

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2025-3-014 **(Devralma)**
Karar Sayısı : 25-24/602-377
Karar Tarihi : 03.07.2025

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Birol KÜLE
Üyeler : Ahmet ALGAN (İkinci Başkan), Şükran KODALAK,
Hasan Hüseyin ÜNLÜ, Ayşe ERGEZEN, Rıdvan DURAN

B. RAPORTÖRLER : Ahmet Buğra KAZAK, Zeynep KUŞDEMİR, Mehmet TUĞRUL,
Zeynep ÇUBUK

C. BİLDİRİMDE

BULUNAN : - THY Opet Havacılık Yakıtları Anonim Şirketi
Temsilcileri: Av. Emre ÖNAL, Av. Merve DEMİRKAYA
Nidakule Levent, Harman 1 Sk. No:7 K:6 Levent / İstanbul

- (1) **D. DOSYA KONUSU:** Shell Company Londra Türkiye Limited Merkezi ve THY Opet Petrolcülük AŞ arasında devam eden 1 Mart 2008 tarihli Türk Hava Meydanlarında Depolama ve Uçaklara Yakıt İkmali İçin Ortak Havacılık Operasyon Sözleşmesi kapsamında Shell Company Londra Türkiye Limited Merkezi'ne ait katılım payı ve bununla bağlantılı malvarlıklarının THY Opet Petrolcülük AŞ tarafından ön alım hakkının kullanılması suretiyle devralınması işlemi.
- (2) **E. DOSYA EVRELERİ:** Rekabet Kurumu (Kurum) kayıtlarına 27.03.2025 tarih ve 65495 sayı ile giren ve eksiklikleri 24.06.2025 tarih ve 69737 sayı ile tamamlanan bildirim üzerine düzenlenen 01.07.2025 tarih ve 2025-3-014/Öİ sayılı Devralma Ön İnceleme Raporu görüşülerek karara bağlanmıştır.
- (3) **F. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda, bildirim konu işleme izin verilmesinde sakınca bulunmadığı ifade edilmiştir.

G. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

G.1. İnceleme

G.1.2. Bildirime Konu İşlem

- (4) Rekabet Kurumu (Kurum) kayıtlarına 27.03.2025 tarih ve 65495 sayı ile intikal eden başvuruda; Shell Company Of Türkiye Limited Merkezi Londra Türkiye Şubesi (SHELL)¹ ve THY Opet Havacılık Yakıtları AŞ (THY OPET) arasında devam eden 1 Mart 2008 tarihli Türk Hava Meydanlarında Depolama ve Uçaklara Yakıt İkmali İçin Ortak Havacılık Operasyon Sözleşmesi (Ortak Operasyon Sözleşmesi-OSS) kapsamında SHELL'e ait katılım payı ve bununla bağlantılı malvarlıklarının THY OPET tarafından ön alım hakkının kullanılması suretiyle 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.

¹ Gerekçeli karar kapsamında SHELL kısaltması Ortak Operasyon Sözleşmesi'ndeki SHELL'e ait katılım payı ve bununla bağlantılı malvarlıklarını ifade etmek için kullanılmaktadır.

- (5) Söz konusu bildirim kapsamında eksikliklerin giderilmesi amacıyla başvuru sahibinden 11.04.2025 tarih ve 11972 sayı, 14.05.2025 tarih ve 114792 sayı ve 05.06.2025 tarih ve 116566 sayı ile bilgi ve belge talep edilmiş, gelen cevabi yazılar Kurum kayıtlarına 30.04.2025 tarih ve 67276 sayı, 26.05.2025 tarih ve 68611 sayı, 13.06.2025 tarih ve 69317 sayı ve 24.06.2025 tarih ve 69737 sayı ile intikal etmiştir.
- (6) İşlem kapsamında, SHELL'in Ortak Operasyon Sözleşmesi'nden çekilmeye karar vermesiyle birlikte, THY OPET'in SHELL'e ait katılım payının tamamını, bağlantılı malvarlıklarıyla birlikte devralmak için önalım hakkını kullanması planlanmaktadır.
- (7) İşlemin ekonomik gerekçesinin (.....) olduğu ifade edilmiştir.

G.1.3. THY OPET (Devralan) Hakkında Bilgi

- (8) THY OPET 18.09.2009 tarihinde Türk Hava Yolları A.O. (THY) ile OPET Petrolcülük AŞ'nin (OPET) %50'şer ortaklığıyla kurulmuş olup havacılık yakıtlarının depolama, ikmal ve satışı pazarında faaliyet göstermektedir.
- (9) THY OPET, Türkiye'de çeşitli havalimanlarında havacılık yakıtı satış, depolama ve ikmal hizmetleri sunmaktadır. Bu kapsamdaki faaliyetleri arasında her türlü hava aracı için petrol ürünlerinin yurt içi ve yurt dışında satımı, ithali, ihracı, dağıtımı ve nakliyesini yapmak ve yaptırmak, her türlü hava aracı için petrol ürünlerinin kara ve deniz vasıtalarıyla, boru hatlarıyla naklini yapmak ve yaptırmak, yurt içi ve yurt dışında² her türlü hava aracı için petrol ürünlerinin depolanması, elleçlenmesi, satışını sağlayacak havaalanları içinde ve/veya dışındaki depolama tesis ve araçlarında depolanıp perakende ve toptan satışı işleriyle meşgul olmak gibi faaliyetler bulunmaktadır.
- (10) THY OPET'in hissedarlık yapısına aşağıda yer verilmektedir.

Tablo 1: THY OPET'in Hissedarlık Yapısı

Hissedar	Hisse Yüzdesi (%)
THY	(.....)
Türk Havayolları Teknik AŞ	(.....)
OPET	(.....)
Regnum Holding AŞ	(.....)
Inventram Teknoloji Yatırımları AŞ	(.....)
TOPLAM	100,00000
Kaynak: Bildirim Formu	

G.1.4. Ortak Operasyon Sözleşmesi'deki SHELL'e Ait Katılım Payı ve Bağlantılı Varlıkları (Devre Konu)

- (11) Devre konu katılım payı ve malvarlıkları OSS kapsamındaki havalimanlarında (Bodrum Milas Havalimanı ve İzmir Adnan Menderes Havalimanı) havacılık yakıtlarının depolanması ve ikmal için altyapı sağlanmasından ibarettir.
- (12) SHELL'in Ortak Operasyon Sözleşmesi'nde tanımlanan varlıkları veya tesisleri, havacılık yakıtının ve/veya havacılık ürünlerinin ilgili havalimanlarına (Bodrum Milas ve İzmir Adnan Menderes Havalimanları) eksiksiz bir şekilde alınması, depolanması ve ardından ilgili katılımcıların müşterilerinin uçaklarına dağıtılması için gerekli olan "Ortak Operasyon" kullanımına yönelik tüm binaları, yapıları, depolama ekipmanlarını, mobil yakıt ikmal ekipmanlarını ve dağıtım tesislerini ve ayrıca tüm yardımcı ekipmanları (mobil olup olmadıklarına bakılmaksızın ve tahsis edilen tüm arazileri) içermektedir.

² Küresel olarak (i) Kıbrıs Ercan Meydanı'nda Kıbrıs Türk Petrolleri AŞ, THY ve Hürkuş Havayolu Taşımacılık AŞ'ye, (ii) Suudi Arabistan Riyadh Meydanı'nda Alshams Energy Co. ve Pegasus Havayolları A.Ş'ye, (iii) Makedonya Üsküp Meydanı'nda Ex Fis Macedonia, Hürkuş Havayolu Taşımacılık AŞ'ye ikmal faaliyetleri yürütmektedir.

Tablo 2: İşlem Öncesi ve İşlem Sonrası Adi Ortaklığın Hissedarlık Yapısı

İşlem Öncesi		İşlem Sonrası	
Hissedar	Hisse Yüzdesi (%)	Hissedar	Hisse Yüzdesi (%)
THY OPET	(.....)	THY OPET	(.....)
SHELL	(.....)		
TOPLAM	100	TOPLAM	100

Kaynak: Bildirim Formu

G.1.5.1. Jet Yakıt³ Pazarına İlişkin Genel Bilgiler

- (13) Jet yakıtı tedarik süreci, jet yakıtının Türkiye Petrol Rafinerileri AŞ (TÜPRAŞ), Star Rafineri AŞ (SOCAR) gibi rafineri işleten şirketlerden temininden, bu ürünün nihai kullanıcısı olan havayolu şirketlerine havalimanındaki alt yapılar aracılığıyla teslimine ilişkin süreci kapsamaktadır. Öte yandan sektörde jet yakıtı tedarik zincirinde akaryakıt piyasasına ilişkin düzenlemeler ile havacılık ve havalimanı işletmelerine ilişkin düzenlemelerin yanı sıra Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu (EPDK), Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMI) tarafından yayınlanan ikincil düzenlemeler ve belirli standartlar⁴ bulunmaktadır.

