

**Rekabet Kurumu Başkanlığından,**

**REKABET KURULU KARARI**

**Dosya Sayısı** : 2025-3-016

**(Devralma)**

**Karar Sayısı** : 25-14/337-159

**Karar Tarihi** : 10.04.2025

**A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER**

**Başkan** : Birol KÜLE

**Üyeler** : Ahmet ALGAN (İkinci Başkan), Şükran KODALAK,  
Hasan Hüseyin ÜNLÜ, Ayşe ERGEZEN, Cengiz ÇOLAK,  
Rıdvan DURAN

**B. RAPORTÖRLER:** Ahmet Buğra KAZAK, Özlem NARHİN, Zeynep KUŞDEMİR,  
Selahattin Burak EKEN, Zeynep ÇUBUK

**C. BİLDİRİMDE**

**BULUNAN**

: - Star Rafineri Anonim Şirketi

Temsilcileri: Av. Hakan ÖZGÖKÇEN,

Av. Ceren SEYMENOĞLU, Av. Cem BURAN ve

Av. İsmail ÖZGÜN

Ebulula Mardin Cad., Gül Sok. No. 2 Maya Park Tower 2,

Akatlar-Beşiktaş 34335 İstanbul

(1) **D. DOSYA KONUSU:** Türk Hava Yolları AO, Zirve Holding AŞ, Taya Gayrimenkul Yatırım İşletmeleri AŞ ve Demirören Yatırım Holding AŞ'nin (DEMİRÖREN) ortak kontrolünde bulunan TFS Akaryakıt Hizmetleri Anonim Şirketi'nin DEMİRÖREN'e ait hisselerinin Star Rafineri AŞ aracılığıyla State Oil Company of Azerbaijan Republic tarafından devralınması işlemine izin verilmesi talebi.

(2) **E. DOSYA EVRELERİ:** Rekabet Kurumu kayıtlarına 28.03.2025 tarih, 65534 sayı ile giren ve 09.04.2025 tarih ve 66080 sayı ile tamamlanan bildirim üzerine düzenlenen 09.04.2025 tarih ve 2025-3-016/Öİ sayılı Devralma Ön İnceleme Raporu görüşülerek karara bağlanmıştır.

(3) **F. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda işlemin 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 7. maddesi ile bu maddeye dayanılarak çıkarılan 2010/4 sayılı "Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ" kapsamında izne tabi olduğu, işlem kapsamında jet yakıtı üretimi ve satışı faaliyetlerinde oluşması muhtemel dikey bütünleşme dolayısıyla doğabilecek rekabete hassas bilgilere ilişkin gizlilik politikasının oluşturulması koşuluyla izin verilebileceği ifade edilmiştir.

**G. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME**

(4) Başvuruda, halihâzırda Türk Hava Yolları AO (THY), Zirve Holding AŞ (ZİRVE), Taya Gayrimenkul Yatırım İşletmeleri AŞ (TAYA) ve Demirören Yatırım Holding AŞ'nin (DEMİRÖREN) ortak kontrolünde bulunan TFS Akaryakıt Hizmetleri Anonim Şirketi'nin (TFS) DEMİRÖREN'e ait hisselerinin Star Rafineri AŞ (STAR) aracılığıyla State Oil Company of Azerbaijan Republic (SOCAR) tarafından devralınması işlemine 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun (4054 sayılı Kanun) ve 2010/4 sayılı Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ (2010/4 sayılı Tebliğ) çerçevesinde izin verilmesi talep edilmiştir.

(5) Dosya konusu işlem DEMİRÖREN'in tamamına sahip olduğu ve işlemi gerçekleştirmek amacı ile kurulan SCR Enerji Holding Anonim Şirketi'nin (SCR)

TFS'de bulunan %(.....)'lik DEMİRÖREN hissesini STAR'a devretmesi aracılığıyla gerçekleşecektir.

### G.1. Taraflar Hakkında Bilgi

#### G.1.1. İlgili Teşebbüsler

##### G.1.1.1. STAR (Devralan)

- (6) SOCAR Grubu Türkiye'de jet yakıtları üretimini STAR aracılığıyla gerçekleştirmektedir. STAR, SOCAR'ın tek kontrolünde bulunmaktadır. İzmir'in Aliağa ilçesinde 2011 yılında SOCAR tarafından gerçekleştirilen yatırımla faaliyete başlamış olup SOCAR'ın petrokimya işkolu ile entegre şekilde faaliyetini sürdürmektedir.

##### G.1.1.2. TFS'nin DEMİRÖREN'e Ait Hisseleri (Devre Konu)

- (7) TFS, İstanbul Havalimanı'nda akaryakıt tedariki, satışı ve ikmal faaliyetlerini gerçekleştirmek amacıyla kurulmuştur ve sadece bu alanda faaliyet göstermektedir. Jet yakıt üretimi faaliyeti bulunmamaktadır. İstanbul Havalimanı'ndaki jet yakıt depolama kapasitesi 300.000 m<sup>3</sup>'tür. Son üç yıldır kapasitede bir değişiklik olmamıştır.
- (8) TFS'nin işlem öncesi hissedarlık yapısı aşağıda yer almakta olup devre konu DEMİRÖREN hisseleri TFS üzerinde ortak kontrol hakkı vermektedir.

