T.C.
ENERJİ PİYASASI DÜZENLEME KURUMU

Akaryakıt Sunum Faaliyetlerinin Serbestleştirilmesi

(Uzmanlık Tezi)

Hazırlayan
Mustafa Ozan ÇELEBİ

Danışman
Şükrü Dikkaya

Ankara
Şubat 2008

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ ..... **I**
İÇİNDEKİLER ..... **II**
TABLOLAR LİSTESİ ..... **V**
ŞEKİLLER LİSTESİ ..... **VI**
KISALTMALAR ..... **VII**
ÖZET ..... **VIII**
GİRİŞ **1**
BİRİNCİ BÖLÜM **4**
TÜRKİYE AKARYAKIT PİYASASI SUNUM TARAFININ GENEL YAPISI **4**
1.1. Kapsam ve Temel Kavramlar **4**
1.1.1. Türkiye 4
1.1.2. Akaryakıt Piyasası 6
1.1.3. Sunum Tarafı Faaliyetleri 9
1.2. Düzenlemelerin Gelişimi **14**
1.2.1. Geçmiş Düzenlemeler 14
1.2.1.1. *Birinci Dönem (1954 Öncesi)* 14
1.2.1.2. *İkinci Dönem (1954 – 2003)* 18
1.2.2 Yürürlükteki Düzenlemeler 29
1.2.2.1. *Düzenlemelerin Mahiyeti* 30
1.2.2.2. *Düzenlemelerin Oluşum Süreci ve Gerekçeleri* 31
1.3. Mevcut Düzenlemelerin Piyasa Üzerindeki Genel Etkileri **37**
1.4. Düzenleme Gelişiminin Olası Faydaları **43**
İKİNCİ BÖLÜM **45**
TÜRKİYE AKARYAKIT PİYASASI SUNUM TARAFININ ULUSLARARASI ÖRNEKLER DÜZLEMİNDE İRDELENMESİ **45**
2.1. Örnek Ülke Deneyimleri **45**
2.1.1. Amerika Birleşik Devletleri 46
2.1.2. Kanada 53
2.1.4. Avustralya 59
2.1.5. Çin 62
2.1.6. Nijerya 64
2.1.7. İspanya 66
2.1.8. Birleşik Krallık 68

2.2. Avrupa Birliği Müktesebatı 72
2.2.1. Akaryakıta İlişkin Temel Politikalar 72
2.2.2. Petrol Stokları 73
2.2.3. Stok Dışı Acil Durum Önlemleri 74
2.2.4. Fiyat Bildirim Mekanizmaları 75
2.2.5. Biyoyakıtlar 76
2.3. Türkiye Akaryakıt Piyasasının Uluslararası Düzlemde Değerlendirilmesi 77
2.3.1. Serbest Akaryakıt Piyasalarının Temel Özellik ve Gereksinimleri 77
2.3.2. Akaryakıt Piyasası Sunum Tarafına İlişkin Düzenleme Hedefleri 78
2.3.3. Türkiye Akaryakıt Piyasası Sunum Tarafına İlişkin Mevzuatın Genel Özellikleri ve Düzenleme Ölçütlerine Uyumu 82
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM 92
MEVZUATTAKİ SERBESTLEŞME GEREKSİNİMLERİ 92
3.1. Kuramsal Değerlendirme 92
3.2. Birincil Düzenlemelerdeki Kısıtlama ve Yükümlülükler 94
3.2.1. Anayasa 94
3.2.2. Petrol Piyasası Kanunu 96
3.2.2.1. *3. Madde* 96
3.2.2.2. *4. Madde* 100
3.2.2.3. *5. Madde* 100
3.2.2.4. *6. Madde* 101
3.2.2.5. *7. Madde* 101
3.2.2.6. *8. Madde* 103
3.2.2.7. *9. Madde* 106
3.2.2.8. *16. Madde* 110
3.2.2.9. *17. Madde* 110
3.2.2.10. *19. Madde* 111
3.2.2.11. *20. Madde* 112
3.3. İkincil Düzenlemelerdeki Kısıtlama ve Yükümlülükler 113
3.3.1 Petrol Piyasası Lisans Yönetmeliği 114
3.3.2. Petrol Piyasası Tarifeler Yönetmeliği 115
3.3.3. Petrol Piyasasında Uygulanacak Teknik Kriterler Hakkında Yönetmelik 116
3.3.4. Petrol Piyasası Bilgi Sistemi Yönetmeliği 117
3.3.5. Petrol Piyasasında Ulusal Marker Uygulamasına İlişkin Yönetmelik 118
SONUÇ 124
AÇIKLAMALI SÖZLÜK 127

EKLER **128**
EK (1) - İncelenen Ülkelere İlişkin Genel Bilgiler (2006 Yılı İtibariyle) **128**
EK (2) – 5015 Sayılı Petrol Piyasası Kanunu'nda Yapılması Önerilen Değişiklikler **129**
BİBLİYOGRAFYA **136**
İNDEKS **142**

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1.1. Türkiye Yurt İçi Akaryakıt Satışları (2006).....41
Tablo 2.1. ABD Akaryakıt Kullanım Miktarları (2006) 46
Tablo 2.2. Kanada Akaryakıt Kullanım Miktarları (2004).....55
Tablo 2.3. Brezilya Akaryakıt Kullanım Miktarları (2004) 57
Tablo 2.4. Avustralya Akaryakıt Kullanım Miktarları (2004).....60
Tablo 2.5. Çin Akaryakıt Kullanım Miktarları (2004).....63
Tablo 2.6. Nijerya Akaryakıt Kullanım Miktarları (2004).....65
Tablo 2.7. İspanya Akaryakıt Kullanım Miktarları (2004).....67
Tablo 2.8. Birleşik Krallık Akaryakıt Kullanım Miktarları (2004) 70
Tablo 2.9. Akaryakıt Piyasası Sunum Tarafına İlişkin Düzenleme Ölçütleri 81

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1.1 Akaryakıt Akımı ve Piyasa Tarafları 13
Şekil 1.2 Türkiye'nin Kurulu Rafinaj Kapasitesi 21
Şekil 2.1 Toptan Benzin Satış Piyasasının Yoğunlaşma Oranına Göre ABD Eyaletlerinin Dağılımı 48
Şekil 2.2 Petrol ve Doğalgaz Ürünlerine İlişkin ÖTV Tahsilatı..... 84

