

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2013-1-110 (Devralma)
Karar Sayısı : 14-08/155-66
Karar Tarihi : 26.02.2014

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Prof. Dr. Nurettin KALDIRIMCI
Üyeler : Kenan TÜRK, Dr. Murat ÇETİNKAYA, Reşit GÜRPINAR,
Dr. Metin ARSLAN, Doç. Dr. Tahir SARAÇ

B. RAPORTÖRLER : Meltem BAĞIŞ AKKAYA, Mehmet Selim ÜNAL,
Şamil PİŞMAF, Muhammed Safa UYGUR

C. BİLDİRİMDE

BULUNAN : - İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı Yat. Yap. ve İşl. A.Ş.
Temsilcisi: Dr. Aydın ÖZTUNALI
Turan Güneş Bulvarı No: 100/20 Yıldız 06550 Ankara

- (1) **D. DOSYA KONUSU:** İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı Yat. Yap. ve İşl. A.Ş.'nin 19.03.2008 tarihli "Uygulama Sözleşmesi" uyarınca işletme hakkını haiz olduğu İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'nda bulunan akaryakıt depolama, satış ve ikmal ünitelerinin işletim hakkının "Alan Tahsis Sözleşmesi" kapsamında beş yıl süre ile THY OPET Havacılık Yakıtları A.Ş.'ye tahsisi işlemine muafiyet tanınması talebi.
- (2) **E. DOSYA EVRELERİ:** Kurum kayıtlarına en son 05.02.2014 tarihinde giren yazıyla tamamlanan bildirim üzerine düzenlenen 19.02.2014 tarih ve 2013-1-110/Öİ sayılı Devralma Ön İnceleme Raporu görüşülerek karara bağlanmıştır.
- (3) **F. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda, bildirim konusu işlemin; 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un (4054 sayılı Kanun) 7. maddesi ve 2010/4 sayılı Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ (2010/4 sayılı Tebliğ) kapsamında Rekabet Kurulunun iznine tabi olduğu; THY OPET Havacılık Yakıtları A.Ş. tarafından verilen taahhütler çerçevesinde işleme izin verilmesinde sakınca bulunmadığı ifade edilmiştir.

G. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

- (4) Başvuruda; İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı Yat. Yap. ve İşl. A.Ş. (İSG) ile THY OPET Havacılık Yakıtları A.Ş. (THY OPET) arasında düzenlenen ve İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'nda (SGH) bulunan akaryakıt depolama, satış ve ikmal ünitelerinin işletim hakkının beş yıl süre ile THY OPET'e tahsis edilmesine ilişkin olan Alan Tahsis Sözleşmesi'ne muafiyet tanınması talep edilmektedir.
- (5) Dosya kapsamında, THY OPET, THY, İSG, Lukoil Eurasia Petrol A.Ş. (LUKOIL), BP Petrolleri A.Ş. (BP), Socar Turkey Petrol Enerji Dağıtım Sanayi ve Ticaret A.Ş. (SOCAR), Shell&Turcas Petrolcülük A.Ş. (SHELL) ve OMV Petrol Ofisi A.Ş.'den (POAŞ) bilgi talebinde bulunulmuştur. Ayrıca raportörlerce, SOCAR, POAŞ, MNG Havayolları ve Taşımacılık A.Ş. (MNG), SHELL, BP, Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş. ile görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Akabinde PEGASUS tarafından Kurum kayıtlarına 10.01.2014 tarih, 216 sayı ile intikal eden yazı ile dosya konusu işleme ilişkin ek bilgiler sunulmuştur.

G.1. Taraflar

G.1.1. İSG

- (6) Dosya mevcudu bilgilere göre İSG; Limak Şirketler Grubu, Malaysia Airports Holdings Berhad ve Hindistan merkezli GMR Infrastructure tarafından kurulmuştur. İSG, 19.03.2008 tarihinde Savunma Sanayii Müsteşarlığı ile SGH yeni terminal binası ve müteemmimleri projesinin Yap-İşlet-Devret modeli çerçevesinde yaptırılmasına ilişkin uygulama sözleşmesi akdetmiş ve SGH'deki mevcut terminallerin 20 yıllık işletme hakkının yanı sıra yer hizmetleri, kargo, uçak yakıt ikmal operasyonlarını 01.05.2008'de Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri A.Ş.'den (HEAŞ) devralmıştır.

G.1.2. THY OPET

- (7) THY ile Opet Petrolcülük A.Ş.'nin (OPET) %50'şer ortaklığıyla 18.09.2009 tarihinde kurulmuş bir ortak girişim şirkettir. THY OPET, havacılık yakıtlarının depolanması ve uçağa ikmal alanlarında faaliyet göstermektedir.