G.1.5.2. Jet Yakıtı Tedarik Zinciri

- (14) Jet yakıtı 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- dağıtım şirketi-tüketici” şeklindedir.
- (15) **Tedarik:** Jet yakıtı tedarik zincirinin rafineri kısmında Türkiye sınırları içerisinde hâlihazırda TÜPRAŞ ve SOCAR hizmet sunmaktadır. TÜPRAŞ’ın İzmit, İzmir ve Kırıkkale rafinerilerinde; SOCAR’ın ise İzmir rafinerisinde jet yakıtı üretilmektedir. Yurt içindeki rafinerilerin üretimi haricinde jet yakıtı tedariki ithalat yoluyla da gerçekleştirilebilse de pazar ihtiyacı büyük ölçüde yurt içi üretimden karşılanmaktadır.
- (16) **Dağıtım:** Jet yakıtı dağıtım pazarında faaliyet göstermek isteyen teşebbüslerin EPDK’dan ihrakiye teslim lisansı⁵ almaları gerekmektedir. Ihrakiye ise Petrol Piyasası Lisans Yönetmeliği’nin 4. maddesinde “*ülkenin karasuları ve/veya karasuları bitişiğinde deniz vasıtalarına veya hava meydanlarında yerli ve yabancı hava taşıtlarına vergili veya vergisiz sağlanan akaryakıt ve madeni yağ*” şeklinde tanımlanmış olup aynı maddenin devamında ihrakiye teslim şirketi de yurt içinden ve yurt dışından temin ettiği ihrakiyeyi deniz ve hava taşıtlarına ikmal eden lisanslı sermaye şirketi olarak açıklanmıştır. Bu kapsamda, ihrakiye lisansı olmayan teşebbüslerin jet yakıtını fiziki olarak taşımaları yasal olarak mümkün değildir. Ihrakiye lisansına sahip daha fazla teşebbüs mevcut olsa da uygulamada jet yakıtının havalimanlarına ikmalini gerçekleştiren teşebbüsler akaryakıt dağıtım şirketleri veya söz konusu şirketlerin dâhil olduğu ekonomik bütünlük içerisinde yer alan şirketlerdir. Bir teşebbüsün ilgili pazara girişi için Türkiye’deki bir veya birkaç havalimanında faaliyet göstermesi yeterli olup tüm havalimanlarında hizmet sunması gerekmemektedir. Ayrıca Petrol Piyasası Lisans Yönetmeliğinin 6. maddesi⁶ uyarınca jet yakıtı dağıtım pazarında faaliyet gösteren

³ Bu bölümde jet yakıtı ve havacılık yakıtı tabirleri havacılık sektöründe en yaygın kullanıma sahip Jet A1 yakıtı ifade etmek üzere kullanılmaktadır.

⁴ Örneğin jet yakıtı tedarikine ilişkin yurt içi pazarında hizmet sunan teşebbüslerin uyması gereken standartlar SHGM tarafından belirlenmiştir.

⁵ Ihrakiye “deniz ve havayolu araçlarına ücret karşılığı sağlanan akaryakıt” olarak tanımlanabilecektir.

⁶ (Ek fıkra: RG-21/4/2011-27912) Lisanslı depolama tesisi bulunmayan sivil hava ulaşımına açık havaalanlarında ihrakiye teslim faaliyetinde bulunan lisans sahipleri; bu havaalanlarında, uçak ikmal aracı olarak kullandıkları akaryakıt tankerleri vasıtasıyla kendi faaliyetlerinin yanı sıra, ihrakiye teslim

teşebbüslerin diğer teşebbüslere havacılık yakıt ikmal hizmeti sunmasına izin verilmiştir. İhrakiye lisansı olarak pazara yeni giren bir teşebbüs faaliyetlerini üç şekilde yürütebilmektedir:

- (i) İlgili havalimanında depolama tesisi kurmak üzere DHMİ'den faaliyette bulunacağı havalimanı için yer tahsisi ve SHGM'den gayri sıhhi müessese (GSM) ruhsatı olarak faaliyete başlamak.
- (ii) İlgili havalimanında hâlihazırda depolama tesisi olan bir teşebbüsten depolama hizmeti almak.
- (iii) Fiili bir depolama faaliyeti yürütmeksizin depo sahibi teşebbüslerden depoda mal satın almak yoluyla bir nevi kanat altı hizmet tedarikçisi (tahsilat aracı) olarak faaliyet göstermek.

- (17) **Depolama:** Jet yakıtı tedarik şirketleri tarafından rafineriden alınan veya ithal edilen yakıt, karayolu ya da denizyolu ile havalimanlarındaki depolama tesislerine nakledilmektedir. Kanat altı hizmet tedarikçiliği hariç olmak üzere jet yakıtı satışı yapmak isteyen tedarikçi şirketler yatırım yaparak kendi akaryakıt depolama tesislerini kurmakta ya da diğer depolama lisansı sahibi teşebbüslerin depolama tesislerini kullanmaktadırlar. Bu akaryakıt depolama tesisleri teşebbüsler tarafından tek başına ya da müştereken işletilebilmektedir. Havayollarına yakıt satışı yapacak olan teşebbüsün depolama tesisinin bulunmadığı durumda ise depolama lisansı almış şirketlerle anlaşmalar yaparak bu havalimanında müşterileri olan havayollarına yakıt tedarik edilebilmektedir.
- (18) Öte yandan yeni bir depolama tesisi kurmak her durumda fiziken ve/veya hukuken mümkün olmadığı gibi kimi durumda rasyonel bir seçenek olarak da görülmemektedir. 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 ihtimalleri bulunmaktadır. Öte yandan teşebbüsler tarafından kapasite kısıtı gerekçe gösterilerek bu tür taleplerin şu ana dek reddedilmediği beyan edilmiştir⁷.
- (19) Havalimanlarında belirli bir depolama tesisine sahip olmanın başlıca avantajları; arz güvenliğinin sağlanması ve maliyetlerin etkin bir şekilde kontrol edilebilmesidir. Tedarikçi teşebbüsün kendisine ait depolama tesisinin olduğu durumda öncelikle şirketin kendisine özgülenen bir depolama kapasitesi garanti altına alınmakta ve bu kapasite içerisindeki stok yönetimi ilk elden şirket tarafından yapılmaktadır.
- (20) Bu çerçevede, havalimanlarında yerleşik depolama tesislerinin, havacılık yakıtları satışının tamamlayıcı bir unsuru olduğu, bu tür tesislere sahip olan teşebbüslerin pazarda etkin rekabet imkânlarının yükseldiği görülmektedir⁸.
- (21) **İkmal:** Uçaklara yakıt ikmali ise iki şekilde olmaktadır. Bunlardan birincisi, hidrant sistemi yoluyla ikmaldir. Hidrant, sağlayıcı şirketlerin havalimanlarında yahut istisnai olarak havalimanlarının yakınında yerleşik depolama tesislerinden 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 havalimanlarında ikmalin kural olarak bu sistem

faaliyetinde bulunan diğer lisans sahiplerine, ilgili diğer mevzuatta kayıtlı hususların da yerine getirilmesi kaydıyla akaryakıt ikmal hizmeti verebilir.

⁷ Kurulun 12.05.2023 tarih ve 23-22/426-142 sayılı Kararı.

⁸ Kurulun 26.02.2014 tarih ve 14-08/155-66 sayılı Kararı.

aracılığıyla gerçekleştirilmesi zorunludur. Hidrant sistemi kurulu bulunmayan havalimanlarında ise sağlayıcı şirketler, depolardan tanker araçlara (refueller) doldurdukları yakıtı park alanında bekleyen uçaklara götürerek burada ikmal yapmaktadır.

- (22) **Satış ve Fiyatlandırma:** Pazarın yapısı itibarıyla bayilik sistemi bulunmamakta, tedarikçi şirketler genellikle doğrudan/aracı vasıtasıyla nihai kullanıcıya satış yapmaktadır. Havayolu şirketleri genellikle yakıt ihtiyaçlarını bir veya iki yıllık süreler için düzenledikleri ihaleler yoluyla karşılamaktadır. Havayolu şirketleri izledikleri ticari stratejiye bağlı olarak ülkenin tamamındaki havalimanları bakımından tek bir ihaleye çıkılabildikleri gibi, havalimanı bazında da ihaleye çıkılabilmektedir. İhalede belirlenen fiyatlar genellikle bir yıllık süre için geçerli olacağından, jet yakıt 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 oldukça küçük bir kısmına tekabül etmektedir.
- (23) Jet yakıtı 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 havalimanına göre değişmektedir.
- (24) 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 havalimanına 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 havalimanında ikmal tesisleri ve/veya ikmal araçlarının bulunmasını zorunlu kılmaktadır.
- (25) **Tüketici:** Son olarak Türkiye’de havacılık yakıtları pazarında nihai tüketicilerin kimler olduğunun tespit edilmesi önem arz etmektedir. Jet A-1 yakıtı tedarikini tarifeli yolcu ve kargo taşımacılığını içeren ticari havacılık ile askeri olmayan ve tarifeli hava taşımacılığı hariç her türlü uçuşu içeren genel havacılık (iş amaçlı uçuşları, özel havacılığı, uçuş eğitimleri, planör uçuşları, hava ambulansı uçuşları, charter uçuşları vb.) olmak üzere iki ana grupta toplamak mümkündür. Jet yakıtı talebini büyük oranda havayolu firmaları oluşturmaktadır.

