya yansıtılacak maliyetlere ve dolayısıyla son ürünün fiyatına yansıtacaktır. Bunlara ek olarak, jet yakıtı tedarikinde dağıtıcı firmalar ya TÜPRAŞ ya da ithalat imkanlarını kullanmaktadır.
- (34) Tedarikinin önemli bir kısmını TÜPRAŞ'tan yapan THY OPET, THY ile yaptığı anlaşma ile gelecek tüketimini yaklaşık olarak öngörebilmekte ve ona göre de ikmal kanalında yaptığı anlaşmalar ve kurduğu altyapı ile uzun dönem ikmal planını yapmaktadır. Bu ise olası belirsizlikleri azaltmakta, gerekli ikmal anlaşmalarının yapılması ve alt yapının kurulması gibi maliyetleri azaltmaktadır. Piyasada faaliyet gösteren teşebbüsler, havacılık yakıtları için yıllık baz taleplerini rafineriler ve terminaller halinde her takvim yılı başlamadan TÜPRAŞ'a iletmek zorunda olup bu tahminlerde ancak belirli koşullarda ve belirli oranda ve ileriye yönelik olarak revize edebilmektedir. Teşebbüslerin TÜPRAŞ ile yapacakları anlaşmaya uygun baz tahminlerini yapabilmeleri için müşteri kanalında büyük tüketimi olan şirketler ile yapılan sözleşmelerde belirli bir alım taahhüdünün yer alması da belirsizlikleri azaltmakta, bu şekilde yaklaşık tüketim tahmini yapılarak hem ikmal hem de satış kanalında arz güvenliği sağlanabilmektedir.
- (35) Diğer yandan Türkiye'nin en büyük havayolu taşıma şirketi olan THY en fazla havaalanına uçan şirket olup aynı zamanda kapasite olarak en fazla jet yakıtına ihtiyaç duyan havayolu taşıma şirkettir. Bu durumda tüketimi küçük bir havayolu şirketi için kısa dönemli veya spot anlaşmalar ile jet yakıtı ikmali yapmak mümkün iken, THY için önceden öngörülebilir bir tüketim miktarı ile arz güvenliği sağlanması

gerekmektedir. THY Türkiye'deki tüm havalimanlarında faaliyet gösteren tek teşebbüstür. Bu nedenle de THY ile anlaşma yapan bir teşebbüsün Türkiye'deki hemen her havalimanında jet yakıtı ikmal imkanlarını bulundurması bir gereklilik olarak ortaya çıkmaktadır. Bu durumda sadece ana sağlayıcı teşebbüsün faaliyet gösterdiği çok sayıda havalimanına yatırım yapılabilmesi ve gerekli altyapının oluşturulabilmesi için belirli oranda alım taahhüdünün olması da olağandır. Yapılan Çerçeve Sözleşme ile alıcı olarak THY'nin arz güvenliğinden faydalanacağı ve kesintisiz olarak ikmal olanağı kazanacağı değerlendirilmektedir.

- (36) Söz konusu hususlar çerçevesinde Çerçeve Sözleşme'nin hem sağlayıcı hem de THY açısından etkinlik artışı sağlayacağı anlaşıldığından, anlaşmanın yukarıda sayılan 40 havalimanı bakımından da muafiyet incelemesinin ilk şartını karşıladığı sonucuna varılmıştır.