G.2. Sözleşme'nin Konusu

- (8) THY OPET ile İSG arasındaki sözleşmenin konusu; SGH içerisinde işletmesi ve kullanım hakkı İSG'de bulunan ve akaryakıt depolama, ikmal ve satış faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi amacıyla kullanılan bazı alanların THY OPET'e tahsisidir.
- (9) Dosya mevcudu bilgilere göre, İSG'nin Savunma Sanayi Müsteşarlığı (SSM) ile imzaladığı Uygulama Sözleşmesi gereğince kendisine tahsis edilen akaryakıt depolama ve hidrant tesisleri de sözleşmenin kapsamı içerisinde yer almaktadır. Hidrant, havalimanında bulunan akaryakıt depolama tesislerinden uçakların park pozisyonu halinde buldukları yere (apron) kadar devam eden ve akaryakıtın borularla iletimini sağlayan altyapı tesisatını ifade etmektedir. SGH'de ve hidrant tesisi mevcut olan diğer birçok havalimanında akaryakıt tedariki büyük oranda hidrant sistemi aracılığıyla yapılmaktadır. Küçük de olsa bir kısım ikmal faaliyeti ise mobil tankerler vasıtasıyla gerçekleştirilmektedir. Bununla birlikte, Sivil Hava Ulaşımına Açık Havaalanlarında Yer Alan Gayrisihhi İşyerleri Açmak İçin İşyeri Açma ve Çalışma Ruhsatlarına İlişkin Yönetmelik'in (SHY-33A) 12. maddesinde "*hidrant sisteminin bulunduğu yerlerde uçaklara yakıt verilmesi için hidrant sisteminin kullanılması gerekmektedir*" hükmü yer aldığından, SGH'de yakıtın hidrant sisteminden geçirilmesi kural olarak bir zorunluluktur.
- (10) Bu çerçevede Sözleşme'nin 3.1. maddesinde yer alan; "*Akaryakıt satış ve ikmal faaliyetlerinde kullanılacak Hidrant Sistemine Akaryakıt Tesisi dışında, hiçbir şekilde akaryakıt ikmal yapılmayacaktır.*" hükmü nedeniyle SGH'de yakıt ikmal yapabilmek için sözleşmeye konu akaryakıt tesislerinin ve hidrant sisteminin kullanılmasının burada hizmet verecek bütün akaryakıt firmaları bakımından zorunlu olduğu anlaşılmaktadır.
- (11) Sözleşme'nin "Tarifelerin Uygulanması" başlıklı 13.1. maddesinde; "*THY-OPET, EPDK'dan kendisi adına onay alınacak/alınmış olan depolama tarifesindeki depolama ücretinden fazla ücret talep edemez. Ancak, Havalimanının genel işletme menfaatlerine hanel gelmemesi açısından, Depolama ücret tarifesi, Tarafların ortak yazılı mutabakatı ile değiştirilebilir. Hidrant kullanım bedeli olarak yürürlükteki hidrant kullanım bedeli uygulanacaktır. Yine, Havalimanının genel işletme menfaatlerine hanel gelmemesi açısından Uçaklara verilecek kanaltı/kanatüstü hizmet için (intoplane) Tahsis Tarihinde uygulanmakta olan ücretten farklı bir ücret uygulaması yapılması da Tarafların yazılı ortak mutabakatına tabidir.*" ifadesi yer almaktadır.
- (12) Dosya mevcudu bilgilere göre, SGH'de uçaklara akaryakıt ikmal hizmetinin verilmesi kapsamında üç tür tarife bulunmaktadır. Bunlar sırasıyla depolama faaliyetleri, hidrant kullanımı ve intoplane hizmet bedelidir. İntoplane hizmeti, yakıt ikmal yapılacak uçakların deposuna yakıtın bilfiil doldurulması hizmetini ifade etmektedir. Bildirim formunda

depolama tarifelerinin, Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu'nun (EPDK), hidrant tarifelerinin ise HEAŞ'ın onayına tabi olduğu belirtilmekte, mevzuat gereği bahsi geçen kurum ve kuruluşlarca onaylanan fiyatların üzerinde satış yapılmasının mümkün olmadığı ifade edilmektedir. Bununla birlikte, yukarıda belirtilen sözleşme hükmünden depolama, hidrant ve intoplane hizmet bedellerinin yasal sınırlar çerçevesinde tarafların mutabakatıyla belirleneceği görülmektedir. Bildirim formunda bu durumun temel sebebi olarak, havayolu şirketlerinin hangi havalimanına sefer düzenleyeceğine karar verirken her bir havalimanı bazında maliyetleri karşılaştırarak tercih yapıyor olması gösterilmektedir. Bu bağlamda, akaryakıt hizmet bedelleri seviyesinin aynı zamanda bir dereceye kadar havalimanının rekabetçi gücünü etkilediği belirtilmektedir.

- (13) Sözleşme'nin "Tanımlar" başlıklı 1. maddesinde yer alan "Garanti Edilen Asgari Tutar"; *"Tahsis edilen Alan(lar)'ın ilgili tahsis dönemi için Teslimat Miktarı'ndan bağımsız olarak Tahsis Süresi'nce THY-OPET tarafından İSG'ye aylık olarak ödenecek olan asgari bedel"*; aynı maddede belirtilen "Gelir Payı"; *"Teslimat Miktarı'nın işbu Sözleşme'nin 7.1.2. maddesinde belirtilen birim fiyat ile çarpılması sonucu bulunan meblağ"*; "Tahsis Bedeli" ise bu iki bedel türünden yüksek olanını ifade etmektedir.
- (14) Garanti Edilen Asgari Tutar'ın ilk tahsis dönemi olan 31.12.2013 tarihine kadar (.....) olacağı; daha sonra ise her bir yıl için hidrant kullanım tarifesi ve depolama tarifesinde meydana gelecek değişiklikler oranında metreküp bazında artacağı kararlaştırılmıştır. Gelir Payı ise haftalık metreküp bazında teslimat miktarına bağlı olarak hesaplanacaktır.
- (15) Sözleşme'nin 3.2. maddesinde; *"THY-OPET, işbu Sözleşme'nin kendisine hiçbir münhasırlık tanımadığını peşinen kabul ve beyan etmiştir"* denilmektedir. Bu hükme paralel olarak Sözleşme'nin "Rekabet" başlıklı 23.4. maddesinde; *"THY-OPET, işbu Sözleşme'nin kendisine hiçbir münhasırlık tanımadığını, Havalimanı'nda faaliyette bulunan gerçek ya da tüzel Kişilerin kendisi ile girişebilecekleri rekabetten ötürü İSG'nin hiçbir şekilde sorumlu tutulamayacağını kabul etmektedir"* hükmü yer almaktadır.
- (16) Bu maddelerde, SGH'de verilecek akaryakıt depolama, hidrant sisteminin kullanımı ve intoplane hizmetleri bakımından THY OPET'e herhangi bir münhasırlık tanınmadığı ifade edilmektedir. Bununla birlikte raportörlerce SGH ve THY OPET temsilcileriyle yapılan görüşmelerde, bahse konu tesislerin orta vadede havalimanının ihtiyaçlarını karşılamak bakımından oldukça yeterli olduğu, bunun yanı sıra ilgili alan üzerinde halen iki adet depolama tankı yerleştirilebilme kapasitesinin bulunduğu ifade edilmiştir. Ancak, THY OPET'in bahse konu alanlar üzerinde bu türden bir yatırım yapabilmesi de Sözleşme'nin 13.3.4. maddesi gereği İSG'nin yazılı onayına bağlanmıştır. Bahse konu tesisler ile ilgili olarak bilinmesi gereken bir diğer husus ise tesislerin boru hattıyla MSB NATO ANT boru hattına bağlı bulunduğuudur. Dolayısıyla, ilgili depolar özelinde doğrudan boru hatları aracılığıyla Türkiye Petrol Rafinerileri A.Ş.'den (TÜPRAŞ) yakıt ikmali yapılabilmektedir.
- (17) Sözleşme'nin 13.10.6. maddesinde *"İSG, THY OPET'a tahsis edilen Alan(lar)ı ve kullanmasını ve THY OPET'in işletim usul ve esaslarına uyup uymadığını denetlemeye yetkilidir."* denilmektedir. Buna paralel olarak Sözleşme'nin "İSG'nin Alanlara Giriş Hakkı" başlıklı 14. maddesinde; *"İSG, Alan(lar)a makul bir süre önceden bildirimde bulunmak kaydıyla girmeye ve gerekli incelemeleri yapmaya, Uygulama Sözleşmesi kapsamında yükümlülüklerin yerine getirilmesi amacıyla İş'i ve THY-OPET'in faaliyetlerini incelemeye yetkilidir. İSG, bu haklarını ve yetkilerini THY-OPET'in faaliyetlerini engellemeyecek veya geciktirmeyecek şekilde, THY OPET'in bilgisi dâhilinde kullanacaktır. İdare veya diğer Üçüncü Kişilerden gelebilecek yazılı şikayetlerin varlığı halinde, İSG'nin Alan(lar)a önceden bildirim yapmaksızın giriş ve inceleme yapma yetkisi saklıdır."* hükmü yer almaktadır.