Tablo 1: TFS'nin Mevcut Hissedarlık Yapısı

| Hissedar  | Oran (%) |
|-----------|----------|
| THY       | (.....)  |
| TAYA      | (.....)  |
| ZİRVE     | (.....)  |
| DEMİRÖREN | (.....)  |
| TOPLAM    | 100      |

#### G.1.2. İşlem Tarafları (Ana Gruplar)

##### G.1.2.1.SOCAR

- (9) Hisselerinin %100'ü Azerbaycan Devleti'ne ait olan SOCAR, petrol ve gaz alanlarının araştırma, keşif ve geliştirilmesi, petrol ve gaz ürünleri üretim, iletim, işleme ve satışı, diğer petrol ve gaz ile ilgili işlerin gerçekleştirilmesi alanlarında faaliyet gösteren uluslararası bir şirkettir. BTC ve Güney Kafkaslar (SCP) boru hatları (Bakü-Tiflis-Erzurum) ile Trans Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı (Trans-Anatolian Natural Gas Pipeline - TANAP) kontrol sahibi ve proje ortaklarındandır.
- (10) SOCAR'ın ülkemizde 28 iştiraki bulunmaktadır. SOCAR'ın TransAnadolu gaz boru hattı (TANAP) ve Bakü-Tiflis-Ceyhan (BTC) ham petrol boru hattı yanı sıra SOCAR Turkey Enerji AŞ, SOCAR Enerji Ticaret AŞ, SOCAR Turkey Fiber Optik AŞ, SOCAR Power Enerji Yatırımları AŞ, SOCAR Turkey Akaryakıt Depolama AŞ, STAR, SOCAR Turkey Petrokimya AŞ, SOCAR Turkey Petrol Ticaret AŞ, PETKİM Petrokimya Holding AŞ ve PETKİM Limancılık Ticaret AŞ ünvanlı iştirakleri bulunmaktadır.

##### G.1.2.2. THY

- (11) 1933 yılında kurulan THY'nin ana faaliyet konusu yurt içi ve yurt dışında yolcu ve kargo hava taşımacılığı yapmaktır. THY ana faaliyet konusu olan hava taşımacılığı kapsamında 128 ülkede hizmet vermektedir. THY'nin faaliyetleri temelde dört iş koluna ayrılmaktadır: yolcu ve yük taşımacılığı, teknik hizmetleri, yakıt tedariki ve yer hizmetleri.

### G.1.2.3. TAYA

- (12) TAYA, 2016 yılında İstanbul Havalimanı kapsamında yer alan Airport City projesinin inşaat işlerini işletmek amacıyla kurulmuştur. Airport City projesi İstanbul Havalimanı bölgesinde yer almakta olup projede oteller, ofisler, hastane, konut, alışveriş merkezi ve okul bulunmaktadır. Ayrıca İstanbul Havalimanı'nda bulunan çeşitli dükkânlardan ve otopark alanlarından kira geliri elde etmektedir.
- (13) TAYA'nın eski ticaret unvanı CMLKK Gayrimenkul Yatırım İşletmeleri AŞ olup Kalyon Havacılık ve İnşaat AŞ ve Cengiz İnşaat Sanayi ve Ticaret AŞ'nin ortak kontrolünde tam işlevsel bir ortak girişimdir. Yurt dışında faaliyeti bulunmamaktadır.

### G.1.2.4. ZİRVE

- (14) ZİRVE, Türkiye sınırları dâhilinde bağlı şirketleri ile ticari, sınai, tarım, madencilik, enerji, gayrimenkul, inşaat, sigortacılık, turizm, basın-yayın, medya, basım, dağıtım ve diğer hizmet sektörlerinde faaliyet göstermektedir. Yurt dışında iştiraki bulunmamakla birlikte gayrimenkul ticareti kapsamında yurt dışı müşterileri bulunmaktadır. Tek hissedarı Ömer Faruk KALYONCU'dur<sup>1</sup>.

## G.2. İlgili Pazar

- (15) Rekabet hukukunda pazar tanımı, teşebbüsler arasında rekabetin sınırlarını tespit etmekte kullanılan bir araçtır. İlgili pazar, ürün ve coğrafi pazar olmak üzere iki temel boyuttan oluşmaktadır. Özellikle birleşme ve devralmalarda pazar gücünün, buna esas olarak da ilgili ürün pazarının ve ilgili coğrafi pazarın belirlenmesi ve değerlendirilmesi gerekmektedir.

### G.2.1. İlgili Ürün Pazarı

- (16) İlgili ürün pazarının tespitinde, birleşme veya devralma konusu olan mal veya hizmetlerle, tüketicinin gözünde fiyatı, kullanım amaçları ve nitelikleri bakımından aynı sayılan mal veya hizmetlerden oluşan pazar dikkate alınır; tespit edilen pazarı etkileyebilecek diğer unsurlar da değerlendirilir. Mevcut dosya kapsamında tarafların üretimini ve satışını gerçekleştirdikleri ürünlere/hizmetlere göre ilgili pazar tanımının yapılabileceği değerlendirilmektedir.
- (17) Havacılık yakıtları avgas (*aviation gas*) ve jet yakıtları isimleri altında ikiye ayrılmaktadır. Avgas pervaneli (içten yanmalı) motorlara sahip uçaklarda kullanılan yüksek oktanlı bir benzin türü olup tüketimi oldukça az olduğu için yurt içi avgas ihtiyacı ithalat yoluyla karşılanmaktadır. Jet yakıtları ise jet motorlu uçaklarda yakıt olarak kullanılmakta olup en yaygın türü Jet A-1 ismi verilen üründür.
- (18) Jet yakıt tedariki zinciri temel olarak üç aşamadan oluşmakta olup, en üstte rafinaj faaliyetleri yer alırken, ikinci aşamada akaryakıt şirketleri, üçüncü aşamada ise nihai tüketici konumundaki havayolu şirketleri yer almaktadır. Yukarıda da belirtildiği üzere jet yakıtı tedarikinin ilk basamağı olan rafineri kısmında Türkiye sınırları içerisinde hâlihazırda TUPRAŞ ve SOCAR hizmet sunmaktadır. TUPRAŞ'ın İzmit, İzmir ve Kırıkkale rafinerilerinde; SOCAR'ın ise İzmir rafinerisinde jet yakıtı üretilmektedir. TUPRAŞ ve SOCAR'ın 2021-2023 yılları arasındaki jet yakıtı üretim miktarlarına aşağıdaki tabloda yer verilmektedir:

---

<sup>1</sup> Ömer Faruk KALYONCU'nun ZİRVE'deki hissedarlığının yanı sıra Kalyon Yatırım Holding AŞ'de %(...) hissesi bulunmaktadır.

Tablo 2: 2021-2023 Yılları Arasında Türkiye’de Jet Yakıtı Pazarında Faaliyet Gösteren Teşebbüslerin Üretim Miktarları (Ton)

| Teşebbüs      | 2021          | 2022          | 2023          |
|---------------|---------------|---------------|---------------|
| TÜPRAŞ        | 2.954.765,850 | 3.736.639,478 | 4.601.629,72  |
| STAR RAFİNERİ | 351.469,997   | 979.392,578   | 1.259.537,91  |
| Toplam        | 3.306.235,847 | 4.716.032,056 | 5.861.167,567 |

Kaynak: 2021-2023 EPDK Petrol Piyasası Sektör Raporu

- (19) Rafinerilerden üretilen yakıt havalimanına taşınmakta, depolanmakta, depodan hidrant sistemi (hidrant sistemi bulunmayan tesislerde tankerler vasıtasıyla) ile aprona nakledilmekte ve buradan uçağa ikmal edilmektedir.
- (20) Genellikle havalimanlarında depolama ve ikmal faaliyetlerini yürüten teşebbüsler aynı zamanda jet yakıtı satışı alanlarında faaliyet gösteren akaryakıt şirketleridir. Kurulun çeşitli kararlarında<sup>2</sup> depolama, ikmal ve satış hizmetlerinin ayrı ticari faaliyet konularını oluşturduğundan hareketle bağımsız pazarlar olarak tanımlanabileceği değerlendirilmektedir. Öte yandan, İstanbul Havalimanı’nın tedarik yapısı itibarıyla depolama ve satış faaliyeti birbirinden bağımsız ekonomik faaliyet olmadığı görüldüğünden, ilgili ürün pazarı işbu dosya bakımından “jet yakıtı depolama ve satış pazarı” olarak değerlendirilmiştir.
- (21) Bunun yanı sıra devre konu işlemin jet yakıtı üretimi/ithalatı pazarı bakımında da etkileri bulunmakta olup “jet yakıtı üretimi/ithalatı pazarı” ayrı bir ilgili ürün pazarı olarak belirlenmiştir.

### G.2.2. İlgili Coğrafi Pazar

- (22) İlgili dosya kapsamında, coğrafi pazar tanımının jet yakıtı depolama ve satış pazarı ile jet yakıt üretimi/ithalatı pazarları bakımından yapılması gerektiği değerlendirilmiştir. Jet yakıtı depolama ve satış pazarında havayolu şirketlerinin yakıt teminine ilişkin tercihleri göz önünde bulundurulmaktadır. Herhangi bir havalimanındaki havacılık yakıt tedarikinin maliyeti havayolu şirketi için ciddi ölçüde artsa dahi, havayolu şirketinin alternatif bir alandan yakıt bulması çok güçtür. Bu bağlamda her bir uçağın kalkış yapacağı alandaki yakıt tedarik sistemine ve tedarikçisine bağlı olduğu, diğer bir ifadeyle her bir havalimanının yakıt tedariki anlamında birbirinden farklılaştığı değerlendirilmektedir.
- (23) Bildirme konu işlem ilk olarak jet yakıtı depolama ve satış pazarını etkilemektedir. Uçağın kalkış yapacağı havalimanından fazla yakıt alarak, dönüş yolunda kalkış yapacağı havalimanından yakıt almaması, böylelikle de kalkış yapılan alan ile varılan alandaki yakıt tedarikinin birbirine ikame olduğu öne sürülebilir. *Tankering* olarak adlandırılan bu yöntemin uçağın kalkışta ve inişte ihtiyacından fazla yakıt yüküyle hareket etmesi anlamına geleceğinden uçuş güvenliği çerçevesinde birtakım riskleri bulunmaktadır. Öte yandan *tankering* çerçevesinde fazla yakıt yüklemek uçuşun operasyonel maliyetini artırdığından söz konusu yöntem havayolu şirketleri tarafından mecbur kalınmadıkça tercih edilmemektedir. Dolayısıyla her bir havalimanının havacılık yakıtı tedariki bakımından birbirinden farklı olduğu değerlendirilmektedir. Jet yakıt üretim pazarında ise ülke genelinde rekabet koşulları, bölgesel anlamda farklılaşmamaktadır.
- (24) Yukarıda açıklanan hususlar ve geçmiş tarihli Kurul kararları da dikkate alındığında iş bu dosya kapsamında jet yakıt depolama ve satış pazarında “İstanbul Havalimanı”, jet yakıt üretim pazarında ise “Türkiye” ilgili coğrafi pazar olarak belirlenmiştir.