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
ACCC	: Avustralya Rekabet ve Tüketici Komisyonu
AFİF	: Akaryakıt Fiyat İstikrar Fonu
AFRA	: Ortalama Navlun Ücretleri Değerlemesi
ANT Başkanlığı	: Akaryakıt İkmal ve NATO POL Tesisleri İşletme Başkanlığı
ATAŞ	: Anadolu Tasfiyehanesi Anonim Şirketi
CALTEX	: California Texas Oil Corporation
EPA	: Birleşik Devletler Çevre Koruma Ajansı
EPDK	: Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu
GSYH	: Gayri Safi Yurt İçi Hasıla
HHI	: Herfindahl – Hirschman Endeksi
İPRAŞ	: İstanbul Petrol Rafinerisi Anonim Şirketi
Kanun	: Petrol Piyasası Kanunu
KDV	: Katma Değer Vergisi
KHK	: Kanun Hükmünde Kararname
Kurul	: Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu
Lisans Yönetmeliği	: Petrol Piyasası Lisans Yönetmeliği
LPG	: Likit Petrol Gazı
MTA	: Maden Tetkik Arama Enstitüsü
NNPC	: Nijerya Ulusal Petrol Şirketi
NYMEX	: New York Emtia Borsası
OFM	: Otomatik Fiyatlandırma Mekanizması
ÖTV	: Özel Tüketim Vergisi
PİGM	: Petrol İşleri Genel Müdürlüğü
POAŞ	: Petrol Ofisi Anonim Şirketi
Ppm	: Milyonda Bir Parçacık
PPPRA	: Petrol Ürünleri Fiyat Düzenleme Ajansı
PÜİS	: Petrol Ürünleri İşveren Sendikası
TABGİS	: Türkiye Akaryakıt Bayileri Petrol ve Gaz Şirketleri İşveren Sendikası
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TPAO	: Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı
TPIC	: Turkish Petroleum International Company Limited
TPPD	: Türkiye Petrolleri Petrol Dağıtım Limited Şirketi
TSK	: Türk Silahlı Kuvvetleri
TÜBİTAK	: Türkiye Bilimsel ve Teknik Araştırma Kurumu
TÜPRAŞ	: Türkiye Petrol Rafinerileri Anonim Şirketi
YKR	: Yeni Kuruş
YTL	: Yeni Türk Lirası

ÖZET

Bu uzmanlık tezinin konusu, Türkiye akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetlerine ilişkin mevzuatın serbestleştirilmesi konusunun incelenmesi, değerlendirilmesi ve konu hakkında görüş ve öneri geliştirilmesidir.

Tezin amacı, mevcut teknoloji düzeyi esas alındığında ülkenin gelişimi için kullanımı zorunlu enerji kaynaklarından biri olan akaryakıtın yasa dışı biçimde ikmalinin önlenmesi, fiyatının arz ve talebin kesiştiği tam rekabet esaslı serbest piyasa koşullarında oluşması için ülkemizdeki akaryakıt sunum faaliyetlerinin serbestleştirilmesidir.

Tezde yöntem olarak petrol piyasaları hakkında hali hazırda en azından kısmen bilgi sahibi olan kişilerin düzenlemelere ilişkin yeni yorumlar yapmasına yardımcı olacak orijinal nitelikte bilgi, görüş ve değerlendirmelere daha fazla yer verilmeye çalışılmış ve konuyla doğrudan bağlantısı olmayan bilgi, atıf ve mevzuat hükümlerine mümkün olduğunca değinilmemiştir.

Tezin içeriğinde, öncelikle Türkiye akaryakıt piyasası sunum tarafının genel yapısı sınırları çizilmek suretiyle belirlenmiş, konuyla ilgili geçmiş ve yürürlükteki düzenlemelerin gelişimi ortaya konulmuş ve düzenleme gelişiminin olası faydaları öngörülmüştür. Daha sonra, piyasanın en sağlıklı biçimde yapılandırılmasına örnek oluşturmak üzere seçilen farklı özelliklerdeki ülkelerin piyasa yapıları ve düzenlemeleri açıklanmıştır. Bu açıklamalar ile ülkemiz uygulamaları için faydalı tespitler yapılması amaçlanmıştır. Son bölümde ise serbestleştirmenin gerekliliği ve faydası konusunda oluşturulan teorik çerçeveye uygun somut düzenleme önerileri geliştirilmiş ve kendi içinde tutarlı bir model oluşturulması hedeflenmiştir.

Bu uzmanlık tezinde sonuç olarak, Türkiye akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetlerinin yasal değişiklikler aracılığıyla daha serbest bir ortamda gerçekleştirilmesinin mümkün ve gerekli olduğu neticesine varılmıştır.

Anahtar Kelimeler: petrol, akaryakıt, sunum tarafı, downstream, mevzuat, düzenleme, düzenleme aksaklığı, serbestleştirme, deregülasyon, liberalizasyon, serbest fiyatlar, tam rekabet

GİRİŞ

"...Yurt içi ve yurt dışı kaynaklardan temin olunan petrolün doğrudan veya işlenerek güvenli ve ekonomik olarak rekabet ortamı içerisinde kullanıcılara sunumuna ilişkin piyasa faaliyetlerinin şeffaf, eşitlikçi ve istikrarlı biçimde sürdürülmesi için yönlendirme, gözetim ve denetim faaliyetlerinin düzenlenmesini sağlamak..."

20 Aralık 2003 tarihinde yayımlanarak yürürlüğe giren 5015 sayılı Petrol Piyasası Kanunu'nun (Kanun) amacı 1 inci maddesinde yukarıdaki şekilde ifade edilmiştir.

Kanun'un amacına dair yukarıdaki ifadeye dikkatle bakıldığında, amacın özündeki hedefin petrolün kullanıcılara sunumuna ilişkin piyasa faaliyetlerinin şeffaf, eşitlikçi ve istikrarlı biçimde sürdürülmesi olduğu anlaşılmaktadır.

Yasal amaç çerçevesindeki bu hedefe ulaşabilmek için piyasa faaliyetlerinin yönlendirme, gözetim ve denetim işlemleri aracılığıyla düzenlenmesi ihtiyacı da yine Kanun ile tespit edilmiştir. Bu araçların amaca hizmet ettikleri ölçüde kullanılması gerekmektedir. Çünkü Kanun düzenlemenin yönlendirme, gözetim ve denetim işlevlerinden herhangi birinin devamlı surette diğerlerinden ön planda tutulması hususunda bir talimat veya tavsiye getirmemektedir.

Yukarıda belirtilen temel hedef ve araçlar ülkemizin tüm petrol piyasaları için geçerli olmakla birlikte, toplum ve iş hayatında en çok kullanılan petrol ürününün akaryakıt olduğu dikkate alındığında petrol piyasaları içinde akaryakıt piyasasının ayırt edilebilir bir konumu bulunduğu açıktır.

Öte yandan, petrol piyasası faaliyetleri hakkında birbiriyle kimi zaman çelişen çok sayıda bilimsel ve mesleki tanım ve sınıflandırmayla karşılaşılmaktadır. Bununla birlikte ham petrol veya başka kaynaklar kullanılarak akaryakıt üretilmesine yönelik işlemleri akaryakıt piyasasının besleme tarafı faaliyetleri; üretilmiş akaryakıtın toptan veya perakende olarak el değiştirmesi suretiyle kullanıcılara sunulmasına yönelik

işlemleri ise akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetleri olarak değerlendirmek mümkündür.

Bu enerji uzmanlığı tez çalışması ile yukarıdaki açıklamalar dikkate alınarak Türkiye akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetlerine ilişkin olarak Kanun ve ikincil mevzuat ile getirilen düzenlemelerin irdelenmesi, yorumlanması, değişiklik ve özellikle nihai serbestleşme gereksinimlerinin tespit edilmesi ve belirlenen ihtiyaçlara uygun değişiklik önerileri sunulması amaçlanmaktadır.

Tezin yukarıdaki amacına ulaşabilmesi için akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetlerine ilişkin mevzuat hakkında bilinenler arasında yeni ilişkilerin kurulması, yeni fikirlerin oluşturulması ve farklı yorum biçimlerinin keşfedilmesine katkı sağlanması gerekmektedir. Bu nedenle bu tez çalışmasında yöntem olarak genel okuyucunun herhangi bir kaynaktan edinebileceği bilgilerin tekrarlanmasından ziyade, petrol piyasaları hakkında hali hazırda en azından kısmen bilgi sahibi olan kişilerin düzenlemelere ilişkin yeni yorumlar yapmasına yardımcı olacak orijinal nitelikte bilgi, görüş ve değerlendirmelere daha fazla yer verilmeye çalışılacaktır. Bu çerçevede konuyla doğrudan bağlantısı olmayan bilgi, atıf ve mevzuat hükümlerine mümkün olduğunca değinilmeyecektir.