G.3. İlgili Pazar

G.3.1. Havacılık Yakıtları Pazarına İlişkin Genel Bilgiler

- (18) Rekabet Kurulunun 09.07.2008 tarihli ve 08-44/606-231 sayılı kararında da belirtildiği üzere, havacılık yakıtları "Avgas (aviation gas)" ve "Jet A1" olarak ikiye ayrılmaktadır. Avgas, yüksek oktanlı bir benzin türü olup pervaneli (içten yanmalı) motorlara sahip uçaklarda; Jet A1 ise, jet motorlu uçaklarda kullanılmaktadır. Her iki yakıt türü de ham petrolün rafine edilmesi suretiyle elde edilmektedir. Benzin niteliğine sahip olan Avgas ile gazyağı türevi sayılan ve orta distilat ürünler arasında kabul edilen Jet A1'in üretim süreçlerinde bazı farklılıklar bulunmakla birlikte, rafineri çıkış fiyatları bakımından diğer beyaz ürünlere yakın bir bedelle satılmaktadır.
- (19) Pervaneli uçak sayısının azalması nedeniyle 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.
- (20) **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 yapmaktadır. Bununla birlikte, bazı şirketlerin fiziki ikmal ve depolama kapasitesine sahip olmadıkları kimi havaalanları bakımından "tahsilat aracı" olarak faaliyet göstermeleri de mümkündür.
- (21) Havaalanlarında uçaklara yakıt ikmal iki şekilde olmaktadır. Bunlardan birincisi, hidrant sistemi yoluyla ikmaldir. Hidrant, sağlayıcı şirketlerin havaalanlarında yahut istisnai olarak havaalanının yakınında yerleşik depolarında başlayıp körüklerin (peronların) altından geçen ve her körükte uçağa ikmal imkânı sağlayan, bütün yakıt satıcılarının kullandığı, merkezi bir boru hattı sistemidir. Ülkemizde ilgili mevzuat uyarınca hidrant sisteminin bulunduğu havaalanlarında ikmalin kural olarak bu sistem aracılığıyla gerçekleştirilmesi zorunludur. Hidrant sistemi kurulu bulunmayan havaalanlarında ise sağlayıcı şirketler, depolardan tanker araçlara (dispenser) doldurdukları yakıtı park alanında bekleyen uçaklara götürerek burada ikmal yapmaktadır.
- (22) **Depolama Tesisleri ve Havacılık Yakıtları Satış Faaliyeti:** Rakip teşebbüslerden elde edilen bilgilere göre, pazara yeni girecek bir şirketin faaliyetlerini yürütebilmesi bakımından önünde üç seçenek olduğu anlaşılmaktadır. Bunlardan ilki, ilgili havaalanında depolama tesisi kurmak üzere DHMI'den veya SGH özelinde SSM'den yer talep etmektir. Bir diğer seçenek, ilgili havalimanında hâlihazırda depolama tesisi olan bir teşebbüsten depolama hizmeti almak, son seçenek ise fiili bir depolama faaliyeti yürütmeksizin depo sahibi teşebbüslerden depoda mal satın almak yoluyla bir nevi tahsilat aracı olarak faaliyet göstermektir.
- (23) Teşebbüsler ile raportörlerce yapılan görüşmelerden elde edilen bilgiye göre, yeni bir depolama tesisi kurmak her durumda fiziken ve/veya hukuken mümkün olmadığı gibi kimi durumda rasyonel bir seçenek olarak da görülememektedir. Örneğin, hâlihazırda İstanbul Atatürk (AHL) ve Antalya (AYT) havaalanlarında yeni bir depolama kapasitesinin oluşturulması son derece güçtür. Yine teşebbüslerden edinilen bilgiye göre, SGH havaalanında bu yöndeki talepler bugüne kadar SSM tarafından hiçbir şekilde karşılanmamıştır.
- (24) Bazı teşebbüslerce, pazara yeni giren şirketler bakımından depolama hizmeti yahut depoda mal satın alınması seçeneklerinin genellikle daha rasyonel olduğu belirtilmekle birlikte, depolama tesisine sahip teşebbüslerin kapasite kısıtını gerekçe göstererek bu tür talepleri reddetme ihtimallerinin bulunduğu altı çizilmiştir. Kaldı ki, ilgili teşebbüslerin

sahip oldukları depolama tesisleri için EPDK'dan "depolama lisansı" almak ve böylelikle üçüncü kişilere hizmet vermek gibi bir zorunlulukları da bulunmamaktadır.

