

T.C.  
ANKARA

11. DARE MAHKEMES

ESAS NO : 2022/57

KARAR NO : 2022/2636

**DAVACI** : SANCAK UÇAK Ç SERV SLER ANON M RKET  
**VEK L** : AV. ALPER EFE ERTEN -UETS[16634-36049-11912]

**DAVALI** : REKABET KURUMU  
**VEK L** : AV. PEL N ERDO AN -UETS[35495-15945-49388]

**MÜDAH LLER**

**(Davalı Yanında)** : 1- TÜRK HAVA YOLLARI ANON M ORTAKLI I  
**VEK L** : AV. HACER TEBÜK ÖKSÜZ -UETS[16322-23876-25869]

**VEK L** : 2- THY DO&CO KRAM H ZMETLER A. .  
**VEK L** : AV. GÖNENÇ GÜRKAYNAK -UETS[16289-82077-45614]

**DAVANIN ÖZET** : Davacı irket tarafından, Türk Hava Yolları A.O. ve Turkish THY DO&CO kram Hizmetleri A. . arasında THY'nin iç hat ve Türkiye çıkı lı dı hat uçu larındaki ikram ve mal hizmetlerini kar ılamasına yönelik akdedilen "ikram hizmetleri sözleşmesine" sözleşmenin imza tarihi olan 17.05.2019 tarihinden itibaren sözleşme süresince (15 yıl) bireysel muafiyet tanınmasına karar verilmesine ili kin Rekabet Kurulu'nun 2019-3-048 dosya sayılı, 21-24/282-126 karar sayılı, 29.04.2021 karar tarihli i leminin; piyasadaki tek rakibi ile rekabet etmesini engelleyen ve piyasayı rekabete kapayan bir i lem oldu u, Rekabetin Korunması Hakkında Kanununun 5. maddesinde yer alan hep birlikte bir arada olması gereken hiçbir artı ta imadı ndan sebep yönünden hukuka aykırı oldu u ileri sürülerek iptali istenilmektedir.

**SAVUNMANIN ÖZET** : Dava dilekçesinde yer verilen iddiaların tamamının dayanaksız oldu u, 4054 sayılı Kanununun 5. maddesinde yer verilen artlarının tümünün somut olayda sa landı ı, 15 yıllık sürenin olay bazında de erlendirilmesi gerekti i, uçak içi ikram hizmetlerinin havayolu irketleri için son derece önemli oldu u, mü teri memnuniyeti ve zamanında teslim kapsamında muafiyet verilmesinin makul oldu u, muafiyetle birlikte yolcu ba ına maaliyetlerin azalaca ı, dava konusu kurul kararının hukuka ve mevzuata uygun oldu u belirtilerek davanın reddi gerekti i savunulmaktadır.

**MÜDAH L TÜRK HAVA YOLLARI ANON M ORTAKLI I'NIN**

**D LEKÇES N N ÖZET** : Söz konusu sözleşmenin 4054 sayılı Kanun'da aranan tüm artları sa ladı ı, bireysel muafiyet artlarının gerçekleştirilmesi, tüketicinin yararına da olan sözleşmeye verilen muafiyetin hukuka ve mevzuata uygun oldu u belirtilerek davanın reddi talep edilmektedir.

**MÜDAH L THY DO&CO KRAM H ZMETLER A. .'N N**

**D LEKÇES N N ÖZET** : Havacılık sektöründe yatırımın kar ılı ı alınana kadar münhasırlık uygulamalarının sektörde yaygın oldu u, tüketicinin yarar sa laması artının sa landı ı, rekabetin ortadan kalkmadı ı hususunun sabit oldu u gibi pazarın kapanma iddiasının da dayanaksız oldu u, dünyadaki örneklerde daha uzun süreli muafiyet anlaşmalarının varlı ının bilindi i, dava konusu kararın hukuka ve mevzuata uygun oldu u belirtilerek davanın reddi talep edilmektedir.

**TÜRK M LLET ADINA**

Karar veren Ankara 11. dare Mahkemesince, duru ma için önceden belirlenen ve taraflara tebli edilen 03.11.2022 tarihinde yapılan duru maya, davacı vekili Av. Alper Efe ve Av. Merve Bü ra Resulo lu'nun, davalı idare adına Av. Pelin Erdo an'ın, müdahil THY Anonim Ortaklı ı adına Av. Nazlı Ceylan Sarıkaya'nın ve müdahil THY Do&Co kram Hizmetleri A. . adına Av. Baran Can Yıldırım ile Av. Tolga Uluay'ın geldi i görülerek, taraflara usulüne uygun olarak söz verilip açıklamaları dinlendikten sonra duru maya son verilerek, dava dosyası incelenmek suretiyle gere i görü üldü:

Dava, davacı irket tarafından, Türk Hava Yolları A.O. ve Turkish THY DO&CO kram Hizmetleri A. . arasında THY'nin iç hat ve Türkiye çıkı lı dı hat uçu larındaki ikram ve mal

T.C.  
ANKARA

11. DARE MAHKEMES

ESAS NO : 2022/57

KARAR NO : 2022/2636

hizmetlerini kar ılamasına yönelik akdedilen "ikram hizmetleri sözleşmesine" sözleşmenin imza tarihi olan 17.05.2019 tarihinden itibaren sözleşme süresince (15 yıl) bireysel muafiyet tanınmasına karar verilmesine ilkin Rekabet Kurulu'nun 2019-3-048 dosya sayılı, 21-24/282-126 karar sayılı, 29.04.2021 karar tarihli i leminin iptali istemiyle açılmıştır.

