

Rekabet Kurumu Başkanlığından;

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2024-3-091 (Devralma)
Karar Sayısı : 24-37/885-379
Karar Tarihi : 12.09.2024

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Birol KÜLE
Üyeler : Ahmet ALGAN (İkinci Başkan), Şükran KODALAK,
Hasan Hüseyin ÜNLÜ, Cengiz ÇOLAK, Berat UZUN

B. RAPORTÖRLER: İbrahim ŞAHİN, Ömer Mert AKÇİL, Asena YAMAN, Çağan ÜNSAL,
Gamze Gündüz HALICI, Zeynep KUŞDEMİR, Mehmet TUĞRUL,
Abdurrahim YİĞİTTEKİN

**C. BİLDİRİMDE
BULUNAN**

: - Petrol Ofisi Anonim Şirketi
Temsilcileri: Av. Erhan EGEMEN, Recep GÜNDÜZ,
Av. Aybige ELMACIOĞLU, Av. Mert BİRKAN
Merdivenköy Mh. Bora Sok. No:1 Nidakule K:3 Kadıköy/İstanbul

- (1) **D. DOSYA KONUSU:** BP Petrolleri Anonim Şirketi ve BP Turkey Refining Limited Şirketi'nin tüm hisselerinin Petrol Ofisi Anonim Şirketi tarafından devralınması işlemi.
- (2) **E. DOSYA EVRELERİ:** Rekabet Kurumu (Kurum) kayıtlarına 18.12.2023 tarih ve 46152 sayılı ile intikal eden ve en son 06.09.2024 tarihli ve 55998 sayılı yazı ile eksiklikleri tamamlanan bildirim üzerine düzenlenen 09.09.2024 tarih ve 2023-3-091/Öİ sayılı Devralma Ön İnceleme Raporu görüşülerek karara bağlanmıştır.
- (3) **F. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda, devralanın taahhütleri çerçevesinde dosya konusu işleme izin verilmesinde sakınca bulunmadığı ve ayrıca ATAŞ Anadolu Tasfiyehanesi Anonim Şirketi'ndeki (ATAŞ) BP Turkey Refining Limited Şirketi'ne (BPTRL) ait %(...) oranında hissenin ve Çekisan Depolama Hizmetleri Limited Şirketi'nin (ÇEKİSAN), BP Petrolleri Anonim Şirketi'ne (BPP) ait %(...) oranında hissesinin PO tarafından devralınmasına yönelik işlemlerin 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun (4054 sayılı Kanun)'un 7. maddesi kapsamında olmadığı, bu teşebbüslerin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında rakipler arasında rekabeti kısıtlayıcı nitelikte işbirliği doğurucu bir ortak girişim anlaşması olduğu, bununla birlikte bahse konu işlemlere bireysel muafiyet tanınabileceği ifade edilmiştir.

G. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

- (4) Bildirime konu işlem, BPP ve BPTRL'nin (birlikte BP) tüm hisselerinin PO tarafından devralınmasına ilişkindir¹.
- (5) Söz konusu işlemin gerçekleştirilmesi amacıyla taraflar arasında 14.11.2023 tarihinde Hisse Alım Sözleşmesi (Sözleşme) imzalanmış olup Sözleşme kapsamında PO'nun BP'nin tüm hisselerini devralması öngörülmüştür. Taraflar, hisselerin devralınması sonrası birleşme işleminin devir tarihinden itibaren 1 yıl içinde tamamlanmasını öngörmektedir.

¹ Öte yandan, inceleme süreci devam ederken, Rekabet Kurulunun (Kurul) 15.08.2024 tarih ve 24-33/780-327 sayılı kararıyla PO ile Ege Yeni Nesil Enerji Yatırım ve Yönetim AŞ'nin (EGE ENERJİ) ortak kontrolleri altında ve eşit paya sahip oldukları bir Ortak Girişim (BİRDİZEL OG) şirketi kurulmasına izin verilmiştir.

- (6) Sözleşme ile bağlantılı olarak taraflar arasında imzalanan Ticari Marka ve İşletme Hizmetleri Sözleşmesi (Lisans Sözleşmesi) uyarınca "(.....)" mutabık kalınmıştır². Buna ek olarak "(.....)" düzenlenmektedir.

G.1. Taraflar Hakkında Bilgi

G.1.1. VITOL³ (Devralan)

- (7) VITOL, Vitol Netherlands Coöperatief U.A.'nın tamamına doğrudan sahip olduğu bir iştirakidir. Vitol Netherlands Coöperatief U.A.'nın ise tamamı doğrudan ve dolaylı olarak Vitol Holding II SA'ya aittir. Vitol Holding II SA ve Vitol Participations S.à.r.l., Vitol Netherlands Coöperatief U.A.'nın sırasıyla %(.....) ve %(.....) hissedarlarıdır. Vitol Holding II SA, Vitol Participations S.à.r.l.'nin %(.....)'üne sahiptir. Vitol Holding II SA'nın %(.....)'ten fazla paya sahip herhangi bir hissedarı yoktur. Dolayısıyla, Vitol Holding II SA hiçbir gerçek veya tüzel kişi tarafından kontrol edilmemektedir.
- (8) 1966 yılında Hollanda'da kurulan VITOL, küresel ölçekli bir enerji ve emtia şirketi olup ham petrol, petrol ürünleri, sıvılaştırılmış petrol gazı, doğal gaz, kömür, enerji, karbon emisyonları ve biyoyakıtlar alanında faaliyet göstermektedir. VITOL; petrol ürünleri, LPG, kömür vb. enerji alanındaki faaliyetlerinin yanında ham petrol arama ve üretimi, rafinaj, depolama, enerji ürünleri lojistiği, enerji santralleri işletmeciliği gibi alanlarda da faaliyet göstermektedir.
- (9) VITOL'ün ticari faaliyetleri muhtelif iştirakleri tarafından yürütülmekte olup söz konusu iştirakler ham petrol, nafta⁴, bitüm⁵, LNG⁶, kömür, orta distilatlar⁷, LPG, doğal gaz, akaryakıt, etanol⁸, jet yakıtı vb. ürünlerin küresel ölçekte ticaretini gerçekleştirmektedir. VITOL, petrol ve doğal gaz arama ve üretim faaliyetlerinin büyük kısmını Batı Afrika ve ABD'de yürütmektedir. VITOL'ün Malezya, Birleşik Arap Emirlikleri, İsviçre, Almanya, Avustralya ve Hollanda'da olmak üzere altı adet petrol rafinerisi bulunmaktadır.
- (10) VITOL, grup şirketlerinden Vitol S.A. aracılığıyla ham petrol, motorin, kömür, metanol gibi enerji ürünlerinin Türkiye'ye satışını gerçekleştirmektedir. VITOL, Türkiye'de ham petrol ve petrol ürünlerinin rafinerilere ve dağıtıcılara satışının yanında iştirakleri PO⁹, Vitol Enerji AŞ (VITOL ENERJİ), Vava Cars Turkey Otomotiv AŞ (VAVACARS) ve "(.....)" aracılığıyla da faaliyet göstermektedir. Bu kapsamda VITOL ENERJİ, enerji ve doğal gaz ticareti; VAVACARS, ikinci el otomobil satışı; "(.....)" ise PO işbirliği ile Türkiye'de ihrakiye hizmeti alanında faaliyet göstermektedir.

² Lisansların tadil edilmesi sürecinde yaşanabilecek zorluklar nedeniyle tadil sürelerinin uzaması ihtimali gerekçe gösterilmiştir.

³ İşbu dosyanın inceleme süreci devam ederken Kurum kayıtlarına intikal eden başvuruda İtalya menşeli bir rafineri şirketi olan Saras S.p.A.'nın (SARAS) tüm hisselerinin VITOL tarafından devralınması işlemine ilişkin bildirimde bulunulmuş olup söz konusu işleme Kurulun 03.05.2024 tarih ve 24-21/475-201 sayılı kararı ile izin verilmiştir.

⁴ Ham petrolün çok hafif damıtılmasıyla elde edilen bir hidrokarbon karışımıdır. Vernik ve boyaları inceltmek için kullanılmaktadır.

⁵ Ham petrol rafinasyonu ürünü olup yol yapımı başta olmak üzere, temel yalıtımı, çatı kaplama, boya yapımı gibi birçok alanda su geçirmezlik kazandırmak amacıyla kullanılmaktadır.

⁶ Doğal gazın saflaştırılması ve atmosferik basınçta yoğunlaştırılmasıyla elde edilen bir sıvıdır.

⁷ Bazı jet yakıtları, gaz yağı, dizel yakıt ve hafif fuel oiller orta distilatlar sınıfına girmektedir.

⁸ Otomobil ve diğer motorlu araçlarda çevreci etkileri ve tüketimi azaltmak amacıyla benzine karıştırılan bir katkı maddesi olarak ya da tek başına bir yakıt olarak kullanılmaktadır.

⁹ OMV Aktiengesellschaft tarafından doğrudan kontrol edilen OMV Petrol Ofisi Holding AŞ'nin paylarının %(.....)'ünün Vitol Investment Partnership Limited tarafından dolaylı olarak kontrol edilen VIP Turkey Enerji AŞ tarafından devralınması işlemine Kurulun 24.05.2017 tarih ve 17-17/249-103 sayılı kararı ile izin verilmiştir. Mevcut durumda PO'nun hisselerinin %(.....)'ine VIP Turkey Holding B.V., kalan hisselerine ise iki farklı gerçek kişi sahiptir.

- (11) PO ise Türkiye’de akaryakıt ve LPG ürünlerinin depolanması, dağıtımı ve perakende satışı alanlarında faaliyette bulunmaktadır. PO, dağıtım faaliyetleri kapsamında benzin, motorin, fuel-oil, gaz yağı, havacılık yakıtları ve denizcilik yakıtlarının yanı sıra otogaz LPG’nin dağıtımını gerçekleştirmekte olup madeni yağ satışı faaliyetinde de bulunmaktadır. PO’nun akaryakıt dağıtım faaliyetleri bayilere, diğer dağıtıcılara ve serbest kullanıcılara¹⁰ satışları içermektedir. PO perakende satış kapsamında ise bireysel tüketicilere satış yapan bayilerle bayilik anlaşmaları yapmakta ve kendisinin işlettiği istasyonlar aracılığıyla faaliyet göstermektedir. Perakende satışlar bakımından PO kendi markasıyla, Türkiye geneline yayılmış 1932 adet istasyon aracılığıyla faaliyet göstermektedir¹¹. PO’nun serbest kullanıcılara yönelik satışları ağırlıklı olarak toptan ticaret faaliyetlerinden oluşmaktadır. PO, sanayi, tarım, ulaştırma, lojistik ve inşaat sektörlerinin yanı sıra bazı kamu kuruluşları ve bayilere yönelik büyük ölçekli altyapı ve inşaat projelerine petrol ürünleri de tedarik etmekte, Türkiye’nin çeşitli havalimanlarında yerli ve yabancı çeşitli havacılık firmalarına jet yakıtı sağlamaktadır. Ayrıca deniz araçları, deniz terminalleri, marinalardaki akaryakıt istasyonları ve yüzer akaryakıt istasyonları aracılığıyla denizcilik yakıtlarının dağıtımını yapmakta ve nihai müşterilere, bayilere ve tüccarlara deniz yağı ürünleri satışı gerçekleştirmektedir. PO, otomotiv, ulaştırma, sanayi, inşaat ve denizcilik gibi sektörlerde faaliyet gösteren bayi ve dağıtıcılara tedarik edilen otomotiv yağları, şanzıman ve diferansiyel yağları, endüstriyel yağlar ve diğer özel yağlar, gresler ve deniz yağları gibi madeni yağlar da üretmektedir.
- (12) PO; Ankara, Trabzon, Mersin, Kocaeli, Gaziantep, Muğla, Nevşehir, Isparta, Adana, Tekirdağ, Kayseri, Samsun, Antalya, İzmir, Kırıkkale ve Hatay illerinde bulunan depolama tesisleri aracılığıyla lisanslı akaryakıt depolama alanında faaliyet göstermektedir. Buna ek olarak PO, Kocaeli’nde bulunan LPG depolama tesisi vasıtasıyla LPG lisanslı depolama alanında da faaliyette bulunmaktadır. PO ayrıca Tekirdağ’da bulunan ve akaryakıt depolama terminali işleten Marmara Depoculuk Hizmetleri AŞ’nin (MARMARA DEPOCULUK) %(...) hissedarı konumundadır. PO, yürürlükte olan 3 iletim lisansı kapsamında PO Antalya Terminal başlangıç ve Akdeniz Depolama Terminali bitiş noktalı 7, Türkiye Petrol Rafinerileri AŞ (TÜPRAŞ) Kırıkkale Rafinerisi başlangıç ve PO Kırıkkale Terminali bitişli 3, TÜPRAŞ İzmit Rafineri başlangıçlı ve PO Derince Terminali bitişli 2 adet olmak üzere toplam 12 iletim hattının sahibi/kullanıcısıdır. PO ayrıca akaryakıt ürünlerinin ikmal noktaları, depolama terminalleri ve müşteriler arasında taşınması için 5 *charter* gemisinin¹² sahibi olup ayrıca deniz, demiryolu ve karayolu lojistik varlıklarını da kullanmaktadır.

G.1.2. BPP (Devre Konu)

- (13) BPP, EPDK’den almış olduğu akaryakıt ve LPG dağıtım lisansları doğrultusunda Türkiye’de otogaz LPG, benzin, gaz yağı, motorin, fuel-oil, yakıt nafta, biodizel katkılı motorin satma hakkını haiz olup benzin, motorin, otogaz LPG, gaz yağı ve fuel-oil ürünlerinin dağıtımını ve satışını gerçekleştirmektedir. BPP’nin denizcilik yakıtları ile dökme ve tüplü LPG dağıtımına ilişkin herhangi bir ticari faaliyeti bulunmamaktadır. Buna ek olarak BPP, 2023 yılının başında Türkiye’deki havacılık yakıtı tedariki faaliyetini durdurmaya karar vermiş olup EPDK’nin 07.12.2021 tarihli ve 12232-2 sayılı kararı ile

¹⁰ 5015 sayılı Petrol Piyasası Kanunu’nda, kalorifer yakıtı, fuel-oil ve motorinde yıllık 5.000 tondan aşağı olmayacak şekilde EPDK tarafından ürün bazında belirlenen tüketim miktarından fazla yıllık petrol tüketimi olan lisanslı kullanıcılar olarak tanımlanmaktadır.

¹¹ 01.04.2024 tarihinde EPDK’nin Petrol Piyasası Lisans Listesi’nde yer alan güncel aktif Bayilik Lisansı’na sahip bayiler listelenerek hesaplanmıştır.

¹² *Charter Party* (Gemi Kira Sözleşmesi), gemi sahibinin, yük taşımacılığının yapılabilmesi için bir başkasına gemisini kiraladığı sözleşmedir. Bu çerçevede gemi sahibi, geminin yönetimini kontrol etmeye devam etmekte ancak taşımacılık işlemleri kiracı tarafından gerçekleştirilmektedir.

BPP'nin ihrakiye¹³ teslim lisansı sona ermiştir. BPP'nin havacılık yakıtlarına ilişkin Ortak Havacılık İşletme Anlaşması'ndaki katılım payı ile ilgili varlıkların devrine ise Kurulun 14.12.2023 tarih ve 23-58/1131-405 sayılı kararı ile izin verilmiştir.

- (14) BPP'nin dağıtım faaliyetleri bayilere satış, dağıtıcılar arası ticaret, serbest kullanıcılara satış ve diğer nihai kullanıcılara satışı içermektedir. BPP, "BP" markası altında tüketicilere perakende satış yapan bayilerle bayilik anlaşması akdetmektedir. Bunun yanı sıra EPDK'nin verdiği bayilik lisansı ile kendi işlettiği istasyonları üzerinden satış gerçekleştirmektedir. BPP, madeni yağ iş kolunu ise 30.04.2021 tarihinde bölünme yoluyla nihai olarak BP plc tarafından kontrol edilen Castrol Madeni Yağlar Tic. AŞ'ye (CASTROL) devretmiş olup BPP'nin hâlihazırda Türkiye'de madeni yağ dağıtım faaliyeti bulunmamaktadır. BP'nin Türkiye genelinde 773 adet istasyonu bulunmaktadır¹⁴.
- (15) BPP'nin hâlihazırda yürürlükte bulunan bir depolama lisansı yoktur. Bununla birlikte, akaryakıt depolama alanında Antalya terminalini işleten ÇEKİSAN, hâlihazırda Shell&Turcas Petrol AŞ (SHELL) ve BP'nin ortak kontrolü altında olup hisse oranları sırasıyla %(.....) ve %(.....)'tir. Bu doğrultuda, terminal kullanım oranları da BPP ve SHELL arasında aynı şekilde paylaşılmaktadır. BPP ayrıca faaliyet dışı iki terminal olan Çekmece/İstanbul ve Tasfiye Halinde Ambarlı Depolama Hizmetleri Ltd. Şti.de (AMBARLI) hak sahibidir. AMBARLI, 21 Mart 2008 tarihinden itibaren, %(.....) BPP, %(.....) SHELL ortaklığıyla akaryakıt depolama ve ürün iletim faaliyetlerini aktif olarak 30 Haziran 2014 tarihine kadar sürdürmüştür ve bu tarih itibarıyla faaliyetlerine son vermiştir. Sonrasında AMBARLI'nın tüm izin ve lisansları iptal edilmiş ve şirketin 20 Temmuz 2018 tarihli tasfiye kararı 26 Temmuz 2018 tarihli ve 9629 sayılı Ticaret Sicil Gazetesinde duyurulmuştur. AMBARLI'nın tasfiye süreci halen devam etmektedir.
- (16) Çekmece/İstanbul terminalinin arazisine ilişkin olarak ise BPP ile Mobil Oil Türk AŞ (MOBİL) arasında hâlihazırda devam eden bir dava süreci bulunmaktadır. MOBİL ve BPP arasında imzalanan satış vaadi sözleşmesi uyarınca MOBİL Çekmece arazisinin mülkiyetinin %(.....)'inin BPP'ye devredilmesini taahhüt etmiştir. Ancak dava sürecinin devam etmesi nedeniyle, Çekmece arazisinin mülkiyetinin %(.....)'i henüz BPP'ye devredilmemiştir. Çekmece terminali, 29 Eylül 2017 tarihine kadar ÇEKİSAN'a kiralanmıştır. 29 Eylül 2017 tarihinden itibaren ise kira sözleşmesi feshedilmiş olup hâlihazırda terminalin herhangi bir lisansı ve faaliyeti bulunmamaktadır.
- (17) Buna ek olarak BPP, Balıkesir'de bir otogaz LPG terminaline sahip olup bu terminal geçmişte tüp dolum işlemleri için kullanılmıştır. Ancak hâlihazırda söz konusu terminal BP'nin LPG dağıtıcı lisansı kapsamında bulunmakta olup üçüncü kişilere hizmet vermemektedir. Söz konusu terminalin (.....) m³ LPG depolama kapasitesi bulunmaktadır.
- (18) BPP, akaryakıt ve otogaz LPG ürünlerini Türkiye'de bulunan rafinerilerden, dağıtıcılar arası ticaret kanalıyla ve ithalat yoluyla tedarik etmektedir. BPP'nin Türkiye dışında herhangi bir faaliyeti bulunmamaktadır. BPP hâlihazırda BP Global Investments Limited'in (BPGIL) tek kontrolü altındadır. BPGIL ise nihai olarak BP plc'nin tek kontrolü altındadır.
- (19) BP plc iştirakleriyle birlikte Avrupa, Kuzey Amerika, Güney Amerika, Avustralya, Asya ve Afrika'da dikey entegre yapıda faaliyet gösteren bir enerji şirketi olup temel olarak (i) hidrokarbonlar (petrol ve gaz), (ii) müşterilerine yönelik uygunluk ve mobilite teklifleri, (iii) gaz ve düşük karbonlu enerji ve (iv) inovasyon ve mühendislik alanlarında faaliyet göstermektedir. BP plc Türkiye'de, Türkiye'deki ve dünyadaki iştirakleri ve bağlı

¹³ Ihrakiye; ülkenin karasuları ve/veya karasuları bitişiğinde deniz vasıtalarına veya hava meydanlarında yerli ve yabancı uçaklara vergili veya vergisiz sağlanan akaryakıtı ve madeni yağı ifade etmektedir.

¹⁴ 01.04.2024 tarihinde EPDK'nin Petrol Piyasası Lisans Listesi'nde yer alan güncel aktif Bayilik Lisansı'na sahip bayiler listelenerek hesaplanmıştır.

kuruluşları aracılığıyla faaliyet göstermektedir¹⁵. Bu iştirakler BPP, BPTRL, CASTROL, Baku-Tbilisi-Ceyhan Pipeline Company (Merkezi İngiltere) Türkiye Merkez Ankara Şubesi (BAKÜ-TİFLİS-CEYHAN TÜRKİYE ŞUBESİ), BP Pipelines (BTC) Limited, BP Exploration (Caspian Sea) Limited Şirketi (Merkezi İngiltere)-Ankara Şubesi, BP Exploration Operating Company Limited Merkezi İngiltere-Ankara Şubesi ve TANAP Doğalgaz İletim AŞ (TANAP)'dir.

- (20) BAKÜ-TİFLİS-CEYHAN TÜRKİYE ŞUBESİ, 2001 yılında Gürcistan üzerinden, Azerbaycan'ın Sangaçal terminalinden Türkiye'nin Akdeniz kıyısındaki Ceyhan'daki ihracat terminaline kadar uzanan ham petrol boru hattı sisteminin geliştirilmesi, finansmanı, inşası ve işletilmesi amacıyla kurulmuş olup Bakü-Tiflis-Ceyhan boru hattının Türkiye bölümünün belirlenmiş işletmecisi üzerinde güvence rolü üstlenmektedir. Boru hattının Türkiye bölümü BOTAS International Limited tarafından işletilmektedir.
- (21) TANAP, Azerbaycan'dan Türkiye ve Avrupa'ya doğal gaz taşıyan Trans-Anadolu Doğalgaz Boru Hattı'nın işletilmesi alanında faaliyet göstermektedir. TANAP'ın %(.....) oranında hissesi nihai olarak BP plc'ye aittir.

G.1.3. BPTRL (Devre Konu)

- (22) BPTRL hisselerinin tamamına sahip olan BP plc tarafından kontrol edilmekte olup Türkiye'de BP Turkey Refining Limited Türkiye Şubesi Merkezi Londra'da ünvanlı şubesi aracılığıyla faaliyet göstermektedir. Buna ek olarak BPTRL, Ataş Terminali'nin işletmecisi olan ATAŞ'ın da %(.....) hissesine sahiptir¹⁶. BPTRL'nin Türkiye dışında ticari bir faaliyeti bulunmamaktadır.

G.2. Sektör Hakkında Genel Bilgiler

G.2.1. Akaryakıt Sektörüne İlişkin Bilgiler

- (23) Ham petrol, tarih öncesi çağlarda yaşamış bitki ve hayvan kalıntılarının denizlerde biriken çökel katmanlar içerisinde, oksijensiz bir ortamda çürüyerek belirli bir basınç ve sıcaklık altında ayrışmasından oluşmaktadır. Kimyasal yönden petrol, oldukça karmaşık bir hidrokarbon karışımı olup nitrojen, oksijen ve sülfür bileşenlerini de içermektedir. Rafine edilmiş petrolden ayırt etmek için ham petrol olarak isimlendirilen sıvı petrol, ticari açıdan en önemli olan petrol türüdür.
- (24) Enerji ihtiyacının karşılanabilmesi için önemli bir girdi olan petrol dünyada en çok ticareti yapılan emtialar listesinde ilk sıralarda gelmekte olup birincil enerji tüketimi içinde de önemli bir paya sahiptir. Petrol piyasası petrolün çıkarılması, taşınması, rafinerilerde işlenmesi ve üretilen ürünlerin dağıtım şirketleri aracılığıyla bayilere ulaştırılması ve bayiler tarafından da perakende satışa sunulması gibi birden çok aşamayı barındıran bir yapıya sahiptir.
- (25) Temel enerji kaynağı olmasıyla birlikte birçok sektörde önemli bir girdi olan petrolün üretim zinciri, ham petrol arama ve üretimini kapsayan *upstream* (üst faaliyet grubu) ve ham petrolün rafinaj yöntemiyle ürün haline dönüştürülmesi ile petrol ürünlerinin dağıtım faaliyetlerini kapsayan *downstream* (alt faaliyet grubu) olmak üzere iki sınıfa ayrılmaktadır.

¹⁵ BP Doğal Gaz Ticaret Anonim Şirketi ve BP Akaryakıt Ortaklığı'nın da BP plc'nin Türkiye'de faaliyet gösteren iştirakleri arasında yer aldığı ancak BP Doğal Gaz Ticaret Anonim Şirketi ve BP Akaryakıt Ortaklığı'nın faaliyette olmadığı belirtilmiştir.

¹⁶ BP plc ayrıca ATAŞ'ta toplamda %(.....) hissenin daha (doğrudan ve dolaylı olarak) sahibidir. Bildirim Formu'nda işlemin tamamlanmasının ardından BP plc'nin ATAŞ'taki kalan hisselerinin de yürürlükte olan ortak girişim anlaşmasının şartlarına bağlı olarak ayrıca satılabileceği, buna bağlı olarak VITOL'ün, BP plc'nin ATAŞ'ta elinde bulundurduğu %(.....) oranında kalan hisselerin bir kısmını veya tamamını satın almayı değerlendirebileceği ifade edilmektedir.

- (26) Yer altında petrol olup olmadığı sondaj çalışmaları sayesinde belirlenmektedir. Yapılan sondaj çalışmaları ile tespit edilen petrol, üretimi ve verimi açısından ekonomik bulunursa yeryüzüne çıkartılmaktadır. Petrol kuyularında üretilen petrol bu aşamadan sonra, nihai ürünlere dönüştürülmesi amacıyla boru hatları veya tankerle rafinerilere gönderilmektedir.
- (27) Rafineri, elde etmiş olduğu petrolü akaryakıt ürünlerine dönüştürerek dağıtıcıya iletmektedir. Dağıtıcı ise, rafineriden almış olduğu bu akaryakıt ürünlerini bayilere ileterek rafineri ile bayi arasındaki iletim görevini üstlenmektedir. Bayi ise, dağıtıcı ile arasındaki sözleşme uyarınca dağıtıcıdan almış olduğu akaryakıtı nihai tüketiciye ulaştırmaktadır¹⁷.
- (28) 5015 sayılı Petrol Piyasası Kanunu'nun (5015 sayılı Kanun) "*Tanımlar*" başlıklı 2. maddesi uyarınca akaryakıt; benzin türleri, nafta (hammadde, solvent nafta hariç), gaz yağı, jet yakıtı, motorin türleri, fuel-oil türleri ile EPDK tarafından belirlenen diğer ürünleri ifade etmektedir. Petrol Piyasası Lisans Yönetmeliği'nin (Lisans Yönetmeliği) "*Tanımlar*" başlıklı 4. maddesinde ise akaryakıt; benzin türleri, nafta (hammadde, solvent nafta hariç), gaz yağı, jet yakıtı, motorin türleri, fuel-oil türleri, biodizel ile sürdürülebilir havacılık yakıtı olarak belirtilmektedir.
- (29) Akaryakıt türleri geleneksel olarak siyah ürünler ve beyaz ürünler şeklinde iki ana başlıkta ele alınmaktadır. Benzin, motorin, gaz yağı ve jet yakıtı çeşitlerinden oluşan "beyaz ürünler" motorlu taşıtlarda kullanılırken; fuel-oil, kalorifer yakıtı, asfalt çeşitlerinden oluşan "siyah ürünler" ısınma ve izolasyon amacıyla kullanılmaktadır¹⁸.
- (30) Yukarıda yer verildiği üzere, akaryakıt piyasası olarak da adlandırabileceğimiz söz konusu faaliyetler rafinerici yani üretici, ana dağıtıcı ve bayiler olmak üzere üç temel bileşen üzerine kurulmuştur.
- (31) Türkiye petrol piyasası 2003 yılının sonlarından beri 5015 sayılı Kanun ile düzenlenmekte olup anılan Kanun uyarınca piyasanın gözetimi ile denetimi konusunda EPDK yetkilendirilmiştir.

G.2.1.1. Rafinaj Faaliyeti Hakkında Bilgi

- (32) Rafinaj, ham petrolün rafinerilerde değişik sıcaklık ve basınç altında bileşenlerine ayrıştırılarak günlük yaşamda kullanılan pek çok ara madde ve akaryakıt ürünlerinin elde edilmesini sağlayan işlemdir. Hidrokarbon bileşiklerinden oluşan ham petrol türleri yoğunluklarına göre "hafif" ve "ağır", içerdikleri kükürt seviyelerine göre ise "tatlı" ve "ekşi" olarak sınıflandırılmaktadır. Ham petrol yoğunluğu arttıkça "ağır", yoğunluğu azaldıkça "hafif" olarak sınıflandırılırken kükürt içeriği düşük olan ham petroller "tatlı", yüksek olan ham petroller ise "ekşi" olarak sınıflandırılmaktadır¹⁹. Hafif ham petrolün rafine edilmesinden çoğunlukla benzin, gaz yağı, motorin gibi hafif ve beyaz ürünler; ağır ham petrolün rafine edilmesinden genel itibarıyla fuel-oil ve asfalt gibi ağır ve siyah ürünler elde edilmektedir²⁰.
- (33) 5015 sayılı Kanun'un "*Tanımlar*" başlıklı 2. maddesinde rafinerici "*lisansı gereği rafinaj faaliyeti yapma hakkı verilmiş, petrol ticareti yapan sermaye şirketi*" olarak tanımlanmaktadır. 5015 sayılı Kanun'un 3. maddesi uyarınca rafinaj faaliyetinde bulunmak için lisans alınması zorunlu kılınmıştır.
- (34) Lisans Yönetmeliği'nin 19. maddesinde ise rafinerici lisansı kapsamında yürütülebilecek faaliyetler sıralanmıştır. Bu kapsamda rafinerici lisansı sahipleri piyasada, rafineri tesisi

¹⁷ GÜNAYDIN, E. (2012), Türkiye Akaryakıt Piyasası'nın Örnek Ülkeler İle Karşılaştırılması ve Türkiye İçin Öneriler, TOBB Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesi Yüksek Lisans Tezi.

¹⁸ 17.01.2014 tarihli ve 14-03/60-24 sayılı Kurul kararı.

¹⁹ BAYRAÇ H. N., Küresel Petrol Piyasasındaki Fiyat Dalgalanmalarının Ekonomik Etkileri, Yalova Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt 9, Sayı 19, Ekim 2019.

²⁰ Rekabet Kurumu Akaryakıt Sektör Raporu (2008).

kurulması ve işletilmesi, petrolün alım ve satımının yapılması, ham petrolden yeni ürünler elde edilmesi ve ham petrolün yurt içinde alım ve satımının sadece diğer rafinericilerle ve üreticilerle yapılması faaliyetleri ile iştirak edebilmektedir. Bunların yanı sıra rafinerici lisansı sahiplerine; lisanslarına işlenmesi koşuluyla (ayrıca lisans almaksızın) rafineri tesisi içinde veya civarında işleme ve depolama faaliyetleri ile yakınındaki diğer tesislere boru hatları ile taşıma faaliyetlerinde ve ihrakiye teslimi faaliyetinde bulunma imkânı getirilmiştir. Dolayısıyla rafinerici lisansı sahipleri gerek ham petrolün işlenmesi sonucu elde ettiği ürünleri gerekse de yurt dışından ithal ettiği nihai ürünleri yurt içinde satışa sunabilmektedir. Bununla birlikte 5015 sayılı Kanun'un 18. maddesinde düzenlendiği üzere rafinericiler, yurt içinde pazarlayacakları ürünlere (üretilen veya ithal edilen ürünler) için ulusal *marker*²¹ eklemekle yükümlü kılınmıştır.

- (35) 5015 sayılı Kanun'un "*Rafinerici*" başlıklı 5. maddesinde ise rafinerici lisansı sahiplerinin, sahip olacakları dağıtım şirketi vasıtasıyla akaryakıt dağıtım faaliyetinde de bulunabilecekleri, ancak rafinericinin kendi dağıtım şirketine tanıdığı şartları kendisinden akaryakıt talep eden diğer dağıtıcılara da tanımak zorunda olduğu hükme bağlanmıştır.
- (36) Türkiye'de hâlihazırda aktif olarak faaliyette bulunan beş adet rafineri olmakla beraber bu rafinerilerin dördü²² TUPRAŞ, biri ise Star Rafineri AŞ'nin (STAR) bünyesinde yer almaktadır. Diğer bir rafinerici lisansı sahibi Ersan Petrol Sanayi AŞ'nin rafinerisi ise Kahramanmaraş'ta henüz inşaat aşamasındadır.
- (37) 5015 sayılı Kanun kapsamında rafinericilerin yerli ham petrol kullanılmasına öncelik tanımları gerektiği hususu yer almaktadır. Türkiye petrol piyasasında ham petrol, piyasaya yerli üretim ve ithalat yoluyla girmektedir. Türkiye'nin petrol üretimi, 2023 yılı itibarıyla dünya petrol üretiminin yaklaşık %0,1'ine tekabül etmektedir²³. Türkiye'de ham petrol ihtiyacının büyük bir kısmı ithalat ile karşılanmakta olup Türkiye için ham petrol ithalatında Rusya, Irak, Kazakistan, Suudi Arabistan ve Nijerya önemli tedarikçilerdir.
- (38) 2023 yılı özelinde akaryakıt ürünleri bakımından üretim ve yurt içi satış verileri, denizcilik yakıtları, havacılık yakıtları ve benzin türleri ile fuel-oil bakımından üretim fazlası olduğunu ancak motorin bakımından üretim açığı bulunduğunu göstermektedir. Bu itibarla Türkiye'nin benzin ürününde ihracatçı konumda olduğu, motorin ürününde ise üretimin tüketimi karşılamada yetersiz kalması sebebiyle ithalatçı konumda olduğu görülmektedir.
- (39) Türkiye'de 2021-2023 yılları arasında akaryakıt kapsamındaki²⁴ ürünlerin yurt içi üretim miktarlarına rafineri lisansı sahibi özelinde bakıldığında; 2021 yılı için toplam üretimin %75'inin TUPRAŞ, %25'inin STAR tarafından, 2022 yılı için toplam üretimin %73'ünün TUPRAŞ, %27'sinin STAR tarafından ve 2023 yılı için ise toplam üretimin %71,5'inin TUPRAŞ, %28,5'inin STAR tarafından sağlandığı görülmektedir.

G.2.1.2. Depolama Faaliyeti Hakkında Bilgi

- (40) 5015 sayılı Kanun'un 2. maddesine göre lisanslı depolama, piyasa faaliyetinde bulunanların stok ve işletme ihtiyaçlarını gidermek üzere başkasının mülkiyetindeki petrolün depolanması işlemini, lisanslı depocu ise lisanslı depolama faaliyeti yapan sermaye şirketini ifade etmektedir. Lisanslı depoculuğun, 5015 sayılı Kanun'da ayrı bir piyasa faaliyeti olarak belirlendiği görülmektedir. Zira 5015 sayılı Kanun'un 3. maddesi

²¹ Ulusal *marker*, TÜBİTAK tarafından geliştirilmiş olup ürün ticari faaliyete konu edilmeden önce akaryakıt eklenecek ve akaryakıtın özelliklerini bozmayacak niteliği olan bir kimyasaldır. Ulusal markerın akaryakıt enjektörüne edilmesi yoluyla akaryakıt millileştirilmektedir.

²² Söz konusu rafineriler Kocaeli, İzmir, Kırıkkale ve Batman illerinde olup her bir rafineri için ayrı ayrı lisans alınmaktadır.

²³ *Energy Institute Statistical Review of World Energy* (2023).

²⁴ Akaryakıt kapsamında yer alan ürünler; benzin, motorin, kalorifer yakıtı, fuel-oil, jet yakıtı, denizcilik yakıtı ve gaz yağı ürünlerinden oluşmaktadır.

kapsamında lisans alma zorunluluğu getirilen faaliyetler arasında “depolama” da sayılmaktadır.

- (41) Rafinerici ve dağıtıcı lisansı sahipleri, lisanslarına kaydettirmeleri koşuluyla ayrıca depolama lisansı almalarına gerek olmaksızın depolama faaliyetinde bulunabilmektedirler. Rafinerici ya da dağıtıcı lisansına sahip olan firmaların lisanslarına işlenmesi koşuluyla ayrıca lisans olmaksızın gerçekleştirdikleri depolama faaliyetleri lisanslı depolama başlığı altında değerlendirilmemektedir.
- (42) 5015 sayılı Kanun’un 4. maddesi ile depolama lisans sahipleri “İletim ve depolamada kapasite kısıtları dışında kendilerinden yapılan talepleri ayırım gözetmeksizin karşılamak” ile yükümlü kılınmaktadır. Bu bakımdan Kanun’un “İletim Tesisleri ile Lisanslı Depolama Tesislerine Erişim” başlıklı 12. maddesinde ise aşağıdaki ifadeler yer almaktadır:

“Tesislerinde boş kapasite bulunan ileticiler ve lisanslı depocular; iletim ve depolama taleplerini, talebin aşağıda sayılan hususları sağlaması halinde, karşılamakla yükümlüdür.

Yapılan talebin;

a) Lisans sahibinin tarifesine uygun olması,

b) İlgili tesisin kapasitesine uygun yapılması,

c) Lisans sahibinin tesisine, işletme kural ve koşullarına, ilettiği veya depoladığı petrole yönelik olarak bozucu veya risk artırıcı olumsuz etkileri olmaması,

d) Tesisin, iletilen veya depolanan petrolün niteliğine uygun ve lisans sahibinin tarifesinde belirtilen asgarî miktarda olması,

e) İletim için, petrolün cinsi de dikkate alınarak üretici, rafinerici, iletilen veya dağıtıcı tarafından depolama için, depocunun tarifesinde belirtilen asgarî miktarın üzerinde olmak şartı ile herkes tarafından yapılması,

gereklidir.”²⁵

- (43) Türkiye’de 2024 yılının Ocak ayı itibarıyla 94 adet lisanslı depolama tesisi bulunmaktadır²⁶. Lisanslı depolarda yalnızca antrepo (gümrüksüz)²⁷ veya gümrüklü depo²⁸ olabileceği gibi her ikisinin bulunması da mümkündür. Türkiye’deki toplam 94 adet lisanslı depolama tesisi 49 depolama lisansı sahibinin mülkiyetinde bulunmaktadır.
- (44) Diğer yandan depolama faaliyetine ilişkin dağıtıcı lisans sahiplerinin ulusal stok tutma yükümlülüğü de bulunmaktadır. 5015 sayılı Kanun’un 16. maddesine göre ulusal petrol stoku, rafineri, akaryakıt ve LPG dağıtıcı lisansı sahiplerinin ikmal ettiği günlük ortalama ürün miktarının minimum yirmi katını kendi depolarında veya lisanslı depolama tesislerinde topluca ve statülerine göre ayrı ayrı bulundurma yükümlülüğü ile sağlanmaktadır. Bu kapsamda zorunlu stok yükümlülüğünün hesabına ilişkin düzenlemeden, teşebbüslerin pazarda sahip olduğu payı ile orantılı bir yükümlülüğü olduğu anlaşılmaktadır.

²⁵ Lisans Yönetmeliği’nin 26. maddesinde de depolama lisansı sahiplerinin “...c) Kapasite kısıtları dışında, depolama taleplerinin, 47 nci maddede sayılan hususların sağlanması halinde ayırım gözetmeksizin karşılanması” ile yükümlü oldukları belirtilmektedir. Anılan maddede atıf yapılan 47. madde “Erişim Hakkı” başlığını taşımakta olup bu maddede, 5015 sayılı Kanun’un “İletim Tesisleri ile Lisanslı Depolama Tesislerine Erişim” başlıklı 12. maddesinde yer alan hükümlerin aynısına yer verilmiştir.

²⁶ <https://lisans.epdk.gov.tr/epvysweb/faces/pages/lisans/petrolDepolama/petrolDepolamaOzetSorgula.xhtml>, Erişim Tarihi: 17.01.2024.

²⁷ İthalat yoluyla ülkeye gelen akaryakıt ürünleri, akaryakıt antrepolarına aktarılmaktadır. Antrepolardaki ithal ürün, tanka dolum sırasında ulusal marker eklenmesi ile millileştirilmektedir.

²⁸ Rafinerilerde işlenen akaryakıt ürünleri, ikmal aşamasındayken ulusal marker eklenmesi ile millileştirilerek gümrüklü tanklara aktarılmaktadır.

G.2.1.3. Dağıtım Faaliyeti Hakkında Bilgi

- (45) Dağıtım, yurt içindeki rafineriden temin edilen ya da ithalat yoluyla elde edilen akaryakıt ürünlerinin dağıtıcılar tarafından bayilere ulaştırılması ve bayiler tarafından da perakende satışa sunulması aşamasını oluşturmaktadır.
- (46) 5015 sayılı Kanun'un 2. maddesine göre; dağıtım, serbest kullanıcılara akaryakıt toptan satışı ve ikmalî dâhil bayilere akaryakıt satış ve ikmal faaliyetlerinin bütünü, dağıtıcı ise akaryakıt dağıtım yetkisi olan ve lisansına işlenmesi halinde depolama, taşıma, ihrakiye ve madeni yağ üretimi işlemleri yapabilen sermaye şirketini ifade etmektedir. Türkiye'de, 2023 yılı sonu itibarıyla dağıtım lisansı almış toplam 38²⁹ adet teşebbüs bulunmaktadır.
- (47) Lisans Yönetmeliği'nin "Dağıtıcı Lisansı" başlıklı bölümünde ise dağıtıcı lisansı kapsamında yürütülebilecek faaliyetler şu şekilde sayılmıştır:
- "Dağıtıcı lisansı sahipleri piyasada;*
a) Bayilik teşkilatı oluşturulması sonrası lisansında yer alan alt başlık kapsamındaki akaryakıtlarla sınırlı olmak üzere, akaryakıt ithalatı yapılması,
b) Akaryakıtın yurt içinde satışı ve bu kapsamda serbest kullanıcılara toptan satış yapılması,
c) Kendi depolama tesislerinin yakınındaki tesislere boru hatları ile akaryakıt taşınması,
e) Kendi ticari unvanı altında aldığı bayilik lisansı ile işlettiği akaryakıt istasyonlarına ve lisanslı bayilerine akaryakıt dağıtımını yapılması ile iştigal edebilir.
Bu faaliyetler dışında dağıtıcı lisansı sahipleri, lisanslarına işlenmesi koşuluyla; ayrıca lisans almaksızın ihrakiye teslimi, depolama, madeni yağ ve taşıma faaliyetlerinde bulunabilir.
Dağıtıcı lisansı sahipleri, faaliyeti geçici olarak durdurulan dağıtıcıların bayilerine, faaliyetin durdurulduğu süre ile sınırlı olmak ve dağıtıcı tadili yapılmak kaydıyla akaryakıt satışı yapabilir. Dağıtıcı lisansı sahipleri, Kuruldan izin almaları kaydıyla; diğer dağıtıcılara akaryakıt satışı yapabilir."
- (48) Bu çerçevede dağıtıcı lisansı sahipleri, lisanslarında yer alan akaryakıt ürünlerinin ithalatını ayrı bir lisans almaksızın gerçekleştirebilmekte olup lisanslarına işlenmesi koşuluyla yalnızca kendi kullanımları için lisanssız depolama faaliyetinde de bulunabilmektedir. Buna ek olarak dağıtıcı lisansı sahipleri, Enerji Piyasası Düzenleme Kurulundan izin almak kaydıyla diğer dağıtıcılara akaryakıt satışı gerçekleştirebilmektedir. Söz konusu izin için gereken şartlar arasında her faaliyet dönemi için izin başvurusunda bulunulması, izin bedelinin ödenmesi gibi hususlar sayılmakta, ayrıca izleme dönemi içinde asgari 60 bin ton beyaz ürün (benzin ve motorin) satışı gerçekleştirmiş dağıtıcı lisansı sahipleri tarafından dağıtıcılara akaryakıt satışı yapılabileceği düzenlenmektedir. Bununla birlikte 5015 sayılı Kanun kapsamında dağıtıcıların herhangi bir dağıtıcıdan aldıkları akaryakıtı başka bir dağıtıcıya satmaları yasaklanmıştır.
- (49) Mezî Kanun'un 7. maddesinde; dağıtıcı lisansı sahiplerinin, kendi mülkiyetlerindeki veya sözleşmelerle oluşturacakları bayilerinin istasyonlarına akaryakıt dağıtımının yanı sıra, serbest kullanıcılara akaryakıt toptan satışı ve depolama tesislerinin yakınındaki tesislere boru hatları ile taşıma faaliyetlerinde bulunabilecekleri düzenlenmiştir. İlgili madde hükmünden dağıtıcıların kendi mülkiyetlerinde istasyonlar tesis ederek dikey bütünleşmelerine cevaz verildiği anlaşılmakla birlikte Kanun'un aynı maddesindeki *"Dağıtıcıların kendi işlettiği istasyonlar aracılığıyla yaptığı satış, dağıtıcının toplam yurtiçi pazar payının yüzde on beşinden fazla olamaz."* hükmüyle dağıtım şirketlerinin satışlarının ne kadarının kendi bayilerince yapılabileceğine ilişkin sınırlamaya tabi oldukları görülmektedir. Söz konusu maddenin devamında yer alan *"Dağıtıcıların yurt içi pazar payı, toplam yurt içi pazarın yüzde kırk beşini geçemez. Dağıtıcı, kendi işlettiği istasyonlara sübvansiyon ve bayi istasyonlarından farklı uygulama yapamaz."* hükmü ile dağıtıcıların sahip olabilecekleri pazar payına da yasal olarak bir sınırlama getirildiği görülmektedir.

²⁹ EPDK Petrol Piyasası 2023 Yılı Sektör Raporu.

- (50) Lisans Yönetmeliği'nin 7. ve 17. maddeleri uyarınca ise dağıtıcı lisansları için pazarlama projeksiyonunda beyaz ürün (benzin ve motorin) niteliğindeki akaryakıt yıllık satış hedefinin en az 60.000 ton olması şartı aranmakta olup dağıtıcı lisansı sahiplerinin, lisans alınmasını takip eden ikinci takvim yılında asgari 20.000 ton, üçüncü takvim yılında asgari 30.000 ton, dördüncü takvim yılında asgari 40.000 ton, beşinci takvim yılından itibaren ise yıllık asgari 60.000 ton beyaz ürün (benzin ve motorin) satışını gerçekleştirmesi zorunludur. Buna ek olarak, Lisans Yönetmeliği'nin 34/A maddesi uyarınca dağıtıcı lisansı sahipleri, lisansının yürürlüğe girdiği tarihten itibaren üç ay içinde en az on, altı ay içinde en az yirmi beş ve bir yıl içinde en az elli istasyonlu bayinin bulunduğu bayilik teşkilatını oluşturmakla yükümlü kılınmıştır³⁰.
- (51) 5015 sayılı Kanun'un 7. maddesinde ise dağıtıcıların başka akaryakıt dağıtıcılarının bayilerine dağıtım yapmaları yasaklanmıştır. Bu bakımdan anılan madde ile dağıtıcılara münhasır dağıtıma uygun bir bayilik sisteminin şart kılındığı görülmektedir.
- (52) Akaryakıt dağıtıcı lisansı sahibi teşebbüs sayısının yıllar itibarıyla seyrine bakıldığında; dağıtıcı lisansı sahibi teşebbüs sayısının genel olarak azaldığı, 2023 yılının sonuna gelindiğinde ise dağıtıcı lisansı sahibi 38 teşebbüs bulunduğu anlaşılmaktadır.
- (53) Dağıtıcıların toplam akaryakıt satışları bakımından 2023 yılına ilişkin pazar paylarına bakıldığında ise; akaryakıt dağıtım pazarındaki ilk 5 teşebbüsün 2023 yılında pazarın %75,32'sini, ilk 10'da yer alan teşebbüslerin ise pazarın %90,2'sini oluşturduğu görülmektedir.

G.2.1.4. Bayilik Faaliyeti Hakkında Bilgi

- (54) 5015 sayılı Kanun'un 2. maddesine göre; bayilik, karşılıklı yükümlülüklerin ekinde fizibilite olan bir sözleşmeye bağlanarak akaryakıt dağıtım şirketleri tarafından gerçek ve tüzel kişilere akaryakıtın kullanıcılara ikmal yetkisi verilmesi işlemi, bayi ise bayilik faaliyeti için gerekli donanımına sahip gerçek ve tüzel kişileri ifade etmektedir. Lisans Yönetmeliği'nin 6. maddesi kapsamında bayilik lisansları, lisanslarında düzenlenen alt başlığa göre akaryakıt bayisi veya ihrakiye bayisi olarak verilmektedir. Buna ek olarak bahse konu yönetmeliğin ilgili maddelerinde bayilik lisansı sahiplerinin, lisanslarında düzenlenen alt başlığa göre akaryakıt bayisi ve ihrakiye bayisi; kategoriye göre ise istasyonlu bayi ve istasyonsuz bayi olmak üzere, bayisi olduğu dağıtıcıdan temin ettiği akaryakıt veya ihrakiyenin kullanıcılara satışı faaliyetinde bulunabileceği belirtilmiştir. Ancak EPDK tarafından Lisans Yönetmeliği'nde yapılan değişiklik ile yeni istasyonsuz bayilik lisansı verilmesi durdurulmuştur. Hâlihazırdaki istasyonsuz bayilik lisansı sahipleri ise yalnızca fuel-oil satışı yapabilmektedir. Türkiye'de Ocak 2024 yılı itibarıyla 12.560'ı istasyonlu, 8'i istasyonsuz olmak üzere toplam 12.568 bayilik lisansı bulunmaktadır³¹.
- (55) Gümrüklü depo³² ve antrepolardaki³³ akaryakıt ürünlerinin istasyonlara ikmal, tamamen akaryakıt tankerleri aracılığı ile gerçekleşmektedir. Taşınan akaryakıt, istasyonlara ulaştığında her bir ürün için ayrı olan tanklara doldurulmaktadır. Tankerlerden istasyonlara gerçekleşen ikmal sonrasında istasyon pompası, köy pompası ve satış tankeri (tarımsal ve dış satışlar) ile akaryakıtın nihai tüketiciye satışı gerçekleşmektedir³⁴.

³⁰ Lisansına işli olarak veya münferiden aynı ünvanlı depolama lisansında asgari 4.000 metreküp depolama kapasitesine sahip dağıtım şirketleri için ilgili sayılar beş, on üç ve yirmi beş olarak uygulanmaktadır.

³¹ <https://lisans.epdk.gov.tr/epvys-web/faces/pages/lisans/petrolBayilik/petrolBayilikOzetSorgula.xhtml>
Erişim Tarihi: 17.01.2024.

³² Rafinerilerde işlenen akaryakıt ürünleri, ikmal aşamasındayken ulusal marker eklenmesi ile millileştirilerek gümrüklü tanklara aktarılmaktadır.

³³ İthalat yoluyla ülkeye gelen akaryakıt ürünleri, akaryakıt antrepolarına aktarılmaktadır. Antrepolardaki ithal ürün, tanka dolum sırasında ulusal marker eklenmesi ile millileştirilmektedir.

³⁴ PETDER Akaryakıt Dağıtım Sektöründe Otomasyon Sisteminin Bütüncül Değerlendirilmesi, Sektör Çalışmaları 2018, sayı 3.

- (56) 5015 sayılı Kanun'un 8. maddesi uyarınca bayiler, dağıtıcıları ile yapacakları tek elden satış sözleşmesine göre bayilik faaliyetlerini yürütmekle ve lisanslarının devamı süresince bayisi olduğu dağıtıcı haricinde diğer dağıtıcılar ve onların bayilerinden akaryakıt ikmali yapmamakla yükümlü kılınmıştır. Bu çerçevede bayiler, dağıtıcıları ile yapacakları tek elden satış sözleşmesine göre bayilik faaliyetlerini yürütmektedir.
- (57) Dağıtıcı ile bayiler arasındaki ilişki yapılan yatırımın şekline göre değişmektedir. Yatırım modeline göre dağıtıcı ile bayiler arasındaki ilişki temel olarak dört sınıfa ayrılmakta olup Türkiye'deki dağıtıcılar ve bayiler arasındaki ilişkinin bu sınıflara dağılımına aşağıda yer verilmektedir:
- **COCO (Company Owned, Company Operated):** Dağıtıcının sahibi olduğu istasyonun yine dağıtıcı tarafından işletilmesidir. Bu modelde dağıtıcı, istasyon için belirlenecek lokasyonu kendisi seçebilmektedir.
 - **CODO (Company Owned, Dealer Operated):** Dağıtıcının mülkiyetinde olan istasyonun bayi tarafından işletilmesidir. Bu modelde arazi maliyetini bayi yerine dağıtıcı üstlenmektedir.
 - **DOCO (Dealer Owned, Company Operated):** Bayinin sahip olduğu istasyonun dağıtıcı tarafından işletilmesidir. Bu modelde dağıtıcının akaryakıt satışı için önemli bir lokasyonda bulunan arazi, sahibi olan bayi tarafından dağıtıcıya kiralanmaktadır.
 - **DODO (Dealer Owned, Dealer Operated):** Bayinin sahibi olduğu istasyonun yine bayi tarafından işletilmesidir.
- (58) Pazar payı itibarıyla ilk 5 dağıtıcının COCO, CODO, DOCO ve DODO modelindeki istasyon sayılarına bakıldığında; en fazla tercih edilen ve kullanılan bayi işletim yönteminin, bayinin sahibi olduğu istasyonun yine bayi tarafından işletildiği yöntem olan DODO; en fazla kullanılan ikinci yöntemin ise bayinin sahip olduğu istasyonun dağıtıcı tarafından işletildiği yöntem olan DOCO olduğu anlaşılmaktadır.
- (59) 5015 sayılı Kanun'daki bayilere yönelik bir diğer düzenleme ise istasyonlar arasındaki mesafe sınırlamasına ilişkindir. Bu çerçevede Kanun'un 8. maddesinde akaryakıt ve LPG istasyonları arasındaki mesafelerin, aynı yönde olmak üzere, şehirler arası yollarda on kilometreden, şehir içi yollarda bir kilometreden az olmamak üzere Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu tarafından çıkarılacak yönetmelikle belirleneceği düzenlenmiştir. Söz konusu düzenleme paralelinde olmak üzere Lisans Yönetmeliği'nin 45. maddesinde iki akaryakıt ve/veya LPG istasyonu arasındaki mesafenin, aynı yönde olmak üzere; şehirler arası yollarda on, şehir içi yollarda bir kilometreden az olamayacağı hüküm altına alınmıştır.

G.2.1.5. Akaryakıt Sektöründe Fiyat Oluşumu Hakkında Bilgi³⁵

- (60) Akaryakıt piyasasında nihai ürün fiyatı büyük ölçüde uluslararası ham petrol ve petrol ürünleri fiyatlarından etkilenmektedir. Fiyat raporlama ajansları tarafından günlük olarak yayınlanan rafine edilmiş ürün fiyatları/gösterge fiyatlar, rafineri çıkış fiyatları için referans fiyatlar olarak kabul edilmektedir. Akaryakıt ürünlerinin uluslararası piyasalarda ABD Doları üzerinden fiyatlandırılması sebebiyle iç piyasada fiyat oluşumunda döviz kurları önem arz etmektedir. Bununla birlikte vergi ile piyasada faaliyet gösteren rafinerici, dağıtıcı ve bayi brüt kâr marjları da yurt içi nihai fiyat oluşumuna etki eden diğer unsurlar olarak yer almaktadır.
- (61) 5015 sayılı Kanun'un "Fiyat Oluşumu" başlıklı 10. maddesinin birinci fıkrasına aşağıda yer verilmektedir:

³⁵ Rekabet Kurumu Akaryakıt Sektör İncelemesi Raporu'ndan (2024) yararlanılmıştır.

“Petrol alım satımında fiyatlar en yakın erişilebilir dünya serbest piyasa koşullarına göre oluşur. Yerli ham petrol için, teslim yeri olan en yakın liman veya rafineride teşekkül eden ‘Piyasa Fiyatı’ fiyat olarak kabul edilir.”

- (62) Anılan maddenin devamında yerli ham petrol için fiyatın nasıl hesaplanacağı ayrıntılı bir şekilde düzenlenmişken rafinerici, dağıtıcı ve bayilik lisansı sahiplerinin ürünlerinin satışında uygulayacakları fiyatlara ilişkin detaylı bir düzenleme yer almamaktadır. Kanun’daki temel düzenleme, 10. maddenin 11. fıkrasında yer alan;

“Rafinerici ve dağıtıcı lisansı kapsamında yapılan piyasa faaliyetlerine ilişkin fiyatlar, en yakın erişilebilir dünya serbest piyasa oluşumu dikkate alınarak, lisans sahipleri tarafından hazırlanan tavan fiyatlar olarak Kuruma bildirilir.”

hükmüdür.

- (63) Petrol Piyasası Fiyatlandırma Sistemi Yönetmeliği’nin (Fiyatlandırma Yönetmeliği) “Tanımlar” başlıklı 4. maddesinde ise akaryakıt bayi fiyatı, *“İhrakiye teslimi şirketleri ve bayilerin; kullanıcılara akaryakıt satışı yapabileceği tavan fiyat”*; akaryakıt dağıtım fiyatı, *“dağıtıcıların; bayilerine, ihrakiye teslimi şirketlerine ve serbest kullanıcılara akaryakıt satışı yapabileceği tavan fiyat”*; akaryakıt toptan fiyatı ise *“rafinerici, dağıtıcı, işleme ve ihrakiye teslimi şirketlerinin; birbirlerine akaryakıt satışı yapabileceği tavan fiyat”* olarak tanımlanmaktadır.
- (64) Enerji Piyasası Düzenleme Kurulunun 29.12.2022 tarihli Akaryakıt Fiyatlarının Takibine İlişkin Kararı’nda; rafinerici lisansı sahiplerinin akaryakıt satış fiyatının takibinde *Platts European Market Scan*’de CIF MED (Genova/Lavera) başlığı altında ABD Doları/ton cinsinden yayımlanan günlük fiyatların ortalamasının Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası (TCMB) tarafından açıklanan döviz satış kuru üzerinden TL’ye çevrilmiş olan tutarın (TL/ton) ve rafinerici lisansı sahipleri tarafından belirlenecek ürün fiyatında ürünün uluslararası piyasadaki fiyatının TL cinsinden değerine ilaveten ülke içi pazara sunumu kapsamında katlanılan maliyetlerin dikkate alınacağı düzenlenmiştir. İlgili kararda dağıtıcı ve bayi marjı toplamının takibine ilişkin olarak ise en yüksek işlem hacimli 8 dağıtıcının bayilerine ilişkin EPDK’ye bildirilen ilan panosunda yer alan satış fiyatlarının ağırlıklı ortalamasının dikkate alınacağı ve Türkiye ağırlıklı ortalama pompa fiyatından harmanlama maliyeti dâhil ağırlıklı ortalama rafineri satış fiyatının düşülmesi ile bulunacak marjın, dağıtıcı ve bayi maliyetlerini yansıtacak şekilde ülke içi piyasa koşulları (satın alma gücü paritesi, TCMB faiz oranları, enflasyon, döviz kuru, asgari ücret vb.) ile uyumlu olmasının esas olduğu hükme bağlanmıştır.
- (65) Rafinerici ve dağıtıcı lisans sahipleri tarafından hazırlanarak EPDK’ye bildirilen fiyatlar tavan fiyat olup lisans sahiplerinin bu fiyatların altında satış yapma imkânı bulunmaktadır. İlgili fıkradan da anlaşılacağı üzere rafinerici ve dağıtıcı lisansı kapsamında yapılan piyasa faaliyetlerinde en yakın erişilebilir dünya serbest piyasa oluşumunun dikkate alınması gerekmektedir.
- (66) Bu noktada değinilmesi gereken bir diğer önemli hüküm ise EPDK’ye tanınan fiyat tespiti yetkisine ilişkindir. 5015 sayılı Kanun’un “Fiyat Oluşumu” başlıklı 10. maddesinin 14. fıkrasında;

“Ancak, petrol piyasasında faaliyetleri veya rekabeti engelleme, bozma veya kısıtlama amacını taşıyan veya bu etkiyi doğuran veya doğurabilecek nitelikte anlaşma veya eylemlerin piyasa düzenini bozucu etkiler oluşturmaları halinde, gerekli işlemlerin başlatılmasıyla birlikte, her seferinde iki ayı aşmamak üzere, faaliyetlerin her aşamasında, bölgesel veya ulusal düzeyde uygulanmak için taban ve/veya tavan fiyat tespitine ve gerekli tedbirlerin alınmasına Kurum yetkilidir.”

düzenlemesi yer almaktadır.

- (67) Bu çerçevede, 5015 sayılı Kanun’da belirtilen koşulların sağlanması halinde EPDK, her seferinde iki ayı aşmamak üzere faaliyetlerin her aşamasında, bölgesel veya ulusal

düzeyde uygulanmak için taban ve/veya tavan fiyat tespitine ve gerekli tedbirlerin alınmasına yetkilidir.