- (25) Dosya mevcudu bilgilere göre, havaalanlarında belirli bir depolama tesisine sahip olmanın başlıca avantajlarının, arz güvenliği ve maliyetlerin etkin bir şekilde kontrol edilebilmesi olduğu anlaşılmaktadır. Zira bu tür bir durumda öncelikle şirketin kendisine özgülenen bir depolama kapasitesi garanti altına alınmakta ve bu kapasite içerisindeki stok yönetimi ilk elden şirket tarafından yapılmaktadır. Buna karşın rakip teşebbüslerden depoda ürün almak yoluna gidildiği takdirde, satılacak ürünün maliyetini rakip firma tarafından verilen satış fiyatı belirlemektedir.
- (26) Bu çerçevede, havaalanlarında yerleşik depolama tesislerinin, havacılık yakıtları satışı işinin kritik ve tamamlayıcı bir unsuru olduğu, bu tür tesislere sahip olan teşebbüslerin pazarda etkin rekabet imkânlarının yükseldiği görülmektedir. Nitekim inceleme sürecinde teşebbüslerden alınan satış verileri de sağlayıcıların depolama tesisine sahip olduğu havaalanlarında daha aktif olarak faaliyet gösterdiklerini ortaya koymaktadır.
- (27) **Fiyatlama:** Havayolu şirketleri genellikle yakıt ihtiyaçlarını bir veya iki yıllık süreler için düzenledikleri ihaleler yoluyla karşılamaktadır. Havayolu şirketlerinin izledikleri ticari stratejiye bağlı olarak ülkenin tamamındaki havaalanları bakımından tek bir ihaleye çıkılabildikleri gibi, havaalanı bazında da ihaleye çıkılabilmektedir. 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.
- (28) Ülkemizde havacılık yakıtı ihalelerinde fiyatlar, yakıtı rafineriden alarak uçağa ikmal yapan sağlayıcının, geçerli rafineri çıkış fiyatına kendi katlandığı maliyetler ve kârdan oluşan bir bedel (diferansiyel/add-on) eklenmesiyle oluşmaktadır. Bu çerçevede, havacılık yakıtları pazarında nihai tüketiciye uygulanan fiyatın iki segmenti bulunmaktadır. Bunlar yakıt bedeli (Jet A1'in, erişilebilir dünya piyasalarındaki ve/veya rafineri çıkış fiyatına bağlı fiyatı) ve hizmet bedelidir (sağlayıcının Jet A1'i rafinerilerden alıp uçağın deposuna doldurulmasına kadar olan hizmetleri için ödenecek bedel).
- (29) Havayollarının ihalelerinde, sağlayıcılar sadece hizmet bedeli için teklif vermektedir. Yakıt bedelinin belirlenmesinde, ikmal yapılacak havaalanlarına en yakın erişilebilir dünya piyasasında oluşan fiyatlar ve/veya rafineri çıkış fiyatları veri alınmakta olup, ihalede bu konuda belirli bir fiyat verilmemektedir. Örneğin, Akdeniz havzasında yer alan ülkelerde genelde İtalya limanlarında oluşan nihai ürün fiyatları dikkate alınmaktadır (Platts İtalya). Platts tarafından her gün, o gün pazarda gerçekleştirilen işlemler dikkate alınarak Jet A1 için bir gösterge satış fiyatı açıklanmaktadır. Akdeniz havzasında yer alan ülkelerdeki havaalanları için yapılacak sözleşmelerde ürün bedeli, genellikle bir ay önceki Platts İtalya ortalama satış fiyatları olarak belirlenmektedir. Bu bedel, pazardaki fiyat değişikliklerine bağlı olarak her ay için değişmektedir. Ülkemizde de "ihraç kayıtlı" (dış hat uçuşları için ÖTV ve KDV'den muaf) satışlarda genellikle bu bedel dikkate alınmaktadır. Hizmet bedeli ise, havaalanının en yakın rafineriye yahut depolama tesisine uzaklığı, nakliye şartları, havaalanında katlanılan depolama ve diğer hizmetlerin maliyetleri, direkt boru hattının bulunup bulunmadığı gibi unsurlar ile rekabet şartlarına göre değişmektedir. Görüşmelerde elde edilen bilgilere göre örneğin, AHL ve SGH için sağlayıcıların uygulayacağı yakıt bedelinin birebir aynı olduğu durumda dahi, SGH'de katlanılan hizmet

14-08/155-66

maliyetlerinin görece yüksekliği nedeniyle sağlayıcılar AHL'ye kıyasla daha yüksek bir hizmet bedeli talep etmekte, dolayısıyla bu iki alandaki nihai satış fiyatları farklılaşmaktadır.

- (30) Havacılık yakıtları pazarının bir diğer özelliğinin de uçakların mecbur kalmadıkça tek yönlü sefere yetecek kadar yakıt almaları olduğu anlaşılmaktadır. Bir uçağın kalkıştan önce alacağı yakıt miktarı; yolcu sayısı ve kargo miktarına; kalkılacak ve inilecek pistin uzunluğu ve kabul edebileceği ağırlığına; inilecek pistin uzaklığına; hava durumuna; uçuş yüksekliğine; acil durumlarda inebileceği en yakın havaalanına göre değişmektedir.
- (31) Bu çerçevede, kural olarak uçaklar fazla yakıtın neden olduğu ağırlığın yakıt sarfiyatını artırması (tankering maliyeti) ve inişlerde meydana gelen kazalarda fazla yakıtın can kaybı riskini yükseltmesi nedeniyle, kısa mesafeli de olsa, yalnızca sefer yapacağı havaalanına gitmeye yetecek kadar yakıt ikmalinde bulunmaktadır. Bu durum pahalı yakıt satılan bir meydana uçacak uçağın, ucuz olan meydandan daha fazla yakıt alması gibi bir seçeneği genellikle ortadan kaldırmakta ve her havaalanında ikmal tesisleri ve/veya ikmal araçlarının bulunmasını zorunlu kılmaktadır. Bununla birlikte PEGASUS ile raportörlerce yapılan görüşmede elde edilen bilgilere göre, kimi durumda varış havalimanındaki yakıt fiyatları, katlanılan tankering maliyetini aşacak ölçüde yüksek olabilmekte; bu tür istisnai hallerde havayolu şirketleri varış havalimanında yakıt ikmali yapmak yerine, gidiş ve dönüş için yeterli yakıtı kalkış havalimanından tedarik edebilmektedir.
- (32) Havacılık yakıtları pazarında yakıt fiyatları "gümrüklü" ve "ihraç kayıtlı" (gümrüksüz) satışlar olarak ikiye ayrılmaktadır. Gümrüklü satışlar, yurt içerisindeki uçuşlar için uygulanan fiyatlar olup ülkemizde %18 oranında KDV'ye tabidir. İhraç kayıtlı satışlar ise daha önce belirtildiği üzere, yurt dışına sefer yapacak ulusal uçaklar veya yurtdışından gelip yine yurt dışına gidecek yabancı uçaklar için uygulanan, vergiden muaf satışlardır.
- (33) Ülkemiz havacılık yakıtları pazarı, son yıllarda emsallerine ve yurtiçindeki diğer akaryakıt ürünleri dağıtım pazarlarına kıyasla oldukça hızlı şekilde büyümektedir. Pazardaki toplam satışların yaklaşık yarısı, tek başına AHL'de gerçekleştirilmektedir. Öte yandan sağlayıcılar tarafından yapılan satışların yaklaşık %87'lik kısmı ülkemizde Jet A1 üreten tek teşebbüs konumunda olan TÜPRAŞ tarafından karşılanmaktadır.