Açıklanan amaç ve yöntem çerçevesinde bu tez çalışması kapsamında yasal tanım ve sınıflandırmalar esas alınacaktır. Buna göre, Türkiye akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetleri akaryakıtın toptan veya perakende şekilde el değiştirilerek kullanılmasını sağlayan işlemler olarak kabul edilerek; esas itibariyle bayilik, ihrakiye teslimi, dağıtım faaliyetleri konu edilecek ve açıklanan çerçeveyle bağlantısı ölçüsünde kısmen işleme ve rafinaj faaliyetlerine ve akaryakıt kullanımına da değinilecektir. Ülkemizde farklı hukuki rejimlere tabi tutulmuş olan ham petrol arama, üretim ve iletim faaliyetleri, rafinaj ve işleme faaliyetlerinin akaryakıt üretimine yönelik teknik işlem safhaları, madeni yağ üretimi ve pazarlaması, petrokimya endüstrisinde kullanılan akaryakıt harici petrol ürünleri piyasası ve ülkemizde farklı bir piyasa olarak düzenlemeye tabi tutulmuş olan likit petrol gazları (LPG) piyasasına ilişkin mevzuat da incelememizin kapsamı dışında kalmaktadır. Bu noktada serbestleştirme kavramı ise her türlü mevzuatın serbest piyasa koşullarının sağlanması amacıyla deregülasyon doğrultusunda değiştirilmesini ifade etmektedir.

Buna göre tez kapsamında, öncelikle Türkiye akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetlerinin yapısı ve özellikleri geçmiş ve günümüz düzenlemelerinden yola çıkılarak tespit edilecektir. Daha sonra ise aynı faaliyetlere ilişkin farklı ülke deneyimleri araştırılacak ve tüm bu tespitler ışığında ülkemiz akaryakıt piyasasının Kanun'un amaçlarına daha uygun bir seviyeye getirilebilmesi için gerekli düzenleme ve serbestleştirme çalışmalarına değinilecektir.

BİRİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE AKARYAKIT PİYASASI SUNUM TARAFININ GENEL YAPISI

1.1. Kapsam ve Temel Kavramlar

Türkiye akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetlerinin genel yapısının belirlenmesi ve analizi için öncelikle sözü geçen faaliyetleri oluşturan temel kavramların açıklığa kavuşturulması gereklidir. Kavramların tespitinde mevzuatın öngördüğü tanımlar esas alınacak, ancak bu tanımlar yeterliliklerinin tartışmalı olduğu noktalarda akademik çevrelerin hukuksal görüşleriyle desteklenecektir.

1.1.1. Türkiye

Çalışmamıza konu olan akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetlerinin gerçekleştirildiği yer esas olarak Türkiye Cumhuriyeti'nin başta Lozan Antlaşması olmak üzere uluslararası antlaşmalarla saptanan kara ülkesinin hudutları, 2674 sayılı Karasuları Kanunu uyarınca tespit edilen kara suları ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile tespit edilen hava sahası dahilinde kalan yerlerdir.

Hatta mevzuatın öngördüğü çeşitli hallerde, ülke sınırları dışındaki bazı yerlerde yapılan işlemlerin de Türkiye piyasasında yapıldığını kabul etmek gerekmektedir. Bu duruma en iyi örnek, Kanun'un 2 nci maddesinin birinci fıkrasında yer alan ihrakiye tanımıdır. Bu tanıma göre ülkenin karasuları bitişiğinde deniz vasıtalarına vergili veya vergisiz sağlanan akaryakıtlar ihrakiye sayılmakta ve ihrakiye teslim şirketi ve bayilerin faaliyetlerine konu olmaktadır. Karasuları bitişiği tabiri ile kast olunanın devletler genel hukukundaki bitişik bölgeler olduğunu kabul etmek yerinde olacaktır. Çünkü bitişik bölgeleri düzenleyen 10/12/1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi 'nin 33 üncü maddesi uyarınca kıyı devletleri, karasularına bitişik olan açık denizin bir bölgesinde gümrük ve maliye konusundaki düzenlemelerin ülkesinde veya karasularında ihlalini önlemek için gerekli olan kontrolü icra edebilmektedir. Aynı

maddede bitişik bölgenin, karasularının ölçülmeye başladığı esas hattan itibaren en çok 24 mil genişlikte olabileceği kabul edilmiştir.[1]

Konu Türkiye özelinde ve Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin karasularının sınırlarına ilişkin hükümleri çerçevesinde değerlendirildiğinde, söz konusu 24 milin Akdeniz ve Karadeniz'de sahil şeridinden, Ege denizinde ise uygun noktaları birleştiren düz esas hatlar yöntemiyle belirlenen çizgiden başlayarak ölçüleceği ve hiçbir durumda bir başka ülkenin karasularını ihlal edemeyeceği söylenebilir.

Dolayısıyla Kanun'un, karasuları bitişiğinde deniz vasıtalarına vergili veya vergisiz sağlanan akaryakıtları ihrakiye kabul ederek düzenlemeye tabi tutmasının, gümrük ve maliye konusundaki düzenlemelerin ülke içinde veya karasularında ihlalini önlemek için gerekli olan kontrolün icrası kapsamında değerlendirilmesi mümkündür. Bu çerçevede, Türkiye karasularının ölçülmeye başladığı esas hattan itibaren 24 mil genişlikteki alanda gerçekleştirilen ihrakiye teslimi faaliyetlerinin Türkiye petrol piyasası kapsamında kabul edilmesi gerekir.

Yer bakımından Türkiye piyasasına gümrük antrepo rejimine tabi akaryakıt depolama tesislerini ve serbest bölgeleri dahil etmek faaliyetlerin işleyişinin daha geniş ölçekte net ve doğru anlaşılabilmesini sağlayacaktır. Aksi halde, bütünlük ve devamlılık arz eden işlem silsilelerinde kopukluklar ve hukuki boşluklar ortaya çıkabilecektir. Ancak bu noktada, mevzuatta açık hüküm bulunan hallerde serbest bölgelerin ve genel ve özel gümrük antrepolarının bazı düzenlemelerden istisna tutulmasının mümkün olduğu göz önünde bulundurulmalıdır.

Bu kapsamda serbest bölgeler hakkında 3218 sayılı Serbest Bölgeler Kanunu'nun 4 üncü maddesinin ikinci fıkrasındaki *"Fiyat, kalite ve standartlarla ilgili olarak kamu kurum ve kuruluşlarına kanunlarla ve diğer mevzuatla verilen yetkiler serbest bölgelerde uygulanmaz."* hükmü ve yine aynı kanunun 8 inci maddesinin birinci fıkrasındaki *"Serbest Bölge ile Türkiye'nin diğer yerleri arasında yapılacak ticaret, dış ticaret rejimine tabidir. Serbest bölge ile diğer ülkeler ve serbest bölgeler arasında dış ticaret rejimi uygulanmaz."* hükmü örnek verilebilir. Ancak 3218 sayılı Kanunun 12

[1] Sevin Toluner , **Milletlerarası Hukuk Dersleri - Devletin Yetkisi**, 5. Baskı, İstanbul, Beta Basım Yayın, 1996, sayfa 191

inci maddesinde sayılan kanunlar arasında Petrol Piyasası Kanunu'nun bulunmaması nedeniyle, Petrol Piyasası Kanunu'nun 3218 sayılı Kanuna aykırı olmayan hükümlerinin serbest bölgelerde uygulanması gerektiği ve 3218 sayılı Kanuna istinaden çıkarılan ikincil mevzuatın Petrol Piyasası Kanunu karşısında müktesep hak teşkil etmeyeceği kabul edilmelidir. Bu iki kanunun çatıştığı hususlarda ise 3218 sayılı Kanunun öncelikle uygulanması gerekmektedir.