G.1.6. İlgili Pazar

- (26) 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. İlgili ürün ve coğrafi pazara ilişkin tanım ve değerlendirmeler, pazardaki yoğunlaşma düzeyi ve bunun işaret edebileceği pazar gücünün tespiti açısından önem arz etmektedir.

G.1.6.1. İlgili Ürün Pazarı

- (27) 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.

- (28) 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.
- (29) Jet yakıt tedariki zinciri temel olarak üç aşamadan oluşmakta olup, en üstte rafinelerin ana aktör olduğu rafinaj faaliyetleri yer alırken, ikinci aşamada akaryakıt şirketleri, üçüncü aşamada ise nihai tüketici konumundaki havayolu şirketleri yer almaktadır.
- (30) Yukarıda da belirtildiği üzere, jet yakıtı tedarikinin ilk basamağı olan rafineri kısmında Türkiye sınırları içerisinde hâlihazırda TÜPRAŞ ve SOCAR hizmet sunmaktadır. TÜPRAŞ'ın İzmit, İzmir ve Kırıkkale rafinerilerinde; SOCAR'ın ise İzmir rafinerisinde jet yakıtı üretilmektedir.
- (31) Havacılık operasyonunun en önemli unsurlarından biri stabil ve güvenilir yakıt ikmal ve depolama faaliyetidir. Bu alanda görülen hizmetler, yakıtın havalimanına taşınması, depolanması, depodan hidrant sistemi (hidrant sistemi bulunmayan tesislerde tankerler vasıtasıyla) ile aprona nakli ve burada uçağa ikmalidir. Bu hizmetleri genellikle SHGM tarafından verilen "İşyeri Açma ve Çalışma Ruhsatı" ve EPDK tarafından verilen "İhrakiye lisansı" sahibi teşebbüsler üstlenmektedir.
- (32) Depolama hizmeti sunmak isteyen teşebbüslerin yukarıda da izah edildiği üzere, EPDK'dan depolama lisansı almaları gerekmektedir. Lisans sahibi depolama işletmecisi, depolama hizmeti almak isteyen teşebbüslerden depolama, teslim alma ve teslim etme tarifelerine göre hizmet bedelleri almaktadır. Buna ilaveten havalimanında yakıt satışı yapacak ve bundan dolayı depolama hizmeti alacak tüm teşebbüslere depolama işletmecisi özelinde, eşit imkân sağlanması adına EPDK tarafından onaylanan bir depolama tarifi yayımlanmakta ve bu tarife göre depolama, teslim alma ve teslim etme bedelleri alınmaktadır. Ayrıca depolama hizmeti alacak her teşebbüse aynı tarife uygulanmaktadır. Öte yandan daha önce bahsedildiği üzere, farklı depolama firmaları arasında tarife ücretleri ise maliyetler (depo kapasitesi, yapılan satış vb.) nedeniyle farklılaşabilmektedir.
- (33) Genellikle havalimanlarında depolama ve ikmal faaliyetlerini yürüten teşebbüsler aynı zamanda jet yakıtı satışı alanlarında faaliyet gösteren akaryakıt şirketleridir. Jet yakıtı satışlarının depolama ve ikmal pazarı ile jet yakıtı satışına ilişkin pazarlar, yakın ilişkili pazarlar olup tedarik zincirinin dikey unsurlarını oluşturmaktadır. Bununla birlikte jet akaryakıt satışı ile depolama hizmetleri birbirinden farklı iki pazar niteliğinde olup; fiyat, maliyet, tabi olduğu düzenlemeler gibi hususlar bakımından farklılaşmaktadır. Jet yakıtı satışı yapan teşebbüsler, bu yakıtın havalimanlarında uçaklara teslimi için depolama ve ikmal hizmetlerini ya kendi işlettiği depolar vasıtasıyla gerçekleştirme ya da üçüncü taraflardan hizmet almak durumundadır. Bu bakımdan söz konusu iki hizmetin birbirini tamamlayıcı nitelikte olduğu görülmektedir. Bu nedenle mevcut dosya kapsamında da jet yakıtı depolama ve ikmal hizmeti pazarı ile jet yakıtı satış pazarının farklı ilgili ürün pazarları teşkil ettiği anlaşılmaktadır. Nitekim Kurulun çeşitli kararlarında⁹ depolama ve satış faaliyetlerinin ayrı pazarlar olarak değerlendirildiği görülmektedir.

⁹ 16.07.2014 tarihli ve 14-24/482-213 sayılı, 12.05.2023 tarih ve 23-22/426-142 sayılı, 14.12.2023 tarih ve 23-58/1131-405 sayılı, 18.07.2024 tarih ve 24-30/716-300 sayılı Kurul kararları.

- (34) Yukarıda yer verilen değerlendirmeler ışığında, ilgili ürün pazarı “jet yakıtı depolama ve ikmal hizmetleri pazarı” ve “jet yakıt satışı pazarı” olarak belirlenmiştir.

G.1.6.2. İlgili Coğrafi Pazar

- (35) Uçaklara yakıt ikmalı genellikle uçağın kalkış yapacağı alanda yapılmaktadır. Herhangi bir havalimanındaki havacılık yakıt tedarikinin maliyeti havayolu şirketi için ciddi ölçüde artsa dahi, havayolu şirketinin alternatif bir alandan yakıt bulması çok güçtür. Bu bağlamda 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.
- (36) 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. Sektör hakkında bilgi bölümünde de belirtildiği üzere *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 bir coğrafi pazar olduğu değerlendirilmektedir.
- (37) Avrupa Komisyonu’nun (Komisyon) uygulamalarına bakıldığında, *BP/Statoil Fuel and Retail Aviation*¹⁰ kararında bir havayolu şirketinin yakıt fiyatları artan bir havalimanına alternatif arz kaynağını kolayca bulamayacak olması ve yakıt tedarikçilerinin havalimanı bazında teklif vermesi dikkate alınarak her bir havalimanının ayrı bir ilgili coğrafi pazarı oluşturduğunu ifade edilmiştir.
- (38) Paralel olarak *World Fuel Services Corporation/Exxon*¹¹, *Shell/Topaz/JV*¹² ve *TotalFina/Elf*¹³ kararlarında da jet yakıtının tedarikine yönelik pazarın coğrafi kapsamının her bir havalimanı bazında belirleneceğini belirtmektedir. Ek olarak Komisyonun yakın tarihli *PKN Orlen/Grupa Lotos*¹⁴ kararında ilgili coğrafi pazarı, ilgili havalimanı kapsamında belirlediği görülmekte olup, Komisyon bu tespitin gerekçelerini ise özet olarak;
- Havayollarının, havalimanı bazında en avantajlı teklifi sunan tedarikçiyi seçme eğiliminde olduğu,
 - Dağıtım ve yakıt ikmal altyapılarındaki farklılıklar ve bu altyapıları işleten şirketler arasındaki farklılıklar nedeniyle fiyatların ve rekabetin her bir havalimanından diğerine değişiklik gösterdiği,
 - Jet yakıtı müşterileri uzun vadeli sözleşmeler imzaladığından ve tedarikçiler öncelikle yeterli altyapıyı güvence altına alma ihtiyacını sağlayamadan yeni bir havalimanına kolayca giremediklerinden dolayı talep ve arz tarafındaki ikame edilebilirliğin sınırlı olduğu

şeklinde açıklamıştır.

¹⁰ Case No COMP/M.7387 - BP/Statoil Fuel And Retail Aviation.

¹¹ Case No COMP/M.7965 - World Fuel Services Corporation/Certain Aviation Fuels Assets Belonging to Exxon

¹² Case No COMP/M.5880 - Shell/Topaz/JV

¹³ Case No COMP/M.1628 - TotalFina/Elf

¹⁴ Case No COMP/M.9014 - PKN Orlen S.A./Grupa Lotos S.A.

- (39) Benzer şekilde, Kurulun 26.09.2018 tarih ve 18-34/562-277 sayılı *THY OPET/THY* kararı, 12.05.2023 tarih ve 23-22/426-142 sayılı *POTAS* kararı, 14.12.2023 tarih ve 23-58/1131-405 sayılı *THY OPET/BP* kararı ve 18.07.2024 tarih ve 24-30/716-300 sayılı *THY OPET* kararlarında da ilgili coğrafi pazar her bir havalimanı bazında tespit edilmiştir.
- (40) Yukarıda açıklanan hususlar, Kurul ve Komisyon içtihadı dikkate alındığında, dosya kapsamında Bodrum Milas Havalimanı ve İzmir Aydın Menderes Havalimanı'nın ayrı ilgili coğrafi pazarlar teşkil ettiği değerlendirilmektedir. Bu kapsamda mevcut dosya özelinde "jet yakıtı depolama ve tedariki hizmeti" pazarı bakımından ilgili coğrafi pazarlar "Bodrum Milas Havalimanı" ve "İzmir Aydın Menderes Havalimanı" olarak belirlenmiştir.