b) Tüketicinin yarar sağlaması

- (37) 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi anlamında rekabeti sınırlayıcı etkileri olan bir anlaşmaya muafiyet tanınabilmesi için aranan ikinci koşul, yukarıda ifade edilen ekonomik iyileşme veya gelişmelerinden tüketicilerin de faydalandırılmasıdır. Dosya mevcudu bilgi ve belgeler değerlendirildiğinde Çerçeve Sözleşme ile ortaya çıkan etkinlik kazanımlarından tüketiciye yansıtılabilecek yararlardan ilkinin, fiyatlarda ortaya çıkabileceği görülmektedir. Bunun dışında kalitenin ve ürün çeşitliliğinin artırılması, yeni mal veya hizmetlerin sunulması ve mal ya da hizmet arzında devamlılığının sağlanması gibi başkaca ekonomik faydalar da tüketicilerin elde edeceği menfaatler kapsamında değerlendirilebilecektir.
- (38) Yukarıda detaylı incelendiği üzere, THY OPET ile THY arasında yapılan sözleşme ile THY'nin 40 havalimanında jet yakıtı arz güvenliğine sahip olmasının tüketicilerin faydasına olduğu değerlendirilmektedir. Çerçeve Sözleşme ile birlikte son kullanıcı olarak THY, önemli gider kalemi olan yakıt maliyetlerini kontrol altına almaktadır. Bu durum maliyetlere iki türlü yansımaktadır. İlk önce belirli miktar garantisi verilmesi ile satıcı tarafından miktar bazlı olarak daha uygun satış fiyatı verilebildiği için oluşan uygun maliyet sayesinde havayolu şirketi yakıt maliyetini asgariye indirmektedir. Çerçeve Sözleşme ile birlikte THY'nin yakıt alım miktarına dayanarak maliyet avantajı oluşmaktadır. Diğer bir maliyet avantajı ise ikmal kanalında oluşan maliyet avantajının satış kanalında havayolu şirketine yansıtılması ile olmaktadır. Jet yakıtı tedarik pazarına bakıldığında görülecektir ki TÜPRAŞ jet yakıtı satışlarında tüm teşebbüslere eşit şartlarda ayırım yapmadan uygulanan bir ciro primi sistemi ile çalışmaktadır. Bu durumda prim sisteminden faydalanmak ve yükselen oranlarda prim alınabilmesi için belirli eşiklerin geçilmesi gerekmektedir. Alım garantisi sonucu TÜPRAŞ'tan sağlanacak indirimler nihai olarak satım fiyatına ve son noktada ise tüketiciye yansıtılabilecektir. Havayollarının maliyetlerinin yaklaşık %30'unu akaryakıt giderlerinin oluşturduğu düşünüldüğünde bu maliyet kalemindeki tasarrufun tüketiciye de yansıtacağı anlaşılmaktadır.
- (39) Yukarıda sayılan hususlara ek olarak belirtilmelidir ki, özellikle küçük ölçekli havalimanlarında arz güvenliğinin ve tedarik sürekliliğinin sağlanması bu havalimanlarına uçuşu mümkün kılmakta ve tüketicilerin hizmete ulaşmasını sağlamaktadır. Yukarıda sayılan bu sebeplerle inceleme konusu Çerçeve Sözleşme'nin yukarıda sayılan 40 havalimanı bakımından da muafiyet incelemesinin ikinci şartını taşıdığı değerlendirilmektedir.

c) İlgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmaması

- (40) Muafiyetin üçüncü koşulu ilgili pazarın önemli bir kısmının rekabete kapatılmaması olup, inceleme konusu Çerçeve Sözleşme'nin pazara etkileri bu çerçevede değerlendirilmektedir. Bireysel muafiyet kapsamında değerlendirilen coğrafi pazarlar diğer bir deyişle havalimanları bu bakış açısından incelendiğinde THY OPET'in payının %55 ile %100 arasında değiştiği görülmektedir. THY OPET'in payının %100'e yakınsadığı havalimanları görece küçük ve sadece THY'nin uçtuğu havalimanları olarak öne çıkarken, görece büyük havalimanlarında bu pay azalmakta, Atatürk Havalimanında %(.....), Adana Havalimanında %(.....), Esenboğa Havalimanında %(.....) ve Trabzon Havalimanında da %(.....) olduğu görülmektedir. Esasen, havalimanından bağımsız olarak THY OPET'in yüksek pazar payı muafiyet değerlendirmesi açısından sorun oluşturmamaktadır. Jet yakıtı pazarında THY'nin konumu, bu piyasaya has, özel bir durum ortaya çıkarmaktadır. THY'nin alım pazarında sahip olduğu yüksek pay, THY ile tedarik anlaşması yapan firmanın pazar lideri haline gelmesine imkan vermektedir.
- (41) Nitekim pazardaki geçmiş veriler incelendiğinde; THY OPET ortak girişiminin kurulmasından önce 2009 yılında THY'nin tüm alımlarını o dönem tedarik ilişkisi kurduğu POAŞ'tan gerçekleştirdiği görülmektedir. 2009 yılı verilerine göre POAŞ'ın pazarda hâkim durumda olduğu Kurulun 26.08.2009 tarih ve 09-39/981-247 sayılı kararında tespit edilmiştir. 2009 yılından sonra THY OPET'in kurulması ile THY alımlarının büyük bir bölümünü (2017 yılında %(.....)) THY OPET'ten gerçekleştirmiş ve THY OPET pazarda daha önce POAŞ'ın bulunduğu konuma erişmiştir. Dolayısıyla pazarın yapısal özellikleri sebebiyle herhangi bir anda piyasadaki oyuncuların konumu THY'ye yaptıkları satışlar tarafından belirlenmekte, THY hangi firma ile tedarik sözleşmesi kurar ise o firma pazarda lider hale gelmektedir. Buradan hareketle piyasada bir nevi "pazar için rekabet" dinamiğinin işlediğini ve bu durumun havalimanı bazında gerçekleştiğini söylemek mümkün olacaktır. Pazar için rekabet hususunun geçerli olduğu pazarlarda, örneğin ihale ile işleyen pazarlarda, rekabet pazarın oluştuğu dönemlerde gerçekleşir akabinde bir sonraki döneme kadar piyasa kompozisyonu değişmez. Bu sebeple beklenen, arz ve talebin karşı karşıya geldiği ilk dönemde, bu etkileşimin rekabetçi şartlar altında gerçekleşmesi olup, bir kere tedarik ilişkisi kurulduktan sonra, bir sonraki rekabet sürecine kadar pazarın görece katı bir nitelik arz etmesi, doğal görülmektedir. Dosya konusu pazar da bu niteliklere sahip bir pazar olduğu için, alım gücü yüksek alıcıya tedarik yapan firmanın payının, tedarik dönemi boyunca yüksek olması olağandır. Bu bağlamda inceleme konusu Çerçeve Sözleşme'nin yukarıda sayılan 40 havalimanında da piyasanın önemli bir kısmında rekabeti ortadan kaldırmadığı, THY ile THY-OPET arasındaki anlaşmanın 31.12.2008 tarihinde sona ermesi ile piyasanın yeniden rekabet şartları içinde teşekkül edeceği değerlendirilmektedir.