4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un **1. maddesinde**; "Bu Kanunun amacı, mal ve hizmet piyasalarındaki rekabeti engelleyici, bozucu veya kısıtlayıcı anlama, karar ve uygulamaları ve piyasaya hakim olan teebbüslerin bu hakimiyetlerini kötüye kullanmalarını önlemek, bunun için gerekli düzenleme ve denetlemeleri yaparak rekabetin korunmasını sağlamaktır." hükmü, **2. maddesinde**; "Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde mal ve hizmet piyasalarında faaliyet gösteren ya da bu piyasaları etkileyen her türlü teebbüsün aralarında yaptığı rekabeti engelleyici, bozucu ve kısıtlayıcı anlama, uygulama ve kararlar ile piyasaya hakim olan teebbüslerin bu hakimiyetlerini kötüye kullanmaları ve rekabeti önemli ölçüde azaltacak birleşme ve devralma niteliindeki her türlü hukuki işlem ve davranışlar, rekabetin korunmasına yönelik tedbir, tespit, düzenleme ve denetlemeye ilkin i lemler bu Kanun kapsamına girer." hükmü, **4. maddesinde**; "Belirli bir mal veya hizmet piyasasında doğrudan veya dolaylı olarak rekabeti engelleme, bozma ya da kısıtlama amacını taşıyan veya bu etkiyi doğuran yahut doğurabilecek nitelikte olan teebbüsler arası anlaşmalar, uyumlu eylemler ve teebbüs birliklerinin bu tür karar ve eylemleri hukuka aykırı ve yasaktır. Bu haller, özellikle şunlardır: a) Mal veya hizmetlerin alım ya da satım fiyatının, fiyatı oluşturan maliyet, kar gibi unsurlar ile her türlü alım yahut satım artlarının tesbit edilmesi, b) Mal veya hizmet piyasalarının bölümlenmesi ile her türlü piyasa kaynaklarının veya unsurlarının paylaşılması ya da kontrolü, c) Mal veya hizmetin arz ya da talep miktarının kontrolü veya bunların piyasadında belirlenmesi, d) Rakip teebbüslerin faaliyetlerinin zorlaştırılması, kısıtlanması veya piyasada faaliyet gösteren teebbüslerin boykot ya da diğer davranışlarla piyasadından çıkartılması yahut piyasaya yeni gireceklerin engellenmesi, e) Münhasır bayilik hariç olmak üzere, eylem hak, yükümlülük ve edimler için eylem durumundaki ilkin farklı artların uygulanması, f) Anlaşmanın niteliği veya ticari teamüllere aykırı olarak, bir mal veya hizmet ile birlikte diğer mal veya hizmetin satın alınmasının zorunlu kılınması veya aracı teebbüs durumundaki alıcıların talep ettiği bir malın ya da hizmetin diğer bir mal veya hizmetin de alıcı tarafından tebbir artına bağlanması ya da arz edilen bir mal veya hizmetin tekrar arzına ilkin artların ileri sürülmesi, bir anlaşmanın varlığının ispatlanamadığı durumlarda piyasadaki fiyat değişimlerinin veya arz ve talep dengesinin ya da teebbüslerin faaliyet bölgelerinin, rekabetin engellendiği, bozulduğunu veya kısıtlandığını piyasalardakine benzerlik göstermesi, teebbüslerin uyumlu eylem içinde olduklarına karine tebbir eder. Ekonomik ve rasyonel gerçeklere dayanmak zorunluyla taraflardan her biri uyumlu eylemde bulunmadığını ispatlayarak sorumluluktan kurtulabilir." hükmü, **5. maddesinde**; "Kurul, anlaşmada belirtilen artların tamamının varlığı halinde (...), teebbüsler arası anlaşma, uyumlu eylem ve teebbüs birlikleri kararlarının 4 üncü madde hükümlerinin uygulanmasından muaf tutulmasına karar verebilir: a) Malların üretim veya dağıtım ile hizmetlerin sunulmasında yeni gelişme ve iyileşmelerin ya da ekonomik veya teknik gelişmenin sağlanması, b) Tüketicinin bundan yararlanması, c) İlgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmaması, d) Rekabetin (a) ve (b) bentlerindeki amaçların elde edilmesi için zorunlu olandan fazla sınırlanmaması. İlgili teebbüs veya teebbüs birlikleri, 4 üncü madde kapsamındaki anlaşma, uyumlu eylem veya teebbüs birleşimi kararının muafiyet artlarını taşıdığı Kurul tarafından tespit edilmesi amacıyla Kuruma başvurulabilir. Muafiyet belirli bir süre için verilebileceği gibi, muafiyetin verilmesi belirli artların ve/veya belirli yükümlülüklerin yerine getirilmesine bağlanabilir. Muafiyet kararları anlaşmanın ya da uyumlu eylemin yapıldığı veya teebbüs birleşimi kararının alındığı yahut bir koşulun sağlanması yerine getirildiği tarihten itibaren geçerlidir. Kurul, birinci fıkrada gösterilen artların gerçekleşmesi halinde, belirli konulardaki anlaşma türlerine bir grup olarak muafiyet tanınmasını sağlayan ve bunların artlarını gösteren tebliğler çıkarabilir." hükmü, "Muafiyet ve Menfi Tespit Kararlarının Geri Alınması" başlıklı **13. maddesinde**; "Anlaşmadaki hallerde muafiyet ve menfi tespit kararları geri alınabilir ya da tarafların belirli davranışları

T.C.  
ANKARA

11. DARE MAHKEMES

ESAS NO : 2022/57

KARAR NO : 2022/2636

yasaklanabilir: a) Kararın alınmasına esas tekil eden herhangi bir olayda de iklik olması, b) Karara ba lanan artların veya yükümlülüklerin yerine getirilmemesi, c) Kararın söz konusu anla ma hakkında yanlış veya eksik bilgiye dayanarak verilmi olması. Geri alma kararı (a) bendinde de ikli in oldu u tarihten, di er hallerde ise muafiyet veya menfi tespit kararının verildi i tarihten itibaren geçerlidir. (c) bendinde belirtilen yanlış ve eksikli in ilgili te ebbüsün hilesi veya kastı ile gerçekleştirilmesi halinde karar hiç alınmamı sayılır." hükümleri yer almaktadır.