Ayrıca 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun 93 üncü maddesinin birinci fıkrasındaki *"Gümrük antrepo rejimi; a) İthalat vergilerine ve ticaret politikası önlemlerine tabi tutulmamış ve serbest dolaşıma girmemiş eşyanın, ... bir gümrük antreposuna konulmasına ilişkin hükümleri belirler."* hükmü çerçevesinde, antrepo statüsündeki depolama tesislerinde bulunan akaryakıt serbest dolaşıma girmemiş ve ticaret politikası önlemlerine tabi tutulmamış olmakla birlikte, 4458 sayılı Kanunda veya diğer mevzuatta gümrük antrepolarının Petrol Piyasası Kanunu hükümlerinden muaf olduğuna dair bir hüküm mevcut değildir.

Piyasanın yer bakımından sınırlanarak tespiti inceleme kolaylığı sağlamaktan öte, veri tutarlılığı ve güvenilirliği açısından gereklidir. Ancak piyasa tespitinde sadece yerin esas alınması halinde, Türkiye'de faaliyet gösteren yabancı şahısların uyruğu ve yabancı şirketlerin menşeinin dikkate alınmaması veya Türkiye dışında çalışma yürüten Türkiye orijinli kişilerin çalışmalarının kapsam dışı tutulması gerekecektir. Küreselleşmenin ciddi şekilde etkilediği ticaret yaşamının uluslararası alanda getiri sağlayan yapısı ve kâr transferleri dikkate alındığında, konuyla bağlantılı olduğu nispette Türkiye'de faaliyet gösteren yabancı şahıs ve şirketler ile yurt dışında çalışma yürüten Türkiye orijinli şahıs ve şirketlerin yurt dışı faaliyetlerine değinilmesi suretiyle söz konusu sakıncaların önlenmesi gerekmektedir.

1.1.2. Akaryakıt Piyasası

Akaryakıt kavramının uluslararası bilimsel terminolojide tek bir karşılığının bulunmadığı söylenebilir. Söz konusu tanımlardan biri tercih edilerek bu tanım üzerinden değerlendirme yapılması gerektiğinde, bu tez çalışmasında mevzuattaki akaryakıt tanımı esas alınmaktadır.

Kanun'un 2 nci maddesinin beşinci bendindeki tanıma göre akaryakıt, benzin türleri, nafta (hammadde, solvent nafta hariç), gazyağı, jet yakıtı, motorin türleri, fuel-oil türleri ile EPDK tarafından belirlenen diğer ürünleri ifade eder. 17 Haziran 2004 tarihli ve 25495 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Petrol Piyasası Lisans Yönetmeliği (Lisans Yönetmeliği)'nin 4 üncü maddesinin beşinci bendindeki düzenleme ile biodizel de akaryakıt olarak kabul edilmiştir. Zaten Kanun 2 nci maddesinin 7 inci bendindeki hüküm ile biodizeli, akaryakıt ile harmanlanan ürünler kapsamı dışında bırakarak biodizelin akaryakıt sayılmasının hukuki alt yapısını oluşturmuştur.

Enerji Piyasası Düzenleme Kurulunun (Kurul) 21/12/2006 tarihli ve 1034 sayılı "Ham Petrol, Akaryakıt, İhrakiye, Madeni Yağ, Baz Yağ ve Petrolle İlişkili Maddelere Dair Karar"ı ile akaryakıt türleri daha detaylı şekilde düzenlenmiştir. Bu karar ile akaryakıtlar ve ihrakiye sayılan akaryakıtlar gümrük tarife istatistik pozisyonlarına göre birbirinden ayrılmış bulunmaktadır. Ancak Kanun'un 2 nci maddesinin 15 inci bendindeki tanımına göre 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. Dolayısıyla, Kurul kararı ile havacılık ve denizcilik yakıtları olarak kategorilere ayrılan ihrakiyenin ithali ve ticaretinin de akaryakıt piyasası kapsamında değerlendirilmesi gerekir.

"Ham Petrol, Akaryakıt, İhrakiye, Madeni Yağ, Baz Yağ ve Petrolle İlişkili Maddelere Dair Karar"ın 7 nci maddesinde yurt içinde akaryakıt olarak piyasaya sürülebilecek 15 ürün gümrük tarife istatistik pozisyonlarına göre tek tek sayılmıştır. Buna göre ülkemizdeki akaryakıt türleri yakıt nafta, kurşunsuz benzin 95 oktan, katkılı kurşunsuz benzin 95 oktan, kurşunsuz benzin 98 oktan, gazyağı, motorin 50, motorin 500, motorin 2000, motorin 7000, fuel oil 3, fuel oil 4 (kalorifer yakıtı), fuel oil 5, fuel oil 6, otobiodizel ve yakıtbiodizeldir.

İhrakiye sayılan akaryakıtlardan denizcilik yakıtları, Türk karasuları içinde veya bitişiğindeki deniz vasıtalarına, motorin ve fuel oil türlerinin karıştırılması suretiyle Türk Gümrük Tarife Cetvelinde yer alan isimleriyle yeni ürün veya doğrudan motorin ve fuel oil türleri olarak arz edilirler. Havacılık yakıtları ise havacılık tesislerinde hava vasıtalarına, Türk Gümrük Tarife Cetvelinde yer alan isimleriyle arz edilirler.

Yukarıda sayılan akaryakıt ve ihrakiye sayılan akaryakıtlar dışındaki sıvı maddeler, akaryakıt ve ihrakiye olarak piyasaya sunulamaz. Hatta akaryakıt (ihrakiye sayılanlar dahil) türleri ile ilgili her türlü yazışma, bildirim ve ticari işlemlerde, sayılan resmi isimlerin kullanılması zorunludur. Akaryakıt türlerinin satışında, gümrük beyannamesinde tescil edilen veya yurt içi üreticinin faturasında yer alan isimler değiştirilememekle birlikte, karıştırma sonucu elde edilen deniz motorini ve denizcilik yakıtlarında, elde edilen ürünün özelliğine uygun resmi isimler kullanılır.

Kanun'un 2 nci maddesinin 34 üncü bendindeki tanıma göre piyasa faaliyeti petrolün; ithalini, ihracını, rafinajını, işlenmesini, depolanmasını, iletimini, ihrakiye teslimini, taşınmasını, dağıtımını, bayiliğini ifade etmektedir.

Ancak akaryakıt zaten ham petrolden başlayarak rafinaj faaliyeti sonunda veya ham petrol kaynaklı olmayan maddelerden başlayarak işleme faaliyeti sonunda üretimi tamamlanan nihai bir üründür. Akaryakıtın nihai ürün olarak ithali ve ihracı da mümkündür. Bunların dışındaki akaryakıt piyasası faaliyetleri ise akaryakıtın depolanması, iletimi, ihrakiye teslimi, taşınması, dağıtımı ve bayiliğidir.