G.3.2. İlgili Ürün Pazarı

- (34) Rekabet Kurulunun, 08-44/606-231 sayılı ve 11-57/1465-22 sayılı kararları da dikkate alınarak, dosya konusu işlem bakımından ilgili ürün pazarı "havacılık yakıtları pazarı" olarak belirlenmiştir.

G.3.3. İlgili Coğrafi Pazar

- (35) Rekabet Kurulunun bugüne kadar havacılık yakıtları pazarına ilişkin olarak almış olduğu kararlarda, coğrafi pazar genellikle "Türkiye" olarak belirlenmiştir. İnceleme sürecinde alıcı ve sağlayıcı teşebbüslerle raportörlerin yaptığı görüşmelerde ise bu yönde görüşlere yer verilmiştir. Örneğin POAŞ, Türkiye'de havacılık yakıtları bakımından değerlendirmenin meydan bakımından yapılması gerektiği yönünde görüş verirken; SHELL yetkilileri ile yapılan görüşmede pazarda etkin bir şekilde faaliyet göstermek ve özellikle yabancı havayolu şirketlerine teklif verebilmek adına, olabildiğince fazla sayıda havaalanında bulunmanın önemine dikkat çekilmiştir. SOCAR, bütün havalimanlarında bulunmanın büyüme bakımından önemini vurgularken, pazarda var olmak için pazarın yaklaşık %60'ını oluşturan AYT ve AHL'de yer almak gerektiğinin altını çizmiştir. Adı geçen teşebbüs, önceliği dış hat olan şirketlerin AHL ve AYT'de mutlaka bulunmaları gerektiğini; önceliği iç hat uçuşları olan şirketlerin ise olabildiğince fazla sayıda havaalanında faaliyet göstermelerinin gerektiğini belirtmiştir.

14-08/155-66

- (36) Alıcı konumundaki teşebbüslerden MNG, kendileri bakımından kontrat yapacakları yakıt şirketinin faaliyet gösterdikleri bütün meydanlarda bulunmasına dikkat edildiğini; nitekim dünyada da havayolu şirketlerinin büyük çoğunlukla “paket anlaşma” olarak tabir edilen ihale yöntemini tercih ettiğini belirtmiştir. Ancak yine alıcı teşebbüslerden PEGASUS, şirket politikası olarak paket anlaşma yapmadıklarını; her bir havalimanı özelinde en uygun fiyatı teklif eden sağlayıcı ile çalıştıklarını bildirmiştir. Bununla birlikte havalimanlarındaki yakıt maliyetlerinin yüksekliğinin yahut yakıt maliyetleri arasındaki farklılığın, pazara yeni girecek bir havayolu şirketi bakımından uçuş kararlarını etkileyebileceğini, ancak yerleşik havayolu şirketleri bakımından böyle bir durumun söz konusu olmadığını belirtmiştir.
- (37) Bu çerçevede, gelinen noktada ilgili coğrafi pazarın sınırları konusunda gerek sağlayıcı gerekse alıcı konumunda olan şirketlerin farklı görüşlere sahip olduğu; ancak pazarda etkin bir şekilde faaliyet göstermek isteyen havacılık yakıtları sağlayıcılarının, mümkün olan en fazla meydana faaliyet göstermeyi hedefledikleri anlaşılmaktadır. Buna ilaveten tekliflerin havalimanı özelinde verildiği varsayılsa bile rekabetin salt o havalimanı ile sınırlı olamayacağı, gerek dağıtım gerekse havayolu şirketlerinin yapacakları anlaşmada ülke genelindeki fiyat seviyesini de dikkate alacakları muhakkaktır. Gerek bu hususlar gerekse önceki Kurul kararlarında yer alan tespitler de dikkate alınarak, dosya kapsamında ilgili coğrafi pazarın “Türkiye” olduğu; inceleme konusu havalimanlarının ise birer alt pazar olarak nitelenebilecekleri kanaatine varılmıştır.

G.4. İlgili Pazarda Faaliyet Gösteren Teşebbüsler ve Alıcılarla Yapılan Görüşmelerden Elde Edilen Bilgiler

G.4.1. SOCAR Yetkilileri ile Yapılan Görüşmede Elde Edilen Bilgiler

- (38) Yapılan görüşmede özetle;

.....(TİCARİ SIR).....

belirtilmiştir.

G.4.2. POAŞ Yetkilileri ile Yapılan Görüşmede Elde Edilen Bilgiler

- (39) Yapılan görüşmede özetle;

.....(TİCARİ SIR).....

ifade edilmiştir.

G.4.3. SHELL Yetkilileri ile Yapılan Görüşmede Elde Edilen Bilgiler

- (40) Yapılan görüşmede özetle;

.....(TİCARİ SIR).....

ifade edilmiştir.