Dikey Anla malarla ilgili Kılavuz'un "9.3. Dikey Kısıtlamaların Olumlu Etkileri kısmının" (88) paragrafında; "Vazgeçme probleminin çözümü: Üretici ya da da itıcının kimi durumlarda bazı özellikli yatırımlar yapması gerekebilir. Örne in üretici anla ma konusu ürüne özgü belirli özellikleri olan bir depolama sistemini da itıcının i yerinde kurmak durumunda olabilir. Ya da da itıcı benzer ekilde ürüne ya da mü teriye özgü bir yatırım yapmak zorunda kalabilir. Bu tür durumlarda yatırımların bu anla mayla do rudan ba lantılı olması gerekir. Do rudan ba lantılı sayılacak yatırımlar; üretici ya da da itıcının sözle menin sona ermesinden sonra ba ka bir amaç için kullanamayaca ı ve ancak mutlak ederinin çok altında satabilece i, kısa dönemde kendi maliyetini kar ılaması mümkün olmayan ve anla manın bir tarafına yük getiren türde yatırımlardır. Bu yatırımların geri döndürülebilmesini teminen belirli dikey kısıtlamalar öngörülebilir.", (115) paragrafında; "Kanun'un 5. maddesinin (c) bendinde belirtilen ilgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmaması ko ulu, pazar gücü ve bu güce ba lı olarak söz konusu anla maların pazardaki etkisi ile yakından ilgilidir. Bir te ebbüsün pazar gücü ne kadar yüksek ise hissedilir derecede rekabeti bozucu etkileri olan bir dikey sınırlama kural olarak muafiyet alamaz. Ancak ili kiye özgü yatırımın korunması veya mal veya hizmetin sa lanması ya da satın alınmasıyla ilgili olmayan esaslı bir knowhow transferi bakımından gerekli olması gibi objektif haklı bir gerekçe varsa dikey anla ma Kanun'un 4. maddesi kapsamı dı na çıkabilir.", (121) paragrafında; "Vazgeçme Problemi: Tek marka anla maları vazgeçme probleminin çözümüne katkıda bulunur. Vazgeçme problemi sözle meye veya ticari ili kiye özgü yatırımlarda ortaya çıkmaktadır. Bu tip yatırımların özelli i sa layıcı tarafından yapılması durumunda, anla ma sona erdikten sonra di er alıcıların ihtiyaçlarını kar ılamakta kullanılamaması ve satımı anında önemli ölçüde de erini yitirmesidir. Bu problemin ortaya çıktığı durumda sa layıcı yatırımını amorti edemeyece inden ötürü yatırım yapmaktan vazgeçecektir. Bu sorunu çözmek için sa layıcı alıcı üzerine rekabet etmeme yükümlülü ü veya miktar zorlama artı getirebilir. Ancak vazgeçme probleminin ortaya çıkması çe itli ko ullara ba lıdır. Öncelikle yukarıda belirtildi i gibi yatırım alıcıya özgü olmalıdır. kinci olarak kısa zamanda telafi edilemeyecek uzun dönemli bir yatırım olmalıdır. Üçüncüsü yatırım asimetrik olmalı bir ba ka deyi le sözle menin taraflarından biri di erine göre daha fazla yatırım yapmı olmalıdır. Bu ko ulların gerçekleştirilmesi durumunda yatırımın amorti edilebilmesi açısından yukarıda bahsedilen rekabet sınırlamaları alıcı üzerine yüklenebilir." düzenlemesine yer verilmi tir.

Dava dosyasının incelenmesinden; Türk Hava Yolları A.O. ve THY DO &CO kram Hizmetleri A. . arasında stanbul, stanbul/Sabiha Gökçen, Adana, Ankara/Esenbo a, zmir/Adnan Menderes, Bodrum/Milas, Antalya, Dalaman ve Trabzon havalimanlarında, THY'nin iç hat ve Türkiye çıkılı lı dı hat uçularındaki ikram ve mal hizmeti ihtiyacını kar ılamasına yönelik akdedilen 17.05.2019 tarihli kram Hizmetleri Sözle mesi'ne muafiyet tanınması istemiyle 09.08.2019 tarihinde yapılan ba vuru akabinde yapılan inceleme sonrasında sözle menin imza tarihi olan 17.05.2019 tarihinden itibaren sözle me süresince (15 yıl) bireysel muafiyet tanınmasına karar verilmesine ili kin Rekabet Kurulu'nun 2019-3-048 dosya sayılı, 21-24/282-126 karar sayılı, 29.04.2021 karar tarihli i leminin tesis edilmesi üzerine bu i lemin iptali istemiyle bakılmakta olan davanın açıldı ı anla ılmaktadır.