G.1.7. Geçmiş Tarihli Kurul Kararları

- (41) Havayolu şirketlerine yapılacak akaryakıt depolama faaliyetinin müşterek tesiste yürütülmesi işlemine ilişkin "Ortak Operasyon Sözleşmesi"ni konu edinen ve mevcut işlem ile ilgili bağlantısı bulunan geçmiş işlemlere ilişkin Kurul kararlarına aşağıda kronolojik sırayla yer verilmektedir:

28.12.2006 Tarih ve 06-95/1202-365 Sayılı Karar (Menfi Tespit)

- (42) Söz konusu karar, havalimanlarında BP Petrolleri AŞ (BP), Mobil Oil Türk AŞ (MOBİL) ve SHELL tarafından bağımsız şekilde işletilen depolama tesislerinin müştereken işletilmesine yönelik uygulamaların temelini teşkil etmektedir. Dosyanın konusunu BP, MOBİL ve SHELL arasında imzalanan Ortak Operasyon Sözleşmesi'ne menfi tespit belgesi verilmesi talebi oluşturmaktadır.
- (43) Bildirime konu sözleşme, BP, MOBİL ve SHELL'in İstanbul Atatürk, Antalya, İzmir Adnan Menderes ve Bodrum Milas Havalimanlarındaki münferit depolama tesislerini bir çatı altında toplayarak, tarafların depolama ve uçaklara ikmal hizmetlerini kapsayan faaliyetlerinin tek elden yürütülmesine yöneliktir. Taraflar bildirim formunda, bu ortak operasyonun sadece depolama ve ikmal hizmetlerini kapsayacağı, tarafların müşteri bulma, fiyatlandırma ve stratejik kararlarında serbest olacağını ifade etmişlerdir.
- (44) Bildirilen tarafların ortak operasyon yürütmek amacıyla depolarını ve tesislerini ortak bir çatı altında toplamalarının bir ortak girişim olarak kabul edilip edilemeyeceği hususunun önem kazanacağı ifade edilmiştir. Ancak ilgili sözleşme incelendiğinde bu şirketin taraflardan bağımsız olmaması nedeniyle bir ortak girişim olarak değerlendirilemeyeceğine ve bu çerçevede bildirilen sözleşmenin, yoğunlaşma doğurmaması nedeniyle, 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi kapsamında değerlendirilemeyeceğine kanaat getirilmiştir.
- (45) Bildirilen sözleşmenin, hâkim durumun kötüye kullanılmasıyla ilgili bir yönünün olmaması nedeniyle, 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında değerlendirilmesine gerek olmadığı sonucuna ulaşılmıştır.
- (46) 4054 sayılı Kanun'un 4.maddesi kapsamında ise, katılımcıların satış fiyatları ve tahmini satış miktarları gibi hususlar piyasadaki rekabeti tesis eden ihalelerle önceden belirlenmiş olduğundan, sözleşme çerçevesinde yürütülen ortak operasyonun bu süreçte taraflar arasındaki rekabeti kısıtlayıcı bir amaca hizmet etmeyeceği gibi böyle bir etkiye de yol açabilecek nitelikte olmadığı değerlendirilmiş ve söz konusu rakiplerin ortak ikmal operasyonu yürütmesinin rekabetin kısıtlanmasına yol açmayacağına kanaat getirilmiştir.
- (47) Ayrıca tarafların, fiyat ve satış koşullarının ortak operasyonla ilgili olmadığından, sadece birbirlerinin satış miktarları konusunda bilgi sahibi olmaları söz konusu olabileceği, rakiplerin güncel satış miktarı bilgilerinin rekabete duyarlı bilgiler olarak kabul

edilmesinin mümkün olmadığı, bu nedenle bu bilgilerin elde edilmesinin rekabeti kısıtlayıcı bir sonuca yol açmayacağı anlaşılmıştır ve sonuç olarak dosya konusu sözleşmeye 4054 sayılı Kanun'un 8. maddesi kapsamında menfi tespit belgesi verilmesine karar verilmiştir.

09.07.2008 Tarih ve 08-44/606-231 Sayılı Karar (Muafiyet)

- (48) Kurum kayıtlarına intikal eden başvuru, havayolu şirketlerine yapılacak akaryakıt depolama faaliyetinin müşterek tesiste yürütülmesi işlemine OPET'in de dâhil olmasına ilişkindir. Bu kapsamda imzalanan "Ortak Operasyon Sözleşmesi" ve "Varlıkların Satışı Sözleşmesi" ile gerçekleştirilen işbirliğine menfi tespit belgesi verilmesi veya bu şartları taşımaması halinde muafiyet tanınması talep edilmiştir. Söz konusu sözleşme, yukarıda özetlenen 28.12.2006 tarihli kararda bahsedildiği üzere İstanbul Atatürk, Antalya, İzmir Adnan Menderes ve Bodrum Milas Havalimanını kapsamaktadır.
- (49) 2006 yılında alınan kararda BP, MOBİL ve SHELL'in taraf olduğu sözleşme Kurulun verdiği menfi tespit belgesi çerçevesinde yürütülürken, havacılık yakıtları sektörüne giren OPET'in sözleşmeye taraf olması gündeme gelmiş ve OPET'in de dâhil olduğu başvuruya konu sözleşme yeniden imzalanmıştır.
- (50) İşlemin 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi kapsamında yoğunlaşma doğurucu bir ortak girişim olup olmadığı değerlendirilmiş, yukarıda özetlenmiş olan 2006 tarihli kararda da sebepleri açıklandığı üzere bu sözleşmenin bir ortak girişim olarak değerlendirilemeyeceğine ve yoğunlaşma doğurmaması nedeniyle, 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi kapsamında bir devir işlemi olmadığına kanaat getirilmiştir.
- (51) Türkiye hava yakıtları piyasasının diğer uluslararası piyasalardan farklı olarak tedarik açısından tek rafinerinin faaliyette olduğu bir yapıya sahip olması, söz konusu rafineri şirketi olan TÜPRAŞ'ın hâkim durumda bulunması, TÜPRAŞ'ın tam kontrolünü elinde bulunduran Koç Grubu'nun OPET'in de ortak kontrolüne sahip olması hususlarının, PO'nun) lider pozisyonda olduğu ve hatta hâkim durum değerlendirmesine tabi tutulabileceği jet yakıtı pazarında ileriye dönük rekabetçi bir piyasa yapısı oluşmasında birtakım riskler doğurabileceği değerlendirilmiştir.
- (52) Piyasada fiyatların oluştuğu ihalelerde teklif seviyesinin yakıt fiyatı ve hizmet bedelinden oluştuğu, yakıt maliyetlerinde belirleyicinin TÜPRAŞ'ın olduğu ve ortak operasyonun da rakip teşebbüslerin hizmet alanındaki işbirliğinden oluştuğu dikkate alındığında bu ortaklığın, maliyet avantajları nedeniyle fiyatların düşmesine yol açacağı hususunun olumlu bir gelişme sağlayabileceği gibi, tarafların rekabetçi davranışlarının koordinasyonuna yol açma ve rekabet seviyesini düşürme yönünde olumsuz sonuçlar doğurma ihtimalini de ortaya çıkaracağı değerlendirilmiş ve dolayısıyla sözleşmeye menfi tespit belgesi verilemeyeceği sonucuna ulaşılmıştır. Akabinde grup muafiyetinden faydalanıp faydalanmadığı incelenmiştir.
- (53) BP, SHELL ve MOBİL tarafından ortak kullanılan depoların OPET tarafından da kullanımının sağlanarak ölçek ekonomisinden daha verimli bir şekilde yararlanılacağı ve tarafların ortalama maliyetlerinde azalmanın sağlanacağı, maliyetlerde yaşanacak avantajın yanı sıra ortak havacılık operasyonu sayesinde Devlet Hava Meydanları İşletmesi tarafından tahsis edilen sınırlı alanın daha verimli kullanılacağı, ayrıca ortak operasyonla birlikte, uçaklara ikmalî gerçekleştirilen Jet A-1 yakıtının alev alması durumunda etkilenecek alan havalimanı olduğundan risklerin en aza indirilmesi ve yürütülen operasyonun emniyetli bir şekilde gerçekleştirilmesi sağlanabileceği hususları dikkate alınarak sözleşmeye bireysel muafiyet tanınmasına karar verilmiştir.