14-08/155-66

G.4.4. MNG Yetkilileri ile Yapılan Görüşmede Elde Edilen Bilgiler

(41) Yapılan görüşmede özetle;

.....(TİCARİ SIR).....

hususları dile getirilmiştir.

G.4.5. BP Yetkilileri ile Yapılan Görüşmede Elde Edilen Bilgiler

(42) Yapılan görüşmede özetle;

.....(TİCARİ SIR).....

ifade edilmiştir.

G.4.6. PEGASUS Yetkilileri ile Yapılan Görüşmede Elde Edilen Bilgiler

(43) Yapılan görüşmede özetle;

.....(TİCARİ SIR).....

ifade edilmiştir. İlave olarak, PEGASUS tarafından yapılan görüşmelere istinaden gönderilen ek bilgi yazısında özetle;

.....(TİCARİ SIR).....

belirtilmiştir.

G.5. Değerlendirme

G.5.1. 2010/4 sayılı Tebliğ Kapsamında Değerlendirme

- (44) Dosya kapsamında, İSG ile THY OPET arasında düzenlenen, SGH'de bulunan akaryakıt depolama, satış ve ikmal ünitelerinin işletim hakkının beş yıl süre ile THY OPET'e tahsis edilmesini içeren Alan Tahsis Sözleşmesi'ne muafiyet tanınması talep edilmiştir. Ancak yapılan inceleme sonucunda, 2010/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesi ve Birleşme ve Devralma Sayılan Haller ve Kontrol Kavramı Hakkında Kılavuz'un 13. paragrafında yer verilen açıklamalar dikkate alındığında, söz konusu işlemin 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi anlamında bir yoğunlaşma işlemi olduğu ve incelemenin bu kapsamda sonuçlandırılması gerektiği kanaatine varılmıştır.
- (45) Öte yandan, tarafların 2012 yılı cirolarının 2010/4 sayılı Tebliğ'in 7. maddesinde öngörülen eşikleri aşması nedeniyle dosya konusu işlem aynı madde kapsamında izne tabi bir devralma işlemidir.

G.5.2. Kanun'un 7. Maddesi Kapsamında Değerlendirme

- (46) 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesinde; bir ya da birden fazla teşebbüsün hâkim durum yaratmaya veya hâkim durumlarını daha da güçlendirmeye yönelik olarak, ülkenin bütünü yahut bir kısmında herhangi bir mal veya hizmet piyasasındaki rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuracak şekilde birleşmeleri veya herhangi bir teşebbüsün ya da kişinin diğer bir teşebbüsün mal varlığını yahut ortaklık paylarının tümünü veya bir kısmını ya da kendisine yönetimde hak sahibi olma yetkisi veren araçları, miras yoluyla iktisap durumu hariç olmak üzere, devralmasının hukuka aykırı ve yasak olduğu hükme bağlanmıştır.
- (47) 2010/4 sayılı Tebliğ'in "Birleşme ve Devralmaların Değerlendirilmesi" başlıklı 13. maddesinde ise birleşme ve devralmalar değerlendirilirken özellikle; ilgili pazarın yapısı, ülke içinde veya dışında yerleşmiş olan teşebbüslerin fiili ve potansiyel rekabeti, teşebbüslerin pazardaki durumu, ekonomik ve mali güçleri, sağlayıcı ve müşteri bulabilme alternatifleri, arz kaynaklarına ulaşabilme imkânı, pazarlara giriş engelleri, arz ve talep eğilimleri, tüketicilerin menfaatleri, tüketici yararına olan etkinlikler ve diğer hususların göz önünde tutulacağı belirtilmiştir.
- (48) 4054 sayılı Kanun'un tanımlar başlıklı 3. maddesinde hâkim durum, "*belirli bir piyasadaki bir veya birden fazla teşebbüsün, rakipleri ve müşterilerinden bağımsız hareket ederek fiyat, arz, üretim ve dağıtım miktarı gibi ekonomik parametreleri belirleyebilme gücü*" şeklinde tanımlanmaktadır.
- (49) Hâkim durumun tespitinde temel olarak dikkate alınacak ölçütlerden ilki, ilgili teşebbüsünün ve rakiplerinin pazardaki konumu olmakla birlikte, pazara girişin veya pazarda büyümenin önünde engeller bulunup bulunmadığı ve ilgili pazarlarda müşterilerin alıcı gücüne sahip olup olmadıkları da değerlendirilmesi gereken hususlardandır.
- (50) Bir teşebbüsün hâkim durumda bulunup bulunmadığının tespit edilmesinde en önemli unsurlarından biri pazar payıdır. Ancak, uygulamada hangi büyüklükteki pazar payının hâkim durum oluşturabilecek bir pazar gücü olarak değerlendirileceğine ilişkin rekabet hukuku doktrini ve içtihadında kesin bir ölçüt bulunmamaktadır. Kurulun yerleşik uygulamasında ise genel olarak %40'ın altında pazar payına sahip olan teşebbüslerin hâkim durumda olması ihtimalinin düşük olduğu kabul edilmekte, bu oranın üzerinde pazar payına sahip teşebbüsler bakımından ise ilave değerlendirmeye gidilmektedir. Ayrıca pazar paylarına ilişkin değerlendirmelerde, pazar paylarının sürekliliği de önem kazanabilmektedir.
- (51) Rekabet Kurulunun 04.06.2013 tarihli kararıyla çıkarılan "Yatay Birleşme ve Devralmaların Değerlendirilmesi Hakkında Kılavuz"un 17. paragrafında, çok yüksek pazar paylarının hâkim durumun göstergesi olabileceği belirtildikten sonra, %50'yi aşan paylar örnek olarak sayılmaktadır.
- (52) Bu çerçevede, devralan teşebbüs konumunda bulunan THY OPET'in ve rakiplerinin, dosya mevcudunda ayrıntısına yer verilen pazar paylarına ilişkin tablo ve grafik değerleri incelendiğinde; fiilen 2010 yılında faaliyetlerine başlayan teşebbüsün anılan yıl içerisinde yaklaşık %(.....) düzeyinde bir pazar payına sahip olduğu, 2011 yılında bu payın %(.....)'a ulaştığı; son iki yıldır ise %(.....) seviyelerine yükseldiği görülmektedir.
- (53) THY OPET'in yüksek pazar payının yanında pazarın yapısına ilişkin olarak göze çarpan bir diğer önemli husus da pazardaki yüksek yoğunlaşma oranıdır. Pazarda THY OPET dışında %10'un üzerinde paya sahip tek diğer teşebbüs olan POAŞ'ın dahi pazar payı 2013 yılı için %23 seviyesine inmiştir. Pazardaki yüksek yoğunlaşma HHI oranlarına da yansımış durumdadır: 2010 yılında - 4203,127; 2011 yılında - 3305,256; 2012 yılında - 4351,949; 2013 yılında ise 4368,237 oranları gerçekleşmiştir.