Yukarıda yer verilen mevzuat hükümleri incelendi inde, belirli bir mal veya hizmet piyasasında do rudan veya dolaylı olarak rekabeti engelleme, bozma ya da kısıtlama amacını ta ryan veya bu etkiyi do uran yahut do urabilecek nitelikte olan anla maların yasak oldu u, ancak bazı artların gerçekleştirilmesi halinde bu yasaklardan muaf tutulabilece i, bu artların ise a) Malların üretim veya da ıtımı ile hizmetlerin sunulmasında yeni geli me ve iyile melerin ya da ekonomik veya teknik geli menin

T.C.  
ANKARA

11. DARE MAHKEMES

ESAS NO : 2022/57

KARAR NO : 2022/2636

sa lanması, b) Tüketicinin bundan yarar sa laması, c) lgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmaması, d) Rekabetin (a) ve (b) bentlerindeki amaçların elde edilmesi için zorunlu olandan fazla sınırlanmaması oldu u, verilen muafiyetin ise idare tarafından her zaman geri alınabilece i düzenleme altına alınmıştır.

Olayda, idarece söz konusu muafiyet talebi üzerine yapılan inceleme üzerine 20.04.2021 tarih ve 2019-3-048/MM sayılı Menfi Tespit/Muafiyet Raporunun düzenlendi i, bu raporun görü ülmesi akabinde bireysel muafiyet tanındı ı görülmektedir. Davalı idarenin söz konusu kararında muafiyet ilgili mevzuatta sayılan 4 art ayrı ayrı de erlendirilmek suretiyle görü üldü ünden Mahkememizce de kurul kararı bu kapsamda incelenecektir.

**Malların üretim veya dağıtım ile hizmetlerin sunulmasında yeni gelişmeler ve iyileştirmelerin ya da ekonomik veya teknik gelişmenin sağlanması yönünden yapılan incelemede;**

Davalı idarece bu kapsamda yapılan incelemede Kurul Kararında; "Havayolları tarafından sunulan uçak içi ikram hizmetlerinin; tarife, frekans ve filo ya ı gibi çe itli hususlarla birlikte yolcuların belirli bir havayolu irketini tercih etmelerinde önem arz eden faktörlerden biri olması, yolculara sunulan uçak içi ikram hizmetleri alanında da belirli bir kalite standardında hizmet sunulması ve bu hizmetin her uçu ta tutarlı ve devamlı olarak sağ lamasının sektörde önem arz etti i görülmektedir. THY yetkilileri ile yapılan çevrimiçi toplantıda TDC'nin özellikle pandemi sürecinde uluslararası kurallar gere i getirilen hijyen kriterleri dikkate alındı ında bu kriterlere uyum için hızlı çözümler bulundu u, münhasırlık güvencesi altında yapılacak yatırımlar sayesinde ( stanbul Havalimanındaki tesis yatırımı) bu ve di er faydaların daha da belirginle ebilece i belirtilmiştir. Ayrıca bu sayede yolcu ba ına dü en maliyetlerin de azalacak olması gibi gerekçelerle SÖZLE ME'nin, 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinin birinci fıkrasının (a) bendinde sayılan ko ulları sağ layabilecek bir dikey anlama oldu u de erlendirilmektedir." gerekçesiyle bu artın gerçekte ti i kararı verilmiştir.

Uyu mazlıkta, sözleşmenin amacının dünya çapında önde gelen kabin içi ürünler oluşt urmak, fiyat istikrarı sağ lamak, en kaliteli kabin içi ürünler tedarik etmek, yenilikçi bir Türk giriş imi oluşt urmak ve ürünlerini de i en talep modellerine paralel olarak de i tirilmesi için gerekli esnekli i sağ lamak oldu u, ayrıca en yeni konseptlerin geli tirilip THY'ye sunulmasının taahhüt edildi i görülmektedir. Di er yandan 21. yüzyıla beraber geli mekte olan hava yolu sektörünün yeniliklerine açık olmak için böyle bir anlamın yapılabilece inin bu art bakımından kabulü gerekmektedir. Öte yandan her ne kadar davacı irket tarafından, ilgili co rafi pazarın Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde yer alan sivil hava alanları olarak belirlenmesine rağmen sadece stanbul havalimanında yapılacak tesis yatırımı geliş me ve iyileştirme oldu u ancak di er havalimanları yönünden bir geliş tiriminin olmadığı iddia edilmiştir ise de; stanbul Havalimanının büyüklü ü ve fonksiyonu gözetildi inde burada yapılan yatırımın bir nevi tüm Türkiye'yi kapsadı ı, transit ve aktarmalı uçu ların ülke içinde büyük bir bölümünün bu havalimanından gerçekte mesi hususunun da bunu destekledi i dolayısıyla co rafi pazarın bu ekilde belirlenmesinde ve bu artın sağ landı ına ili kin kurul kararında hukuka ve mevzuata aykırılık bulunmamaktadır.