- (68) 5015 sayılı Kanun kapsamında bayilik lisansı sahiplerinin ürünlerinin satışında uygulayacakları fiyatlara ilişkin açık bir düzenleme yer almamakla birlikte Fiyatlandırma Yönetmeliği'nin 13. maddesinin birinci fıkrasının (a) bendi uyarınca bayilik (istasyonlu) lisansı sahipleri, *"İstasyonlarında veya köy pompalarında, satışa sundukları akaryakıtların resmi isimlerini ve tavan fiyatlarını istasyonların ön cephesinde, yoldan açıkça görünür şekilde konuşlandırılmış ilan panosunda ilan etmekle, ürün farklılaştırılması yapılmış olması halinde her bir farklılaştırılmış ürünün kendisi için geçerli tavan fiyatı yazmakla";* (ç) bendi uyarınca ise *"İlan panosunda yer alan tavan fiyatların üzerinde akaryakıt satışı yapmamakla"* yükümlü kılınmıştır. Bu itibarla, bayilik lisansı sahipleri ilan panosunda ilan ettikleri fiyatın üzerinde satış yapmamak ile yükümlü kılınmış olup ilan edilen pompa satış fiyatından daha düşük fiyata satış yapılmasının önünde bir engel bulunmamaktadır.
- (69) Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu tarafından alınan 26.09.2019 tarihli ve 8851 sayılı Dağıtıcı ve Bayi Marjlarının Paylaşımına İlişkin Kurul Kararı'nın *"Toplam marj ve asgari marj paylaşım oranları"* başlıklı 4. maddesinde ise aşağıdaki düzenleme yer almaktadır:
- "(1) Toplam marj (dağıtıcı ve bayi), dağıtıcı tarafından bayiye her bir benzin ve motorin türleri için tavsiye edilen veya tavan olarak belirlenen fiyattan ilgili bayiye harmanlama maliyeti dahil en yakın rafineri çıkış fiyatı düşülerek bulunur. Aynı ilde birden fazla rafineri olması durumunda en düşük fiyat esas alınır. Bayi marjı, ilgili bayiye harmanlama maliyeti dahil en yakın rafineri çıkış fiyatı ile Akaryakıt Dağıtım Fiyatı arasındaki farktan az olmayacak şekilde dağıtıcı ile bayi arasında serbestçe belirlenir.*
- (2) Birinci fıkra kapsamındaki toplam marjın en az %55'i bayi marjı olacak şekilde dağıtıcı ile bayi arasında serbestçe belirlenir.*
- (3) Bayinin dağıtıcısı tarafından kendisi için tavsiye edilen veya tavan olarak belirlenen fiyattan indirim yaparak satış yapması durumunda, yapılan indirimler bayi marjından karşılanır.*
- (4) Elektronik sistemler ile yapılan satışlarda esas alınan toplam marj, indirimsiz satış fiyatı üzerinden hesaplanır."*
- (70) Görüldüğü üzere, anılan karara göre toplam marj (dağıtıcı ve bayi), dağıtıcı tarafından bayiye her bir benzin ve motorin türleri için tavsiye edilen veya tavan olarak belirlenen fiyattan ilgili bayiye harmanlama maliyeti dâhil en yakın rafineri çıkış fiyatı düşülerek hesaplanmakta, aynı ilde birden fazla rafineri olması durumunda en düşük fiyat esas alınmaktadır. Bayiye bırakılacak olan marjın, en yakın rafineri çıkış fiyatı ile akaryakıt dağıtım fiyatı arasındaki farktan az olmayacak şekilde dağıtıcı ile bayi arasında serbestçe belirleneceği düzenleme altına alınmıştır. Dolayısıyla bayi marjının toplam marjın %55'inden az olamayacağının düzenlendiği görülmektedir.
- (71) Sonuç olarak Türkiye akaryakıt piyasasındaki fiyat oluşumu çerçevesinde; rafinericiler EPDK'ye vermiş olduğu tarife uyarınca Platts fiyatları ve döviz kurları ile yapılan hesaplama neticesinde belirlediği referans fiyata tarifesindeki marjları ekleyerek vergisiz rafineri çıkış fiyatını hesaplamakta, devamında rafineri fiyatına ÖTV³⁶ ve EPDK gelir payı³⁷ eklenmekte (rafineri satış fiyatı), dağıtım şirketleri tarafından bunun üzerine maliyetler (navlun, depolama vs.) ve dağıtıcı kârı eklenmekte (depo çıkış/dağıtım fiyatı), bayiler tarafından ise bunun üzerine maliyetler (navlun vs.) ve bayi kârı eklenmektedir (pompa fiyatı). Her aşamada doğan KDV'nin³⁸ eklenmesiyle de nihai pompa satış fiyatı oluşmaktadır. Her akaryakıt dağıtım şirketi tarafından il bazında günlük olarak tavsiye edilen akaryakıt satış fiyatı bayilere iletilmekte ve dağıtım şirketlerinin internet sitelerinde

³⁶ ÖTV, litre başına maktu olarak tahsil edilen dolaylı bir vergi olup fiyat oluşumu içerisindeki payı TL/lt olarak sabittir.

³⁷ EPDK gelir payı; rafinerilerin akaryakıt satışlarında m³ başına tahsil etmekle yükümlü oldukları, EPDK tarafından belirlenen maktu tutarı ifade etmektedir.

³⁸ 07.07.2023 tarihli ve 32241 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Cumhurbaşkanlığı Kararı'na göre, ülkemizde akaryakıt ürünlerinde uygulanan KDV oranı %18'den %20'ye yükseltilmiştir.

yayımlanmaktadır. Ayrıca bayilerin uygulamış olduğu fiili pompa satış fiyatları bayi otomasyon sistemi vasıtasıyla EPDK ile paylaşılmaktadır. EPDK ile paylaşılan bayi pompa satış fiyatları yine EPDK tarafından “*istasyon pompa fiyatları*” başlığı altında il, ilçe, dağıtıcı bilgisi ve ürün bazında yayımlanmaktadır. İstasyonda pompa satış fiyatı değiştiği anda otomasyon sistemi kapsamında anlık olarak dağıtıcı lisansı sahibi tarafından EPDK’ye bildirilmekte ve istasyonların pompa fiyatları değiştiği anda internet sitesindeki veri güncellenmektedir.

G.2.2. LPG Sektörüne İlişkin Genel Bilgiler

- (72) Petrol veya doğal gazdan elde edilen ve “*sıvılaştırılmış petrol gazları*” olarak tanımlanan LPG’ye ilişkin düzenlemenin temelini 5307 sayılı Sıvılaştırılmış Petrol Gazları (LPG) Piyasası Kanunu (5307 sayılı Kanun) oluşturmaktadır.
- (73) Petrol ve doğal gazdan elde edilerek basınç altında sıvılaştırılan propan, bütan ve izomerler gibi hidrokarbonlar veya bunların karışımı olarak tanımlanmış olan LPG’nin, tüplü LPG, dökme LPG ve otogaz LPG olmak üzere üç farklı kullanım şekli bulunmaktadır. 5307 sayılı Kanun’un 2. maddesinde; tüplü LPG faaliyeti, LPG’nin dolum tesislerinde tüplere doldurularak mutfak, sanayi ve ticari tüpler vasıtasıyla piyasaya arz işlemini; dökme LPG, tüketim mahallindeki tanklara teknik düzenlemelere uygun özel nakliye araçlarıyla LPG ikmalini; otogaz LPG faaliyeti ise yakıt olarak kullanılmak üzere akaryakıt ve otogaz istasyonlarında taşıtlara yapılan LPG ikmalini ifade etmektedir.
- (74) 2023 yılında yurt içinde 620.583 ton tüplü, 272.023 ton dökme ve 3.519.264 ton otogaz LPG olmak üzere toplam 4.411.870 ton LPG satışı gerçekleştirilmiş olup 2023 yılındaki toplam LPG satışının %79,23’ünü otogaz LPG satışı oluşturmuş iken %13,97’sini tüplü LPG, %6,12’sini ise dökme LPG oluşturmuştur. Bu itibarla Türkiye’de tüketilen LPG’nin büyük bir kısmının otogaz LPG olduğu söylenebilecektir.
- (75) Mezkûr Kanun’un 3. maddesinde ise LPG’nin dağıtımı, taşınması³⁹ ve otogaz bayilik faaliyetlerinin yapılması (tüplü LPG bayiliği hariç), depolanması, LPG tüpünün imalatı, dolumu, muayenesi, tamiri ve bakımı ile bu amaçla tesis kurulması ve işletilmesi için lisans alınmasının zorunlu olduğu belirtilmektedir.
- (76) Aşağıda LPG tedarik zinciri; üretim, depolama, dağıtım ve bayilik faaliyetleri şeklinde ayrı başlıklar altında açıklanmaktadır.

G.2.2.1. Üretim Faaliyeti Hakkında Bilgi

- (77) Doğal gaz yeraltından çıkartılması sırasında, birçok gaz ve sıvının karışımı olarak üretilmektedir. Bu karışım yüksek oranda metan gazından meydana gelse de etan, propan, bütan gibi hidrokarbonları da içermektedir. Ancak, ticari olarak satılan doğal gaz ise çoğunlukla metan gazından oluşmaktadır. Bu nedenle, doğal gaz piyasaya arz edilmeden önce içindeki propan ve bütanı da içeren bazı sıvılar doğal gazdan LPG olarak ayrılmaktadır. Doğal gazın üretildiği bölgeye göre farklılık göstermekle birlikte, doğal gazın içindeki LPG miktarı %1 ile %10 arasında olabilmektedir. Dünya çapında, LPG üretiminin %60’ı bu şekilde gerçekleşmektedir.
- (78) LPG’nin ikinci kaynağı ise ham petrol rafinerileridir. Türüne göre değişmekle birlikte ham petrolden ortalama %1 ile %4 arasında LPG üretimi yapılmaktadır. Küresel ölçekteki LPG üretiminin %40’ı bu şekilde meydana gelmektedir. 5307 sayılı Kanun’un 5. maddesine göre, rafineriler 5015 sayılı Kanun kapsamında aldıkları rafinerici lisansı çerçevesinde LPG üretimi gerçekleştirmektedir.

³⁹ 5307 sayılı Kanun’un 2. maddesinde taşıma; “*LPG’nin teknik düzenlemelere uygun taşıma araçları ve boru hatları ile yapılan tüm nakil faaliyetleri*” şeklinde tanımlanmıştır.

- (79) Türkiye’de 2021-2023 yılları arasında LPG ürününün yurt içi üretim miktarına rafineri lisansı sahibi özelinde bakıldığında; 2021 yılı için toplam üretimin %80,04’ünün TÜPRAŞ, %19,96’sının STAR tarafından, 2022 yılı için toplam üretimin %80,64’ünün TÜPRAŞ, %19,36’sının STAR tarafından, 2023 yılı için ise toplam üretimin %78,99’unun TÜPRAŞ, %21,01’inin STAR tarafından gerçekleştirildiği anlaşılmaktadır.
- (80) Rafinerici lisansı sahiplerinin 2021-2023 yılları arasında toplam LPG üretimine bakıldığında ise sırasıyla 1.013.834 ton, 1.100.359 ton ve 920.122 ton olarak gerçekleştiği görülmektedir. İlgili yıllardaki LPG talebi ise 4.131.266 ton, 4.283.191 ton ve 4.827.988 ton seviyesinde olup üretimin talebi karşılama oranı sırasıyla %24,54; %25,69 ve %19,05 olarak gerçekleşmiştir. Bu bakımdan motorin ürününe benzer bir şekilde ülkemizde LPG bakımından da dışa bağımlılığın olduğu anlaşılmaktadır.

G.2.2.2. Depolama Faaliyetleri Hakkında Bilgi

- (81) Yer altından doğal gazın çıkartılması veya rafinerilerde ham petrolün işlenmesi yoluyla elde edilen LPG’nin tanker gemileri, boru hatları veya trenler ile taşınarak depolama terminallerine gelmesinden dağıtım sürecinin başlangıcına kadar geçen faaliyet LPG depolanması olarak adlandırılmaktadır.
- (82) 5307 sayılı Kanun’un 2. maddesinde depolama faaliyeti *“Piyasa faaliyetinde bulunanların, rafinericilerin veya kullanıcıların stok ihtiyaçlarını karşılamak üzere kendilerine ait veya yapılan sözleşmeler gereği kullanım hakkına sahip bulundukları ve LPG’nin teknik düzenlemelere uygun olarak depolanmasını sağlayan tesisler ile buralarda yürütülen iş ve işlemler”* olarak tanımlanmakta olup ilgili faaliyet LPG depolama lisans sahiplerince yürütülmektedir. Sıvılaştırılmış Petrol Gazları (LPG) Piyasası Lisans Yönetmeliği’nin (LPG Lisans Yönetmeliği) “Lisans Gerektiren Faaliyetler” başlıklı 6. maddesinde de LPG depolama faaliyeti için depolama lisansının bir gereklilik olduğu vurgulanmıştır.
- (83) EPDK verilerine göre hâlihazırda 41 adet depolama lisansı sahibi teşebbüs bulunmakta olup söz konusu teşebbüsler toplamda 97 farklı lisanslı depolama tesisinin malikidir. 2024 yılı için Türkiye’de toplam LPG depolama kapasitesi ise 754.401 m³tür.
- (84) Diğer yandan depolama faaliyetine ilişkin dağıtıcı lisans sahiplerinin ulusal stok tutma yükümlülüğü de bulunmaktadır. 5015 sayılı Kanun’un 16. maddesine göre ulusal petrol stoku, rafineri, akaryakıt ve LPG dağıtıcı lisansı sahiplerinin ikmal ettiği günlük ortalama ürün miktarının minimum yirmi katını kendi depolarında veya lisanslı depolama tesislerinde topluca ve statülerine göre ayrı ayrı bulundurma yükümlülüğü ile sağlanmaktadır. Bu kapsamda zorunlu stok yükümlülüğünün hesabına ilişkin düzenlemeden, teşebbüslerin pazarda sahip olduğu payı ile orantılı bir yükümlülüğü olduğu anlaşılmaktadır.

G.2.2.3. Dağıtım Faaliyetleri Hakkında Bilgi

- (85) LPG tedarik zincirinde bir diğer adım olan dağıtım, 5307 sayılı Kanun’un 2. maddesinde *“LPG’nin, tüplü ve otogaz olarak kullanıcılara ve bayilere; dökme olarak kullanıcılara satış ve ikmal faaliyetlerinin bütünü”* şeklinde tanımlanmış olup aynı maddede dağıtıcı *“LPG dağıtım yetkisi olan ve lisanslarına işlenmesi halinde depolama, dolum, taşıma işlemleri yapabilen sermaye şirketi”* olarak belirtilmiştir.
- (86) LPG dağıtım faaliyeti, LPG dağıtıcı lisansına sahip olan teşebbüsler tarafından gerçekleştirilmektedir. 5307 sayılı Kanun’un 5. maddesinde dağıtıcı lisansı sahiplerinin kendi mülkiyetlerindeki veya sözleşmelerle oluşturacakları bayilerinin istasyonlarına otogaz LPG dağıtım, kullanıcılara dökme LPG satış ve ikmal, tüplü LPG dağıtım ve pazarlaması, taşıma, dolum ve depolama faaliyetlerinde bulunabileceği belirtilmekte olup aynı maddede 5015 sayılı Kanun’daki düzenlemeye benzer şekilde dağıtıcıların başka LPG dağıtıcılarının bayilerine dağıtım yapamayacağı da hüküm altına alınmıştır. Yine

5015 sayılı Kanun'daki düzenlemeye benzer şekilde 5307 sayılı Kanun'un 5. maddesinde de dağıtıcıların yurt içi pazar payının toplam yurt içi pazarın yüzde kırk beşini geçemeyeceği düzenlenmiştir. Bununla birlikte 5015 sayılı Kanun'da yer alan ve akaryakıt dağıtıcı lisansı sahiplerinin kendi işlettikleri istasyonlar aracılığıyla yaptıkları satışların toplam satışlarının %15'ini geçemeyeceğine yönelik düzenlemeye benzer bir düzenleme LPG'ye ilişkin mevzuatta bulunmamaktadır. Ayrıca LPG'ye ilişkin mevzuatta asgari bayi sayısı yükümlülüğüne dair bir hüküm de bulunmamaktadır.

- (87) EPDK'nin güncel verilerine⁴⁰ göre LPG dağıtım lisansına sahip 78 teşebbüs bulunmaktadır.

G.2.2.4. Bayilik Faaliyetleri Hakkında Bilgi

- (88) 5307 sayılı Kanun'un 2. maddesinde bayilik *"Karşılıklı yükümlülüklerin ekinde fizibilite olan bir sözleşmeye bağlanarak, LPG dağıtıcıları tarafından gerçek ve tüzel kişilere LPG'nin kullanıcılara ikmali yetkisi verilmesi işlemi"* şeklinde ifade edilmiş olup aynı maddede otogaz bayii *"Otogaz istasyonu işleten gerçek veya tüzel kişi"* olarak tanımlanmıştır. Yine aynı maddede tüplü LPG bayi ise *"Sadece sözleşmeli olduğu dağıtıcının tescilli markası ve amblemini taşıyan teknik düzenlemelere uygun LPG tüplerini işyerinde bulunduran ve pazarlayan gerçek veya tüzel kişi"* olarak tanımlanmıştır.
- (89) 5307 sayılı Kanun'un 7. maddesinde otogaz bayilerinin de akaryakıt bayilerine benzer bir şekilde dağıtıcıları ile yapacakları tek elden satış sözleşmesine göre bayilik faaliyetlerini yürütebilecekleri hüküm altına alınmıştır. Dolayısıyla akaryakıt bayiliğinde mevcut olan münhasır bayilik sistemi LPG bayilik sisteminde de mevcuttur. Bununla birlikte Kanun'un aynı maddesinde otogaz LPG bayilerinin istasyonlarında LPG tüpü dolumu ve satışı yapmayacakları ve LPG tüpü dolumuna yarayan hiçbir alet, makine ve teçhizatı istasyon dâhilinde bulunduramayacakları düzenlenmiştir. Söz konusu düzenleme ile otogaz LPG faaliyetleri ve tüplü LPG faaliyetleri birbirlerinden ayrıştırılmış durumdadır. Dökme LPG satışı ise yukarıda da değinildiği üzere dağıtım lisansı sahipleri tarafından doğrudan kullanıcılara gerçekleştirilmektedir.
- (90) Bu çerçevede otogaz LPG bayileri, otogaz LPG bayilik lisansı alarak faaliyet gösterirken tüplü LPG bayileri ise faaliyetlerini yürütmek için lisansa tabi olmamaktadır. EPDK verilerine göre hâlihazırda 10.717 adet otogaz LPG bayilik lisansı sahibi bulunmaktadır⁴¹.

G.2.2.5. LPG Sektöründe Fiyatlandırma Hakkında Bilgi

- (91) Ülkemiz LPG ürün fiyatları bakımından referans olması açısından Cezayir *Sonatrach* piyasa fiyatlarını takip etmekte olup bahse konu piyasada LPG fiyatları Propan ve Bütan olmak üzere ayda bir kere yayımlanmaktadır. Hesaplama yapılırken söz konusu piyasada yayımlanan bütan fiyatının %70'i ve propan fiyatının ise %30'u alınmaktadır. Hesaplanan rakam, her gün için TCMB tarafından belirlenen gösterge niteliğindeki ABD doları döviz satış kuru ve ürünün yoğunluğu ile çarpılması ile bulunan fiyattır⁴². Söz konusu ürün fiyatının üzerine toptancı marjı (rafinerici marjı), gelir payı⁴³, dağıtıcı ve bayi marjı, ÖTV⁴⁴ ve KDV'nin⁴⁵ ilave edilmesi sonucunda nihai LPG fiyatına ulaşılmaktadır.

⁴⁰<https://lisans.epdk.gov.tr/epvys-web/faces/pages/lisans/lpgDagitici/lpgDagiticiOzetSorgula.xhtml>, Erişim Tarihi: 24.01.2024.

⁴¹<https://lisans.epdk.gov.tr/epvys-web/faces/pages/lisans/lpgOtogazBayilik/lpgOtogazBayilikOzetSorgula.xhtml>, Erişim Tarihi: 08.08.2024.

⁴² EPDK Petrol ve LPG Piyasası Fiyatlandırma Raporları, <https://www.epdk.gov.tr/detay/icerik/3-0-143/fiyatlandirma-raporu>, Erişim Tarihi: 28.04.2024.

⁴³ Ulusal petrol stokunun tamamlayıcı kısmının tutulabilmesi için tüketici fiyatlarına ilave edilen rakamlardır. LPG için 2024 yılı gelir payı 0,0316512 TL/lt olarak belirlenmiştir.

⁴⁴ Otogaz LPG için ÖTV miktarı 7,2577 TL/kg'dir.

⁴⁵ LPG'de uygulanan KDV oranı %20'dir.

- (92) 5015 sayılı Kanun'daki akaryakıt fiyatlarının oluşumuna ilişkin düzenlemeye benzer şekilde 5307 sayılı Kanun'un 10. maddesinde LPG alım satımında fiyatların, erişilebilir dünya serbest piyasa koşullarına göre oluştuğu ve rafineriler ve dağıtıcıların lisansları kapsamında yaptıkları piyasa faaliyetlerine ilişkin fiyatları, erişilebilir dünya serbest piyasalarındaki fiyat oluşumunu dikkate alarak, tavan fiyatlar olarak EPDK'ye bildirdikleri düzenlenmiştir. Bunun yanı sıra söz konusu maddede, LPG piyasasında faaliyetleri veya rekabeti engelleme, bozma veya kısıtlama amacını taşıyan veya bu etkiyi doğuran veya doğurabilecek nitelikte anlaşma veya eylemlerin piyasa düzenini bozucu etkiler oluşturması halinde, gerekli işlemlerin başlatılmasıyla birlikte, her seferinde iki ay aşmamak üzere, faaliyetlerin her aşamasında, bölgesel veya ulusal düzeyde uygulanmak için taban ve/veya tavan fiyat tespitine ve gerekli tedbirlerin alınmasına EPDK'nin yetkili olduğu hükme bağlanmıştır.
- (93) Sıvılaştırılmış Petrol Gazları (LPG) Piyasası Fiyatlandırma Sistemi Yönetmeliği'nin (LPG Fiyatlandırma Yönetmeliği) 7. maddesi uyarınca, fiyat değişikliğinin uygulamaya gireceği günün mesai saatinden önce EPDK'ye bildirileceği ve bildiri yapan lisans sahibinin (rafinerici lisansı sahibi hariç) web sayfasında yayımlanacağı; dağıtıcıların bayileri için iller bazında belirlediği tavan fiyatların yine EPDK'ye bildirileceği ve ayrıca internet aracılığıyla yayımlanacağı düzenlenmiştir.
- (94) LPG Fiyatlandırma Yönetmeliği'nin 8. maddesinde ise otogaz LPG bayilik lisansı sahiplerinin satışa sundukları otogaz LPG'nin fiyatını istasyonlarının ön cephesinde, yoldan açıkça görünür şekilde konuşlandırılmış ilan panosunda ilan edecekleri, ilan panosunda yer alan fiyatların ve dağıtıcısı tarafından EPDK'ye bildirilen il tavan fiyatının üzerinde otogaz satışı yapmayacakları düzenlenmektedir.

G.3. İlgili Pazar

G.3.1. İlgili Ürün Pazarı

- (95) Akaryakıt ürünleri, büyük ölçüde petrol türevi olan akaryakıt türlerini ifade etmektedir. Akaryakıt türleri geleneksel olarak "*siyah ürünler*" ve "*beyaz ürünler*" şeklinde iki ana başlıkta ele alınmaktadır. Bunlardan "*siyah ürünler*" genellikle ısınma ve izolasyon amacıyla kullanılan fuel-oil türleri ile kalorifer yakıtından oluşurken, "*beyaz ürünler*" kategorisinde benzin ve motorinden oluşan otomotiv yakıtları ile gaz yağı ve jet yakıtı bulunmaktadır.
- (96) Propan ve bütan gazlarının belli oranlardaki karışımından oluşan LPG ise propan ve ham petrolün rafinerilerde damıtılması sırasında veya doğal gazın ayrıştırılması ile elde edilen ve basınç altında sıvılaştırılan renksiz, kokusuz, havadan daha ağır ve yanıcı bir gazdır. Özellikle benzine kıyasla düşük fiyatı nedeniyle tüketiciler tarafından giderek artan oranda tercih edilen otogaz LPG, kullanımı sonucunda ortaya çıkan düşük emisyon değerleri nedeniyle çevreci bir yakıt türü olarak da bilinmektedir. Otomobillerde kullanılan LPG (otogaz LPG), bütan ve propanın belirli oranlarda karışımıyla elde edilmektedir.
- (97) Daha önce de ifade edildiği gibi akaryakıt sektöründe dağıtıcılar ürünleri yurt içi rafinelerden, diğer dağıtıcılardan veya ithalat yoluyla tedarik etmekte, kendilerine veya üçüncü taraflara ait depolarda depolamakta, ardından bayilere ve serbest kullanıcılara dağıtımını gerçekleştirmektedir. Bayiler tarafından da bu ürünler nihai kullanıcılara satılmaktadır.
- (98) Her ne kadar akaryakıt ve LPG ürünlerinin son kullanıcıya kadar olan tedarik sürecinde bu faaliyetlerin bütünü bir parçası olduğu düşünülebilecekse de; 5015 sayılı Kanun ve 5307 sayılı Kanun'da dağıtım, depolama ve bayilik faaliyetleri ayrı piyasa faaliyetleri olarak belirlenmiştir. Buna ek olarak Lisans Yönetmeliği ve LPG Lisans Yönetmeliği uyarınca her bir piyasa faaliyeti için ayrı lisans alınması (dağıtıcı lisansı, depolama lisansı,

bayilik lisansı) zorunluluğu getirilmiş ve sektöre ilişkin bilgi kısmında ifade edildiği üzere teşebbüsler farklı yükümlülöklere tabi tutulmuştur.

- (99) Devralan teşebbüs PO ve devre konu teşebbüs BP; benzin, motorin, otogaz LPG, fuel-oil ve gaz yağı ürünlerinin dağıtımını; benzin, motorin ve otogaz LPG perakende satışı ve akaryakıtın depolanması alanlarında faaliyet göstermektedir. Buna ek olarak PO'nun LPG depolama ve biodizel satışı faaliyeti de bulunmaktadır. Bunun yanı sıra PO'nun dâhil olduğu ekonomik bütönlük olan VITOL, Türkiye'deki rafinerilere ve dağıtıcılara ham petrol, petrol ürünleri ve LPG satışı gerçekleştirmektedir. Aşağıda tarafların örtüşen faaliyet alanlarının bulunduğı tabloya yer verilmektedir.

Tablo 1: İşlem Taraflarının Faaliyet Alanları

	Tarafların Faaliyetleri	VITOL/PO	BP
Yatay Örtüşmeler	Benzin dağıtımını	✓	✓
	Motorin dağıtımını	✓	✓
	Fuel-oil dağıtımını	✓	✓
	Gaz yağı dağıtımını	✓	✓
	Otogaz LPG dağıtımını	✓	✓
	B2B benzin perakende satışı	✓	✓
	B2C benzin perakende satışı	✓	✓
	B2B motorin perakende satışı	✓	✓
	B2C motorin perakende satışı	✓	✓
	Otogaz LPG perakende satışı	✓	✓
	Akaryakıt depolama	✓	✓
Dikey Örtüşmeler	Akaryakıt tedariki (üst pazar)	✓	-
	Benzin dağıtımını (alt pazar)	✓	✓
	Motorin dağıtımını (alt pazar)	✓	✓
	Fuel-oil dağıtımını (alt pazar)	✓	✓
	Gaz yağı dağıtımını (alt pazar)	✓	✓
	Biodizel satışı (üst pazar)	✓	-
	Motorin dağıtımını (alt pazar)	✓	✓
	LPG tedariki (üst pazar)	✓	-
	Otogaz LPG dağıtımını (alt pazar)	✓	✓
	Akaryakıt depolama (üst pazar)	✓	✓
	Benzin dağıtımını (alt pazar)	✓	✓
	Motorin dağıtımını (alt pazar)	✓	✓
	Fuel-oil dağıtımını (alt pazar)	✓	✓
	Gaz yağı dağıtımını (alt pazar)	✓	✓
	LPG depolama (üst pazar)	✓	-
	Otogaz LPG dağıtımını (alt pazar)	✓	✓
	Benzin dağıtımını (üst pazar)	✓	✓
	B2B benzin perakende satışı (alt pazar)	✓	✓
	B2C benzin perakende satışı (alt pazar)	✓	✓
	Motorin dağıtımını (üst pazar)	✓	✓
	B2B motorin perakende satışı (alt pazar)	✓	✓
	B2C motorin perakende satışı (alt pazar)	✓	✓
	Otogaz LPG dağıtımını (üst pazar)	✓	✓
	Otogaz LPG perakende satışı (alt pazar)	✓	✓

G.3.1.1. Depolama Faaliyetine İlişkin İlgili Ürün Pazarları

- (100) Dağıtıcı lisansı sahipleri, gerek ithal ettiği ürünleri gerekse rafinerilerden satın aldığı ürünleri, satış ve dağıtımdan önce depolama ihtiyacı duymaktadır. Ayrıca 5015 sayılı Kanun uyarınca dağıtıcı lisansı sahipleri, ulusal petrol stoku yükümlölüğü kapsamında

ikmal ettiği günlük ortalama ürün miktarının minimum yirmi katını kendi depolarında veya lisanslı depolama tesislerinde topluca veya statülerine göre ayrı ayrı depolamak zorundadır. Bu bağlamda depolama faaliyeti, dağıtıcılardan temin edilen ürünlerin dağıtımına kadar depolama tesislerinde muhafaza edilmesi şeklinde tanımlanabilmektedir.

- (101) 5015 sayılı Kanun'un 2. maddesinde lisanslı depolama, "*piyasa faaliyetinde bulunanların stok ve işletme ihtiyaçlarını gidermek üzere başkasının mülkiyetindeki petrolün depolanması işlemi*" olarak tanımlanmakla birlikte dağıtım şirketlerinin kendi ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla sahip oldukları depolar Türkiye'nin "*lisanslı depolama*" kapasitesine dâhil değildir.
- (102) Teşebbüslerin akaryakıt depolama faaliyetlerini yalnızca kendi ürünleri için gerçekleştirmemesi halinde, başka bir ifadeyle üçüncü kişilere depolama hizmetlerini sunması durumunda söz konusu faaliyetler ayrı bir pazar faaliyeti olarak kendini göstermekte ve bu faaliyetlerin gerçekleştirilmesi için EPDK'den ayrı bir lisans alınması gerekmektedir.
- (103) Depolama hizmetleri genel olarak ürünün teslim alınmasını, depolanmasını ve hizmet alana teslim edilmesini kapsamaktadır. Depolama hizmeti kapsamında kiralanan kapasiteye, depolama süresine, teslim alma/teslim etme yöntemlerine (demiryolu, boru hattı, kara taşıtları vb.) göre belirli oranlarda indirim uygulanmakta ve depolama hizmetleri kapsamındaki fiyat tarifeleri lisans sahibi tarafından hazırlanarak EPDK'nin onayına sunulmakta olup onaylanmış hizmet tarifelerine EPDK'nin internet sitesinde yer verilmektedir.
- (104) Devre konu aktif depolama tesislerinden ATAŞ'ta benzin, motorin fuel-oil ve biodizel türleri için depolama hizmeti verilmektedir. Diğer bir devre konu tesis ÇEKİSAN'da ise benzin, motorin ve havacılık yakıtı türleri için depolama hizmeti verilmektedir. Depolama tesislerinde, benzin ve motorin ürünleri bakımından teslim alma, depolama ve teslim etme hizmet bedelleri ürün bazında değişiklik göstermemektedir⁴⁶. Benzer şekilde uygulanan indirim oranları da akaryakıt türünden bağımsız olarak genellikle kiralanan toplam kapasite ve süreye göre farklılaşmaktadır. Diğer taraftan söz konusu depolama tesislerinde, talep veya ihtiyaç olması durumunda, mevcut durumda depolanmayan akaryakıtlar dışında diğer akaryakıtların da depolanmasının önünde teknik veya teknolojik bir engel bulunmamaktadır⁴⁷. Dolayısıyla depolama faaliyetleri için akaryakıt türlerinin arz ve talep koşulları bakımından birbirine ikame olduğu ve alt pazar ayrımına gidilmesine gerek olmadığı anlaşılmaktadır.
- (105) LPG depolanması faaliyeti ise akaryakıt depolama faaliyetlerinden tamamen ayrılmaktadır. Nitekim söz konusu ürünler farklı depolama tesislerinde depolanabilmekte ve her iki depolama faaliyeti için EPDK'den farklı lisansların alınması gerekmektedir. Otogaz, tüplü ve dökme LPG türlerinin ise aynı LPG depolama tesisinde farklı depolama tanklarında depolanabilmesi mümkündür. Öte yandan, LPG depolama faaliyetleri için EPDK'nin onayına tabi olan lisanslı depoculuk tarifeleri bulunmamaktadır.
- (106) Geçmiş tarihli Kurul kararlarına⁴⁸ bakıldığında da istikrarlı bir şekilde akaryakıt ve LPG depolama faaliyetlerinin ayrı pazarlar olarak belirlendiği ve depolama faaliyetleri

⁴⁶ <https://www.epdk.gov.tr/Detay/Icerik/3-0-119/tarife> Erişim Tarihi: 28.06.2024

⁴⁷ Akaryakıt tanklarında depolanmayan üründe değişikliğe gidilmesi halinde teknik olarak 5 aylık bir süre gerekmektedir. Ürün değişikliği onaya tabiidir ve EPDK lisans tadili yapılması gerekmektedir. İlgili tadilin tamamlanması için azami 60 gün süresi olmakla birlikte ortalama 30 gündür.

⁴⁸ Kurulun 24.05.2017 tarih ve 17-17/249-103 sayılı, 24.05.2017 tarih ve 17-17/249-103 sayılı, 16.10.2008 tarih ve 08-58/923-370 sayılı, 26.02.2015 tarih ve 15-09/123-52 sayılı, 25.11.2020 tarih ve 10-73/1520-581 sayılı, 05.06.2014 tarih ve 14-20/382-166 sayılı, 04.07.2012 tarih ve 12-36/1041-329 sayılı, 08.07.2010 tarih ve 10-49/931-329 sayılı, 25.07.2007 tarih ve 07-61/730-260 sayılı, 18.06.2020 tarih ve 20-29/373-168

bakımından ürün grupları özelinde alt pazar kırılımlarına (benzin, motorin veyahut dökme, tüplü, otogaz LPG vb.) gidilmediği görülmektedir.

- (107) Bu bakımdan depolama faaliyetleri için ilgi ürün pazarları “*akaryakıt depolama hizmetleri pazarı*” ve “*LPG depolama hizmetleri pazarı*” olarak belirlenmiştir.

G.3.1.2. Dağıtım Faaliyetine İlişkin İlgili Ürün Pazarları

- (108) Dağıtım faaliyeti, dağıtıcıların akaryakıt ve LPG ürünlerinin (i) bayilere toplu satışını, (ii) lisanslı serbest kullanıcılara toplu satışını ve (iii) bunlar dışında kalan diğer lisanssız kullanıcılara satışını kapsamaktadır. Buna ek olarak dağıtıcılar EPDK'den izin alması durumunda diğer dağıtıcılar ile akaryakıt ve LPG ticareti gerçekleştirebilmektedir. Devralma kapsamında işlem taraflarının örtüşen dağıtım faaliyetlerine konu ürünler ise benzin, motorin, fuel-oil, gaz yağı ve otogaz LPG'dir.
- (109) Daha önce de ifade edildiği üzere akaryakıt türleri geleneksel olarak “*siyah ürünler*” ve “*beyaz ürünler*” şeklinde iki ana başlıkta ele alınmaktadır. Bunlardan “*siyah ürünler*” fuel-oil türleri ile kalorifer yakıtından oluşurken, “*beyaz ürünler*” kategorisinde benzin ve motorinden oluşan otomotiv yakıtları ile gaz yağı ve jet yakıtı bulunmaktadır.
- (110) Propan ve butan gazlarının belli oranlardaki karışımından oluşan LPG ise propan ve ham petrolün rafinerilerde damıtılması sırasında veya doğal gazın ayrıştırılması ile elde edilen ve basınç altında sıvılaştırılan renksiz, kokusuz, havadan daha ağır ve yanıcı bir gazdır.
- (111) Akaryakıt türlerinin kimyasal yapıları, kullanım alanları, başta motorlar olmak üzere belirli bir ürüne özgülünen donanımların sahip oldukları teknoloji nedeniyle alternatif olarak diğer ürünlerin kullanımına genellikle imkân vermemesi gibi hususlar dikkate alındığında, nihai ürünler arasında talep ikamesinin oldukça sınırlı olduğu yahut bulunmadığı anlaşılmaktadır. Dağıtım seviyesinde söz konusu ürünlerin alıcısı konumunda olan bayiler, serbest kullanıcılar ve dağıtım şirketleri bakımından da akaryakıt türlerinin birbirine ikame teşkil ettiği söylenemeyecektir. Nitekim dağıtıcılar tarafından serbest kullanıcılara yalnızca kalorifer yakıtı, fuel-oil ve motorin satışı yapılmakta, her ne kadar sektörde bayilerin büyük bölümü benzin, motorin ve otogaz LPG ürünlerinin tümünün satışını gerçekleştirse de yalnızca otogaz LPG ya da motorin satışı yapan bayiler de bulunmaktadır.
- (112) Akaryakıt sektörüne ilişkin geçmiş tarihli Kurul kararlarına bakıldığında dağıtım seviyesinde yeknesak bir pazar tanımının yapıldığı söylenemeyecektir. Kurul bazı kararlarında pazarı en geniş haliyle “*akaryakıt dağıtım*”⁴⁹, “*siyah ve beyaz ürünlerin dağıtımından oluşan akaryakıt dağıtım pazarı*”⁵⁰, “*siyah ve beyaz ürünlerden oluşan (jet yakıtı hariç) akaryakıt ürünleri dağıtım*”⁵¹ şeklinde tanımlarken bazı kararlarında ise siyah ve beyaz ürünler arasında ayrıma giderek “*siyah ürünlerin dağıtım*”⁵², “*beyaz petrol ürünlerinin dağıtım*” ve “*siyah petrol ürünlerinin dağıtım*”⁵³; “*akaryakıt beyaz ürünler dağıtım pazarı*” ve “*akaryakıt siyah ürünler dağıtım pazarı*”⁵⁴ şeklinde tanımlamıştır. Benzer şekilde, bazı kararlarda da benzin ve motorin aynı pazarda tanımlanarak “*beyaz*

sayılı, 06.09.2018 tarih ve 18-30/508-247 sayılı, 15.05.2017 tarih ve 16-42/684-303 sayılı, 06.12.2016 tarih ve 13-32/422-186 sayılı kararları.

⁴⁹ Kurulun 07.05.2020 tarih ve 20-23/300-146 sayılı, 12.09.2013 tarih ve 13-52/734-307 sayılı, 20.07.1999 tarih ve 99-36/357-225 sayılı kararları.

⁵⁰ Kurulun 21.08.2013 tarih ve 13-48/666-284 sayılı kararı.

⁵¹ Kurulun 24.07.2008 tarih ve 08-47/653-250 sayılı, 05.08.2009 tarih ve 09-34/796-199 sayılı kararları

⁵² Kurulun 25.11.2020 tarih ve 10-73/1520-581 sayılı, 24.04.2006 tarih ve 06-29/351-85 sayılı kararları.

⁵³ Kurulun 02.02.2006 tarih ve 06-08/103-29 sayılı kararı.

⁵⁴ Kurulun 26.12.2002 tarih ve 02-81/948-393 sayılı kararı.

*akaryakıt ürünleri*⁵⁵, *“benzin ve motorini içerecek şekilde kara taşıtları yakıtı”*⁵⁶, *“oto LPG dışında kalan otomotiv yakıtları”*⁵⁷ şeklinde pazar tanımları yapılmıştır.

- (113) Diğer taraftan Kurulun yakın döneme ait bazı kararında da *“benzin dağıtım”*, *“motorin dağıtım”* ve *“LPG dağıtım”* şeklinde her bir otomotiv yakıtı türü özelinde ayrı ilgili ürün pazarları belirlendiği görülmektedir⁵⁸. Buna ek olarak Kurul, akaryakıt dağıtımına ilişkin alternatif pazar tanımlarından bağımsız olarak istikrarlı bir şekilde *“otogaz LPG dağıtım”*’nı ayrı bir pazar olarak değerlendirmektedir⁵⁹. Ülkemizde petrol piyasasının ve LPG piyasasının iki ayrı piyasa kanunu çerçevesinde düzenlenmesi, söz konusu piyasalarda faaliyet göstermek isteyen teşebbüslerin ayrı dağıtıcı lisanslarına sahip olma gereklilikleri, ürünlerin kullanım yerleri ve şekillerinde kimi zaman görülen farklılıklar da Kurulun bu ayırımını destekler niteliktedir.
- (114) Avrupa Birliği Komisyonu (Komisyon) ise toptan satışlarda her bir ürün bakımından farklı özelliklere, kullanım alanlarına ve alıcılara sahip olduğu gerekçesiyle *“benzin”*, *“motorin”*, *“fuel-oil”*, *“LPG”* ve *“havacılık yakıtı”* ürünlerini ayrı pazarlarda değerlendirmektedir⁶⁰. Benzer şekilde İtalya Rekabet Otoritesinin *Italiana Petroli/Esso* kararında⁶¹ da işlem taraflarının özellikle benzin, motorin, fuel-oil, denizcilik yakıtı ve LPG gibi belirli petrol ürünleri üzerine odaklanan toptan satış pazarlarında faaliyet gösterdiği, her bir ürünün ayrı bir ürün kategorisini temsil ettiği⁶², her ürün grubunun teorik olarak toptan ve perakende pazarlarına ayrılabilmesi ifade edilmiştir. Söz konusu kararda ürün perspektifinden bakıldığında belirli petrol ürünlerinin pazarlanma koşullarına dayanarak pazarın alt kırımlarının değerlendirilebileceği (benzin, motorin, fuel-oil, denizcilik yakıtı, otogaz LPG) ve her bir ürün grubunun toptan satış ve perakende satış özelinde de ayrılabilmesi belirtilmiştir.
- (115) Komisyonun yerleşik içtihadı ve birçok Kurul kararında benzer bir yaklaşımın benimsenmesi nedeniyle, dağıtım faaliyetleri bakımından ilgili ürün pazarları her bir ürün özelinde *“benzin dağıtım”*, *“motorin dağıtım”*, *“otogaz LPG dağıtım”*, *“fuel-oil dağıtım”* ve *“gaz yağı dağıtım”* şeklinde belirlenmiştir.

G.3.1.3. Perakende Satışlar Bakımından İlgili Ürün Pazarları

- (116) Yurt içindeki rafinerilerden temin edilen veya ithalat yoluyla yurda getirilen petrol ürünlerinin nihai tüketicilere ulaştırılmasında önemli bir adım olan istasyondan satış faaliyeti hem 5015 sayılı Kanun hem de 5307 sayılı Kanun’da bayilik faaliyeti olarak düzenlenmektedir.
- (117) Daha önce açıklandığı üzere dağıtıcı tarafından ürünün bayiye teslim edilmesinin ardından istasyon tarafından ürün nihai tüketicilere ulaştırılmaktadır. Bu bakımından akaryakıt ve otogaz LPG dağıtım faaliyetlerinin perakende ayağını temsil eden bayi

⁵⁵ Kurulun 30.12.2008 tarih ve 08-76/1226-464 sayılı, 05.03.2009 tarih ve 09-09/187-57 sayılı, 02.02.2006 tarih ve 06-08/103-29 sayılı, 24.07.2008 tarih ve 08-47/647-244 sayılı kararları.

⁵⁶ Kurulun 25.11.2020 tarih ve 10-73/1520-581 sayılı, 24.04.2006 tarih ve 06-29/351-85 sayılı kararları.

⁵⁷ Kurulun 23.09.2021 tarih ve 10-60/1262-474 sayılı kararı.

⁵⁸ Kurulun 11.01.2018 tarih ve 18-02/20-10 sayılı, 12.03.2020 tarih ve 20-14/192-98 sayılı, 27.10.2016 tarih ve 16-35/591-260 sayılı kararları.

⁵⁹ Kurulun 02.12.2010 tarih ve 10-75/1543-596 sayılı, 21.10.2010 tarih ve 10-66/1400-521 sayılı, 02.12.2010 tarih ve 10-75/1544-597 sayılı, 23.09.2010 tarih ve 10-60/1263-475 sayılı, 02.09.2010 tarih ve 10-57/1189-448 sayılı, 07.10.2010 tarih ve 10-63/1313-491 sayılı, 16.09.2010 tarih ve 10-59/1220-463 sayılı, 26.08.2010 tarih ve 10-56/1075-404 sayılı, 26.08.2010 tarih ve 10-56/1074-403 sayılı, 26.08.2010 tarih ve 10-56/1077-406 sayılı, 10.06.2010 tarih ve 10-42/733-240 sayılı, 02.09.2010 tarih ve 10-57/1139-428 sayılı, 01.12.2022 tarih ve 22-53/801-329 sayılı kararları.

⁶⁰ Case No. M.9626 PKN Orlen/Energa, para. 36; M.7318 Rosneft/Morgan Stanley Global Oil Merchanting Unit, para. 14; M.4934 Kazmunaigaz/Romp petrol, para. 6; M.9014 PKN Orlen S.A./Grupa Lotos S.A., para. 165.

⁶¹ C12535 – Ip Italiana Petroli/Esso Italiana.

⁶² Söz konusu ürünlerin kullanım amacı bakımından da farklılaştığı ilgili kararda belirtilmiştir.

kanalındaki yoğunlaşma düzeyi pazardaki rekabetçi endişelerin ortaya koyulmasında bir gösterge olarak kabul edilebilecektir.

- (118) Pazar payı ölçütü dışarıda bırakıldığında, akaryakıt ürünlerinin istasyonlar marifetiyle satışında, ilgili mevzuat nedeniyle, benzer nitelikteki dikey sınırlamalar içeren anlaşmaların oluşturduğu paralel ağların, ilgili pazarın %100'ünü kapsadığını vurgulamak gerekmektedir. Öyle ki ilgili pazarda yer alan dağıtıcı teşebbüslerin tamamının istasyonlu bayileri ile yapmış oldukları bütün dikey anlaşmalar, 5015 sayılı Kanun ve 5307 sayılı Kanun uyarınca tek marka sınırlaması içermekte ve bu bakımdan, tüm bayilere diğer dağıtıcılar tarafından arz edilen mallara yönelik rekabet etmeme yükümlülüğü getirilmektedir. Bu nedenle bütünüyle tek markalı bayilik sistemlerinden oluşan perakende pazarda, bayilerin ilgili dağıtıcının perakende seviyedeki gücünü bütünüyle yansıtan bir nitelik arz ettiği görülmektedir.
- (119) Perakende satışlar bakımından PO kendi markasıyla, Türkiye geneline yayılmış 1932 adet istasyon aracılığıyla faaliyet göstermekte iken BP'nin Türkiye geneli istasyon sayısı ise 773'tür⁶³. PO ve BP akaryakıt istasyonlarının büyük çoğunluğunda benzin, motorin ve otogaz LPG ürünlerini bir arada satılmaktadır.
- (120) Talep ikamesi açısından bakıldığında tüketiciler kendi araçlarına uygun yakıt türünü kullanmak durumunda olduklarından, kullanıcı perspektifinden benzin, motorin ve otogaz LPG ürünlerinin birbirine ikame teşkil etmediği açıktır. Nitekim söz konusu ürünler arasındaki geçiş, araç değişikliği veya donanım değişikliği (benzin-otogaz LPG) gibi önemli maliyetlere katlanmayı gerektirmektedir. Bunun yanı sıra, dağıtıcı teşebbüslerin benzin, motorin, otogaz LPG ürünleri özelinde pazar payları ve söz konusu pazarların yoğunlaşma oranları farklılaşmaktadır. Diğer taraftan istasyonların büyük çoğunluğunda her üç akaryakıt türü birlikte sunulduğundan arz bakımından bir ikame ilişkisi bulunmaktadır.
- (121) Komisyonun konuyla ilgili uygulamasına büyük ölçüde şekil veren *Exxon/Mobil* kararında da⁶⁴, perakende motor yakıtları satışı; istasyonlardan motorlu araç sürücülerine yapılan akaryakıt satışları olarak tanımlanmış ve talep açısından söz konusu yakıtlar arasında ikame olanağı son derece sınırlı olmakla birlikte, arz ikamesinin kuvvetli olduğuna dikkat çekilmiştir. Bu doğrultuda, dağıtım seviyesinde farklı türlerin aynı istasyonda satılmasının mümkün olduğu, perakende olarak satılan münferit yakıt türleriyle ilgili gerçekleşen pazar paylarının, tüm ürünlerden elde edilen pazar paylarıyla da benzerlik gösterdiği ifade edilerek ilgili ürün pazarı "*motor yakıtlarının perakende satışı*" olarak belirlenmiştir⁶⁵. Diğer taraftan Komisyon bazı kararlarda LPG ile akaryakıt perakende satışı ayırımına gitmiş⁶⁶, bazı kararlarında ise LPG perakende satışının akaryakıt perakende satışından ayrı bir pazar olup olmadığını sorgulamış ve kesin bir sonuca ulaşamamıştır⁶⁷. Dolayısıyla Komisyonun perakende seviyede istasyonda satılan otomotiv yakıtları bakımından bir ayırma gitmediği ve istasyonda gerçekleştirilen otomotiv yakıtları satışlarını bir bütün olarak ele aldığı görülmektedir⁶⁸.

⁶³ 01.04.2024 tarihinde EPDK'nin Petrol Piyasası Lisans Listesi'nde yer alan güncel aktif Bayilik Lisansı'na sahip bayiler listelenerek hesaplanmıştır.

⁶⁴ Case No. IV/M.1383 Exxon/Mobil.

⁶⁵ Kurulun 12.03.2020 tarih ve 20-14/192-98 sayılı kararı.

⁶⁶ Case No. M.5005 Galp Energia / Exxonmobil Iberia.

⁶⁷ Case No. M.7680 Dcc Group/Butagaz, M.7311 Mol/Eni Ceska/Eni Romania/Eni Slovensko, M.5005 Galp Energia/Exxonmobil Iberia, M.7161 Dcc Energy/Qstar Försäljning/Qstar/Card Network Solutions.

⁶⁸ Case No M.9014 PKN Orlen/Grupa Lotos.

- (122) Geçmiş Kurul kararlarına bakıldığında perakende seviyede otopaz LPG'nin diğet otomotiv yakıtları satışından ayrı bir pazar olarak değetlendirildiğı⁶⁹, otomotiv yakıtları bakımından ise bazı kararlarda benzin ve motorin şeklinde ayrı pazarların tanımlanabileceğinin ifade edildiğı⁷⁰ bazılarında ise söz konusu iki ürünün aynı pazarda değetlendirildiğı görölmektedir⁷¹.
- (123) Sonuç olarak, perakende seviyede benzin, motorin ve otopaz LPG ürünlerinin istasyonlarda büyük ölçüde birlikte satılması gerekçesiyle güçlü arz ikamesi dikkate alınarak perakende seviyede ürün bazında bir ayrıma gidilmemesi mümkündür. Bununla birlikte, tüketici talebi açısından bu ürünler birbirine ikame teşkil etmediğinden söz konusu ürünler ayrı pazarlar olarak ele alınmıştır.
- (124) Akaryakıt istasyonlarında gerçekleştirilen motorin ve benzin satışı temel olarak B2B (*business to business*) ve B2C (*business to consumer*) olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Ülkemizde taşıt tanıma sistemi satışı veya elektronik satışlar olarak adlandırılan B2B satışlar, EPDK'nin 1088/1 sayılı Kurul kararı ile verdiği izin kapsamında, dağıtıcı lisansına sahip teşebbüslerin elektronik sistemler vasıtasıyla ticari müşterilere bayileri aracılığı ile doğrudan gerçekleştirdikleri satış yöntemini ifade etmektedir. Bu satış yönteminde dağıtıcılar ile sisteme dâhil olmak isteyen ticari müşteriler arasında doğrudan sözleşmesel bir ilişki kurulmaktadır. İndirim oranı gibi finansal koşullar taraflar arasında gerçekleştirilen ikili müzakereler sonucunda belirlenmektedir. B2B satışlarda müşteriler üzerinde mutabık kalınan sözleşme koşulları kapsamında ödeme yapmaktadır. Sistem kapsamında yapılan akaryakıt satışlarında faturalar doğrudan anlaşma tarafı ticari müşteriye kesilmekte ve bu kapsamda ödemeler yine anlaşma tarafı müşteri tarafından yapılmaktadır. B2B satışlar için yapılan sözleşme süreleri anlaşma koşullarına bağlı olarak ortalama (.....) ila (.....) yıl arasında değişmektedir.
- (125) EPDK'den temin edilen verilere göre 2023 yılında toplam perakende satışlar bakımından benzin satışları içerisinde B2B satışların payı %(.....)'ken, motorin satışları içerisinde B2B satışların payı %(.....) seviyesindedir.
- (126) Teşebbüslerden elde edilen bilgiler incelendiğinde ise, ilk 5 dağıtıcının B2B satışlar kapsamında müşterilerine uyguladıkları ortalama indirim oranlarının benzin için ortalama %(.....); motorin için ortalama %(.....) seviyesinde olduğu anlaşılmaktadır.
- (127) Kamuya ait taşıtların akaryakıt alımları da taşıt tanıma sistemleri vasıtasıyla gerçekleştirilmektedir. Bu çerçevede 2020 yılından itibaren kamu kurum ve kuruluşlarının akaryakıt ihtiyaçları kapsamında gerçekleştirdikleri akaryakıt tedarik süreci Devlet Malzeme Ofisi (DMO) tarafından tek elden organize edilmeye başlanmıştır⁷². "Kamuda Akıllı Satın Alma" olarak belirlenen bu süreçte akaryakıt satın alımları kapsamında DMO tarafından ihaleler düzenlenmektedir. İlgili ihalelerde ihaleye katılan dağıtım şirketinin en az 70 ilde ve en az 300 ilçede taşıt tanıma otomasyon sistemi bulunan lisanslı akaryakıt istasyonu olması şartının yanında taşıt tanıma sistemi ile araçlara montaj yoluyla eklenen akıllı halka marifeti ile ikmal yapılması, istasyondaki pompa fiyatı üzerinden belirli bir yüzde doğrultusunda indirim yapılması ve faturaya ek olarak belirli bir gün vade olması gibi birtakım koşullar bulunmaktadır.

⁶⁹ Kurulun 23.09.2021 tarih ve 21-44/644-321 sayılı, 28.07.2020 tarih ve 20-36/505-223 sayılı, 09.01.2020 tarih ve 20-03/28-12 sayılı, 29.03.2018 tarih ve 18-09/180-85 sayılı, 27.09.2017 tarih ve 17-30/485-209 sayılı, 01.10.2009 tarih ve 09-43/1093-274 sayılı kararları.

⁷⁰ Kurulun 27.01.2022 tarih ve 22-06/69-32 sayılı kararı.

⁷¹ Kurulun 12.09.2013 tarih ve 13-52/734-307 sayılı, 01.10.2009 tarih ve 09-43/1093-274 sayılı kararları.

⁷² 12.09.2023 tarihinde ihale gerçekleştirilmiş ve 25.09.2023 tarihinde, 01.10.2023 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere PO ile üç yıllık yeni sözleşme imzalanmıştır. Bu sözleşme kapsamında toplam indirim oranı %(.....) olarak belirlenmiştir. Bu oranın %(.....)'ünün kamu kurum ve kuruluşlarına yansıtılmasına ve %(.....)'inin Akaryakıt Finansal Aracılık Bedeli olarak DMO tarafından alınmasına karar verilmiştir.

- (128) Diğer satış yöntemlerinden birisi olan B2C satışlar ise bayiler tarafından doğrudan ticari olmayan müşterilere gerçekleştirilen satışlardır. B2C satışlarda dağıtıcılar ve müşteriler arasında sözleşmesel bir ilişki bulunmamakta ve müşteriler ile müzakere yapılmamaktadır. Satışlar her istasyon özelinde mevcut pompa satış fiyatları üzerinden gerçekleştirilmektedir.
- (129) Mevcut inceleme kapsamında, B2B ve B2C satışlara ilişkin olarak piyasa oyuncuları tarafından genel itibarıyla; B2B satışların kullanım amacının araç filosuna sahip şirketlerin, akaryakıt alımlarını indirimli olarak sağlamak ve akaryakıt tüketimini denetleyen ve kontrol eden bir sistemi kullanmak olduğu, B2B satışlarda arz ve talep yapısının pazar dinamikleri, pazar rekabeti ve müşteri beklentilerine göre şekillendiği, B2B ve B2C satışların farklı ihtiyaçlara yönelik olması ve farklı özelliklere sahip olması nedenleriyle ayrı ilgili ürün pazarları teşkil ettiği ifade edilmiştir.
- (130) Komisyonun *Statoil Fuel and Retail/Dansk Fuels* kararında⁷³ da B2B ve B2C kapsamında yapılan satışların ayrı pazarlar olarak değerlendirilebileceği ifade edilmiştir. Komisyon *PKN Orlen/Grupa Lotos* kararında da B2B satışlar ve diğer son kullanıcılara yapılan satışları ayrı pazarlar olarak değerlendirmiştir. Komisyon söz konusu kararda gerçekleştirdiği anket sonucunda elde ettiği verilerden bu ayrımın gerekçelerini ise özet olarak;
- Normal tüketicilere pompa fiyatından satış yapılırken, ticari müşterilere indirimli fiyatlardan satış yapılması, dolayısıyla her iki müşteri grubu arasında fiyat farklılığı oluşması,
 - Ticari müşteriler bakımından fiyatın yanında yaygın istasyon ağının son derece önemli olmasına rağmen normal müşterilerin istasyon tercihlerinin ulusal bir pazardan ziyade yerel bir pazara dayanması

şeklinde açıklamıştır.

- (131) Yukarıda yer verilen hususlar göz önünde bulundurulduğunda B2B ve B2C satışların farklı tüketici gruplarına hitap etmesinin yanında fiyatlandırma ve satış koşul ve yöntemlerinin de farklı olması hususları dikkate alındığında B2B satışlar ve B2C satışların ayrı pazarlar teşkil ettiği değerlendirilmektedir.
- (132) Tüm bu açıklamalar ışığında, mevcut inceleme bakımından tarafların perakende düzeyde örtüşen faaliyetleri açısından ürün pazarları “*B2B benzin perakende satışı*”, “*B2B motorin perakende satışı*”, “*B2C benzin perakende satışı*”, “*B2C motorin perakende satışı*” ve “*otogaz LPG perakende satışı*”⁷⁴ olarak tanımlanmıştır.

G.3.1.4. Akaryakıt ve LPG Tedarikine İlişkin İlgili Ürün Pazarları

- (133) Ham petrolün rafinerilerde işlenmesi sonucunda elde edilen akaryakıt, yurt içindeki rafinerilerin üretiminin yanı sıra rafinerici lisansı, ihrakiye teslim lisansı ve dağıtıcı lisansı sahipleri tarafından gerçekleştirilen ithalat yoluyla da yurt içi pazara sunulmaktadır.
- (134) VITOL, Türkiye’deki rafinerilere ve dağıtıcılara ham petrol, petrol ürünleri ve LPG satışı gerçekleştirmekte iken BP de dağıtım faaliyetlerine yönelik olarak muhtelif petrol ürünleri ve LPG’yi ithalat yoluyla yurt dışından satın almaktadır. Dolayısıyla VITOL’ün petrol ürünleri tedariki faaliyeti ile BP’nin dağıtım faaliyetleri arasında dikey bir ilişki bulunmaktadır.
- (135) Kurulun *Aytemiz/TATNEFT*⁷⁵ kararında Public Joint Stock Company TATNEFT’in (TATNEFT) üçüncü taraf distribütörlere ve müşterilere petrol ve petrokimya ürünleri

⁷³ Case No. M.7603 Statoil Fuel And Retail/Dansk Fuels.

⁷⁴ Otogaz LPG perakende satışı bakımından taşıt tanıma sistemi vasıtasıyla satış bulunmadığından B2C perakende satış ve B2B perakende satış ayrımına gidilmemiştir.

⁷⁵ Kurulun 13.04.2023 tarih ve 23-18/341-113 sayılı kararı.

tedarik ettiğine değinilmiş olup TATNEFT ile Aytemiz Akaryakıt Dağıtım AŞ (AYTEMİZ) arasında mazot tedariki sağlanmasına ilişkin ticari ilişki, dikey örtüşme olarak nitelendirilmiştir. Kurulun İGA Havalimanı Akaryakıt Hizmetleri AŞ hisselerinin Türk Hava Yolları A.O., Güzel Enerji Akaryakıt AŞ (GÜZEL ENERJİ) ve Zirve Holding AŞ tarafından devralınması işlemini değerlendirdiği 19.12.2019 tarih ve 19-45/769-331 sayılı kararında ise ilgili ürün pazarı “*akaryakıt tedariki pazarı*” olarak belirlenmiştir. Kurulun söz konusu yaklaşımı çerçevesinde, mevcut dosya bakımından VITOL’ün yurt dışındaki tesisleri aracılığıyla Türkiye’deki akaryakıt ürünleri satışı bakımından ürün bazlı bir ayrıma gidilmeksizin ilgili ürün pazarı “*akaryakıt tedariki*” olarak tanımlanmıştır.

- (136) Öte yandan, akaryakıt ve LPG taşıyan gemilerin yapıları itibarıyla büyük ölçüde birbirinden farklılaşması dikkate alındığında LPG tedarik faaliyetinin akaryakıt tedarikinden ayrı olarak değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu çerçevede VITOL’ün LPG tedarikine ilişkin faaliyetleri bakımından ilgili ürün pazarı “*LPG tedariki*” olarak belirlenmiştir.