<sup>2</sup> Kurulun 16.07.2014 tarihli ve 14-24/482-213 sayılı kararı.

### G.3. Değerlendirme

#### G.3.1. Ortak Kontrol ve Tam İşlevsellik ile Bildirim Yükümlülüğüne İlişkin Değerlendirme

- (25) Bildirim konusu işlemin temelini STAR ve DEMİRÖREN arasında 6 Mart 2025 akdedilen Hisse Satım ve Alım Sözleşmesi (Sözleşme) oluşturmaktadır.
- (26) 2010/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesinin üçüncü fıkrası ayrıca, bağımsız bir iktisadi varlığın tüm işlevlerini kalıcı olarak yerine getirecek bir ortak girişim kurulmasının (tam işlevsel ortak girişimler) Tebliğ'in 5. maddesinin birinci fıkrasının (b) bendi kapsamında bir devralma işlemi olduğunu öngörmektedir. Dolayısıyla, TFS'nin 2010/4 sayılı Tebliğ kapsamında bir ortak girişim olarak değerlendirilebilmesi için iki şartın sağlanması gerekmektedir: (i) ortak kontrol (ii) tam işlevsellik.
- (27) Daha önce de ifade edildiği üzere, Sözleşme kapsamında hâlihazırda DEMİRÖREN'in sahip olduğu TFS'nin hisselerinin %25'inin SOCAR tarafından devralınması öngörülmektedir. Dolayısıyla, bildirim konu işlem öncesinde THY (%(.....)), ZİRVE (%(.....)), TAYA (%(.....)) ve DEMİRÖREN'in (%(.....)) ortak kontrolünde olan TFS, işlem sonrasında THY (%(.....)), ZİRVE (%(.....)), TAYA (%(.....)) ve SOCAR'ın (%(.....)) ortak kontrolüne geçecektir.
- (28) Mevcut başvuru Kurulun 19.12.2019 tarih ve 19-45/769-331 sayılı kararıyla (İGA kararı) izin verilmiş olan ortak girişimin hissedarlık yapısının değişimine ilişkindir. Bu kapsamda TFS'nin hissedarları arasında yer alan DEMİRÖREN'in hisselerinin SOCAR'a devri planlanmaktadır. Ortak girişim tarafları arasındaki tüm yönetsel bağlar aynı şekilde devam edecek olup yalnızca hissedar ve ortak kontrol tarafının değişeceği belirtilmektedir.
- (29) İGA kararında tam işlevsellik ve ortak kontrole ilişkin detaylı değerlendirmelere yer aldığından ilgili değerlendirmelerin mevcut dosya bakımından da geçerliliğini koruduğu değerlendirilmiştir. TFS'nin bağımsız olarak faaliyet göstermek için yeterli kaynaklara sahip olma, ana teşebbüslerin belirli bir işlevi ötesinde faaliyet gösterme, satış ve satın alma ilişkilerinde ana teşebbüslere bağımlı olmama ve kalıcı süre faaliyette bulunma gibi kriterleri karşıladığı görülmektedir. Aynı zamanda teşebbüsün Ortaklık Anlaşması'nda şirketin işletme konusunun gerçekleştirilmesi için gerekli her çeşit iş ve işlemler hakkında karar alma yetkisinin müştereken kullanılması kararlaştırılmıştır.
- (30) Bu kapsamda; başvuru konusu işlem, TFS'nin kontrol yapısında kalıcı değişiklik meydana getirecek olması sebebiyle 2010/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesinin birinci fıkrası kapsamında bir devralma işlemidir. Öte yandan tarafların cirolarının söz konusu Tebliğ'in 7. maddesinin birinci fıkrasında öngörülen eşikleri aşması nedeniyle işlem izne tabidir.

#### G.3.2. Etkilenen Pazarlara İlişkin Değerlendirme

- (31) THY, ZİRVE, TAYA ve DEMİRÖREN'in ortak kontrolünde bulunan TFS İstanbul Havalimanı'nda akaryakıt tedariki, depolanması, satışı ve ikmal faaliyetlerini gerçekleştirmektedir. Ortak kontrol diğer taraflarının faaliyetleri arasındaki örtüşmeler ve buna ilişkin değerlendirmeler İGA kararında yer aldığından mevcut dosya bakımından yalnızca SOCAR'ın faaliyet alanları dikkate alınarak değerlendirme yapılacaktır. SOCAR ve TFS'nin faaliyet alanları arasındaki örtüşme ve buna ilişkin değerlendirmelere bir sonraki başlık altında yer verilmektedir.