**Tüketicinin bundan yarar sağ laması artı yönünden yapılan incelemede;**

Davalı idarece bu kapsamda yapılan incelemede Kurul Kararında; "4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi anlamında rekabeti sınırlayıcı etkileri olan bir anlamın muafiyet alabilmesi için tüketicinin ekonomik geliş meden yarar sağ laması ve ortaya çıkacak faydadan adil bir pay alması bir di er ko uldur. Tüketicilere yansıtacak yararlar kapsamında; fiyatlarda sağ lanacak dü ü , kalitenin ve ürün çe itlili inin artırılması, mal veya hizmet arzında devamlılı ın sağ lanması gibi hususlar sayılabilir. Taraflarca SÖZLE ME'nin yürürlü e girmesi akabinde, maliyet etkinlikleri sayesinde havayollarının ikram bütçelerinin ve yolcu ba ına dü en maliyetin azalması ve bu farkın nihai olarak tüketiciler lehine yansıtılması suretiyle bir kazanım yaratılacağı ifade edilmektedir. Ayrıca yolcuların uçak içi ikram hizmetini belli bir standartta düzenli bir ekilde alabilecek olması bu bağ lamda de erlendirilmesi

T.C.  
ANKARA

11. DARE MAHKEMES

ESAS NO : 2022/57

KARAR NO : 2022/2636

*gereken bir di er husustur. Dolayısıyla SÖZLE ME ile ortaya çıkacak maliyet etkinlikleri sonucunda fiyatlara yansıtılacak dü ü ile tüketicilere sunulacak ürün ve hizmetlerin iyile tirilmesi ve çe itlendirilmesinin 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinin birinci fıkrasının (b) bendinde yer alan tüketici faydası kriterini sa ladı ı de erlendirilmektedir." gerekçesiyle bu artın gerçekte ti i kararı verilmi tir.*

Bakılan davada, taraflar arasında akdedilen sözleşme ile 15 yıl süreyle belirli havalimalarında THY'nin uçu larında ikram hizmetlerinin müdahil THY DO&CO kram Hizmetleri A. . (TDC)'ye verildi i, bu sözleşme uyarınca ikram hizmetlerinin belirli bir standartta devam edece inin beklenebilir oldu u, hava yolu irketinin ikram bütçesinin de önceden belirlenebilir olması ile yolcu ba ına dü en maliyetinde azalabilece i, nihai olarak da tüketicinin bundan yarar sa lanabilece i sonucuna ula ılabilecektir. Her ne kadar davacı tarafından, nihai olarak tüketicinin bundan yarar sa ladı ına ili kin verinin bulunmadı ı ve bu artın gerçekte emedi i iddia edilmi ise de; bu ekilde yapılan sözleşme ile ikram irketinin alaca ı malzemenin miktarı artarken ve maliyetinin de dü ece i, bu kapsamda THY'ye hangi oranda kar ile malzemeleri verece inin de belli olması sebebiyle THY'nin de yolcu ba ına bilet maliyetinin dü ece i ve nihai olarak tüketicinin bundan fayda sa layabilece i, uçan ef ve ürün çe itlili inin azalması noktasındaki iddiasının da covid-19 sebebiyle böyle bir meydana geldi i pandemi öncesinde ve sonrasında bu ekilde hareket edildi ini gösteren bir verinin bulunmadı ı ve davacının bu iddialarına itibar edilmeyece i anla ıldı ından, bu artın sa landı ına ili kin kurul kararında hukuka ve mevzuata aykırılık bulunmamaktadır.

**İlgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmaması artının sa lanması yönünden yapılan incelemede;**

Davalı idarece bu kapsamda yapılan incelemede Kurul Kararında; " 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinin birinci fıkrasının (c) bendinde yer alan, muafiyet kararı verilebilmesinde aranan olumsuz ko ul gere ince, muafiyete konu anla ma ilgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmasına neden olmamalıdır. Muafiyetin Genel Esaslarına li kin Kılavuzun 63. paragrafında da de inildi i üzere, bu de erlendirme yapılırken dikkate alınması gereken ba lca hususlar; pazarda hâlihazırda giri engellerinin olup olmadığı, hâkim durumda olan bir te ebbüsün bulunup bulunmadı ı, dikey anla malar aracılı ıyla giri engeli yaratılıp yaratılmadı ı, tüketici tercihlerinin ne ölçüde kısıtlandı ı ve pazarın yapısı olarak sıralanabilir....

Yukarıdaki tablo incelendi inde, TDC'nin elde etti i satı gelirlerinin büyük oranda (2020 yılı için %(.....)) stanbul Atatürk havalimanındaki tesisten yapılan satı lardan olu tu u görülmektedir. Bu durumun, cevabi yazılarda da açıklandı ı üzere, iç hat uçu larında ve 7-8 saate kadar olan dı hat uçu larında çıkı istasyonundan gidi -dönü yükleme yapılmasının ve stanbul'un THY için merkez (home-base) havalimanı olmasının bir sonucu olarak ortaya çıktı ı de erlendirilmektedir.

TDC, Türkiye'de THY, Singapur Havayolları, Etihad, PEGASUS gibi havayollarının da bulundu u yakla ık 60 havayoluna hizmet vermektedir. TDC'nin yukarıdaki tabloda detaylarına yer verilen toplam satı tutarlarının içindeki THY alımlarının oranına ise a a ıdaki tabloda yer verilmektedir.

TDC'nin 2018-2019 yıllarında toplam satı hacminin yakla ık %(.....)'sı THY'ye yapılırken bu oranın 2020 yılında %(.....)'e geriledi i görülmektedir. Yukarıdaki tablodan görülece i üzere TDC satı larının büyük kısmının THY'ye gerçekte tirildi i ve bu durumun THY'nin pazardaki konumuna ba lı olarak TDC'nin pazar payının yüksek olmasına neden oldu u de erlendirilmektedir.

TDC satı larının büyük oranda THY'ye yapıyor olmasının bir di er nedeni ise THY'nin rakiplerinin dü ük maliyetli i modelini benimseyerek THY'nin aksine uçak içi ikramlarını ücretsiz de il ücretli sunmalarıdır. Bu noktada uçak içi ikram hizmetlerinin havayolu ta ımacılı ı ile olan ili kisine ve sunulan hizmetlerin detayları ile sektörde yapılan anla maların özelliklerine yer vermek faydalı olacaktır.