- (54) THY OPET'in sahip olduğu yüksek pazar payı, yoğunlaşma oranının yüksekliği ve kuvvetli rakiplerin olmaması hususları teşebbüsün pazarda hâkim durumda olabileceğine ilişkin güçlü bir işaret olarak görülmektedir. Bunun yanında THY OPET'in sağlayıcı tarafında Türkiye'nin en büyük tedarikçisi konumunda olan TÜPRAŞ ile dolaylı olarak, müşteri tarafında ise en büyük havayolu şirketi olan THY ile doğrudan bir ortaklık ilişkisine sahip olması, şirketi sağlayıcılardan ve müşterilerden bağımsız davranmak konusunda en azından diğer bütün teşebbüslerden farklılaştırmaktadır. Nitekim, THY OPET ortak girişiminin oluşturulmasına izin veren Kurul kararında THY ile THY OPET arasında akdedilen tedarik anlaşmasına da izin verilmiş olması kapsamında, pazardaki en büyük alıcı olan THY halihazırda alımlarının tamamını THY OPET'ten yapmaktadır.
- (55) Yukarıda yer verilen bütün bu tespitlere ilaveten, pazara girişte gerek fiziki gerekse mevzuata bağlı engellerin yüksekliği de dikkate alındığında, THY OPET'in ilgili pazarda hâkim durumda bulunduğu kanaatine varılmıştır.
- (56) Bu tespitten ardından değerlendirilmesi gereken husus, bildirim konusu işlemin söz konusu hâkim durumu güçlendirip güçlendirmeyeceği ve bunun sonucunda ilgili pazarda rekabetin önemli ölçüde kısıtlanması sonucunu doğurup doğurmayacağıdır.
- (57) SGH'de bulunan akaryakıt depolama, satış ve ikmal tesislerinin işletim hakkını devralması, THY OPET'in ilgili havalimanında ticari faaliyetini sürdürebilmesini teminat altına almaktadır. Dahası, ilgili havalimanında satış gerçekleştirmek için gerekli bir altyapıyı rakip teşebbüslerin aleyhine de olabilecek şekilde kontrol imkanına kavuşmaktadır. Bu itibarla, işlemin THY OPET'in hâkim durumunu güçlendireceği sonucuna ulaşılmıştır.
- (58) Mevcut işlem ile THY OPET İSG'nin jet yakıtı satışına ilişkin faaliyetlerini devralmamaktadır. Bu haliyle işlem, esasında ilgili pazarın bir alt seviyesine ilişkin bir faaliyetin ve kapasitenin devralınmasını konu edinmekte ve yatay olmayan bir devralma olarak kabul edilmesi gerekmektedir. Diğer yatay olmayan devir işlemlerinde olduğu gibi, hâkim durumun güçlenmesine yol açacak bildirim konusu işlemde de, ortaya çıkabilecek temel rekabet endişeleri ilgili pazarın tamamen veya kısmen rakiplere kapatılması ve alt/üst pazardaki fiyatların yükselmesidir.
- (59) Bildirim konusu işlemin bu tarz rekabet sorunlarına yol açabileceği değerlendirmesi üzerine, THY OPET'e 24.01.2014 tarih ve 1015 sayılı yazı gönderilerek, taraflarınca gerekli görülmesi halinde, 2010/4 sayılı Tebliğ'in 14. maddesi hükümleri kapsamında ve Rekabet Kurulunun 16.06.2011 tarihli kararı ile çıkarılan "Birleşme/Devralma İşlemlerinde Rekabet Kurumunca Kabul Edilebilir Çözümlere İlişkin Kılavuz"da yer verilen ilke ve açıklamalar doğrultusunda, bahse konu işlemde kaynaklanabilecek sorunların tamamen ortadan kaldırılmasına yönelik olarak taahhüt sunulabileceği hususu bildirilmiştir. Bu çerçevede THY OPET tarafından gönderilen ve Kurum kayıtlarına 27.01.2014 tarih, 539 sayı ile intikal eden yazıyla 04.02.2014 tarihine kadar süre uzatımı ve toplantı yapılması talep edilmiştir. Anılan talepler kabul edilmiş ve THY OPET temsilcileriyle 30.01.2014 tarihinde raportörlerce bir toplantı gerçekleştirilmiştir. Akabinde THY OPET tarafından 05.02.2014 tarih, 711 sayılı yazı ile dosya konusu işleme ilişkin olarak bazı taahhütler sunulmuştur. Bu çerçevede bildirim konusu işlem anılan taahhütler doğrultusunda Kanun'un 7. maddesi kapsamında değerlendirilmiştir.

G.5.3. THY OPET Tarafından Sunulan Taahhütler Çerçevesinde Değerlendirme

- (60) Bildirim konusu işlem yönünden iki temel endişe, devir işleminin ardından THY OPET'in rakip firmaların SGH'deki akaryakıt tesislerine erişimini engellemesi ve erişime ilişkin fiyatları yükseltmesidir.
- (61) Erişimin engellenmesi iki şekilde ortaya çıkabilecektir. Bunlardan ilki, THY OPET'in SGH'deki tesisler için ayrı bir depoculuk lisansı almamasıdır. EPDK mevzuatı uyarınca bu

lisansa sahip olmayan bir teşebbüsün üçüncü kişilere depoculuk hizmeti sunma imkanı da, mecburiyeti de bulunmamaktadır. Depoculuk lisansına sahip olanlar ise yasal olarak kapasite kısıtı gerekçesi dışında üçüncü kişilere ayrımcılık yapmadan hizmet sunmak durumundadır. Bu itibarla erişimin engellenmesinin ortaya çıkabileceği ikinci hal, kapasite kısıtı olması halidir.