26.8.2009 Tarih ve 09-39/981-247 Sayılı Karar (THY OPET Ortak Girişim)

- (54) Kurum kayıtlarına intikal eden başvuruda THY ile OPET arasında hava araçlarına jet yakıtı dağıtımını için bir Ortak Girişim Şirketi (OG) kurulması işlemine izin verilmesi talep edilmiştir. Kurulması planlanan ortak girişimin jet yakıtı dağıtımını, satımı, iletimi ve depolanması faaliyetlerinde bulunacağı ifade edilmiştir. Tarafların OG kurma amacının OG ve THY arasında tedarik hizmeti veren bir dikey anlaşmanın uygulanması değil, piyasada jet yakıtı tedariki faaliyetinde bulunan ve üçüncü taraflara da hizmet sağlayan bir yapı oluşturmak olduğu belirtilmiştir.
- (55) Bildirim konusu ortak girişim işleminin ana teşebbüsleri, aynı pazarda faaliyet göstermediklerinden birbirlerine rakip olmadıkları dolayısıyla koordinasyon doğurucu bir etkisinin olmayacağı değerlendirilmiştir.
- (56) Hâkim durum değerlendirmesinde dikey yapı incelendiğinde OPET'in önemli hissedarlarından TÜPRAŞ'ın hâkim durumda bulunmasına rağmen, petrol ürünlerinin rafineri çıkış fiyatlarının dünya çapında kabul edilmiş genel kuralları olması, rafineri çıkış fiyatının belirlenmesinde ithalat imkânlarının oluşturacağı baskı ve taraflardan birinin THY olması göz önünde bulundurulduğunda, TÜPRAŞ'ın rafinaj aşamasında fiyatları yükseltme gücünün olmayacağına kanaat getirilmiştir. Ayrıca OPET'in petrol ürünleri alımının tamamını TÜPRAŞ'tan değil ithalat yoluyla da temin ettiği görülmüştür.
- (57) Dikey yapının tedarik aşaması incelendiğinde, PO'nun hâkim durumda olduğu ve çoğu havaalanında tek tedarikçi olduğu görülmüş, kurulacak olan OG'nin faaliyetlerinin, söz konusu pazardaki rekabete dinamizm katabileceği değerlendirilmiştir.
- (58) Yukarıda yer verilen değerlendirmeler sonucunda hâkim durum yaratılmasının veya mevcut hâkim durumun güçlendirilmesinin ve böylece rekabetin önemli ölçüde azaltılmasının söz konusu olmaması nedeniyle işleme 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi kapsamında izin verilmiştir.

16.07.2014 Tarih ve 14-24/482-213 Sayılı Karar (Nihai İnceleme)

- (59) İlgili kararda MOBİL'in Ortak Operasyon Sözleşmesi'ne konu varlıklardaki %25 mülkiyet hakkının THY OPET tarafından devralınması işleminin taahhütler kapsamında değerlendirilmesi talep edilmiştir.
- (60) Ortak Operasyon Sözleşmesi Antalya, Bodrum, İzmir ve İstanbul Havalimanlarını kapsamaktadır ve MOBİL, SHELL, BP ve THY OPET arasında imzalanmıştır. Sözleşmeye konu varlıklarda taraflar eşit mülkiyet hakkına (%25) sahipken işleme izin verilmesi durumunda THY OPET'in %50'lik bir paya sahip olacağı ifade edilmiştir.
- (61) Dosya konusu işlemin, MOBİL'in Ortak Operasyon Sözleşmesi'nden kaynaklanan hak ve yükümlülükleri ile ilgili sözleşme çerçevesinde bahse konu havalimanlarında sahip olduğu malvarlığı ve işletme haklarının THY OPET'e devrini içerdiğinden işlemin, 2010/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesinin (b) bendi gereği bir devralma işlemi olduğu ayrıca tarafların ciro eşiklerini aştığı ve izne tabi bir işlem olduğu değerlendirilmiştir.
- (62) THY OPET tarafından işleme ilişkin oluşabilecek rekabetçi endişelerin giderilmesi amacıyla nihai inceleme aşamasında ek taahhütler alınmış olup aşağıda depolama hizmetlerine diğer akaryakıt şirketlerince erişim sağlanması ve teşebbüsler arası ayırım yapmama yönüyle taahhütlere yer verilmektedir.

"Depolama faaliyetlerine erişim sağlamaya ilişkin taahhütler"

1. THY OPET, Ortak Operasyon Sözleşmesi katılımcıları hariç, depolama kapasitesine erişim açısından arz güvenliği esnekliği olduğuna inanılan İzmir Adnan Menderes ve Milas Bodrum Havalimanlarından talep olması halinde devralmaya konu %25'lik

kapasitenin 1/3'lük kısmını, her halükarda depolama lisansının kendisinde olup olmamasına bağlı olarak, Ortak Operasyon Sözleşmesi katılımcıları hariç üçüncü kişilere açmayı veya açılmasına rıza göstermeyi veya açılmasına hiçbir surette engel olmamayı taahhüt etmektedir.

2. THY OPET, İstanbul Atatürk ve Antalya Havalimanları açısından ise, talep olması halinde devralmaya konu %25'lik kapasitenin 1/2'lik kısmını, her halükarda depolama lisansının kendisinde olup olmamasına bağlı olarak, Ortak Operasyon Sözleşmesi katılımcıları hariç üçüncü kişilere açmayı veya açılmasına rıza göstermeyi veya açılmasına hiçbir surette engel olmamayı taahhüt etmektedir."

- Depolama faaliyetlerine erişim sağlamaya ilişkin taahhütlerin uygulanmasına ilişkin taahhütler:

1. Üçüncü kişilerin erişimi bakımından ayrı bir depo veya fiziki yer/hacim tahsis veya deponun bir kısmının boş tutulmaması; üçüncü kişilerden gelecek depolama hizmeti talepleri karşısında talep edenin tesis(ler)e getireceği ürünün depolara alınarak THY OPET ve diğer müşterek tesis katılımcılarının ürünleri ile birlikte bir arada tutularak elleçlenmesi;

2. Depoların tahsisinde ilk gelen ilk hizmet alır prensibinin işletilmesi; taahhüt edilen toplam hacim ile sınırlı olmak üzere; sonradan gelen üçüncü kişilerin ancak hâlihazırda bu hacimleri kullanan üçüncü kişilerin kullanmadığı kapasite ile sınırlı olarak hizmet alabilmesi;

3. Depolama/erişim sağlama ücretinin THY OPET tarafından önerilen ve EPDK tarafından onaylanarak yayınlanan tarifeler üzerinden sağlanması; üçüncü kişilerin erişim taleplerinin, objektif kriterler göz önüne alınarak hazırlanan ve yetkili organlarca onaylanan tarifeyle uygun olması ve ilgili tüm güvenlik koşullarını ve teknik koşulları sağlayacak şekilde yapılması;

4. Ancak bir havayolu şirketine mal teslim yükümlülüğü altına girmiş lisans sahiplerine erişim imkânı sağlanması;

5. Depolama faaliyetlerine erişim sağlamaya ilişkin taahhütler uygulanırken Rekabet Kurulunca muafiyet tanınan Ortaklık Sözleşmesi hükümlerine uyulması; ayrıca pazarın değişken yapısı dikkate alınarak bahse konu taahhütlerin uygulanmaya başlanmasından 3 yıl sonra gözden geçirilmesi

-Teşebbüsler arası ayrımcılık yapmamaya ilişkin taahhütler

THY OPET tarafından sunulan taahhütlerde yer alan Atatürk ve Antalya Havalimanları için devralmak istediği kapasitenin 1/2'lik kısmını Adnan Menderes ve Milas Bodrum Havalimanları için ise devralmak istediği kapasitenin 1/3'lük kısmını "Ortak Operasyon Sözleşmesi katılımcıları hariç üçüncü kişilere açmayı veya açılmasına rıza göstermeyi veya açılmasına hiçbir surette engel olmamayı taahhüt etmektedir" ifadesinin "(açmayı) ve/veya Ortak Operasyon Sözleşmesi'nin 10.2 maddesi uyarınca bir onay/izin alınmasının gerekmesi halinde bu izin/onayları almayı taahhüt etmektedir."

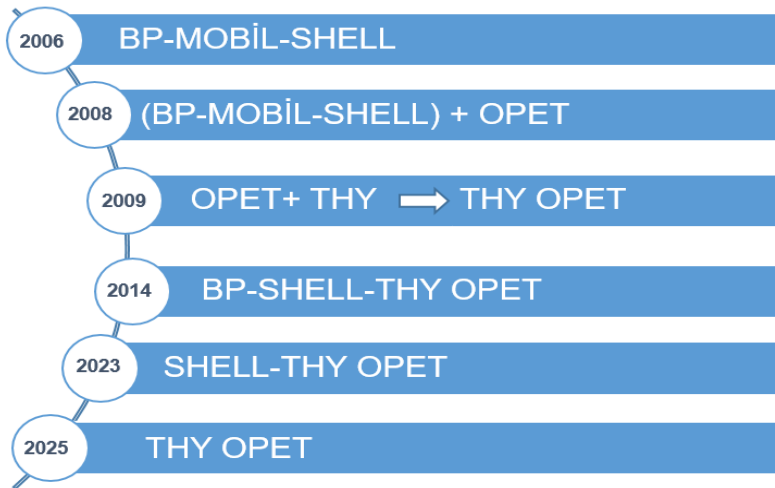
- (63) Karar kapsamında bu taahhütlerin rekabetçi endişeleri ortadan kaldırdığına ve işleme 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi kapsamında izin verilebileceği sonucuna ulaşılmıştır.

14.12.2023 Tarih ve 23-58/1131-405 Sayılı Karar (Birleşme/Devralma)

- (64) Kurum kayıtlarına intikal eden başvuruda tarafları BP, SHELL ve THY OPET olan ve Antalya, Bodrum Milas Havalimanı ve İzmir Adnan Menderes Havalimanlarını kapsayan Ortak Operasyon Sözleşmesi'nden BP'nin çekilmesi sonucunda, BP'nin katılım payı ve bağlantılı mal varlıklarının THY OPET tarafından önalım hakkını kullanmak suretiyle devralmasına izin verilmesi talep edilmiştir.
- (65) İşleme izin verilmesi durumunda BP'nin %25'lik payı THY OPET'e geçecek ve son durumda THY OPET %75'lik paya SHELL ise %25'lik paya sahip olacaktır.