Dolayısıyla bu bölümde türleri belirtilen akaryakıtların Türkiye'ye ithali, Türkiye'den ihracı ve yurt içinde rafinaj veya işleme suretiyle üretimi, depolanması, iletimi, ihrakiye teslimi, taşınması, dağıtımı ve bayiliği faaliyetleri geniş anlamda akaryakıt piyasası faaliyetlerini teşkil eder. Keza, ekonomi açısından bakıldığında da arz ve talebe konu bir mal olan akaryakıtın bir piyasasının olması doğaldır.

Ancak Kanun'un 1 inci maddesinin üçüncü fıkrası uyarınca, Türk Silahlı Kuvvetlerinin (TSK) doğrudan kendi mülkiyetindeki araç ve tesisleri vasıtasıyla yürüttüğü Kanun kapsamındaki faaliyetleri ile Millî Savunma Bakanlığı Akaryakıt İkmal ve NATO POL Tesisleri İşletme Başkanlığının kendi mülkiyetindeki araç ve tesisleri vasıtasıyla yürüttüğü faaliyetler Kanun hükümlerine tâbi değildir.

Bu noktada piyasa yapısının dışında tutulmuş durumdaki, 4636 sayılı "Millî Savunma Bakanlığı Akaryakıt İkmal ve NATO Pol Tesisleri İşletme Başkanlığının Kuruluşu ve Görevleri Hakkında Kanun" ile kurulan Millî Savunma Bakanlığı

Akaryakıt İkmal ve NATO POL Tesisleri İşletme Başkanlığı'na (ANT Başkanlığı) kısaca değinmekte fayda vardır.

ANT Başkanlığı, TSK'nin akaryakıt ihtiyacının önemli bir kısmını karşılamakta olan Petrol Ofisi Anonim Şirketi'nin (POAŞ) 2000 yılında özelleştirilmesi sonucunda oluşturulmuş Millî Savunma Bakanlığına bağlı, kamu tüzel kişiliğini haiz ve özel bütçeli bir kurumdur. ANT Başkanlığı'nın amacı, barışta ve savaşta Türk Silâhlı Kuvvetlerinin ve dış takviye kuvvetlerinin akaryakıt ve madeni yağ stoklarını muhafaza etmek, bunları akaryakıt boru hattı veya diğer nakliye araçları ile askerî birliklere ulaştırmak ve Türkiye NATO boru hattı ile akaryakıt tesislerinin işletme, bakım ve çalışır halde bulundurulmasını sağlamak olarak özetlenebilir.

Fakat bahsedilen faaliyetler gerek diğer mevzuata göre doğrudan Türk Silahlı Kuvvetleri veya 4636 sayılı Kanuna göre ANT Başkanlığı tarafından gerçekleştiriyor olsa bile, esasında bu faaliyetler piyasada etki yaptığından, bunları nitelikleri itibariyle ve iktisadi anlamda akaryakıt piyasası dahilinde kabul etmek gerekir. Nitelikleri itibariyle ve iktisadi anlamda akaryakıt piyasası içinde ele alınması icap eden askeri yakıt ikmali işlemlerinin Kanundan istisna tutulmasını, yasa koyucunun söz konusu faaliyetlere atfettiği stratejik öneme bağlamak mümkündür. Bu çerçevede piyasadaki şirketler ile ANT Başkanlığı arasında yapılan sözleşme ve protokollerin 4636 sayılı Kanuna göre değerlendirilmesi uygun olmakla birlikte, sivil kuruluşların anılan askeri kurumlara akaryakıt piyasası faaliyeti kapsamında verdiği hizmetlerin 5015 sayılı Kanun hükümlerine tâbi olacağı kuşkusuzdur. Keza bu durum Kanun tasarısındaki ilgili madde gerekçesinde de belirtilmiştir.[2]

1.1.3. Sunum Tarafı Faaliyetleri

Akaryakıt piyasası faaliyetlerinin hangilerinin sunum tarafı faaliyeti olduğunu tespit etmek için öncelikle "sunum tarafı" tabirinden kast edilenin ne olduğunu açıklamak gerekir.

[2] Kanunun 1 inci maddesinin üçüncü fıkrasının gerekçesi şöyledir. "Türk Silâhlı Kuvvetleri ile Millî Savunma Bakanlığı Akaryakıt İkmal ve NATO POL Tesisleri İşletme Başkanlığının kendi mülkiyetindeki araç ve tesisleri vasıtasıyla yürüttüğü bu Kanun kapsamındaki faaliyetlerinin bu Kanun hükümleri dışında tutulmuş, ancak sivil kuruluşların anılan kurumlara bu Kanun kapsamındaki faaliyet olarak verdiği hizmetlerin bu kanun hükümlerine tâbi olacağı öngörülmüştür."

Her ne kadar sınıflandırma yöntemi konusunda çeşitli kaynaklar arasında birlik bulunmasa da petrol endüstrisinin aslında beş alt endüstriden veya sektörden oluştuğu savunulabilir. Bu sektörlerden her biri petrol işleme zincirinin farklı bir aşamasını temsil eder. Petrol piyasası terminolojisinde arama ve üretim sektörü işin "upstream" kesimini, iletim sektörü "midstream" kesimini ve rafinaj, toptan satış ve perakende satış sektörü ise "downstream" kesimini ifade etmektedir.[3]

Fakat "stream" ya da Türkçe ifade etmek gerekirse "akım" temelli bu tasnife daha dikkatle bakıldığında, bu tasnifin bütün olarak petrol piyasalarını ilgilendirdiği, bu piyasaların içinde yer alan akaryakıt piyasasının kategorize edilmesi ihtiyacını net olarak karşılayamadığı görülmektedir. Çünkü akaryakıt, petrol işleme zincirinin rafinaj sektöründen itibaren bir petrol ürünü olarak ortaya çıkmaktadır. Dolayısıyla akaryakıt esas alınarak alt sanayi dallarına ilişkin daha farklı bir sınıflandırmanın yapılması gerekli olup, hukukumuzca kabul edilen hükümlerden yola çıkarak yapılacak bir sınıflandırma bu tez çalışmasının amacına daha uygun düşmektedir.

Mevzuatımızda piyasa faaliyetlerinin kesim ve sektörleri genel ve toplu bir sınıflandırma çerçevesinde düzenlenmemiştir. Ancak, Kanun'un amacını gösteren 1 inci maddesinde yer alan *"...petrolün.. sunumuna ilişkin piyasa faaliyetlerinin... sürdürülmesi"* ibaresinden hareketle, petrol piyasası faaliyetlerinin "besleme tarafı" ve "sunum tarafı" faaliyetleri olarak tasnifi mümkündür.