G.3.1.5. Biodizel Satışı Bakımından İlgili Ürün Pazarları

- (137) Kurulun 15.08.2024 tarih ve 24-33/780-327 sayılı kararıyla PO ile EGE ENERJİ ortak kontrolleri altında ve eşit paya sahip oldukları BİODİZEL OG’nin kurulmasına izin verilmiştir. Kurulan BİODİZEL OG; biodizel üretimi, depolanması, dağıtımı ve bu ürünlerin iç ve dış ticareti alanlarında faaliyet göstermektedir.
- (138) Biodizel; bioetanol, biometanol, biodimetileter ve bioyağ vb. biyoyakıt türlerinden birisidir. Motorinin enerji içeriğine en yakın biyoyakıt olmakla birlikte “*motorin türevi*” olarak değerlendirilmemektedir. Bu sebeple, ayrı bir akaryakıt türü olarak değerlendirilen biodizel sektörüne ilişkin düzenlemelere de bu başlık altında yer verilmektedir. Ülkemizde biodizelin tek başına akaryakıt olarak kullanımına uygun motora sahip otomotiv ürünleri bulunmadığından teknik nedenlerden dolayı biodizel motorinle en fazla %7 oranına kadar harmanlanmak suretiyle kullanılabilir. (139) Biodizel üretiminde tarım ürünlerinden elde edilen bitkisel yağlar (başta kanola, ketencik, aspir, soya, pamuk, ayçiçeği, mısır olmak üzere birçok yağlı tohum bitkisi) ve bitkisel atık yağlar olmak üzere iki tip ham madde kullanılmaktadır.
- (140) Biodizel sektörü, diğer akaryakıt türlerine ve LPG sektörüne ilişkin düzenlemelere benzer olarak EPDK’nin gözetimi altındadır. Biodizel ilk olarak 5015 sayılı Kanun uyarınca petrol ile harmanlanan ürünler arasında yer almıştır. 10 Eylül 2004 tarihli ve 25579 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Petrol Piyasasında Uygulanacak Teknik Kriterler Hakkında Yönetmelik ve 17 Haziran 2004 tarihli Petrol Piyasası Lisans Yönetmeliği ile “*biodizel*” akaryakıt olarak kabul edilmiş ve ithalatı, dağıtımı, taşınması ve son kullanıcıya satışı lisans kapsamına alınmıştır. Bu bağlamda, 2006 yılında yapılan yasal düzenlemeler ile standartlara uygun olmayan biodizel üretiminin neden olduğu sorunların önüne geçilmesi ve sektörün kayıt altına alınması amaçlarıyla EPDK’nin 5 Ocak 2006 tarihli ve 630/26 sayılı kararı ile biodizel üreticilerine “biodizel işleme lisansı” alma zorunluluğu getirilmiştir. Esasen biodizel üretim tesislerinin üretime geçebilmeleri için haiz olmaları gereken temel lisans EPDK tarafından verilen biodizel işletme lisansıdır. Bununla birlikte biodizel üreticisi eğer ham madde olarak bitkisel atık yağ kullanacaksa T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından verilen bitkisel atık yağ geri kazanım lisansını da almak mecburiyetindedir.
- (141) Enerjide dışa bağımlılığın azaltılması, kaynak çeşitliliğinin artırılması, bitkisel atık yağların etkin olarak geri kazanımının sağlanması, çevre kirliliğinin minimize edilmesi ve Avrupa Birliği’nin yenilenebilir enerji politikalarına uyum sağlanması amacıyla EPDK tarafından 16.06.2017 tarih ve 30098 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Motorin Türlerine Biodizel Harmanlanması Hakkında Tebliğ’in (Harmanlama Tebliği) 5. maddesi

uyarınca, akaryakıt dağıtım lisansı sahibi teşebbüslere bir takvim yılı içerisinde ithal edilen ve kara tankeri dolum üniteleri hariç rafinericiden temin edilen motorininin toplamına, en az %0,5 (V/V) oranında yerli tarım ürünlerinden ve/veya bitkisel atık yağlardan üretilmiş biodizel harmanlaması zorunluluğu getirilmiştir. İlaveten, Harmanlama Tebliği'nin 8. maddesine göre, biodizel arz sıkıntısının yaşandığı veya biodizel fiyat oluşumunda rekabeti ve piyasayı bozucu durumlar tespit edildiğinde, harmanlama oranı EPDK tarafından yeniden tayin edilebilmektedir.

- (142) Söz konusu harmanlama işlemi, temin ya da ikmal edilen her parti motorinin belirli bir miktarına değil, yükümlülük dönemi içinde toplam motorin miktarı üzerinden yapılabilmektedir. Diğer bir ifade ile Türkiye'de satılan her motorinin içinde biodizel bulunması gerekmemektedir. Yükümlülük sahibi teşebbüsler toplam sattıkları motorin miktarının en az %0,5'i oranında biodizel harmanlama yükümlülüğünü tutturabilmek için, biodizel harmanlamadan sattıkları motorinlere karşılık biodizel harmanlaması yaptıkları motorinlerde biodizel oranını %0,5'in üzerinde tutarak yıllık yükümlülüklerini yerine getirebilmektedir. Öte yandan, teknik nedenlerden dolayı Türkiye'de motorine en fazla %7 oranına kadar biodizel katılabilmektedir. Bu kapsamda, PO'nun BİODİZEL OG aracılığıyla biodizel satışı faaliyeti ile BP'nin biodizel harmanlama yükümlülüğü nedeniyle motorin dağıtım faaliyetleri arasında dikey bir ilişki meydana geldiği değerlendirilmektedir.
- (143) EPDK tarafından biodizelin satış fiyatına ilişkin uygulanan bir tavan fiyat bulunmamakla birlikte, biodizel alıcılara adil fiyat uygulanmasına yönelik olarak fiyat hesaplamasını içeren EPDK kararı 17.10.2023 tarihli ve 32342 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır. Söz konusu karar, biodizel fiyat metodolojisi için tavsiye fiyat niteliğindedir.
- (144) Biyoyakıtların bir alt türü olan biodizel, gerek üretim yöntemi gerekse kullanım alanı olarak diğer biyoyakıtlardan farklılaşmaktadır. Örnek olarak bioetanol, mısır, şeker kamışı, patates gibi bitkilerden elde edilip benzin ile karıştırılabilirken biodizel yağlı tohum bitkilerinden elde edilip motorin ile harmanlanabilmektedir. Bu bakımdan, biodizel ile diğer biyoyakıt türleri arasında bir ikame ilişkisinden bahsetmek mümkün görünmemektedir. Bu bağlamda, biyoyakıt pazarından daha dar bir pazar tanımına gidilerek ilgili ürün pazarı "*biodizel satışı*" olarak belirlenmiştir.

G.3.2. İlgili Coğrafi Pazar

- (145) İlgili Ürün Pazarı bölümünde ifade edildiği üzere VITOL ve BP'nin Türkiye'deki faaliyetleri bakımından ilgili ürün pazarları "*akaryakıt tedariki*", "*LPG tedariki*", "*biodizel satışı*", "*akaryakıt depolama hizmetleri*", "*LPG depolama hizmetleri*", "*benzin dağıtımı*", "*motorin dağıtımı*", "*fuel-oil dağıtımı*", "*gaz yağı dağıtımı*", "*otogaz LPG dağıtımı*", "*B2B benzin perakende satışı*", "*B2B motorin perakende satışı*", "*B2C benzin perakende satışı*", "*B2C motorin perakende satışı*" ve "*otogaz LPG perakende satışı*" olarak tespit edilmiştir. Belirlenen ürün pazarları bakımından ilgili pazar tanımının bir diğer sacayağı konumunda bulunan ilgili coğrafi pazara ilişkin değerlendirmelere aşağıda yer verilmektedir.

G.3.2.1. Akaryakıt ve LPG Tedariki Bakımından İlgili Coğrafi Pazar

- (146) Daha önce değinildiği üzere, Türkiye'de dağıtıcılar tarafından satışa sunulan akaryakıt ve otogaz LPG ürünleri rafineriler, ithalat veya diğer dağıtıcılardan dağıtıcılar arası ticaret kanalıyla temin edilebilmektedir. Bununla birlikte dağıtıcılar arası ticaret kapsamında satışa konu edilen motorin, benzin ve otogaz LPG ürünleri de esasen dağıtıcının rafineriden veya ithalat yoluyla tedarik ettiği ürünlerden oluşmaktadır. Bu bakımdan Türkiye'de dağıtıcıların tedarik ettiği akaryakıt ve LPG ürünleri, rafineri üretimi ve ithalatın toplamından oluşmaktadır.
- (147) 2023 yılı bakımından Türkiye'de benzin, motorin, fuel-oil, gaz yağı ve LPG'nin toplam arz miktarları ile bu ürünlerin toplam arz miktarının rafineri üretimi ve ithalat bazında kırılımları

incelendiğinde⁷⁶, gaz yağı arzının tamamının rafineri üretimiyle, benzin arzının rafineri üretimi ile karşılanan kısmının ise %98,48 oranında olduğu anlaşılmaktadır. Öte yandan, motorin arzında yurt içi üretimin payı %56,9, fuel-oil arzında yurt içi üretimin payı %54,37, LPG arzında yurt içi üretimin payı ise %17,98 seviyesindedir.

- (148) İthalatın toplam arz içerisindeki payına bakıldığında ise motorin toplam arzı içerisinde ithalatın payı %43,11 olup ithalatın %83,18'i dağıtıcılar tarafından gerçekleştirilmiştir. Fuel-oil arzındaki ithalatın payı %45,63 seviyesinde olup ithalatın tamamı rafineriler tarafından yapılmıştır. LPG arzının ise %80,88'i ithalat yoluyla sağlanmış olup ithalatın %98,58'i dağıtıcılar tarafından gerçekleştirilmiştir.
- (149) Bu çerçevede, motorin, fuel-oil ve LPG ürünleri bakımından ithalatın toplam arz içerisinde önemli bir yer tuttuğunu söylemek mümkündür. EPDK'nin 2023 yılı Petrol Piyasası Sektör Raporu'nda yer alan bilgilerin incelenmesinden fuel-oil ithalatının tamamının TUPRAŞ ve STAR tarafından gerçekleştirildiği anlaşılmaktadır. Motorin ithalatı bakımından ise Opet Petrolcülük AŞ (OPET) %19,63, TUPRAŞ %16,81, PO %15,45, GÜZEL ENERJİ %10,84, TP Petrol Dağıtım AŞ (TP) %10,72, SHELL %10,26, AYTEMİZ %6,7 ve BP %5,63 paya sahip olup bu teşebbüslerin toplam motorin ithalatı içerisindeki payı %95,41 seviyesindedir. EPDK'nin 2023 yılı Sıvılaştırılmış Petrol Gazları (LPG) Sektör Raporu'nda yer alan bilgilerin incelenmesinden ise LPG ithalatında Aygaz AŞ (AYGAZ)'nin %47,25, Likitgaz Dağıtım ve Endüstri AŞ (LİKİTGAZ)'nin %20,45 ve İpra Enerji AŞ (İPRAGAZ)'nin %10 paya sahip olduğu görülmektedir. Dolayısıyla yüklü miktarda ithalat yapabilen ve antrepo ve taşıma kapasitesine sahip dağıtıcılar dışında, küçük ölçekli dağıtıcıların ithalattaki payının sınırlı düzeyde kaldığını söylemek mümkündür.
- (150) Kurulun dağıtıcılar tarafından gerçekleştirilen motor yakıtları alımlarına yönelik olarak ilgili ürün ve coğrafi pazar tespitinin yapıldığı herhangi bir kararı bulunmamaktadır. Bununla birlikte, Kurulun AYTEMİZ'in tek kontrolünün TATNEFT tarafından devralınması işlemini değerlendirdiği kararda TATNEFT'in Türkiye'ye yapmış olduğu akaryakıt tedarikinin Türkiye'deki muhtemel rekabet karşıtı etkileri incelenmiştir. Doğrudan akaryakıt alım faaliyetlerine ilişkin olmasa da Türkiye'de akaryakıt tedarikinin en önemli oyuncusu konumunda olan TUPRAŞ'ın eylemlerinin incelendiği çeşitli Kurul kararlarında ise toptan satışlar bakımından coğrafi pazar Türkiye olarak belirlenmiştir⁷⁷.
- (151) Kurul kararlarındaki yaklaşım paralelinde olmak üzere işbu inceleme bakımından da "akaryakıt tedarik" ve "LPG tedarik" ilgili ürün pazarları için coğrafi pazar "Türkiye" olarak tanımlanmıştır.

G.3.2.2. Akaryakıt Depolama Faaliyeti Bakımından İlgili Coğrafi Pazar

- (152) EPDK internet sitesinden elde edilen bilgiler doğrultusunda 2024 yılında lisanslı akaryakıt depolarının toplam kapasitesi hesaplanmış ve depoların bulunduğu illerin dağılımına göre incelenmiştir.
- (153) İl bazlı depolama kapasitesine bakıldığında, birinci sırada yaklaşık 1,85 milyon m³ kapasite ile Mersin yer almaktadır. Mersin'i yaklaşık 836 bin m³ kapasite ile Kocaeli, 737 bin m³ kapasite ile Tekirdağ, 459 bin m³ kapasite ile İzmir ve yaklaşık 384 bin m³ kapasite ile Antalya takip etmektedir. Mersin, Antalya, Adana, Isparta ve Hatay illerindeki kapasiteler dikkate alındığında Akdeniz Bölgesi'ndeki toplam akaryakıt depolama kapasitesinin Türkiye'deki toplam kapasitenin yaklaşık %45'ini oluşturduğu görülmektedir. Kocaeli, Tekirdağ ve İstanbul'daki kapasiteler baz alındığında ise Marmara Bölgesi'ndeki kapasitenin Türkiye'deki toplam kapasitenin %35'ine tekabül ettiği

⁷⁶ EPDK 2023 Yılı Petrol Piyasası ve Sıvılaştırılmış Petrol Gazları (LPG) Piyasası Sektör Raporları'ndan derlenmiştir.

⁷⁷ Kurulun 17.02.2014 tarih ve 14-03/60-24 sayılı, 22.10.2014 tarih ve 14-42/760-336 sayılı, 16.03.2016 tarih ve 16-10/159-70 sayılı kararları.

anlaşılmaktadır. Bu itibarla Akdeniz Bölgesi ve Marmara Bölgesi'ndeki kapasiteler Türkiye toplam kapasitesinin %80'ine karşılık gelmektedir. Bu çerçevede Ege Bölgesi, İç Anadolu Bölgesi, Karadeniz Bölgesi, Doğu Anadolu Bölgesi ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi'ndeki kapasitelerin sınırlı bir seviyede kaldığını söylemek mümkündür.

- (154) Akaryakıt depolama kapasitelerinin bölgeler arasında önemli ölçüde farklılık göstermesi ve belirli bölgelerdeki kapasitenin diğer bölgelere kıyasla sınırlı bir seviyede olması sebebiyle ihtiyaç duyulan bölgelere diğer bölgelerdeki depolama tesislerinden akaryakıt ikmal yapıldığı anlaşılmaktadır.
- (155) Depolama tesislerinin ikmal gerçekleştirebileceği bölgeler bakımından taşıma maliyetleri önem arz etmektedir. Nitekim Kurul 22.08.2007 tarih ve 07-66/812-307 sayılı kararında akaryakıt depolama faaliyetleri bakımından pazarın coğrafi boyutu tespit edilirken tesislerin nakliye maliyetlerine göre belirlenebilecek ikmal yapabilme mesafesinin dikkate alınmasının doğru bir yöntem olduğunu değerlendirmiştir. Buna ek olarak Kurul akaryakıt depolama faaliyetleri açısından dosya konusunun niteliğine göre daha dar coğrafi pazar çizilmesinin gerekebileceğini vurgulamıştır. Bu çerçevede Kurul, Trakya Bölgesi'ne yapılan ürün arzında kullanılan depolama tesisi için ilgili coğrafi pazarı "*Trakya Bölgesi/Avrupa Yakası*" olarak tespit etmiş iken Antalya ve İskenderun'da bulunan iki depolama tesisi için ilgili coğrafi pazarları "*İskenderun ve çevresi*" ile "*Antalya yöresi (Antalya çevresi, Burdur ve Isparta civarı)*" olarak belirlemiştir.
- (156) Kurul 16.10.2008 tarih ve 08-58/923-370 sayılı kararında da akaryakıt depolama faaliyetlerinde ilgili coğrafi pazarın her depolama tesisinin bulunduğu coğrafi konum ve bu tesislerin sahip olduğu nakliye maliyetlerine göre belirlenebilecek "*ikmal yapabilme mesafesi*" dikkate alınarak belirlendiğini ifade etmiştir. Bu çerçevede Kurul ilgili coğrafi pazarı, işlem konusu akaryakıt depolama tesisinin hizmet verebileceği iller olarak gösterilen; "*Kastamonu, Gümüşhane, Bayburt, Ardahan, Kars, Iğdır, Ankara, Amasya, Artvin, Çorum, Erzincan, Erzurum, Kırıkkale, Giresun, Ordu, Rize, Samsun, Sinop, Sivas, Tokat, Trabzon ve Yozgat'ı içeren bölge*" şeklinde tanımlanmıştır. Kurul 25.05.2017 tarih ve 17-17/249-103 sayılı kararında da benzer bir yaklaşım sergileyerek nakliye tankerlerinin İstanbul Boğazı'ndan geçişine izin verilmemesi ve deniz yoluyla nakliye maliyetlerinin görece yüksekliği göz önüne alındığında Trakya Bölgesi'nde yer alan depolama tesislerinin özel bir önemi haiz olduğundan bahisle Trakya Bölgesi'ndeki depolama tesislerinin pazar paylarını ayrıca değerlendirmiştir.
- (157) Kurul 08.07.2010 tarih ve 10-49/931-329 sayılı kararında ise Kocaeli ili Gebze ilçesinde yerleşik bir akaryakıt depolama tesisine ilişkin olarak söz konusu bölgenin coğrafi konum ve lojistik imkânlar açısından diğer bölgelere göre farklılık arz etmesi; bölgeye en yakın konumda olan İstanbul Avrupa Yakası'ndaki yerleşik depolama tesislerinin, akaryakıtın boğazlardan karayoluyla nakline yönelik yasal kısıtlar nedeniyle Kocaeli'nde yerleşik tesisler bakımından bir alternatif olmaması gibi hususlar dikkate alındığında, hizmet verilebilecek iller konusunda ayrıntılı bir analize girmeksizin ilgili coğrafi pazarı "*Kocaeli ili ve çevresi*" olarak tanımlamıştır.
- (158) Önceki bölümlerde de ifade edildiği üzere BP, İstanbul'da hâlihazırda tasfiye sürecinde olması sebebiyle faal olmayan iki depolama terminalinin yanı sıra Mersin'deki ATAŞ ve Antalya'daki ÇEKİSAN terminallerinde hissedarlığı doğrultusunda hak sahibidir. PO ise Mersin, Isparta, Adana, Antalya ve Hatay illerinde depolama terminallerine sahiptir. Bu doğrultuda işlem tarafları, akaryakıt depolama faaliyetlerine ilişkin PO ve BP'nin yatay olarak örtüşen faaliyetleri bakımından pazarın coğrafi kapsamının en dar haliyle "*Akdeniz Bölgesi*" olabileceğini ifade etmişlerdir.
- (159) Devre konu ATAŞ ve ÇEKİSAN depolama terminallerine ürünlerin ne şekilde geldiği ve dağıtıldığı önem arz etmektedir. Ürünlerin terminallere giriş çıkışlarında genellikle denizyolu, demiryolu, karayolu ve komşu tesislere bağlantılı boru hatları kullanıldığı

görülmektedir. Elde edilen bilgi ve belgeler çerçevesinde, (.....) aracılığıyla ulaştığı görülmektedir. Söz konusu tesisten ürün çıkışlarında ise (.....), bununla birlikte (.....) son olarak ihtiyaç halinde (.....) ifade edilmiştir.

- (160) ÇEKİSAN depolama terminaline (.....) kullanıldığı ifade edilmiştir.
- (161) Bu çerçevede, mevcut dosya bakımından devre konu akaryakıt depolama tesisleri olan ATAŞ ve ÇEKİSAN'dan gerçekleştirilen satışların illere göre dağılımı incelenmelidir. Dosya kapsamında elde edilen bilgilerden, 2022 ve 2023 yılları için BP ve SHELL'in hissedarı olduğu ATAŞ ve ÇEKİSAN depolama tesislerinden dağıtılan benzin ve motorin ürünlerinin gönderildiği bölgeler bazında dağılımı derlenmiştir.
- (162) Buna göre, BP tarafından ATAŞ ve ÇEKİSAN depolarından dağıtımı yapılan ürünlerin %(.....)'i Akdeniz Bölgesi'nde yoğunlaşmaktadır. Ürünlerin bölge bazında dağılımında Akdeniz Bölgesi'ni takiben; %(.....) ile Ege Bölgesi, %(.....) ile İç Anadolu Bölgesi, %(.....) ile Marmara Bölgesi ve %(.....) ile Karadeniz Bölgesi yer almaktadır. Öte yandan, SHELL tarafından ATAŞ ve ÇEKİSAN depolarından dağıtımı yapılan ürünlerin %(.....)'ü Akdeniz Bölgesi'nde yoğunlaşmaktadır. Ürünlerin bölge bazında dağılımında Akdeniz Bölgesi'ni takiben; %(.....) ile Güney Doğu Anadolu, %(.....) ile İç Anadolu Bölgesi, %(.....) ile Doğu Anadolu Bölgesi, %(.....) ile Ege Bölgesi, %(.....) ile Marmara Bölgesi ve %(.....) ile Karadeniz Bölgesi bulunmaktadır.
- (163) Diğer yandan işlem sonrası birleşik teşebbüsün Akdeniz Bölgesi'nde sahip olacağı (ATAŞ, ÇEKİSAN ve PO'nun Mersin, Isparta, Adana, Antalya ve Hatay illerinde münferiden sahip olduğu tesisler) depolama tesislerinden dağıtımı yapılan motorin ve benzin ürünlerinin bölgeler bazında dağılımı da incelenmiştir. İşlem sonrası birleşik teşebbüsün Akdeniz Bölgesi'nde sahip olacağı depolama tesislerinden, dağıtımı yapılan ürünlerin %(.....)'inin Akdeniz Bölgesi'nde yoğunlaşacağı görülmektedir. Ürünlerin bölge bazında dağılımında Akdeniz Bölgesi'ni takiben; %(.....) ile İç Anadolu Bölgesi, %(.....) ile Ege Bölgesi, %(.....) ile Güneydoğu Anadolu Bölgesi, %(.....) ile Marmara Bölgesi, %(.....) ile Doğu Anadolu Bölgesi ve %(.....) ile Karadeniz Bölgesi gelmektedir.
- (164) Devre konu varlıklar ATAŞ ve ÇEKİSAN ile işlem sonrasında birleşik teşebbüsün Akdeniz Bölgesi'ndeki tüm depolama tesislerinden dağıtılan ürünlerin büyük oranda Akdeniz Bölgesi'ne sevkiyatının yapılması da dikkate alınarak akaryakıt depolama hizmetleri pazarının coğrafi boyutunun "*Akdeniz Bölgesi*" olduğu anlaşılmıştır. Bununla birlikte bildirim konusu işlemin etkileri Türkiye coğrafi pazarı açısından da incelenmiştir.

G.3.2.3. LPG Depolama Faaliyeti Bakımından İlgili Coğrafi Pazar

- (165) İlgili Ürün Pazarı başlığı altında ifade edildiği üzere LPG depolama tesislerinde akaryakıt ürünlerinin depolanması mümkün olmayıp LPG için lisanslı depolama hizmeti verilebilmesi için EPDK'den ayrı bir lisans alınması gerekmektedir.
- (166) EPDK internet sitesinden elde edilen ve LPG depolarının toplam kapasitesi dikkate alınarak depoların bulunduğu illerin dağılımına göre derlenen bilgiler doğrultusunda hesaplanan veriler incelendiğinde, ilk sırada 232 bin m³ kapasite ile Hatay'ın, ikinci ve üçüncü sıralarda ise 190 bin m³ kapasite ile Kocaeli ve 124 bin m³ ile İzmir'in yer aldığı görülmektedir. Hatay ve Antalya illeri dikkate alındığında Akdeniz Bölgesi'nde bulunan kapasitenin Türkiye'deki toplam kapasitenin %35,62'sine karşılık geldiği anlaşılmaktadır. Kocaeli, Tekirdağ ve İstanbul illerindeki kapasite göz önünde bulundurulduğunda ise Marmara Bölgesi'ndeki toplam kapasite Türkiye'deki toplam kapasitenin %34,21'ine tekabül etmektedir. Bu itibarla lisanslı akaryakıt depolama kapasitelerinin bölgeler arasındaki dağılımına benzer bir şekilde LPG lisanslı depolama kapasitelerinin de büyük oranda Akdeniz Bölgesi ve Marmara Bölgesi'nde yoğunlaştığı anlaşılmaktadır. Kurulu kapasitelerin bölgeler arasında önemli ölçüde farklılaşması ve belirli bölgelerdeki

kapasitenin diğer bölgelere kıyasla sınırlı bir seviyede olması sebebiyle ihtiyaç duyulan bölgelere diğer bölgelerdeki depolama tesislerinden LPG tedariki yapılabilmektedir.

- (167) Kurulun 28.03.2013 tarih ve 13-17/246-121 sayılı kararında LPG depolama faaliyetine yönelik coğrafi pazar “Türkiye” olarak belirlenmiştir. Kurulun Pet Gaz AŞ.ve ait Yarımca LPG Dolum ve Depolama Tesisi ile bu tesise ilişkin bazı varlıkların Yeniyurt Petrol Terminal AŞ tarafından devralınması işlemine izin verilmesi talebini incelediği 15.05.2017 tarih ve 17-16/221-91 sayılı kararı ve LİKİTGAZ’ın tek kontrolünün Ordu Yardımlaşma Kurumu tarafından devralınması işlemini değerlendirdiği 18.06.2020 tarih ve 20-29/373-168 sayılı kararlarında ise LPG depolama faaliyeti bakımından kesin bir coğrafi pazar tanımlanmamış olmakla birlikte Türkiye özelinde değerlendirmelere yer verilmiştir. Kurul Samsun Akaryakıt Depolama AŞ (SADAŞ) bünyesinde faaliyet göstermekte olan Gebze Terminali’nin kira süresinin sonunda malik GÜZEL ENERJİ’ye devredilmesi işlemini değerlendirdiği 30.12.2020 tarih ve 20-57/781-356 kararında da benzer bir şekilde LPG depolama faaliyetine ilişkin kesin bir coğrafi pazar tanımı tespit etmemiş ancak işlemin etkilerini Türkiye pazarı özelinde ele almıştır.
- (168) Her ne kadar akaryakıt depolama faaliyetleri bakımından Kurulun tesis etmiş olduğu yaklaşım paralelinde olmak üzere LPG depolama faaliyetleri bakımından da coğrafi pazarın tespitinde depolama tesislerinin taşıma maliyetleri doğrultusundaki ikmal yapabilme mesafesinin dikkate alınması ve bu çerçevede bir coğrafi pazar tespit edilmesi gerekse de İlgili Pazarın Tanımlanmasına İlişkin Kılavuz’un 20. paragrafı doğrultusunda ilgili dosya kapsamında ulaşılabilecek nihai sonucu etkilemeyeceğinden “LPG depolama hizmetleri” ilgili ürün pazarı için coğrafi pazarın sınırlarının net bir şekilde tanımlanmasına gerek olmadığı sonucuna varılmıştır.

G.3.2.4. Benzin Dağıtımı, Motorin Dağıtımı, Fuel-Oil Dağıtımı, Gaz Yağı Dağıtımı ve Otogaz LPG Dağıtımı Faaliyetleri Bakımından İlgili Coğrafi Pazar

- (169) 5015 sayılı Kanun uyarınca akaryakıt dağıtıcı lisansı sahipleri, akaryakıt olarak tanımlanan ürünlerin dağıtım hakkına sahip olup kendi mülkiyetlerindeki veya sözleşmelerle oluşturacakları bayilerinin istasyonlarına akaryakıt dağıtımının yanı sıra, serbest kullanıcılara akaryakıt toptan satışı ve depolama tesislerinin yakınındaki tesislere boru hatları ile taşıma faaliyetlerinde bulunabilmektedirler. 5307 sayılı Kanun uyarınca ise LPG dağıtıcı lisansı sahipleri kendi mülkiyetlerindeki veya sözleşmelerle oluşturacakları bayilerinin istasyonlarına otogaz LPG dağıtımı, kullanıcılara dökme LPG satış ve ikmal, tüplü LPG dağıtım ve pazarlaması, taşıma, dolum ve depolama faaliyetlerinde bulunabilmektedirler.
- (170) Buna ek olarak akaryakıt dağıtıcı lisansı sahiplerinin 5307 sayılı Kanun’a göre alacakları lisans kapsamında, LPG piyasa faaliyetlerinde bulunabileceği gibi LPG dağıtıcı lisansı sahiplerinin de 5015 sayılı Kanun’a göre alacakları lisanslar kapsamında petrol piyasası faaliyetlerinde bulunabilecekleri hususu 5015 sayılı Kanun ve 5307 sayılı Kanun’da düzenlenmiştir. Bu çerçevede, lisans alınması durumunda bir dağıtım şirketi hem akaryakıt hem de LPG dağıtım faaliyetinde bulunabilmektedir.
- (171) Kurul BP, OPET, PO, SHELL ve GÜZEL ENERJİ’nin bayilerine yönelik uygulamaları ile 4054 sayılı Kanun’un 4. maddesini ihlal edip etmediklerini incelediği 12.03.2020 tarih ve 20-14/192-98 sayılı kararında benzin dağıtımı, motorin dağıtımı ve otogaz LPG dağıtımı faaliyetleri bakımından dağıtım şirketleri tarafından kurulan satış kanallarının, ülkenin bütününe kapsadığı ve dağıtım şirketlerinin benzin, motorin ve otogaz LPG satışını ülke çapında gerçekleştirdikleri gerekçesiyle ilgili coğrafi pazarı “Türkiye” olarak belirlemiştir. Kurul bu yaklaşıma paralel bir şekilde Siyam Petrolcülük San. ve Tic. AŞ ile bayileri arasında imzalanacak akaryakıt bayilik sözleşmelerine menfi tespit verilmesi ya da muafiyet tanınması talebini değerlendirdiği 07.05.2020 tarih ve 20-23/300-46 sayılı

kararında da akaryakıt dağıtımını olarak belirlediği ürün pazarı bakımından pazarın coğrafi boyutunu “Türkiye” olarak tespit etmiştir.

- (172) Kurul, 11.01.2018 tarih ve 18-02/20-10 sayılı kararında PO, Milan Petrol San. Tic. AŞ ve TP’nin, intifa hakkını kötüye kullanmak suretiyle bayilerinin kendileri veya kendilerinin göstereceği LPG dağıtım şirketleri dışında kalan şirketlerden otogaz LPG tedarikini engelleyerek sözleşme serbestisini ve rekabeti haksız olarak sınırladığı iddiasını ele almış ve benzin dağıtımını, motorin dağıtımını ve otogaz LPG dağıtımını faaliyetleri için ilgili coğrafi pazarı piyasada faaliyet gösteren dağıtım şirketlerinin önemli bölümünün faaliyetlerinin ulusal ölçekte olmasından dolayı “Türkiye” olarak tanımlamıştır. Kurul PETDER aracılığıyla akaryakıt ve LPG piyasasında bazı bilgilerin derlenerek dağıtım şirketleriyle paylaşılmasına yönelik bilgi değişimi uygulamasını 4054 sayılı Kanun’un 8. ve 13. maddeleri kapsamında değerlendirdiği 21.11.2013 tarih ve 13-64/904-384 sayılı kararında da akaryakıt ve otogaz LPG dağıtım faaliyetlerine yönelik coğrafi pazarın “Türkiye” olarak belirlenmesi gerektiği kanaatine varmıştır.
- (173) Kurul EÜAŞ Genel Müdürlüğüne bağlı termik santrallerde kullanılan Fuel Oil No: 5 ve Fuel Oil No: 6 akaryakıt ürünlerinin daha önce ihale sistemiyle alınmasına rağmen son zamanlarda TP’den karşılıklı sözleşme ile alınmasının 4054 sayılı Kanun’u ihlal eder nitelikte olduğu iddiasını değerlendirdiği 03.08.2011 tarih ve 11-44/960-313 sayılı kararında ise fuel-oil dağıtım pazarı olarak belirlediği ürün pazarı için fuel-oil ürününün talep ve arz koşullarının ya da alıcı tercihlerinin belli bir bölgede homojen yapı sergilemediği, tüm ülkede aynı karakteristiklere sahip olduğu ve temin kaynakları açısından da herhangi bir bölgesel farklılığın bulunmadığından bahisle ilgi coğrafi pazarı “Türkiye” olarak tespit etmiştir.
- (174) Yukarıda aktarılan Kurul kararlarındaki yaklaşım paralelinde olmak üzere akaryakıt ürünlerinin dağıtımının ülke genelinde gerçekleştirilmesi ve rekabet koşullarının belirli bölgelerde belirgin düzeyde farklılaşmamasından hareketle “benzin dağıtımını”, “motorin dağıtımını”, “fuel-oil dağıtımını”, “gaz yağı dağıtımını” ve “otogaz LPG dağıtımını” ilgili ürün pazarları bakımından ilgili coğrafi pazar “Türkiye” olarak tanımlanmıştır.

G.3.2.5. Biodizel Satışına İlişkin İlgili Coğrafi Pazar

- (175) Biodizelin harmanlamanın gerçekleşeceği tesise taşınması dağıtıcı veya rafinerici lisans sahipleri tarafından gerçekleştirilmektedir. Dağıtıcı veya rafinerici lisans sahipleri, hangi tesiste harmanlama yapacaklarsa ona yakın üretim noktalarından biodizel alma eğilimi göstermektedir. Bu nedenle taşıma maliyetlerinin ve dolayısıyla biodizel üreticisinin harmanlama noktasına yakınlığının dağıtıcı veya rafinerici lisans sahipleri bakımından önem arz edip etmediğinin irdelenmesi gerekmektedir.
- (176) Bu doğrultuda, Kurulun 15.08.2024 tarih ve 24-33/780-327 sayılı kararında akaryakıt dağıtım şirketlerinin harmanlama noktaları ile alım yaptıkları biodizel üretim yerleri incelenmiş ve taşıma maliyetlerinin biodizel alımlarında her zaman ilk tercih sebebi olmadığı sonucuna ulaşılmıştır. İlaveten taşıma maliyetlerinin, müşterilerin biodizel alımlarını başka bölgelere kaydırmaları noktasında bir engel teşkil etmediği, dağıtıcı veya rafineri lisans sahiplerinin daha uzakta bulunan bir biodizel üreticisinden de alım yapabildikleri ya da uzakta bulunan bir depoda harmanlama yapmayı tercih edebildikleri değerlendirilmiştir.
- (177) Dolayısıyla, dağıtıcı veya rafinerici lisans sahiplerinin, biodizeli genellikle üretim tesislerine yakın bölgelerden tercih etmekle birlikte, fiyat koşullarının uygun olması halinde ülkenin farklı coğrafi bölgelerinden de tedarik edebildiği gözlemlenmektedir. Sonuç olarak, ülkenin herhangi bir bölgesinde rekabet koşullarının diğer bölgelerden farklılık göstermesini gerektiren hususların bulunmaması nedeniyle ilgili coğrafi pazar “Türkiye” olarak tespit edilmiştir.

G.3.2.6. Perakende Satışlar Bakımından İlgili Coğrafi Pazar

- (178) Daha önce de ifade edildiği üzere dağıtım faaliyeti, dağıtıcıların akaryakıt ve LPG ürünlerinin (i) bayilere toplu satışını, (ii) lisanslı serbest kullanıcılara toplu satışını ve (iii) bunlar dışında kalan diğer lisanssız kullanıcılara satışını kapsamaktadır. 2023 yılında bayilere gerçekleştirilen motorin ve benzin satışlarının toplamı, dağıtım faaliyetleri kapsamındaki toplam satışlarının %(...)’ine tekabül etmektedir⁷⁸. 2023 yılında dağıtıcıların otogaz LPG satışları ise toplam LPG satışlarının %(...)’ini⁷⁹ oluşturmakta olup otogaz LPG yalnızca istasyonlar aracılığıyla satışa sunulmaktadır. Bu bakımdan bayi kanalına gerçekleştirilen satışlar, otogaz LPG ve akaryakıt dağıtım faaliyetlerinin oldukça önemli bir kısmını teşkil etmektedir.
- (179) Perakende satış, akaryakıt ve otogaz LPG’nin istasyonlar aracılığıyla nihai tüketicilerle buluşmasını sağlamaktadır. Bu bakımdan otogaz LPG, motorin ve benzinin perakende satış faaliyetleri bakımından istasyonların faaliyet gösterdikleri alanlardaki rekabet koşulları, coğrafi pazarın tespitinde belirleyicidir. Bununla birlikte perakende satış pazarı, B2B müşterilere yapılan satışlar ve B2C müşterilere yapılan satışlar olarak alt kırılımlara ayrıldığından dolayı her iki müşteri grubu açısından da rekabetin yerel unsurlara mı yoksa ulusal dinamiklere mi dayandığı hususunun da değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu kapsamda öncelikle B2C kapsamındaki satışlara yönelik açıklamalara yer verilmektedir.
- (180) Kurul, perakende satışlar bakımından pazarın coğrafi boyutunu tespit ederken, bazı kararlarında satış kanalları ve fiyatlandırma gibi önemli rekabet parametrelerinin ulusal düzeyde kararlaştırılıp uygulanması nedeniyle ilgili coğrafi pazarı “Türkiye” olarak belirlerken, bazı kararlarında ise rekabetin yerel unsurlara sahip olması nedeniyle ulusal düzeyden daha dar bir coğrafi pazar tanımına başvurmuştur. Kurulun Burdur il merkezinde faaliyet gösteren istasyonların otogaz LPG ve akaryakıt ürünlerinin fiyatlarını aralarında anlaşarak yükselttikleri iddiasını ele aldığı 09.01.2020 tarih ve 20-03/28-12 sayılı kararında, ürün pazarı “otogaz LPG’nin perakende satışı” ve “otomotiv sektöründe kullanılan beyaz akaryakıt ürünlerinin perakende satışı” olarak tespit edilmiştir. Söz konusu kararda Kurul, otomotiv sektöründe kullanılan beyaz akaryakıt ürünleri ve otogaz LPG’ye ilişkin olarak dağıtım şirketleri tarafından kurulan satış kanallarının ülkenin bütününe kapsamı, dağıtım şirketleri tarafından tavan fiyatlandırmanın da ulusal çapta yapılması ve dosya konusunun dağıtım şirketlerinin bayilerince gerçekleştirilen akaryakıt ve otogaz LPG’nin perakende satışını ilgilendirmesi itibarıyla talep yönlü rekabet koşullarının ilgili coğrafi pazar üzerinde belirleyici olduğunu ifade etmiştir. Bu çerçevede Kurul, talep yönüyle tüketicilerin ilgili ürüne ulaşmak için kat edecekleri mesafelerin yerel düzeyde olduğu, soruşturmanın tarafı teşebbüslerin belirli mesafelerdeki rakiplerinin etkin rekabetine maruz kaldığı, dosya konusu iddiaların Burdur il merkezi özelinde gündeme getirildiği ve talep yönlü rekabet koşullarının rekabetin doğal sınırlarında belirleyici olduğundan bahisle ilgili coğrafi pazarı “Burdur il merkezi” olarak belirlemiştir.
- (181) Kurul, Şanlıurfa il merkezinde faaliyet gösteren otogaz LPG bayilerinin otogaz LPG satış fiyatlarını birlikte belirledikleri iddiasını değerlendirdiği kararında da benzer bir yaklaşım sergileyerek “otogaz LPG perakende satışı” olarak tespit ettiği ürün pazarında rekabetin yerel çapta gerçekleşmesi sebebiyle pazarın coğrafi boyutunu “Şanlıurfa il merkezi” olarak belirlemiştir.
- (182) Kayseri il merkezinde faaliyet gösteren otogaz LPG bayilerinin aralarında anlaşarak otogaz LPG satış fiyatlarını ortaklaşa belirledikleri iddiasının değerlendirdiği 23.09.2021 tarih ve 21-44/644-321 sayılı Kurul kararında da ilgili ürün pazarının “otogaz LPG’nin perakende satışı” olarak tanımlanabileceği ifade edilerek, şikâyet başvurularının Kayseri

⁷⁸ EPDK 2023 Yılı Petrol Piyasası Sektör Raporu.

⁷⁹ EPDK 2023 Yılı Sıvılaştırılmış Petrol Gazları (LPG) Piyasası Sektör Raporu.

il merkezine yönelik olması sebebiyle coğrafi pazarın “*Kayseri il merkezi*” olarak belirlenebileceği belirtilmiştir.

- (183) Kurul 18.09.2000 tarih ve 00-35/392-219 sayılı kararında ise ilgili ürün pazarının “*akaryakıt istasyonlarında satılan motorlu taşıt yakıtları ve diğer yakıtlar*”, ilgili coğrafi pazarın ise “*sanayi bölgeleri ve nüfusun yoğun olduğu yerler*” olarak belirlenebileceğini ifade etmiş olup incelemeye konu olan akaryakıt istasyonlarının kredi kartlı satışlarda uyguladıkları komisyon oranları ve promosyonlarını da dikkate alarak, ilgili ürün pazarının “*kredi kartıyla akaryakıt ürünleri satış pazarı*”, ilgili coğrafi pazarın ise “*İstanbul, Ankara, Samsun, Giresun, Trabzon gibi söz konusu eylemlerin uygulandığı şehirler*” olarak daraltılabileceğini belirtmiştir.
- (184) Öte yandan, Kurulun ilgili ürün pazarını “*otogaz LPG dışında kalan otomotiv yakıtları perakende satışı*” ve “*otogaz LPG perakende satışı*” olarak belirlediği 01.10.2009 tarih ve 09-43/1093-274 sayılı kararında ilgili coğrafi pazar “*Türkiye*” olarak tanımlanmıştır. Kurulun 12.09.2013 tarih ve 13-52/734-307 sayılı kararında da “*akaryakıt ürünlerinin perakende satışı pazarı*” bakımından coğrafi pazar “*Türkiye*” olarak tespit edilmiştir.
- (185) Bu noktada Komisyonun perakende düzeyde yapılan akaryakıt ve otogaz LPG satışları bakımından pazarın coğrafi boyutunu hangi şekilde değerlendirdiğine ilişkin bilgi verilmesinde fayda görülmektedir. Komisyon *PKN Orlen/Grupa Lotos* kararında, B2C müşterilere yapılan satışlar bakımından ilgili coğrafi pazarın yerel unsurlara sahip ulusal ölçekte olduğunu tespit etmiş ve bu görüşünü iki temel gerekçeye dayandırmıştır. Bu nedenlerden ilki, akaryakıt istasyonlarının pompa fiyatı belirlerken komşu akaryakıt istasyonlarını izlemesi ve bu sebeple yerel fiyatlar farklı düzeyde seyretse de tavsiye edilen pompa fiyatlarının genellikle ulusal düzeyde belirlenmesidir. Bu doğrultuda Komisyon yerel fiyat farklılıklarının göz ardı edilebilir düzeyde olduğunu değerlendirmiştir. Bunun yanı sıra Komisyon, Polonya’daki herhangi bir yerel coğrafi pazar örneğinde, istasyonlar arası ikame olanağının yüksek olması faktörünün de Polonya genelindeki fiyatlardaki farklılaşmayı sınırlandırdığını ifade etmiştir. Komisyonun söz konusu görüşüne dayanak teşkil eden ikinci gerekçe ise şehir, banliyö, kırsal veya otoyol istasyonlarında fiyat farklılaştırması görülse de akaryakıt istasyonlarının ürün ve hizmet yelpazesinin ulusal ölçekte belirlenmesi olmuştur. Yine benzer olarak *MOL Hungarian Oil and Gas / ENI Hungaria / ENI Slovenij* kararında yerel seviyedeki rekabet dikkate alınarak şehir, banliyö ve kırsal ayrımı yapılarak sırasıyla 2,5; 5 ve 20 km temel alınmak suretiyle havza alanları coğrafi pazarın temsili olarak kabul edilmiştir. Dolayısıyla ülkelerin farklı demografik özellikleri dikkate alınarak kategori bölgeler için farklı km’ler kullanılarak coğrafi pazarlar belirlenmiştir.
- (186) İşbu inceleme kapsamında, perakende satışlar bakımından coğrafi ölçeğe ilişkin değerlendirmelerin temeli, Türkiye akaryakıt ve LPG sektörünün özgül rekabet dinamiklerine dayanmaktadır. Dosya konusu işlem bakımından tarafların istasyon ağlarının coğrafi kapsamı incelendiğinde PO’nun toplamda 81 ilde, BP’nin ise 77 ilde (Artvin, Ardahan, Bayburt ve Iğdır hariç) istasyonları vasıtasıyla faaliyet gösterdiği görülmektedir. Dolayısıyla tarafların istasyon ağları göz önünde bulundurulduğunda perakende satışlar bakımından ulusal ölçekte faaliyet gösterdikleri anlaşılmaktadır.
- (187) Müşterilerin satın almalarının coğrafi eğilimi incelendiğinde ise araç sahiplerinin genellikle zaman ve maliyet unsurlarını göz önünde bulundurarak, kendilerine yakın istasyonlara başvurdukları söylenebilecektir. Bu bakımdan son kullanıcılar için belirli bir alan dışındaki istasyonların birbirine alternatif olmadığı ve bu sebeple istasyonlar arasındaki ikame edilebilirliğin coğrafi olarak sınırlı olduğu, dolayısıyla perakende seviyede coğrafi pazarın ölçeğinin talep bakımından güçlü yerel unsurlara sahip olduğu anlaşılmaktadır.
- (188) Bunun yanı sıra dağıtıcılar/bayiler, tavan fiyat/pompa satış fiyatı belirlerken belirli bir bölgedeki akaryakıt istasyonlarının fiyatlarını göz önünde bulundurmaktadır. Dağıtıcıların

il ve ilçe bazlı olarak tespit ettikleri tavan/tavsiye fiyatlar arasında küçük de olsa farklılıklar bulunması dikkate alındığında dağıtıcılar akaryakıt ve otogaz LPG istasyonları aracılığıyla yerel ölçekte de rekabet halindedirler. Bu sebeple coğrafi pazarın boyutu yerel unsurları içermektedir. Nitekim Kurulun BP, OPET, PO, SHELL ve GÜZEL ENERJİ'nin bayilerine yönelik uygulamaları ile 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal edip etmediklerini değerlendirdiği 12.03.2020 tarih ve 20-14/192-98 sayılı kararında PO ve BP 'de yapılan yerinde incelemelerde elde edilen belgelerde geçen

"İzmir ilindeki Karabağlar ve Gaziemir ilçeleri MF pompa satış fiyatlarının yukarı yönlü değişimini rica ederim",

"İlçe düzenlemesi yapılmış olup, pompa fiyatlarında artış yapılmıştır",

"Bayinin aynı ticari saha içerisinde iki istasyonu var. (...) ve (...) istasyonları.

"(...) fiyatımızın yüksek kaldığı lokasyonlar varsa bizlere bildiriniz, birlikte karar verip aksiyon alalım.",

"Samsun İstanbul Hattı bizim atardamarımız niteliğinde."

ifadelerinden, istasyonlar arasındaki rekabetin yerel düzeydeki dinamikler çerçevesinde ele alındığı anlaşılmaktadır.

(189) Öte yandan sektör paydaşlarının yerel düzeydeki rekabetin hangi alt kategoriler ve/veya coğrafi alanlar bakımından farklılaştığına dair görüşleri de akaryakıt ve otogaz LPG'nin perakende satışı bakımından pazarın coğrafi boyutuna ilişkin önemli bir göstergedir. Bu bağlamda aşağıda bir takım sektör paydaşlarının görüşlerine yer verilmektedir:

- (.....), yerel düzeyde rekabetin il ve ilçe bazında farklılaştığını,
- (.....), akaryakıt istasyonlarının önemli güzergâhlarda (otoyol, devlet karayolu), il ve ilçe merkezlerinde yer almasını amaçladığını,
- (.....), illeri büyüklük sıralamasına göre ilk 25 il, ikinci 25 il ve son 31 il olarak üç grupta değerlendirdiğini,
- (.....), müşterilerin karar verme sürecinde, şehir içi lokasyonlar için erişim kolaylığı ile birlikte 3 kilometrekarelik alan içerisinde olmanın, şehir dışında ve ara yollarda ise 20 km hat boyunca yer almanın etkili olduğunu,
- (.....), yerel düzeyde rekabetin (i) il merkezi, (ii) ilçe merkezi, (iii) kırsal alanlar ve (iv) otoyollar olarak ayrıldığını, ayrıca nüfus ve yüzölçümü olarak daha büyükşehirlerin merkezlerinde/ilçelerinde yerel düzeyde rekabetin daha çok mahalle ve semt ölçeğinde; (ii) nüfus ve yüzölçümü olarak daha küçük illerde ise yerel düzeyde rekabetin ilçe ölçeğinde gerçekleştiğini,
- (.....), sürücülerin 90 km mesafedeki istasyonları birbirine alternatif gördüğünün düşünüldüğünü,
- (.....), ortalama 20 km'lik bir hat içerisindeki istasyonların, sürücüler için alternatif oluşturduğunu

ifade etmiştir.

(190) Sektör paydaşlarının istasyonlar arasındaki rekabeti sürüş mesafesi, lokasyon, bölgedeki nüfus ve güzergâh gibi farklı unsurlara göre değerlendirdiği anlaşılmaktadır. Dolayısıyla söz konusu paydaşlar bakımından istasyonlar arasındaki rekabetin ulusal ölçek ile birlikte yerel düzeyde gerçekleştiğini söylemek mümkündür.

(191) Yukarıda yer verilen açıklamalar doğrultusunda, benzin, motorin ve otogaz LPG ürünlerinin B2C perakende satışları bakımından ilgili coğrafi pazarın yerel unsurlara sahip olduğu anlaşılmaktadır. Bu doğrultuda ilk olarak il ve ilçe düzeyindeki rekabetin seviyesi, akabinde ise yerel rekabet unsurlarının daha kesin bir biçimde ortaya konulabilmesine binaen muhtelif havza alanları bakımından işlemin rekabetçi etkileri değerlendirilmiştir.

- (192) 2024 tarihli Akaryakıt Sektör İncelemesi Raporu kapsamında yapılan anket çalışmasında ise illere göre tüketicilerin daha uygun fiyatlı akaryakıt istasyonu bulmak için harcadıkları kilometre ve süreler analiz edilmiştir. Söz konusu analiz kapsamında şehir merkezlerinde uygun fiyatlı akaryakıt bulmak için gidilen mesafenin 5 km altı ve 6-10 km ile 5 dakika altı ve 6-10 dakika kategorilerinde yoğunlaştığı belirlenmiştir. Ayrıca sektör paydaşlarından elde edilen görüşler kapsamında şehirler arası yollar için genellikle 20 km'lik mesafe içerisindeki istasyonların birbirine ikame olabilecekleri belirtilmiştir. Bu kapsamda Türkiye'nin demografik yapısı dikkate alınarak, öncelikli olarak şehir ve taşra kategorileri oluşturulmuştur. Şehir ve taşra kategorileri, esasında şehir merkezinde bulunan ilçeler ile şehir merkezi haricinde bulunan ilçeleri sırasıyla temsil etmektedir. Dolayısıyla şehir kategorisi 30 büyükşehirde yer alan merkez ilçeler ile diğer 51 şehrin merkez ilçesini temsil ederken, taşra kategorisi bunların dışında kalan ilçeleri temsil etmektedir. Nihai olarak ise devre konu varlık olarak değerlendirilebilecek olan her bir BP bayisi merkez olacak şekilde, bulundukları ilçenin karşılık geldiği kategoriye göre tespit edilen havza alanları her bir coğrafi pazara karşılık gelmektedir. Bu bağlamda merkez kategorisinde yer alan bayiler için 5 km, taşra kategorisinde yer alan bayiler ise 20 km yarıçap çizdirilerek daire halinde havza alanları belirlenmiştir. İlgili yöntem kapsamında coğrafi alanları temsil eden yakalama alanlarına ilişkin bilgilere ilerleyen bölümlerde yer verilmektedir.
- (193) B2B müşteriler bakımından ise fiyat, kredi koşulları, istasyon ağı gibi rekabet parametreleri coğrafi pazarın tespitinde önem kazanmaktadır. B2B müşteriler görece daha fazla hacimde satın alım gerçekleştirdiğinden dolayı B2B müşterilerin, B2C müşterilere kıyasla fiyata daha duyarlı müşteriler olduğunu söylemek mümkündür. B2B müşterilerin fiyat esnekliği daha yüksek olduğundan, B2B müşteriler B2C müşterilere kıyasla daha fazla yol kat etmeyi ve alternatif dağıtıcılara geçiş yapmayı göze alabilmektedir.
- (194) B2B müşterilerin genellikle araç filosuna sahip teşebbüsler ve kamu olması dikkate alındığında bu müşteriler için alım yapacakları dağıtıcının taşıt tanıma sistemi bulunan istasyon sayısının önem kazandığını söylemek mümkündür. Nitekim daha önce de ifade edildiği üzere DMO tarafından açılan ihalelerde, ihaleye katılacak dağıtıcılarda en az 70 ilde ve en az 300 ilçede taşıt tanıma otomasyon sistemi bulunan lisanslı akaryakıt istasyonu olması şartı aranmaktadır. İşlem taraflarının B2B müşterilere yönelik istasyon ağı incelendiğinde ise 2022 yılı için taşıt tanıma sistemine sahip istasyonların toplam istasyonlara oranı PO için %(.....), BP için ise %(.....)'dür. Bu doğrultuda işlem taraflarının B2B müşterilere yönelik akaryakıt bayilik ağının Türkiye çapında yaygın olduğu değerlendirilmektedir.
- (195) Yukarıdaki açıklamalar ışığında, B2B müşterileri açısından rekabet koşullarının ulusal kapsamda olduğu anlaşılmaktadır. Bu çerçevede, B2B benzin perakende satışı ve B2B motorin perakende satışı ürün pazarları bakımından coğrafi pazar "Türkiye" olarak belirlenmiştir.
- (196) Öte yandan, yukarıda yer verilen sektör paydaşı görüşlerinden otoyolların da yerel seviyedeki rekabet koşulları açısından ayrıca değerlendirilebildiği anlaşılmaktadır. Bu noktada otoyollardaki istasyonlardan yapılan satışlar bakımından coğrafi eksenin nasıl belirleneceği sorusu gündeme gelmektedir.
- (197) Karayolları, idari sınıflandırma kapsamında genel olarak otoyollar, devlet yolları, il yolları ve köy yolları olarak dörde ayrılmaktadır. Otoyollar yüksek standartlara sahip, trafik seyrinde asgari hız sınırlaması uygulanan, belirli yerler ve şartlar dışında giriş ve çıkışın yasaklandığı özel kontrole tabi tutulan karayollarıdır. Otoyollar da kendi içerisinde ücretli ve ücretsiz olarak ikiye ayrılmaktadır. Ülkemizde Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) tarafından işletilen 14, yap-işlet-devret kapsamında işletilen 6 adet otoyol mevcuttur.

Devlet ve il yolları ise otoyollar gibi farklı statü teşkil etmeyen ve özel kontrole tabi olmayan yollardır.

(198) Otoyollar ve devlet/il yollarında akaryakıt ve LPG istasyonu kurulum ve işletim prosedürleri birbirlerinden farklıdır. Devlet ve il yolları kenarında kurulacak olan tesisler imar, ruhsat vb. gerekli izin ve işlemlerin tamamlanmasıyla vatandaşlar tarafından kurulabilmektedir. Gerekli izinler ilgisine göre belediyeler ve il özel idarelerinden alınmaktadır. Belediye sınırları içinde kurulacak olan istasyonlar açısından ise KGM yol bağlantısı için görüş vermektedir.

(199) Otoyollarda ise tesislerin yerleri otoyolların projelendirme aşamasında belirlenmekte olup A, B, C ve D tipleri olarak sınıflandırılmaktadır. A, B ve C tipi otoyol hizmet tesisleri akaryakıt istasyonu olan tesislerdir. Kamu tarafından işletilen otoyollar üzerinde yer alan tesisler 3465 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü Dışındaki Kuruluşların Erişme Kontrollü Karayolu (Otoyol) Yapımı, Bakımı ve İşletilmesi ile Görevlendirilmesi Hakkında Kanun kapsamında Yap-İşlet-Devret yöntemiyle veya 2886 sayılı Devlet İhale Kanunu kapsamında kiralama yöntemiyle ihale edilerek işletilmektedir. Yap-İşlet-Devlet kapsamında işletilen otoyolların görevli şirketleri otoyol işletmesinin yanında tesislerin işletilmesinden de sorumlu olmaktadır. Otoyol ve otoyol dışı istasyonlar ayrımına ilişkin olarak piyasa oyuncularının görüşlerine ise aşağıda yer verilmektedir.

(200) (.....) tarafından;

- Şehirler arası yolda seyahat eden müşterilere hitap etmesinden dolayı otoyol istasyonlarının, şehir içi istasyonlardan farklı bir pazar olarak değerlendirilebileceği, arz ikamesi yönünden bir ayrım bulunmadığı,
- Otoyol istasyonlarında rekabetin mesafe (km) veya marka bazında meydana geldiğinin görüldüğü, bununla birlikte binek araçların ortalama 50 km menzili kaldığında uyarı vermesi nedeniyle tüketici gözünde şehirler arası yollarda ortalama 50 km mesafedeki akaryakıt istasyonlarının birbirine alternatif olarak görüldüğünün söylenebileceği

hususları ifade edilmiştir.

(201) (.....) tarafından; ücretli ve ücretsiz karayollarındaki değerlendirme süreçlerinin il ve ilçe merkezlerine uygulanan değerlendirme süreçleri ile benzer olduğu ifade edilmiştir.

(202) (.....) tarafından;

- Ücretli yollarda rekabetin, müşterilerin otoyoldan çıkmayı tercih etmemesi nedeniyle diğer otoyollara göre daha düşük olduğu,
- Otoyol istasyonların tercihinde temiz tuvalet, market istasyonlarının çeşitliliği ve hizmet kalitesinin etkili olduğu,
- Genel olarak bu tip istasyonların 30-50 km mesafede bir konumlandığı,
- Ücretsiz otoyolların şehirler arasında bulunması ve otoyollarda daha fazla sayıda aracın yer alması nedenlerinden dolayı ücretsiz otoyollardaki rekabetin, otoyol istasyonlarına kıyasla daha yüksek olduğu

hususları ifade edilmiştir.

(203) (.....) tarafından; ücretli ve ücretsiz otoyolların; araç trafiğinin yoğunluğu, yüksek görünürlük ve reklam noktaları olmasından ötürü farklı değerlendirildiği ifade edilmiştir.

(204) (.....) tarafından;

- Otoyolların diğer bölgelerden farklı bir coğrafi pazar teşkil edebileceği,
- Otoyollarda bir istasyon kurma kararı alındığında, hemen arkasında yer alacak başka bir istasyon daha kurma düşüncesi/planının ortaya çıkmadığı,
- Otoyollarda en az iki ya da üç farklı markaya ait istasyonların akabinde, yeniden aynı markaya ait başka bir istasyonun konumlanmasının rekabetçi açıdan normal bir durum olduğu hususları

ifade edilmiştir.

(205) (.....) tarafından;

- Otoyolların ücretli veya ücretsiz olma durumuna bakılmaksızın, sektördeki diğer tüm istasyonlara kıyasla daha fazla artan işletme maliyetleri ve ödenen yüksek kira bedellerinin rekabeti zorlaştırdığı,
- Otoyol istasyonlarının istihdam gücü, yüksek oranda ödenen kira tutarlarından kaynaklanan maliyet dezavantajı devam ettiği sürece mesafe ve km etkisinin bu istasyonlarda etkili olmayacağının öngörüldüğü

hususları ifade edilmiştir.

(206) (.....) tarafından;

- Ücretli ve ücretsiz otoyolların diğer bölgelerden farklı bir coğrafi pazar teşkil ettiğinin düşünülmediği,
- İstasyon arası mesafelerin daha uzun olmasından kaynaklı son tüketicilerin istasyondan yakıt ve akaryakıt dışı ürün alımlarının daha yüksek miktarlarda olduğunun gözlemlendiği,
- Ayrıca otoyollarda, 200 km mesafedeki istasyonların birbirleriyle rekabet ettiğinin söylenebileceği ve istasyon kurulum sürecinde, yasal düzenlemeler bakımından ücretli ve/veya ücretsiz otoyolların bir farkı olmadığı düşünülüyor

hususları ifade edilmiştir.

(207) Piyasa oyuncuları tarafından ifade edilen görüşlerin genel olarak otoyol üzeri ve otoyol dışındaki istasyonların özellikleri itibarıyla farklı coğrafi pazarlar teşkil edebileceği yönünde olduğu anlaşılmaktadır.

(208) Bu noktada Komisyonun otoyollardaki istasyonlar ile diğer istasyonlar arasındaki rekabet koşullarını nasıl değerlendirdiğine değinilmesinde fayda bulunmaktadır. Komisyonun *PKN Orlen/Grupa Lotos* kararında otoyol istasyonları ve otoyol dışı istasyonlar bakımından;

- Ücretli otoyollarda, kullanıcının otoyoldan çıkıp tekrar otoyola dönmesi için ilave ücret ve zaman maliyetine katlanacak olması,
- Polonya'da otoyol ve otoyol dışı istasyonlarda ücret farklılıklarının olması ve otoyollardaki istasyon ücretlerinin düzenlemeye tabi olmaması,
- Otoyollar üzerinde yeni bir istasyon kurmanın daha yüksek yatırım maliyeti gerektirmesi ve farklı düzenlemelere tabi olması (otoyol işletmecisi tarafından açılan ihaleye girmek vb.),
- Akaryakıt istasyonlarına yönelik pazarlama faaliyetleri genellikle ulusal düzeyde gerçekleştirilirken ve konumlarına bakılmaksızın tüm akaryakıt istasyonlarını kapsarken otoyol üzerindeki akaryakıt istasyonlarının ticari tekliflerinin farklılık gösterebilmesi

gerekçeleriyle pazar ayırımına gidilmiş ve otoyol-otoyol dışı istasyonların farklı pazarlar olduğu değerlendirilmiştir.