- (66) Dosya konusu işlemin, BP'nin Ortak Operasyon Sözleşmesi'nden kaynaklanan hak ve yükümlülükleri ile ilgili sözleşme çerçevesinde bahse konu havalimanlarında sahip olduğu malvarlığı ve işletme haklarının THY OPET'e devrini içerdiğinden, 2010/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesinin (b) bendi gereği bir devralma işlemi olduğu ayrıca tarafların ciro eşiklerini aştığı ve izne tabi bir işlem olduğu değerlendirilmiştir.
- (67) Dosya kapsamında ilgili ürün pazarı ve coğrafi pazar ise sırayla "jet yakıtları depolama ve ikmal hizmetleri pazarı ve jet yakıtları satışı pazarı" ve "Antalya Havalimanı, Bodrum Milas Havalimanı ve İzmir Adnan Menderes Havalimanı" olarak tespit edilmiştir.
- (68) BP'nin havacılık yakıtları pazarındaki pazar payının büyük olmaması, ilgili havalimanlarında depolama kapasitesinin küçük olması, Antalya Havalimanı'ndaki tesislerin POTAS Akdeniz Akaryakıt Dağıtım AŞ (POTAS) tarafından işletilmesi ve BP'nin katılım payının devri halinde mevcut pazar yapısında ciddi bir değişikliğin olmayacağı ve herhangi bir pazarda etkin rekabetin önüne geçilme riski bulunmadığı değerlendirilmiş ve işleme izin verilmiştir.
- (69) Yukarıda bahsedilen kararlardan hareketle Ortak Operasyon Sözleşmesi'ne ilişkin sürecin özetine değinilecektir. İlgili sözleşme 2008 yılında BP, MOBİL ve SHELL arasında İstanbul Atatürk, Antalya, İzmir Adnan Menderes ve Bodrum Milas Havalimanlarında faaliyet göstermek üzere kurulmuştur. Aynı yıl ortaklığa OPET dâhil olmuş, 2009 yılında THY ve OPET tarafından THY OPET ortak girişimi kurulmuş ve OPET ortaklıktaki varlığını THY OPET aracılığıyla sürdürmüştür. 2014 yılında MOBİL, 2023 yılında ise BP %25'lik hissesini THY OPET'e devretmiştir. Son durumda THY OPET %75'lik bir paya sahip olmuştur ve kendisi dışındaki son hissedar olan SHELL'in hisselerini de devralarak İzmir Adnan Menderes ve Bodrum Milas Havalimanlarını¹⁵ kapsayan Ortak Operasyon Sözleşmesi kapsamındaki faaliyeti tek başına yürütmek istemektedir.
- (70) Ortak Operasyon Sözleşmesi'nin taraflarının kronolojik olarak değişimini gösteren şekle aşağıda yer verilmektedir.

Şekil 1: Ortak Operasyon Sözleşmesi Taraflarının Kronolojik Süreçte Değişimi



G.2. Değerlendirme

G.2.1. Kontrol Değişikliğine İlişkin Değerlendirme

- (71) 2010/4 sayılı Tebliğ 5. maddesinin ilk fıkrasının (b) bendine göre, "Bir veya daha fazla teşebbüsün tamamının ya da bir kısmının doğrudan veya dolaylı kontrolünün, hisse ya

¹⁵ Bildirim Formunda İstanbul ve Antalya'daki depolama tesislerinin kapandığını beyan edilmiştir.

da mal varlığının satın alınmasıyla, sözleşmeyle veya diğer bir yolla bir ya da daha fazla teşebbüs veya hâlihazırda en az bir teşebbüsü kontrol eden bir ya da daha fazla kişi tarafından devralınması” işlemi 4054 sayılı Kanun’un 7. maddesi kapsamında devralma sayılmaktadır.

- (72) Bildirime konu Ortak Operasyon Sözleşmesi, belirli bir malvarlığı ortaya konularak bir işbirliği yaratılmasını, bu işbirliği kapsamında gerçekleştirilen hizmetlere ilişkin herhangi bir ücret alınmadan sadece söz konusu hizmetlere ilişkin masrafların işbirliğine dâhil olan şirketler tarafından karşılanmasını ve oluşumun münhasıran kapsamdaki şirketlere hizmet vermesini kapsamaktadır. Adi ortaklık tesislerinde tarafların oluşturduğu ayrı bir ticari firma olmayıp; taraflar kendi şirketleri adına yakıt depolama, elleçleme ve uçağa teslim işlemlerini adi ortaklığa yaptırmaktadır. Tesisin işletmesinden doğan masraflar, tarafların satış hacmi ve kullanım oranları doğrultusunda paylaştırılmak suretiyle üstlenilmektedir.
- (73) Ortak Operasyon Sözleşmesi’nin 4. maddesi kapsamında tesislerin finansmanı ve inşası ile tesislerin ve münhasır tesislerin işletilmesi ve bakımıyla ilgili izlenecek politika ve bunun takip edilmesi amacıyla “İşletme Komitesi” oluşturulmuştur. Adi ortaklığın her bir tarafı İşletme Komitesi üyesi olarak bir temsilci atama ve temsilcinin yerine hareket edeceği durumlarda temsilciyle aynı yetki, görev ve işlevlere sahip olacak olan temsilciye alternatif bir üye atama hakkına sahiptir. İşletme Komitesi Başkanlık görevi her yıl adi ortaklığın tarafları arasında dönüşümlü olarak yapılmakta ve ilgili taraf, kendi temsilcisini Başkan olarak atamaktadır. İşletme Komitesi’nin her bir toplantısı için yeter sayısı, İşletme Komitesi’nde yer alan tüm üyelerin katılımını gerektirmektedir. Kararların alınması için genellikle bu temsilcilerin oybirliği aranmaktadır. Bir karar için oyçokluğunun arandığı durumlarda ise toplantıda bizzat hazır bulunan veya temsil edilen İşletme Komitesi üyelerinin çoğunluk oyu aranmaktadır. Bununla birlikte yalnızca adi ortaklığın paydaşı olmaya devam eden taraflar toplantılara katılma ve oy kullanma hakkına sahiptir.
- (74) Öte yandan, bildirime konu işlemin adi ortaklığın karar alma biçimini değiştireceği değerlendirilmektedir. İşletme Komitesi ve adi ortaklığın faaliyetlerini yürütürken alacağı kararlar SHELL ve THY OPET tarafından ortak şekilde alınmaktayken, bildirime konu işlem ile yalnızca THY OPET tarafından alınacak hale gelecektir. Planlanan işlem öncesinde, Bodrum Milas Havalimanı ve İzmir Adnan Menderes Havalimanı’nda jet yakıt depolama ve ikmal hizmeti, THY OPET ve SHELL’in ortak kontrolünde iken Ortak Operasyon Sözleşmesi kapsamında SHELL’e ait katılım payı ve bağlantılı varlıklar THY OPET tarafından devralınarak jet yakıt depolama ve ikmal hizmeti THY OPET’in tek kontrolüne geçecektir.
- (75) Kurul kararlarında kendisine ciro atfedilebilir malvarlığının devri¹⁶, işletme hakkının devri ve kira sözleşmelerinin¹⁷ de devralma işlemi kabul edilerek inceleme yapıldığı görülmektedir. Birleşme ve Devralma Sayılan Haller ve Kontrol Kavramı Hakkında Kılavuz’un 17. paragrafında ifade edildiği üzere; varlıklar üzerinde kontrolün devralınması, ancak söz konusu varlıklar bir teşebbüsün kendisine pazar cirosu atfedilebilen bir bölümünü teşkil ediyorsa Kanun’un 7. maddesi kapsamında devralma olarak kabul edilebilmektedir. Dolayısıyla devredilen varlıklar bir teşebbüsün kendisine

¹⁶ Kurulun 30.09.2010 tarihli ve 10-62/1289-489 sayılı, 15.05.2013 tarihli ve 13-28/390-177 sayılı, 16.07.2014 tarih ve 14-24/482-213 sayılı, 31.10.2019 tarih ve 19-37/557-229 sayılı, 31.08.2023 tarih ve 23-40/780-273 sayılı, 28.12.2023 tarih ve 23-61/1192-427 sayılı kararları.

¹⁷ Kurulun 17.11.2011 tarih ve 11-57/1465-522 sayılı, 23.05.2012 tarih ve 12-27/801-228 sayılı, 10.09.2012 tarih ve 12-43/1323-436 sayılı, 15.05.2013 tarih ve 13-28/390-177 sayılı, 08.08.2014 tarih ve 14-17/321-139 sayılı kararları.

pazar cirosu atfedilebilen bir bölümünü teşkil ediyorsa 4054 sayılı Kanun kapsamında devralma işlemi olarak nitelendirilebilecektir. Bu doğrultuda SHELL'in Ortak Operasyon Sözleşmesi'nden kaynaklanan katılım payının ve bağlantılı varlıklarının (gayrimenkuller, boru hatları, depolama ekipmanları vb.) devrine ilişkin bildirim konusu işlem, ciro atfedilebilir bir malvarlığı devri olması sebebiyle 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi ve bu maddeye dayanılarak çıkarılan 2010/4 sayılı Tebliğ kapsamında bir devralma işlemi niteliği taşımaktadır.