Besleme tarafı ve sunum tarafı kavramları petrolün yanı sıra elektrik ve doğalgaz piyasalarına ilişkin düzenleme çalışmalarında da kullanılmaktadır. Bu kapsamda, besleme tarafı kavramı "upstream" ve sunum tarafı kavramı "downstream" tabirlerinin terminolojik karşılığı olarak önerilmektedir.[4] Hatta Petrol Piyasası Kanunu'nun Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığınca (ETKB) 2001 yılında hazırlanan ilk taslak metnine[5]

[3] Robert L. Bradley and Richard W. Fulmer, **Energy The Master Resource**, Kendall/Hunt Publishing Company, Iowa U.S.A, 2004, sayfa 75

[4] Deloitte and Touche – Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Enerji Sektörü Serbestleştirme Programı, "Serbestleştirilmiş Doğal Gaz Piyasasının Tasarımı ve İşleyişi Üzerine Nihai Rapor", Ankara, 2000, sayfa 2–4

[5] Petrol Piyasası Kanunu'yla ilgili olarak Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığının hazırladığı ilk taslak metin 16/07/2001 tarihinde görüş verilmesi için 12 kamu kurum ve kuruluşuna bildirilmiş, gelen görüşlerin değerlendirilmesi neticesinde oluşturulan nihai taslak Aralık 2001 itibariyle oluşturularak Başbakanlığa gönderilmiştir. Söz konusu taslak "Petrol Piyasası Kanunu Tasarısı" olarak Bakanlar Kurulunca 18/02/2002 tarihinde karara bağlanmıştır. Ancak, tasarı henüz komisyonda görüşülmekteyken 22. dönem T.B.M.M.'nin seçimi nedeniyle kadük olmuştur.

ilişkin çalışma ve Bakanlık açıklamalarında da bu kavramlar kullanılmıştır. Bu çalışma ve açıklamalarda ham petrol, doğal gaz ve ürünler dahil olmak üzere tüm petrol türlerine ilişkin petrol faaliyetleri (besleme tarafı – upstream) ile piyasa faaliyetlerine (sunum tarafı – downstream) ilişkin düzenlemelerin tek bir yasa ve idari çatı altında toplanması için mevcut Petrol Kanunu'nun revize edilmesi gerektiği belirtilmiştir.[6] Bu çalışmada ise konusu gereğince, sözü geçen kavramlardan "sunum tarafı" üzerinde durulmaktadır.

Buraya kadar yapılan açıklamalar, genel itibariyle petrol piyasasının klasik tasnifini içermekte ve petrol piyasası sektörleri besleme veya sunum taraflarında konumlandırılmaktadır. Ancak burada önemli bir soruyu yanıtlamak gereklidir. Bu önemli soru tüm petrol türleri temel alınarak yapılan besleme tarafı – sunum tarafı tasnifinin özelde akaryakıt piyasasına adapte edilip edilemeyeceğidir.

Akaryakıt piyasası faaliyetleri petrol piyasasının bir alt sektörünü oluşturmaktadır. Dolayısıyla tüm petrol piyasası için geçerli olan besleme ve sunum tarafı ayrımının akaryakıt piyasası faaliyetlerini oluşan tedarik zinciri ve yasal düzenlemeler dikkate alındığında özel olarak akaryakıt piyasasına da uygulanması mümkündür. Böylece akaryakıt piyasası faaliyetleri besleme ve sunum tarafı faaliyetleri olarak ayrıştırılabilecektir.

Şöyle ki, Kanun'un piyasa faaliyetlerini tanımlayan 2 inci maddesinin 34 üncü bendi piyasa faaliyetlerini klasik terminolojiye uygun biçimde genel olarak petrol bakımından tasnif etmiştir. Yasal tanım uyarınca petrolün ithali, ihracı, rafinajı, işlenmesi, depolanması, iletimi, ihrakiye teslimi, taşınması, dağıtımı ve bayiliği piyasa faaliyetleridir.

Ancak yine Kanundaki tanımı dikkate alındığında petrolün ham petrol, akaryakıt ve ürün olmak üzere üç farklı türü vardır. Dolayısıyla konumuz çerçevesinde yasal piyasa faaliyeti tanımının ve tedarik zincirinin akaryakıt piyasası için esas alınması halinde de akaryakıt piyasası faaliyetleri ithalat, rafinaj, işleme, iletim, depolama, taşıma, ihrakiye teslimi, dağıtım, bayilik ve ihracattır.

[6] "Petrol Piyasası Kanunu Tasarısı Resmi Görüşler, Değerlendirmeler ve Değişiklikler Raporu", Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Ankara, Aralık 2001

Ancak, piyasa taraflarının esas alındığı değerlendirmede yukarıda sayılan faaliyetlerin tamamını aynı kategori altında incelemek yerinde olmayacaktır. Çünkü Kanundaki faaliyetlerin bir bölümü ticari işlem yöntemlerini ve tedarik zincirinin ara hizmet faaliyetlerini belirlemektedir.

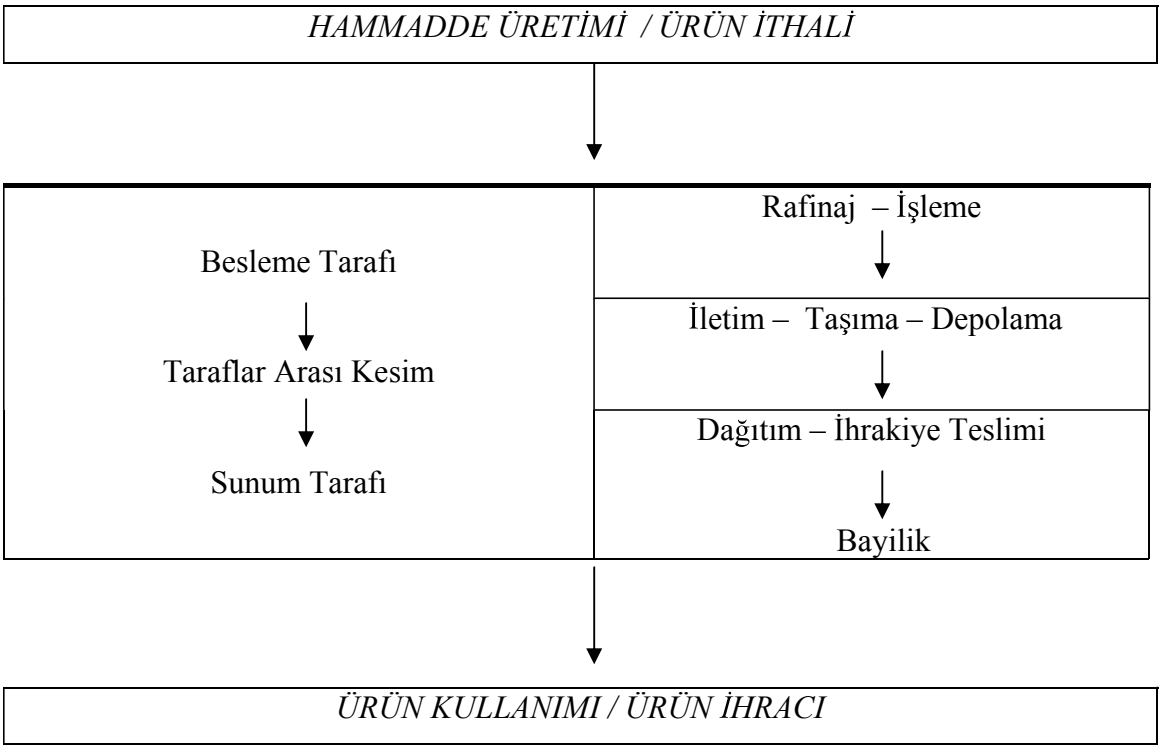
Bu kapsamda, ithalat ve ihracat faaliyetleri aslında akaryakıtın yurtiçi piyasaya girişine ve yurtdışına çıkışına ilişkin temin ve satış işlem yöntemleri olarak değerlendirilmelidir. Dolayısıyla bu ticaret işlemlerinin, bu işlemleri uygulayan firmaların piyasadaki statülerine göre değerlendirilmesi gerekir. Örneğin, ithalat işlemini akaryakıt dağıtım faaliyeti yapan firmalar gerçekleştiriyorsa bu işlemin dağıtım faaliyeti altında ele alınması yoluna gidilecektir.