- (209) Komisyon Statoil *Fuel And Retail/Dansk Fuels* kararında ise Danimarka pazarının özelliklerini göz önünde bulundurarak, Danimarka otoyollarında müşterilerin otoyol içi ve otoyol dışı istasyonlar arasında geçiş yapmasını engelleyecek ücretli gişe bulunmadığından ve otoyol fiyatlarının yerel piyasa fiyatlarından önemli ölçüde sapmasına izin verilmeyen düzenlemelerden dolayı pazarı otoyol ve otoyol dışı istasyonlar olarak alt segmente ayırmaya ihtiyaç duymamıştır.
- (210) İşbu inceleme kapsamında elde edilen bilgiler ve görüşler ışığında, otoyol ve otoyol dışı istasyonların farklı kurulum maliyeti, uygulama ve prosedürlerinin mevcut olması, otoyollar özelinde giriş ve çıkışlar için belirli lokasyonların kullanılması, ücretli otoyollara giriş ve çıkışlar için ek bir maliyete katlanılmak durumunda olunması hususları göz önüne alındığında, otoyol istasyonları ve otoyol dışı istasyonlar farklı coğrafi pazarlar olarak değerlendirilmiştir.

G.4. Sektör Paydaşlarının İşleme İlişkin Görüşleri

- (211) BP'nin kontrolünün PO tarafından devralınması işlemine ilişkin görüşlerini almak ve bilgi edinmek amacıyla sektörde yer alan teşebbüslerin temsilcileri ile çeşitli tarihlerde yapılan görüşmelerin ve elde edilen bilgilerin özetine aşağıda yer verilmektedir.

G.4.1. (.....)'in İşleme İlişkin Görüşleri

- (212) (.....) yetkilileri ile yapılan görüşme ve teşebbüs tarafından gönderilen bilgilerde özetle;
- (.....)'in satış yaptığı bölgeleri sadece il bazlı olarak değil ticari alan olarak da değerlendirdiği, belirlenen ticari alanların farklı kriterlere göre sınıflandırıldığı, ilçe bazında da istasyon sayılarının dikkate alındığı, birleşme sonucunda ortaya çıkacak etkilerin hem il hem ticari bölgeler bazında oluşacağı,
 - Dağıtım ağı bakımından esas olarak istasyon seviyesindeki rekabetin çok kısıtlı bir bölgede olduğu dikkate alındığında, PO'nun bazı bölgelerde akaryakıt istasyonları açısından önemli bir pazar payına sahip olduğu hususunun da gözetilmesi gerektiği, BP'ye ait akaryakıt istasyonlarının PO ağına dâhili halinde PO'nun bayilere satış açısından pazar payının yüksek olduğu bölgelerde hâkimiyetinin daha da artabileceği,
 - Birleşik teşebbüsün motorin ürünleri ve gaz yağı özelinde işlem sonrası önemli bir güce sahip olacağı,
 - Devralma işleminin olumsuz etkilerinin yalnızca perakende tarafında doğmayacağı ve depolama kapasitelerinin tutulması bakımından da (.....) ve diğer rakip teşebbüslerin etkileneceği,
 - Depolama kapasitelerinin, pazarın şekillenmesi açısından temel unsurlardan biri olduğu, depolama kapasitesi kısıtlı bölgelerde BP'ye ait depolama kapasitelerinin PO'ya geçmesiyle birlikte özellikle satışların yüksek olduğu sezonlarda, rakip firmaların stok sıkıntısı çektiği zamanlarda, PO'nun bu avantajı kullanarak rekabetçi ortamı zedeleyebileceği, PO'nun hâlihazırda en yüksek depolama kapasitesine sahip teşebbüslerden biri olmasına rağmen farklı bölgelerde depolama erişim taleplerine olumsuz döndüğünün bilindiği, devralma ile birlikte bu anlamda ikmal ve/veya kapasite sıkıntılarının olduğu durumlarda operasyonun sürdürülmesi ve/veya stok tutma yükümlülüğü kapsamında ileriye dönük zorunlu stok tutulması için gerekli kapasite bulunmasının daha zor hale gelebileceği,
 - Türkiye'de tren yolu ile akaryakıt ikmal kapasitesinin kısıtlı olduğu, Ankara'da bulunan depolama tesisinin tren yolu bağlantısına sahip olan tek depolama tesisi olduğu, bu nedenle Ankara bölgesinin işlem sonrasında depolama hizmetleri bakımından rekabetçi açıdan negatif olarak etkilenebileceği,

- Kırıkkale Rafinerisi'nin üretim sıkıntısı çektiği bir senaryoda, deposunda fazla ürün bulunan firmanın bu avantajı doğrultusunda bölgeyi domine edecek duruma geçmesinin söz konusu olabileceği,
- İthalat bölgelerine bakıldığında özellikle Mersin bölgesinde en büyük depolama kapasitesine sahip tesisin ATAŞ olduğu, yüksek depolama kapasitesine ek olarak ATAŞ'ın, bölgedeki tesislerle kıyaslandığında operasyonel olarak büyük gemilerin yanaşabileceği 2 adet yüksek kapasiteli (DWT) iskeleye sahip olması, ürün ikmali yapabilmesi için demiryolu bağlantısı bulunması, çevresinde bulunan komşu terminaller ile boru hattı bağlantıları bulunması gibi çeşitli avantajlara sahip olduğu, devralma neticesinde PO'nun, Mersin bölgesindeki kapasite avantajı ile büyük gemilerle ithal ürün getirerek ve maliyet avantajı elde ederek ihaleler ve toptan akaryakıt satışları başta olmak üzere ikmal ve tedarik açısından yine piyasada önemli bir konum elde edeceği,
- Mersin bölgesinde akaryakıt depolama kapasitesi ihtiyacının bulunduğu, (.....)'in kendisine ait depolama kapasitesinin yeterli olmadığı,
- (.....) toplam akaryakıt depolama ihtiyacının yaklaşık %(.....)'ini sahip olduğu veya işlettiği depolama tesisleri aracılığı ile karşıladığı,
- Çoğunlukla ithalat yolu ile ürün tedarik edilen depolama tesislerinin yer aldığı Akdeniz Bölgesi ve Trakya'nın işlem sonucunda rekabetçi açıdan olumsuz etkilenebileceği,
- Ortak girişim şeklinde işletilen depolama tesislerinde kapasite kullanım hakkının hisse pay oranına tekabül etmeyebileceği, genelde bu şekilde yapılsa da bunun şart olmadığı, kapasite oranlarının farklı olarak belirlenebileceği, depolama tesisi hissedarlarının da birbirlerinden depolama alanı kiralaması yapabileceği,
- LPG depolama hizmetlerinin devralma işlemi sonucunda rekabetçi açıdan olumsuz yönde etkilenmeyeceği,
- İkmal bakımından lokasyonun tek başına anlam ifade etmediği, ithal ve yerel/millileştirilmiş ürünler açısından lojistik dağılım ve ticari anlaşmaların önem arz ettiği, ticari açıdan uygun olması halinde Mersin'den ithal ürünün Batman bölgesine dahi gönderilebildiği ve bu bakımdan coğrafi pazarın bölge bazında değerlendirilmesinin yanıltıcı olabileceği, lojistik açıdan tren yolu olmasının ve ticari şartların daha önemli olduğu,
- Özellikle Mersin bölgesine bakıldığında devralma sonucunda, PO'nun Mersin bölgesinde ATAŞ ve PO-Mersin terminali olmak üzere 2 terminale sahip olacağı, PO'nun sahip olduğu kapasitenin üzerine ATAŞ kapasitesinin eklenmesiyle birlikte diğer dağıtıcılara göre ciddi bir kapasite üstünlüğü elde edeceği, Mersin'de bulunan ATAŞ'ın Konya'dan Batman'a kadar geniş bir hinterlanda sahip olduğu,
- ATAŞ'taki hakim hissedarlık durumu nedeniyle diğer dağıtıcıların kapasite ihtiyaçlarının karşılanamayabileceği, buna paralel olarak ATAŞ'ın iskele kabiliyetlerinin sağladığı esnekliğin sonuna kadar kullanabilir durumda olacağı,
- Bu durumun PO lehine bir fiyat/optimizasyon avantajı yaratacağı, yine Mersin bölgesinde bulunan Aves Güney Antrepoculuk AŞ (AVES) terminalinde BP'nin uzun süreli bir depolama anlaşmasına sahip olduğu, böylece PO'nun bölgede 3 terminale sahip olarak kapasite, operasyonel kabiliyet ve pazar payı üstündeki hâkimiyetini tahmin edilecek seviyenin üzerine çıkarabileceği, PO'nun devralma ile birlikte sağlayacağı avantajlar ile toptan akaryakıtta ve dağıtıcılar arası ticarete daha agresif davranma kabiliyeti kazanacağı, rekabet açısından fark edilir bir üstünlük sağlayacağını öngördükleri,
- Rekabetin, ülke geneli, il ve ilçe bazlı takip edildiği,
- Şehir içinde akaryakıt istasyonları arasındaki rekabetin ilçe bazında ölçümlenebileceği söylenebilmekle birlikte binek araçların ortalama 50 km menzili

kaldığında uyarı vermesi nedeniyle tüketici gözünde şehirler arası yollarda ortalama 50 km mesafedeki akaryakıt istasyonların birbirine alternatif olarak görüldüğü,

- Yeni bir istasyon kurulumunda istasyonun yer aldığı konumdaki nüfus, trafik yoğunluğu, trafik hacmi, toplam istasyon sayısı, mevcut (.....) istasyon sayısı, istasyonun yer aldığı konumun konut bölgelerine yakınlığı, istasyon yakınlarında yer alan ve trafik çekebilecek noktalar (hastane, havalimanı vb.) gibi unsurların dikkate alındığı,
- Ortalama (.....) m³ kapasiteli sıfırdan yapılacak bir akaryakıt depolama tesisinin sadece tank, tank sahası, dolum ünitesi maliyetinin yaklaşık (.....) milyon ABD Doları dolaylarında olacağı, benzer şekilde (.....) m³'lük sıfırdan yapılacak LPG depolama tesisinin maliyetinin ise (.....) milyon ABD Doları dolaylarında olacağı,
- Dağıtıcılar arası ticaret kapsamındaki satışların kâr marjı motivasyonunun yanı sıra bayilere yapılan satışlar ve serbest kullanıcılara yapılan satışlardan farklı olarak, satıcının tedarik, depo, taşıma maliyetini düşürmesi, tedarik kontratlarını optimize etmesi gibi motivasyonları da taşıyabildiği,
- Rafineri bölgelerinde ve rafineri ürünleri taşınarak beslenen bölgelerde, depolama kapasitesi olmayan dağıtıcıların depolama sahibi olan dağıtıcılardan ürün tedarik etmeyi tercih edebileceği

hususları ifade edilmiştir.

G.4.2. (.....) İşleme İlişkin Görüşleri

(213) (.....) yetkilileri ile gerçekleştirilen görüşme ve teşebbüs tarafından gönderilen bilgilerde özetle;

- Birleşme ve devralmaların pazar payını ilk aşamada artırmasına karşın ilerleyen süreçte geriye götürebileceği, BP'nin Mobil Oil Türk AŞ'yi devraldığında pazar payının %23'e ulaştığı ancak zamanla BP'nin pazar payının düştüğü, sektördeki diğer devralmalarda da benzer durumların yaşandığı,
- PO'nun pazar lideri konumuna gelmeyecek olmakla beraber pazardaki diğer tüm oyunculara karşı ciddi bir rekabetçi güç elde edeceği,
- İşlem sonucunda PO'nun akaryakıt pazarındaki çeşitli ürün kırımlarında ciddi pazar gücü elde edeceği, en kayda değer etkinin gaz yağı ürünlerinde olacağı,
- Fuel-oil pazarının elektrik enerjisinin zamanla yeni kaynaklara yönelmesiyle gittikçe daralan bir pazar olduğu, işlem ile bu pazarda rekabeti bozucu kayda değer bir etki beklenmediği,
- Planlanan işlem sonrası yurt içi toplam satışlar bakımından işlem taraflarının birleşik pazar payının %29'a yaklaşacak olmakla beraber bu pazar payının planlanan işlem akabinde azalmasının ihtimal dâhilinde olduğunun düşünüldüğü, nitekim PO ve BP'nin yan yana veya yakın lokasyonlarda istasyonlarının bulunduğu, planlanan işlem sonrası bu istasyonların aynı markalar altında aynı şekilde devam etmek istemeyeceği ve bazı istasyonların dağıtıcı değiştirebileceğinin düşünüldüğü, bir kısmının ise sözleşmelerinin sonlanması ile rakip teşebbüsler ile anlaşmasının beklendiği, belirtilen nedenlerle pazar paylarının bu oranın altında kalabileceği,
- İstasyonların ikmal noktalarına yakınlığının önemli olduğu, (.....) olarak il ve ilçe bazlı fiyatlandırma yaptıkları, bölgesel olarak bakıldığında hedefledikleri marjın pazardaki fiyatların üstünde kalabildiği, bu hususu diğer dağıtım şirketlerinin kendi internet sitelerinde ilan ettikleri kamuya açık fiyatları kontrol etmek suretiyle öğrendikleri, fiyatlarının yukarıda kaldığı durumlarda tüketiciye daha uygun ve rekabetçi fiyattan hizmet sunabilmek adına (.....) kendi kâr marjından fedakârlık yaparak tavsiye edilen satış fiyatlarını aşağıya çekmeye çalıştığı,

- Bayilerin de mikro ölçekte kendilerine yakın diğer rakip firma istasyonlarının fiyatlarını takip ederek kendi inisiyatifleriyle daha düşük ve rekabetçi fiyatlandırmalar yapabildiği,
- Dağıtıcılar arası ticaretin akaryakıt piyasasında yaygın bir uygulama olduğu,
- Devralma işleminin, PO'nun da ATAŞ ile aynı bölgede bir depolama tesisine sahip olması gerekçesiyle, ATAŞ dışında PO'nun depolama alanında çok değişiklik yaratmayacağını öngördükleri,
- (....TİCARİ SİR.....),
- PO ve BP ile sözleşme imzalamış olan yaklaşık 400-500 adet istasyonun; mevcut sözleşme sürelerinin bitmesi, işlem sonrasında bazı bölgelerde aynı markaya ait istasyonların yan yana bulunacak olması, sözleşme süresini dolduran bazı istasyonların elde tutulamaması ve PO bünyesine geçmek istemeyen istasyonlardan kaynaklanan sebeplerle pazar payı açısından tüm bayilerin devir işlemi kapsamında olmayabileceği,
- (....) olarak istasyon yatırımı yaparken bulunmadıkları noktalara erişmek istedikleri, bu kapsamda bayilik anlaşması süresi biten istasyonları bünyelerine katmak için çalışmalar yaptıkları, zayıf oldukları noktaları güçlendirmek istedikleri, lokasyon bazlı bir bakış açıları olduğu,
- Otoyol istasyonlarının normal istasyonlara göre büyük tesisler olduğu, bu nedenle kurulum maliyetlerinin çok daha yüksek olduğu, bazı otoyollarda sadece firma imajı açısından bulundukları,
- Otoyol kenarlarındaki dinlenme tesisleri ve istasyonlar için birlikte ihaleye çıkıldığı, genellikle ihaleyi kazanan teşebbüsün dağıtım firmalarına istasyon alanlarını kiraladığı, dağıtım firmalarının istasyonlarda alt yüklenici konumunda oldukları,
- Türkiye'de bireysel kullanıcıların alım alışkanlıklarının ortalama (....) litre olduğu, kurumsal firmaların (....) litreye çıkabildiği, spesifik bir araştırma olmamakla birlikte tüketicinin genellikle evine en yakın noktaları, giriş-çıkış olarak kolay olan istasyonları tercih ettiği, bir alışkanlık geliştirebildiği, LPG müşterisinin ise genellikle fiyatı takip ettiği ve otogaz LPG'de fiyat rekabetinin daha fazla olduğu,
- Taşıt tanıma sistemi satışlarının müşteri talebi, istasyon ağı yaygınlığı ve ticari koşul göz önünde bulundurularak yapıldığı, istasyon ağı yaygınlığının B2B pazar için önemli rol oynadığı, (....) taşıt tanıma satışlarına ilişkin sözleşmelerin genellikle (....) yıllık yapıldığı, açıklanan nedenlerle B2B ve B2C satışların ayrı pazarlar teşkil ettiği,
- Yerel seviyede rekabetin (i) il merkezi, (ii) ilçe merkezi, (iii) kırsal alanlar ve (iv) otoyollar olarak ayrıldığı, nüfus ve yüzölçümü olarak daha büyükşehirlerin merkezlerinde/ilçelerinde, daha çok mahalle ve semt ölçeğinde; nüfus ve yüzölçümü olarak daha küçük illerde ise ilçe ölçeğinde gerçekleştiği, sanayi bölgeleri/organize sanayilerinin ise esasen kendi içlerinde kapalı ve farklılaşmış rekabet bölgeleri olduğu, aynı şekilde ücretli otoyolların da kendi içinde ayrı rekabet bölgeleri olarak değerlendirildiği, yoğun nüfuslu büyükşehir ilçelerinde veya orta ölçekli illerin merkezlerinde ise istasyonların rekabet durumunu değerlendirirken, mesafe yakınlığından ziyade yol güzergahları ve süre unsurlarının dikkate alındığı, ücretli otoyollar ve şehirler arası yollarda, mesafe ve ardışıklık unsurlarının daha ön plana çıktığı,
- Müşterilerin, otoyollarda yaklaşık 40/50 km mesafede bir istasyon görmeyi benimsedikleri, sürücülerin, daha yüksek hızlı (120-130 km/s) seyir halinde oldukları ücretli otoyollarda, yaklaşık 100 km mesafede bir ardışık halde bulunan yaklaşık 2-3 adet istasyonu birbirlerine alternatif olarak görebileceği

hususları ifade edilmiştir.

G.4.3. (.....) İşleme İlişkin Görüşleri

(214) (.....) yetkilileri ile yapılan görüşme ve teşebbüs tarafından gönderilen bilgilerde özetle;

- Akaryakıt dağıtım sektörünün rekabetçi bir sektör olduğu, ilgili sektörün farklı kırılımları bakımından her bir segmentte en az yirmi oyuncunun faaliyet gösterdiği, bu nedenle sektörün çok oyunculu bir yapıya sahip olduğu,
- İlk beş firmadan ikisinin birleşmesinin hâlihazırda rekabetçi olan sektördeki rekabeti daha da arttıracığının düşünüldüğü,
- Devralma neticesinde beklenen pazar payı değişimlerinin sektördeki rekabet üzerindeki etkisinin olumlu olacağı, (.....) bu devralma işlemi ile ilgili rekabetçi bir çekince görmediği,
- The Shell Company Turkey Limited ve Turcas Petrol AŞ ortaklığında kurulan Shell&Turcas Petrol AŞ ünvanlı ortak girişim şirketinin kurulumu gerçekleşikten sonra %25 seviyesine çıkan pazar payının daha sonra tedricen %15'lere kadar gerilediği, sektördeki diğer devralmalarda da benzer durumların yaşandığı, bu durumun sektörün rekabetçi yapısını gösterdiği,
- Bayilik sözleşmelerinin 5 yıl ile sınırlandırılmasına yönelik 2010 yılındaki düzenleme sonrasında yaklaşık 20 olan dağıtım şirketi sayısının yaklaşık 140'a ulaştığı, ardından bazı dağıtım şirketleri tarafından gerekli edimler yerine getirilemediğinden EPDK tarafından dağıtım şirketi olma teminatlarının yükseltildiği,
- İl bazında bakıldığında (.....) ve (.....) pazar paylarının yüksek olmadığı, ancak PO'nun ve BP'nin pazar lideri olduğu illerde yoğunlaşmanın artacağı,
- Fuel-oil ve gaz yağı açısından piyasa daraldığı ve tüketim azaldığı için devralma işleminin bu ürünler özelinde önemli bir etkisinin olmayacağı,
- (.....) pazarı değerlendirirken sadece il bazlı değil, ilçe, lokasyon, otoyol ve bölgesel bazlı performans kriterlerine göre de değerlendirmeler yaptığı,
- Akaryakıt sektöründeki en önemli güzergâhların başta İstanbul olmak üzere Marmara Bölgesi, Ege Bölgesi, İç Anadolu Bölgesi ve Akdeniz Bölgesi'ni birbirine bağlayan yollar, otoyollar, Ankara, İzmir ve Antalya gibi büyükşehirlerin olduğu,
- Devralma sonrasında PO'nun ve BP'nin sahip olacağı toplam istasyon sayısı bakımından Ege Bölgesi, İzmir, İstanbul ve bazı büyükşehirlerde önemli düzeyde bir yoğunlaşmanın meydana gelebileceği, ayrıca otoyollarda sınırlı sayıda istasyon açılabilmesi nedeniyle devralma sonucunda PO'nun önemli miktarda pazar payı elde edeceği otoyolların da bulunabileceği,
- Özellikle küçük ilçelerde bütün istasyonların aynı marka olması yerine bayilerin başka bir firma ile çalışmayı tercih edebileceği, aynı güzergâhta olan bayilerin genellikle farklı firmalarla çalışmayı tercih ettiği, dolayısıyla devralma sonrasında oluşacak pazar payının zaman içerisinde bu durumdan etkileneceğinin düşünüldüğü,
- BP'nin sahip olduğu en büyük mal varlığının SHELL ile ortak olduğu ATAŞ depolama tesisi olduğu, PO'nun depolama kapasitesinin tahmini olarak (.....) m³ civarında olduğu, devralma işlemiyle ATAŞ'ın kapasitesinin PO'ya geçişinden sonra PO ile BP'nin toplam depolama kapasitesinin (.....), ancak bu değişimin (.....) açısından olumsuzluk yaratan bir durum olmadığı, sektördeki diğer şirketlerin de rekabetçi bakış açısıyla diğer firmalara depolama hizmeti vererek gelir elde etmeyi planlamaları nedeniyle bu durumun sektör açısından da olumsuzluk yaratan bir durum olmadığı,
- B2B satışlar için müşteriler ile yapılan sözleşme sürelerinin anlaşma koşullarına bağlı olarak ortalama (.....) ile (.....) yıl arasında değiştiği, finansal koşulların (fiyat,

indirim oranları gibi) ise müşterilerin faaliyet gösterdikleri sektör, talep ettiği tonaj miktarı ve kaç adet araç için talepte bulunduğu gibi birçok kriter göz önünde bulundurularak gerçekleştirilen müzakereler neticesinde yapılan sözleşmeler ile belirlendiği,

- B2C satışların ise bayiler tarafından nihai tüketicilere gerçekleştirilen satışlar olarak düşünülebileceği, bu kapsamda teşebbüs tarafından bayilerine tavsiye tavan fiyat bildirildiği ve bayilerin kendi inisiyatifleri ile pompa satış fiyatını serbestçe belirledikleri, nihai tüketici ile herhangi bir sözleşme imzalanmadığı, dolayısıyla B2B satışlar ile B2C satışların ayrı pazarlar oluşturabileceğinin değerlendirildiği,
- Akaryakıt istasyonlarının önemli güzergâhlarda (otoyol, devlet karayolu), il ve ilçe merkezlerinde yer almasının amaçlandığı

hususları ifade edilmiştir.

G.4.4. (.....) İşleme İlişkin Görüşleri

(215) (.....) yetkilileri ile gerçekleştirilen görüşme ve teşebbüs tarafından gönderilen bilgilerde özetle;

- İlgili devralma işleminin sektörde rekabetçi açıdan endişe yaratmayacağı, aksine rekabeti olumlu etkileyebileceği,
- İşlem sonucunda PO ve BP'nin yan yana gelen akaryakıt istasyonlarından birisinin elden çıkarılabileceği, böylelikle kontratlar nedeniyle rekabete kapalı olan iki istasyondan bir tanesinin rekabete açılabilmesi, bu nedenle ilgili işlemin diğer dağıtım şirketleri açısından fırsatlar ortaya çıkarabileceği,
- (.....),
- Dağıtım firmalarının maliyet ve belirsizlikler dolayısıyla depolama kapasitelerini maksimuma yakın kullanmaya/kullandırmaya çalıştıkları, kapasitenin hangi dağıtım firmasına ait olduğunun esasen bir öneminin olmadığı, bu nedenle işlem sonucunda ATAŞ'taki BP paylarının PO'ya geçmesinin diğer dağıtım şirketleri açısından olumsuz bir etkisinin olmayacağı,
- Bayilerin maliyet, mesafe, kârlılık gibi kıstaslara göre ikmal yapacakları depolama tesislerini kendilerinin belirledikleri,
- Pazar payı hesaplamasında öncelikle ülke bazında sonrasında ise il bazında hesaplama yapıldığı, ilçe bazında pazar payı hesaplanmadığı,
- İllerin farklı sınıflandırmalarla ayrıldığı, ticari faaliyet ve yatırım planlarının bu çerçevede yürütüldüğü,
- Akaryakıt alım pazarında herhangi bir endişelerinin bulunmadığı, devralmanın gerçekleşmesi sonucunda otogaz LPG tedarik zinciri ve fiyat rekabeti açısından sektörü etkileyecek herhangi bir olumsuzluğun yaşanmayacağı,
- Dağıtıcılar açısından istasyonun konumu, ticari alan içerisinde olup olmaması, istasyonun bulunduğu yoldan geçen araç sayısı, söz konusu araçların ticari ya da şahsi araç olup olmaması dikkate alınmakla birlikte müşterinin istasyon seçiminde ise istasyon içerisindeki market, tuvalet temizliği ve hizmet kalitesinin önemli olduğu,
- (.....),
- Ücretli yollarda rekabetin, müşterilerin otoyoldan çıkmayı tercih etmemesi nedeniyle diğer otoyollara göre daha düşük olduğu, otoyol istasyonlarının tercihinde temiz tuvalet, market istasyonlarının çeşitliliği ve hizmet kalitesinin etkili olduğu, genel olarak bu tip istasyonların 30-50 km mesafede bir olacak şekilde konumlandığı, ücretsiz otoyolların şehirler arasında bulunması ve otoyollarda daha fazla sayıda aracın yer alması nedenlerinden dolayı ücretsiz otoyollardaki rekabetin, otoyol istasyonlarına kıyasla daha yüksek olduğu

hususları ifade edilmektedir.

G.4.5. (.....) İşleme İlişkin Görüşleri

(216) (.....) yetkilileri ile gerçekleştirilen görüşme ve teşebbüs tarafından gönderilen bilgilerde özetle;

- Bazı BP bayilerinin işlem sonrasında PO'ya geçmek istemeyebileceği, buradan doğacak fırsatla (yakın mesafeli istasyonlar vb.) diğer dağıtıcıların devralma sonrası bayi ağını genişletebileceği, bu açıdan bakıldığında kısa vadede PO ve BP'nin pazar paylarını toplamının anlamlı olmayabileceği,
- BP'nin PO tarafından devralınması işlemi sonrası pazar payı yükselecek birleşik teşebbüsün, uzun vadede depolama ve altyapı güçlerini kullanarak özellikle de toptan satışlarda fiyat kırarak küçük şirketleri zorlayabileceği,
- Devralma işlemi ile amaçlanan hususlardan birinin VITOL'e pazar açma saiki olabileceği,
- (.....) bayilik tarafında çok büyük bir ağı olmadığı için ilgili devralma işleminin (.....) büyük bir etkisinin olacağını düşünmedikleri,
- PO'nun her bölgede depolama tesisi bulunduğu, BP'nin ise en önemli depolama tesisinin ATAŞ olduğu,
- Devralma işlemi kapsamında en büyük amacın ATAŞ'a sahip olma güdüsü olabileceği, ATAŞ'ın devralınmasının önemli bir hamle olduğu; daha fazla ürün ithal etme imkânı, daha ucuza ürün alabilme ve dolayısıyla ucuza satabilme imkânı sağlayabileceği,
- ATAŞ ile birlikte PO'nun depolama kapasitesinin artacağı ve maliyet avantajı sağlayacağı, akaryakıt sektöründe tüketimin yüksek olduğu, rafinerilerin olmadığı bölgelerde altyapıya sahip olmanın önemli olduğu, ATAŞ'ın avantajının ise büyük bir iskelesinin bulunması olduğu,
- ATAŞ'ın önemli bir tesis olduğu ancak bulunduğu Mersin bölgesinde farklı depolama tesisleri de olduğu için bölgenin rekabetçi olduğu, bu açıdan bakıldığında ATAŞ'ın devralınmasının (.....) faaliyette bulunduğu pazarlarda sınırlı etki yaratacağı,
- Akaryakıt piyasasında rekabet avantajı açısından temel unsurun altyapı ve depolama tesisleri olduğu,
- Küçük dağıtım şirketlerinin ürün almak için büyük oyuncuların altyapısına muhtaç oldukları, Trabzon bölgesinde AYTEMİZ ve PO'ya ait olmak üzere iki depolama tesisi bulunduğu, depolama tesisi sahibi şirketler dışında bu bölgede piyasaya girmenin zor olduğu,
- Son dönemde dağıtım marjlarının düşük olduğu, maliyet artarken pompa fiyatlarının artmadığı, istasyon yatırım maliyetlerinin yüksek olduğu, çalışan sayısının büyük bir maliyet kalemi oluşturduğu, perakende seviyede piyasaya yeni girişlerin zor olduğu,
- Şirketlerin maliyet açısından en ucuz akaryakıtı almak için çaba gösterdikleri, bu kapsamda dağıtıcılar arası ticaret yapıldığı, (.....) da fiyatlara göre özellikle Mersin bölgesinde diğer dağıtıcılardan ürün aldığı,
- Toptan satışların terminallerden doğrudan fabrika, şirketler vb. nihai tüketiciye yapıldığı, istasyon maliyeti olmadığı ve bu alanda rekabetin yüksek olduğu,
- Dağıtıcılar arası ticarete küçük şirketlerin bölgede hangi firmanın depolama tesisi varsa oradan ürün almak zorunda kalabildiği, PO'nun tek alternatif olmadığı ve başka dağıtıcılardan ürün alınabileceği ancak bu durumun bölgelere göre farklılık gösterebileceği, örneğin Giresun'un Trabzon bölgesine alternatif olabileceği ancak Samsun'un bu açıdan mantıklı olmayacağı ya da Mersin'in Trabzon'a alternatif olamayacağı,

- Maliyet açısından tek kriterin mesafe olmadığı, navlun ve terminal çıkış ücretlerinin de göz önünde bulundurulması gerektiği, zaman zaman Batman'da TUPRAŞ'tan akaryakıt tedarik etmek yerine Mersin'den getirmenin avantajlı olduğu, ürün fiyatlarının dönemsel olarak değiştiği ve bu durumun maliyet hesaplamalarında belirleyici olduğu,
- İstasyonların dolum tesislerine olan uzaklığının, o istasyonun rekabetçi olabilmesi yönünde etkili olduğu, öte yandan ortalama 20 km'lik bir hat içerisindeki istasyonların sürücüler için alternatif oluşturmakta olduğu,
- İlgili lokasyondaki ortalama tüketim, 20 km içerisinde aynı yön ve doğrultuda başka bir (.....) istasyonunun olup olmaması, kalite standartlarına uygun olup olmaması ve periyodik olarak istasyon bakımlarının çevre ve güvenlik şartlarına uygun yapıp yapılmadığı hususları dikkate alınarak bayi tercihinde bulunduğu, bayilik teşkilatının oluşturulmasında nüfus, araç sayısı, tüketim vb. unsurların görece daha az dikkate alındığı,
- Ücretli ve ücretsiz otoyolların diğer bölgelerden farklı bir coğrafi pazar teşkil ettiğinin düşünüldüğü, istasyonlar arası mesafelerin daha uzun olmasından kaynaklı son tüketicilerin istasyondan yakıt ve akaryakıt dışı ürün alımlarının daha yüksek miktarlarda olduğunun gözlemlendiği, ayrıca otoyollarda, 200 km mesafedeki istasyonların birbirleriyle rekabet ettiğinin söylenebileceği, istasyon kurulum sürecinde, yasal düzenlemeler bakımından ücretli ve/veya ücretsiz otoyolların bir farkının olmadığı,
- Dağıtıcılar arası ticaret satışlarının diğer satışlardan farkı olmamakla birlikte hacimsel olarak tek müşteriye yapılan ve miktarı yüksek satışlar olduğu, bununla beraber bu satışların mevzuatın getirdiği kısıtlar çerçevesinde her bölgede gerçekleştirilemediği,
- Dağıtıcılar arası ticaret kapsamında yapılan alımların, rafinerilerden yapılacak direkt alımların en iyi alternatiflerinden biri olduğunun söylenebileceği, temelde bu alımların iki noktada ayrıştığı, bu ayrımlardan ilkinin dağıtıcılar arası ticaret kapsamında temin edilen ürünün ÖTV'siz yapılan teslimatlara konu edilememesi olduğu, ikinci ayrımın ise dağıtıcılar arası ticaret kapsamında temin edilen ürünün tekrar dağıtıcılar arası satışa konu edilememesi olduğu

hususları ifade edilmiştir.

G.4.6. (.....) İşleme İlişkin Görüşleri

(217) (.....) yetkilileri ile gerçekleştirilen görüşme ve teşebbüs tarafından gönderilen bilgilerde özetle;

- BP'nin PO tarafından devralınması işleminin (.....) açısından fırsatlar yaratabileceği, devralma işlemi neticesinde marka değişimini kabul etmeyecek ya da yan yana bulunacak istasyonlar sebebiyle BP'nin tüm bayilerinin PO bünyesine geçmeyeceği,
- Perakende satış anlamında herhangi bir il ya da bölgede sorun yaşanacağını düşünülmediği, bu alanda da fırsatların ortaya çıkacağı, transfer edilen istasyonların diğer dağıtıcılar için de perakende satış açısından fırsatlar doğuracağı,
- Türkiye'de akaryakıt depolama tesislerinin dağılımlarının rekabetçi olduğu, Mersin bölgesinin de ithalat açısından oldukça rekabetçi bir bölge olduğu, bu bakımdan değerlendirildiğinde ATAŞ'ın PO'ya devrinin rekabet bakımından olumsuz bir etki yaratmayacağı,
- (.....) depolama alanında her bölgede yatırımı olmadığı, bazı noktalarda alıcı olarak bazı noktalarda ise satıcı olarak diğer dağıtıcılar ile ticaret yaptığı,

- (.....) kendi depolama noktalarının bulunduğu yerlere göre ikmal rotaları oluşturmaya çalıştığı, örneğin (.....) depolama tesislerinden genellikle (.....) yer alan şehirlere akaryakıt ikmali yaptıkları, bölgedeki belirli noktalara ise (.....) depolama tesislerinden ikmal yapıldığı, (.....) tesislerden (.....) yakıt ikmalinin maliyet açısından makul olmadığı, o bölgede dağıtıcılar arası ticaret yapıldığı,
- Söz konusu devralma işlemi ile PO'nun sahip olacağı depolama tesislerinde kapasite tutma gibi uygulamalarla diğer firmaları zorlayacağını düşünmedikleri, nitekim sektördeki firmaların maliyet optimizasyonu amacına göre hareket ettiği,
- Elektronik sistem üzerinden gerçekleştirilen satışların (B2B), bayilerin kanopi altı⁸⁰ pompa satışları içerisinde yer aldığı, EPDK tarafında hem satış hem de kârlılık paylaşımları standartları belirlenmiş olan bu satış türünün dağıtım firmalarının nihai tüketicilere perakende satış yapabildikleri fatura kesip tahsilat yapabildikleri tek perakende satış kanalı olduğu, ayrıca EPDK raporlarında ayrı bir kanal olarak raporlansa da bayilerin perakende satışları içinde görüldüğü,
- (.....),
- Yerel seviyedeki rekabet lokasyon bakımından değerlendirildiğinde, rekabetin yüksek olduğu ve satışların dalgalı seyrettiği lokasyonlarda fiyat ve ek hizmet gibi unsurların farklılaştığı,
- Müşterilerin karar verme sürecinde; şehir içi lokasyonlar için 3 km²'lik alan içerisinde olmanın, şehir dışında ve ara yollarda ise 20 km'lik hat boyunca yer almanın önemli olduğu, bu hususlara ek olarak şehirler arası yollarda alışveriş merkezi, restoran zinciri, dinlenme tesisleri gibi lokasyonlarda bulunmanın da rekabette rol oynadığı,
- Bayilik teşkilatı oluşturulurken; teşebbüsün sahip olduğu yatırım bütçesi doğrultusunda değerlendirme yapıldığı, ayrıca bayinin geçmiş itibarı, şirketin bayi seçim kriterlerine uygunluğu ve bayinin finansal durumunun da incelendiği; buna ek olarak bayilik ağının kuruluşunda/oluşumunda nüfus yoğunluğu ile trafik akışının dikkate alındığı ve özellikle Türkiye çapında eksik olunan lokasyonlara odaklanıldığı,
- Ücretli ve ücretsiz otoyolların; araç trafiğinin yoğunluğu, yüksek görünürlük ve reklam noktaları olmasından ötürü farklı değerlendirildiği,
- Dağıtıcılar arası ticaret kapsamında gerçekleştirilen satışların ilgili ikmal noktasındaki maliyetler ve şirket stratejisi göz önünde bulundurularak gerçekleştirildiği, her yılın son çeyreğinde takip eden sene için müşterilere teklifler verildiği, bu aşamada rafineri satış koşullarının önemli bir referans teşkil ettiği, dağıtıcılar arası ticaret satışlarındaki müşteri bağlılığının bayi satışlarına göre daha zayıf olduğu

hususları ifade edilmiştir.

G.4.7. Diğer Paydaşların İşleme İlişkin Görüşleri

(218) Dosya konusu işleme ilişkin diğer sektör paydaşları tarafından ifade edilen görüşlere aşağıda yer verilmektedir.

(219) (.....) tarafından;

⁸⁰ Kanopi, akaryakıt istasyonlarında yakıt pompalarının bulunduğu ve araçların yakıt aldığı alanın üstünü kapatan geniş, genellikle metal veya benzeri dayanıklı malzemelerden yapılmış çatının altındaki bölgedir.

- Söz konusu işlemin sektördeki tedarik zinciri üzerinde olumsuz bir etki yaratmayacağı,
- Bayilik ağı açısından rekabetçi endişelerin meydana gelmeyeceği,
- Türkiye'deki akaryakıt ve LPG lisanslı depoculuk faaliyetlerinde rekabetçi açıdan olumsuz etkisinin olmayacağı

hususları ifade edilmiştir.

(220) (.....) tarafından;

- Söz konusu işlemin tedarik zinciri üzerindeki rekabeti etkilemeyeceği,
- Akaryakıt alım pazarında herhangi bir rekabetçi endişenin oluşmadığı,
- Yerel rekabette baz alınan temel kriterin, (.....) sahip olduğu istasyon sayısının ilgili ildeki toplam istasyon sayısına oranlanması ile elde edilen istasyon ağı yüzdesi olduğu, DOCO modeli ile işletilen istasyonlarda ise ilgili istasyonun şehir merkezinde olup olmadığının öncelikli olarak dikkate alındığı,
- İstasyon yatırımı kararı verilirken istasyonların bulunduğu konum, hitap ettikleri müşteri kitlesi, işleticisinin kim olacağı, satmakta oldukları ve satacakları ürün miktarlarının değerlendirildiği, şehir içinde yer alan istasyonlarda yerleşim yerinin nüfusu, yerleşim yerindeki trafiğe kayıtlı araç sayısı ve bir önceki yılın toplam akaryakıt ürünleri satışının dikkate alındığı, anayol üzeri ve kırsal istasyonlarda o ticari alandaki rekabet göz önünde bulundurularak gerçekleşmesi muhtemel satış rakamlarının öngörüldüğü,
- Otoyol istasyonlarının istihdam güçlüğü ve yüksek kira tutarlarından kaynaklanan maliyet dezavantajı devam ettiği sürece otoyol üzerindeki istasyonların birbirleri arasındaki uzaklığın rekabet açısından bir önem teşkil etmediği, nitekim bu istasyonların yüksek maliyetler nedeniyle rekabetçi fiyatlama yapmalarının zorlaştığı

hususları ifade edilmiştir.

(221) (.....) tarafından;

- İşlemin tüm sektördeki tedarik zincirini olumsuz etkileyeceği, sektör lideri olan PO'nun tedarik zinciri ve depolama kapasiteleri göz önüne alındığında dağıtıcılar arası ticaret açısından kural koyucu ve orta-küçük ölçekli işletmelerin karlılıklarını belirleyici durumda olduğu, işlemin ana gerekçesinin ATAŞ başta olmak üzere BP'nin sahip olduğu depolama kapasiteleri olduğunun tüm sektör paydaşlarınca bilindiği,
- Özellikle benzin ve motorin açısından rekabetçi endişeler duyulduğu,
- Bazı il, ilçe ya da şehirler arası lokasyonlarda mevcut istasyonların önemli bir kısmının PO ve BP markalı olmasının ilgili lokasyonların rekabete kapanmasına ya da tüketicilerin daha yüksek fiyatlardan akaryakıt ve otogaz LPG almasına neden olabileceği,
- PO'nun orta ve küçük ölçekli dağıtım işletmelerini düşük karlılık içeren ticari koşullara zorunlu bıraktığı, bu durumun söz konusu işlem ile daha da olumsuz bir duruma geleceği,
- İşlem ile birlikte PO'nun depolama kapasitesinin artacağı, işlemin PO'nun mevcut yaygınlığını daha da güçlendireceği, ithal motorin alma kabiliyetinin artması ile birlikte ürün tedariki ve karlılığın belirlenmesi konularında rekabetin etkileneceğinin düşünüldüğü

hususları ifade edilmiştir.

(222) (.....) tarafından;

- Petrol piyasasında rekabetin işlemediği,
- Aynı dernek üyesi 10 dağıtıcının piyasanın %86'sına sahip olduğu ve grup tekeli benzeri bir yapı kurulduğu,
- Gruptan birinin hisselerini diğerine devretmesinin olmayan rekabeti olumsuz etkilemeyeceği

hususları ifade edilmektedir.

(223) (.....) tarafından;

- Söz konusu işlemin sektördeki tedarik zinciri üzerinde olumsuz bir etki yaratmayacağı,
- Bayilik ağı açısından muhtemel rekabetçi endişelerin meydana gelmeyeceği,
- Dağıtıcılar arası ticaret bakımından başkaca temin kaynaklarına erişimin kolay olduğu, dolayısıyla olumsuz bir durumun ortaya çıkmayacağı ve işlemin Türkiye'de akaryakıt ve LPG lisanslı depoculuk faaliyetleri bakımından rekabetçi açıdan olumsuz etkisinin olmayacağı

hususları ifade edilmiştir.

(224) (.....) tarafından;

- İşlemin sektörel ve bayi aleyhinde bazı rekabetçi endişeler yaratma riskinin bulunduğu,
- Sektörün üçte birine hâkim olacak yeni bir oluşumun özellikle düşük pazar payına sahip şirketler üzerinde yaratacağı satış baskısının çözümü olarak vergi kaçakçılığının tekrar artması riski yaratabileceği,
- Pazar payı açısından ilk beşte yer alan üç şirketin daha (SHELL, OPET ve GÜZEL ENERJİ) mevcut işlemi emsal almak suretiyle benzer bir devralma işlemine girebileceği ve lider olan iki şirket tarafından sektör ve pazarın yönlendirilebileceği,
- Filolara yönelik satışları belirli bir dönem için garanti altına almak amacıyla sektörde uygulanan taşıt tanıma sistemlerinde bileşik teşebbüsün pazar payının %41,49'a çıkacağı, bu durumun olumsuz etkilere sebep olabileceği,
- PO'nun işlem sonucunda hâkim durumda olacağı illerde akaryakıt dağıtım firmalarının tavsiye ettiği tavan fiyat düzeyinden ürünlerin satılması durumunda diğer rakiplerin de fiyatlarını yükseltebileceği,
- Ücretli otoyollarda bulunan BP istasyonlarının PO'ya dönüşmesinin uzun dönemli yatırım planlamasını ardışık bayi düzenine göre yapan ve buna göre dizilimde olan bayi ile işleticilerin (COCO ve CODO) rekabet ve pazarlık gücünü olumsuz etkileyebileceği,
- Büyükşehirlerde orta-üst ve üst sosyoekonomik sınıfa ait tüketicilerin yoğun olarak yaşadığı ilçelerde genellikle ilk beş akaryakıt dağıtım şirketinin bayilerinin bulunduğu, otoyollardaki durumun bu bölgelerde de geçerli olabileceği,
- PO ve BP'ye ait depolama tesislerinin konumları açısından değerlendirildiğinde işlemin rekabeti olumsuz etkileme riskinin bulunmadığı,
- İlgili işlemin diğer akaryakıt dağıtım şirketleri ile yapılacak dağıtıcılar arası ticaret açısından olumsuz bir etki yaratmayacağı,
- Ulusal stok uygulaması kapsamında kupon sözleşmelerinin⁸¹ önemli olduğu, işlem sonucunda depolama ve ithalat kapasitesi göz önüne alındığında kupon sözleşmeleri açısından ilgili işlemin rekabeti olumsuz olarak etkilemesinin

⁸¹ Enerji Piyasası Düzenleme Kurulunun 24.09.2020 tarihli ve 7319 sayılı Kurul Kararı ile alınan Zorunlu Petrol Stoku Kupon Sistemine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Kararda Değişiklik Yapılmasına Dair Kurul Kararı'nda, kupon sistemi; rafinerici, dağıtıcı veya ihrakiye teslimi lisansı sahibinin bir başka lisans sahibi adına zorunlu petrol stoku tutmasına ilişkin sistem olarak tanımlanmıştır.

kaçınılmaz olduğu, ilgili işlem sonucunda PO'nun kupon sözleşmelerinde güçlü bir konuma geleceği,

- Depolama kapasitesinin ulusal stok bulundurma uygulaması açısından önemli olduğu,
- PO ve BP'ye ait LPG depolama kapasitelerinin işlem sonucunda rekabeti olumsuz açıdan etkilemeyeceği

hususları ifade edilmiştir.

(225) (.....) tarafından;

- İlgili işlemin tedarik zinciri üzerinde olumlu veya olumsuz etkileri olabileceği,
- İşlem sonrasında daha verimli bir tedarik zincirinin oluşabileceği, dolayısıyla maliyetlerin düşebileceği ve karlılıkların artabileceği,
- İthal teminlerde ürün talebinin artışına bağlı olarak maliyetlerin azalmasına neden olabileceği,
- İşlem sonucunda rekabetçi endişelerin meydana gelmesinin muhtemel olacağı başlıca illerin akaryakıt satış miktarlarının yüksek olduğu İstanbul, Ankara ve İzmir gibi büyükşehirler olduğu, bu iller başta olmak üzere büyükşehirlerde rekabetin azalabileceği ve fiyatların artabileceği,
- İşlem sonucunda depolama kapasite ve hacminin artacağı, bu durumun akaryakıt ve otogaz LPG piyasalarında rekabeti artıracağı

hususları ifade edilmiştir.

(226) (.....) tarafından;

- İşlem sonucu benzin, motorin ve otogaz LPG bakımından Türkiye genelindeki potansiyel sonuçlar değerlendirildiğinde rekabetçi endişenin ortaya çıkmayacağı,
- Otogaz LPG segmentinde işlem sonrası Artvin, Elazığ ve Tunceli illerinde işlem taraflarının toplam pazar payının %40'ın üzerine çıkabileceğinin görüldüğü, söz konusu pazarların otogaz LPG pazarının büyüklüğü içindeki oranı da düşünüldüğünde rekabeti kısıtlayıcı etki doğurması ihtimalinin düşük olduğu,
- Benzin segmentinde işlem sonrası Artvin, Düzce, Elazığ, Iğdır, Karabük, Kars, Kırşehir ve Yalova illerinde tarafların toplam pazar payının %40 ve üzerine çıkabileceğinin görüldüğü, bu pazarlarda önemli büyüklükte iki-üç dağıtım firmasının daha faaliyet gösterdiği,
- Motorin segmentinde işlem sonrası Ardahan, Bayburt, Bursa, Denizli, Düzce, Edirne, Iğdır, Kırıkkale, Kırşehir, Siirt, Trabzon ve Yalova illerinde işlem taraflarının toplam pazar payının %40'ın üzerine çıkabileceğinin görüldüğü, bu pazarlarda önemli büyüklükte üç-dört dağıtım firmasının daha faaliyet gösterdiği,
- Akaryakıt ve LPG piyasalarının regüle edilen piyasalar olduğunun değerlendirilmesi gerektiği,
- Süreç içerisinde oluşabilecek fiyat kaynaklı rekabetçi endişelere taban ve tavan fiyatları belirleyerek ve/veya başkaca önlemler alarak EPDK'nin müdahale etme yetkisi bulunduğu, bu doğrultuda ilgili piyasalardaki birleşme ve devralmaların yaratabileceği endişelerin bertaraf edilmesinin mümkün olabileceğinin değerlendirildiği, işlemin rekabeti kısıtlayıcı herhangi bir etkisinin söz konusu olması halinde bu sonuçların bertaraf edilebilir olduğu

hususları ifade edilmiştir.

(227) (.....) tarafından;

- Devir işlemine konu şirketin temel faaliyet konusunun akaryakıt dağıtımı olması nedeniyle işlem sonrası PO'nun dağıtım ağının genişleyeceği, birleşme sonrasında oluşacak yeni şirketin var olandan daha güçlü bir lojistik alt yapısına sahip olacağı düşünüldüğünde bu alt yapının tüm dağıtım şirketlerine açık olmaya devam etmesinin ve fiyatlamaların şeffaf ve eşitlik ilkesine göre yapılmasının dağıtıcıların rekabet edebilmesi açısından olumlu olacağı, belirtilen koşul sağlanırsa işlemin tedarik zincirine olumsuz etki etmeyeceği,
- Fuel-oil ve gaz yağı tedarikinin rafinerilerden sağlandığı, bu iki ürün açısından tedarik zincirinin işlemde olumsuz etkilenmeyeceği,
- LPG açısından BP'nin PO tarafından devralınmasının tedarik bakımından rekabete olumsuz etkisinin olmayacağı,
- Söz konusu işlem sonrası akaryakıt alımı pazarında 2023 yılı özelinde birleşik teşebbüsün ithalatının toplam ithalat içerisindeki payının kısıtlı olduğu, bu kapsamda değerlendirildiğinde iki firmanın birleşmesi sonrasında akaryakıt alım pazarında herhangi bir rekabetçi endişe oluşmayacağı,
- İşlem sonucu BP'nin ithalat yaptığı firmanın Türkiye pazarındaki payının azalacağı, pazar payı azalan firmanın pazardaki payını koruması adına diğer dağıtım firmalarına uygun koşullarda ürün verebileceği, bu durumun da rekabeti olumlu yönde etkileyebileceğinin düşünüldüğü,
- İthal ürün maliyetlerinin rafineri maliyetlerine göre daha rekabetçi olduğu dönemlerde dağıtıcılar arası ticaretin satış yapan ve alım yapan her iki firma için daha avantajlı olduğu aksi durumda ise rafineri alımlarının ön plana çıktığı

hususları ifade edilmiştir.

(228) (.....) tarafından;

- Söz konusu devralma işleminin tedarik zinciri üzerindeki rekabeti olumsuz etkilemeyeceği,
- İşleminin gerçekleşmesi ile PO'nun tüm Türkiye'deki toplam bayi sayısını 2700-2800 bandına yükselteceği, söz konusu bayiler Türkiye çapında yer aldığından bunun ülke genelindeki rekabeti artıracığı,
- İşlemin dağıtıcılar arası ticaret kapsamında dağıtıcıların akaryakıt temininde önemli bir etki oluşturmayacağı, nitekim BP'nin akaryakıt ikmal noktalarının PO tarafından kullanılmaya devam edeceği, bununla birlikte dağıtıcıların alternatif temin kaynaklarına geçmesinde yasal bir engel olmasa da deposu olmayan ve ekonomik olarak akaryakıt ithalatı yapamayan dağıtım şirketlerinin birleşme sonrası oluşan piyasa koşulları altında alternatiflerinin azalması sebebiyle başkaca temin kaynaklarına yönelmesinde zorluk yaşanabileceği

hususları ifade edilmiştir.

(229) (.....) tarafından;

- Türkiye'de faaliyet gösteren 35 ana dağıtım şirketinin varlığının, enerji sektöründe çeşitli rekabet dinamikleri oluşturduğu, bu çeşitliliğin sektörde sağlıklı bir rekabet ortamının oluşmasına ve sürdürülebilir rekabet avantajlarının tesis edilmesine katkı sağladığı,
- Türkiye'deki 35 ana dağıtım şirketinin varlığının, birleşmenin sektöre olumsuz bir etki yaratmamasını sağlayacağını düşündüğü, aksine, bu çeşitliliğin sektördeki rekabeti güçlendireceği ve tüketicilere daha iyi hizmet ve ürün seçenekleri sunma potansiyelini artıracacağı,
- Her il ve ilçede faaliyet gösteren farklı dağıtım şirketlerinin bayilerinin, yerel düzeyde rekabetin devam etmesine olanak tanıdığı, bu durumun tüketicilere çeşitli seçenekler sunarak rekabet avantajlarını artırabileceği ve fiyat rekabetini destekleyeceği,
- TÜPRAŞ ve Star Rafinerisi'nin %100 ithalat serbestisi, dağıtıcılar arası ticaret çerçevesinde değerlendirildiğinde, kanunen sınırlama getirilmiş olan dağıtıcılar arası ticaret bağlamında ithalat serbestisinin, sektördeki dağıtıcıların ürün teminini çeşitlendirmelerine ve rekabeti artırmalarına imkân tanıdığı, bu çeşitliliğin diğer dağıtıcıların farklı tedarikçilerden enerji ürünleri temin ederek rekabet avantajları elde etmelerine olanak sağladığı,
- Devralma işleminin sektöre getireceği katkılar düşünüldüğünde, öncelikle mevcut lisanslı depoculuk faaliyetlerindeki çeşitliliğin artacağını öngördükleri,
- PO'nun BP'yi devralmasıyla ortaya çıkacak lisanslı depolama kapasitesinin, sektördeki rekabet dengelerini olumlu yönde etkileyeceği, bu büyük aktörlerin birleşiminin, depolama kapasitesi, nihai ürün ithalat imkânları gibi faktörlerdeki artışlarla sektördeki rekabeti daha dinamik hale getireceği, özel ve tüzel kişilerin de lisans sahibi olmasının, depoculuk faaliyetlerinde geniş bir katılım sağlanmasını ve rekabetin çeşitlenmesini desteklediği,
- Devralmanın olumlu olacağını ve sektörde rekabete engel olmayacağını değerlendirdikleri

hususları ifade edilmiştir.

(230) (.....) tarafından;

- Piyasada gerek dağıtım gerekse de bayilik ağında genel giderlerin gelirlerin çok üzerinde seyrettiği, birleşme ve devralmaların olumlu etkilerinden bahsedebilmek için öncelikle regülasyonun sağlıklı sonuçlar doğurması gerektiği, piyasada henüz bu koşullardan bahsedilemediğinden PO'nun BP'yi devralması işleminin piyasanın olumsuz koşullarından kaynaklandığı, sektördeki mevcut durum iyileştirilmediği müddetçe birleşme ve devralmaların temel amacının büyümek ve sinerji yaratmak üzerine değil, piyasadan çıkarak daha büyük kayıpları önleme amaçlı olarak gerçekleştiği,
- BP'nin yüksek pazar payına sahip ilk sekiz şirket arasında yer aldığı ve PO'nun birinci sırada olduğu, birleşmenin beyaz petrol ürünlerinde pazar payını anlamlı oranda yükselteceği ancak bu oranın hâkim durum yaratmayacağı, işlem sonucunda hâkim durum oluşmasa dahi rekabetin önemli ölçüde kısıtlandığı sonucuna ulaşılabileceği,
- Ürün gruplarında tarafların pazar payının sadece gaz yağında %50'nin üzerine çıkacağı, benzin fuel-oil ve otogaz LPG'de rakiplerle benzer pazar payına sahip olunacağı, motorinde en yakın rakiplerin yaklaşık bir buçuk kat üzerine çıkılacağı ancak devralma sonrası tüketici tercihlerinin nasıl şekil alacağına dair yorum yapılmasının güç olduğu,

- İşlem sonucunda en çok bayilerin etkileneceği, devralma sonrasında aynı çevrede bulunan PO ve BP istasyonlarının bir süre aynı marka altında bayiliklerini sürdürmek zorunda kalacağı ve bayilerin kendi aralarındaki rekabetin olumsuz etkileneceği,
- Bayileri rekabet açısından etkileyecek bir diğer hususun dağıtım şirketlerinin kendi işlettikleri bayiler açısından olacağı, yasal olarak dağıtıcıların kendi işlettiği istasyonlar aracılığıyla yaptığı satışın dağıtıcının toplam yurt içi pazar payının %15'ini geçemeyeceği, ayrıca yurt içi pazar paylarının toplam pazarın %45'ini geçemeyeceği,
- Devralma işleminin bayi rekabetine bir diğer etkisinin B2B satışlar olduğu, sistemin maliyet yükü haricinde bayi pazarını daraltıp kısıtlayan yönüyle de sorunlu olduğu, dağıtım şirketlerinin elektronik sistemler üzerinden yaptıkları satışların bayi satışı değil dağıtım şirketinin kendi satışı olduğu, şirketlerin bu satışlar ile kanuni kısıtlamaları aştığı, devralma sonrasında PO'nun elektronik satışlar pazarında payının %41'e yükseleceği, dağıtım şirketlerinin elektronik satışlar üzerindeki pazar payları ve devralmanın bu konuya etkisinin önemli olacağı,
- Depoculuk faaliyeti açısından işlemin herhangi bir rekabetçi sorun yaratacağını düşünmedikleri, mevcut durumda sektörün dinamiklerinden dolayı şirketlerin birbirlerine depoculuk faaliyeti kapsamında hizmet verdiği ve devralma sonrasında bunun aynı şekilde devam edeceğini değerlendirdikleri,
- İşlemin LPG piyasası depoculuk faaliyetine olumlu/olumsuz bir etkisinin olmayacağı,
- BP'nin motorin ithalatı az olmasına rağmen PO'nun işlem sonrası BP'nin ATAŞ'taki haklarına sahip olacağı ve ithalatta çok daha yüksek bir kapasiteye ulaşması dolayısıyla rekabet gücünü artıracığı

hususları ifade edilmiştir.

(231) (.....) tarafından;

- Söz konusu işlemin sektördeki tüm tedarik zinciri üzerinde rekabeti olumsuz olarak etkileyeceğinin düşünüldüğü,
- Hem toptan hem de perakende tüketicisinin rekabet gücünü düşüreceği,
- İşlem sonucunda PO'nun depolama alanlarının çoğunluğunu bünyesine katarak piyasayı domine edeceği,
- Marmara ve Ege Bölgeleri'nde BP bayilerinin olduğu yerlerde ciddi rekabetçi endişelerinin bulunduğu,
- Dağıtıcılar arası ticaret kapsamında depolama tesisi olmayan firmaların ürün temin kaynaklarında sıkıntı yaşamalarının muhtemel olduğu, dağıtıcıların başka temin kaynaklarına kolayca geçmesinin mümkün olmadığı,
- Yurt dışından akaryakıt temin eden firmalardan birisinin de BP olduğu, BP'nin dağıtıcılar arası ticaret kapsamında vermiş olduğu fiyat iskontosu, indirim vb. hakların işlem sonrası PO tarafından verilmeyebileceği,
- Türkiye'deki akaryakıt ve LPG lisanslı depoculuk faaliyetleri bakımından söz konusu işlemin rekabeti olumsuz açıdan etkileyeceğinin düşünüldüğü

hususları ifade edilmiştir.

G.5. Değerlendirme

G.5.1. İşlemin Niteliği Açısından Yapılan Değerlendirme

(232) Bildirim konusu işlemin temelini taraflar arasında 14 Kasım 2023 tarihinde akdedilen Hisse Alım Sözleşmesi (Sözleşme) oluşturmaktadır. İşlemin ekonomik gerekçesi olarak, (.....) ifade edilmektedir.

- (233) 2010/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesinin birinci fıkrasına göre; *"Kontrolde kalıcı değişiklik meydana getirecek şekilde; a) İki veya daha fazla teşebbüsün birleşmesi ya da b) Bir veya daha fazla teşebbüsün tamamının ya da bir kısmının doğrudan veya dolaylı olarak kontrolünün, hisse ya 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"* teşebbüsler arası birleşme ve devralma olarak kabul edilmektedir.
- (234) Daha önce de ifade edildiği üzere, Sözleşme kapsamında BPP ve BPTRL'nin tüm hisselerinin PO tarafından devralınması öngörülmektedir. PO ise dolaylı olarak VITOL'ün tek kontrolündedir.
- (235) Dolayısıyla planlanan işlemin gerçekleştirilmesiyle birlikte BPP ve BPTRL'nin tek kontrolü VITOL'e devredilecektir. Bu kapsamda; başvuru konusu işlem, BPP ve BPTRL'nin kontrol yapısında kalıcı değişiklik meydana getirecek olması hasebiyle 2010/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesinin birinci fıkrası kapsamında bir devralma işlemidir.

G.5.2. Bildirim Yükümlülüğü Açısından Yapılan Değerlendirme

- (236) 2010/4 sayılı Tebliğ'in 7. maddesinin birinci fıkrası *"Bu Tebliğ'in 5. maddesinde belirtilen bir birleşme veya devralma işleminde; işlem 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 hâlinde söz konusu işlemin hukuki geçerlilik kazanabilmesi için Kuruldan izin alınması zorunludur."* demek suretiyle hangi tür birleşme ya da devralma işlemlerinin Kurulun iznine tabi olduğunu belirlemektedir.
- (237) Dosya kapsamında elde edilen işlem taraflarına ait 2022 yılı ciroları incelendiğinde, işlem taraflarının cirolarının Tebliğ'in 7. maddesinde belirtilen eşikleri aştığı görülmüştür. Bu nedenle bildirim konusu işlemin izne tabi bir devralma işlemi olduğu sonucuna varılmıştır.