Havayolu ile yolcu ta ımacılı ında bir türev pazar olarak tanımlanabilecek olan uçak içi ikram hizmetleri, havayolu irketlerinin kendilerini rakiplerinden farklı konumlandırmak amacıyla yeni ve

T.C.  
ANKARA

11. DARE MAHKEMES

ESAS NO : 2022/57

KARAR NO : 2022/2636

kaliteli hizmetler sunarak müteri memnuniyeti kazanmayı ve müteri sadakati oluşturmaya hedefledikleri bir araç haline gelmişlerdir. Bu doğrultuda hava yolu şirketleri müşterilerine kabin-içi servis tatminini ve deneyimini en iyi şekilde sunmak için bu alanda yeni ürün ve konsept geliştirecek şekilde rekabet avantajı oluşturmaya hedeflemektedirler. Bildirim Formundan elde edilen bilgilere göre havayollarına sunulan ikram hizmetleri, standart ikram hizmetlerinden ayrılmaktadır. Uçaklarda sunulan yemekler uçuştan yaklaşık 18-24 saat önce üretilmeye başlanıp, yarı pişirilme sürecinin ardından soğuk zincirle korunarak uçaklara yüklenmekte ve uçakta ikinci kez ısıtılarak yolculara sunulmaktadır. Tüm bu süreç içerisinde yemeklerin doğru ısı, tat ve kıvamda sunulabilmesi için detaylı bir planlama ve lojistik süreç gerekmektedir. Öyle ki bu süreçlerde gecikme meydana gelmesi uçuşun zamanında yapılamamasını ve tüm operasyonun aksamasını beraberinde getirmektedir. Havayolu ile yolcu taşımacılığı pazarında hizmet kalitesinin süreklilik arz edecek şekilde belirli bir seviyede ve standartta tutulmak zorunda olması havayolu firmalarının çalışanları ikram hizmeti sağlayıcıları ile belirli sürelerde ve aralarda münhasıran çalışmasını önemli hale getirebilmektedir. Zira uçak içi ikram hizmetleri yalnızca yiyecek ve içeceklerin havayolu şirketlerine satımını değil yiyecek ve içeceklerin hazırlanması, bu ürünlerin uçaklara yüklenmesi ve boşaltılması dâhil bir takım ek hizmetleri de içermektedir. Tüm bu süreçleri her havayolu şirketi için ayrı ayrı belirleyip hızlı ve güvenli bir şekilde yerine getirmek ikram hizmeti sağlayıcıları açısından belirli bir know-how gerektirmektedir.

Sunulan hizmetlerin kalite standardı, sürekliliği ve yeknesaklığının dışında havayolu şirketleri ile uçak içi ikram hizmeti sağlayıcıları arasında yapılan anlaşmaları etkileyen bir diğer unsur ise havayolu şirketinin merkezi ile veya diğer bir deyişle ana üssü (home base) ile ilgilidir. LSG tarafından gönderilen cevabi yazıda, ikram hizmeti sağlayıcıları ile havayolu şirketleri arasında havayolu şirketinin merkez dışı bölgelerinde yapılan münhasırlık anlaşmaları kapsamında belirlenen sürenin genellikle 3 ila 5 yıl arasında olduğu ancak havayolu şirketinin merkezinde yapılan anlaşmalarda bu sürenin taraflarca 7 ila 10 yıl arasında belirlenebildiği ifade edilmiştir. Anlaşma sürelerinin merkez ve merkez dışı bölgeler arasında bu ölçüde farklılık göstermesinin ana nedeninin ise havayolu şirketinin merkezinde sahip olduğu konum nedeniyle yüksek hacimli taleplerin karşılanabilmesi için ikram hizmeti sağlayıcısının yeni bir tesis yatırımı yapma zorunluluğunun bulunması olduğu belirtilmiştir. Dosya kapsamında, DOCO AG'nin Londra Heathrow Havalimanı'nda British Airways ile ve ayrıca Madrid-Barajas Havalimanı'nda Iberia ile akdettiği uçak içi ikram hizmetleri sözleşmelerinin 10'ar yıllık münhasırlık hükümleri içerdiği bilgisi verilmiştir. Burada belirtilmesi gereken bir diğer husus, yeni İstanbul Havalimanı'nın faaliyete geçmesi sebebiyle TDC tarafından uçak içi ikram hizmeti sunulabilmesi için gerekli ünite ve tesis yatırımlarının yapılması zorunluluğudur. Tarafların sunmuş olduğu belgeler incelendiğinde yeni ünite ve tesis yatırımı için (.....) ABD Doları tutarında bir bütçe öngörüldüğü anlaşılmaktadır. Söz konusu yatırımın finansal detaylarına ilişkin olarak gönderilen cevabi yazıda, THY gibi büyük filoya sahip bir havayolu şirketine sunulacak ikram hizmetinin altyapı yatırımı gerektirmesi nedeniyle İstanbul Havalimanı'nda hâlihazırda yaklaşık (.....) ABD Doları değerinde bir uydu ünite yatırımının tamamlandığı, söz konusu SÖZLEME bireysel muafiyet verilmesi halinde ilgili yatırıma ilaveten en az (.....) ABD Doları değerinde bir ana ünite yatırımı planlandığı, ayrıca tüm ünitelerin devamının sağlanması için iyileştirme ve geliştirme çalışmaları kapsamında yıllık ortalama (.....) ABD Doları değerinde ilave yatırımların yapılmasının öngörüldüğü ifade edilmiştir.