İletim, taşıma ve depolama faaliyetleri ise besleme ve sunum taraflarına yardımcı işlemleri içermekle birlikte, bu faaliyetlerin başlı başına piyasa faaliyeti olduğunu kabul etmek gerekir. Zaten bir bütün olarak petrol piyasası incelendiğinde bu faaliyetler çoğu otorite tarafından piyasanın mid-stream[7] kesiminde değerlendirilmektedir. O halde, akaryakıt iletimi[8], taşınması ve depolanması faaliyetlerinin de akaryakıt piyasasının taraflar arası kesiminde gerçekleştirilen faaliyetler olarak ele alınması uygundur. Bu nedenle çalışmamızda anılan faaliyetler yalnızca piyasanın sunum tarafıyla olan bağlantıları çerçevesinde ve nispetinde incelenmektedir.

Akaryakıt akımına ve piyasa taraflarına ilişkin olarak yapılan yukarıdaki açıklamalar Şekil.1.1 vasıtasıyla daha net anlaşabilecektir.

[7] Bu çalışma kapsamında piyasa kesimlerinin incelenmesinde, İngilizce "stream" tabirinin esas alınması yerine, "taraf" kavramı kullanılmıştır. Dolayısıyla "mid-stream" kavramının tam Türkçe karşılığı olan "orta akım" tabiri yerine "taraflararası" kavramının kullanımı önerilmektedir.

[8] Akaryakıtın boru hattıyla iletimi, daha ziyade rafineriler ile yakınındaki depolama tesisleri arasında kısa mesafeler için yapılmakta olup, söz konusu iletim işleminin rafinerici lisansı kapsamında yapılması yasal olarak mümkündür.



Şekil 1.1 Akaryakıt Akımı ve Piyasa Tarafları

Akaryakıt akımı ve piyasa tarafları hususundaki bu noktaya kadar yapılan değerlendirmeler genel mahiyette olmakla birlikte, söz konusu değerlendirmeler Türkiye akaryakıt piyasası için de genel itibariyle geçerlilik arz etmektedir. Ancak ayrıntılara inildikçe, Türkiye piyasasına özgü niteliklerin sonucu olarak bazı faaliyet türlerinin diğerlerine nazaran ön plana çıktığı görülmektedir.

Akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetlerinin esas maksadı akaryakıtın el değiştirmesidir. Piyasada ticarete konu akaryakıt türleri eşya hukukundaki taşınır mal mülkiyetinin geçişi konusundaki genel hükümlere göre teslim ile el değiştiren mallardır. Dolayısıyla teslimin yeri, zamanı ve şekli konusundaki akdi ve yasal koşullar mülkiyetin edinildiği noktayı belirleyecektir. Ancak akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetlerinin esas maksadı akaryakıtın el değiştirmesi olmakla birlikte, bu maksada yönelik tüm özel hukuk işlemlerinin akaryakıt sunum tarafında kabulü uygun olacaktır. Bu durumda da rafinaj veya işleme işlemleri neticesinde üretilmiş ve taraflar arası kanallar vasıtasıyla temin edilmiş akaryakıtın yeniden satış veya tüketim amacıyla toptan veya perakende olarak satışa arzı, pazarlanması, satışı ve teslimi işlemlerinin tümü akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetlerini ifade etmektedir.

1.2. Düzenlemelerin Gelişimi

Akaryakıt piyasasına ilişkin mevcut düzeni anlayabilmek için bu düzenin oluşmasını sağlayan gelişmeleri, yaşanan olayları ve geçmiş düzenlemeleri tanımak gereklidir. Keza, Türkiye'de akaryakıt piyasası alanındaki faaliyetler yirminci yüzyılın başlarına dayanan bir geçmişe sahiptir.

Ancak, ülkemiz petrol piyasasının geçmişi ve gelişimi konusunda ülkemizdeki çalışma ve makaleler sınırlı sayıda olup, bunların da çoğunluğu petrol arama ve üretim kesimi faaliyetleriyle ilgilidir. Dolayısıyla akaryakıt sunumu hakkındaki ayrıntılı çalışmalar oldukça az sayıdadır. Mevcut gereksinimin giderilmesi için, aşağıdaki tespitlerimizde akaryakıt sunum tarafı faaliyetlerine odaklanılmıştır.

Bu kısımda, mevcut yapıya ışık tutabilmek amacıyla öncelikle piyasa faaliyetlerine ilişkin geçmiş düzenlemeler ve gelişmeler iki dönem altında kısaca incelenecek, daha sonra geçmiş düzenlemelerin günümüzle olan bağlantıları ve farklılıklar üzerinde durulacak, son olarak da yürürlükteki düzenlemeler gerekçeleriyle birlikte genel hatlarıyla tanıtılacaktır.

1.2.1. Geçmiş Düzenlemeler

1.2.1.1. *Birinci Dönem (1954 Öncesi)*

Esasında petrol hukuku hukuk dallarının en yenileri arasında sayılabilir. Çünkü nafta sözcüğüne ilk olarak Babil tabletlerinde rastlanmasına karşın, 19. yüzyılın ortalarında petrol ve akaryakıt piyasalarında yaşanan süratli ilerlemelere kadar petrol hukuk açısından özel bir yeri olmayan ticari bir mal olarak kabul edilmekteydi.

1853 yılında, Ignacy Lukasiewicz adında Polonyalı bir kimyager, ham petrolün rafinajı için bir usul bulmuş ve hatta bir akaryakıt türü olan gaz yağını kullanan ilk gaz lambasını keşfetmiştir.[9] Dr. Abraham Kesner tarafından Amerika Birleşik Devletleri (ABD)'nin New York kentinde 1854 yılında açılan asfalt bazlı gaz yağı işletmesinin ilk akaryakıt tesisi olarak kabul edilmesi mümkündür. 1856 yılında ise dünyanın ilk petrol

[9] Muammer Çetinçelik, "Polonya'nın Yer Altı Kaynakları ve Maden Zenginlikleri", Maden Tetkik Arama Dergisi, Ankara, 04/11/1964, sayfa 81

rafinerisi Romanya'nın Ploesti şehrinde açılmıştır.[10] Sondaj vasıtasıyla ilk petrol çıkarma işlemi ise 1859 yılında Albay Edwin Drake tarafından ABD'nin Pennsylvania eyaletinde gerçekleştirilmiştir. Petrolün ilk önderi olan ABD'nin petrolün keşfi ile ortaya çıkan hukuki anlaşmazlıkları çözmek durumunda kalması Amerikan petrol hukukunun temellerinin atılmasını sağlamıştır.[11] 1885 tarihinde içten yanmalı motor ile çalışan otomobilin keşfedilmesi ise petrol ve akaryakıt tarihinin en önemli dönüm noktası olmuştur.