G.5.3. 4054 Sayılı Kanun'un 7. Maddesi Açısından Yapılan Değerlendirme

- (238) 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 şekilde birleşmeleri veya herhangi bir teşebbüsün ya da kişinin diğer bir teşebbüsün mal varlığını yahut ortaklık paylarının tümünü veya bir kısmını ya da kendisine yönetimde hak sahibi olma yetkisi veren araçları, miras yoluyla iktisap durumu hariç olmak üzere, devralması hukuka aykırı ve yasaktır."* hükmünü amirdir. Bu kapsamda teşebbüsler tarafından başta hâkim durum yaratılması veya mevcut bir hâkim durumu güçlendirilmesi olmak üzere etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuracak şekilde gerçekleştirilen birleşme ve devralma işlemleri yasaklanmaktadır.
- (239) Bu kapsamda rekabetçi endişenin olası etkilerini değerlendirebilmek için *"akaryakıt tedariki", "LPG tedariki", "biodizel satışı", "akaryakıt depolama hizmetleri", "LPG depolama hizmetleri", "benzin dağıtımı", "motorin dağıtımı", "otogaz LPG dağıtımı", "fuel-oil dağıtımı", "gaz yağı dağıtımı", "B2B benzin perakende satışı", "B2C benzin perakende satışı", "B2B motorin perakende satışı", "B2C motorin perakende satışı" ve "otogaz LPG perakende satışı"* pazarlarındaki yatay ve/veya dikey etkilere yer verilmektedir.

G.5.3.1. İşlemin Yatay Boyutuna İlişkin Yapılan Değerlendirme

- (240) Yatay birleşmeler, başta hâkim durum yaratılması veya mevcut hâkim durumun güçlendirilmesi olmak üzere piyasadaki etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması yoluyla

rekabeti kısıtlayıcı sonuçlara neden olabilmektedir. Yatay Birleşme ve Devralmaların Değerlendirilmesi Hakkında Kılavuz'un (Yatay Kılavuz) 22. paragrafında belirtildiği üzere, yatay birleşme ve devralmalar temelde iki şekilde rekabeti önemli ölçüde azaltabilmektedir: (a) Teşebbüsler arasında koordinasyon olmaksızın bir ya da birden fazla teşebbüs üzerindeki önemli rekabetçi baskının ortadan kaldırılması sonucunda pazar gücünün artırılması (tek taraflı etkiler), (b) İlgili pazardaki rekabetin doğasında değişikliğe yol açarak daha önce davranışları arasında koordinasyon bulunmayan teşebbüslerin, koordinasyon içinde bulunmak suretiyle etkin rekabeti önemli ölçüde azaltmaları (koordinasyon doğurucu etkiler). Bu tür bir yoğunlaşma işleminin, işlem sonrasında 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamına girebilecek bir anlaşma veya uyumlu eylemin tarafı olmadan, pazardaki davranışlarını koordine etmek yoluyla fiyatları yükseltmesine ortam hazırlayabileceği kabul edilmektedir.

- (241) Tek taraflı rekabetçi etkilerin değerlendirilmesinde tarafların sahip olduğu pazar payı, yakın rakip olup olmadıkları, müşterilerin sağlayıcı değiştirme olanakları, rakiplerin rekabetçi baskı kurup kuramayacakları ve işlemin önemli bir rekabetçi gücü ortadan kaldırıp kaldırmadığı gibi kriterler belirleyici olmaktadır. Bir devralmanın, ilgili pazarda etkin rekabeti önemli ölçüde engelleyecek nitelikte tek taraflı etkilere yol açıp açmayacağını belirleyen bu faktörlerin hepsinin birden mevcut olması gerekmemekle birlikte işlemin yarattığı etkiler bütüncül olarak değerlendirilmektedir. Yatay Kılavuz'da yer alan tek taraflı etkileri değerlendirmeye esas etkenler aşağıda sıralanmaktadır:

- Birleşme taraflarının sahip olduğu yüksek pazar payı,
- Birleşme taraflarının yakın rakip olması,
- Müşterilerin sağlayıcı değiştirme olanaklarının sınırlı olması,
- Rakiplerin fiyat artışları karşısında üretimlerini artırmalarının muhtemel olmaması,
- Birleşik teşebbüsün rakiplerin büyümesini önleyebilecek kapasitede olması,
- Birleşmenin önemli bir rekabetçi gücü ortadan kaldırması.

- (242) Bu bağlamda tek taraflı etkilerin değerlendirilmesinde kullanılan rekabet ölçütleri aşağıda değerlendirilmektedir.

Pazar Payları ve Yoğunlaşma Oranları

- (243) Yatay Kılavuz'da bir teşebbüsün pazar payı ne kadar yüksekse pazar gücüne sahip olma olasılığının da o derece yüksek olacağı, pazar payında yaşanacak artış ne kadar yüksekse birleşmenin pazar gücünde yol açacağı artışın da o derece yüksek olacağı belirtilmiştir. Öyle ki bir fiyat artışıyla birlikte daha yüksek marjların elde edildiği satış tabanındaki artış ne kadar yüksekse, birleşik teşebbüsün fiyat artışını kârlı bulma olasılığı da üretim miktarındaki azalmaya karşın, o derece yüksektir. Bu kapsamda işlem öncesi ve sonrasına ilişkin pazar payının değerlendirilmesi piyasada oluşacak tek taraflı etkileri ortaya koymak bakımından önem arz etmektedir.
- (244) Bazı pazarlarda, teşebbüslerin pazar payları veya benzer pazar gücü göstergeleri onların pazarda sahip olduğu gücü gösterebilmek bakımından yeterli olmayabilir. Bu niteliğe sahip pazarlarda gerçekleşecek birleşme işlemi özellikle ilgili pazarın yoğunlaşmış olduğu bir durumda, pazarın rekabetçi dinamiklerinde, ciddi ve rekabet karşıtı bir yönde değişikliğe yol açabilmektedir. Bu çerçevede birleşme işleminin taraflarından biri pazara yeni girmiş veya önemli bir yenilikçi firma ise pazarın dinamiklerinde önemli bir farklılık meydana gelecektir.
- (245) Söz konusu etkenlere ek olarak, birleşme işleminin rekabeti sınırlayıcı etkilerinin yanı sıra alıcı gücü, giriş engelleri, işlemin sağlayacağı muhtemel etkinlik kazanımları gibi dengeleyici unsurların da dikkate alınacağı da belirtilmelidir.

- (246) Pazar payları ve yoğunlaşma seviyeleri, pazar yapısı ile birleşme işleminin tarafları ve diğer teşebbüsler arasındaki rekabete ilişkin önemli bilgiler sunan öncül göstergeler arasında yer almaktadır.
- (247) Yatay Kılavuz'un 17. paragrafında; yoğunlaşma işlemlerinde rekabetin önemli ölçüde engellenmesine ilişkin pazar payı eşiklerinin değerlendirilmesine yönelik olarak, %50 ve üzeri bir pazar payının, istisnai durumlar dışında, tek başına hâkim durumu gösterebilecek bir özelliğe sahip olabileceği belirtilmektedir. Bununla birlikte bir devralma işleminde, işlem gerçekleştirildikten sonraki durum itibarıyla teşebbüsün pazar payının %50'nin altında kalması hâlinde dahi pazara ve teşebbüslere ilişkin çeşitli faktörlerin niteliğine bağlı olarak rekabetçi kaygılar söz konusu olabilmektedir.
- (248) Birleşik teşebbüsün pazarda sahip olacağı yüksek pazar payı ile rakiplerin pazar payı karşısındaki zayıf konumu, işlem sonrasında oluşacak pazar gücünün rakipler tarafından kısıtlanması ihtimalinin düşük olacağı şeklinde yorumlanmaktadır. Böyle durumlarda, diğer teşebbüslerin sayıları ve güçleri, kapasite kısıtı altında olup olmadıkları ve birleşme işlemine taraf olan teşebbüslerin birbirlerine yakın rakip olup olmadıklarına bakılması gerekmekte, işleme taraf olan teşebbüslerin toplam payları %40'ın altında olsa dahi, bu tür faktörleri dikkate almak suretiyle, etkin rekabetin önemli ölçüde kısıtlandığı sonucuna ulaşılabilmektedir.
- (249) Birleşik teşebbüsün ve rakiplerinin pazar paylarına ve görece konumlarına ilaveten, ilgili pazarda işlem sonrasında oluşacak olan yoğunlaşma oranları da işlemin değerlendirilmesi bakımından önem arz etmektedir. Nitekim Yatay Kılavuz'un 15. paragrafında "*Bir pazardaki yoğunlaşma seviyeleri, pazarın rekabetçi yapısı hakkında faydalı bilgiler sunar. Yoğunlaşma seviyelerini ölçmek için, yoğunlaşma oranı (CR4, CR5 vb.), Herfindahl Hirschman Endeksi (HHI) veya diğer ölçütler kullanılabilir.*" ifadesi yer almaktadır.
- (250) Literatürde en sık kullanılan yoğunlaşma oranları CR4 ve CR8 olmakla birlikte endüstriye bağlı olarak farklı ölçümler de kullanılmaktadır. Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) tarafından Yıllık Sanayi ve Hizmet İstatistikleri (YSHİ) araştırmasında CR4 şu şekilde yorumlanmaktadır:
- $CR4 < 30$ ise düşük derecede yoğunlaşma,
 - $30 \leq CR4 < 50$ ise orta derecede yoğunlaşma,
 - $50 \leq CR4 < 70$ ise yüksek derece yoğunlaşma,
 - $CR4 \geq 70$ ise çok yüksek derecede yoğunlaşma.
- (251) Her ne kadar sektör özelinde farklı firma sayıları ile elde edilecek yoğunlaşma oranlarının yorumu ve niteliği farklı olmakla birlikte CR4 ve CR5 değerleri sektörün büyük oyuncularının konumunu görebilmek bakımından önemli bir emare sunmaktadır.
- (252) Yine HHI değerlerine ilişkin olarak Yatay Kılavuz'da:
- HHI endeksi 1.000'in altında kalan işlemlerde,
 - HHI endeksinin 1.000 ile 2.000 arasında olduğu ve işlem neticesinde HHI endeksindeki değişimin 250'nin altında kaldığı ya da
 - HHI endeksinin 2.000'nin üzerinde olduğu ancak işlem neticesinde HHI endeksindeki değişimin 150'nin altında kaldığı

işlemlerde bazı istisnalar hariç olmak üzere rekabetçi kaygılar oluşma ihtimalinin düşük olduğu belirtilmektedir. Öte yandan söz konusu HHI seviyeleri ve HHI değişim değerleri, inceleme konusu işlem neticesinde rekabetçi kaygıların oluşma ihtimali konusunda öncül göstergeler olup, bu tür kaygıların mevcudiyeti konusunda kesin hüküm oluşturmadığı da belirtilmelidir.

- (253) İnceleme kapsamında işlemin etkilenen pazarlar üzerindeki yukarıda etkileri değerlendirilmiş olup pazardaki mevcut yoğunlaşma ve işlem neticesinde oluşacak durum kıyaslanmaktadır. Bu kapsamda işlem sonucunda yatay ve dikey etkilenen pazarlar, 2023 yılına ait pazar payı, CR4, CR5 ve HHI değerleri açısından değerlendirilmektedir. Seçilen değişkenler için yapılan hesaplamalarda depolama kapasitesi, bayi sayısı, dağıtım seviyesinde ve perakende seviyesindeki satış miktarı kırımları kullanılmıştır. Söz konusu değerlendirmelerin sunulmasında EPDK'den gelen cevabi yazı, petrol piyasasına ilişkin yıllık sektör raporları, LPG piyasasına ilişkin yıllık sektör raporları, hem akaryakıt hem LPG için yürürlükte olan lisansları içeren veri dosyaları kullanılmıştır.

a) Tek Taraflı Etkiler Bakımından Yapılan Değerlendirmeler

1. Benzin ve Motorin Dağıtım Pazarı

- (254) EPDK 2021-2023 Yılları Petrol Piyasası Sektör Raporları verileri uyarınca benzin ve motorin dağıtım pazarında Türkiye'de faaliyet gösteren teşebbüslerden miktar bazında pazar payı⁸² en yüksek olan ilk 10 teşebbüs ve işlem sonrasını temsil eden birleşik teşebbüsün bilgileri incelendiğinde, 2023 yılına ilişkin hesaplamalardan, işlem öncesinde Türkiye'de benzin dağıtım pazarında SHELL elde ettiği %29,13'lük pay ile ilk sırada yer alırken OPET %24,88'lik pay ile ikinci sırada, PO %17,17'lik pay ile üçüncü sırada, BP ise %9,91'lik pay ile dördüncü sırada yer almaktadır. Bununla birlikte PO'nun BP'yi devralması ile işlem sonrasında birleşik pazar payını %27,09'a çıkararak benzin dağıtım pazarında ikinci sıraya yükseleceği görülmektedir. Dolayısıyla %29,13'lük pay ile lider konumda bulunan SHELL'in işlem sonrasında da lider konumunu sürdürdüğü anlaşılmaktadır. Bu kapsamda SHELL ve OPET gibi önemli rakiplerin bulunması sebebiyle benzin dağıtım pazarında işlemin herhangi bir rekabetçi endişe oluşturmayacağı anlaşılmaktadır.
- (255) Bahsi geçen veriler incelendiğinde ayrıca, işlem öncesinde motorin dağıtım pazarında PO'nun %22,64'lük pay ile lider konumda, SHELL'in ise %18,32'lik pay ile ikinci sırada yer aldığı görülmektedir. Bununla birlikte işlem öncesinde ilk sırada yer alan PO'nun %7,27'lik pay ile dördüncü sırada yer alan BP'yi devralarak pazar payını %29,91'e çıkaracağı ve Türkiye motorin dağıtım pazarında lider konumunu güçlendireceği görülmektedir. Diğer yandan 2022 ve 2021 yılındaki pazar payları bakımından ise %30 seviyesinin üzerine geldiği anlaşılmaktadır. İşlem öncesinde ikinci sırada yer alan SHELL'in ise %18,32'lik pay ile işlem sonrasında da yerini koruduğu görülmekte ancak motorin dağıtım pazarında PO ile arasındaki pazar payı farkının %4,32'den %11,59'a yükselerek açıldığı dikkat çekmektedir. Bunun yanı sıra motorin dağıtım pazarına ilişkin HHI değerleri işlem öncesi ve sonrası için sırasıyla 1465,30; 1794,48 olmakta, işlemin HHI değerinde 329,18 birimlik bir artış meydana getireceği anlaşılmaktadır. Söz konusu değerlere bakıldığında ise meydana gelen artışın HHI değerlerine ilişkin Yatay Kılavuz'da belirtilen eşikleri aştığı görülmektedir.
- (256) Türkiye motorin dağıtım pazarında işlem sonrasında PO'nun pazar lideri konumunu güçlendirmesi, OPET ve SHELL gibi büyük ölçekli rakiplerinin hayli üzerinde pazar payına sahip olması, Yatay Kılavuz'da belirtilen HHI eşiklerinin aşılması hususları dikkate alındığında motorin dağıtım pazarında işlemle birlikte tek taraflı etkiler bağlamında değerlendirilmesi gereken bir yoğunlaşma artışının meydana geldiği görülmektedir.

2. Otogaz LPG Dağıtım Pazarı

- (257) EPDK'dan elde edilen veriler kullanılarak hesaplanan Türkiye'de otogaz LPG dağıtım pazarında faaliyet gösteren teşebbüslerden miktar bazında pazar payı en yüksek olan ilk 10 teşebbüs ve işlem sonrasını temsil eden birleşik teşebbüsün bilgileri incelendiğinde,

⁸² Söz konusu pazar paylarının hesaplanmasında 2020, 2021 ve 2022 yılı ton cinsinden satış miktarı verileri kullanılmıştır.

işlem öncesinde LPG dağıtım pazarında AYGAZ'ın sahip olduğu %25,96'lık pazar payı ile ilk sırada yer aldığı, PO'nun ise %12,4 pazar payı ile ikinci büyük oyuncu olduğu görülmektedir. Otogaz LPG dağıtım pazarında SHELL %9,71 pazar payı ile üçüncü sırada yer alırken BP ise %7,31 pazar payı ile dördüncü oyuncu konumundadır. Bununla birlikte PO'nun BP'yi devralması ile işlem sonrasında birleşik teşebbüsün pazar payı %19,71'e yükselmektedir.

- (258) Otogaz LPG dağıtım pazarına ilişkin HHI değerleri işlem öncesi ve sonrası için sırasıyla 1390,82; 1572,11 olmakla birlikte işlemin HHI değerinde 181,28 birimlik bir artış meydana getireceği anlaşılmaktadır. Söz konusu değerlere bakıldığında ise meydana gelen artışın Yatay Kılavuz'da belirtilen eşiklerin altında kaldığı görülmektedir.
- (259) Otogaz LPG dağıtım pazarında AYGAZ gibi önemli bir rakibin varlığı, pazarın 70 adet dağıtıcı teşebbüsün faaliyet gösterdiği parçalı bir yapıda olması, bildirim konusu işlem neticesinde gerçekleşecek yoğunlaşma seviyesinin Yatay Kılavuz'da belirtilen HHI eşiklerinin altında kalması dikkate alındığında, planlanan işlemin otogaz LPG dağıtım pazarında rekabetçi bir endişe oluşturmayacağı kanaatine varılmıştır.

3. Gaz Yağı Dağıtım Pazarı

- (260) EPDK'nin 2016 yılında düşük vergili ürün ile ilgili olarak getirdiği kota uygulaması ile gaz yağının kullanım amacı ısınma ve aydınlatma olarak kısıtlanmış ve gaz yağı pazarı daralmıştır. Gaz yağı satışı yapmak isteyen bayiler⁸³ ilk olarak pompa ve dış satış yolu ile satışını gerçekleştirecekleri ortalama yıllık gaz yağı miktarını dağıtıcılarına bildirmektedirler. Dağıtıcı lisansı sahipleri bu bilgiler ışığında bir sonraki yıl kullanılacak olan gaz yağı miktarı ve kullanım yeri ile ilgili bilgileri EPDK'ye sunmaktadırlar. EPDK gerekli incelemeler sonrasında TÜPRAŞ'a dağıtıcının bir yıl için kullanabileceği gaz yağı tahsis miktarını bildirmektedir. Dağıtıcı bildirilen gaz yağı tahsis miktarını bayilerine, bayilerin kendisine bildirmiş olduğu projeksiyon çerçevesince tedarik etmektedir. Gaz yağı için tek ikmal kaynağı TÜPRAŞ Kırıkkale Rafinerisi olup sadece rafineriden tedarik gerçekleştirilmektedir.
- (261) Türkiye gaz yağı dağıtım pazarında faaliyet gösteren bütün teşebbüsler ve bunların pazar paylarına ilişkin EPDK'dan elde edilen verilerle yapılan hesaplamalar neticesinde, işlem öncesinde gaz yağı dağıtım pazarında PO'nun %41,03'lük pay ile ilk sırada, OPET'in ise %18,94'lük pay ile ikinci sırada yer aldığı görülmektedir. Bununla birlikte işlem öncesinde ilk sırada yer alan PO'nun, %14,98'lik pay ile üçüncü sırada yer alan BP'yi devralması ile birleşik teşebbüsün pazar payını %56,01'e çıkararak gaz yağı dağıtım pazarında oldukça güçlü bir konuma geleceği görülmektedir. Yine işlem öncesinde ikinci sırada yer alan OPET'in %18,94'lük pay ile işlem sonrasında da yerini koruduğu görülmekte ancak gaz yağı dağıtım pazarında lider konumunu daha da güçlendiren rakibi ile arasındaki pazar payı farkının %22,09'dan %37,07'ye yükseleceği anlaşılmaktadır.
- (262) Gaz yağı dağıtım pazarına ilişkin HHI değerleri işlem öncesi ve sonrası için sırasıyla 2486,63; 3717,01 olmakla birlikte işlemin HHI değerinde 1230,37 birimlik bir artış meydana getireceği anlaşılmaktadır. Söz konusu değerlere bakıldığında ise meydana gelen artışın Yatay Kılavuz'da belirtilen eşikleri aştığı belirlenmiştir.
- (263) Yoğunlaşma seviyesini ölçmek için kullanılan diğer ölçütlerden olan CR4 ve CR5 seviyelerine ilişkin hesaplamalardan, CR4 değerine göre gaz yağı dağıtım pazarının işlem öncesinde çok yüksek yoğunlaşma düzeyine sahip olduğu, CR4 ve CR5 değerlerinde sırasıyla %7,76; %4,1 seviyesinde değişim meydana geleceği anlaşılmaktadır. Dolayısıyla pazar payları dikkate alındığında işlem öncesinde dahi

⁸³ Gaz yağı satışı yapmak isteyen bir bayinin "İş Yeri Açma ve Çalışma" ruhsatında gaz yağı tankı olduğuna ilişkin bilginin yer alması gerekmektedir.

yoğunlaşmış bir yapıda olan gaz yağı dağıtım pazarının daha da yoğunlaşmış bir yapıya bürüneceği anlaşılmaktadır.

- (264) Yukarıda yer alan açıklamalar çerçevesinde, işlem sonrasında birleşik teşebbüsün gaz yağı dağıtım pazarında Yatay Kılavuz'da hâkim durum yaratılması bakımından öngörülen %50 eşiğinin üzerinde olduğu, yoğunlaşmış olan pazar yapısının daha da yoğunlaşmış hale geldiği görülmektedir. Dolayısıyla gaz yağı dağıtım pazarı bakımından PO'nun sahip olacağı pazar gücü itibarıyla etkin rekabeti önemli ölçüde kısıtlayabileceği bir pazar payına ulaşacağı ve pazardaki yoğunlaşma oranında meydana gelen değişikliğin de bu sonucu desteklediği kanaatine varılmıştır.

4. Fuel-Oil Dağıtım Pazarı

- (265) 5015 sayılı Petrol Piyasası Kanunu'nda akaryakıt tanımı içerisinde yer alan fuel-oil türleri; yüksek kükürlü fuel-oil, fuel-oil ve kalorifer yakıtını içermektedir. Fuel-oil ısı, enerji ve buhar ihtiyacı olan tüm binalarda, kazanlarda ve fabrikalarda yaygın olarak kullanılmaktadır. Fuel-oil ürünüde ikmaller direkt olarak rafinerilerden yapılmaktadır. Bayi kendi serbest iradesi ile müşterisine satış yapmakta olup dağıtıcı şirketler hiçbir son kullanıcıya doğrudan ulaşmamakta veya bayilerini son kullanıcılara ulaşmakta aracı olarak kullanmamaktadır. Ek olarak sadece fuel-oil satışı yapabilen küçük işletmeler olan istasyonsuz bayiler tarafından da fuel-oil satışı yapılabilmektedir. İstasyonsuz bayiler, kamu ihaleleri kapsamında, daha çok Güneydoğu ve Karadeniz Bölgeleri'nde kalorifer yakıtı ile ısıtılan kamu binalarının ihtiyacı için gerekli olan ürün teslimi konusunda hizmet vermektedir.
- (266) EPDK'den elde edilen veriler neticesinde hesaplanan, Türkiye'de fuel-oil dağıtım pazarında faaliyet gösteren, miktar bazında pazar payı en yüksek olan ilk 10 teşebbüs ve işlem sonrasını temsil eden birleşik teşebbüsün bilgileri incelendiğinde, işlem öncesinde fuel-oil dağıtım pazarında 2023 yılı bakımından OPET'in sahip olduğu %31,75 pazar payı ile ilk sırada yer aldığı görülmektedir. PO'nun pazar payı ise yıllar itibarıyla düşüş göstermekte olup 2021 yılında %39,8 olan pazar payı 2022 yılında %30,19, 2023 yılında ise %22,67 seviyesine gerilemiştir. PO sahip olduğu %22,67 pazar payı ile hâlihazırda pazarda ikinci büyük oyuncu konumundadır. BP ise %2,19 ile oldukça sınırlı bir paya sahiptir. PO'nun BP'yi devralması ile işlem sonrası birleşik teşebbüsün pazar payının %24,86'ya yükseleceği ve pazarda OPET'in ardından ikinci büyük oyuncu konumunda olmaya devam edeceği görülmektedir.
- (267) Fuel-oil dağıtım pazarına ilişkin HHI değerleri işlem öncesi ve sonrası için sırasıyla 1757,73,32; 1856,97 olmakla birlikte işlemin HHI değerinde 99,24 birimlik bir artış meydana getireceği anlaşılmaktadır. Söz konusu değerlere bakıldığında ise meydana gelen artışın Yatay Kılavuz'da belirtilen eşikler açısından rekabetçi kaygılar oluşturma ihtimalinin düşük bir seviyede olduğu görülmektedir.
- (268) Yoğunlaşma seviyesini ölçmek için kullanılan diğer ölçütlerden olan CR4 ve CR5 seviyelerine ilişkin hesaplamalara bakıldığında, devralma öncesinde dört büyük teşebbüsün toplam payını ifade eden CR4 endeksinin %72,76 iken devralma sonrasında %74,95'e; CR5 endeksinin ise %75,84 seviyesinden %78,03'e yükseleceği görülmektedir. Bu kapsamda CR4 ve CR5 değerlerinde sınırlı bir artış olduğu görülmektedir.
- (269) Bu çerçevede HHI değişim seviyesi, rakip dağıtıcıların konumu, CR4 ve CR5 değişimindeki sınırlı artış göz önüne alındığında PO'nun işlem sonrası elde ettiği pazar payı ile fuel-oil dağıtım pazarında bildirim konusu işlem neticesinde rekabet karşıtı endişelerin doğmayacağı anlaşılmaktadır.

5. Motorin Dağıtım Pazarı ve Akaryakıt Depolama Hizmetleri Pazarı Arasındaki İlişki

- (270) Yukarıda yer alan başlıklarda dağıtım pazarına ilişkin tek taraflı etkilere yönelik değerlendirmeler sunulmuştur. Bu doğrultuda gaz yağı dağıtım ve motorin dağıtım pazarlarında birleşik teşebbüsün sahip olacağı pazar gücü itibarıyla bildirim konusu işlemin rekabetçi endişeler meydana getirebileceği değerlendirilmiştir. Daha önce ifade edildiği üzere, dağıtıcı lisansı sahipleri, gerek ithal ettiği ürünleri gerekse rafinerilerden satın aldığı ürünleri, satış ve dağıtımdan önce depolama ihtiyacı duymaktadır. Başka bir deyişle ürünlerin dağıtımına kadar depolama tesislerinde muhafaza edilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda depolama ve dağıtım faaliyetleri arasındaki ilişki, ürünün nihai tüketiciye ulaştırılması bakımından önem arz etmektedir. Akaryakıt ürün gamı içerisinde ise motorin ürün grubunun dağıtım 2023 yılında %85,5 ile oldukça önemli bir paya sahiptir. Bu çerçevede motorin dağıtım pazarı ile akaryakıt depolama hizmetleri pazarı arasındaki ilişkinin ortaya konulmasında fayda bulunmaktadır.
- (271) Daha önce de ifade edildiği üzere depolama hizmeti sunan dağıtıcılar depolama faaliyetlerini yalnızca kendi ürünleri için gerçekleştirmemekte, üçüncü kişilere karşı depolama lisansı sahiplerinin 5015 sayılı Kanun'dan gelen bazı yükümlülükleri de bulunmaktadır. 5015 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında depolama lisansına sahip olan dağıtıcılar iletim ve depolamada kapasite kısıtları dışında kendilerine gelen talepleri ayırım gözetmeksizin karşılamak ile yükümlüdürler. Ayrıca, aynı Kanun'un 16. maddesine göre rafineri, akaryakıt ve LPG dağıtıcı lisansı sahiplerinin ikmal ettiği günlük ortalama ürün miktarının minimum yirmi katını kendi depolarında veya lisanslı depolama tesislerinde topluca ve statülerine göre ayrı ayrı bulundurma yükümlülüğü söz konusudur.
- (272) Pazardaki düzenlemeler, depolama kapasitesinin yeterliliğini ve bu kapasitenin pazarın işleyişini sağlayacak şekilde kullanılması gerektiğini vurgulamaktadır. Depolama lisansına sahip olan dağıtıcıların faaliyetlerine ilişkin getirilen; kapasite kısıtı olmaması durumunda taleplerin karşılanma zorunluluğu veyahut ulusal stok tutma yükümlülükleri, depolama kapasitesinin bir anlamda da arz güvenliğinin sağlanmasına ilişkin düzenlemeler olarak görülebilir.
- (273) Bu bağlamda depolama faaliyetleri, dolaylı olarak dağıtım sürecine etki edebilmektedir. Başka bir deyişle, iki pazar arasında sıkı bir ilişkinin varlığından bahsetmek mümkündür. Ürünün nihai tüketiciye ulaşmasına kadar geçen tedarik sürecinde depolama faaliyetinin yalnızca ürünlerin muhafazası veya stok tutma faaliyeti olarak görülmemesi, söz konusu faaliyetin dağıtımın sürekliliği bakımından kritik bir unsur olarak görülmesi gerekmektedir. Zira 2024 yılı itibarıyla lisanslı depolama kapasitesi bakımından 93 tesiste depolama hizmeti sunan 49 firma bulunmakta olup depolama kapasitesinin yaklaşık %80'ine aynı zamanda dağıtıcı lisansı bulunan firmalar sahiptir⁸⁴.
- (274) EPDK'den elde edilen verilerle hesaplanan, dağıtım seviyesindeki ilk beş teşebbüsün Türkiye geneli benzin ve motorin dağıtımındaki pazar payları ile yine Türkiye genelindeki toplam akaryakıt depolama kapasiteleri incelendiğinde⁸⁵, benzin dağıtımındaki payı %17,17, motorin dağıtım pazarında pazarındaki payı ise %22,64 olan PO'nun depolama kapasitesi bazlı pazar payının ise %16,86 olarak gerçekleştiği görülmektedir. Devre konu teşebbüs konumundaki BP'nin ise toplam depolama kapasitesi bakımından pazar payı %7,51 iken benzin dağıtım pazarındaki pazar payı %9,91 ve motorin dağıtım pazarındaki pazar payı %7,27'dir. İşlem sonrası durumda ise birleşik teşebbüsün toplam

⁸⁴<https://lisans.epdk.gov.tr/epvysweb/faces/pages/lisans/petrolDepolama/petrolDepolamaOzetSorgula.xhtml>, Erişim Tarihi: 28.08.2024.

⁸⁵ Türkiye geneli akaryakıt depolama kapasitesine ilişkin pazar payları, dağıtıcı teşebbüslerin hisse sahibi olduğu depolardaki hisse payları oranında dağıtılarak hesaplanmıştır.

depolama kapasitesi bakımından pazar payı %24,37 iken benzin ve motorin dağıtım pazarlarında sırasıyla %27,09 ve %29,91 pazar payına ulaşacaktır.

- (275) OPET ise toplam depolama kapasitesi bakımından %16,04 pazar payına sahipken benzin dağıtım pazarında %24,88, motorin dağıtım pazarında %17,85 pazar payına sahiptir. Bununla birlikte SHELL'in, toplam depolama kapasitesi bakımından %8,50 pazar payına sahip olduğu, benzin dağıtım pazarında %29,13, motorin dağıtım pazarında ise %18,32 pazar payına sahip olduğu görülmektedir. GÜZEL ENERJİ ise toplam depolama kapasitesi bakımından %4,59 pazar payına sahipken benzin dağıtım pazarında %6,41, motorin dağıtım pazarında %7,35 pazar payına sahiptir.
- (276) Bu kapsamda, dağıtım ve depolama faaliyetinde bulunan teşebbüslerin, sahip oldukları depolama kapasitesi bazında hesaplanan pazar payları ile benzin ve motorin dağıtım pazar paylarının büyük oranda benzeştiği dikkat çekmektedir. Esasında bir teşebbüs, dağıtım pazarındaki pazar payı ne kadar yüksekse o kadar çok depolama kapasitesine ihtiyaç duyacaktır. Bununla birlikte depolama kapasitesi bakımından önemli derecede pazar gücü bulunan bir teşebbüsün, dağıtım pazarındaki faaliyetlerinin esnekliğini artırabileceğini ve dağıtım pazarındaki konumunu güçlendirebileceğini söylemek de mümkündür. Teşebbüslerin sahip olduğu pazar payları, her iki faaliyetin birbiriyle ilişkili olduğunu destekler niteliktedir. Nitekim 2024 tarihli Akaryakıt Sektör Raporu'nda da depolama kapasitesine sahip olunmasının dağıtıcı firmalara rekabetçi avantaj sağladığı ifade edilmiş olup genel itibarıyla dağıtım pazarında yüksek pazar gücüne sahip olan firmaların depolama kabiliyetlerinin de yüksek olduğu belirtilmiştir.
- (277) Bu hususlara ek olarak uygun depolama kapasitesinin ürün ithalatı için de önem arz ettiği görülmektedir. Daha önce de belirtildiği edildiği üzere Türkiye'de motorin talebinin tamamının yurt içindeki üretim ile karşılanamaması sebebiyle motorin arzında ithalatın önemli bir payı bulunmakta olup ithal edilerek Türkiye'de satışa sunulacak motorinin ulusal marker eklenmek suretiyle millileştirilmiş olması gerekmektedir. Bu çerçevede ülkeye gelen ürün ilk olarak antrepo içeren her terminalde en az 1 adet bulunan sayaçlardan geçerek akaryakıt antrepolarına aktarılmakta, antrepolarda bekletilecek olan ithal ürün tanka dolum sonrasında ulusal marker eklenmesi ile millileştirilmektedir. Gümrük ve gözetimci kontrolünde beyannamede açılan miktar kadar millileştirme yapılarak antrepo memuru tarafından tanklar mühürlenmekte, antrepodan çıkan miktar ile milli tanka giren miktar aynı olmak durumundadır. Bu işlem otomasyon sistemi tarafından kayda alınmaktadır. Gözetimci ulusal marker ölçümü yaparak herhangi bir problem yoksa ürünün satışa açılması yetkisini vermektedir. Diğer deyişle antrepo tanklarına tüm giriş ve çıkışların gümrük kontrolünde ve sayaç üzerinde yapılması gerekmekte olup ithalat yapılabilmesi için gereken ayrı antrepo tanklarında ulusal marker eklemesi yapılmamaktadır. Millileştirilen ürün ise antrepodan depoya alınmaktadır.
- (278) EPDK'den elde edilen bilgilerden, 2022 ve 2023 yılları özelinde toplam millileştirilmiş motorinin depolama tesisleri bazında kırılımına göre, (.....) motorinin en fazla millileştirildiği depolama tesisi olduğu görülmektedir. İthal edilen motorinin millileştirilmesi açısından diğer önemli depolama tesislerinin ise (.....) ve (.....) olduğu görülmektedir.
- (279) Motorin arzına ilişkin olarak, 2010-2023 yılları arasında Türkiye'deki motorin üretimi ile rafinericilerin ve dağıtıcıların ithalat miktarının seyri incelenmiştir. Buna göre, dağıtıcıların ithalatının motorin için önemli bir tedarik kaynağı olduğu, ilgili yılların çoğunda dağıtıcı ithalatının yurt içi üretimden yüksek seviyede olduğu izlenmektedir. Pazarda genel itibarıyla rafineri üretiminin arttığı dönemlerde dağıtıcı ithalatının azalma eğiliminde olduğu (ve tam tersi) söylenebilecektir. 2014-2017 aralığındaki dönemde üretimde yaklaşık %71 oranında artış yaşanması karşısında, önceki yıllarda dağıtıcı ithalatında yaşanan artış hızı yavaşlamış ve ilgili dönemde dağıtıcı ithalatı yalnızca yaklaşık %9 artmıştır. 2018 yılından itibaren yurt içi rafineri üretimde gerçekleşen yüksek seviyede

artış ile ilerleyen yıllarda dağıtıcı ithalatının üretim seviyesinin altına indiği görülmektedir. Üretimde 2019, 2020 ve 2021 yıllarında yaşanan artış büyük ölçüde STAR'ın faaliyete geçmesinden kaynaklanmaktadır.

- (280) Bunun yanında motorin ithalatının, büyük oranda dağıtıcılar tarafından gerçekleştirildiği anlaşılmaktadır. Şöyle ki; 2016-2023 dönemi incelendiğinde, dağıtıcılar tarafından yapılan ithalat miktarının rafinerici ve dağıtıcıların toplam motorin ithalatının %78'inden fazlasına tekabül ettiği görülmektedir. Bu noktada teşebbüs bazında ithalat miktarının incelenmesinde fayda olacaktır.
- (281) Bu bağlamda son 5 yıla ilişkin teşebbüs bazında motorin ithalatı miktarları, EPDK Petrol Piyasası Yıllık Sektör Raporları (2018-2023) kullanılarak hesaplanmıştır. Hesaplamalara göre 2021 yılına kadar PO'nun en büyük motorin ithalatçısı olduğu, 2021 yılında ise OPET'in PO'yu geçerek birinci sıraya yükseldiği anlaşılmaktadır. Buna ek olarak söz konusu dönemde PO ve OPET'in ithalatının TÜPRAŞ'ın ithalatından fazla olduğu, 2018 ve 2023 yılları hariç olmak üzere SHELL tarafından gerçekleştirilen ithalatın da TÜPRAŞ'inkinden daha fazla olduğu anlaşılmaktadır. Bu çerçevede, toplam motorin ithalatı içerisindeki payları dikkate alındığında PO, OPET ve SHELL'in incelenen dönem içerisinde daima önemli oyuncular olduğunu söylemek mümkündür. Anılan ilk üç dağıtıcının toplam motorin ithalatının, tüm dağıtım firmaları tarafından yapılan ithalat içerisindeki paylarına bakıldığında ise, PO, OPET ve SHELL tarafından gerçekleştirilen motorin ithalatının, dağıtıcılar tarafından gerçekleştirilen toplam ithalat içerisinde 2023 yılı hariç olmak üzere daima %60'ın üzerinde seyrettiği görülmektedir. Bu bakımdan söz konusu üç teşebbüs tarafından gerçekleştirilen ithalatın dağıtıcılar tarafından gerçekleştirilen ithalat içerisinde önemli bir yer tuttuğu anlaşılmaktadır.
- (282) Bu itibarla, dağıtım firmalarının motorin ithalatındaki paylarının, motorin dağıtım pazarındaki payları ile genel itibarıyla benzer bir görünüm arz ettiği söylenebilecektir. Nitekim motorin dağıtım pazarında ilk üç sırada yer alan teşebbüsler motorin ithalatında da ilk üç sırayı paylaşmaktadır.
- (283) Yukarıda değinilen hususlar çerçevesinde, depolama kapasitesine sahip olunmasının ithalat açısından önemli bir rekabetçi avantaj sağladığı, motorin dağıtımında önemli konumda bulunan dağıtıcıların motorin ithalatında da önemli oyuncular olduğu, dağıtım seviyesindeki güçlü oyuncuların genel itibarıyla Türkiye'deki toplam depolama kapasitesinin önemli bir kısmına sahip oldukları değerlendirilmektedir. Bu itibarla, birleşik teşebbüsün işlem sonrasında sahip olacağı depolama kapasitesi bakımından özellikle ithalatın önem kazandığı motorin dağıtım pazarındaki konumunu daha da güçlendirmesine imkân sağlayacağı anlaşılmaktadır.

6. B2C Benzin Perakende Satışı, B2C Motorin Perakende Satışı ve Otogaz LPG Perakende Satışı Pazarları

- (284) EPDK aylık ve yıllık sektör raporlarında benzin, motorin, fuel-oil, havacılık yakıtları ve denizcilik yakıtları bayiye teslim, diğer teslim ve serbest kullanıcıya teslim olmak üzere üç ayrı teslim türü özelinde sınıflandırılmaktadır. Teslim türlerinin ilgili raporlarda yer alan açıklamaları şu şekildedir:

- *Bayiye Teslim:* Akaryakıt ve ihrakiye bayilik lisansı sahiplerine yapılan teslimler (Taşıt Tanıma Sistemi ile yapılan satışlar dâhil),
- *Serbest Kullanıcıya Teslim:* Serbest kullanıcı lisansı sahiplerine yapılan teslimler (Serbest kullanıcı; kalorifer yakıtı, fuel-oil ve motorinde yıllık 5.000 tondan aşağı olmayacak şekilde EPDK tarafından ürün bazında belirlenen tüketim miktarından fazla yıllık petrol tüketimi olan lisanslı kullanıcıyı ifade etmektedir. Serbest kullanıcı lisansı sahipleri piyasada; kullanım türüne göre kalorifer yakıtı, fuel-oil ve motorini doğrudan dağıtıcı lisansı sahiplerinden temin edebilmektedirler.)
- *Diğer Teslim:* Lisanssız kişilere yapılan teslimler.

- (285) EPDK'den elde veriler neticesinde hesaplanan 2023 yılında yapılan teslim türünün toplam teslim edilen miktarın ne kadarına karşılık geldiğini gösteren veriler incelendiğinde, dağıtıcıların akaryakıt satışlarının çok büyük bir bölümünü istasyonlar aracılığıyla yapılan perakende satışların oluşturduğu görülmektedir.
- (286) Daha önce ifade edildiği üzere dağıtım şirketleri istasyonlar aracılığıyla yapılan satışlar bakımından yerel ölçekte rekabet hâlinindedir. Bu bakımdan devralma işleminin yerel seviyedeki rekabetçi etkisinin değerlendirildiği yakalama alanı metodolojisi ile yapılan analizlere bu bölümde yer verilmektedir. Bununla birlikte işlem taraflarının faaliyetlerinin örtüştüğü il ve ilçeler özelinde yoğunlaşma analizine de söz konusu alanlardaki görünümü sunmak için yer verilmektedir.
- (287) Yerel bazda yoğunlaşmanın değerlendirilmesinde kullanılan veri seti EPDK'den elde edilen ürün grubu bazında 2023 yılı pompa satış miktarı verilerini kapsamaktadır. Buna ek olarak her ne kadar benzin ve motorin perakende satışları bakımından pazar B2B ve B2C olarak alt kırılımlara ayrılrsa da EPDK 'den elde edilen bilgilerin tüm satışları içermesi nedeniyle B2C satış miktarı kapsamında sunulan bilgilere B2B satış miktarları da dâhildir.

Bayi Sayısı Bakımından Pazar Payları ve Yoğunlaşma Oranları

- (288) Perakende pazarında satış, istasyonlarda gerçekleşmektedir. Bu bakımdan dağıtıcıların hem akaryakıt hem otogaz LPG özelinde bayi sayılarını incelemek gerekmektedir. Dağıtıcı konumundaki teşebbüsler hem akaryakıt hem de otogaz LPG dağıtım faaliyeti yahut sadece belirli bir ürün grubunun dağıtımını yapabilmektedir. Buna bağlı olarak da akaryakıt ve otogaz LPG bayileşme ağındaki istasyon sayısı farklılaşabilmektedir. Türkiye genelinde 12495 istasyon ile akaryakıt perakende satışı yapılırken, otogaz LPG satışı 10716 bayi vasıtasıyla yapılmaktadır.
- (289) EPDK verilerine⁸⁶ göre Türkiye genelindeki bayi sayıları ve pazar payları incelendiğinde, işlem öncesinde en fazla bayiye sahip teşebbüs 1932 adet bayi ile PO'dur. PO'yu sahip olduğu bayi sayısı bakımından 1826 adet bayi ile OPET, 1157 adet bayi ile SHELL takip etmektedir. GÜZEL ENERJİ'nin 924 adet, TP'nin 808 adet, BP'nin ise 773 adet bayisi bulunmaktadır. Bununla birlikte PO'nun bayi sayısı bakımından pazarda altıncı büyük teşebbüs BP'yi devralması ile işlem sonrasında birleşik teşebbüsün bayi sayısı 2705'e yükselmektedir.
- (290) İşlem özelinde dağıtıcı teşebbüslerin bayi sayısı bakımından hesaplanan pazar payları değerlendirildiğinde ise, işlem öncesinde PO'nun sahip olduğu %15,46 pazar payı ile ilk sırada yer aldığı, %14,61 pazar payı ile OPET'in ikinci sırada, %9,26 pazar payı ile SHELL'in üçüncü sırada, %7,39 pazar payı ile GÜZEL ENERJİ'nin dördüncü sırada, %6,47 pazar payı ile TP'nin beşinci sırada ve %6,19 pazar payı ile BP'nin altıncı sırada yer aldığı belirlenmiştir. Bununla birlikte PO'nun BP'yi devralması ile işlem sonrasında birleşik teşebbüsün sahip olduğu pazar payı %21,65'e yükselmektedir. Dolayısıyla

⁸⁶ <https://lisans.epdk.gov.tr/epvys-web/faces/pages/lisans/petrolBayilik/petrolBayilikOzetSorgula.xhtml>.

PO'nun işlem sonrasında da bayi sayısı bakımından Türkiye'deki lider konumu güçlenecektir.

- (291) Öte yandan il bazında işlemin rekabetçi endişe yaratabilecek bir yoğunlaşma olup olmadığını ortaya koyabilmek amacıyla işlem taraflarının il bazında akaryakıt bayisi sayıları ve buna istinaden hesaplanan pazar payları da incelenmiştir.
- (292) PO ve BP'nin il bazında bayi sayıları ile bayi sayısı bazında hesaplanmış işlem öncesi ve sonrası pazar paylarına bakıldığında, işlem taraflarından PO'nun, toplamda 81 ildeki akaryakıt bayileri ile faaliyet gösterdiği, BP'nin ise 77 ilde faaliyet gösterdiği görülmektedir. PO'nun en fazla bayiye sahip olduğu iller sırasıyla; İstanbul, Bursa, Ankara, İzmir ve Antalya iken BP'nin en fazla bayiye sahip olduğu iller sırasıyla; İstanbul, İzmir, Antalya, Ankara ve Konya'dır. Bununla birlikte PO'nun BP'yi devralması ile işlem sonrası anılan illerde birleşik teşebbüsün bayi sayısı bakımından hesaplanmış pazar payı Bursa ilinde %(.....)'ya, İstanbul ilinde %(.....)'a, İzmir ilinde %(.....)'a, Antalya ilinde %(.....)'e, Ankara ilinde %(.....)'e ve Konya ilinde %(.....)'e yükselmektedir. Bu çerçevede perakende pazarda il özelinde birleşik teşebbüsün pazar payları Bursa ve İstanbul illerinde %(.....) ve üzeri seviyeye çıkarken İzmir, Antalya ve Ankara illerinde %(.....) aralığında, Konya ilinde ise %(.....) seviyesinin altında kalmaktadır.
- (293) EPDK verilerine⁸⁷ göre dağıtıcıların otogaz LPG satışı yapan bayi sayısı ile bayi sayısı bakımından Türkiye genelindeki pazar payları incelendiğinde, işlem öncesinde en fazla bayiye sahip teşebbüsün 1833 adet bayi ile AYGAZ olduğu görülmektedir. AYGAZ'ı sahip olduğu bayi sayısı bakımından 1564 adet bayi ile PO, 966 adet bayi ile SHELL takip etmektedir. LİKİTGAZ'ın 742 adet, BP'nin 616 adet bayisi bulunmaktadır. PO'nun bayi sayısı bakımından pazarda beşinci en büyük teşebbüs BP'yi devralması ile işlem sonrasında birleşik teşebbüsün bayi sayısı 2180'e yükselmektedir.
- (294) İşlem özelinde dağıtıcı teşebbüslerin bayi sayısı bakımından hesaplanan pazar payları değerlendirildiğinde AYGAZ'ın %17,11 pazar payı ile ilk sırada yer aldığı, işlem öncesinde PO'nun sahip olduğu %14,59 pazar payı ile ikinci sırada yer aldığı, %9,01 pazar payı ile SHELL'in üçüncü sırada, %6,92 pazar payı ile LİKİTGAZ'ın dördüncü sırada, %5,75 pazar payı ile BP'nin beşinci sırada yer aldığı belirlenmiştir. Bununla birlikte PO'nun BP'yi devralması ile işlem sonrasında birleşik teşebbüsün sahip olduğu pazar payı %20,34'e yükselecek olup, birleşik teşebbüs LPG bayi sahipliği bakımından lider konuma gelecektir.
- (295) Öte yandan il bazında işlemin rekabetçi endişe yaratabilecek bir yoğunlaşma olup olmadığını ortaya koyabilmek amacıyla işlem taraflarının il bazında akaryakıt bayisi sayıları ve pazar payları da incelenmiştir. İşlem taraflarından PO, toplamda 81 ildeki akaryakıt bayileri ile faaliyet gösterirken BP ise 73 ilde faaliyet göstermektedir. PO'nun en fazla bayiye sahip olduğu iller sırasıyla; İstanbul, Ankara, İzmir, Antalya ve Bursa iken BP'nin en fazla bayiye sahip olduğu iller sırasıyla; İstanbul, Ankara, Antalya, İzmir ve Konya'dır. Bununla birlikte PO'nun BP'yi devralması ile işlem sonrası anılan illerde birleşik teşebbüsün pazar payı Bursa ilinde %(.....)'e, İzmir ilinde %(.....)'e, İstanbul ilinde %(.....)'a, Antalya ilinde %(.....)'e, Ankara ilinde %(.....)'e ve Konya ilinde %(.....)'e yükselmektedir.
- (296) Bununla birlikte daha net bir özet sunabilmek ve il bazında yoğunlaşmanın etkisini görebilmek bakımından birleşik teşebbüsün akaryakıt ve otogaz LPG bayi sayısına göre (.....) pazar payının üzerine çıkacağı ve de HHI değişiminin 250⁸⁸ üzerinde kalacağı illeri içeren pazar payları, il toplam bayi sayısı ve HHI değişim değerleri de incelenmiştir.

⁸⁷ <https://lisans.epdk.gov.tr/epvys-web/faces/pages/lisans/lpgDagitici/lpgDagiticiOzetSorgula.xhtml> Erişim Tarihi: 01.02.2024.

⁸⁸ Yatay Kılavuz'da işaret edildiği gibi HHI endeksinin 1.000 ile 2.000 arasında olan ve işlem neticesinde HHI endeksindeki değişimin 250'nin üzerinde olan noktalara ilişkin bilgiler sunulmaktadır.

- (297) Akaryakıt bayi sayısına göre, Bursa, Elazığ, Muğla, Tekirdağ, Yalova ve İstanbul illeri bakımından belirtilen eşiklerin aşıldığı, otogaz LPG bayi sayısına göre ise Bursa, Bilecik, Elazığ, Muğla, Tekirdağ, Yalova ve İstanbul illeri için belirtilen eşiklerin aşıldığı anlaşılmaktadır. İlgili verilerden, il kırılımında PO'nun işlem sonrasında ulaşacağı pazar paylarında önemli büyüklükler bulunduğu görülmektedir. Bayi sayısı önemli bir gösterge olmakla birlikte, bayilerin satış hacimlerinin farklılaşması nedeniyle yoğunlaşma analizlerinde esaslı gösterge satış miktarıdır. Bu bakımdan devam eden bölümde Türkiye geneli, il ve ilçe kırılımında satış miktarları bakımından, ürün özelinde pazar payı ve yoğunlaşma göstergeleri ele alınmaktadır.

Perakende Satış Miktarı Bakımından Pazar Payları ve Yoğunlaşma Oranları

- (298) Pompa satış verileri kullanılarak elde edilen Türkiye geneli pazar payı bilgileri benzin motorin ve otogaz LPG satış miktarı özelinde incelenmiştir. Oluşturulan ısı haritalarıyla, benzin ve motorin ürün grubunda il ve ilçe özelinde birleşik teşebbüsün sahip olacağı pazar payı belirli aralıkları ifade edecek şekilde belirlenmiştir. Isı haritalarında pazar payı eşikleri %(.....), %(.....), %(.....) oran aralıklarında sarı, turuncu ve kırmızı renkler kullanılarak temsil edilmiştir. Bu ısı haritalarından, Türkiye genelinde çeşitli illerde ve özellikle çok sayıda ilçede işlem sonrasında belirtilen eşiklerde yoğunlaşan bir görünüm ortaya çıkacağı anlaşılmıştır.
- (299) Bununla birlikte daha net bir özet sunabilmek adına ve il bazında yoğunlaşmanın etkisini görebilmek bakımından her bir ürün grubu özelinde; *“satış miktarına göre birleşik teşebbüsün %(.....) pazar payının üzerine çıkacağı ve de HHI değişiminin 250 üzerinde kalacağı iller tespit edilerek, bunların pazar payları ile HHI değişim değerleri”* ve *“satış miktarı bakımından birleşik teşebbüsün %(.....) pazar payının üzerine çıkacağı ve de HHI değişiminin 250 üzerinde kalacağı ilçeler tespit edilerek, bunların pazar payları ve HHI değişim değerleri”* hesaplanmıştır.
- (300) Buna göre benzin ürün grubunda (.....), motorin ürün grubunda (.....) ve benzin ile motorin toplamını ifade eden ürün grubunda (.....) ilçede birleşik teşebbüsün pazar payının %(.....) üzerine çıkacağı ve HHI değişiminin 250 üzerinde olacağı belirlenmiştir. Ayrıca, çok sayıda ilçede işlem sonrasında belirgin yoğunlaşmalar ortaya çıkacağı anlaşılmıştır.
- (301) Benzin, motorin ve benzin+motorin ürün gruplarında ilçe özelinde 250 HHI değişimi eşikliğini geçen farklı pazar payı eşiklerinde işlem sonrası durum incelendiğinde, PO'nun pazar payının benzin ürün grubunda, (.....) ilçede %30-35, (.....) ilçede %35-40, (.....) ilçede %40-50, (.....) ilçede %50-60, (.....) ilçede %60-100; motorin ürün grubunda (.....) ilçede %30-35, (.....) ilçede %35-40, (.....) ilçede %40-50, (.....) ilçede %50-60, (.....) ilçede %60-100; benzin+motorin ürün grubunda (.....) ilçede %30-35, (.....) ilçede %35-40, (.....) ilçede %40-50, (.....) ilçede %50-60, (.....) ilçede %60-100 eşiklerine ulaşacağı anlaşılmaktadır.
- (302) Her ne kadar il ve ilçe bazında işlem sonrasında gerçekleşecek yoğunlaşma analizlerine bilgi verilmesi amacıyla değinilmiş olsa da yerel rekabetçi endişelerin tam anlamıyla ortaya koyulması perakende pazar açısından önem arz etmektedir. Bu kapsamda yerel seviyede yoğunlaşma işleminin meydana getireceği etkilerin analiz edilmesinde kullanılan metodoloji açıklandıktan sonra bu analiz sonucunda elde edilen rekabetçi endişe doğması ihtimali bulunan coğrafi alanlara ilişkin bilgilere aşağıda yer verilecektir.
- (303) Daha önce değinildiği üzere Komisyonun *PKN Orlen/Grupa Lotos* kararında B2B ve perakende seviyeye karşılık gelen B2C ayrı pazarlar olarak değerlendirilmiştir. Söz konusu kararda B2C satışlar bakımından ülke geneli coğrafi pazar tanımı yapılmasına karşın yerel endişeleri ortaya koyabilmek bakımından yakalama alanları (*catchment areas*) belirlenmiştir. Bu yakalama alanlarındaki yoğunlaşmalar hem dosya kapsamında raportörler tarafından hem de işlem tarafınca analiz edilmiştir. Bu ulaşılabilirlik temelli

yaklaşımında (*presence-based approach*) esas olarak yerel seviyede istasyonlar arasındaki rekabetçi koşulların değerlendirilmesi amaçlanmaktadır.

- (304) Analize öncelikli olarak yakalama alanlarının tanımlanması ile başlanmaktadır. Dolayısıyla işlem tarafının sahip olduğu yahut dağıtıcısı olduğu istasyonun merkezi perakende faaliyetin gerçekleştiği alan olarak kabul edilerek merkezden belirlenen yarıçapa göre ulaşılabilirlik ağı tanımlanmış olacaktır. Uygun yarıçapın belirlenmesi yerel koşulların durumuna bağlı olarak şekillenmektedir.
- (305) Örnek vermek gerekirse kent ve kırsal alanlarındaki koşulların farklılaşması gerekçesiyle farklı yarıçap mesafeleri uygulanmaktadır. *PKN Orlen/Grupa Lotos* kararında işlem tarafının yapmış olduğu analizde şehir merkezi, banliyö ve taşra için sırasıyla 2,5; 5 ve 20 km yarıçapları kullanılmıştır. Nitekim PKN Orlen, bu mesafe çalışmasında Komisyonun *MOL Hungarian Oil and Gas/ENI Hungaria/ENI Slovenij* kararındaki yaklaşımı referans almıştır. Dolayısıyla yerel seviyede en uygun ulaşılabilirlik ülkenin demografik yapısıyla ilişkilendirilebilecektir. Aşağıda işlem özelinde izlenen metodolojiye ilişkin olarak çerçeve çizilecektir.
- (306) Yapılan analizde yerel seviyede oluşan rekabetçi endişelerin ortaya koyulması bakımından BP istasyonları merkez kabul edilmek suretiyle 768 farklı yakalama alanında benzin, motorin ve otogaz LPG ürün gruplarında işlem sonrasında oluşacak yoğunlaşma analiz edilmiştir. Söz konusu yakalama alanlarının lokasyon dinamiklerini de analize dâhil edebilmek için büyükşehirlerdeki merkez ilçeler ile büyükşehir olmayan illerdeki merkez ilçe “*merkez kategorisi*”, kalan ilçeler ise “*taşra kategorisi*” içerisinde değerlendirilmiştir. Komisyon içtihadı, geçmiş Kurul kararları ve sektör paydaşlarının görüşleri ve 2024 tarihli Akaryakıt Sektör İncelemesi Raporu kapsamında yapılan tüketici anketi dikkate alınarak *merkez* kategorisi için 5 km’lik yarıçap, *taşra* kategorisi için ise 20 km’lik yarıçap içerisinde kalan bölge bir yakalama alanına karşılık gelmektedir. *Merkez* kategorisi 30 büyükşehirdeki merkez ilçeler ile diğer 51 şehrin merkez ilçesini temsil ederken, *taşra* kategorisi kalan diğer ilçeleri temsil etmektedir. Söz konusu sınıflandırma yapılırken ise İçişleri Bakanlığının “Mülki İdare Birimleri” veri tabanı kullanılmıştır⁸⁹.
- (307) İşlem tarafı PO ile belirlenen yakalama alanları paylaşılmış olup yapılan görüşmelerde belirlenen yakalama alanlarının bazılarına ilişkin olarak, yakalama alanı merkezinde yer alan bayinin lisansının yürürlükte olmadığı ve/veya bayinin otoyolda yer aldığı belirtilmiştir. Ayrıca yakalama alanları içerisinde yer alan BP ve PO bayilerinin bazılarının otoyolda yer aldığı, nihai tüketiciye satışa karşılık gelmeyen faaliyetle ihrakiye satış yaptığı, dış satış faaliyeti yürüttüğü, *in-house* olarak yalnızca belediye araçlarına satış gerçekleştirdiği, tarımsal amaçlı satış yaptığı, ihraç malı taşıyan araçlara satış yaparak perakende faaliyetinin bulunmadığı, mesafe kontrolü yapıldığında belirtilen yakalama alanı içerisinde yer almadığı ifade edilmiştir. PO tarafından belirtilen tüm açıklamalar dikkate alınmak suretiyle yakalama alanları ve içerisinde bulunan noktalara ilişkin gerekli kontroller sağlanarak analiz revize edilmiştir.
- (308) Daha önce yer verilen açıklamalar çerçevesinde B2C perakende satış pazarı benzin, motorin ve otogaz LPG ürün grubu özelinde belirlenmiştir. Arz bakımından söz konusu ürünler bayi tarafında ikame olmakla birlikte, talep bakımından bu yaklaşım farklılaşmaktadır. Diğer yandan özellikle bayi ağı temel alındığında ilgili ürün gruplarının beraber sunulması da dikkate alındığında yoğunlaşma ile rekabetçi endişe oluşturabilecek noktaların belirlenmesinde öncelikli olarak en az iki ürün grubunda %40 pazar payı eşiğinin aşılması ile birlikte en az bir ürün grubunda %50 eşiğinin aşılmasının yoğunlaşma kriteri olarak kullanılabileceği değerlendirilmiştir.

⁸⁹ <https://www.e-icisleri.gov.tr/Anasayfa/MulkildariBolumleri.aspx>.

- (309) İşlem sonrasında birleşik teşebbüsün pazar payının i) en az iki ürün grubunda %40 üzerinde olduğu veya ii) en az bir ürün grubunda %50 üzerinde olduğu noktalarda yoğunlaşmanın önemli seviyede olduğu yakalama alanlarına ilişkin bilgiler ürün grubu özelinde değerlendirildiğinde, yakalama alanlarından 59 tanesinde en az bir ürün grubunda %50 eşiği aşılmakta, 71 tanesinde ise en az iki ürün grubunda %40 eşiği aşılmaktadır. Bu kapsamda kullanılan %40 ve %50 eşik kriterleri 86 yakalama alanında aşılmaktadır.
- (310) Diğer yandan ilerleyen bölümlerde de değinileceği üzere belirlenen eşikler bakımından tespit edilen 86 yakalama alanı tarafa bildirilmiş olup yakalama alanlarının bilgileri ile yakalama alanı içerisinde yoğunlaşmaya sebebiyet veren bayi bilgileri (PO ve BP) tarafa iletilmiştir. PO tarafından 04.09.2024 tarih ve 55879 sayı ile intikal eden taahhüt metninde 86 yakalama alanından 25 tanesi özelinde tek taraflı etkiler bağlamında rekabetçi endişeler oluşmadığına dair çeşitli açıklamalar yapılmıştır. Bu çerçevede 25 yakalama alanına ilişkin olarak:
- Yakalama alanı içerisindeki BP ve PO istasyonlarının belirlenen yakalama alanlarının neredeyse sınırında yer aldığı,
 - Merkez ve taşra kategorisi kapsamında değerlendirilen yakalama alanlarının nüfus yoğunluğu, hitap ettiği müşteri kitlesi, ticari alanı vb. sebeplerle belirlenen kategoriden farklı olarak dikkate alınması gerektiği,
 - Belirlenen eşik değerlerine oldukça yakın pazar paylarının kimi yakalama alanları için hesaplandığı,
 - Bazı yakalama alanlarında daha güçlü oyuncular bulunduğu,
 - Yakalama alanı sınırına çok yakın PO-BP noktaları için yakalama alanı haricinde elden çıkarılması planlanan bayilerin bulunduğu,
 - Özellikle taşra kategorisinde bazı yakalama alanlarının sınırına oldukça yakın noktalarda rakip dağıtıcıların bayilerinin bulunduğu hususları belirtilmiştir.
- (311) Yukarıda yer alan açıklamalara istinaden yapılan kontrol ve analizler neticesinde anılan 25 yakalama alanında tek taraflı endişeler oluşmadığını işaret eden açıklamalar uygun bulunmuştur. Anılan yakalama alanlarında önemli ölçüde rekabetçi endişe öngörülmemesinin gerekçeleri yakalama alanı özelindeki maddi hatalar, kategori değerlendirme yaklaşımındaki farklılık, güçlü rakiplerin coğrafi alanda bulunması, eşik değerlerin sınırdaki seviyeye karşılanması olarak sıralanabilecektir. Bu değerlendirmeler ışığında nihai olarak 61 yakalama alanı bakımından tek taraflı rekabetçi endişelerin oluşabileceği kanaatine varılmıştır. Anılan 61 yakalama alanı, bulunduğu iller bazındaki sayısı ile aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Tablo 2: Yoğunlaşma Eşiğine Takılan Yakalama Alanlarının İl ve Sayı Bilgileri

İl	İstasyon Sayısı	İl	İstasyon Sayısı	İl	İstasyon Sayısı
Adana	2	Düzce	2	Kocaeli	2
Ankara	1	Edirne	2	Konya	9
Antalya	3	Elazığ	4	Manisa	4
Aydın	1	Erzurum	1	Muğla	5
Bilecik	1	İstanbul	2	Ordu	2
Burdur	2	İzmir	5	Rize	1
Bursa	5	Kars	3	Tekirdağ	2
Çanakkale	1	Kırşehir	1	Toplam	61

- (312) “İlgili Coğrafi Pazar” başlığı altında otoyol ve otoyol dışı istasyonların ayrı olarak değerlendirilmesi gerektiği hususuna dikkat çekilerek otoyol bayilerinin farklı bir pazarda olduğu kanaatine varılmıştır. Farklı kurulum maliyeti, uygulama ve prosedürleri mevcut olan otoyollarda bayi kurulumuna ilişkin çeşitli düzenlemeler bulunmaktadır. Sektör paydaşları ile yapılan görüşmelerde otoyollarda ardışıklık kuralı bulunduğu belirtilmiştir.