### G.3.2.1. Yatay Etkilenen Pazarlara Yönelik Değerlendirme

- (32) Yatay Birleşme ve Devralmaların Değerlendirilmesi Hakkında Kılavuz'da (Yatay Kılavuz) yatay birleşmelerin rekabet karşıtı etkileri, tek taraflı etkiler ile koordinasyon doğurucu etkiler olarak ikiye ayrılmıştır. Bu çerçevede devralma işlemi, bir teşebbüs üzerindeki önemli rekabetçi baskıları ortadan kaldırmak ve böylece pazar gücünü artırmak suretiyle bir pazardaki etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılmasına yol açabilir. Böyle bir işlemin ilk etkisi, işlemin tarafları arasındaki mevcut olan rekabetin ortadan kalkmasıdır. Birleşen teşebbüslerin pazar payının yüksek olması, birleşme taraflarının yakın rakip olması, müşterilerin sağlayıcı değiştirme olanaklarının kısıtlı olması, birleşmenin pazarda rekabetçi baskı yaratabilecek bir oyuncuyu ortadan kaldırması, rakiplerin fiyat artışları karşısında üretim veya kapasitelerini artırmasının mümkün olmaması gibi durumlarda, tek taraflı etkiler yoluyla rekabeti sınırlama ihtimali yükselmektedir.
- (33) Koordinasyon doğurucu etkiler ise işlemin pazarın dinamiklerinde değişikliğe yol açarak pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin davranışlarında bir koordinasyon oluşturması durumuna karşılık gelmektedir. Bu etkilerin değerlendirilmesinde ise pazardaki şeffaflık seviyesi, ürünün homojen bir ürün olup olmaması, oyuncu sayısı gibi faktörler dikkate alınmaktadır. Bununla birlikte alıcı gücü veya pazara muhtemel yeni girişler rekabet karşıtı söz konusu etkileri sınırlayabilmektedir. Yatay birleşmelerin değerlendirilmesinde incelenen son husus ise birleşme veya devralmanın yaratacağı etkinliklerdir. Öyle ki bazı durumlarda yaratılan etkinliklerden elde edilen tüketici faydası, işlemin rekabeti sınırlayıcı etkilerinin yaratacağı zarardan daha fazla olabilmektedir.
- (34) SOCAR, STAR aracılığıyla Türkiye'de jet yakıtı üretimi faaliyeti göstermektedir. İGA kararında ifade edildiği üzere, İstanbul Havalimanı'nda TFS, jet yakıt ikmal için gerekli olan tesislerinin hepsini (liman, depo ve hidrant sistemi) bünyesinde bulundurmakta olup jet yakıtı tedarikini gerçekleştiren tek teşebbüstür. Ayrıca jet yakıtının depolanmasında ve jet yakıtının havayolu firmalarına ikmalinin yapılmasında da TFS tek yetkilidir.
- (35) Bu sebeple, İstanbul Havalimanı'nın ihtiyacı olan yakıtı tek başına tedarik etmekte; hem doğrudan havayollarına hem de havayollarına jet yakıtı satışı yapmayı planlayan akaryakıt şirketlerine dolaylı olarak jet yakıtı satışı gerçekleştirmektedir. Aracı şirketler de, havaalanındaki tek temin kaynağı olan TFS'den yakıt tedarik ederek yeniden satış faaliyeti yürütmektedir. Nitekim SOCAR da İstanbul Havalimanı'nda TFS'den tedarik ettiği jet yakıtını, bu ürünün nihai kullanıcısı olan havayolu şirketlerine satmaktadır.
- (36) İstanbul Havalimanı'nda jet yakıtının tek tedarikçisi olan TFS'nin jet yakıtını nihai kullanıcılara ulaştırabilmesinin (i) doğrudan satış veya (ii) aracı şirket vasıtasıyla satış olmak üzere iki yöntemi bulunmaktadır. TFS tarafından son üç yıl içerisinde İstanbul Havalimanı'nda yapılan toplam jet yakıtı tedarikinin %(.....) doğrudan havayolu şirketlerine yapılan satışlar oluşturmakta iken %(.....) ise yeniden satıcılara (SOCAR, Petrol Ofisi gibi) yapılan satışlar oluşturmaktadır. Bu sebeple TFS'nin İstanbul Havalimanı'ndaki tek yakıt tedarikçisi olduğu, yakıt tedarikinin büyük kısmını doğrudan havayolu şirketlerine gerçekleştirdiği değerlendirildiğinde, İstanbul Havalimanı'nda faaliyet gösteren diğer teşebbüslerin TFS ile doğrudan rakip olmadıkları ve ilgili işlem kapsamında yatay örtüşmenin ortaya çıkmadığı değerlendirilmektedir. Nitekim diğer akaryakıt şirketlerinin faaliyetlerinin yalnızca aracılığa ilişkin olduğu değerlendirildiğinde, büyük havayollarına toplu satışlar gerçekleştirebilecek operasyonel altyapı ve faaliyet imkanlarından yoksun olduğu

da dikkate alındığında TFS ile diğer akaryakıt şirketleri arasında yatay örtüşmenin mevcut olmadığı değerlendirilmektedir.

- (37) Nitekim Kurulun 26.12.2019 tarih ve 19-46/786-343 sayılı kararında da TFS'nin THY'ye Çerçeve Yakıt Tedarik Sözleşmesi gereğince münhasıran jet yakıtı tedarikinde bulunacağına ilişkin düzenlemeler yer almaktadır. Dolayısıyla mevcut tedarik yapısı itibarıyla İstanbul Havalimanı'ndaki en büyük havayolu şirketi olan THY'ye TFS haricindeki teşebbüslerin satış gerçekleştirememeleri teşebbüslerin yatay örtüşme bulunmadığını destekler niteliktedir.