- (76) Söz konusu gerekçelere ek olarak, yukarıda bahsedildiği üzere Kurulun 16.07.2014 tarih ve 14-24/482-213 sayılı kararında Ortak Operasyon Sözleşmesi'nin tarafları MOBİL, BP, THY OPET ve SHELL iken MOBİL'in %25 ortaklık payının THY OPET tarafından devralınması ve Kurulun 14.12.2023 tarih ve 23-58/1131-405 sayılı kararında Ortak Operasyon Sözleşmesi'nin tarafları BP, THY OPET ve SHELL iken BP'nin %25 ortaklık payının THY OPET tarafından devralınması işlemleri 2010/4 sayılı Tebliğ'in 5(1)(b) maddesi kapsamında bir devralma işlemi olarak değerlendirilmiştir. İlgili kararlarda hisse devri yoluyla kontrol değişikliği olmasa dahi söz konusu işlemin bir devralma işlemi olarak değerlendirilmesi ışığında, dosya konusu işlemin varlık devri aracılığıyla kontrol değişikliğine yol açacağı sonucuna ulaşılmıştır.
- (77) Dolayısıyla bildirim konusu işlemin, 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi ve bu maddeye dayanılarak çıkarılan 2010/4 sayılı Tebliğ kapsamında izne tabi bir devralma işlemi olduğu değerlendirilmektedir.

G.2.2. Bildirim Yükümlülüğüne İlişkin Değerlendirme

- (78) 2010/4 sayılı Tebliğ'in 2022/2 sayılı Tebliği ile değişik 7. maddesinin birinci fıkrası *"Bu Tebliğ'in 5. maddesinde belirtilen bir birleşme veya devralma işleminde; İşlem taraflarının Türkiye ciroları toplamının yedi yüz elli milyon TL'yi ve işlem taraflarından en az ikisinin Türkiye cirolarının ayrı ayrı iki yüz elli milyon TL'yi veya devralma işlemlerinde devre konu varlık ya da faaliyetin, birleşme işlemlerinde ise işlem taraflarından en az birinin Türkiye cirosunun iki yüz elli milyon TL'yi ve diğer işlem taraflarından en az birinin dünya cirosunun üç milyar TL'yi aşması halinde söz konusu işlemin hukuki geçerlilik kazanabilmesi için Kuruldan izin alınması zorunludur."* demek suretiyle hangi tür birleşme ya da devralma işlemlerinin Kurul iznine tabi olduğunu belirlemektedir.
- (79) Bildirim formunda, dosya konusu işlem ile ilgili olarak devre konu malvarlıkları ve katılım payına atfedilebilecek herhangi bir ciro söz konusu olmadığından ciro eşiklerini aşmadığı belirtilmektedir. Ancak yukarıda da bahsedildiği üzere gayrimenkuller, boru hatları, ekipmanlar vb. varlıklardan meydana gelen malvarlıklarının, Ortak Operasyon Sözleşmesi kapsamında havacılık yakıtı depolama ve ikmal hizmetlerinin sunulmasının asli unsurunu oluşturduğu, bu sebeple söz konusu malvarlıklarının ciro atfedilebilir nitelikte olduğu değerlendirilmektedir. Bu kapsamda işlem taraflarının ciro bilgileri dikkate alındığında 2010/4 sayılı Tebliğ'in 7. maddesinin birinci fıkrasının (a) ve (b) bentlerinde belirtilen ciro eşiklerinin aşıldığı ve işlemin Kurul iznine tabi olduğu görülmektedir.

G.2.3. Etkilenen Pazarlara İlişkin Değerlendirme

- (80) 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi bir ya da birden fazla teşebbüsün başta hâkim durum yaratılması ya da mevcut bir hâkim durumun güçlendirilmesi olmak üzere ülkenin bütünü yahut bir kısmında herhangi bir mal veya hizmet piyasasındaki etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuracak yoğunlaşma işlemlerini yasaklamaktadır.

- (81) 2010/4 sayılı Tebliğ'in 13. maddesinin birinci fıkrasında, *"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 hususlar göz önünde tutulur."* hükmü yer almaktadır.
- (82) Aynı Tebliğ'de etkilenen pazar, *"Türkiye'de, a) Taraflardan ikisinin veya daha fazlasının aynı ürün pazarında ticari faaliyette bulunduğu (yatay ilişki), b) Taraflardan en az bir tanesinin bir diğerinin faaliyet gösterdiği herhangi bir ilgili pazarın alt veya üst pazarında ticari faaliyette bulunduğu (dikey ilişki), tüm ilgili ürün pazarlarından ve ilgili coğrafi pazarlardan oluşmaktadır."* şeklinde tanımlanmaktadır. Bu bağlamda bildirilen devralma işleminin ülkenin bütünü yahut bir kısmında herhangi bir mal veya hizmet piyasasındaki etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğurup doğurmayacağının etkilenen pazarlar bakımından değerlendirilmesi gerekmektedir.
- (83) Devralan THY OPET çeşitli havalimanlarında havacılık yakıtı satış, depolama ve ikmal hizmetleri sunmaktadır. Bu kapsamdaki faaliyetleri arasında her türlü hava aracı için; petrol ürünlerinin yurt içi ve yurt dışında satımı, ithali, ihracı, dağıtımı ve nakliyesini yapmak ve yaptırmak, petrol ürünlerinin kara ve deniz vasıtalarıyla, boru hatlarıyla naklini yapmak ve yaptırmak, yurtiçi ve yurtdışında petrol ürünlerinin depolanması, elleçlenmesi, satışını sağlayacak havaalanları içinde ve/veya dışındaki depolama tesis ve araçlarında depolanıp perakende ve toptan satışı işleriyle meşgul olmak gibi faaliyetler bulunmaktadır.
- (84) SHELL ve THY OPET'in ortak kontrolünde bulunan adi ortaklık, Ortak Operasyon Sözleşmesi kapsamında kurulmuştur. Bodrum Milas Havalimanı THY OPET ve İzmir Adnan Menderes Havalimanı ise SHELL tarafından işletici sıfatıyla tüm Ortak Operasyon Sözleşmesi tarafları adına işletilmektedir.
- (85) Devralan THY OPET, Ortak Operasyon Sözleşmesi kapsamında, Bodrum Milas Havalimanı ve İzmir Adnan Menderes Havalimanı'nda havacılık yakıtı depolama ve ikmal hizmetleri sunmasının yanı sıra Ortak Operasyon Sözleşmesi kapsamındaki faaliyetlerinden ayrı olarak ilgili havalimanlarında jet yakıtı satış hizmeti de sunmaktadır. İşlem sonucunda da ilgili havalimanlarında jet yakıtı depolama ve ikmal hizmeti ile jet yakıtı satış hizmeti pazarlarındaki faaliyetlerine devam edecektir.
- (86) Devre konu SHELL'in Ortak Operasyon Sözleşmesi kapsamındaki havacılık yakıtlarının İzmir Adnan Menderes Havalimanı ve Bodrum Milas Havalimanı'nda depolanması ve ikmali faaliyetlerinden kaynaklanan katılım payı ve bağlantılı varlıklarından meydana gelmektedir. SHELL'in jet yakıtı satışı faaliyetleri ise devre konu kısma dâhil değildir. Bildirim Formunda SHELL'in Türkiye'deki havacılık yakıtı sektöründen çıkma kararı aldığı ve havayolları ile yaptığı tüm yakıt satış sözleşmelerini sonlandırdığı belirtilmektedir.
- (87) Ortak Operasyon Sözleşmesi kapsamında taraflar arasındaki ilişkinin yalnızca havacılık yakıtlarının depolanması ve ikmali faaliyetlerine yönelik olduğu ve havacılık yakıtları satışlarını kapsamadığı dikkate alındığında, devralan THY OPET ile devre konu SHELL'in katılım payı ve bağlantılı varlıklarının faaliyetleri arasında "jet yakıtı depolama ve ikmal hizmetleri" pazarında yatay örtüşmenin olduğu değerlendirilmektedir. Söz konusu etkilenen pazara ve bildirim konu işlemin pazar yapısı üzerindeki muhtemel etkilerine aşağıda yer verilecektir. Öte yandan jet yakıt satışı pazarının depolama ve ikmal hizmetleri ile ilişkili bir pazar olması dolayısıyla yatay örtüşme kapsamında bu pazarın nasıl etkileneceği de değerlendirilecektir.