Bu kapsamda KGM'den otoyollarda bulunan akaryakıt ve otogaz LPG istasyonları arasındaki ardışıklık kuralının uygulanma usulü ve ardışıklık kuralının hangi düzenleme ve/veya düzenlemelerde yer aldığına ilişkin bilgi talep edilmiştir. “Otoyol Hizmet Tesis” uyarınca her iki yönde birbirini takip eden üç tesisin (istasyonun) ardışık tesisler olarak tanımlanacağı, kullanıcıların değişik akaryakıt kullanım alışkanlıklarına cevap verilebilmesi amacıyla bahse konu “Otoyol Hizmet Tesis”nde görev alacak veya akaryakıt satışı yapılacak olan Akaryakıt Dağıtım ve Pazarlama Kurulu (dağıtıcısı teşebbüs) için ardışık tesislerden diğer iki tesisle (iki önceki ve iki sonraki tesisler) akaryakıt satışı ve pazarlaması yapmıyor olmasının şartının arandığı ifade edilmiştir. Söz konusu düzenleme ise İşletmeler Dairesi Başkanlığı Bakım ve İşletme Şubesi Müdürlüğü tarafından hazırlanan “Erişme Kontrollü Karayolu ve Otoyollarda Bakım İşletme Teknik Esasları ve Trafik İşaretleme Standartları” kitabında ve ihalelerin şartnamelerinde yer almaktadır. Anılan düzenlemelerin otoyollardaki rekabetçi yapıyı korumaya yönelik olduğu ve işlem sonrasında rekabetçi yapının muhafaza edilmesini sağlayacağı değerlendirilmektedir. Bu çerçevede otoyollarda yer alan istasyonlar tarafından yapılan benzin, motorin ve otogaz LPG B2C perakende satışına ilişkin ayrı bir yoğunlaşma değerlendirmesi yoluna gidilmemiştir.

7. B2B Benzin Perakende Satışı ve B2B Motorin Perakende Satışı Pazarları

- (313) B2B kapsamında Türkiye genelinde gerçekleştirilen satışlara ilişkin pazar payı bilgileri benzin ve motorin ürün grubunda miktar bazında en yüksek olan ilk 10 teşebbüs ve işlem sonrasında temsil eden birleşik teşebbüsün bilgilerini içerecek şekilde hesaplanmıştır⁹⁰.
- (314) 2023 yılına ilişkin hesaplamalar incelendiğinde, işlem öncesinde B2B benzin perakende satışlarında SHELL elde ettiği %(.....)'lik pay ile ilk sırada yer alırken %(.....)'lük pay ile PO ikinci sırada, %(.....)'luk pay ile OPET üçüncü sırada, %(.....)'lık pay ile BP dördüncü sırada yer almaktadır. Bununla birlikte PO'nun BP'yi devralması ile işlem sonrasında birleşik pazar payı %(.....)'e çıkacak olup B2B benzin perakende satışları bakımından PO'nun ikinci sıradaki konumunu sürdüreceği görülmektedir. Diğer yandan işlem öncesinde B2B motorin perakende satışları bakımından PO elde ettiği %(.....)'lik pay ile ilk sırada yer alırken %(.....)'lük pay ile SHELL ikinci sırada, %(.....)'lik pay ile OPET üçüncü sırada, %(.....)'lik pay ile BP dördüncü sırada yer almaktadır. Bununla birlikte PO'nun BP'yi devralması ile işlem sonrasında birleşik pazar payı %(.....)'e çıkarak B2B motorin perakende satışları bakımından birleşik teşebbüs lider konumunu güçlendirecektir.
- (315) B2B motorin perakende satışı pazarında, işlem sonrasında PO'nun lider konumunu güçlendirmesinin yanında, PO'nun pazar payı OPET ve SHELL gibi rakiplerinden önemli ölçüde farklılaşmaktadır. Bu bakımdan işlemin tek taraflı etkiler bakımından B2B motorin perakende satışı pazarında rekabetçi endişeler meydana getirebileceği, B2B benzin perakende satışı pazarında ise SHELL'in lider konumunu sürdüreceği dikkate alındığında rekabetçi bir endişe ortaya çıkmayacağı anlaşılmaktadır.

⁹⁰ Söz konusu pazar paylarının hesaplanmasında 2020, 2021 ve 2022 yılı ton cinsinden satış miktarı verileri kullanılmıştır.

8. Tek Taraflı Etkiler Bağlamında Dengeleyici Unsurların Değerlendirilmesi

- (316) Daha önce ifade edildiği üzere, inceleme konusu işlem neticesinde motorin dağıtım pazarı, gaz yağı dağıtım pazarı, B2B motorin perakende satış pazarı ve belirli yakalama alanları özelinde B2C perakende benzin, motorin ve otogaz LPG satışı pazarlarında birleşik teşebbüsün sahip olacağı pazar gücü itibarıyla işlemin rekabetçi endişeler meydana getirebileceği kanaatine varılmıştır. Devam eden bölümde söz konusu pazarlarda birleşik teşebbüsün sahip olacağı pazar gücünü dengeleyebilecek unsurların bulunup bulunmadığı değerlendirilmektedir.

Giriş Engelleri

- (317) Yatay Kılavuz'da da belirtildiği üzere bir pazara giriş yeterince kolay ise bu pazardaki birleşme işlemlerinin rekabeti sınırlayıcı etkiler doğurma riski az olacaktır. Dolayısıyla, girişlerin analiz edilmesi rekabet değerlendirmesinin en önemli unsurlarından birisidir. Piyasaya girişlerin birleşme işlemine taraf olan teşebbüsler üzerinde rekabetçi baskı oluşturabilmeleri için gerçekleştirmelerinin muhtemel, zamanında ve yeterli düzeyde olması gerekmektedir.
- (318) Yatay Kılavuz'da pazara giriş engellerinin farklı şekillerde ortaya çıkabileceği aşağıdaki şekilde belirtilmiştir:

“(a) Bazı hukuki giriş engelleri söz konusu olabilir. Örneğin, herhangi bir düzenleyici otorite piyasada faaliyet göstermek için gerekli olan lisans sayısını, dolayısıyla piyasadaki oyuncu sayısını sınırlandırmış olabilir. Hukuki giriş engelleri ayrıca tarife ve tarife dışı gümrük engelleri şeklinde de ortaya çıkabilir.

(b) Piyasada yerleşik olan teşebbüsler bazı zorunlu unsurlara, doğal kaynaklara, yenilik ve Ar-Ge'ye ya da fikri mülkiyet haklarına sahip olmak suretiyle piyasaya girecek olan yeni teşebbüsler karşısında teknolojik avantaja sahip olabilirler. Örneğin, bazı sektörlerde zorunlu girdi malzemelerine erişim zor olabilir ya da fikri mülkiyet hakları veya prosedürleri koruyor olabilir. Ayrıca, ölçek veya kapsam ekonomileri, dağıtım ve satış ağları ya da önemli teknolojilere ulaşım da kısıtlamalar diğer giriş engeli biçimleridir.

(c) Ayrıca, yerleşik bir teşebbüsün piyasadaki mevcut pozisyonu da bir giriş engeli oluşturabilir. Örneğin, deneyim ve itibarın önemli olduğu ve bunları piyasaya yeni giren teşebbüsün elde etmesinin kolay olmadığı piyasalara da yeni teşebbüslerin girmesi kolay olmayacaktır. Bu bağlamda, belirli bir markaya olan müşteri sadakati, mevcut sağlayıcılar ile müşteriler arasındaki sıkı ilişkiler, promosyon ve reklamın önemi ile bir teşebbüsün itibarını etkileyebilecek diğer unsurlar değerlendirmeye alınabilir. Giriş engelleri ayrıca yerleşik teşebbüslerin büyük miktarlarda bir atıl kapasiteyi kısa bir sürede kullanıma sokma kabiliyetine sahip oldukları durumlarda ya da müşterilerin yeni bir sağlayıcıya geçtiklerinde önemli bir maliyete katlanmak zorunda kaldıkları durumlarda da söz konusu olabilecektir.”

- (319) Daha önce de ifade edildiği üzere Lisans Yönetmeliği'nin 17. maddesinin ikinci fıkrası uyarınca dağıtıcı lisansı sahiplerinin lisans alınmasını takip eden ikinci takvim yılında asgari 20.000 ton, üçüncü takvim yılında asgari 30.000 ton, dördüncü takvim yılında asgari 40.000 ton, beşinci takvim yılından itibaren ise yıllık asgari 60.000 ton beyaz ürün (benzin ve motorin) satışını gerçekleştirmesi zorunludur. Asgari satış yükümlülüğünü yerine getirmeyen dağıtıcı lisansı sahibinin ise lisansı sona erdirilmektedir. Asgari satış yükümlülüğünün %10 veya daha az sapma ile yerine getirilememesi durumunda ise lisans sona erdirilmeksizin izlemeye alınmakta ve bir sonraki takvim yılındaki asgari satış yükümlülüğünün yerine getirilmemesi durumunda ilgilinin lisansı sona erdirilmektedir. Bununla birlikte asgari satış yükümlülüğünün değerlendirilmesinde, dağıtıcıların kendi aralarında yaptıkları akaryakıt ticaretine ve ilgili ve diğer mevzuat kapsamında yapılan akaryakıt ihracatına ilişkin miktarlar dikkate alınmamaktadır.
- (320) Dağıtıcı lisansı sahiplerinin karşılaması gereken bir diğer şart ise bayilik teşkilatına ilişkin olup Lisans Yönetmeliği'nin 34/A maddesinde;

“Dağıtıcı lisansı sahipleri lisansının yürürlüğe girdiği tarihten itibaren üç ay içinde en az on, altı ay içinde en az yirmi beş ve bir yıl içinde en az elli istasyonlu bayinin bulunduğu bayilik teşkilatını oluşturur. Lisansına işli olarak veya münferiden aynı unvanlı depolama lisansında asgari 4.000 metreküp depolama kapasitesine sahip dağıtım şirketleri için bu fıkra da belirtilen on, yirmi beş ve elli bayi sayısı şartı sırasıyla beş, on üç ve yirmi beş olarak uygulanır.

Dağıtıcı lisansı sahipleri bayilik teşkilatını korumakla yükümlüdür. Bayilik teşkilatının oluşturulmaması veya oluşturulduktan sonra korunmaması durumunda, dağıtıcı lisansı sahibinin bildirim gerekliliği, otuz gün içerisinde gerekli bayi sayısına ulaşması zorunludur. Bu süre sonunda gerekli sayıda bayi bulunmayan dağıtıcı lisansı sahipleri bayilik teşkilatını oluşturamamış veya koruyamamış olarak kabul edilir ve Yönetmeliğin 17 nci maddesine göre işlem gerçekleştirilir (...)

hükmü yer almaktadır.

- (321) Bu bağlamda lisansın devamı için 60 bin tonluk satış şartı ile bayilik teşkilatının oluşturulması şartı birbirinden ayrı düşünülemeyecektir. Pazardaki dağıtıcı lisansı sahibi teşebbüs sayısı dalgalı bir seyir izlemekle birlikte son yıllarda genel itibarıyla düşüş eğilimi göstermektedir. Bu itibarla, pazara yeni giriş yapan oyuncuların büyük bir kısmının pazarda kalıcı bir varlık gösteremedikleri söylenebilecektir.
- (322) Buna ek olarak 2024 tarihli Akaryakıt Sektör İncelemesi anketinde uygulanan tüketici anketinden elde edilen markanın tüketici alımlarında etkili olduğu yönündeki bulgular da dikkate alındığında, pazara yeni giren dağıtım şirketlerinin satış tonajı ve bayilik teşkilatı oluşturma yükümlülüklerini yerine getirmekte ve pazarda kalıcı bir varlık göstermekte zorlanabileceklerini söylemek mümkündür.
- (323) İlk 5 dağıtıcının son 10 yıllık (2013-2022) dönemde akaryakıt satışlarına göre ortaya çıkan pazar payı verisi incelendiğinde, yıllar itibarıyla önemli bir değişim yaşanmadığı, yalnızca 2022 yılında SHELL'in OPET'i geride bırakarak pazarda ikinci sıraya yerleştiği görülmektedir. Ancak incelenen 10 yıllık dönemde ilk 5 dağıtıcı değişmemiş, mevcut teşebbüsler pazar paylarını büyük ölçüde korumayı başarmışlardır. Bu kapsamda pazarın uzun bir süredir yoğunlaşmış bir yapı sergilemesi ve özellikle ilk 5 dağıtıcının pazar paylarında yıllar itibarıyla önemli değişikliklerin olmaması dikkate alındığında pazara giriş yapan yeni dağıtıcıların yerleşik teşebbüsler üzerinde kayda değer bir rekabetçi baskı oluşturamadıkları sonucuna ulaşılmaktadır.
- (324) Sektörde faaliyet gösteren teşebbüsler bakımından giriş engeli olarak dikkate alınabilecek bir diğer husus asgari ödenmiş sermaye yükümlülüğüdür. Lisans Yönetmeliği'nin 7. maddesinin 7. fıkrasının (a) bendinde yer alan *“Rafinerici, iletim, depolama, işleme, dağıtıcı ve faaliyet konusu sadece madeni yağ olanlar hariç ihrakiye teslimi lisansları için başvuru sahibi tüzel kişinin; 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu hükümleri doğrultusunda anonim şirket ya da limited şirket olması ve asgari ödenmiş sermayesinin kamu iktisadi teşebbüsleri tarafından yapılan başvurular hariç rafinerici lisansı için 75.000.000 TL, iletim lisansı için 2.000.000 TL, depolama lisansı için 3.000.000 TL, işleme lisansı için 1.500.000 TL, dağıtıcı lisansı için 20.000.000 TL ve ihrakiye teslimi lisansı için 6.000.000 TL olması gerekmektedir.”* hükmü uyarınca rafineri, depolama ve dağıtım süreçlerinin her biri için asgari ödenmiş sermaye koşulu getirildiği görülmektedir. 2024 tarihli Akaryakıt Sektör İncelemesi Raporu'nda 2010-2015 yılları arasındaki dönemde asgari ödenmiş sermaye yükümlülüğünü yerine getirmeyen 4 dağıtıcının dağıtıcı lisansının iptal edildiği belirtilmektedir. Bu kapsamda pazara giriş yapacak teşebbüsler bakımından ilgili ödenmiş sermaye tutarları da giriş engeli olarak değerlendirilmektedir.
- (325) Buna ek olarak, piyasada kalıcı olarak varlığını sürdürebilen dağıtıcı teşebbüsler, pazarda etkin bir şekilde faaliyet gösterebilmek için önemli yatırım, reklam ve promosyon harcamalarına katlanmaktadır.

- (326) Bu kapsamda 2024 tarihli Akaryakıt Sektör İncelemesi Raporu kapsamında edinilen ilk 5 dağıtım şirketinin 2020-2022 yıllarında bayilerine yönelik yatırım harcamaları, reklam harcamaları ve finansal promosyon giderlerine ilişkin bilgiler derlenmiştir. Dağıtıcıların bayilerine yönelik toplam yatırım harcamaları incelendiğinde, incelenen her üç dönemde de (.....) en çok harcama gerçekleştiren teşebbüs olduğu, 2022 yılı itibarıyla da harcama tutarında önemli düzeyde bir artış meydana geldiği görülmektedir. 2022 yılı itibarıyla (.....) ardından ikinci sırada yer alan (.....) de bayilerine yönelik toplam yatırım harcamalarını artırdığı, üçüncü sırada yer alan (.....) ise yıllar içerisinde harcamalarının azaldığı tespit edilmiştir. Toplam yatırım tutarının ciroya oranı bakımından ise her bir teşebbüs için incelenen dönemlerde gerileme olduğu, 2022 yılı itibarıyla ilk 3 sıranın yine (.....), (.....) ve (.....) şeklinde oluştuğu anlaşılmaktadır.
- (327) İlk beş dağıtıcının reklam harcamalarına bakıldığında ise, incelenen dönemlerde istikrarlı şekilde artış eğiliminde olduğu görülmektedir. Reklam harcamaları bakımından incelenen tüm dönemlerde lider konumda bulunan (.....), 2022 yılında en yakın rakibi (.....) kıyasla oldukça yüksek bir harcama tutarının bulunduğu, (.....) ise 2022 yılı itibarıyla reklam harcamalarını önemli ölçüde artırarak (.....) geride bıraktığı anlaşılmaktadır.
- (328) Bu noktada 2024 tarihli Akaryakıt Sektör İncelemesi Raporu'nda yer verilen tüketici anketi sonuçlarının reklam ve marka bilinirliğine ilişkin kısımlarından bahsetmek yerinde olacaktır. Raporda, anket sonuçları incelendiğinde tüketicilerin tercihlerini belirlerken etkili olan unsurlar içerisinde reklamların listenin alt sıralarında kaldığının görüldüğü, bununla birlikte bilinen bir marka olmanın tercihler üzerinde etki doğuran unsurlar arasında önemli sırada yer aldığı belirtilmiştir. Yine sektör incelemesi kapsamında edinilen paydaş görüşlerinde reklamlar vasıtasıyla dağıtım firmalarının marka bilinirliklerini artırmalarının mümkün olduğu belirtilmiştir.
- (329) Ayrıca, sektör raporu kapsamında gerçekleştirilen bayi anketinde de katılımcılara, anlaşması bulunan dağıtım firmasından daha az bilinirliği olan dağıtıcı ile çalışmak isteyip istemediği, istemediğini belirtenlere de hangi sebepten ötürü bundan imtina ettikleri sorulmuştur. Hedef kitle nezdinde her 10 bayiden 9'u kendi dağıtıcısından daha az bilinirliğe sahip olan bir firma ile çalışmak istemediğini ifade etmiş olup bu kararlarının gerekçesine ilişkin beyan ettikleri unsurla bakıldığında, bayilerin yüksek oranda marka bilinirliği düşük bir dağıtıcı ile çalışırlarsa satışlarının olumsuz etkileneceği kanaatinde oldukları anlaşılmaktadır.
- (330) Sektörde faaliyet gösteren teşebbüsler açısından marka bilinirliğine katkı sağlayan ve reklam bütçesinin bir parçası olarak değerlendirilebilecek bir diğer unsur promosyonlardır. Promosyonlar aynı (hediye, eşantıyon, kampanya ve sair adlarla verilen tüm eşyalar), hizmet (oto yıkama, yağ değişimi, lastik değişimi gibi akaryakıt ve/veya otogaz LPG istasyonlarında verilebilecek hizmetler) ve finansal (akaryakıt ve/veya otogaz LPG satışı sonrası derhal veya daha sonra kullanılmak üzere tüketiciye sunulan finansal fayda) olarak farklı kategorilere ayrılabilir olup finansal promosyon harici promosyonların sektörde yaygın olmadığı belirtilmektedir⁹¹. Finansal promosyonlar ise genel itibarıyla sadakat/indirim/puan kart⁹² uygulamalarından oluşmaktadır.

⁹¹ Akaryakıt Sektör İncelemesi Raporu, 2024, Rekabet Kurumu, Ankara.

⁹² Sadakat/puan kart sistemleri genel olarak, tüketiciler tarafından yapılan akaryakıt alımları karşılığında puan kazandıran ve biriken bu puanların TL karşılığı ile yine aynı dağıtıcının anlaşmalı bayilerinden ücretsiz akaryakıt alınmasını sağlayan uygulamalardır. İndirim kart sistemleri de sadakat/puan kart sistemleri ile aynı amacı taşıyıp benzer etkiyi gösterebilir de işleyiş olarak biraz daha farklılaşabilmektedir. Sadakat/puan kartta, yapılan akaryakıt harcaması sonrası biriken puanlar daha sonraki yakıt alımlarında kullanılabilirken indirim kartta ise tüketici harcama anında indirim hakkı kazanmakta ve daha az ücret ödemektedir. (Akaryakıt Sektör İncelemesi Raporu, 2024, Rekabet Kurumu, Ankara.)

- (331) İlk beş dağıtıcının 2020-2022 yılları arasında finansal promosyonlara ilişkin maliyet verileri incelendiğinde, (.....) 2021 yılındaki düşüşü haricinde tüm dağıtıcılar bakımından istikrarlı bir artış olduğu gözlemlenmektedir. İncelenen dönemlerde (.....) finansal promosyonlar açısından ayırdığı bütçe büyüklüğünün diğer dağıtıcılardan önemli ölçüde ayrıştığı tespit edilmiştir. (.....) ardından, 2020-2022 yılları arasında en fazla maliyete katlanan teşebbüs (.....) olup (.....) de özellikle 2022 yılında promosyon harcamalarını önemli seviyede artırarak ilgili maliyet kalemi bakımından (.....) ardından üçüncü sıradaki dağıtıcı konumuna yükseldiği görülmektedir.
- (332) Yukarıda değinilen veriler kapsamında, sektörde faaliyet gösteren dağıtıcı teşebbüsler bakımından bayilere yapılan yatırım harcamaları, reklam harcamaları, promosyon maliyetleri ve marka bilinirliği gibi unsurların önem arz ettiği, özellikle ilk 5 dağıtıcının bahse konu unsurlara yönelik önemli yatırımlar/harcamalar gerçekleştirdiği, pazara giriş yapacak teşebbüsler açısından ilgili unsurların engel oluşturabilecek nitelikte olduğu değerlendirilmektedir.
- (333) Tüm bu değerlendirmeler ışığında motorin dağıtım pazarı ve gaz yağı dağıtım pazarı da dâhil olmak üzere genel itibarıyla akaryakıt dağıtım pazarında pazara giriş engelleri bulunduğu sonucuna varılmaktadır.
- (334) Pazara giriş engelleri bakımından değerlendirilmesi gereken diğer pazarlar B2C benzin perakende satışı, B2C motorin perakende satışı ve otogaz LPG perakende satışı pazarlarıdır. Daha önce ifade edildiği üzere, tespit edilen yakalama alanları bakımından birleşik teşebbüsün sahip olacağı pazar gücü, ilgili yakama alanlarında tek taraflı rekabetçi endişeler meydana getirebilecektir.
- (335) 5015 sayılı Kanun'un 8. maddesinde akaryakıt ve LPG istasyonları arasındaki mesafelerin, aynı yönde olmak üzere, şehirler arası yollarda on kilometreden, şehir içi yollarda bir kilometreden az olmamak üzere EPDK tarafından çıkarılacak yönetmelikle belirleneceği düzenlenmiş, söz konusu düzenlemeye paralel olarak Lisans Yönetmeliği'nin 45. maddesinde iki akaryakıt ve/veya LPG istasyonu arasındaki mesafenin, aynı yönde olmak üzere; şehirler arası yollarda on, şehir içi yollarda bir kilometreden az olamayacağı hüküm altına alınmıştır. 2024 tarihli Akaryakıt Sektör İncelemesi Raporu'nda da vurgulandığı üzere söz konusu düzenleme, bayilerin birbirleri üzerinde yaratabileceği rekabetçi baskıyı azaltabilecek ve bayilik faaliyetleri açısından kısmi giriş engelleri oluşturabilecektir.

Dengeleyici Alıcı Gücü

- (336) Alıcı gücü, alt pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin üst pazardaki teşebbüsler ile olan ticari ilişkilerinde koşulları etkileme gücü olarak tanımlanabilecektir. Eğer alıcılar aldıkları malların hüküm ve koşullarını etkileme gücüne sahipse sağlayıcılar o pazarda müşterilerinden bağımsız hareket etme imkânından yoksundurlar ve bu durumda sağlayıcılar yüksek pazar paylarına sahip olsalar bile hâkim durumda kabul edilemeyeceklerdir. Ayrıca, alıcı gücünün varlığı, bir birleşme işlemi sonucunda pazar gücünün kullanılarak fiyatların artırılması olasılığını azaltmaktadır⁹³.
- (337) Alıcı gücü rekabet hukuku incelemelerinde hâkim durumun tespiti ve birleşmenin etkilerinin analiz edilmesi açısından önem taşımaktadır. Bu çerçevede alıcı gücü, birleşmenin sağlayıcı pazarında veya alıcı pazarında gerçekleşmesine göre farklı değerlendirmelere tabi tutulabilecektir. Alım pazarında gerçekleşen bir birleşmenin alıcı gücü yaratması alıcı gücünün birleşme incelemelerindeki ilk boyutu iken sağlayıcı pazarında gerçekleşen bir birleşme sonucunda oluşacak fiyat artışlarının alım pazarında mevcut olan alıcı gücü ile baskılanması bir başka boyutudur. Alıcı gücü yaratan

⁹³ OECD (2008), Policy Roundtables Monopsony and Buyer Power, DAF/COMP(2008)38, s.9.

birleşmelerin genel olarak rekabeti sınırlayıcı etkilerinin ağır basması ve sağlayıcı pazarında gerçekleşen bir birleşmenin rekabet karşıtı etkilerinin alıcı gücü tarafından telafi edilmesi beklenmektedir⁹⁴.

- (338) Alıcı gücü analiz edilirken öncelikle alım pazarı belirlenmeli ve ardından o pazardaki alıcılar ile alıcıların yoğunlaşma oranları değerlendirilmelidir. Alıcı gücü, tedarik zincirinin farklı aşamalarında ortaya çıkabilmektedir. Bu nedenle işbu dosya kapsamında alım pazarı belirlenirken tedarik zincirinin her bir seviyesinin hem talep hem de arz yönlü ele alınması gerekmektedir.
- (339) Daha önce de ifade edildiği üzere, akaryakıt dağıtım firmaları akaryakıt ürünlerini ve otogaz LPG'yi rafineriler, ithalat veya diğer dağıtıcılardan dağıtıcılar arası ticaret kanalıyla temin edebilmektedir. Dağıtım firmalarının, dağıtım faaliyetleri bayilere satış, serbest kullanıcılara satış ve bunlar dışında kalan diğer lisanssız kullanıcılara gerçekleştirdikleri satışlardan oluşmaktadır. Bu çerçevede PO ve BP'nin akaryakıt ve otogaz LPG satışı gerçekleştirdiği bayiler, serbest kullanıcılar ve diğer lisanssız müşteriler alıcı konumunda yer almaktadır. Daha önce belirtildiği üzere dağıtım seviyesinde, dağıtıcıların toplam satışlarının önemli bir bölümü bayilerine gerçekleştirilmektedir. Zira PO'nun motorin dağıtım faaliyetleri kapsamında bayilerine gerçekleştirdiği satışlar, 2021-2023 yılları arasında motorin dağıtım faaliyetleri kapsamındaki tüm satışlarının sırasıyla %92,01; %88,01 ve %92,7'sini oluşturmaktadır. BP ise söz konusu yıllarda motorin dağıtım faaliyetleri kapsamındaki satışlarının sırasıyla %97,6, %100 ve %100'ünü bayilerine gerçekleştirmiştir⁹⁵. Öte yandan söz konusu yıllarda hem PO, hem de BP gaz yağı dağıtımını kapsamındaki satışlarının tamamını bayilerine gerçekleştirmiştir.
- (340) Daha önce yer verildiği üzere, bayilik faaliyeti sağlayıcının işlettiği istasyonlar ve diğer istasyonlar tarafından yürütülmektedir. Sağlayıcıların toplam akaryakıt istasyonları arasında kendi işlettikleri akaryakıt istasyonlarının istasyon sayısı bakımından payı PO için %(.....) iken BP için %(.....)'tür. Bu sebeple tarafların kendi işlettikleri akaryakıt istasyonlarının toplam akaryakıt istasyonları içerisindeki payının oldukça düşük olduğu ve diğer istasyonların alıcıların önemli bir kısmını oluşturduğu görülmektedir.
- (341) 5015 sayılı Kanun uyarınca bayiler, dağıtıcıları ile yapacakları tek elden satış sözleşmesi uyarınca bayilik faaliyetlerini yürütebilmekte olup bayilik sözleşmesinin süresi boyunca herhangi bir bayi, bayisi olduğu dağıtıcı haricinde diğer dağıtıcılardan veya onların bayilerinden akaryakıt ikmali yapamamaktadır. Dolayısıyla bayilerin akaryakıt temin kaynaklarını değiştirimlerinin tek yolu bayilik sözleşmesinin sona ermesi akabinde yeni bir dağıtıcı ile bayilik sözleşmesi akdetmeleridir. Bu itibarla, birleşik teşebbüsün motorin dağıtım ve gaz yağı dağıtım pazarlarında satış gerçekleştirdiği bayilerinin makul bir zaman dilimi içerisinde alternatif sağlayıcılara geçme becerilerinin bulunmaması gerekçesiyle alıcı güçlerinin bulunmadığı anlaşılmaktadır.
- (342) Alıcı gücü bakımından değerlendirilmesi gereken bir diğer pazar ürünün nihai tüketiciye ulaştığı perakende satış pazarıdır. Daha önce de ifade edildiği üzere perakende satışlar B2B ve B2C müşterilere yapılan satışlar olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Bu bakımından perakende satışların alıcıları da B2B müşteriler ve B2C müşteriler olarak iki kategoriye ayrılmaktadır. Zira B2B ve B2C satış pazarları, farklı satış stratejilerine ve fiyat farklılıklarına dayanan pazarlar olduğundan B2B ve B2C müşteriler farklı alıcı gruplarını oluşturmaktadır. Bu bağlamda sağlayıcı konumunda yer alan PO ve BP'nin perakende satış seviyesindeki alıcıları olan B2B ve B2C müşterilerinin dengeleyici alıcı gücüne sahip olup olmadığının ayrı olarak ele alınması gerekmektedir.

⁹⁴ Carlton, D. W. ve Israel, M. (2011), a.g.k., Dobson, P.W., Clarke, R., Davies, S., Waterson, M. (2001) "Buyer Power and its Impact on Competition in the Food Retail Distribution Sector of the European Union", Journal of Industry, Competition and Trade 1: 247-281.

⁹⁵ EPDK 2021-2023 Yılları Petrol Piyasası Sektör Raporları.

- (343) B2C müşterilerin kişisel araçları ile istasyonlardan akaryakıt satın alan bireysel müşteriler olduğu ve toplu bir alım yapabilme gücünün olmadığı dikkate alındığında, B2C müşterilerin alıcı gücünün varlığından bahsedilemeyecektir.
- (344) B2B müşteriler ise B2C müşterilere kıyasla toplu miktarda akaryakıt satın alan ve görece fiyata daha duyarlı alıcılardır. Dolayısıyla B2B müşterilerin dengeleyici bir alıcı gücüne sahip olup olmadığının değerlendirilmesi etkili olacaktır.
- (345) B2B satış yönteminde dağıtıcılar ile ticari müşteriler arasında sözleşme yoluyla bir ilişki kurulmakta olup fiyat ve müşterilere sağlanacak indirim oranı taraflar arasındaki ikili müzakereler sonucunda tespit edilmektedir. Bu kapsamda müşteriler, sözleşmede mutabık kalınan esaslar dairesinde dağıtıcıya ödeme yapmaktadır. Daha önce de değinildiği üzere B2B satışlar için yapılan sözleşme süreleri anlaşma koşullarına bağlı olarak ortalama (.....) ila (.....) yıl arasında değişmektedir. Fiyat ve indirim koşulları gibi hususların taraflar arasındaki müzakereler sonucunda belirlenmesinin yanında sözleşmelerin uzun süreli olarak akdedilmemesi hususu da dikkate alındığında müşterilerin makul bir süre içerisinde alternatif sağlayıcılara kayma tehdidinde bulunabilecekleri değerlendirilmektedir.
- (346) Tarafların 2023 yılında motorin ürünü bakımından en fazla satış gerçekleştirdiği ilk 10 müşterisine yaptığı B2B satışlarının toplam B2B satışları içerisindeki payı incelendiğinde, PO'nun ilk on B2B motorin müşterisinin toplam B2B motorin satışları içerisindeki ağırlığı %(.....) iken BP'nin ilk on B2B motorin müşterisinin toplam B2B motorin satışları içerisindeki ağırlığının %(.....) seviyesinde olduğu görülmektedir. Bu oranların hem PO hem de BP'nin B2B motorin satışlarındaki müşterileri bakımından alıcı gücünün varlığına işaret edebileceği değerlendirilmektedir.
- (347) Öte yandan, PO'nun B2B motorin satışları bakımından değerlendirilmesi gereken bir diğer husus DMO'ya yapılan satışlardır. Nitekim PO'nun B2B satışlarının yaklaşık (.....) ihaleler sonucunda DMO'ya yapılan satışlardan oluşmaktadır. Bu çerçevede, DMO'nun PO'nun B2B satışları bakımından önemli bir müşteri konumunda yer aldığı, her ne kadar hâlihazırda (.....) yıllık bir sözleşme imzalarsa da DMO'nun alternatif sağlayıcılara geçme potansiyelinin olduğu⁹⁶ anlaşılmaktadır. Bu çerçevede DMO'nun PO karşısında bir pazarlık gücünün varlığından söz edilebilecektir. Tüm bu açıklamalar çerçevesinde, B2B motorin satışları kapsamındaki müşterilerinin, inceleme konusu işlem sonrasında B2B motorin perakende satışı pazarında PO'nun fiyatları arttırma güdüsünü sınırlayabileceği sonucuna varılmaktadır.

9. Yatay Etkilenen Pazarlar Bakımından Tek Taraflı Etkilere İlişkin Genel Değerlendirme

- (348) Daha önceki bölümlerde, benzin dağıtımı, otogaz LPG dağıtımı, fuel-oil dağıtımı ve B2B benzin perakende satışı pazarlarında bildirim konusu işlem neticesinde tek taraflı etkilerin oluşmayacağı değerlendirilmiştir. Öte yandan, B2B motorin perakende satışı pazarında birleşik teşebbüsün sahip olacağı pazar payı nedeniyle oluşabilecek rekabetçi endişeler karşısında, pazardaki alıcıların birleşik teşebbüs üzerinde rekabetçi baskı oluşturabileceği, bu sebeple birleşmenin yaratacağı rekabet karşıtı etkilere karşı dengeleyici bir faktör olarak alıcı gücünden söz edilebileceği anlaşılmaktadır.

⁹⁶ DMO'nun 20.12.2019 tarihinde gerçekleştirdiği ilk ihaleye (i) TP, (ii) OPET, (iii) BALPET de katılım sağlarken; 30.09.2021 tarihinde gerçekleştirdiği ikinci ihaleye (i) OPET, (ii) SHELL, (iii) TP; 10.06.2022 tarihinde gerçekleştirdiği üçüncü ve 12.09.2023 tarihinde gerçekleştirdiği dördüncü ihaleye (i) OPET ve (ii) SHELL de katılım sağlamıştır.

- (349) Öte yandan motorin dağıtım pazarı, gaz yağı dağıtım pazarı ve belirli yakalama alanları bakımından B2C motorin perakende satışı, B2C benzin perakende satışı ve otopaz LPG perakende satışı pazarlarında birleşik teşebbüsün ve rakiplerinin pazardaki konumu, yoğunlaşma göstergeleri, giriş engellerinin varlığı ve dengeleyici alıcı gücünün bulunmaması dikkate alındığında tek taraflı etkilerin oluşabileceği değerlendirilmektedir.

G.5.3.2. Dikey Etkilenen Pazarlara İlişkin Değerlendirme

- (359) Dikey ticari ilişkiler bağlamında bir ürün veya hizmetin üretimi, dağıtım ve perakende satışı seviyelerinde faaliyet gösteren teşebbüslerin aralarında gerçekleşecek olan birleşmeler dikey birleşmeler kapsamında değerlendirilmektedir. Dikey birleşmelerin değerlendirilmesinde birleşme tarafı olan teşebbüslerin faaliyet gösterdikleri pazarlar genel olarak alt pazar ve üst pazar olarak ayrıma tabi tutulmakta, üst pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin, alt pazarda faaliyet gösteren teşebbüslere girdi sağladıkları kabul edilmektedir.
- (360) Dikey birleşmelerin muhtemel rekabet karşıtı etkileri; birleşen teşebbüsün hâkim duruma gelmesi veya 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. Dikey birleşmelerin rekabet karşıtı etkileri ele alınırken girdi ve müşteri kısıtlamaları üzerinde yoğunlaşılmaktadır.

Girdi Kısıtlaması

- (361) Girdi kısıtlaması, birleşik teşebbüsün birleşme sonrasında sağlayıcısı olduğu girdilerin alt pazardaki rakiplere arzını sınırlaması ve böylece rakiplerin birleşme öncesindeki durumdakine benzer fiyat ve koşullarda girdi temin etmelerini zorlaştırarak maliyetlerini artırmalarını ifade etmektedir. Bu durum, birleşik teşebbüsün tüketiciye uyguladığı fiyatları kârlı bir şekilde yükseltebilmesine yol açarak etkin rekabeti önemli ölçüde azaltabilecektir. Girdi kısıtlaması şeklindeki pazarı kapama etkisinin tüketici zararına yol açtığı 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.
- (350) Yatay Olmayan Birleşme ve Devralmaların Değerlendirilmesi Hakkında Kılavuz (Yatay Olmayan Birleşmeler Kılavuzu) kapsamında girdi kısıtlamasına ilişkin değerlendirmede, öncelikle birleşik teşebbüsün alt pazarda girdilere erişimi önemli ölçüde kısıtlama imkânı olup olmadığı incelenmelidir. İkinci olarak ise, birleşik teşebbüsün bu yönde bir güdüsü olup olmadığı dikkate alınmalıdır. Son olarak, bu yöndeki bir pazar kapama uygulamasının alt pazardaki rekabeti önemli ölçüde bozup bozmayacağı göz önünde bulundurulmalıdır. Girdi kısıtlaması yoluyla rekabet karşıtı sonucun doğup doğmayacağı değerlendirilirken söz konusu girdinin; alt pazardaki ürün bakımından önemli bir girdi olup olmadığı, önemli bir maliyet kalemi oluşturup oluşturmadığı, birleşme sonrası oluşacak dikey bütünleşik teşebbüsün üst pazarda belli bir pazar gücüne sahip bulunup bulunmadığı, birleşik teşebbüs haricindeki bağımsız girdi sağlayıcılarının etkinlik seviyesinin düşük olup olmadığı gibi hususlar ele alınmaktadır.
- (351) Girdi kısıtlaması yoluyla pazarı kapama etkisinin ortaya çıkabilmesi, bir başka deyişle birleşik teşebbüsün üst pazardaki rekabet koşulları ile alt pazardaki fiyat ve arz koşulları üzerinde dikkate değer bir etkiye sahip olabilmesi, birleşme sonrası oluşacak dikey bütünleşik teşebbüsün üst pazarda belli bir pazar gücüne sahip olup olmamasına bağlıdır. Genel olarak bir birleşmenin girdi kısıtlaması dolayısıyla rekabete ilişkin endişeye yol açması için alt pazardaki fiyatların artmasına neden olacak şekilde etkin rekabeti önemli ölçüde azaltması gerekmektedir.

Müşteri Kısıtlaması

- (352) Dikey birleşmeler sonucu birleşik teşebbüsün alt pazarda da faaliyet gösterecek olması sebebiyle, üst pazardaki mevcut ve potansiyel rakiplerin önemli büyüklükteki müşteri tabanına erişimi kısıtlanabilmektedir. Birleşik teşebbüsün alt pazarda da faaliyet gösterecek olması sebebiyle, üst pazardaki mevcut ve potansiyel rakiplerinin önemli büyüklükteki müşteri tabanına erişimini kısıtlaması üst pazardaki rakiplerin rekabet etme imkânlarını ve güdülerini azaltabilecektir. Bu durum alt pazardaki rakiplerin, girdileri birleşme öncesindeki fiyat ve koşullarla edinmesini zorlaştırarak, maliyetlerinin yükselmesine yol açacaktır. Böylece birleşik teşebbüs alt pazarda kârlı biçimde fiyatlarını yükseltebilecektir.
- (353) Yatay Olmayan Birleşmeler Kılavuzu uyarınca müşteri kısıtlamasına ilişkin değerlendirmede, öncelikle birleşik teşebbüsün üst pazardaki rakiplerden yapacağı alımları azaltarak onların alt pazarlara erişimi açısından pazarı kapama imkânı olup olmadığı incelenmelidir. İkinci olarak ise, birleşik teşebbüsün üst pazardaki rakiplerden yapacağı alımları azaltması yönünde bir güdüsü olup olmadığı dikkate alınmalıdır. Son olarak, bu yöndeki bir pazar kapama uygulamasının alt pazardaki tüketiciler üzerinde olumsuz etkileri olup olmayacağı göz önünde bulundurulmalıdır.
- (354) 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.
- (355) Yatay Olmayan Birleşmeler Kılavuzu'nda müşteri kısıtlamasına örnek olarak, birleşik teşebbüsün alt pazardaki biriminin, tüm girdi alımlarını üst pazardaki biriminden sağlamaya ve böylece üst pazardaki rakiplerden alım yapmayı durdurmaya ya da rakiplerden daha az alım yapmaya yönelmesi ihtimaline yer verilmektedir.
- (356) Müşteri kısıtlamasının bir başka sonucu ise alt pazardaki birimin birleşme öncesindeki duruma göre girdileri rakipler bakımından daha dezavantajlı olacak koşullarda temin etmeye başlamasıdır. Müşteri kısıtlamasının rekabet bakımından bir endişe yarattığının kabul edilebilmesi için söz konusu dikey birleşmenin tarafı olan alt pazar biriminin önemli bir müşteri olması ve alt pazarda ciddi pazar gücüne sahip olması gerekmektedir. Bu noktada üst pazardaki rakiplerin alternatif sağlayıcılara yönelme ihtimali rekabetçi endişeleri azaltan bir faktör olarak dikkate alınmaktadır.
- (357) Müşteri kısıtlaması ile ilgili yapılacak değerlendirmede üst pazardaki rakip teşebbüslerin alt pazardaki satış seviyelerini korumak amacıyla, agresif biçimde fiyatlama yapmak gibi birtakım karşı stratejilerin etkili ve zamanında hayata geçirilebilme ihtimali de dikkate alınacaktır. Öte yandan alt pazara erişimi kısıtlama güdüsünün varlığı, birleşik teşebbüs bakımından kısıtlamanın ne ölçüde kârlı olacağı ile doğrudan bağlantılıdır. Bunun için birleşik teşebbüs, gerçekleştireceği fiyat artışı ile üst pazardaki rakiplerden girdi temin etmemesi durumunda karşılaşılabilecek zararı telafi edebiliyor olmalıdır. Fiyat artışının yaratacağı etki, birleşik teşebbüsün alt pazarda görece yüksek pazar payına sahip olması durumunda daha fazladır.

- (358) Söz konusu müşteri kısıtlamasının, üst pazardaki rakiplerin maliyetinin artması sonucunda alt pazardaki rakipleri olumsuz etkilemesi ihtimali de bulunmaktadır. Böyle bir durumda müşteri kısıtlaması sonucu üst pazarda yer alan rakiplerin gelirlerindeki düşüş, zamanla yayılma etkisi gösterebilecek ve tüketici zararına sebep olabilecektir.
- (359) Yukarıda belirtilen hususlar doğrultusunda inceleme konusu devralma özelinde her bir dikey örtüşme için yapılan değerlendirmelere aşağıda yer verilmektedir.

a) LPG Depolama Hizmetleri ile Otogaz LPG Dağıtım Pazarı Arasındaki Dikey Örtüşmenin Tek Taraflı Etkiler Bağlamında Değerlendirilmesi

- (360) Dosya konusu işlem kapsamındaki dikey ilişkilerden biri PO'nun LPG depolama faaliyeti ile BP'nin otogaz LPG dağıtım faaliyeti arasında meydana gelmektedir. Daha önce de ifade edildiği üzere BP yalnızca otogaz LPG satışında faaliyet göstermekte olup LPG depolanmasına ilişkin olarak herhangi bir lisanslı depolama kapasitesine sahip değildir.
- (361) 2023 yılında Türkiye'deki LPG depolama kapasiteleri ve depolama lisansı sahibi teşebbüslerin kapasite bazlı pazar payları incelendiğinde, LPG depolama kapasitesi bakımından %23,61'lik pazar payı ile AYGaz'ın ilk sırada yer aldığı, LİKİTGAZ'ın pazar payının %18,1 seviyesinde olduğu görülmektedir. PO ise yaklaşık 35.000 m³'lük depolama kapasitesi ile %4,64 seviyesinde görece düşük bir pazar payına sahiptir. PO'nun sahip olduğu kapasite miktarının düşüklüğü, pazarda AYGaz ile LİKİTGAZ gibi önemli miktarda kapasiteye sahip rakiplerin varlığı ve devralmayla birlikte PO'nun depolama kapasitesinde bir artış yaşanmayacağı hususları dikkate alındığında birleşik teşebbüsün alternatif coğrafi pazar tanımlarında alt pazardaki rakiplerine girdi kısıtlamasına yönelik rekabetçi endişelerin meydana gelmeyeceği anlaşılmaktadır.
- (362) LPG depolama faaliyetleri ile otogaz LPG dağıtım faaliyetleri arasındaki dikey ilişkinin muhtemel rekabet karşıtı tek taraflı etkileri bağlamında değerlendirilmesi gereken bir diğer husus birleşik teşebbüsün üst pazardaki rakiplerinin alt pazardaki müşterilerine erişimini kısıtlama imkânının bulunup bulunmadığıdır.
- (363) PO, BP ve rakiplerinin 2021-2023 yılları arasında otogaz LPG dağıtım pazarındaki miktar bazlı pazar payları EPDK'den elde veriler neticesinde hesaplandığında, LPG dağıtım pazarında AYGaz'ın 2021-2023 yılları arasında sırasıyla %21,44, %22,49 ve %25,69 pay elde ettiği görülmektedir. PO'nun payı ise ilgili yıllarda sırasıyla %14,41, %14,75 ve %12,4 iken BP'nin payı sırasıyla %7,42, %8,52 ve %7,31 seviyesindedir. Birleşik teşebbüsün pazar payı ise söz konusu yıllarda sırasıyla %21,83, %23,27 ve %19,71 olup birleşik teşebbüs dışındaki oyuncuların pazardaki toplam payı ilgili yıllarda sırasıyla %78,17, %76,73 ve %80,29'dur. Birleşik teşebbüs dışındaki oyuncuların pazarın önemli bir bölümünü teşkil etmesi sebebiyle birleşen teşebbüsün üst pazardaki rakiplerinin halen önemli bir müşteri tabanına erişiminin devam edeceği anlaşılmaktadır. Bu itibarla inceleme konusu işlem ile birlikte birleşik teşebbüsün üst pazardaki rakiplerine müşteri kısıtlamasına yönelik rekabetçi endişelerin meydana gelmeyeceği kanaatine varılmıştır.

b) Akaryakıt Tedariki ve LPG Tedariki Pazarları ile Dağıtım Pazarları Arasında Meydana Gelen Dikey Örtüşmelerin Tek Taraflı Etkiler Bağlamında Değerlendirilmesi

- (364) VITOL, Türkiye dışında işlettiği tesislerden, Türkiye'deki müşterilerine ham petrol, muhtelif akaryakıt ürünleri ve LPG tedariki gerçekleştirmektedir. BP ise dağıtım faaliyetlerine yönelik olarak rafineriler, dağıtıcılar arası ticaret ve ithalat yoluyla akaryakıt ürünleri ve otogaz LPG alımı gerçekleştirmektedir. Dolayısıyla VITOL'ün akaryakıt tedariki (üst pazar) faaliyeti ile BP'nin benzin dağıtımı, motorin dağıtımı, fuel-oil dağıtımı ve gaz yağı dağıtımı (alt pazarlar) faaliyetleri arasında dikey bir ilişki söz konusudur. Benzer şekilde VITOL'ün LPG tedariki (üst pazar) faaliyeti ile BP'nin otogaz LPG dağıtımı (alt pazar) faaliyeti arasında da bir dikey ilişki bulunduğu değerlendirilmektedir.

- (365) Devralma işleminin birleşen teşebbüsün alt pazardaki rakiplerine girdi kısıtlamasına yönelik herhangi bir rekabetçi endişe meydana getirip getirmeyeceği değerlendirilirken VITOL'ün üst pazardaki konumunun ortaya konulması önem arz etmektedir.
- (366) Dağıtıcılar tarafından satışa sunulan akaryakıt ve otogaz LPG ürünleri rafineriler, ithalat veya diğer dağıtıcılardan dağıtıcılar arası ticaret kanalıyla temin edilebilmektedir. Bununla birlikte dağıtıcılar arası ticaret kapsamında satışa konu edilen motorin, benzin ve otogaz LPG ürünleri de esasen dağıtıcının rafineriden veya ithalat yoluyla tedarik ettiği ürünlerden oluşmaktadır. Dolayısıyla söz konusu ürünler bakımından toplam arz rafineri üretimi ve ithalatın toplamından oluşmaktadır.
- (367) 2023 yılında benzin arzının %98,48'i rafineri üretimi ile karşılanmış iken gaz yağı arzının tamamı rafineri üretimi ile sağlanmıştır. Öte yandan, motorin arzında yurt içi üretimin payı %56,9, fuel-oil arzında yurt içi üretimin payı %54,37, LPG arzında yurt içi üretimin payı ise %17,98 seviyesindedir. İthalatın toplam arz içerisindeki payına bakıldığında ise motorin toplam arzı içerisinde ithalatın payı %43,11 olup ithalatın %83,18'i dağıtıcılar tarafından gerçekleştirilmiştir. Fuel-oil arzındaki ithalatın payı %45,63'ü seviyesinde olup ithalatın tamamı rafineriler tarafından yapılmıştır. LPG arzının ise %80,88'i ithalat yoluyla sağlanmış olup ithalatın %98,58'i dağıtıcılar tarafından gerçekleştirilmiştir. Bu çerçevede LPG arzının büyük ölçüde ithalat yoluyla sağlandığı anlaşılmaktadır.
- (368) Teşebbüsten elde edilen bilgiler çerçevesinde VITOL'ün Türkiye'ye satışını gerçekleştirdiği akaryakıt ve LPG miktarına ilişkin pazar payları hesaplanmıştır. Buna göre, VITOL'ün 2021-2023 yılları arasında akaryakıt tedarikine ilişkin pazar payı sırasıyla %(.....), %(.....) ve %(.....) iken LPG tedarikine ilişkin pazar payı ise sırasıyla %(.....), %(.....) ve %(.....)'dir. Dolayısıyla gerek akaryakıt gerek LPG tedariki pazarlarında VITOL tarafından tedarik edilen ürünlerin pazarın sınırlı bir bölümünü teşkil ettiği görülmektedir. VITOL'ün yurt dışından Türkiye'ye gerçekleştirdiği satışların Türkiye'deki akaryakıt ve LPG arzının sınırlı bir kısmını oluşturması dikkate alındığında alt pazardaki rakiplerine girdi kısıtlamasına yönelik rekabetçi endişelerin meydana gelmeyeceği anlaşılmaktadır.
- (369) Söz konusu dikey ilişki müşteri kısıtlama ihtimali açısından değerlendirilirken birleşik teşebbüsün alt pazardaki payı çerçevesinde değerlendirme yapılması gerekmektedir. Daha önce ifade edildiği üzere 2023 yılı bakımından birleşik teşebbüsün payı motorin dağıtım pazarında %29,91, benzin dağıtım pazarında %27,09, gaz yağı dağıtım pazarında %56,02, fuel-oil dağıtım pazarında %24,86, otogaz LPG dağıtım pazarında ise %19,71 seviyesindedir. Bu doğrultuda birleşik teşebbüsün alt pazardaki rakiplerinin toplam payı motorin dağıtım pazarında %70,09, benzin dağıtım pazarında %72,91, gaz yağı dağıtım pazarında %43,98, fuel-oil dağıtım pazarında %75,14 ve otogaz LPG dağıtım pazarında %80,29 olup söz konusu pazarlar bakımından birleşik teşebbüs dışındaki oyuncuların gerçekleştirdiği alımların pazarın önemli bir kısmını oluşturmaya devam edeceği anlaşılmaktadır.
- (370) Birleşik teşebbüsün üst pazardaki rakiplerinin inceleme konusu işlemin gerçekleşmesi durumunda birleşik teşebbüsün alt pazardaki birimi haricinde de halen yeterli bir müşteri tabanına (diğer dağıtıcılar) sahip olmaya devam edeceği anlaşılmakla birlikte birleşik teşebbüsün işlem öncesi üst pazardaki talep dağılımına bakmak da faydalı olacaktır. Bu kapsamda motorin, benzin, fuel-oil ve gaz yağı gibi akaryakıt ürünlerine ek olarak otogaz LPG bakımından PO ve BP'nin temin kaynakları ve temin kaynakları arasındaki oransal dağılım teşebbüsten gelen bilgiler doğrultusunda PO ve BP için ayrı olarak hesaplanmıştır.
- (371) Buna göre 2021-2023 yılları arasında PO ve BP fuel-oil ve gaz yağı alımlarının tamamını yurt içi rafinerilerden gerçekleştirmiştir. İlgili yıllarda PO'nun benzin alımlarının (.....) sağlanmış olup BP'nin benzin alımlarının yurt içi rafinerilerden sağlanan kısmı söz konusu yıllarda sırasıyla %(.....), %(.....) ve %(.....) seviyesindedir. Motorin alımları incelendiğinde

ise PO'nun ilgili yıllarda alımlarının yurt içi rafinerilerce sağlanan kısmı sırasıyla %(.....), %(.....) ve %(.....) olup BP'nin yurt içi rafineri alımlarının oranı ise sırasıyla %(.....), %(.....) ve %(.....)'dir. Bu itibarla söz konusu akaryakıt ürünleri bakımından hem PO hem de BP'nin alımlarının büyük ölçüde yurt içi rafinerilerce sağlandığını söylemek mümkündür.

- (372) Otogaz LPG alımları incelendiğinde ise PO ve BP'nin alımlarını büyük ölçüde diğer dağıtıcılardan gerçekleştirdiği anlaşılmaktadır. Nitekim söz konusu yıllarda PO'nun diğer dağıtıcılardan gerçekleştirdiği alımların toplam alımları içerisindeki payı sırasıyla %(.....), %(.....) ve %(.....) olup bu oranlar BP için %(.....), %(.....) ve %(.....) seviyesindedir.
- (373) Benzin, motorin, fuel-oil ve gaz yağı bakımından tarafların alımlarını büyük ölçüde yurt içi rafinerilerden gerçekleştirmesi, otogaz LPG bakımından ise taraflar açısından diğer dağıtıcılardan gerçekleştirilen alımların birincil temin kaynağı olması dikkate alındığında genel itibarıyla PO ve BP için ithalatın söz konusu ürünlerin temini bakımından esas tedarik kaynağı olmadığını söylemek mümkündür. Bu çerçevede, birleşen teşebbüs bakımından da akaryakıt ürünleri teminine yönelik olarak yurt içi rafinerilerin, otogaz LPG temini bakımından ise diğer dağıtıcıların önemli temin kaynakları olduğu görülmektedir. Dolayısıyla birleşik teşebbüsün üst pazardaki rakiplerinin birleşik teşebbüs dışında yeterli müşteri tabanına erişimi olmasının yanı sıra birleşik teşebbüsün alt pazardaki birimine de ürün satışını sürdürmeleri olası görülmektedir.
- (374) Tüm bu değerlendirmeler çerçevesinde, söz konusu pazarlar bakımından birleşik teşebbüsün, rakiplerinin müşteri tabanına erişimlerini kısıtlamasına yönelik rekabetçi endişelerin söz konusu olmadığı kanaatine varılmıştır.
- (375) Öte yandan, daha önce de ifade edildiği üzere dağıtıcı lisansı sahipleri akaryakıt ve otogaz LPG tedarikini rafineriler, ithalat ve dağıtıcılar arası ticaret vasıtasıyla gerçekleştirebilmekte olup PO ve BP de dağıtıcılar arası ticaret kapsamında diğer dağıtıcılara benzin, motorin ve otogaz LPG satmaktadır. Dağıtıcı lisansı sahipleri açısından rafineriden alım ve ithalat yoluyla temine alternatif bir tedarik kaynağı olması sebebiyle bildirim konusu işlemin bu tedarik kaynağı üzerindeki etkilerine de değinilmesinde fayda bulunmaktadır. Bununla birlikte, birleşik teşebbüsün faaliyet gösterdiği motorin dağıtımı, benzin dağıtımı, fuel-oil dağıtımı, gaz yağı dağıtımı ve otogaz LPG dağıtımı pazarları bakımından birleşik teşebbüsün üst pazardaki rakiplerine müşteri kısıtlamasına yönelik herhangi bir endişe bulunmadığı yukarıda değerlendirildiği için bu pazarlar açısından tekraren değerlendirmelere yer verilmeyecektir. Öte yandan, dağıtıcılar arası ticaret kapsamındaki akaryakıt ve otogaz LPG satışında birleşik teşebbüsün alım tarafındaki konumuna ayrıca değinilecektir.
- (376) Dağıtıcılar arası ticaret kapsamında satılan ürünler esasında rafineri üretimi veya ithalat yoluyla temin edilen ürünlerden oluşmaktadır. EPDK'dan elde edilen, 2021-2023⁹⁷ yılları arasında dağıtıcılar arası ticarete konu olmuş benzin, motorin ve otogaz LPG miktarları incelendiğinde, ilgili yıllarda dağıtıcılar arası ticaret konu olmuş benzin miktarı 2021 yılında (.....) ton, 2022 yılında (.....) ton, 2023 yılının Ocak-Kasım döneminde ise (.....) ton olarak gerçekleşmiş iken dağıtıcılar arasında satışa konu olan toplam motorin miktarı 2021 yılında (.....) ton, 2022 yılında (.....) ton, 2023 yılının Ocak-Kasım döneminde (.....) ton olarak gerçekleşmiştir. Bu çerçevede, dağıtıcılar arası ticarete konu olmuş toplam benzin ve motorin miktarı, 2021-2023 yılları arasındaki toplam benzin ve motorin arzının sırasıyla %(.....), %(.....) ve %(.....)'sına tekabül etmektedir⁹⁸.
- (377) Dağıtıcılar arası otogaz LPG ticareti incelendiğinde ise dağıtıcılar arası ticarete konu olan toplam otogaz LPG miktarının 2021 yılında (.....) ton, 2022 yılında (.....) ton ve 2023 yılının Ocak-Kasım döneminde (.....) ton olduğu görülmektedir. Söz konusu miktarlar, ilgili yıllarda

⁹⁷ 2023 yılına ilişkin sunulan bilgilerde Ocak-Kasım dönemi esas alınmıştır.

⁹⁸ 2023 yılına ilişkin toplam arz bilgilerinde Ocak-Kasım dönemi esas alınmıştır.

tüplü LPG, dökme LPG ve otogaz LPG arzının toplamından oluşan LPG arzının sırasıyla %(.....), %(.....) ve %(.....) ine karşılık gelmektedir. Bu çerçevede dağıtıcılar arası ticarete konu olan benzin, motorin ve otogaz LPG'nin bu ürünlerin toplam arzı içerisindeki paylarının önemli düzeyde olduğu ve söz konusu ürünler bakımından dağıtıcılar arası ticaretin önemli bir tedarik kanalı olduğu anlaşılmaktadır.