### **G.3.2.2. Dikey Etkilenen Pazarlar Hakkında Değerlendirme**

- (38) Tarafların faaliyet alanları incelendiğinde, SOCAR'ın faaliyet gösterdiği "jet yakıtı üretimi/ithalatı" pazarı ile TFS'nin faaliyet gösterdiği "jet yakıtı depolama ve satışı" pazarı arasında dikey bir ilişki bulunduğu görülmektedir. Tedarik zinciri açısından değerlendirildiğinde TFS tarafından sağlanan "jet yakıtı depolama ve satışı" pazarı alt pazar iken SOCAR tarafından sunulan hizmet olan "jet yakıtı üretimi/ithalatı" pazarı jet yakıtı depolama ve satış hizmetleri pazarının girdisi olması nedeniyle üst pazar olarak değerlendirilmektedir. Bu kapsamda aşağıda dikey etkilenen pazara ilişkin açıklamalarda bulunulacaktır.
- (39) Dikey birleşmelerin muhtemel rekabet karşıtı etkileri; birleşen teşebbüsün hâkim duruma gelmesi, pazar gücü elde etmesi veya sürdürmesine yol açması, önceden var olan pazar gücünü kötüye kullanmayı kolaylaştırabilmesi, rekabet üzerindeki olumsuz etkileri sebebiyle daha yüksek fiyatları, daha düşük ürün kalitesini, yatırım ve inovasyon kaybını doğurması olarak sayılabilecektir.
- (40) Dikey birleşmelerin rekabet karşıtı etkileri ele alınırken girdi ve müşteri kısıtlamaları üzerinde yoğunlaşmaktadır. Bu noktada birleşik teşebbüsün dikey etkilenen üst pazarda yüksek pazar gücüne sahip olması halinde alt pazarda faaliyet gösteren rakiplerinin faaliyetlerini sürdürülebilirliği açısından önem arz eden girdilere erişimi kısıtlaması, birleşik teşebbüsün alt pazarda önemli pazar gücüne erişilmesi halinde ise üst pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin müşteri tabanına erişimini kısıtlama riski doğabilmektedir. Girdi kısıtlaması şeklindeki pazarı kapama etkisinin tüketici zararına yol açtığının kabul edilmesi için, rakiplerin birleşme sonrasında mutlaka pazardan çıkmak zorunda kalmaları şartı aranmamalıdır. Bu değerlendirmede kıstas, artan girdi maliyetlerinin tüketicilere daha yüksek fiyatlar uygulanmasına neden olup olmayacağıdır. Özellikle alt pazarda kayda değer pazar gücü bulunan bir teşebbüsle birleşme durumunda müşteri kısıtlaması yoluyla rekabetin engellenmesi ihtimali bulunmaktadır. Yatay Olmayan Birleşmeler Kılavuzu'nda müşteri kısıtlamasına ilişkin olarak;
- Birleşik teşebbüsün üst pazardaki rakiplerden yapacağı alımları azaltarak onların alt pazarlara erişimi açısından pazarı kapama imkânı,
  - Birleşik teşebbüsün üst pazardaki rakiplerden yapacağı alımları azaltması yönünde bir güdüsü,
  - Bu yöndeki bir pazar kapama uygulamasının alt pazardaki tüketiciler üzerinde olumsuz etkileri olup olmayacağı

hususlarının değerlendirilmesi gerektiği ifade edilmiştir.

- (41) Yukarıda belirtilen hususlar doğrultusunda inceleme konusu devralma özelinde dikey örtüşme olan pazar bakımından yapılan değerlendirmelere aşağıda yer verilmektedir.



- (42) TFS tarafından sağlanan “jet yakıtı depolama ve satış” pazarı alt pazar iken SOCAR tarafından sunulan hizmet olan “jet yakıt üretimi/ithalatı” pazarı, jet yakıtı depolama satış pazarının girdisi olması nedeniyle üst pazar olarak değerlendirilmesi gerektiği yukarıda ifade edilmiştir.
- (43) Yatay Olmayan Birleşmeler Kılavuzu’nda müşteri kısıtlaması birleşme sonrasında birleşik teşebbüsün, üst pazardaki rakiplerin yeterli müşteri tabanına erişimini kısıtlaması şeklinde tanımlanmıştır. Bununla birlikte, üst pazarda faaliyet gösteren bir teşebbüsün, alt pazarda kayda değer bir pazar gücü bulunan bir müşteri ile birleşmesi durumunda müşteri kısıtlaması yoluyla rekabeti engelleme ihtimalinin doğup doğmadığı hususunun da irdelenmesi gerekmektedir. Bu kapsamda aşağıda ilgili işlem bakımından İstanbul Havalimanı’ndaki tek jet yakıt tedarikçisi TFS olup mevcut işlemin üst pazarda müşteri kısıtlamasına neden olup olmayacağı değerlendirilecektir.
- (44) Müşteri kısıtlamasına ilişkin değerlendirmelerde bulunulurken üst pazar olan jet yakıtı üretimi/ithalatı pazarında faaliyet gösteren teşebbüslerin 2022-2024 yılları arasındaki satış miktarlarına ve elde ettikleri pazar paylarına aşağıdaki tabloda yer verilmektedir. Tabloda jet yakıtı üretimi/ithalatı üst pazarında faaliyet gösteren iki teşebbüsün bulunduğu bunların ise TÜPRAŞ ve SOCAR olduğu görülmektedir. 2022-2024 yılları arasındaki pazar payları değerlendirildiğinde ise TÜPRAŞ’ın pazar payının yıllar itibarıyla sırasıyla %(.....), %(.....) ve %(.....) olduğu SOCAR’ın pazar paylarının ise sırasıyla %(.....), %(.....) ve %(.....) olduğu görülmektedir.