- (62) Bu noktada THY OPET tarafından konuya ilişkin olarak verilen taahhütlere aşağıda yer verilmektedir:
- Lisans İşlemlerine İlişkin Taahhütler: THY OPET tarafından, üçüncü kişilere depolama hizmeti sağlanabilmesi için gerekli olan depolama lisansının alınması konusunda tam, eksiksiz ve ivedilikle başvuru yapılması taahhüt edilmektedir. Bu bağlamda, söz konusu lisansın zamanında alınması ve üçüncü kişilere hizmet sağlanmasında herhangi bir aksama yaşanmayacağına garanti altına alınacağı belirtilmektedir.
 - Depolama Faaliyetlerine Erişim Sağlamaya İlişkin Taahhütler: THY OPET, devir işleminin gerçekleşmesini müteakip, üçüncü kişilerin depolama hizmetlerine erişim taleplerini kabul etmeyi taahhüt etmektedir. Erişim taleplerinin arz güvenliği, kapasite oranları dikkate alınarak karşılanacağı belirtilmekte; erişim sağlama ücretinin de EPDK tarafından onaylanan tarifeler üzerinden uygulanacağı ifade edilmektedir. Ayrıca, depolama hizmetlerinin yalnızca bir havayolu şirketine mal teslim yükümlülüğü altına girmiş firmalara verilebileceği belirtilmektedir.
 - Ürün Satış ve Kanat Altı İkmal Hizmetine Erişim Sağlamaya İlişkin Taahhütler: THY OPET tarafından, diğer teşebbüslerin THY OPET'ten (depodan) ürün alım taleplerinin karşılanması ile gerek satın alınan gerekse depolanan ürünlerin kanat altı ikmal hizmetini onaylanan tarifelere uygun olarak yürütülmesi taahhüt edilmektedir.
 - Teşebbüsler Arası Ayrımcılık Yapmamaya İlişkin Taahhütler: THY OPET tarafından, üçüncü kişilerin depolama ve ikmal hizmetine ulaşmalarında adil ve şeffaf kriterlerin uygulanacağı taahhüt edilmektedir. Ek olarak THY OPET; İSG'nin mevcut tarifesinde yer alan ve erişim sınırlarını düzenleyen "*Petrol Piyasası Kanunu ve ikincil mevzuat hükümleri saklı kalmak üzere, lisans sahibi; depolanacak akaryakıt miktarı 20.000 metreküpten ve hizmet süresi 180 günden az ise talebi reddeder.*" hükmünde yer alan 20.000 metreküp kuralını kaldırmayı ve hizmet süresinin 180 günden az olamayacağı yönündeki kuralda ise süreyi 90 güne indirmeyi taahhüt etmektedir.
- (63) İlgili taahhütler incelendiğinde, öncelikli olarak lisans almama yolu ile pazarın rakiplere erişiminin kapatılması ihtimalinin verilen taahhüt ile ortadan kalktığı görülmektedir. Diğer yandan halihazırda İSG tarafından uygulanan minimum 20.000 m³ kuralının tamamen kaldırılacağı, minimum hizmet süresinin 180 günden 90 güne indirileceği, bu itibarla rakipler bakımından işlem neticesinde mevcut duruma göre iyileşme dahi sağlanacağı anlaşılmaktadır. SGH'de kurulu bulunan kapasitenin mevcut talebi karşılamakta fazlasıyla yeterli olduğu, fiziki olarak ihtiyaç duyulması halinde depolama kapasitesinin artırılmasında bir engel olmadığı da değerlendirildiğinde, erişimin kapasite kısıtı öne sürülerek engellenmesinin söz konusu olamayacağı kanaatine varılmıştır.
- (64) İşlemin rakiplerin katlanacağı fiyatları olumsuz etkilemesi, başka bir deyişle erişime ilişkin fiyatların işlem sonrasında artması hususuna ilişkin olarak ise taraf teşebbüs aşağıdaki taahhütte bulunmaktadır.
- Depolama Tarifesinin Artırımı Garantisi: Devre izin verilmesi durumunda, THY OPET, devir anında geçerli olan ve EPDK tarafından onaylanan depolama tarifesindeki (depolama ücreti ve teslim alma/teslim etme ücreti) ücretlere ilişkin yıllık fiyat artışlarını, yalnızca, sektördeki fiyat oluşumlarının tamamında kullanılan enflasyon (TEFE-TÜFE ortalaması) oranında yapmayı taahhüt etmektedir. Bununla birlikte, SGH'de pazarın büyümesi neticesinde ilave bir yakıt tesisi ve ekipmanı yatırımı yapılmasının gerekmesi halinde ya da THY OPET'in faaliyetlerinden kaynaklanmayan ve öngörülemeyen

14-08/155-66

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

- (65) THY OPET tarafından verilen bu taahhüdün fiyat konusunda ortaya çıkabilecek endişeleri giderici mahiyette olduğu, fiyatların artırılmasına ilişkin olarak taahhütte yer verilen istisnai hallerin ise mevcut tesisleri işleten veya işletebilecek her teşebbüs bakımından geçerli olabileceği ve bu yönüyle makul kabul edilmesi gerektiği sonucuna ulaşılmıştır.
- (66) Bütün bu açıklama, tespit ve değerlendirmeler ışığında, SGH'de bulunan akaryakıt depolama, satış ve ikmal ünitelerinin işletim hakkının beş yıl süre ile THY OPET'e tahsis edilmesi işleminin ilgili pazarda hâkim durumun güçlendirilmesine yol açacağı, ancak THY OPET tarafından verilen taahhütler çerçevesinde işlemin rekabetin önemli ölçüde kısıtlanması sonucunu doğurmayacağı kanaatine varılmıştır.

H. SONUÇ

- (67) Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre;
- 1- Bildirim konusu işlemin 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi ve bu maddeye dayanılarak çıkarılan 2010/4 sayılı "Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ" kapsamında izne tabi olduğuna;
 - 2- THY OPET Havacılık Yakıtları A.Ş. tarafından verilen taahhütler çerçevesinde işleme izin verilmesine

OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.