Söz konusu koşulların sağlanıp sağlanmadığına bakıldığında; yatırımların TDC tarafından yapılacak olması, yatırımın pazarın geneline özgü olmaktan ziyade THY'nin sahip olduğu hacmi sebebiyle büyük oranda THY'ye özgü olması ve yatırım hacminin büyüklüğü nedeniyle de yatırımın geri dönüşünün kısa zamanda mümkün olmamasının yukarıda sayılan koşulları sağladığı değerlendirilmektedir. Bu bağlamda söz konusu SÖZLEME'nin 4054 sayılı Kanun'unun 5. maddesinin birinci fıkrasının (c) bendinde yer alan koşulu sağladığı kanaatine varılmıştır." gerekçesiyle bu artın gerçekleştirilmesi kararı verilmiştir.

T.C.  
ANKARA

11. DARE MAHKEMES

ESAS NO : 2022/57

KARAR NO : 2022/2636

Olayda, THY'nin pazardaki konumuna ba lı olarak TDC'nin pazar payının yüksek oldu u, yine TDC'nin satı larının THY'ye yapıyor olmasının ana sebeplerinden bir tanesinin de THY'nin rakiplerinin uçak içi ikramlarını THY'nin aksine ücretli sunmaları oldu u, yine muafiyetin süresi ile ilgili olarak her olay bazında de erlendirme yapılaca ı, i bu olayda, TDC'nin stanbul Havalimanına yeni kuraca ı tesisin maliyeti ve kar elde etmeye ba lama süresinin yapılan senaryolara göre belirli bir zaman alaca ı, bu kapsamda uzun süreli anla maların dünyada da yer aldı ı, bu sebeple ilgili pazarda rekabetin ortadan kalkmasından bahsedilemeyece i, her ne kadar davacı irket tarafından, pazarın kapandı ı, pazara giri in engellendi i, rekabetin ortadan kalktı ı, 15 yıl süreli muafiyetin kılavuza aykırı oldu u ve sektörde e i benzeri olmadı ı iddia edilmi ise de; söz konusu pazarın kapanmasına imkan bulunmadı ı, piyasada THY'den ba ka irketlerin de oldu u, söz konusu hava yolu ta ımacılı ının do ygunluk iddiasının ise 21. Yüzyıla beraber geli meye ba layan hava yolu sektörü için do ru bir iddia olmadı ı, rekabet iddiasına ili kin olarak da THY'nin pazar payının yüksek olması sebebiyle TDC'nin pazardaki durumunun yüksek oldu u, THY ile TDC dı ında bir irketin anla ması durumunda da söz konusu hususunun gerçekleşebilece i, dolayısıyla rekabetin engellendi i iddiasının dayanaksız oldu u, 15 yıllık muafiyet iddiasına yönelik olarak da; Dikey Anla malara li kin Kılavuz'un yukarıda yer verilen maddeleri gere ince Üretici ya da da itıcının kimi durumlarda bazı özellikli yatırımlar yapması durumunda maliyetini kotarabilmesi ve karlılık durumuna geçebilmesi için bazı artları zorunlu olarak ko aabilece i, sözleşme konu özgü yatırımın korunması veya mal veya hizmetin sa lanması ya da satın alınmasıyla ilgili olmayan esaslı bir knowhow transferi bakımından gerekli olması gibi objektif haklı bir gerekçe varsa dikey anla ma Kanun'un 4. maddesi kapsamı dı ına çıkılabilece i, TDC'nin de bu olayda stanbul Havalimanında yeni bir tesis kurması, bu tesisi maliyeti vs gibi unsurlar dü ünüldü ünde kapsam dı ına çıkmasının mümkün oldu u, yine yapaca ı tesis sebebiyle 15 yıllık muafiyet süresinin makul oldu u, sektörde de benzer ekilde sürelerin oldu unun müdahillerce ifade edildi i ve kurul kararında da benzer ifadelerin bulundu u, davacının bu iddia ve ifadelere kar ı bir beyanda bulunmadı ı, davacı irketin bu iddialarını da itibar edilmeyece i anla ıldı ından, bu artın sa landı ına ili kin kurul kararında hukuka ve mevzuata aykırılık bulunmamaktadır.

**Rekabetin (a) ve (b) bentlerindeki amaçların elde edilmesi için zorunlu olandan fazla sınırlanmaması artı yönünden yapılan incelemede;**

Davalı idarece bu kapsamda yapılan incelemede Kurul Kararında; "*Muafiyet artlarının sonuncusunun kar ılanabilmesi için; SÖZLE ME'nin, taraflar arasında kurulan ili kiden beklenen faydaların sa lanabilmesi bakımından, rekabeti zorunlu olandan daha fazla kısıtlamaması gerekmektedir. stanbul Havalimanı THY'nin merkezî (home-base) havalimanı konumundadır. Hem taraflardan hem de rakiplerden gönderilen cevabi yazılarda havayolu irketlerinin merkezî havalimanları özelinde ikram hizmetleri bakımından münhasırlık içeren sözleşmeler imzaladıkları görülmektedir. Örne in DOCO AG'nin Londra Heathrow Havalimanı'nda British Airways ile 15.05.2020 tarihinde ve ayrıca Madrid-Barajas Havalimanı'nda Iberia ile 01.02.2020 tarihinde akdetti i uçak içi ikram hizmetleri sözleşmeleri 10'ar yıllık münhasırlık hükümleri içermektedir. TDC'nin verdi i bilgiler kapsamında ise söz konusu iki havalimanında DOCO AG'nin pazar payının sırasıyla %(.....) ve %(.....) oldu u görülmektedir. Bununla birlikte dosya konusu i lemde, havacılık sektörünün kendine has özellikleri sebebiyle dünyada da uygulama imkânı bulan ve temelde havayolu irketi ile ikram hizmeti sa layıcısı arasındaki vazgeçme problemine bir çözüm olarak getirilen münhasırlık hükmünün TDC ve THY'nin pazardaki konumları itibarıyla uçak içi ikram hizmetleri pazarında; pazarın do ygunlu a ula maması, IST ve yapılacak yeni havalimanı yatırımlarının etkisiyle ilgili ürün pazarlarının geni leme imkânı bulacak olması, yatırımın ölçek ekonomilerinden kaynaklanan etkinlik kazanımlarına yol açacak olması, yatırımın sa layıcı tarafından THY'ye özgü yapıyor olması ve yatırım hacminin boyutu sebebiyle vazgeçme probleminin kaçınılmaz olarak ortaya çıkması ve yukarıda detayları ile açıklanan Dikey Anla malara li kin Kılavuz'un 115. paragrafında ifade edilen objektif haklı gerekçenin var olması birlikte de erlendirildi inde SÖZLE ME'nin 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinin birinci fıkrasının (d)*