Tablo 3: 2022-2024 Yılları Arasında Türkiye’de Jet Yakıtı Üretimi/İthalatı Pazarında Faaliyet Gösteren Teşebbüslerin Toptan Satış Miktarları (Ton) ve Pazar Payları (%)

| Teşebbüs Ünvanı | Satış Miktarı (Ton) |         |                   | Pazar Payı (%) |         |         |
|-----------------|---------------------|---------|-------------------|----------------|---------|---------|
|                 | 2022                | 2023    | 2024 <sup>3</sup> | 2022           | 2023    | 2024    |
| TÜPRAŞ          | (.....)             | (.....) | (.....)           | (.....)        | (.....) | (.....) |
| SOCAR           | (.....)             | (.....) | (.....)           | (.....)        | (.....) | (.....) |
| Toplam          | (.....)             | (.....) | (.....)           | 100,00         | 100,00  | 100,00  |

Kaynak: 2022-2023 Yılları EPDK Petrol Piyasası Sektör Raporları ve TFS’den Gelen Bilgiler

- (45) Aşağıdaki tabloda ayrıca 2022-2024 yılları arasında İstanbul Havalimanı’ndaki jet yakıt tedarikinin miktar bakımından büyüklüğüne yer verilecektir.

Tablo 4: 2022-2024 Yılları Arasında İstanbul Havalimanı’ndaki Jet Yakıt Tedarik Miktarları (ton)

| TFS Jet Yakıtı Tedarik Miktarı | Tedarik Miktarı (Ton) |         |         |
|--------------------------------|-----------------------|---------|---------|
|                                | 2022                  | 2023    | 2024    |
|                                | (.....)               | (.....) | (.....) |

Kaynak: Bildirim Formu

- (46) Bu kapsamda, jet yakıt üretimi/ithalatında faaliyet gösteren TÜPRAŞ’ın TFS tarafından belirli aralıklarla düzenlenen akaryakıt tedarik ihalelerinde rekabetçi açıdan dezavantajlı duruma düşmesi, bildirim konusu işlem kapsamında ortaya çıkan temel rekabetçi endişeyi oluşturmaktadır. Bu bakımdan, SOCAR’ın TFS üzerinde ortak kontrole sahibi olması, jet yakıt üretimini gerçekleştiren teşebbüslere yönelik dışlayıcı davranışlar gerçekleştirme riskini barındırmaktadır.
- (47) Bununla birlikte söz konusu potansiyel riskin, SOCAR’ın jet yakıtı üretimi/ithalatı pazarında TÜPRAŞ’a kıyasla çok daha küçük bir oyuncu olması sebebiyle düşük düzeyde kaldığı değerlendirilebilecektir. Bununla birlikte, TFS’nin 2025-2029 yılı için düzenlediği yakıt alım ihalesi sonucunda STAR 3 yıl boyunca 700.000 ton jet ikmal etmesi kararlaştırılmıştır. Bu miktarı İstanbul Havalimanı’nın 2024 yılındaki jet yakıt tüketimi miktarına oranladığımızda yaklaşık %18’lik bir oranına tekabül ettiği anlaşılmaktadır. Ayrıca, devralma işlemi sonrasında SOCAR’ın Türkiye’deki tüm jet

<sup>3</sup> 2024 yılı verileri için TFS’den gelen bilgilerden yararlanılmıştır.



yakıt üretimini TFS'ye yönlendirmesi şeklinde muhtemel bir senaryoda dahi TFS'nin hala jet yakıt ihtiyacının olacağı ve dolayısıyla STAR'ın tek başına TFS'nin/İstanbul Havalimanı'nın jet yakıtı ihtiyacının büyük bir kısmını karşılamasının fiili olarak mümkün olmadığı değerlendirilmektedir. Bu kapsamda, Türkiye'deki diğer jet yakıtı üreticisi TÜPRAŞ'ın İstanbul Havalimanı'ndan dışlanması sonucunu doğurmasının ticari açıdan mümkün değildir. Ayrıca, STAR Ege ve Akdeniz Bölgesindeki havalimanlarının tedarikçisi konumunda yer almakta olup bu havalimanlarına hâlihazırda belirli miktarda jet yakıtı satışı yapacağını taahhüt etmiştir. Bu sebeple, SOCAR'ın STAR'ın tüm üretimini TFS'ye aktarması ilgili havalimanlarına jet yakıtı tedarik edilememesi ve dolayısıyla ilgili sözleşmelerinin ihlali anlamına geleceğinden ticari açıdan mümkün ve makul görülmemektedir.