- (378) PO, BP ve rakiplerinin 2023 yılının Ocak-Kasım döneminde dağıtıcılar arası ticaret kapsamında gerçekleştirdikleri benzin, motorin ve benzin+motorin ürün gruplarındaki satışına ilişkin miktar bazlı pazar payları EPDK'den elde edilen veriler ile hesaplanmıştır. Buna göre, inceleme konusu işlemin gerçekleşmesi durumunda birleşik teşebbüsün benzin, motorin ve benzin+motorin ürün gruplarındaki pazar payı sırasıyla %(.....); %(.....); %(.....) seviyesine gelecektir. Bu çerçevede birleşik teşebbüsün rakipleri, dağıtıcılar arası ticaret vasıtasıyla gerçekleştirilen benzin, motorin ve benzin+motorin ürün gruplarında sırasıyla toplam %(.....); %(.....); %(.....) paya sahip olup bu satış kanalının önemli bir kısmını teşkil etmektedir. Buna ek olarak, dağıtıcıların rafineriden temin ve ithalat gibi alternatif temin kaynaklarına sahip olduğu da göz önünde bulundurulduğunda bu tedarik kaynaklarının da birleşik teşebbüsün dağıtıcılar arası akaryakıt ticareti faaliyeti üzerinde bir rekabetçi baskı oluşturacağı anlaşılmaktadır.
- (379) 2023 Ocak-Kasım döneminde dağıtıcılar arası ticaret kapsamında en fazla benzin ve motorin alan ilk beş teşebbüs ile PO ve BP'nin alım miktarı bazlı pazar payları incelendiğinde ise, BP'nin alım miktarı bazlı payının %(.....), PO'nun payının %(.....) seviyesinde olduğu görülmektedir. Bu çerçevede birleşik teşebbüsün pazar payı %(.....) ile oldukça sınırlı bir seviyede olup birleşik teşebbüs dışındaki oyuncuların pazardaki toplam payı %(.....)'tir.
- (380) 2023 yılının Ocak-Kasım döneminde dağıtıcılar arası ticaret kapsamındaki otogaz LPG satışına ilişkin olarak PO, BP ve rakiplerinin satış miktarı bazlı pazar payı bilgileri incelendiğinde, PO'nun ilgili dönemde dağıtıcılar arası ticaret kapsamında otogaz LPG (.....) görülmektedir. BP'nin pazar payı ise %(.....) olup birleşik teşebbüsün payı %(.....) ile oldukça sınırlı bir seviyededir. Buna ek olarak pazarda AYGGAZ (%(.....)), LİKİTGAZ (%(.....)), İstanbul Likit Gaz Enerji ve Petrol AŞ (%(.....)), Dolugaz Depolama LPG Petrol Ürünleri San. ve Tic. Ltd. Şti. (%(.....)) ve Pet Gaz AŞ (%(.....)) gibi önemli rakiplerin bulunduğu da görülmektedir. Dağıtıcıların rafinerilerden ve ithalat yoluyla da ürün temin edebildiği dikkate alındığında inceleme konusu işlemin, birleşik teşebbüsün dağıtıcılar arası ticaret kapsamındaki otogaz LPG ticaretinde rakiplerine girdi kısıtlamasına yönelik rekabetçi endişe oluşturmayacağı anlaşılmaktadır.
- (381) Öte yandan, EPDK'den temin edilen bilgilerin incelenmesinden 2023 Ocak-Kasım döneminde dağıtıcılar arası ticaret kapsamında satış gerçekleştirilen tüm otogaz LPG ürünü bakımından PO'nun alım miktarı bazlı pazar payının %(.....); BP'nin payının ise %(.....) olduğu anlaşılmaktadır. Bu çerçevede birleşik teşebbüsün gerçekleştirdiği alımlar pazarın %(.....) üne karşılık gelmekte olup birleşik teşebbüs dışında kalan oyuncuların pazardaki toplam payı ise %(.....) seviyesindedir. Bu itibarla, birleşik teşebbüs dışındaki oyuncuların alım miktarı açısından pazarın önemli bir kısmını teşkil ettiği anlaşılmaktadır.

c) Biodizel Satışı ve Motorin Dağıtımı Arasındaki Dikey Örtüşmenin Tek Taraflı Etkiler Bağlamında Değerlendirilmesi

- (382) PO'nun BİODİZEL OG aracılığıyla faaliyet göstereceği "biodizel satışı" pazarı ile BP'nin faaliyette bulunduğu "motorin dağıtımı" pazarları arasında dikey bir ilişki bulunmaktadır. Bu bakımdan BP'nin faaliyet gösterdiği motorin dağıtımı pazarının alt pazar, PO'nun faaliyet gösterdiği biodizel satışı pazarının üst pazar olduğu anlaşılmaktadır.
- (383) Söz konusu dikey ilişkinin muhtemel tek taraflı etkilerinin değerlendirilmesi bakımından öncelikle birleşik teşebbüsün üst pazardaki konumunun ortaya konulması önem arz

etmektedir. Bu kapsamda 2017-2023 yılları arasında biodizel satışı pazarında faaliyet gösteren teşebbüslerin EPDK'ye bildirdikleri teslim miktarları ve elde ettikleri pazar payları incelenmiştir.

- (384) Buna göre, 2021-2023 yılları arasında Türkiye'deki biodizel satış miktarı sırasıyla 59.394, 104.870 ve 101.016 ton olarak gerçekleştirilmiştir. BİODİZEL OG'nin kurulmasına 15.08.2024 tarihinde izin verildiğinden dolayı BİODİZEL OG'nin 2021-2023 yılları arasında biodizel üretimi bulunmamaktadır. Bu bakımdan 2021-2023 yılları arasında biodizel satışı pazarında birleşik teşebbüs tarafından satış gerçekleştirilmediği, 2024 yılında üretim gerçekleştirilse dahi satışa sunulan ürünlerin pazarın ihmal edilebilir bir bölümünü teşkil edeceğini söylemek mümkündür.
- (385) Bununla birlikte EPDK verilerine göre, BİODİZEL OG, ana teşebbüsü EGE ENERJİ'nin biodizel pazarında hâkim durumda olan iştiraki DB Tarımsal Enerji Sanayi ve Ticaret AŞ'den (DB TARIMSAL) sonra kapasite bakımından ikinci büyük teşebbüs konumunda olacaktır. Bu nedenle motorin dağıtım pazarında faaliyet gösteren teşebbüslerin harmanlama yükümlülüğüne ilişkin yasal düzenleme gereği biodizele bağımlı konumda olmaları nedeniyle PO'nun BİODİZEL OG aracılığıyla motorin dağıtım pazarındaki rakiplerini pazardan dışlamasının veya dezavantajlı konuma getirmesinin muhtemel olup olmadığının değerlendirilmesi gerekmektedir.
- (386) Buna ek olarak, Kurulun 15.08.2024 tarih ve 24-33/780-327 sayılı kararında, EGE ENERJİ ile PO'nun ortak kontrolleri altında BİODİZEL OG şirketinin kurulması işlemine; BİODİZEL OG'nin üretim kapasitesinin asgari olarak BİODİZEL OG'nin aylık üretiminin en az %50'sinin, yıllık üretiminin en az %50'sinin olmak üzere toplam üretiminin asgari %50'sinin PO'nun rakiplerine ayrılması koşuluyla izin verilmiştir. Dolayısıyla, BİODİZEL OG'nin tam kapasite ile üretim gerçekleştirse dahi, toplam üretiminin en az yarısını PO'nun rakiplerine ayırmak zorunda olduğu ve bu koşulun PO'nun alt pazardaki rakiplerine yönelik girdi kısıtlamasına dair oluşabilecek rekabetçi endişeleri bertaraf ettiği değerlendirilmektedir. Bu sebeple, birleşik teşebbüsün alt pazardaki rakiplerine girdi kısıtlamasına yönelik rekabetçi endişelerin oluşmadığı değerlendirilmektedir.
- (387) 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 doğrultuda, müşteri kısıtlama imkânı ele alınırken birleşik teşebbüsün motorin dağıtım pazarındaki konumu önem kazanmaktadır. Daha önce de değinildiği üzere birleşik teşebbüsün motorin dağıtım pazarındaki payı %29,91 seviyesindedir. Bu doğrultuda birleşik teşebbüs dışındaki oyuncuların pazardaki payı %70,09 düzeyindedir. Bu çerçevede, birleşik teşebbüsün üst pazardaki rakiplerinin, PO'nun BP'yi devralması durumunda da halen yeterli bir müşteri tabanına erişimlerinin bulunacağı değerlendirilmektedir. Bu sebeple, birleşik teşebbüsün rakiplerinin müşteri tabanına erişimlerini kısıtlamasına yönelik rekabetçi endişelerin söz konusu olmadığı anlaşılmaktadır.

d) Dağıtım ve Perakende Satış Pazarları Arasındaki Dikey Örtüşme

- (388) Daha önce ifade edildiği üzere PO ile BP benzin, motorin ve otogaz LPG ürünlerinin dağıtım ve söz konusu ürünlerin perakende satışı alanlarında faaliyet göstermektedirler. Benzin, motorin ve otogaz LPG'nin dağıtım faaliyetlerinin, yine aynı ürünlerin perakende satışı açısından girdi niteliği taşıması sebebiyle bahse konu faaliyetler arasında dikey bir örtüşme bulunmaktadır.
- (389) 5015 sayılı Kanun ve 5307 sayılı Kanun uyarınca dağıtıcıların başka dağıtıcıların bayilerine satış yapmaları yasaklanmakta ve bayilerin de yalnızca kendi dağıtıcılarından alım yapmaları gerekmektedir. Söz konusu düzenleme sebebiyle dağıtım/bayilik yapısına

ilişkin tasarlanan sistemin “tek elden satın alma” ilişkisine dayandığı ve bayilik sözleşmesi boyunca bayilere rekabet yasağı getirildiği görülmektedir.

- (390) İlgili düzenleme kapsamında dağıtıcıların kendi bayilerinden başka bayilere satış yapamamaları ve bayilerin de kendi dağıtıcıları haricindeki dağıtıcılardan alım yapma olanağının yasal olarak bulunmaması, bu nedenle birleşen teşebbüsün üst pazardaki rakiplerinden ürün temin edememesi ve alt pazardaki rakiplerine ürün satamaması hususları dikkate alındığında dağıtım ve perakende satış faaliyetleri arasındaki dikey örtüşmeye yönelik girdi ve müşteri kısıtlaması değerlendirmesi yapılmamıştır.

G.5.3.3. ATAŞ ve ÇEKİSAN'daki BP Hisselerinin PO Tarafından Devralınması İşlemlerinin Değerlendirilmesi

- (391) Dosya konusu işlemde BP'nin ÇEKİSAN'daki %(.....) ve ATAŞ'taki %(.....) oranındaki hisselerinin PO tarafından devralınması da yer almaktadır. ÇEKİSAN'daki %(.....) oranındaki pay sahipliği ve ATAŞ'taki %(.....) oranındaki pay sahipliği ise SHELL'e ait olmaya devam edecektir. Anılan iki tesisin 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi kapsamında bir devralma niteliği taşıyıp taşımadığı ve işleme ilişkin değerlendirmelere her bir tesis özelinde aşağıda yer verilmektedir.
- (392) ATAŞ ve ÇEKİSAN'daki BP hisselerinin PO tarafından devralınması işlemlerinin niteliğine yönelik açıklamalardan önce Kurulun akaryakıt depolama faaliyetleri bakımından rakip teşebbüsler arasında kurulan ortak girişimlere yönelik geçmiş tarihli bazı kararlarına değinilmesinde fayda bulunmaktadır.
- (393) PO'nun toplam %90 hissesine sahip olduğu MARMARA DEPOCULUK hisselerinin %45'inin SHELL tarafından devralınması işlemine 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi çerçevesinde izin verilmesi veya işleme muafiyet tanınması talebi Kurulun 05.06.2014 ve 14-20/382-166 sayılı kararında incelenmiş olup söz konusu kararda işlem sonrasında MARMARA DEPOCULUK'un SHELL ve PO'nun ortak kontrolünde olacağı, ancak ortak girişimin ana teşebbüslere yönelik olarak faaliyet göstereceği, bu nedenle tam işlevsel olmadığı tespit edilmiştir. Bu çerçevede bildirim konusu işlemin 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi ve 2010/4 sayılı Tebliğ kapsamında olmadığı, bir işbirliği anlaşması niteliğinde olan işlemin 4054 sayılı Kanun'un 4 ve 5. maddeleri kapsamında değerlendirilmesi gerektiği ifade edilmiştir. Anılan kararda işleme konu sözleşmeye, 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinde sayılan şartların tamamını karşılaması nedeniyle bireysel muafiyet tanınmasına karar verilmiştir.
- (394) Kurulun 16.10.2008 tarih ve 08-58/923-370 sayılı kararında GÜZEL ENERJİ'nin kontrolünde bulunan SADAŞ'ın %50 oranındaki hissesinin SHELL'e devredilmesi işlemine izin verilmesi talebi incelenmiştir. Kararda işlemin bir hisse devri içermekle birlikte, asıl itibarıyla akaryakıt dağıtım alanı faaliyet göstermekte olan iki rakip teşebbüsün akaryakıt depolama alanında işbirliği yapmasına ilişkin olduğu, bu nedenle yatay işbirliği doğurucu bir anlaşma niteliğinde olduğu ifade edilmiştir. Bu çerçevede söz konusu işlem hakkında menfi tespit ve muafiyet değerlendirmeleri yapılmış olup işlem neticesinde kurulacak ortak girişime bireysel muafiyet tanınmasına karar verilmiştir.
- (395) Kurulun 22.08.2007 tarih ve 07-66/812-307 sayılı kararında ise SHELL ve Mobil Oil Türk AŞ⁹⁹ tarafından “İstanbul Çekmece, İskenderun ve Antalya'da üç akaryakıt depolama tesisinin işletilmesi” amacıyla kurulan ÇEKİSAN'ın kurucu teşebbüslerinin Türkiye akaryakıt dağıtım pazarında birbirleriyle rakip olmaları nedeniyle rekabetin kısıtlanması sonucunu ortaya çıkarabilecek bir işbirliği doğurduğu için 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamına gireceği ifade edilmiş olup işleme 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesi uyarınca bireysel muafiyet tanınmıştır.

⁹⁹ İlgili Kurul kararında, BP/Mobil ortaklığının feshedilmesine yönelik Kurul kararının ardından Mobil Oil Türk AŞ'nin sahip olduğu hakların BP tarafından kullanıldığı ifade edilmiştir.

- (396) Anılan kararlarda 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesi uyarınca yapılan bireysel muafiyet değerlendirmesinde genel itibarıyla akaryakıt dağıtım faaliyetleri için belirli alanlarda depolama kapasitesine ihtiyaç duyan dağıtıcı teşebbüslerin hem maliyet avantajı sağlamak, hem de kısıtlı depolama alanlarını en etkin şekilde kullanmayı amaçladıkları vurgulanmıştır. Buna ek olarak akaryakıt depolanmasına yönelik olarak rakip dağıtıcı teşebbüsler tarafından kurulan ortak girişimlerin ürün arzının garanti altına alınması, depolama ve işletme maliyetlerinin düşürülmesi ve çevresel etkiler bakımından iyileşme sağlayabileceği ifade edilmiştir. Nitekim bu nitelikte bir işbirliğini gerekli kılan hususlardan biri olarak dağıtım firmalarının bu alanda yatırım yapma gereksinimi olduğuna dikkat çekilmiştir. Bu çerçevede söz konusu yatırımların lojistik bir özelliğe sahip olması ve ortak yatırım yapılması hususlarının bir takım maliyet ve etkinlik avantajları yaratması gerekçesiyle ortak yatırım yapılmasının anlamlı olduğu belirtilmiştir.

a) ATAŞ'taki BP Hisselerinin PO Tarafından Devralınması İşleminin Değerlendirilmesi

- (397) ATAŞ hissedarları arasında imzalanan Mersin Ortak İşletme Sözleşmesi'nin (Ortak İşletme Sözleşmesi) 4. maddesi uyarınca, tarafların kullanabilecekleri depolama kapasiteleri ATAŞ'taki hisse oranlarıyla orantılı olarak belirlenmiştir. Bu bakımdan BP, ATAŞ'taki depolama kapasitesi haklarının %(.....)'ine sahiptir. İşlem sonrasında BP'nin ATAŞ'taki %(.....)'lik¹⁰⁰ payının ve dolayısıyla aynı orandaki kapasite kullanımının PO'ya geçeceği göz önünde bulundurulduğunda söz konusu hisse devrinin 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi ve 2010/4 sayılı Tebliğ kapsamında olup olmadığının değerlendirilmesi gerekmektedir.
- (398) 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesine dayanılarak çıkarılan 2010/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesinin 3. fıkrasında *"Bağımsız bir iktisadi varlığın tüm işlevlerini kalıcı olarak yerine getirecek bir ortak girişimin oluşturulması, bu maddenin birinci fıkrasının (b) bendi kapsamında bir devralma işlemidir. Bu tür işlemlerde, işlem taraflarının her biri devralan olarak kabul edilir."* hükmü yer almaktadır. Bu çerçevede dosya konusu işlemin Tebliğ kapsamında bir birleşme veya devralma sayılabilmesi için "ortak kontrolün bulunması" ve "ortak girişimin bağımsız bir iktisadi varlık" olması gerekmektedir.
- (399) Dosya mevcudu bilgilerden ATAŞ'ın Yönetim Kurulu için toplantı nisabının BP'yi temsil eden en az (.....) üye ve SHELL'i temsil eden en az (.....) üyenin katılımı ile oluşabildiği anlaşılmaktadır. Kararların toplantıda hazır bulunan üyelerin oylarının (.....) ile alındığı bununla birlikte stratejik ticari kararların alınması için ise (.....) gerektiği ifade edilmektedir. ATAŞ'ın stratejik kararlarının alınabilmesi için (.....) şartının bulunması nedeniyle ATAŞ'ın BP ve SHELL'in ortak kontrolünde olduğu değerlendirilmektedir. İşlem sonrasında PO'nun ATAŞ'taki BP'ye ait %(.....) oranındaki hisseyi devralması neticesinde de ATAŞ'ın karar alma mekanizmasında herhangi bir değişiklik olmayacağından işlem sonrası ATAŞ, PO ve SHELL'in ortak kontrolünde olacaktır.
- (400) İşlemin 2010/4 sayılı Tebliğ kapsamında bir birleşme veya devralma olarak değerlendirilebilmesi için gerekli olan diğer koşul, ortak girişimin "bağımsız bir iktisadi varlık olma/tam işlevsellik" niteliği taşımasıdır. Bu koşul, ortak girişimin kurucularından bağımsız olarak ilgili pazarda faaliyetlerini sürdürebilen ayrı bir teşebbüs olarak tanımlanabilmesini ifade etmektedir.

¹⁰⁰ BP plc ayrıca ATAŞ'ta toplamda %(.....) hissenin daha (doğrudan ve dolaylı olarak) sahibidir. Bildirim Formu'nda işlemin tamamlanmasının ardından BP plc'nin ATAŞ'taki kalan hisselerinin de yürürlükte olan ortak girişim anlaşmasının şartlarına bağlı olarak ayrıca satılabileceği, buna bağlı olarak VITOL'ün, BP plc'nin ATAŞ'ta elinde bulundurduğu %(.....) oranında kalan hisselerin bir kısmını veya tamamını satın almayı değerlendirebileceği ifade edilmektedir.

- (401) BP ve SHELL arasında imzalanan Ortak İşletme Sözleşmesi'nin 9.3.2 numaralı maddesi uyarınca, ATAŞ'taki fazla depolama kapasitesinin üçüncü taraflara sunulabileceği belirtilmektedir. Buna göre üçüncü tarafların ATAŞ'tan belirli bir hizmet süresi ile yedek kapasite talep etmeleri halinde, ATAŞ, öncelikle yeterli kapasiteyi BP ve SHELL'e sunmaktadır. Bununla birlikte taraflar açısından kapasite fazlası mevcut ise ve üçüncü taraflar ATAŞ'tan kapasite talep ederlerse ATAŞ, üçüncü taraflara depolama kapasitelerini sağlamaktadır. Bu bakımdan ATAŞ terminalinin depolama kapasitesi, sözleşme tarafları olan BP ve SHELL'e tahsis edilmiş olsa da fazla depolama kapasitesinin üçüncü taraflara da teklif edilebilir veya tahsis edilebilir durumda olduğu ifade edilmektedir. Mevcut bilgilerden ATAŞ tarafından sözleşme taraflarına paylarıyla ilintili ve münhasıran belli bir kapasitenin ayrıldığı anlaşılmaktadır.
- (402) Taraflardan edinilen bilgiye göre, ATAŞ'ta oluşan kapasite fazlasından üçüncü taraflara kullandırılan kapasite kullanım oranları 2021, 2022 ve 2023 yılları için sırasıyla; %(.....), %(.....) ve %(.....)'tür. Yıllar itibarıyla ATAŞ terminalinde üçüncü taraflarca kullanılan kapasite kullanım oranları azalırken BP ve SHELL'in ATAŞ'taki kapasite kullanım oranlarının ise arttığı görülmektedir. Özellikle 2023 yılında BP ve SHELL'in kapasite kullanım oranının %(.....)'ya yükseldiği göz önüne alındığında ATAŞ terminalindeki kapasitenin neredeyse tamamının ana teşebbüslerce kullanıldığı dikkat çekmektedir.
- (403) Birleşme ve Devralma Sayılan Haller ve Kontrol Kavramı Hakkında Kılavuz'da belirtildiği üzere bir ortak girişimin pazara erişimi ya da pazarda faaliyeti olmaksızın, ana şirketlerin faaliyetleri içerisinde sadece belirli bir işlevi yerine getirmek üzere kurulması durumunda tam işlevsel olarak değerlendirilmesi mümkün olamamaktadır.
- (404) Bu hususlar ve mevcut diğer bilgiler çerçevesinde ortak girişimin ana teşebbüslerin depolama ihtiyaçlarını karşılamak üzere faaliyet gösterdiği, üçüncü taraflara verdiği hizmet seviyesinin tam işlevsel olarak değerlendirilmek için yeterli olmadığı anlaşılmaktadır.
- (405) Bu çerçevede ATAŞ'taki BP hisselerinin PO tarafından devralınması işleminin 4054 sayılı Kanunun 7. maddesi ve Tebliğ kapsamında bir devralma olmadığı, bir işbirliği anlaşması niteliğinde olan işlemin 4054 sayılı Kanun'un 4 ve 5. maddeleri kapsamında değerlendirilmesi gerektiği kanaatine ulaşılmıştır.
- (406) 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi, doğrudan veya dolaylı olarak rekabeti engelleme, bozma ya da kısıtlama amacını taşıyan veya bu etkiyi doğuran yahut doğurabilecek nitelikte olan teşebbüsler arası anlaşmaları hukuka aykırı ve yasak ilan etmektedir. Bu bakımdan belirli bir bölgede de olsa, birbirine rakip olan firmaların mallarının depolanacağı tesisin işletimini birlikte yapmalarına yönelik anlaşmanın 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinde belirtilen rekabeti engelleme, bozma ya da kısıtlama etkisini doğurabilecek nitelikte olan teşebbüsler arası anlaşmalar tanımına uyduğu görülmekte ve işlemin 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesi kapsamında bireysel muafiyet incelemesine tabi tutulması gerekmektedir.
- (407) 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesine göre Kurul, aşağıda belirtilen şartların tamamının varlığı halinde bireysel muafiyet kararı verebilmektedir.
- a. Malların üretim ve dağıtımı ile hizmetlerin sunulmasında yeni gelişme ve iyileşmelerin ya da ekonomik veya teknik gelişmenin sağlanması*
- (408) Muafiyet incelemesinde ele alınan olumlu şartlardan ilki, malların üretim veya dağıtımı ile hizmetlerin sunulmasında yeni gelişme ve iyileşmelerin ya da ekonomik veya teknik gelişmelerin sağlanması olup, bu hüküm çerçevesinde hangi hallerin ekonomik yarar olarak kabul edileceği işlemin özelliklerine göre değişmektedir. Genel olarak, üretim ve dağıtım maliyetlerinin düşürülmesi, kalitenin artırılması, malın arzında devamlılığın sağlanması, yeni piyasalara girişin kolaylaştırılması ve yeni ürünlerin ya

da üretim tekniklerinin bulunması hallerinde bu koşulun sağlandığı kabul edilmektedir. Rekabeti kısıtlayıcı bir anlaşmanın muafiyet korumasından faydalanabilmesi için öncelikle rekabet üzerindeki olumsuz etkisini bertaraf edebilecek düzeyde bir etkinlik kazanımı sunabilmesi gerekmektedir. Bir anlaşmanın 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinden muaf tutulabilmesi için, öncelikle anlaşma konusu olan malın üretimi ve dağıtımı ile ilgili olarak bir gelişme veya iyileşme olması ya da ekonomik veya teknik gelişme sağlanması gerekmektedir. Mevzuatta kastedilen ekonomik fayda veya menfaatin, sadece teşebbüslerin kendi açılarından sağlayacakları menfaat veya kazanç şeklinde değil, aynı zamanda bunların ekonomiye yapacakları somut katkı şeklinde anlaşılması gerekmektedir.

- (409) PO tarafından ATAŞ'ın kapasitesinin büyük bir bölümünün bakım gerektirdiği, hâlihazırda kapasitenin önemli bir bölümünün kullanılmadığı ifade edilmektedir. Ayrıca ATAŞ'ta tankların milli ve transit statüsü ve ürün dağılımının ihtiyacı karşılayacak şekilde olmadığı, özellikle gemi ile yurt içinden millileştirilmiş ürün alımlarında kullanılan sahil tank kapasitelerinin yetersiz kaldığı ve hizmet alan dağıtım şirketlerinin ihtiyacının karşılanamadığı, tank kapasitesinin yetersizliği dolayısıyla, motorin ve benzin ikmal ve dolum operasyonu verimsizliğinin olduğu belirtilmiştir. Bu bakımdan mevcut durumda ATAŞ'tan depolama hizmeti alan akaryakıt dağıtım şirketlerinin yenileme ve bakım ihtiyacı nedeniyle sözleşmeye konu olan depolama kapasitelerini tam ve verimli olarak kullanamadıkları belirtilmektedir. Bu bakımdan işlem sonrasında gemiden millileştirilmiş ürün tahliye edilecek tankların ve operasyonel servisteki milli tank kapasitesinin (gümrüklü) artırılmasının planlandığı, söz konusu kapasite artırımları ile birlikte, tüm sistemin entegrasyonu ve operasyonel bütünsellik bakımından pompa, boru, dolum adaları vb. yatırımların da yapılacağı öngörülmektedir.
- (410) Yukarıda ifade edildiği üzere, akaryakıt depolanmasına yönelik olarak rakip dağıtıcı teşebbüsler tarafından kurulan ortak girişimlerin ürün arzının garanti altına alınması, depolama ve işletme maliyetlerinin düşürülmesi ve çevresel etkiler bakımından iyileşme sağlayabileceği hususları geçmiş Kurul kararlarında yer bulmuştur. Nitekim söz konusu kararlarda bu nitelikte bir işbirliğini gerekli kılan hususlardan biri olarak dağıtım firmalarının bu alanda yatırım yapma gereksinimi olduğuna dikkat çekilmiştir. Bu çerçevede söz konusu yatırımların lojistik bir özelliğe sahip olması ve ortak yatırım yapılması hususlarının bir takım maliyet ve etkinlik avantajları yaratması gerekçesiyle ortak yatırım yapılmasının anlamlı olduğu belirtilmiştir.
- (411) Bu kapsamda ATAŞ'ın alt yapısını iyileştirecek yatırımların öngörülmesi ile¹⁰¹ depolama ve işletme maliyetlerinin düşürülmesi söz konusu olabilecektir. Buna ek olarak atıl kapasitenin bir kısmının da kullanılmak üzere devreye alınması ya da kapasitenin artırılması neticesinde ikmal güvenliği artırılarak kesintisiz ürün ikmal güvence altına alınabilecektir. Öte yandan modernize edilmiş ATAŞ'ın tam ve verimli şekilde kullanılması ile çevresel etkiler bakımından da iyileşme sağlanabilecektir. Bu çerçevede ATAŞ'ın hissedarlık yapısını değiştiren işlem açısından Kanun'un 5. maddesinin (a) bendindeki şartın sağlandığı anlaşılmaktadır.

b. Tüketicinin bundan yarar sağlaması

- (412) Muafiyetin ikinci şartı; malların dağıtımı veya hizmetlerin sunulmasından elde edilen iyileşmelerin tüketicilere yansıtılmasıdır. Bu şartın gerçekleşmesi için ortaya çıkan etkinlik

¹⁰¹ PO, devir aşamasında tesis standartlarının, hizmette olan tankların ve sistemlerin kapsamlı incelemesi gerçekleştirilemediği için ilgili yatırımın ne ölçüde olacağını rakam ve planlarla somutlaştırmalarının mümkün olmamasına rağmen işleme izin verilmesi halinde PO'nun, tesislerin alt yapısını iyileştirecek yatırımlarda bulunmak üzere ATAŞ ve ÇEKİSAN'ın Yönetim Kurulları'nda oy kullanacağını ve bu hususları Yönetim Kurulu toplantılarında gündeme getireceğini ifade etmektedir.

kazanımından tüketicilerin yarar sağlaması gerekmektedir. Fiyat seviyesindeki düşüş, satış sonrası etkin hizmetler, kalitenin ve ürün çeşitliliğinin artması, tüketicinin ürüne daha kolay ulaşabilmesi, yeni mal veya hizmetlerin sunulması ve mal ya da hizmet arzında devamlılığın sağlanması gibi koşullar tüketicinin elde edeceği yarar kapsamında değerlendirilebilmektedir.

- (413) Mevcut bilgilere göre, depolama tesislerinin kullanıcı niteliğinde olan akaryakıt dağıtım şirketlerinin imkân ve kabiliyetleri yenilenmiş tesislerden hizmet alacakları, daha önce yenileme ihtiyacı nedeniyle kullanılamayan kapasitelerin kullanılabilir hale geleceği; dolayısıyla akaryakıt dağıtım şirketleri ve dolaylı olarak nihai kullanıcıların daha emniyetli, hızlı ve verimli hizmet alarak bu durumdan yarar sağlayacakları öngörülmektedir. Ayrıca, yatırımlar sayesinde yakıt ikmalinin kesintisiz ve düzenli sağlanabileceği, tüketiciler için tedarik sürekliliğinin garanti altına alınacağı anlaşılmaktadır. Bu nedenle, Kanun'un 5. maddesinin (b) bendinde öngörülen koşulun da gerçekleştiği değerlendirilmektedir.

c. İlgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmaması

- (414) Muafiyete ilişkin aranan bu ilk olumsuz şarta göre, muafiyete konu anlaşmanın; ilgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmasına neden olmaması, diğer bir ifadeyle sağlanan ekonomik gelişme veya fayda ile tüketicinin bundan yarar sağlaması durumlarının, rekabetin ortadan kaldırılması sonucunda elde ediliyor olmaması gerekmektedir. İlgili pazarın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkıp kalkmadığı değerlendirilirken dikkate alınması gereken başlıca hususların ise; pazarda hâlihazırda giriş engellerinin olup olmadığı, hâkim durumda olan bir teşebbüsün bulunup bulunmadığı, dikey anlaşmalar aracılığıyla giriş engeli yaratılıp yaratılmadığı, pazarın yapısı, tüketici tercihlerinin ne ölçüde kısıtlandığı olarak sıralanması mümkündür.
- (415) "İlgili Pazar" başlığında belirtildiği üzere tarafların akaryakıt depolama faaliyetleri bakımından ilgili ürün pazarı "akaryakıt depolama hizmetleri", ilgili coğrafi pazar ise "Akdeniz Bölgesi" olarak tespit edilmiştir. Bu bağlamda ilgili ürün pazarının önemli bölümünde rekabetin ortadan kalkıp kalmadığına ilişkin açıklamalar anılan hususlar dikkate alınarak değerlendirilmektedir. Bununla birlikte her ne kadar 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinin (a) ve (b) bentlerine ilişkin değerlendirme ATAŞ ve ÇEKİSAN için işlemlerin her biri özelinde ayrı ayrı yapılmış olsa da ATAŞ ve ÇEKİSAN'daki BP hisselerinin PO'ya devri neticesinde söz konusu tesisler nihai olarak PO ve SHELL'in ortak kontrolünde bulunacağı için pazarın önemli bir bölümünde rekabetin kısıtlanıp kısıtlanmadığının tespit edilmesi bakımından ilgili hisse devirlerinin etkisi, dolayısıyla (c) bendi değerlendirmesi birlikte ele alınacaktır.
- (416) Daha önce de ifade edildiği üzere PO; Ankara, Trabzon, Mersin, Kocaeli, Gaziantep, Muğla, Nevşehir, Isparta, Adana, Tekirdağ, Kayseri, Samsun, Antalya, İzmir, Kırıkkale ve Hatay'da faal akaryakıt depolama terminallerinin sahibidir. BP ise ATAŞ ve ÇEKİSAN'da pay sahibidir. EPDK'den elde edilen bilgiler ile oluşturulan 2024 yılı Türkiye geneli antrepo, gümrüklü ve toplam lisanslı akaryakıt depolama kapasitelerine bakıldığında, bazı lisanslı depolama tesisleri üzerinde dağıtım firmalarının ortak kontrolü bulunduğu anlaşılmaktadır. Daha önce de belirtildiği üzere ATAŞ ve ÇEKİSAN; BP ve SHELL'in ortak kontrolünde, MARMARA DEPOCULUK; PO ve SHELL'in ortak kontrolünde¹⁰², Akdeniz Akaryakıt Depolama Nak. ve Tic. AŞ; OPET, ALPET ve AKPET'in ortak kontrolünde¹⁰³, SADAŞ Samsun Terminali; GÜZEL ENERJİ ve SHELL'in ortak kontrolünde¹⁰⁴ bulunmaktadır.

¹⁰² 05.06.2014 tarihli ve 14-20/382-166 sayılı Kurul kararı.

¹⁰³ 04.07.2012 tarihli ve 12-36/1041-329 sayılı Kurul kararı.

¹⁰⁴ SHELL ve GÜZEL ENERJİ tarafından ortak kontrol edilen SADAŞ bünyesinde iki adet terminal bulunmakta olup Gebze Terminali'nin tek kontrolünün GÜZEL ENERJİ'ye devredilmesine Kurulun 30.12.2020 tarihli ve 20-57/781-256 sayılı kararı ile izin verilmiştir.

- (417) İşlem öncesinde ortak kontrol altında olan depolama alanları ayrı tutulduğunda, PO'nun Türkiye genelinde tek başına kontrol ettiği toplam akaryakıt depolama kapasitesi 786.344 m³ olup bu miktar pazarın %14,51'ine tekabül etmektedir. OPET ise 849.896 m³ kapasite ile pazardan %15,68 pay almaktadır. Diğer yandan SHELL'in münferiden sahip olduğu akaryakıt depolama kapasitesi 101.279 m³ olup %1,87 ile oldukça düşük bir pay almaktadır.
- (418) Planlanan işlem sonrasındaki Türkiye geneli akaryakıt depolama kapasitesine ilişkin pazar paylarının, dağıtıcı teşebbüslerin hisse sahibi olduğu depolardaki hisse payları oranında dağıtılması halinde; PO'nun MARMARA DEPOCULUK'taki %(.....)'lik hissesi ve kullanım oranına ek olarak, işlem öncesinde ATAŞ'ta mevcut %(.....) oranındaki BP hissesi ve ÇEKİSAN'da mevcut %(.....) oranındaki BP hissesi ve kapasite kullanım hakları da PO'ya atfedildiğinde PO'nun kapasitesi (.....) m³'e ulaşacak olup bu miktar 2024 yılındaki toplam akaryakıt depolama kapasitesinin yaklaşık %(.....)'sine tekabül etmektedir. SHELL'in Türkiye genelinde tek başına kontrol ettiği akaryakıt depolama kapasitesi ise (.....) m³'tür.
- (419) Bununla birlikte hâlihazırda ATAŞ'taki %(.....) oranındaki hissesi ve kullanım oranı, ÇEKİSAN'daki %(.....) oranındaki hissesi ve kullanım oranı, MARMARA DEPOCULUK'taki %(.....) oranındaki hissesi ve kullanım oranı, SADAŞ'taki %(.....) oranındaki hisse ve kapasite kullanım oranı da SHELL'e atfedildiğinde SHELL'in kapasitesi (.....) m³'e ulaşacak olup bu miktar 2024 yılındaki toplam akaryakıt depolama kapasitesinin yaklaşık %(.....)'ine tekabül etmektedir. Bu doğrultuda PO ve SHELL'in münferiden sahip olduğu kapasitelere ek olarak ortak kontrol edilen depolama tesislerindeki hissedarlık payları ve kullanım hakları da dâhil edildiğinde PO ve SHELL Türkiye toplam akaryakıt depolama kapasitesinin %(.....)'sini elinde bulundurmaktadır.
- (420) PO ve SHELL'in hisse sahibi olduğu depolama tesisleri haricinde üçüncü taraflarla yaptığı uzun süreli olarak yaptığı kiralama sözleşmeleri çerçevesinde kullandığı kapasiteleri de bulunmaktadır. Bu kapsamda özellikle uzun süreli olarak yapılan kiralama kapasitelerinin toplam depolama kapasitesi içerisinde dikkate alınması gerekmektedir.
- (421) PO'nun (.....) m³ net kiralama kapasitesi¹⁰⁵ ve BP'nin (.....) m³ net kiralama kapasitesi, depolama hizmeti sunan teşebbüslerde sahip olunan hisse oranı atfedilerek hesaplanan kapasitelere eklendiğinde, PO işlem sonrasında Türkiye'de (.....) m³ depolama kapasitesi ile %(.....)'lik paya ulaşmaktadır. Diğer yandan SHELL'in sahip olduğu (.....) m³ net kiralama kapasitesi, depolama hizmeti sunan teşebbüslerde sahip olduğu hisse oranı atfedilerek hesaplanan kapasitelere eklendiğinde SHELL'in (.....) m³ depolama kapasitesi ile %(.....)'luk paya sahip olduğu belirlenmiştir. Bu kapsamda PO ve SHELL'in münferiden sahip olduğu kapasitelere ek olarak ortak kontrol edilen depolama tesislerindeki hissedarlık payları ve kullanım hakları ile kiralık kapasiteleri dâhil edildiğinde PO ve SHELL Türkiye toplam akaryakıt depolama kapasitesinin %(.....)'sini elinde bulundurmaktadır.
- (422) Bununla birlikte rakip teşebbüsler bakımından net kiralama kapasitesi dâhil toplam depolama kapasiteleri analiz edilmiştir. Buna göre depolama kapasitesi bakımından ikinci en büyük oyuncu olan OPET'in (.....) m³ net kiralama kapasitesi, depolama hizmeti sunan teşebbüslerde sahip olduğu hisse oranı atfedilerek hesaplanan kapasitelere eklendiğinde, OPET'in (.....) m³ ile %(.....)'lik paya gerilediği görülmektedir. GÜZEL ENERJİ'nin ise sahip olduğu (.....) m³ net kiralama kapasitesi, depolama hizmeti sunan teşebbüslerde sahip olduğu hisse oranı atfedilerek hesaplanan kapasitelere

¹⁰⁵ Teşebbüslerin net kiralama kapasitesi hesaplanırken 5 yıl ve üzeri süreye sahip sözleşmeler hesaplamaya dâhil edilmiş olup üçüncü taraflardan kiralanan toplam kapasiteden üçüncü taraflara kiralanan toplam kapasitenin çıkarılmasıyla hesaplanmıştır.

eklendiğinde, teşebbüsün (.....) m³ depolama kapasitesi ile %(.....) lik paya sahip olduğu görülmektedir.

- (423) Türkiye geneli depolama kapasitesine ilişkin bilgiler ile PO ve SHELL'in ellerinde bulundurdıkları kapasiteler dikkate alındığında depolama hizmetleri pazarında PO ve SHELL'in anılan pazardaki rakibi konumundaki teşebbüslerin %(.....) pay ile pazarın önemli bir kısmını temsil ettiği görülmektedir.
- (424) Yukarıda Türkiye geneli depolama kapasitelerinin teşebbüslere dağılımı incelenmiş olup, akaryakıt depolama hizmetleri ürün pazarının coğrafi kapsamı olarak belirlenen Akdeniz Bölgesi'nin 2024 yılı antrepo, gümrüklü ve toplam lisanslı akaryakıt depolama kapasiteleri de incelenmiştir. Buna göre, PO'nun Akdeniz Bölgesi özelinde tek başına kontrol ettiği akaryakıt depolama kapasitesi 319.878 m³ olup PO bu alanda %13 pazar payı ile ikinci sırada yer almaktadır. Diğer yandan SHELL'in münferiden sahip olduğu akaryakıt depolama kapasitesi 30.200 m³ olup SHELL %1,25 ile oldukça düşük bir pay almaktadır.
- (425) İşlem sonrasındaki Akdeniz Bölgesi akaryakıt depolama kapasitesine ilişkin pazar paylarının, dağıtıcı teşebbüslerin hisse sahibi olduğu depolardaki hisse payları oranında dağıtılması halinde ise, (işlem öncesinde ATAŞ'ta mevcut %(.....) oranındaki BP hissesi ve ÇEKİSAN'da mevcut %(.....) oranındaki BP hissesi ve kapasite kullanım hakları da PO'ya atfedildiğinde) PO'nun kapasitesi (.....) m³'e ulaşacak olup bu miktar 2024 yılında Akdeniz Bölgesi'ndeki toplam akaryakıt depolama kapasitesinin yaklaşık %(.....)'üne tekabül etmektedir. SHELL'in hâlihazırda ATAŞ'taki %(.....) oranındaki hissesi ve kullanım oranı ve ÇEKİSAN'daki %(.....) oranındaki hissesi ve kullanım oranı da atfedildiğinde SHELL'in kapasitesi (.....) m³'e ulaşacak olup bu miktar 2024 yılında Akdeniz Bölgesi'ndeki toplam akaryakıt depolama kapasitesinin yaklaşık %(.....)'üne tekabül etmektedir. Bu doğrultuda PO ve SHELL'in münferiden sahip olduğu kapasitelere ek olarak ortak kontrol edilen depolama tesislerindeki hissedarlık payları ve kullanım hakları da dâhil edildiğinde PO ve SHELL Akdeniz Bölgesi toplam akaryakıt depolama kapasitesinin %(.....)'sini elinde bulundurmaktadır.
- (426) Öte yandan, Akdeniz Bölgesi'nde PO'nun (.....) m³ net kiralama kapasitesi ve BP'nin (.....) m³ net kiralama kapasitesi, toplam kapasitelere eklendiğinde PO işlem sonrasında, Akdeniz Bölgesi'nde (.....) m³ depolama kapasitesi ile %(.....)'luk paya ulaşmaktadır. (.....). Bu doğrultuda PO ve SHELL'in münferiden sahip olduğu kapasitelere ek olarak ortak kontrol edilen depolama tesislerindeki hissedarlık payları ve kullanım hakları ile net kiralama kapasitesi dâhil edildiğinde PO ve SHELL Akdeniz Bölgesi'ndeki toplam akaryakıt depolama kapasitesinin %(.....)'lik payını elinde bulundurmaktadır.
- (427) Akdeniz Bölgesi geneli depolama kapasitesine ilişkin bilgiler ile PO ve SHELL'in ellerindeki bulundurdıkları kapasiteler dikkate alındığında depolama hizmetleri pazarında PO ve SHELL'in anılan pazardaki rakibi konumundaki teşebbüslerin %(.....) pay ile pazarın önemli bir kısmını temsil ettiği anlaşılmaktadır.
- (428) Yukarıda belirtildiği üzere akaryakıt depolama kapasitesine ilişkin pazar payları, dağıtıcı teşebbüslerin hisse sahibi olduğu depolardaki hisse payları oranında dağıtılması halinde Türkiye'de ve Akdeniz Bölgesi'nde PO sırasıyla %(.....); %(.....) paya ulaşacaktır. ATAŞ ve ÇEKİSAN'daki BP hisselerinin PO tarafından devralınması neticesinde SHELL'in akaryakıt depolama hizmetlerindeki payında herhangi bir değişiklik meydana gelmemekle birlikte PO'nun pazar payı Akdeniz Bölgesi bakımından %(.....); Türkiye bakımından %(.....) oranında artış gösterecektir.
- (429) Buna ek olarak ATAŞ ve ÇEKİSAN'ın motorin ürün grubu ithalatı bakımından konumuna da değinilmesi gerekmektedir. Daha önce değinildiği üzere Türkiye'de motorin talebinin tamamının yurt içindeki üretim ile karşılanamaması sebebiyle motorin arzında ithalatın önemli bir payı bulunmakta olup ithal edilerek Türkiye'de satışa sunulacak motorinin

ulusal marker eklenmek suretiyle millileştirilmiş olması gerekmektedir. Toplam millileştirilmiş motorinin depolama tesisleri bazında kırılımına bakıldığında miktar bakımından en çok motorin millileştirilen deponun (2023 verilerine göre) %(.....) pay ile (.....), ikinci deponun ise %(.....) pay ile (.....) olduğu anlaşılmaktadır. Öte yandan Akdeniz Bölgesi'ndeki miktar bazında en çok motorin millileştirilen depo (.....), ikinci depo %(.....) pay ile (.....), üçüncü depo ise %(.....) pay ile (.....)'dir. Diğer yandan EPDK'den temin edilen verilerden (.....) 2022 ve 2023 yıllarında motorin ürün grubunda millileştirme yapılmadığı görülmektedir.

- (430) Bu kapsamda Türkiye açısından ATAŞ'tan daha yüksek miktarda ürün millileştirilen iki tesis ((.....)) bulunması ile Akdeniz Bölgesi açısından en fazla ürün millileştirilen deponun (.....) olması, pazarda sahip olduğu pay itibarıyla (.....)'nin Akdeniz Bölgesi bakımından ATAŞ üzerinde rekabetçi baskı oluşturabileceği birlikte ele alındığında ATAŞ ve ÇEKİSAN'daki BP hisselerinin PO tarafından devralınması işlemlerinin Türkiye akaryakıt talebinin oldukça önemli bir bölümünü oluşturan motorin ürününün ithalatı bakımından da pazarın önemli bir bölümünde rekabeti kısıtlamadığı kanaatine varılmıştır.
- (431) Buna ek olarak 5015 sayılı Kanun'un 4. maddesinde yer alan düzenleme uyarınca depolama lisans sahipleri, iletim ve depolamada kapasite kısıtları dışında kendilerinden yapılan talepleri ayırım gözetmeksizin karşılamak ile yükümlü kılınmaktadır.
- (432) Gerek Türkiye gerek Akdeniz Bölgesi coğrafi alanlarında rakip teşebbüslerin sahip olduğu toplam payın pazarın önemli bir kısmını temsil etmesi ve 5015 sayılı Kanun'un 4. maddesi uyarınca depolama lisansı sahiplerine getirilen yükümlük birlikte ele alındığında ATAŞ ve ÇEKİSAN'daki BP hisselerinin PO tarafından devralınması neticesinde ilgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmayacağı ve Kanun'un 5. maddesinin (c) bendindeki şartın da gerçekleştiği kanaatine ulaşılmaktadır.

d. Rekabetin (a) ve (b) bendlerindeki amaçların elde edilmesi için zorunlu olandan fazla sınırlandırılmaması

- (433) 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinin birinci fıkrasının (d) bendine göre anlaşma ile getirilen rekabet kısıtlarının anlaşma sonucunda ortaya çıkan ve tüketiciye fayda sağlayan mal veya hizmetlerin üretim ya da dağıtımında iyileşme ile ekonomik veya teknik gelişme için zorunlu olması gerekmektedir. Rekabetin zorunlu olandan fazla sınırlandırılmamasına ilişkin değerlendirilmesi gereken husus rekabet kısıtlarının var olduğu durumda, var olmadığı duruma nazaran daha fazla etkinlik sağlanıp sağlanmadığıdır¹⁰⁶.
- (434) Muafiyet şartlarının sonuncusunun karşılanabilmesi için; planlanan işlem ile taraflar arasında kurulan ilişkiden beklenen faydaların sağlanabilmesi bakımından rekabeti zorunlu olandan daha kısıtlayıcı olmaması gerekmektedir. Bu kapsamda işlemin özellikle Kanun'un 5. maddesinin (a) ve (b) bentlerinde yer alan olumlu özellikleri taşıması gerekmektedir. Bir başka ifadeyle, muafiyete konu olan anlaşmanın hem olumlu, hem de olumsuz yönleri bulursa da muafiyet verilmesinin son koşulu için, anlaşma ile beklenen faydalara ulaşırken rekabetin gereğinden fazla kısıtlanıp kısıtlanmadığı değerlendirilmelidir.
- (435) Akaryakıt depolama hizmeti faaliyetine ilişkin değerlendirmede değişken olarak ortaya çıkan husus, lisanslı depoculuk faaliyetleriyle bağlantılı olarak piyasa yapısıdır. Daha önce de belirtildiği üzere, Kanun'un 4. maddesi kapsamına giren bir durumun 5. maddesi kapsamında muafiyet alabilmesi için, anlaşma ile beklenen faydalara ulaşırken rekabetin gereğinden fazla kısıtlanmaması gerekmektedir. Başka bir ifadeyle, birbirine rakip olan teşebbüslerce oluşan işbirliğinin ulaşılması planlanan amaç için gerekli olduğunun ortaya koyulması önemlidir. İşlemin beklenen sonucuna bakıldığında, akaryakıt dağıtımı

¹⁰⁶ Muafiyetin Genel Esaslarına İlişkin Kılavuz, para. 65-66.

faaliyetleri için belirli alanlarda depolama kapasitesine ihtiyaç duyan teşebbüslerin maliyet avantajı sağlaması ve sahip olunan depolama kapasitesinin etkin kullanımı söz konusu olabilecektir. Bunun yanında, 5015 sayılı Kanun'un 16. maddesi, dağıtım firmalarına zorunlu stok tutma yükümlülüğü getirmektedir ki, bu da söz konusu firmalar için belirli bir depolama kapasitesine sahip olma gerekliliğini ortaya çıkarmaktadır.

- (436) Buna ek olarak deponun kurulum aşamasından sonra bakımı ve faal olarak kapasitesinin korunması önemli sabit giderleri gerektirmektedir. Bu bakımdan tesisin faaliyetlerini etkin bir şekilde devam ettirebilmesi için ortak olarak yapılacak yatırımlar finansal yükü azaltabilmektedir.
- (437) Bu değerlendirmeler çerçevesinde (d) bendindeki koşulun da sağlandığı anlaşılmaktadır. Sonuç olarak işlem kapsamında ATAŞ'taki BP hisselerinin PO tarafından devralınması işlenme 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesi kapsamında bireysel muafiyet verilmesi sonucuna ulaşılmıştır.

b) ÇEKİSAN'daki BP Hisselerinin PO Tarafından Devralınması İşleminin Değerlendirilmesi

- (438) Daha önce değinildiği üzere ÇEKİSAN'ın %(.....) pay sahipliği SHELL'e ait iken kalan %(.....) pay BP'nin sahipliğindedir. İşlem sonrasında ÇEKİSAN'da BP'ye ait %(.....) oranındaki hissenin PO'ya devredileceği dikkate alındığında ilk olarak anılan devir işleminin 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi ve 2010/4 sayılı Tebliğ kapsamında olup olmadığının değerlendirilmesi gerekmektedir.
- (439) 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesine dayanılarak çıkarılan 2010/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesinin 3. fıkrasında *"Bağımsız bir iktisadi varlığın tüm işlevlerini kalıcı olarak yerine getirecek bir ortak girişimin oluşturulması, bu maddenin birinci fıkrasının (b) bendi kapsamında bir devralma işlemidir. Bu tür işlemlerde, işlem taraflarının her biri devralan olarak kabul edilir."* hükmü yer almaktadır. Bu çerçevede dosya konusu işlemin Tebliğ kapsamında bir birleşme veya devralma sayılabilmesi için "ortak kontrolün bulunması" ve "ortak girişimin bağımsız bir iktisadi varlık" olması gerekmektedir.
- (440) ÇEKİSAN Genel Kurulu her hissedar tarafından atanacak birer üyeden oluşmakta olup ÇEKİSAN'ın karar alma mekanizması konumundaki Müdürler Kurulu (.....) SHELL (.....) BP tarafından atanan (.....) üyeden oluşmaktadır. Müdürler Kurulu'nda temsil niteliğine haiz her bir müdürün (.....) oy hakkı bulunurken, bahse konu kurul kararları müştereken alınmaktadır. ÇEKİSAN Hissedarlık Sözleşmesi'ne göre toplantı ve karar yeter sayısı için (.....) esas kabul edilmiştir. Bu doğrultuda Genel Kurul ve Müdürler Kurulu kararları üyelerin (.....) neticesinde alınabilmektedir. Buna ek olarak SHELL ve BP'nin ÇEKİSAN'ın stratejik kararları üzerinde (.....) ifade edilmiştir. Bu bilgiler ışığında hissedarların ÇEKİSAN üzerinde ortak kontrol tesis ettiği değerlendirilmektedir. BP hisselerinin PO tarafından devralınması neticesinde ÇEKİSAN'ın karar alma mekanizmasında bir değişiklik olmayacağından işlem sonrasında ÇEKİSAN, PO ve SHELL'in ortak kontrolünde olacaktır.
- (441) İşlemin 2010/4 sayılı Tebliğ kapsamında bir birleşme veya devralma olarak değerlendirilebilmesi için gerekli olan diğer koşul, ortak girişimin "bağımsız bir iktisadi varlık olma/tam işlevsellik" niteliği taşımasıdır. Bu koşul, ortak girişimin kurucularından bağımsız olarak ilgili pazarda faaliyetlerini sürdürebilen ayrı bir teşebbüs olarak tanımlanabilmesini ifade etmektedir.
- (442) Kurulun 22.08.2007 tarih ve 07-66/812-307 sayılı kararında *"Başka bir ifadeyle Çekisan, piyasada bir akaryakıt dağıtım firmasının bütün fonksiyonlarını yerine getirmek amacıyla kurulmuş tam işlevsel bir teşebbüs olmayıp, ana işlevi kurucu firmalarına depolama hizmeti vermekten ibaret olan bir yapıya sahiptir."* ifadesi ile ÇEKİSAN'ın tam işlevsel olmayan ortak girişim olduğu tespiti yapılmıştır.

- (443) İnceleme kapsamında ÇEKİSAN'a ilişkin olarak elde dilen bilgilere göre, "(.....)". Bu bakımdan ÇEKİSAN tesisinin depolama kapasitesinin, ana teşebbüsler olan BP ve SHELL'e tahsis edilmiş olsa da fazla depolama kapasitesinin üçüncü taraflara da teklif edilebilir veya tahsis edilebilir durumda olduğu anlaşılmaktadır.
- (444) Teşebbüsten elde edilen bilgilere göre, 2021-2023 yılları arasında ÇEKİSAN'ın sahip olduğu depolama kapasitesinin ilgili yıllarda sırasıyla %(.....), %(.....) ve %(.....) oranında ortak girişim hissedarları tarafından kullanıldığı anlaşılmaktadır. Bu bakımdan ÇEKİSAN'ın kapasitesinin oldukça önemli bir bölümünün ana hissedarları tarafından kullanıldığı ve dolayısıyla ÇEKİSAN'ın temel olarak ana teşebbüslerine yönelik olarak depolama faaliyeti gösterdiği, bu nedenle tam işlevsel olmadığı değerlendirilmektedir.
- (445) Bu çerçevede ÇEKİSAN'daki BP hisselerinin PO tarafından devralınması işleminin 4054 sayılı Kanunun 7. maddesi ve Tebliğ kapsamında olmadığı, bir işbirliği anlaşması niteliğinde olan işlemin 4054 sayılı Kanun'un 4 ve 5. maddeleri kapsamında değerlendirilmesi gerektiği kanaatine ulaşılmıştır.
- (446) 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi, doğrudan veya dolaylı olarak rekabeti engelleme, bozma ya da kısıtlama amacını taşıyan veya bu etkiyi doğuran yahut doğurabilecek nitelikte olan teşebbüsler arası anlaşmaları hukuka aykırı ve yasak ilan etmektedir. Bu bakımdan belirli bir bölgede de olsa, birbirine rakip olan firmaların mallarının depolanacağı tesisin işletimini birlikte yapmalarına yönelik anlaşmanın 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinde belirtilen rekabeti engelleme, bozma ya da kısıtlama etkisini doğurabilecek nitelikte olan teşebbüsler arası anlaşmalar tanımına uyduğu görülmekte ve işlemin 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesi kapsamında bireysel muafiyet incelemesine tabi tutulması gerekmektedir.
- (447) ÇEKİSAN'daki BP hisselerinin PO'ya devredilmesine yönelik işlem aşağıda 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesindeki bireysel muafiyet koşulları bakımından değerlendirilmektedir.
- a. *Malların üretim ve dağıtımı ile hizmetlerin sunulmasında yeni gelişme ve iyileşmelerin ya da ekonomik veya teknik gelişmenin sağlanması*
- (448) Kurulun SHELL ve MOBİL tarafından, İstanbul Çekmece, İskenderun ve Antalya'da üç akaryakıt depolama tesisinin işletilmesi amacıyla kurulan ÇEKİSAN ve İşletme Sözleşmesi'ne ilişkin menfi tespit belgesi verilmesi/muafiyet tanınması talebini değerlendirdiği 22.08.2007 tarih ve 07-66/812-307 sayılı kararında 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesindeki bireysel muafiyet koşullarının (a) bendi bakımından:

"Başvuru konusu ortak girişim tarafından işletilen üç depolama tesisi ile çevre, sağlık ve güvenlik standartlarının en verimli şekilde yerine getirileceği, bu çerçevedeki çalışmaların kaynak israfını önleyecek nitelikte yapılmasının amaçlandığı ifade edilmektedir. Ortak girişimin tarafı olan şirketlerin İstanbul, Antalya ve İskenderun'da ayrı ayrı depolar kurması yerine, her bir bölgede ortaklaşa kuracakları depoları ortak işletmeleri, maliyet avantajları yanında çevreye etkileri bakımından da olumlu niteliktedir. Söz konusu tesislerin yukarıda belirtilen özellikleri bünyesinde barındıran bir bölgede kurulmasının, bireysel muafiyet koşullarından ilki olan teknolojik gelişmeye katkıda bulunduğu söylenebilir.

Bütün bu özelliklerin yanı sıra, başvuru konusu anlaşma ile İstanbul Çekmece'de kurulmuş olan akaryakıt depolama tesislerinin; İstanbul'un Avrupa Yakası ve Trakya Bölgesi'nde faaliyet gösteren akaryakıt istasyonlarına kesintisiz ve düzenli akaryakıt nakliyesinin yapılmasına imkân vermesi ve söz konusu akaryakıt nakliye maliyetlerini de düşürmek suretiyle markalar arası rekabeti olumlu biçimde etkileyeceği, bu etkileşim sonucu artan rekabetin ise teknolojik ve ekonomik gelişmeye katkıda bulunacağı görülmektedir."

değerlendirmelerine yer verilmiştir.

- (449) PO tarafından iletilen bilgilerde, ÇEKİSAN'ın kara tanker dolum adalarının kabiliyetlerinin kısıtlı olduğunun bölge operasyonlarından anlaşıldığı; tesiste motorin ve benzin ürünleri için iki alttan dolum adası, iki üstten dolum adası ve bir adet hibrid (hem alt hem üst)

dolum adası olmak üzere aynı anda toplam altı tankerlik kulvar bulunduğu, dolumların uzun sürdüğü ve beklemlerin fazlaca olduğunun tanker sürücülerinden anlaşıldığı, bu bağlamda operasyonların daha verimli ilerleyebilmesi ve kara tanker bekleme sürelerinin azaltılması için tesise yönelik yatırım gerektiğinin değerlendirildiği ifade edilmektedir. PO'nun Antalya'da bulunan ve komşu tesis olarak adlandırdığı tesiste faaliyet gösterdiği ve bu doğrultuda teşebbüs yetkililerince edinilen gözlemler ile T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın düzenlemesi olan "Tehlikeli Madde Rehberi" doğrultusunda ÇEKİSAN'ın şamandırasının uzun yıllardır kullanımda olmadığı, ilgili şamandıranın (.....) DW tonluk yanaşma kabiliyeti olmasına rağmen bağlantı hatlarının düşük kapasitesi sebebiyle belirtilen büyüklükteki bir geminin tahliyesinin rekabetçi maliyetlerle yapılamayacağının bilindiği belirtilmektedir¹⁰⁷.

- (450) PO tarafından, yapılması planlanan yatırımların hayata geçmesi ile kapasitenin artırılması ve bunun sonucu olarak ürün arzında olumlu etki gerçekleşmesinin öngörüldüğü, ayrıca depolama ve işletme maliyetlerinin düşürülmesi ve bunun sonucu olarak da elde edilen maliyet avantajı sayesinde akaryakıt dağıtım ve hatta perakende faaliyetlerinin de daha etkin bir şekilde gerçekleştirilmesinin söz konusu olacağı belirtilmektedir. İlaveten teknolojik geliştirmeler ile analiz kabiliyetleri artırılarak verimsizliklerin daha hızlı ve detaylı bir şekilde tespit edilmesi ve aksiyonların alınmasının sağlanabileceği, hayata geçirilecek yenilikler bütüncül olarak ele alındığında ise modernize edilmiş tesisin çevresel etkiler bakımından olumlu sonuçlar doğurmasının söz konusu yatırımların kaçınılmaz bir sonucu olacağının düşünüldüğü beyan edilmiştir.
- (451) Buna ek olarak Kurulun SHELL ve MOBİL tarafından, İstanbul Çekmece, İskenderun ve Antalya'da üç akaryakıt depolama tesisinin işletilmesi amacıyla kurulan ÇEKİSAN ve İşletme Sözleşmesi'ne ilişkin menfi tespit belgesi verilmesi/muafiyet tanınması talebini değerlendirdiği 22.08.2007 tarih ve 07-66/812-307 sayılı kararında, 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesindeki bireysel muafiyet koşullarının (a) bendi bakımından yapılan değerlendirmelerin ÇEKİSAN'ı ortak kontrol eden dağıtıcı teşebbüslerde değişiklik olması durumunda da geçerliliğini koruduğu anlaşılmaktadır.
- (452) Yapılması planlanan yatırımlar ile bahse konu depolama terminalinde teknik gelişim sağlanması, verimliliğin artırılması, depolama ve işletme maliyetlerinin azaltılması sonucunda elde edilen maliyet avantajı sayesinde akaryakıt dağıtım ve perakende faaliyetlerinin daha etkin bir şekilde gerçekleştirilmesinin planlanması birlikte değerlendirildiğinde işlemin 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinin (a) bendinde öngörülen koşulu sağladığı değerlendirilmektedir.

b. Tüketicinin bundan yarar sağlaması

- (453) İnceleme konusu işlemin gerçekleşmesi halinde, (a) bendinde değinilen ve ÇEKİSAN özelinde planlanan yatırımlar neticesinde ilgili tesisin kullanıcı niteliğini haiz akaryakıt dağıtım şirketlerinin imkân ve kabiliyetleri yenilenmiş tesisten hizmet alacakları değerlendirilmektedir. Buna ek olarak daha önce yenileme ihtiyacı nedeniyle kullanılamayan kapasitelerin kullanır hale getirilmesinin planlandığı dikkate alındığında akaryakıt dağıtım şirketleri ve dolaylı olarak nihai kullanıcıların daha emniyetli, hızlı ve verimli hizmet alarak bu durumdan yarar sağlayacağı öngörülmektedir. Ayrıca, yatırımlar sayesinde yakıt ikmalinin kesintisiz ve düzenli sağlanabileceği, tüketiciler için tedarik sürekliliğinin daha güvenilir bir hal alacağı anlaşılmaktadır.