G.2.3.1. Jet Yakıtı Depolama ve İkmal Hizmetleri Pazarındaki Yatay Örtüşmenin 4054 sayılı Kanun'un 7. Maddesi Kapsamında Değerlendirilmesi

- (88) İlgili işlem kapsamında yalnızca THY OPET ve SHELL tarafından müştereken işletilen yakıt depolama tesisine ilişkin katılım payının devri öngörülmektedir. Bu bağlamda, sektör hakkında bilgi bölümünde aktarıldığı üzere, havacılık yakıtı ikmal zincirinin rafineriden sonraki aşaması olan depolamada THY OPET, SHELL'in kullanımında bulunan yakıt depolarını bünyesine dâhil ederek depolama kapasitesinin artırmakta, bu husus haricinde yakıt ikmal faaliyetinin yapısını ve işleyişini etkilenememektedir. İlgili işlemin sonucunda THY OPET'in yakıt depolama kapasitesinin artmasının haricinde ilgili havalimanlarındaki tedarik yapısında değişiklik ortaya çıkacağı öngörülmemektedir.
- (89) SHELL'in pazardan çıkışı ile birlikte jet yakıt satışına yönelik olarak herhangi bir varlığın devrinin söz konusu olmayacağı daha önce ifade edilmiştir. Nitekim SHELL'in ilgili havalimanlarında yakıt satış faaliyetinin oldukça sınırlı olduğu da görülmektedir¹⁸. Bu doğrultuda jet yakıt satış pazarında herhangi bir yatay örtüşme bulunmadığı değerlendirilmiştir.
- (90) Bodrum Milas Havalimanı ve İzmir Adnan Menderes Havalimanı'nda jet yakıtı depolama ve ikmal hizmetleri sunan THY OPET, SHELL ve PO'nun mevcut kapasiteleri (m³) ve söz konusu kapasitenin ilgili havalimanının toplam kapasitesinden aldığı payı (%) gösteren tablo aşağıda sunulmaktadır.

Tablo 3: Bodrum Milas ve İzmir Adnan Menderes Havalimanlarında Jet Yakıtı Depolama ve İkmal Hizmetleri Pazarında Faaliyet Gösteren Teşebbüslerin Kapasiteleri

Havalimanı	Teşebbüs	Mevcut Kapasite (m ³)	Kapasite Oranı (%)
Bodrum Milas Havalimanı	THY OPET	(.....)	(.....)
	SHELL	(.....)	(.....)
	THY OPET + SHELL	(.....)	(.....)
	PO	(.....)	(.....)
	TOPLAM	(.....)	(.....)
İzmir Adnan Menderes Havalimanı	THY OPET	(.....)	(.....)
	SHELL	(.....)	(.....)
	THY OPET + SHELL	(.....)	(.....)
	PO	(.....)	(.....)
	TOPLAM	(.....)	(.....)

Kaynak: Cevabi Yazı

- (91) Yukarıdaki tablo bakımından öncelikle belirtilmesi gereken husus, bilgilerin yalnızca toplam depolama kapasitesine ilişkin olduğu ve pazar paylarını yansıtmadığıdır. Tablodaki veriler incelendiğinde, Bodrum Milas Havalimanı bakımından, THY OPET'in mevcut (.....)m³ jet yakıtı depolama kapasitesinin devralma sonrasında (.....)m³'e yükseleceği, bununla birlikte depolama kapasite oranının ise %(.....)% (.....) ulaşacağı görülmektedir. Bu açıklamadan hareketle, Bodrum Milas Havalimanı'nda jet yakıtı depolama ve ikmal hizmeti sunan rakibin verileri incelendiğinde ise (.....)m³ kapasiteye sahip olan PO'nun bu kapasitesinin ilgili havalimanının toplam kapasitesinin %(.....) tekabül ettiği görülmektedir. Bu doğrultuda, PO'nun hâlihazırda sahip olduğu kapasite oranının, THY OPET'in devralma sonrasında ulaşacağı oranın (.....) katından fazlası olduğu anlaşılmaktadır. Dolayısıyla, her ne kadar THY OPET'in devralma sonrasında Bodrum Milas Havalimanı'ndaki jet yakıtı depolama kapasite oranı %(.....) ulaşacak olsa da söz konusu havalimanında PO'nun %(.....) depolama kapasitesine sahip olduğu değerlendirildiğinde, bildirim konu işlem sonucunda Bodrum Milas Havalimanı'ndaki

¹⁸ EPDK Petrol Piyasası 2023 yılı Sektör Raporu'na göre Türkiye'de havacılık yakıtları satışı pazarında THY OPET'in %36,97, PO'nun %22,8, SHELL'in ise %1,16 pazar payı bulunmaktadır.

jet yakıtı depolama ve ikmal hizmeti pazarındaki rekabetin azalmayacağı, hatta THY OPET'in PO'ya karşı daha fazla rekabetçi baskı uygulayabileceği çıkarımı yapılabilmektedir.

- (92) Diğer taraftan İzmir Adnan Menderes havalimanı özelinde incelendiğinde ise THY OPET'in (.....)m³ jet yakıtı depolama kapasitesinin (.....)m³'e ulaşacağı görülmektedir. Söz konusu kapasitenin ilgili havalimanından aldığı payın ise %(.....)% (.....) yükseleceği anlaşılmaktadır. İlaveten söz konusu havalimanında PO, (.....)m³ depolama kapasitesi ile havalimanının toplam depolama kapasitesinden %(.....) pay almaktadır. Bu çerçevede, PO'nun pazardaki konumu ve devralma işleminin jet yakıtı depolama ve ikmal hizmeti pazarında ortaya çıkaracağı sınırlı pazar payı artışı hususları da bildirim konu işlem nedeniyle rekabetçi endişe oluşmasının düşük olduğu çıkarımını desteklemektedir. Görüldüğü üzere depolama faaliyeti bakımından işlem sonucunda oldukça sınırlı düzeyde bir yoğunlaşma ortaya çıkmaktadır.
- (93) Başvuru formunda, Ortak Operasyon Sözleşmesi kapsamındaki havalimanlarında bugüne kadar üçüncü taraf teşebbüslerden depolama ve ikmal hizmeti talebinin gelmediği ifade edilmiştir. Öte yandan depolama tesisine sahip olmayan akaryakıt şirketlerinin potansiyel olarak yerleşik teşebbüslerin depolarını kullanabilecekleri dikkate alındığında, THY OPET'ten depolama hizmeti alan teşebbüsler hakkında bilgi talep edilerek üçüncü taraflara sunulan depolama hizmetinin ihmal edilebilir derecede az olduğu bilgisi edinilmiştir. Buna göre, depolama hizmeti kullanılarak THY OPET, SHELL ya da PETROL OFİSİ dışında bir teşebbüs tarafından yapılan jet yakıt satışı İzmir Adnan Menderes Havalimanı'nda toplam yakıt satış hacminin %(.....)'sını, Bodrum Milas Havalimanı'nda ise %(.....)'ini oluşturmaktadır.
- (94) Jet yakıt satışı pazarı jet yakıtı depolama ve ikmal hizmetleri pazarının ilişkili bir pazarı niteliğindedir. Bu sebeple işlem dolayısıyla THY OPET'in jet yakıtı depolama ve ikmal hizmeti pazarındaki gücünü kullanarak jet yakıtı satış pazarını üçüncü kişilere kapatabilecek bir potansiyeli olup olmadığı hususu önem kazanmaktadır. Tablo 4'ten görülebileceği üzere, devralma işlemine izin verilmesi halinde THY OPET'in Bodrum Havalimanı'nda %(.....), Adnan Menderes Havalimanı'nda %(.....) depolama kapasitesine sahip olacağı, üçüncü taraflara sunulan depolama hizmetinin toplam depolama içindeki payının her iki havalimanında üç yıllık dönemde %(.....)'i aşmadığı ve ilgili havalimanlarında rakip PO'nun daha yüksek depolama kapasitesine sahip olduğu görülmektedir. Ayrıca Ortak Operasyon Sözleşmesi kapsamında THY OPET ve SHELL'in jet yakıtı depolama kapasitesine ilişkin kullanım oranı Bodrum Milas Havalimanı'nda 2022-2024 yılları arasında sırasıyla %(.....), %(.....) ve %(.....) iken İzmir Adnan Menderes Havalimanı'nda %(.....), %(.....) ve %(.....) olması havacılık yakıtlarında depolama kısıtının mevcut olmadığını ve potansiyel olarak üçüncü taraf akaryakıt şirketlerinin depoları kullanmalarının önünde engel olmadığını göstermektedir. Bu doğrultuda tarafların depolama kapasite kısıtı gerekçe gösterilerek, ilgili havalimanlarında jet yakıtı depolama hizmetinden yararlanmak isteyen teşebbüslerin taleplerinin reddedilme imkânının düşük olduğu tespit edilmektedir.
- (95) Bu itibarla, Ortak Operasyon Sözleşmesi taraflarının ilgili havalimanlarında rekabetçi açıdan endişe doğuracak bir pazar payına ve kapasite kısıtına neden olabilecek kapasite kullanım oranına sahip olmadığı hususları dikkate alındığında, devralma işlemi sonrasında THY OPET'in jet yakıtı satış pazarındaki rekabeti sınırlandıramayacağı öngörülmektedir.
- (96) Yukarıda yer verilen inceleme ve değerlendirmeler sonucunda söz konusu işlemin ilgili pazarlarda 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi kapsamında başta hâkim durum yaratılması veya mevcut bir hâkim durumu güçlendirilmesi olmak üzere, ülkenin bütünü

yahut bir kısmında etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuracak nitelikte olmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

H.SONUÇ

- (97) 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.