- (48) İlaveten, İstanbul Havalimanı'nda TFS tarafından yapılan yakıt tedarikinin ihale yöntemiyle ve 5 yıllık süreyi kapsayacak biçimde yapıldığı görülmektedir. Kamuya açık bilgilere ve teşebbüslerin resmi bildirimlerine göre TÜPRAŞ'ın İstanbul Havalimanı'na 5 yıl süreyle yakıt tedarik edilmesine ilişkin planlanan ve TFS tarafından düzenlenen ihaleyi kazandığı görülmektedir<sup>4</sup>. Mevcut tedarik yapısı itibarıyla TÜPRAŞ'ın SOCAR'a kıyasla daha yüksek üretim kapasitesine ve pazar payına sahip olması dolayısıyla söz konusu satış kanalından SOCAR'ın rakiplerinin fiil olarak dışlanması olası olmadığı değerlendirilmektedir.
- (49) Dikey bütünleşmenin oraya çıkaracağı olası risk değerlendirilirken, teşebbüslerin hissedarlık yapısındaki değişikliğin boyutunun da dikkate alınmasında fayda görülmektedir. Buna göre, daha önce de belirtildiği üzere SOCAR'ın TFS'de olan hissedarlık payının %(.....) ile sınırlı kalıyor olması, teşebbüsün düşük fiyatla ürün tedariki güdüsünü hissedarlarından yalnızca biri lehine olacak şekilde ortadan kaldırmasının ticari açıdan makul olmayacağı değerlendirilmektedir.
- (50) Bu kapsamda SOCAR'ın TFS'de %(.....) ortaklığa sahip olacak olması TFS'nin kontrol yapısında SOCAR haricinde üç farklı teşebbüsün mevcut olması, yine SOCAR'ın jet yakıt üretim kapasitesinin (.....)-(.....) ton aralığında olduğu görülmekte olup bu kapasitenin TFS'nin İstanbul Havalimanı'ndaki yakıt ihtiyacını karşılamayacağı değerlendirildiğinden rafineri düzeyinde etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunun ortaya çıkmayacağı değerlendirilmektedir.
- (51) Taraflar arasında akdedilen hisse devir sözleşmesinin 8.2.1. numaralı ekinin "Taahhütler ve Sözleşmeler" başlıklı bölümünde de *"Sektör teamüllerine ve Hedef Şirket'in kuruluşundan itibaren mutlak uygulamasına paralel olarak tüm tedarikçiler ile yazılı sözleşme akdedilmediği de Alıcı'ya bildirilmiştir. Star Rafineri A.Ş. ve TÜPRAŞ ile "term contract"lara ilişkin ihaleler sonuçlanmış olup sözleşme müzakereleri devam etmekle birlikte söz konusu ihale koşulları kapsamında ürün alımları 2025 yılının başından itibaren başlamıştır."* ilgili hükümde TFS'nin mevcut tedarik yükümlülüklerine uygun şekilde hareket edeceği değerlendirilmektedir.
- (52) Kaldı ki 2019 tarihli İGA kararında girdi kısıtlamasına ilişkin olarak *"Bu planlama dâhilinde İstanbul Havalimanı'nın önde gelen bir uluslararası hub olmasının hedeflendiği, İGA AKARYAKIT'ın da bu hedef doğrultusunda daha fazla havayolu şirketini çekmeye yönelik bir fiyatlama politikası içerisinde olacağı, havayolu şirketlerine uygulanacak uygun fiyatların teşebbüsün fiyat politikasına yönelik beyanı ile birlikte akaryakıt firmaları için uygun fiyatları garanti edeceği"* değerlendirmelerine yer verilmektedir.

<sup>4</sup> Kaynak: <https://www.kap.org.tr/tr/Bildirim/1351132> Erişim Tarihi: 09.04.2025

- (53) 2010/4 sayılı Tebliğ'in 13. maddesinin üçüncü fıkrası uyarınca bir ortak girişim işleminin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi açısından rekabetçi davranışların koordinasyonu riski taşıyıp taşımadığının değerlendirmesi gerekmele birlikte aynı Tebliğ'in ekinde yer alan Birleşme ve Devralmalar Hakkında Bildirim Formu'nun (Bildirim Formu) 4.4. başlığında ana teşebbüslerden en az ikisi ortak girişimle aynı pazarda veya bu pazarın alt veya üst pazarında ya da bu pazarla yakından ilişkili komşu pazarda faaliyette bulunması halinde koordinasyon doğurucu etkilere bakılması gerektiğini göstermektedir. Ortak girişim TFS'nin "jet yakıtı üretimi/ithalatı" pazarının alt pazarı olan "jet yakıtı depolama ve satış" pazarında faaliyet gösterdiği, ortak girişim tarafı SOCAR'ın ise "jet yakıtı üretimi/ithalatı" pazarında faaliyet gösterdiği dikkate alındığında, Bildirim Formu'nun 4.4. başlığındaki ana teşebbüslerin en az ikisinin ortak girişimle aynı pazarda veya bu pazarın alt veya üst pazarında ya da bu pazarla yakından ilişkili komşu pazarda faaliyette bulunması şartının karşılanmaması sebebiyle işlemin koordinasyon doğurucu etkinin ortaya çıkmayacağı değerlendirilmektedir.
- (54) İlaveten İGA kararında *"THY ortak kontrol sahibi olsa da THY OPET ve İGA AKARYAKIT'ın tam işlevsel ortak girişim oldukları, dolayısıyla Bunun yanı sıra İGA AKARYAKIT'ın yalnızca İstanbul Havalimanı'nda faaliyette bulunması nedeniyle koordinasyonun yalnızca bu pazara yönelik gelişebileceğini, bu noktada ise İGA AKARYAKIT'ın İstanbul Havalimanı'nda THY OPET ve diğer akaryakıt şirketlerinden farklı olarak sahip olduğu konum ve ayrımcı olmayacağını beyan ettiği fiyatlama politikası doğrultusunda THY OPET ve diğer akaryakıt şirketlerine aynı mesafede kalacağı öngörülmektedir"* değerlendirmesi yapılmıştır.
- (55) Bunlara ek olarak dikey birleşmeler, birleşik teşebbüse alt ve üst pazardaki rakipleri hakkında kritik ticari bilgilere erişim imkânı sağlayabilmesi sebebiyle de bazı tek taraflı etkilerin ortaya çıkmasına neden olabilmektedir. Bununla birlikte, gerek dosya kapsamında yer alan bilgi ve belgeler gerekse ilgili pazarların yapısı ve işleyişi birlikte göz önüne alındığında bu riskin ortaya çıkmayacağı değerlendirilmiştir.
- (56) Yukarıda yer verilen bilgiler ışığında, dosya konusu devralma işleminin herhangi bir mal veya hizmet piyasasında etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğurmayacağı kanaatine varılmıştır.

## H. SONUÇ

- (57) Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre, 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; işlem sonucunda etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılmasının söz konusu olmaması nedeniyle işleme izin verilmesine, gerekçeli kararın tebliğinden itibaren 60 gün içinde Ankara İdare Mahkemelerinde yargı yolu açık olmak üzere OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.