**T.C.**  
**ANKARA**

**11. DARE MAHKEMES**

**ESAS NO** : 2022/57

**KARAR NO** : 2022/2636

*bendinde yer alan ko ulu sa ladı ı de erlendirilmektedir."* gerekçesiyle bu artın gerçekte ti i kararı verilmi tir.

Bakılan davada; Dikey Anla malara li kin Kılavuz'un 115. Paragrafında da belirtildi i gibi yatırım hacminin büyüklü ü sebebiyle objektif haklı gerekçenin var oldu unun kabulü gerekece i, yukarıdaki artta da ifade edildi i üzere 15 yıllık sürenin bu anlamda makul oldu u, davacının iddialarının dayanaksız oldu u, dünya piyasasında bu sürelerle yakın sürelerdeki anla malarında bulundu u görüldü ünden, bu artın sa landı ına ili kin kurul kararında hukuka ve mevzuata aykırılık bulunmamaktadır.

Öte yandan, her ne kadar davacı tarafından, 2008 tarihli kurul kararıyla çeli ildi i iddia edildi ise de; söz konusu kararın tarihinin 2008 oldu u, piyasadaki teknolojik ve pazar geli mesinin o günkü ko ullarla nazar edilemeyecek seviyede oldu u, ayrıca bu tarihten sonra yeni bir tesis olarak stanbul Havalimanının yapıldı ı ve TDC'nin buraya yapaca ı yatırımın o karardan farklıla ılması noktasında önem arz etti i, tekelle me ve kartelle me iddialarının yukarıdaki maddelerde ayrı ayrı açıklandı ı tespit edildi inden bu iddialarına itibar edilmemi tir.

Bu durumda, dava dosyasındaki bilgi ve belgelerle yukarıda yer verilen mevzuat hükümleri birlikte incelendi inde; Türk Hava Yolları A.O. ve Turkish THY DO&CO kram Hizmetleri A. . arasında THY'nin iç hat ve Türkiye çıkı lı dı hat uçu larındaki ikram ve mal hizmetlerini kar ılamasına yönelik akdedilen "ikram hizmetleri sözleşme sine" sözleşme nin imza tarihi olan 17.05.2019 tarihinden itibaren sözleşme süresince (15 yıl) tanınan bireysel muafiyetin hukuka ve ilgili mevzuatına uygun oldu u anla ıldı ından, Rekabet Kurulu'nun 29.04.2021 tarih ve 2019-3-048 dosya sayılı, 21-24/282-126 karar sayılı dava konusu kararında hukuka ve mevzuata aykırılık bulunmamaktadır.

Açıklanan nedenlerle, **davanın REDD NE**, a a ıda dökümü yapılan 693,60 TL yargılama giderinin davacı üzerinde bırakılmasına, A.A.Ü.T uyarınca duru malı davalar için belirlenen 11.000,00-TL vekalet ücretinin davacıdan alınarak davalı idareye verilmesine, müdahiller tarafından yapılan ve a a ıda dökümü yapılan 118,20 TL yargılama giderlerinin davacıdan alınarak müdahillere verilmesine, artan posta giderinin talep edilmemesi halinde kararın kesinle mesinden sonra re'sen taraflara iadesine, kararın tebli ini izleyen günden itibaren **30 (otuz) gün** içerisinde Ankara Bölge dare Mahkemesine istinaf yolu açık olmak üzere, 11/11/2022 tarihinde oybirli iyle karar verildi.

Ba kan  
SERP L GENÇBAY  
38343

Üye  
ZEHRA KILIÇ  
195218

Üye  
ABDULLAH YILDIZ  
216799

<b>Yargılama Giderleri</b>	
Ba vurma Harcı	: 80,70 TL
Karar Harcı	: 80,70 TL
Vekalet Harcı	: 11,50 TL
Y.D. Harcı	: 353,70 TL
Posta Gideri	: 167,00 TL
<b>TOPLAM</b>	<b>: 693,60 TL</b>

<b>Yargılama Giderleri (Müdahil THYAO):</b>	
Ba vurma Harcı	: 80,70 TL
Posta Gideri	: 37,50 TL
<b>TOPLAM</b>	<b>: 118,20 TL</b>

<b>Yargılama Giderleri(Müdahil THY DO&amp;CO):</b>	
Ba vurma Harcı	: 80,70 TL
Posta Gideri	: 37,50 TL
<b>TOPLAM</b>	<b>: 118,20 TL</b>