¹⁰⁷ Bu çerçevede işlem sonucunda, PO'nun ÇEKİSAN yönetim kurulu toplantılarında hissedar sıfatıyla yukarıda değinilen unsurlara yönelik olarak tesisin alt yapısını iyileştirecek yatırımlarda bulunulmasını gündeme getireceği ve yatırımların gerçekleştirilmesi yönünde oy kullanılmasının planlandığı tarafça ifade edilmektedir.

- (454) Kurulun SHELL ve MOBİL tarafından, İstanbul Çekmece, İskenderun ve Antalya'da üç akaryakıt depolama tesisinin işletilmesi amacıyla kurulan ÇEKİSAN ve İşletme Sözleşmesi'ne ilişkin menfi tespit belgesi verilmesi/muafiyet tanınması talebini değerlendirdiği 22.08.2007 tarih ve 07-66/812-307 sayılı kararında 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesindeki bireysel muafiyet koşullarının (b) bendi bakımından:

"Çekisan bünyesinde işletilecek olan üç ayrı bölgedeki akaryakıt depolama tesislerinin nakliye maliyetlerinde sağlayacağı avantajın, akaryakıt istasyonu sahiplerine düzenli akaryakıt temini, tüketicilere ise akaryakıt istasyonlarında sağlanacak daha üst düzey hizmet ve kalite olarak geri dönecek olması nedeniyle; başvuru konusu anlaşmanın 4054 sayılı Kanun'un 5'inci maddesinin (b) bendinde sayılan koşullara uygun olduğu anlaşılmaktadır."

değerlendirmelerine yer verilmiştir. Bu çerçevede, anılan Kurul kararında 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinin (b) bendi kapsamındaki değerlendirmelerin ÇEKİSAN'ı ortak kontrol eden dağıtıcı şirketlerde değişiklik olması halinde de geçerliliğini koruyacağı değerlendirilmektedir.

- (455) Bu doğrultuda ÇEKİSAN'da yapılması planlanan yatırımlar ile birlikte tesiste meydana gelmesi beklenen kapasite artışı, tedarik sürecinde sağlanacak verimlilik ve arz güvenliğinin daha yüksek düzeye ulaşması unsurlarının dağıtım seviyesinde faaliyet gösteren teşebbüsler, akabinde de nihai tüketiciye fayda sağlayacağı değerlendirilmiş, dolayısıyla 4054 Sayılı Kanun'un 5. maddesinin (b) bendinde öngörülen koşulun gerçekleştiği kanaatine ulaşılmıştır.

c. İlgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmaması

- (456) ATAŞ ve ÇEKİSAN'daki BP hisselerinin PO'ya devri neticesinde söz konusu tesisler nihai olarak PO ve SHELL'in ortak kontrolünde bulunacağı için pazarın önemli bir bölümünde rekabetin kısıtlanıp kısıtlanmadığının tespit edilmesi bakımından ilgili hisse devirlerinin etkisi birlikte ele alınmıştır.
- (457) Bu kapsamda ilgili başlıkta ATAŞ'taki ve ÇEKİSAN'daki BP hisselerinin devralınması neticesinde ilgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmayacağı ve Kanun'un 5. maddesinin (c) bendindeki şartın da gerçekleştiği yönündeki değerlendirme uyarınca bu bölümde tekraren değerlendirme yapılmamıştır.

d. Rekabetin (a) ve (b) bendlerindeki amaçların elde edilmesi için zorunlu olandan fazla sınırlandırılmaması

- (458) Akaryakıt dağıtım faaliyetleri için belirli alanlarda depolama kapasitesine ihtiyaç duyan teşebbüslerin maliyet avantajı sağlaması ve sahip olunan depolama kapasitesinin etkin kullanımı söz konusu olabilecektir. Bunun yanında, 5015 sayılı Kanun'un 16. maddesi, dağıtım firmalarına zorunlu stok tutma yükümlülüğü getirmektedir ki, bu da söz konusu firmalar için belirli bir depolama kapasitesine sahip olma gerekliliğini ortaya çıkarmaktadır.
- (459) Buna ek olarak deponun kurulum aşamasından sonra bakımı ve faal olarak kapasitesinin korunması önemli sabit giderleri gerektirmektedir. Bu bakımdan tesisin faaliyetlerini etkin bir şekilde devam ettirebilmesi için ortak olarak yapılacak yatırımlar finansal yükü azaltabilmektedir.
- (460) Bu değerlendirmeler çerçevesinde (d) bendindeki koşulun da sağlandığı anlaşılmaktadır. Sonuç olarak işlem kapsamında ÇEKİSAN'daki BP hisselerinin PO tarafından devralınması işlemine 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesi kapsamında bireysel muafiyet verilmesi sonucuna ulaşılmıştır.

G.6. PO Tarafından Sunulan Taahhütler

G.6.1. Birleşme ve Devralmalarda Taahhüt Mekanizması

- (461) 2010/4 sayılı Tebliğ'in 14. maddesinin birinci fıkrasında

“Teşebbüsler, Kanunun 7 nci maddesi kapsamında ortaya çıkabilecek rekabet sorunlarının giderilmesi amacıyla, birleşme veya devralmaya ilişkin taahhüt verebilirler. Teşebbüsler tarafından verilen taahhütler, rekabetçi sorunları tamamen ortadan kaldıracı nitelikte olmalıdır.”

hükmüne yer verilmektedir.

- (462) Birleşme/Devralma İşlemlerinde Rekabet Kurumunca Kabul Edilebilir Çözümlere İlişkin Kılavuz'da açıklandığı üzere Kuruma bildirilen bazı yoğunlaşma işlemlerinde ortaya çıkan ve bildirim konusu işlemin Kanun'un 7. maddesinde düzenlenen yasak kapsamına girmesine yol açan rekabet sorunlarının işlemde yapılacak belirli düzeltmeler veya değişiklikler sonrasında giderilebilmesi kimi durumlarda mümkün olabilmektedir. Bu tür yoğunlaşma işlemlerinde yasaklama yerine, işleme Kurum tarafından ortaya konulan rekabet sorunlarının taraflarca önerilecek ve Kurumca kabul edilecek çözümlerin yerine getirilmesi koşuluyla izin verilmesi, anılan işlemde elde edilmesi olası etkinliklerle birlikte pazardaki rekabetin korunmasını sağlayabilecektir.
- (463) Öte yandan, Kurulun, bir yoğunlaşma işlemine getirilen çözüm önerisi çerçevesinde şartlı olarak izin verebilmesi için çözümlerin uygulamaya konulmasından sonra, işleme yönelik rekabet ile ilgili kaygıların ortadan kalkacağından emin olması gerekmektedir. Bu nedenle çözüm önerileri, işleme ilişkin rekabet ile ilgili kaygıları tereddüde yer bırakmayacak şekilde ve sürdürülebilir bir biçimde gidermeli ve her açıdan anlaşılır olmalıdır. Ayrıca pazar koşulları çözüm önerisinin hayata geçirilmesine kadar aynı şekilde kalmayabileceğinden, çözüm önerileri mümkün olan en kısa zamanda etkili bir şekilde uygulanabilir nitelik göstermelidir.
- (464) Bir yoğunlaşma işleminin yarattığı rekabet sorunlarını ortadan kaldırmaya yönelik çözüm önerileri, yapısal ya da davranışsal nitelikte olabilir. Yapısal çözüm önerileri, genellikle belirli bir iş biriminin elde çıkarılmasını, davranışsal çözüm önerileri ise tarafların gelecekteki pazar davranışlarının düzenlenmesini içerir. Çözüm önerilerinin temel amacı işlem öncesinde pazarda var olan rekabet yapısını korumaktır. Bu nedenle, işleme ilişkin rekabet sorunlarını gidermede sürdürülebilir bir sonucu kısa vadede doğuran ve uygulandıktan sonra denetim gerektirmeyen niteliklerinden ötürü özellikle bir iş biriminin elden çıkarılması gibi pazarda yapısal değişiklikler yaratan çözümler, çözüm önerilerinden beklenen amaca daha uygundur. Bir iş biriminin elden çıkarılmasına ilişkin çözüm önerileri rekabet sorunlarının giderilmesinin en etkili yoludur.
- (465) Davranışsal çözüm önerileri ise, rekabet sorunlarını giderme konusunda yapısal çözümlerle benzer düzeyde etkinliğe ulaşabilecek nitelikteyse ve eş etkili bir yapısal çözümün bulunamaması söz konusu ise kabul edilebilir. Ne var ki, teşebbüs davranışlarını izlemenin zorluğu, teşebbüsün yazılı taahhütleri ihlal etmeyecek biçimde çözümün ruhuna aykırı davranma olasılığı, gerçekte rekabetçi olabilecek davranışların da engellenebilmesi gibi bazı olumsuz niteliklerinden dolayı davranışsal çözüm önerileri ancak istisnai durumlarda kabul edilir. Fakat her durumda, etkin bir uygulama ve denetim sisteminin kurulması yoluyla çözüm önerisinin işlerliğinden bütünüyle emin olunması, davranışsal çözüm önerilerinin kabul edilebilirliği için ön koşuldur.
- (466) PO tarafından sunulan ve 04.09.2024 tarih ve 55879 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal eden taahhüt metninin değerlendirilmesine aşağıda yer verilmektedir.

G.6.2. PO Tarafından Sunulan Taahhüt Metni

- (467) PO tarafından işlem kapsamında oluşabilecek rekabetçi endişelerin çözümüne yönelik sunulan taahhütler aşağıda yer almaktadır.

G.6.2.1. B2C Perakende Benzin, Motorin, Otogaz LPG Satış Pazarına İlişkin Taahhütler

a) İzokron Yönteminden Bağımsız Olarak Elden Çıkarmaya İlişkin Taahhütler

(468) PO ve BP'ye ait akaryakıt bayilerinden bulundukları konum itibarıyla yoğunlaşma yaratacağı değerlendirilen ve PO tarafından sunulan taahhüt metninde yer verilen 220 akaryakıt bayisinden¹⁰⁸;

- İşleme Rekabet Kurulu tarafından izin verilmesinden itibaren bir yıl içinde 8 adedini,
- İşleme Rekabet Kurulu tarafından izin verilmesinden itibaren ikinci yıl içerisinde 25 adedini,
- İşleme Rekabet Kurulu tarafından izin verilmesinden itibaren üçüncü yıl içerisinde 16 adedini,
- İşleme Rekabet Kurulu tarafından izin verilmesinden itibaren dördüncü yıl içerisinde 16 adedini

olmak üzere en az 65 akaryakıt istasyonunu, üçüncü taraflara devretmeyi,

(469) İlk fıkrada belirtilen akaryakıt bayileri devirleri sonrasında üçüncü taraflara devredilecek toplam akaryakıt (benzin, motorin ve otogaz LPG dâhil) hacminin;

- %15 ile %20 aralığına denk gelecek miktarını işleme Rekabet Kurulu tarafından izin verilmesinin ardından bir yıl içinde;
- %20 ile %25 aralığına denk gelecek miktarını işleme Rekabet Kurulu tarafından izin verilmesinin ardından ikinci yıl içinde;
- %20 ile %25 aralığına denk gelecek miktarını işleme Rekabet Kurulu tarafından izin verilmesinin ardından üçüncü yıl içinde;
- Kalan miktarın ise işleme Rekabet Kurulu tarafından izin verilmesinin ardından dördüncü yıl içinde

olmak üzere toplam en az 80.000 ton akaryakıt hacmini (benzin, motorin ve otogaz LPG dâhil) elden çıkarmış olmayı kabul, beyan ve taahhüt etmektedir.

b) İzokron Yöntemi Kapsamında Elden Çıkarmaya İlişkin Taahhütler

(470) PO ile paylaşılan ve yoğunlaşmadan kaynaklı tek taraflı rekabetçi endişelerin olduğu belirtilen ve taahhüt metninde yer verilen izokronları (yakalama alanlarını) göz önünde bulundurarak PO;

(i) İşlem sonrası teşebbüsün pazar payının i) en az iki ürün grubunda %40'ın üzerinde olduğu veya ii) en az bir ürün grubunda %50'nin üzerinde olduğu tespit edilen ve taahhüt metnin 2 (iki) numaralı ekinde yer verilen izokronlarda (yakalama alanında) işlem sonrası teşebbüsün pazar payını söz konusu kritik eşiklerin altına düşürecek ve rekabetçi endişeleri giderecek biçimde;

- İşleme Rekabet Kurulu tarafından izin verilmesinden itibaren bir yıl içinde 23 adedini;
- İşleme Rekabet Kurulu tarafından izin verilmesinden itibaren ikinci yıl içerisinde 11 adedini;
- İşleme Rekabet Kurulu tarafından izin verilmesinden itibaren üçüncü yıl içerisinde 11 adedini;
- İşleme Rekabet Kurulu tarafından izin verilmesinden itibaren dördüncü yıl içerisinde her halükarda bu başlıkta devri taahhüt edilen akaryakıt bayi adedinin %10'unu geçmeyecek şekilde 5 adedini

olmak üzere toplam 50 akaryakıt istasyonunu, üçüncü taraflara devretmeyi;

¹⁰⁸ Sunulan taahhüt metni kapsamında 'akaryakıt' ifadesi benzin, motorin ve otogaz LPG'yi; "akaryakıt bayisi" ifadesi ise sahip olduğu lisans ve bir dağıtım firması ile imzaladığı bayilik sözleşmesi çerçevesinde benzin, motorin ve otogaz LPG ürünlerinden herhangi birinin, bu ürünlerden bazılarının veya tamamının perakende satışını gerçekleştiren bayileri ifade edecek biçimde kullanılmıştır.

- (ii) İlk fıkra kapsamında üçüncü taraflara devredilen akaryakıt bayileri ile devir tarihinden başlamak üzere 5 (beş) yıl boyunca PO ya da PO ile aynı iktisadi bütünlük içindeki teşebbüslerin taraf olduğu bir bayilik sözleşmesi imzalamayacağını;
- (iii) İlk fıkroda belirtilen akaryakıt bayi devirleri sonrasında üçüncü taraflara devredilecek toplam akaryakıt (benzin, motorin ve otopaz LPG dâhil) hacminin;
- %45 ile %55 aralığına denk gelecek miktarını işleme Rekabet Kurulu tarafından izin verilmesinin ardından bir yıl içinde;
 - %15 ile %20 aralığına denk gelecek miktarını işleme Rekabet Kurulu tarafından izin verilmesinin ardından ikinci yıl içinde;
 - %16 ile %21 aralığına denk gelecek miktarını işleme Rekabet Kurulu tarafından izin verilmesinin ardından üçüncü yıl içinde;
 - Kalan miktarını ise işleme Rekabet Kurulu tarafından izin verilmesinin ardından dördüncü yıl içinde

olmak üzere toplam 94.500 ton akaryakıt (benzin, motorin ve otopaz LPG dâhil) hacmini üçüncü taraflara devretmeyi kabul, beyan ve taahhüt etmektedir.

- (iv) Taahhüdün uygulanabilirliğini ve öngörülebilirliğini temin etmek açısından PO; ilk fıkroda belirtilen taahhüt kapsamında gerçekleştirilecek akaryakıt bayilerine ilişkin elden çıkarmalarda öncelikli olarak tercih edilecek akaryakıt bayilerinin listesini taahhüt metninin 5 (beş) numaralı ekinde Kurum ile paylaşmayı iyi niyet ile kabul eder. Bununla birlikte PO söz konusu bayi listesinin ilk fıkroda belirtilen taahhüdün bir mütemmim cüzü olarak yorumlanmayacağını; devir sürecinde bayi sözleşmelerinden doğan yükümlülükler ya da özel hukuk dava süreçlerinden kaynaklanacak ihtilaflar gibi hallerin varlığında bu listedeki akaryakıt bayilerinden 50 adet akaryakıt istasyonunun elden çıkarılacağı ve yukarıda belirtilen tonajın bırakılacağına dair taahhütlere hâlel gelmemek kaydıyla, bayilerde değişiklik yapma hakkını saklı tuttuğunu açık biçimde ifade eder. PO Kurum ile paylaştığı listede değişiklik yapmak hakkını kullanırken ilk fıkroda belirtilen taahhüdün özüne bağlı kalacağını, bu anlamda rekabetçi sorun tespit edilen izokronlarda işlem sonrası teşebbüsün pazar payını ilk fıkroda belirtilen kritik eşiklerin altına düşürecek biçimde davranacağını kabul, beyan ve taahhüt etmektedir.
- (v) PO dördüncü fıkra kapsamında yapacağı değişikliğin, taahhüdün etkin ve rekabetçi endişeleri çözecek biçimde uygulanmasına zarar vermesine yönelik kaygıların önüne geçebilmek adına ve iyi niyet ile devre konu teşebbüsün bayilik sözleşmelerinin PO'nun erişimine açık hale geleceği devir işleminin resmi olarak gerçekleştiği tarihten itibaren 6 (altı) ay içinde taahhüt metninin 5 (beş) numaralı ekindeki listenin nihai halini Rekabet Kurulu onayına sunmayı kabul, beyan ve taahhüt etmektedir.

G.6.2.2. Akaryakıt Depolama Hizmetlerine İlişkin Taahhütler

- (471) Akaryakıt depolama hizmetlerindeki işlem kaynaklı yoğunlaşmanın toptan ve perakende akaryakıt dağıtım pazarında meydana getirebileceği olası olumsuz etkileri ortadan kaldırmak adına PO;
- (i) İşlem sonrasında pay sahibi olacağı (kısmen veya tamamen) depolama tesislerinde mevcut kullanım hakkı sahiplerinin devam etmekte olan sözleşmelerden doğan haklarının PO tarafından sona erdirilmeyeceğini veya PO'nun pay sahibi olmaktan kaynaklanan haklarını bu sözleşmelerin sona erdirilmesinden yana kullanmayacağını (sözleşmeye devam etmenin PO tarafından objektif olarak beklenemeyeceği haller; ilgili hak sahibinin kendi sözleşmesini esaslı olarak ihlal etmesi, sözleşmeden doğan haklarını kullanırken tesise veya üçüncü kişilere zarar vermeleri, mücbir sebepler ve Türk Medeni Kanunu m. 2 dürüstlük kuralına göre sözleşmeye devam etmesinin kendisinden beklenemeyeceği her türlü hâl hariç) ve

(ii) İlgili tesiste ticari operasyonların devam edilmesi yönünde karar verilmesi halinde, PO ile aynı iktisadi bütünlük içinde yer alan teşebbüsleri de kapsamak üzere PO, işlem sonrasında pay sahibi olacağı depolama tesislerinden;

- ATAŞ'ta, EPDK tarafından onaylanarak resmi internet sitesinde yayınlanan güncel lisanslı verilerine (Ek-6: EPDK'nin Resmi İnternet Sayfasında 27.08.2024 Tarihli ATAŞ Depolama Kapasitesi Hacmi ve bu Hacme Göre Hesaplanan Taahhüde Konu Hacim Bilgisi) göre toplam 577.414 m³ depolama kapasitesinin %50'sine tekabül eden depolama hacmi olan 288.707 m³ kapasiteyi yıllık bazda aşmayacağını, bu hesaplamayı yılın günleri bazında PO ile aynı iktisadi bütünlük içinde yer alan teşebbüslerin kullanımına ayrılan toplam kapasite/365 formülüne göre hesaplayacağını ve bu uygulamaya işleme izin verildiği tarihten itibaren 3 yıl boyunca devam edeceğini;
- ÇEKİSAN Antalya'da EPDK tarafından onaylanarak resmi internet sitesinde yayınlanan güncel lisanslı verilerine (Ek-7: EPDK'nin Resmi İnternet Sayfasında 27.08.2024 Tarihli Çekisan Depolama Kapasitesi Hacmi ve Bu Hacme Göre Hesaplanan Taahhüde Konu Hacim Bilgisi) göre toplam 40.586,40 m³ depolama kapasitesinin %52'sine tekabül eden 21.104,93 m³ depolama hacmini yıllık bazda aşmayacağını, bu hesaplamayı da yılın günleri bazında PO ile aynı iktisadi bütünlük içinde yer alan teşebbüslerin kullanımına ayrılan toplam kapasite/365 formülüne göre hesaplayacağını ve bu uygulamaya işleme izin verildiği tarihten itibaren 3 yıl boyunca devam edeceğini;
- BPP'nin %(...) hissesine sahip olduğu Çekisan Depolama Hizmetleri Ltd. Şti. ye ait Çekmece ile yine BPP'nin %(...) hissesine sahip olduğu Tasfiye Halinde Ambarlı Depolama Hizmetleri Ltd. Şti. ye ait Ambarlı depolama tesislerinin yönetimindeki oy hakkını, ilgili tesislerin yeniden faaliyete başlamamaları yönünde kullanacağını; ortaklarda yeniden faaliyete başlama yönünde bir irade oluşması durumunda oy hakkını Rekabet Kurulundan ilgili tesislerin yeniden faaliyete başlamalarına dair bir izin almak yönünde kullanacağını

beyan, kabul ve taahhüt etmektedir.

G.6.2.3. Gaz Yağı Dağıtımına İlişkin Taahhütler

(472) İşlem kaynaklı yoğunlaşmanın gaz yağı dağıtımı pazarında meydana getireceği olası olumsuz etkileri ortadan kaldırmak adına PO;

- (i) Bildirim konusu işlem öncesinde ve bu işlemten bağımsız olarak EPDK tarafından PO'ya 2023 yılı için gerçekleşen gaz yağı satış miktarı olan 606 ton hacmini işleme Rekabet Kurulu tarafından izin verilmesinden itibaren 3 (üç) yıl boyunca geçmeyeceğini;
- (ii) EPDK'ye sunulmak üzere gaz yağı satışı alanında faaliyet gösteren bayilerden toplanan taleplerde ilk fıkrada belirtilen miktarı gözeticeğini ve EPDK'ye gaz yağı kota tahsisi için yapılan bildirimlerde Rekabet Kuruluna verdiği taahhütler hakkında EPDK'yi bilgilendireceğini

beyan, kabul ve taahhüt etmektedir.

G.6.2.4. Çözüm Önerilerinin Takibi ve Rekabet Kurulu'na Raporlanmasına İlişkin Taahhüt

(473) İşlemten kaynaklanan rekabetçi endişelerin giderilmesine yönelik yukarıda sunulan taahhütlerin kabulü halinde taahhütlerin etkin takibi ve denetimini temin etmek bakımından PO;

- (i) Taahhüt metninde sunulan çözüm önerilerinin kabulü ile birlikte Rekabet Kurulunun işleme izin vermesinden itibaren 6 (altı) aylık periyotlar halinde taahhütlerin uygulama sonuçlarını Rekabet Kurulu'na raporlamayı;
- (ii) Bu raporlamada taahhütlerin gerçekleştirilme durumunu -uygulanabilir olduğu hallerde EPDK kayıtları ile de desteklemek suretiyle- ayrıntıları ile Rekabet Kurulunun dikkatine sunmayı

beyan, kabul ve taahhüt etmektedir.

G.6.3. Taahhütlerin Değerlendirilmesi

G.6.3.1. B2C Perakende Benzin, Motorin, Otogaz LPG Satış Pazarlarına İlişkin Olarak Sunulan Taahhütlerin Söz Konusu Pazarlar ve Motorin Dağıtım Pazarındaki Etkileri Bağlamında Değerlendirilmesi

- (474) Yukarıda yer verilen taahhütler kapsamında PO'nun 61 yakalama alanında, yakalama alanının merkezinde kalan BP istasyonlarının veya yakalama alanı içerisinde yer alan BP yahut PO istasyonlarının bırakılması suretiyle yoğunlaşma eşik değerlerinin altında yahut sınır değerde kalacağı belirtilmektedir. Söz konusu taahhütler kapsamında her iki eşik kriteri (en az iki ürün grubunda %40 eşik veya en az bir ürün grubunda %50 eşik) kapsamında belirlenen yoğunlaşmış noktalarda eşik altı paylara inildiği yahut eşik olduğunda yakın paylara gelindiği ifade edilmiştir.
- (475) PO tarafından verilen taahhüde ilişkin olarak; 61 yakalama alanında 50 adet PO veya BP bayisinin elden çıkarılacağı, elden çıkarılacak bayilerin büyük kısmının üç yıldan daha kısa süre bayilik sözleşmesinin kaldığı, söz konusu istasyonların üçüncü taraflara devredileceği ve bayilik sözleşmesi bitiş tarihinden itibaren PO veya PO ile aynı iktisadi bütünlük içerisinde yer alan herhangi bir teşebbüs tarafından beş yıl boyunca sözleşme yapılmayacağı belirtilmiştir. Buna ek olarak elden çıkarmaların işlem hacmi bakımından da benzin, motorin ve otogaz LPG ürün grubunda toplamda 94.500 ton'luk ürün satışına karşılık gelen bayi satışlarına karşılık geleceğine dikkat çekilmektedir. Bununla birlikte 94.500 tonluk satış miktarının %60-75 aralığında birinci ve ikinci yıl sonunda üçüncü taraflara devredileceği beyan edilmiştir.
- (476) Diğer yandan anılan 50 adet bayiye ilişkin olarak devir sürecinde bayi sözleşmelerinden doğan yükümlülükler ya da özel hukuk dava süreçlerinden kaynaklanacak ihtilaflar gibi hallerin varlığında değişiklik yapma talebi belirtilmekle birlikte, eşik değerler öncül göstergesi kapsamında rekabetçi endişe oluşan yakalama alanlarında eşiklerin altına düşüleceği açık bir şekilde taahhüt edilmiştir. Bu kapsamda BP'nin bayilik sözleşmelerinin PO'nun erişimine açık hale geleceği devir işleminin resmi olarak gerçekleştiği tarihten itibaren elden çıkarmada öncelikli olarak tercih edilecek akaryakıt bayilerinin listesinin devir işleminin resmi olarak gerçekleştiği tarihten itibaren altı ay içinde Rekabet Kurulu onayına sunulması da taahhüt edilmiştir. Rekabetçi endişe oluşturabilecek nitelikte olan 61 yakalama alanında seçilen 50 bayinin elden çıkarılmasından ziyade önemli olan her bir yakalama alanında rekabetçi endişenin giderilmesidir. Bu bağlamda rekabetçi endişe oluşturacağı öngörülen her bir nokta için PO kritik eşiklerin altına düşme hususunu açık bir şekilde taahhüt etmektedir. Değerlendirme bakımından söz konusu devretmeler/bırakmalar ile birlikte yakalama alanlarında rekabetçi endişenin giderildiğine yönelik analizin yapılması gerekmektedir.
- (477) Bu kapsamda her bir yakalama alanı özelinde bırakılması planlanan bayi dikkate alınarak yapılan analiz revize edilmiştir.
- (478) PO tarafından devre konu varlık olarak nitelendirilebilecek yakalama alanı merkezinin, bir başka deyişle örtüşmeyi ortadan kaldıracak şekilde devre konu teşebbüse ait bayinin elden çıkarılması veya yakalama alanındaki yoğunlaşma eşik değerlerinin altına inilmesi

şeklinde bir yol izlenmiştir. Bu çerçevede verilen taahhütlerin ilgili yakalama alanlarındaki rekabetçi endişeleri gidereceği kanaatine varılmıştır.

- (479) Ayrıca ilgili taahhütte yer verilen elden çıkarılması planlanan ve beş yıl boyunca sözleşme yenilenmemesi öngörülen noktaların %68'inde (34 bayi) elden çıkarma süreci Kurul izninden itibaren iki yıl içerisinde ivedilikle gerçekleştirilecektir. Bu bağlamda yapısal değişikliğin ivedi şekilde gerçekleştiriliyor olması, rekabetçi endişelerin giderilmesi bakımından etkili olacaktır.
- (480) Bu hususlara ek olarak B2C benzin, motorin ve otopaz LPG perakende satışı pazarlarına ilişkin olarak yakalama alanı yaklaşımından bağımsız olarak 220 bayinin içerisinde bulunduğu listeden seçilmek suretiyle en az 65 bayinin elden çıkarılması ve üçüncü taraflara devredilmesi taahhüdü de sunulmaktadır. Bu kapsamda birinci, ikinci, üçüncü ve dördüncü yıl içerisinde sırasıyla 8, 25, 16 ve 16 olmak üzere en az 65 bayinin elden çıkarılması taahhüt edilmektedir. Bununla birlikte PO üçüncü taraflara devredilecek bayilerin benzin, motorin ve otopaz LPG ürün gruplarında toplamda 80.000 tona karşılık gelecek satış miktarının neredeyse yarısının işleme Kurul tarafından izin verilmesinin ardından birinci ve ikinci yıl sonunda elden çıkarmış olacağını ifade etmiştir. En az 65 istasyonun seçileceği 220 istasyonun il bilgilerini içeren tablo aşağıda yer almaktadır.

Tablo 4: Yakalama Alanları Dışında Bırakılması Planlanan İstasyonların Geniş Listesi

İl	İstasyon Sayısı	İl	İstasyon Sayısı	İl	İstasyon Sayısı
Adana	10	Gaziantep	2	Osmaniye	2
Afyonkarahisar	2	Giresun	2	Sakarya	1
Aksaray	4	Hatay	9	Samsun	4
Ankara	9	İstanbul	18	Siirt	1
Antalya	8	İzmir	17	Sinop	1
Aydın	2	Kahramanmaraş	2	Sivas	2
Balıkesir	7	Kastamonu	2	Şanlıurfa	1
Bilecik	1	Kırklareli	5	Tekirdağ	12
Bolu	3	Kırşehir	2	Tokat	2
Bursa	8	Kocaeli	8	Trabzon	4
Çanakkale	3	Konya	9	Tunceli	1
Çankırı	2	Manisa	7	Uşak	5
Denizli	2	Mardin	2	Yalova	2
Diyarbakır	6	Mersin	10	Yozgat	2
Düzce	1	Muğla	3	Zonguldak	2
Edirne	1	Muş	2		
Elazığ	4	Niğde	5		

- (481) Daha önce önemle vurgulandığı gibi perakende satış pazarı ile dağıtım pazarı birbiriyle doğrudan ilişkili olup dağıtım; yurt içindeki rafineriden, diğer dağıtıcılardan temin edilen ya da ithalat yoluyla elde edilen akaryakıt ürünlerinin dağıtıcılar tarafından bayilere ulaştırılması ve bayiler tarafından da perakende satışa sunulması aşamasını oluşturmaktadır. 5015 sayılı Kanun'un 7. maddesinde "*Dağıtıcıların yurt içi pazar payı, toplam yurt içi pazarın yüzde kırk beşini geçemez. Dağıtıcı, kendi işlettiği istasyonlara sübvansiyon ve bayi istasyonlarından farklı uygulama yapamaz.*" hükmü ile dağıtıcıların sahip olabilecekleri pazar payına da yasal olarak bir sınırlama getirildiği görülmektedir. Aynı maddede ayrıca dağıtıcıların başka akaryakıt dağıtıcılarının bayilerine dağıtım yapmaları yasaklanmıştır. Bu bakımdan anılan madde ile dağıtıcılara münhasır dağıtıma uygun bir bayilik sisteminin şart kılındığı görülmektedir.
- (482) Pazar payı ölçütü dışarıda bırakıldığında, akaryakıt ürünlerinin istasyonlar vasıtasıyla satışında, ilgili mevzuat uyarınca, benzer nitelikteki dikey sınırlamalar içeren anlaşmaların oluşturduğu paralel ağlar, ilgili pazarın %100'ünü kapsamaktadır. İlgili pazarda yer alan

dağıtıcı teşebbüslerin tamamının istasyonlu bayileri ile yapmış oldukları bütün dikey anlaşmalar, 5015 sayılı Kanun uyarınca tek marka sınırlaması içermekte ve bu bakımdan, tüm bayilere diğer dağıtıcılar tarafından arz edilen mallara yönelik rekabet etmeme yükümlülüğü getirilmektedir. Bu nedenle bütünüyle tek markalı bayilik sistemlerinden oluşan perakende pazar, bayilerin ilgili dağıtıcının perakende seviyedeki gücünü bütünüyle yansıtmaktadır.

- (483) "İlgili Coğrafi Pazar" bölümünde de değinildiği üzere dağıtıcılar/bayiler, tavan fiyat/pompa satış fiyatı belirlerken belirli bir bölgedeki akaryakıt istasyonlarının fiyatlarını göz önünde bulundurmaktadır. Bu kapsamda tavan/tavsiye pompa fiyatları dağıtım pazarında rekabetin önemli bir unsuru olup bu sebeple pazarın dağıtım ve perakende seviyesi arasında önemli düzeyde bir etkileşim bulunmaktadır.
- (484) Perakende düzeyde elden çıkarma öngörülen noktaların dağıtım seviyesinde yaratacağı etkiyi öngörebilmek bakımından, elden çıkarılması planlanan noktaların benzin ve motorin ürün grubu özelinde pompa satış, dış satış ve köy pompası satış miktarı verileri incelenmiştir. Bu veriler ile verilen taahhütler kapsamında sunulan elden çıkarmaların yaratacağı asgari satış miktarı etkisi temel alındığında B2C perakende satış pazarına ilişkin olarak sunulan taahhütler dağıtım seviyesinde yapısal değişiklikler oluşturabilecektir.
- (485) Yakalama alanı kapsamında ve haricinde taahhüde konu edilen toplam 115 akaryakıt bayisinin elden çıkarılmasının benzin, motorin ve otogaz LPG ürün gruplarında miktar bakımından toplamda 174.500 ton etkisi oluşacaktır. Bu kapsamda yalnızca yakalama alanlarına ilişkin olarak sunulan taahhütler kapsamındaki elden çıkarmaların, PO'nun işlem sonrasında motorin dağıtım pazarındaki payını yaklaşık %0,4 azaltacağı öngörülmektedir. Ayrıca söz konusu azalma miktarının yakalama alanı haricindeki elden çıkarmalarla daha da artacağı açıktır. Perakende seviyedeki bu yapısal değişikliklerin motorin dağıtım pazarındaki tek taraflı etkilerin giderilmesinde fayda sağlayacağı anlaşılmaktadır.
- (486) Dağıtım pazarı ile perakende satış pazarlarının birbiriyle doğrudan ilişkili pazarlar olması, sunulan taahhüt paketinde yer alan bayilerin satış miktarı bakımından önemli bir miktarı temsil etmesi ve satış miktarına ek olarak toplamda en az 115 bayinin elden çıkarılması, motorin dağıtım pazarındaki rekabetçi endişelerin giderilmesi bakımından katkı sunacaktır.
- (487) Öte yandan inceleme konusu işlem neticesinde her ne kadar B2B motorin perakende satışı ve B2B benzin perakende satışı pazarlarında rekabetçi endişe meydana gelmeyecekse de söz konusu taahhütlerin anılan pazarlar bakımından birleşik teşebbüsün payını azaltma yönünde etki edeceği açıktır.
- (488) Yukarıda yer alan açıklamalar çerçevesinde yerel seviyede belirlenen eşik kriterleri ile yakalama alanının merkezinin elden çıkarılması veya içerisinde yer alan bayilerden birinin/birkaçının elden çıkarılması ile B2C benzin, motorin ve otogaz LPG perakende satışı pazarlarında ilgili yakalama alanlarındaki tek taraflı endişelerin giderileceği değerlendirilmektedir. Bu çerçevede B2C benzin, motorin ve otogaz LPG perakende satışı pazarındaki rekabetçi endişelere ilişkin PO tarafından sunulan taahhüdün rekabet sorunlarıyla orantılı, bu sorunları gidermeye elverişli, kısa sürede yerine getirilebilir ve etkili şekilde uygulanabilir olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

G.6.3.2. Akaryakıt Depolama Pazarına İlişkin Olarak Sunulan Taahhütlerin Motorin Dağıtım Pazarına Etkisi Bakımından Değerlendirilmesi

- (489) Akaryakıt depolama pazarına ilişkin PO tarafından üç farklı taahhüt sunulduğu görülmektedir. İlk olarak PO'nun hâlihazırda pay sahibi olacağı depolama tesislerinde kullanım hakkı sahipleri ile olan mevcut depolama sözleşmelerine riayet edeceği

belirtilmekte olup bu hakların PO tarafından sona erdirilmeyeceği veya pay sahibi olmaktan kaynaklanan hakların ilgili sözleşmelerin sona erdirilmesi yönünde kullanılmayacağı belirtilmektedir.

- (490) İkinci olarak PO'nun pay sahibi olacağı ATAŞ ile ÇEKİSAN depolama tesislerinin sırasıyla %50 ve %52'sine tekabül eden depolama hacimlerinin işleme izin verildiği tarihten itibaren PO tarafından 3 yıl boyunca yıllık bazda aşılmayacağı taahhüt edilmektedir. Ayrıca ilgili depolama hacimlerinin yalnızca PO tarafından değil PO ile aynı iktisadi bütünlük içinde yer alan teşebbüslerin tamamı bakımından geçerli olacağı belirtilmektedir. Son olarak mevcut durumda faal olmayan ÇEKİSAN'a ait Çekmece depolama tesisi ile Tasfiye Halinde Ambarlı Depolama Hizmetleri Ltd. Şti.'ye ait Ambarlı depolama tesisi bakımından yönetimlerindeki oy haklarının ilgili tesislerin yeniden faaliyete başlamamaları yönünde kullanılacağı taahhüt edilmiştir. Ortaklarda yeniden faaliyete başlama yönünde bir irade oluşması durumunda PO'nun oy hakkını Rekabet Kurulundan ilgili tesislerin yeniden faaliyete başlamalarına dair bir izin almak yönünde kullanacağı beyan edilmiştir.
- (491) Akaryakıt depolama hizmetleri pazarına ilişkin olarak sunulan taahhütlerin davranışsal taahhütler kapsamında olduğu görülmektedir. Birleşme/Devralma İşlemlerinde Rekabet Kurumunca Kabul Edilebilir Çözümlere İlişkin Kılavuz'un 75. paragrafında bir yoğunlaşma işleminde yapısal çözümlerin uygulanması olanaklı değilse, davranışsal çözümlerin tek başına kabul edilmesinin söz konusu olabileceği, sıkı düzenlemeye tabi ve sürekli izlenen bir pazarda bu türden çözümlerin denetim ve uygulanmasının daha kolay olabileceği belirtilmiştir. Keza akaryakıt sektörü de sıkı regüle edilen ve EPDK gözetiminde bulunan bir sektördür. Bu bakımdan PO tarafından akaryakıt depolama pazarına ilişkin olarak sunulan davranışsal taahhütlerin denetim ve gözetimi daha kolay olabilecektir.
- (492) Daha önce de yer verildiği üzere akaryakıt depolama hizmetleri pazarı ve akaryakıt dağıtım pazarları arasında yakın bir ilişki mevcuttur. Bu ilişki özellikle de motorin dağıtım pazarı açısından önem arz etmektedir. Keza Türkiye'de yer alan rafineriler tarafından üretilen motorin miktarı, talebi yeterli oranda karşılamamakta bu nedenle de motorin arzında ithalat önem kazanmaktadır. İthalatın yanında ulusal stok tutma yükümlülüğü de göz önüne alındığında mevcut akaryakıt depolama kapasiteleri dağıtıcı konumunda bulunan teşebbüsler tarafından önem teşkil etmekte olup etkilerini akaryakıt dağıtım faaliyetleri açısından da gösterecek niteliktedir.
- (493) ATAŞ ve ÇEKİSAN depolama tesislerinde teşebbüs bazında gerçekleştirilen depolama miktarlarına ilişkin oranlar incelendiğinde, 2023 yılı itibarıyla ATAŞ'ta depolanan akaryakıt ürünlerinin %(.....)'inin BP'ye, %(.....)'ünün PO'ya ait olduğu görülmektedir. ÇEKİSAN'da ise ilgili yıllar bakımından PO akaryakıt depolamamış olup BP'nin depoladığı akaryakıt miktarı ÇEKİSAN'da depolanan tüm akaryakıt miktarının %(.....)'sına karşılık gelmektedir. Son beş yıl göz önünde bulundurulduğunda ise birleşen teşebbüsün ÇEKİSAN'da depoladığı toplam akaryakıt miktarının ÇEKİSAN'da depolanan toplam akaryakıtın ortalama olarak %(.....)'üne tekabül ettiği anlaşılmaktadır. Yine son beş yıl dikkate alındığında birleşen teşebbüsün ATAŞ'ta depoladığı toplam akaryakıt miktarı ATAŞ'ta depolanan toplam akaryakıtın ortalama olarak %(.....)'sine karşılık gelmektedir.
- (494) Dolayısıyla PO'nun işlem sonrasında kısmen veya tamamen pay sahibi olacağı depolama tesislerinde mevcut kullanım hakkı sahiplerinin devam etmekte olan sözleşmelerden doğan haklarının PO tarafından sona erdirilmeyeceği veya PO'nun pay sahibi olmaktan kaynaklanan haklarını bu sözleşmelerin sona erdirilmesinden yana kullanmayacağı yönündeki taahhüt ve ATAŞ'ın toplam depolama kapasitesinin %50'sine tekabül eden depolama hacmi olan 288.707 m³ hacminin ve ÇEKİSAN'ın depolama kapasitesinin %52'sine tekabül eden 21.104,93 m³ depolama hacminin bildirim konusu işleme izin verilmesinin ardından 3 yıl süre boyunca yıllık bazda PO tarafından aşılmayacağına yönelik olarak sunulan taahhüdün işlem öncesindeki akaryakıt depolama pazarı ve dolaylı

olarak motorin dağıtım pazarındaki koşulların devam ettirilmesi bakımından hizmet edeceği ve işlemin motorin dağıtım pazarında meydana getireceği tek taraflı etkilerin ortadan kaldırılması bakımından etkili olacağı anlaşılmaktadır. ÇEKMECE ve AMBARLI'ya yönelik sunulan taahhüt ise pazarda gelecekte ortaya çıkması muhtemel rekabetçi sorunları bertaraf etmeye ve işlem öncesindeki pazar koşullarının korunmasına hizmet edebilecektir.

- (495) Bu kapsamda motorin dağıtım pazarında yer alan rekabet endişelerine ilişkin PO tarafından sunulan taahhüdün rekabet sorunlarıyla orantılı, bu sorunları gidermeye elverişli, kısa sürede yerine getirilebilir ve etkili şekilde uygulanabilir olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

G.6.3.3. Gaz Yağı Dağıtım Pazarına İlişkin Olarak Sunulan Taahhütlerin Değerlendirilmesi

- (496) PO tarafından sunulan 2.3. numaralı taahhütte:

“i) Bildirim konusu işlem öncesinde ve bu işlemten bağımsız olarak EPDK tarafından PO'ya 2023 yılı için gerçekleşen gaz yağı satış miktarı olan 606 ton hacmini işleme Rekabet Kurulu tarafından izin verilmesinden itibaren 3 (üç) yıl boyunca geçmeyeceğini;

ii) EPDK'ya sunulmak üzere gaz yağı satışı alanında faaliyet gösteren bayilerden toplanan taleplerde ilk fıkrada belirtilen miktarı gözeteceğini ve EPDK'ya gaz yağı kota tahsisi için yapılan bildirimlerde Rekabet Kurulu'na verdiği taahhütler hakkında EPDK'yı bilgilendireceğini beyan, kabul ve taahhüt etmektedir.”

ifadelerine yer verilmektedir. Diğer yandan gaz yağı dağıtım pazarının ihmal edilebilir seviyede sınırlı bir işlem hacmine sahip olduğu, ticari bir ürün olmaktan ziyade tüketiciler bakımından bulunurluğun sağlanmasının amaçlandığı belirtilmiştir. İşlem sonrasında birleşik teşebbüsün gaz yağı dağıtım pazarında ulaşacağı yaklaşık %56'lık pazar payından kaynaklı olarak yaşanacak rekabetçi endişelerin giderilmesi amacına binaen işlem öncesindeki pazar yapısının benzer kılınması için işlem öncesinde (2023 yılı) PO'nun yapmış olduğu gaz yağı dağıtım miktarının 3 yıl boyunca aşılmayacağına yönelik taahhüt önem arz etmektedir.

- (497) PO tarafından sunulan bu taahhüt incelendiğinde, önerilen çözümün bir davranışsal taahhüt niteliğinde olduğu görülmektedir. Sunulan taahhüdün etkinliği açısından gaz yağı dağıtım pazarının gelişimi ile PO ve BP'nin işlem öncesi durumunun değerlendirilmesi yerinde olacaktır. Son üç yıllık dönem içerisinde gaz yağı dağıtım pazarı satış miktarının farklı seviyelerde gerçekleştiği, 2023 yılında bir önceki yıla göre önemli bir azalma sergilediği belirtilmelidir. Diğer yandan PO'nun pazar payı 2021-2023 döneminde %35,80-%41,03 aralığında gerçekleşmiştir. 2023 yılı verilerine göre ise birleşik teşebbüsün pazar payı %56,02 seviyesine gelecektir. PO tarafından sunulan gaz yağı dağıtım pazarındaki satış miktarının üç yıl boyunca 2023 yılı seviyesinin (606 ton) üzerine çıkmayacağına yönelik taahhüdün rekabetçi endişeyi giderecek nitelikte olduğu değerlendirilmektedir.
- (498) Bu çerçevede gaz yağı dağıtım pazarında yer alan rekabetçi endişelere ilişkin PO tarafından sunulan taahhüdün rekabet sorunlarıyla orantılı, bu sorunları gidermeye elverişli, kısa sürede yerine getirilebilir ve etkili şekilde uygulanabilir olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

G.6.3.4. Taahhütlerin İzlenmesine İlişkin Değerlendirme

- (499) PO tarafından sunulan bahse konu taahhüt, taahhütlere uyulup uyulmadığının takibi açısından önemlidir. Bununla birlikte akaryakıt depolama, gaz yağı dağıtım ve B2C perakende satış pazarlarına ilişkin olarak sunulan çözüm önerilerinin etkin takibinin yapılabilmesi sektör yapısı gereğince de mümkündür. Sonuç itibarıyla söz konusu

denetim ve takibin yapılması için öngörülen taahhüt ile sürelerin uygulanabilir olduğu kanaatine varılmıştır.

G.6.3.5. Taahhüt Paketinin Genel Değerlendirmesi

- (500) PO tarafından, inceleme kapsamında ortaya konulan rekabet endişelerini gidermeye yönelik olarak sunulan taahhütlerin yoğunlaşma işlemi ile oluşan rekabetçi endişeleri gidermedeki yeterliliklerinin toplu olarak değerlendirilmesi gerekmektedir.
- (501) Birleşme çözümlerine ilişkin en temel sınıflandırma yapısal ve davranışsal çözümler olarak yapılmaktadır. En temel şekliyle, pazarın yapısını etkilemeye yönelik çözümler “yapısal”, birleşen teşebbüslerin davranışlarını düzenlemeye yönelik çözümler “davranışsal” olarak nitelendirilmektedir. Davranışsal çözümlerin en genel türleri arasında güvenlik duvarları, ayırmacı olmayan davranışlar ve fiyat kontrolleri, erişim çözümleri, misilleme karşıtı hükümler ve belirli tip sözleşmelere kısıtlama getirilmesi sayılabilir¹⁰⁹.
- (502) Bu kapsamda PO tarafından sunulan taahhütler, bayinin elden çıkarılması/sözleşme yenilenmemesi/bırakılması şeklinde yapısal, ATAŞ ve ÇEKİSAN’da belirli bir depolama kapasitesinin kullanımının aşılmaması ve gaz yağı dağıtımı pazarında belirli bir dağıtım miktarının aşılmaması olarak davranışsal taahhütler niteliğindedir.
- (503) PO tarafından yakalama alanlarında bayi bırakılmasına yönelik olarak sunulan taahhütlerin, yerel seviyede “B2C benzin perakende satışı”, “B2C motorin perakende satışı” ve “otogaz LPG perakende satışı” pazarlarında yatay tek taraflı rekabetçi endişelerin giderilmesi bakımından yeterli olduğu anlaşılmaktadır. Özellikle her bir yakalama alanı için taahhüt edilen bırakmaların yerel seviyede meydana gelecek yoğunlaşmanın önüne geçme bağlamında yeterli olduğu değerlendirilmektedir.
- (504) Diğer yandan yakalama alanları haricinde Türkiye genelinde farklı illerde belirlenen 220 istasyondan en az 65 tanesinin daha bırakılacağına ilişkin olarak taahhütler sunulmuş olup eşiğe takılmayan yakalama alanlarında da yoğunlaşma seviyesi daha düşük seviyelere gelecektir. Daha önce de değinildiği gibi dağıtım faaliyeti ile ürünün perakende satışa sunulması birbiriyle doğrudan ilişkili olan alanlardır. Bu kapsamda yakalama alanları ile yakalama alanı haricindeki noktalarda bırakılması planlanan bayilerin dış satış, köy pompası satış, pompa satış miktarının elden çıkarılması benzin, motorin ve otogaz LPG dağıtımı pazarlarında birleşen teşebbüsün pazar payını azaltacak niteliktedir.
- (505) ATAŞ ve ÇEKİSAN depolama tesislerine yönelik olarak sunulan taahhütlerin motorin dağıtım pazarı genelinde oluşabilecek rekabetçi endişeleri gidermekte yeterli olduğu anlaşılmaktadır. Öte yandan gaz yağı dağıtım pazarına yönelik olarak sunulan ve PO’nun bir önceki yıldaki (2023) gaz yağı dağıtım miktarının işlem sonrasında birleşik teşebbüsün üç yıl boyunca aşmayacağına yönelik taahhüdünün anılan pazardaki tek taraflı rekabetçi endişeleri giderme bağlamında etkili olacağı değerlendirilmektedir. Taahhüt paketinin muhteviyatında taahhüt paketinin uygulanmasına ilişkin hükümler de belirtilmiştir.
- (506) Nihai olarak işlem ile ortaya çıkan rekabetçi endişelerin giderilmesi bakımından kapsamlı bir taahhüt paketi sunulduğu kanaatine varılmıştır. Buna ek olarak taahhütlerin işlem konusu rekabet endişelerinin giderilmesinde rekabet sorunlarıyla orantılı, bu sorunları gidermeye elverişli, kısa sürede yerine getirilebilir ve etkili şekilde uygulanabilir olduğu, dolayısıyla bildirim konusu işleme 04.09.2024 tarih ve 55879 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal eden taahhüt metni çerçevesinde 4054 sayılı Kanun’un 7. maddesi kapsamında koşullu olarak izin verilebileceği sonucuna ulaşılmıştır.

¹⁰⁹ Bkz. BİLAÇLI, C. (2017), “Rekabeti Kısıtlayıcı Birleşme ve Devralmalarda Davranışsal Çözümler” Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi, Rekabet Kurumu, Ankara.

H. SONUÇ

(507) Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre,

1. Bildirim konusu işlemin 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi ve bu maddeye dayanılarak çıkarılan 2010/4 sayılı "Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ" kapsamında izne tabi olduğuna,
2. İşlemin "akaryakıt tedariki", "LPG tedariki", "biodizel satışı", "benzin dağıtımı", "fuel-oil dağıtımı", "otogaz LPG dağıtımı", "B2B benzin perakende satışı" ve "B2B motorin perakende satışı" pazarlarında 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 7. maddesi çerçevesinde etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğurmayacağına,
3. Öte yandan işlemin 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 7. maddesi çerçevesinde "motorin dağıtımı" ve "gaz yağı dağıtımı" pazarlarında ve "B2C benzin perakende satışı", "B2C motorin perakende satışı" ve "otogaz LPG perakende satışı" pazarlarına yönelik olarak belirlenmiş olan yakalama alanlarının 61 tanesinde etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuracağına,
4. Petrol Ofisi AŞ tarafından 2010/4 sayılı Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ'in 14. maddesi çerçevesinde Kuruma 04.09.2024 tarih ve 55879 sayı ile ulaşan taahhütlerin, işleme ilişkin olarak 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 7. maddesi kapsamında ortaya çıkabilecek rekabet sorunlarının giderilmesinde yeterli olduğuna, söz konusu taahhütler çerçevesinde işleme izin verilmesine,
5. İzin kararı bakımından getirilen davranışsal taahhütlerin yükümlülük teşkil edeceğine, yükümlülüklerin ihlal edilmesi durumunda taraflar hakkında 4054 sayılı Kanun'un 17. maddesi uyarınca idari para cezası uygulanmasına,
6. Çekisan Depolama Hizmetleri Ltd. Şti'nin, BP Petrolleri AŞ'ye ait %(.....) oranında hissesinin Petrol Ofisi AŞ tarafından devralınmasına yönelik işlemin 2010/4 sayılı Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ'in ve bu çerçevede 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi kapsamında olmadığına,
7. ATAŞ Anadolu Tasfiyehanesi AŞ'nin, BP Turkey Refining Limited Şirketi'ne ait %(.....) oranında hissesinin Petrol Ofisi AŞ tarafından devralınmasına yönelik işlemin 2010/4 sayılı Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ'in ve bu çerçevede 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi kapsamında olmadığına,
8. ATAŞ Anadolu Tasfiyehanesi AŞ ve Çekisan Depolama Hizmetleri Ltd. Şti'nin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında rakipler arasında rekabeti kısıtlayıcı nitelikte işbirliği doğurucu bir ortak girişim anlaşması olduğuna, bununla birlikte ATAŞ Anadolu Tasfiyehanesi AŞ'deki BP Turkey Refining Limited Şirketi'ne ait %(.....) oranında hissesinin Petrol Ofisi AŞ tarafından devralınmasına yönelik işlem ile Çekisan Depolama Hizmetleri Ltd. Şti'nin, BP Petrolleri AŞ'ye ait %(.....) oranında hissesinin Petrol Ofisi AŞ tarafından devralınmasına yönelik işlemlere 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinde sayılan şartların tamamını karşılaması nedeniyle bireysel muafiyet tanınmasına

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

12.09.2024 Tarih ve 24-37/885-379 Sayılı Kurul Kararına İlişkin Karşı Görüş

12.09.2024 tarih ve 24-37/885-379 sayılı Kurul kararıyla, BP Petrolleri Anonim Şirketi ve BP Turkey Refining Limited Şirketi (BP)'nin tüm hisselerinin, Hollanda merkezli Vitol Netherlands Coöperatief U.A. (Vitol) tarafından kontrol edilen Petrol Ofisi Anonim Şirketi (PO) tarafından devralınması işlemine teşebbüs tarafından verilen taahhütlerle izin verilmiştir. Aşağıda yer verilen gerekçelerle, işlemin 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi kapsamında etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuracak ve pazardaki yoğunlaşma seviyesini artıracak nitelikte bir devralma olduğu, teşebbüs tarafından verilen taahhütlerin rekabetçi endişeleri gidermek ve piyasada etkin rekabetin sağlanmak bakımından orantısız ve yetersiz olduğu, bu nedenle işleme bu aşamada söz konusu taahhütlerle izin verilmemesi gerektiği, nihai inceleme sürecine devam edilmesi gerektiği düşüncesiyle Kurulun çoğunluk görüşüne katılmamız mümkün olmamıştır:

Akaryakıt dağıtım sektörü üç teşebbüsün (PO, OPET, SHELL) pazarın yaklaşık %67 sine hakim olduğu, takip eden üç teşebbüsün (BP, TOTAL, TP) pazarın yaklaşık %23 üne hakim olduğu, geriye kalan %10 luk payın ise yaklaşık 30 teşebbüs tarafından paylaşıldığı bir yapıdadır. Bu bakımdan pazarın yapısının sıkı oligopol niteliğinde olduğu söylenebilir. İşlem taraflarından devralan konumunda bulunan PO ise %24 lük pazar payı ile pazar lideri konumunda olup, BP'yi devralmasıyla pazar payı matematiksel olarak %32'e ulaşacak %20 lerde pazar payına sahip olan en yakın iki rakibinin (OPET ve SHELL) oldukça önüne geçecektir. Bu değerlendirme genel akaryakıt dağıtım piyasası ile ilgilidir.

Bayilik ağı açısından bakıldığında; PO'nun yaklaşık 2000, OPET'in yaklaşık 1900, SHELL'in yaklaşık 1200, BP'nin yaklaşık 700 bayisinin bulunduğu bilinmektedir. Geriye kalan yaklaşık 6700 bayinin ise yaklaşık 35 teşebbüs tarafından paylaşılmaktadır. İşlem sonrasında PO-BP bütünleşik yapının matematiksel olarak yaklaşık toplam 2700 bayiliğe sahip olacağı ve bu açıdan da rakiplerine nazaran oldukça öne çıkacağı anlaşılmaktadır.

Soruşturma raporunda ve gerekçeli kararda birçok alt sektör bazında inceleme ve değerlendirme yapılmış ve özellikle benzin ve motorin dağıtım pazarında ciddi yoğunlaşma meydana geleceğini tespit etmiştir. Söz konusu pazarda işlem sonrasında PO-BP bütünleşik yapısının %30 lar seviyesinde pazar payına ulaşacağı, en yakın

rakiplerinin ise %20 nin altında pazar payına sahip olacağı tespit edilmiştir. PO'nun özellikle motorin depolama tesisleri ve kapasitesi ile ana şirketi olan Vitol üzerinden ithalat gücü ve imkanı birlikte düşünüldüğünde, PO-BP bütünleşik yapısının benzin ve motorin pazarında rakipleri karşısında ciddi bir rekabetçi güç elde edeceği bunun da rekabeti olumsuz etkileme potansiyelinin yüksen olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim birçok sektör oyuncusu (SHELL, TOTAL, ALPET, EPGİS, HYPCO, TECO) birleşme işlemin ve özellikle de benzin ve motorin dağıtım pazarına etkisinin olumsuz olacağını ifade etmiştir.

Buna göre söz konusu işlemin, pazarda etkin rekabeti önemli ölçüde azaltacağı ve pazardaki yoğunlaşmayı daha da artıracığı muhakkaktır. Zaten hem soruşturma raporunda hem de gerekçeli kararda (Prg: 256, 283) bu durum tespit edilmektedir. Buna mukabil teşebbüs tarafından verilen taahhütlerle işlem sonrası pazardaki etkin rekabetin önemli ölçüde azalacağı ve pazardaki yoğunlaşmanın daha da artacağı endişesini ortadan kaldırdığı düşüncesiyle Kurul tarafından işleme izin verilmiştir. Karşı görüşümüzün bundan sonraki bölümünde söz konusu taahhütlerin, tespit edilmiş olan etkin rekabetin ortadan kalkması ve pazardaki yoğunlaşmanın daha da artması endişesini ortadan kaldırmak için yeterli olup olmadığı, tespit edilmiş olan rekabetçi endişelerle orantılı olup olmadığı üzerinde durulacaktır.

İşlem sonrası bütünleşik PO-BP yapısının ulaşacağı pazar gücünü dengelemek/bertaraf etmek adına verilen en önemli taahhüt bazı akaryakıt istasyonlarının (bayi) iletilen belli bir takvim içinde elden çıkarılmasıdır. Buna göre Türkiye'nin herhangi bir yerinde toplam (toplam kapasitesi en az 80.000 ton satış olan) 65 adet bayiyi ve ayrıca izokron yöntemiyle PO ve BP istasyonlarında (belli bir yoğunlaşma seviyesinde) çakışma tespit edilen (toplam kapasitesi en az 95.500 ton satış olan) toplam 50 adet bayiyi elden çıkaracaktır. Bu şekilde toplam 115 adet bayi ve 175.500 ton bayi satış kapasitesi elden çıkarıldığında (4 yıllık bir takvim içerisinde), PO-BP bütünleşik yapısının pazardaki eriştiği gücün ve pazardaki yoğunlaşma seviyesinin dengeleneceği/bertaraf edileceği düşüncesiyle işleme izin verilmiştir. Aşağıda yer alan nedenlerle buna katılmamız mümkün olmamıştır:

- PO-BP bütünleşik yapısının toplam bayi sayısı düşünüldüğünde 4 yıl içerisinde devredilmesi taahhüt edilen 115 bayi toplam bayinin yaklaşık sadece %4 ünü teşkil etmektedir.

- Elden çıkarılacak olan söz konusu bayilerin toplam satış hacminin en az 175.000 ton olacağı taahhüt edilmekte, bu da PO-BP bütünleşik yapısının toplam akaryakıt satışının yaklaşık olarak sadece %1-2 sini oluşturmaktadır.
- Görüşüne başvurulmuş bazı rakip teşebbüslerce de ifade edildiği üzere, bazı bayi istasyonları (dolayısıyla satış hacimleri) zaten rutin süreçte (etkinlik, verimlilik,...) kapatılacak ya da elden çıkarılacaktır.
- PO-BP bütünleşik yapısının işleminden sonra yeni bayilik istasyonu açmasının veya devralmasının önünde herhangi bir engel bulunmamakta, (izokron alanları dahil olmak üzere) bu yönde de verilmiş bir taahhüt söz konusu değildir. Dolayısıyla sektörün de açık ara en büyük oyuncusu olduğu ve finansal gücü ve marka bilinirliği düşünüldüğünde, 4 yıl içerisinde toplam 115 istasyonu elden çıkarırken katbekat fazlasını açması/devralması pekala mümkündür.

Bu itibarla verilen taahhütlerin, endişeleri gidermekten uzak olduğu ve tespit edilmiş olan etkin rekabetin azaltılması tespitini/endişesini bertaraf edecek nitelikte olmadığı ve orantılılıktan uzak olduğu düşünülmektedir. Dolayısıyla rekabeti önemli ölçüde azaltacağı tespit edilmiş olan PO-BP devralma işlemine söz konusu taahhütlerle izin verilemeyeceği, bu nedenle nihai inceleme sürecine devam edilmesi gerektiği düşüncesiyle, söz konusu taahhütlerle işleme izin veren Kurulun çoğunluk görüşüne katılmamız mümkün olmamıştır.

Hasan Hüseyin ÜNLÜ
Kurul Üyesi

Berat UZUN
Kurul Üyesi