d) Rekabetin (a) ve (b) bentlerindeki amaçların elde edilmesi için zorunlu olandan fazla sınırlanmaması

- (42) Yapılan inceleme çerçevesinde, THY ve THY OPET arasında yapılan sözleşmenin yukarıda açıklanan sebeplerle rekabeti zorunlu olandan fazla kısıtlamadığı; Çerçeve Sözleşme'nin yukarıda sayılan 40 havalimanı bakımından da muafiyet incelemesinin dördüncü ve son şartını sağladığı değerlendirilmektedir.
- (43) Yukarıda yapılan değerlendirmeler doğrultusunda, Çerçeve Sözleşme'nin THY-OPET'in pazar payının %40'ın altında kaldığı havalimanları için 2002/2 sayılı Tebliğ kapsamında grup muafiyetinden faydalandığı; bu eşğin üzerinde olduğu havalimanları için ise bireysel muafiyetten yararlanabileceği kanaatine varılmıştır.

H. SONUÇ

(44) Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre,

- THY OPET Havacılık Yakıtları A.Ş. ve Türk Hava Yolları A.O. arasında imzalanan Yurtiçi Uçak Yakıtı Alımı ve Yükleme Hizmeti Alımı Çerçeve Sözleşmesi'ne, 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında olması nedeniyle menfi tespit belgesi verilemeyeceğine,
- THY OPET Havacılık Yakıtları A.Ş.'nin pazar payının %40'ın altında olduğu Antalya, Dalaman (Muğla), Sabiha Gökçen (İstanbul), Çorlu (Tekirdağ), Tokat ve Siirt havalimanlarında, Yurtiçi Uçak Yakıtı Alımı ve Yükleme Hizmeti Alımı Çerçeve Sözleşmesi'nin 2002/2 sayılı Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği kapsamında grup muafiyetinden yararlandığına,
- THY OPET Havacılık Yakıtları A.Ş.'nin pazar payının %40'ın üzerinde olduğu Atatürk, Adana, Adıyaman, Ağrı, Aydın-Çıldır, Diyarbakır, Esenboğa (Ankara), Elazığ, Erhaç (Malatya), Erkilet (Kayseri), Erzincan, Erzurum, Ferit Melen (Van), Batman, GAP (Şanlıurfa), Bingöl, Gaziantep, Cengiz Topel (Kocaeli), Hatay, Çanakkale, Iğdır, Çardak (Denizli), Kahramanmaraş, Çarşamba (Samsun), Zafer (Kütahya), Konya, Kars, Merzifon (Amasya), Kastamonu, Nuri Demirağ (Sivas), Kocaseyit (Balıkesir), Yenişehir (Bursa), Mardin, Muş, Hakkâri, Şerafettin Elçi (Şırnak), Ordu-Giresun, Sinop, Uşak ve Trabzon havalimanlarında ise Yurtiçi Uçak Yakıtı Alımı ve Yükleme Hizmeti Alımı Çerçeve Sözleşmesi'ne, 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinin birinci fıkrasında sayılan koşulların tümünü sağlaması nedeniyle, bireysel muafiyet tanınmasına

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