Petrol hukuku; hidrokarbon kaynaklarının aranmasından üretimine, üretiminden rafinajına, rafinajından pazarlanmasına ve taşınmasına kadar tüm zinciri ve petrokimya, gübre gibi endüstri dallarını da içeren petrol sektöründeki işlemleri düzenleyen ve yönetimini sağlayan bir hukuk dalıdır. Bilindiği üzere, yeraltı petrol kaynakları ülkeden ülkeye değişiklik göstermekte ve her ülkenin siyasi, ekonomik ve coğrafi durumları kendine has özellikler arz etmektedir. Bu itibarla petrolün uluslararası karakter arz etmesine rağmen, her devlet petrol hukukunu kendi iç hukukuna, ihtiyaçlarına ve yeraltı kaynaklarının durumuna göre belirlemiş ve uygulamıştır.[12]

Batı ülkelerinde akaryakıt piyasası alanında hızlı gelişmelerin yaşandığı ve hatta bu gelişmelerin 1905 yılında ABD'nin St. Louis kentinde dünyanın ilk akaryakıt istasyonunun açılmasına kadar vardığı günlerde, ülkemizde Osmanlı Devleti yönetimi sürmekteydi ve petrol alanında bazı arama imtiyazları verilmesine karşın genel bir düzenleyici işlem yapılmamıştı. Ancak, Türkiye'ye ilk kez 1907 senesinde Fransa'dan otomobil getirilmiş ve sonraki yıllarda az sayıda otomobilde de olsa ülkemizde akaryakıt kullanımı devam etmiştir. Söz konusu araçların ve motorlu gemilerin kullandığı akaryakıt ile aydınlatma ve ısınma amaçlı tüketilen gazyağının pazarlanmasında 1912 yılından itibaren Staua Romana[13] firması, 1923 yılından itibaren de Shell firması yurdumuzda serbest biçimde faaliyet göstermeye başlamıştır.

---

[10] http://www.pbs.org/eakins/we_1844.htm , 05/10/2007

[11] Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı web sitesi, Erişim: http://www.enerji.gov.tr/petrolmevzuat.htm, 02/04/2007

[12] Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı web sitesi, Erişim: http://www.enerji.gov.tr/petrolmevzuat.htm, 02/04/2007

[13] Staua Romana firmasının unvanı 1949 yılında Anglo Iranian Oil Company Limited, 1953 yılında BP Agean Limited olarak değiştirilmiş ve 1957 senesinde şirket, Türk Ticaret Kanunu hükümlerine göre yeniden tesis edilip Türk şirketi olarak ve BP Petrolleri Anonim Şirketi ismiyle tescil edilmiştir.

İlk petrol kanunumuz ise Cumhuriyet döneminde 25/01/1926 tarihinde yürürlüğe giren 725 sayılı Petrol ve Benzin İnhisarı Hakkında Kanun olmuştur. Petrol ve Benzin İnhisarı Hakkında Kanun ile ithalat tekeli düzenlenmiştir. Buna göre petrol ve benzin devlet tarafından ithal edilerek bayilere satılırken, yurtiçinde üretilen petrol serbest olarak satılabilirdi.[14] Bu ithalat tekeli, o tarihte devlet tarafından Amerikalı Standard Oil şirketine bırakılmıştır.[15] 725 sayılı kanun, 5383 sayılı Gümrük Kanunu ile 11/05/1949 tarihinde yürürlükten kaldırılana kadar uygulanmıştır.

Öte yandan, Türkiye'deki petrol arama ve işletme faaliyetlerini yani piyasanın besleme tarafının düzenlemesi amacı ile 1926 tarihinde bir de petrol kanunu kabul edilmiştir. 24/03/1926 tarihinde yürürlüğe giren 792 sayılı Petrol Kanunu'na göre; Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde tüm petrol ve türevlerinin arama ve işletilmesi hakkı, dönemin Maden Kanunu hükümlerine tâbi olmak kaydıyla hükümete verilmiştir. Sözü geçen yasa da 6326 sayılı Petrol Kanunu'nun 16/03/1954 tarihinde yürürlüğe girmesine kadar geçerliliğini sürdürmüştür.

Birinci dönem olarak nitelendirdiğimiz 1923–1954 yılları arasındaki akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetleri, devletçi bakış açısına göre şekillendirilmiştir. Gerek 725 sayılı gerekse 792 sayılı kanunlar petrol konusundaki her türlü hak sahibi olarak devleti kabul etmişlerdir. Bununla birlikte, özel sektörün varlığı tamamen yasaklanmamış, devlet imtiyaz ve ruhsat vermek suretiyle bazı özel girişimlere de müsaade etmiştir. Bu durum özellikle İkinci Dünya Savaşı etkilerinin arttığı 1941 yılına kadar daha belirgin olarak gözlenebilir. Hatta akaryakıt sunum alanında anılan tarihe kadar özel sektörün hâkim konumda olduğu görülmektedir.

Bu çerçevede dönemin önemli özel sektör faaliyetleri bazıları şunlardır:

— 1926 sonrasında Standart Oil şirketinin benzin ve gazyağı ithal ederek Vehbi Koç gibi çeşitli yerel acenteleri aracılığıyla satması.[16]

[14]Sabrina Kayıkçı, "Rafinaj Sektöründe Özelleştirme Politikası: Tüpraş", Sosyal Araştırmalar Vakfı Almanak 2004, İstanbul, Kasım 2005, sayfa 6
[15] Korkut Boratav, 100 Soruda Türkiye'de Devletçilik, Ankara, Mart 1974, s.114-115.
[16] Can Dündar, **Özel Arşivinden Belgeler ve Anılarıyla Vehbi Koç**, Doğan Kitapçılık, İstanbul, 2006

— Türkiye Naft Sanayii Anonim Şirketi'nin 1930 – 1934 yılları arasında İstanbul Beykoz'da yıllık 13.000 ton kapasiteli bir rafineri kurarak Romanya'dan gelen petrolü işlemesi.[17]

— 1931 yılında Türkiye'nin ilk özel akaryakıt dağıtım şirketi olarak kurulan Türk Petrol'ün bu rafineride üretilen ve ithal ettiği ürünleri pazarlaması.[18]

Ancak, 1933 yılında Türkiye'deki toplam motorlu araç sayısının sadece 7133 adet[19] olduğu düşünüldüğünde yukarıda bahsi geçen sektörel faaliyetlerin ne kadar küçük çapta olduğu daha iyi anlaşılacaktır.

Nispeten dar kapsamlı da olsa 1940 yılına kadar Türkiye'de petrol ürünleri ticareti Sovyetler Birliği kökenli Naf-Sendikat grubu ile batı kökenli Soconi – Vakum, Staua Romana ve Shell şirketlerinin oluşturduğu grup tarafından gerçekleştirilmiştir. 1940 yılında Naf-Sendikat grubu faaliyetlerini durdurmuş ve bu gruba ait tesisler Türk Ticaret Bankası ile İstanbul Belediyesi tarafından kurulmuş olan Petrol Limited Şirketi tarafından satın alınmıştır.[20]

Dolayısıyla birinci dönem içindeki gelişmeler genel çerçevede incelendiğinde, özellikle 1941'den itibaren dönemin en önemli piyasa olaylarının bizzat hükümet tarafından gerçekleştirildiği görülür.

Bu kapsamda, 14/04/1930 tarihinde yürürlüğe giren Belediye Kanunu'nun 15 inci maddesinin ikinci fıkrasının 41 inci bendi ve 16 ncı maddesi uyarınca her belediyenin zorunlu görevleri arasında, belediye gaz ve her nevi müştail maddeler depoları yapmak ve işletmek görevi mevcuttur. Yani, belediyeler petrol depolama faaliyetlerini coğrafi tekel çerçevesinde yürütmekte olan kamu kuruluşlarıydı.

---

[17] Türkiye Petrolleri Anonim Şirketi web sitesi, Erişim: http://www.tupras.com.tr/tarihce.htm , 03/04/2007

[18] Turcas Petrolcülük Anonim Şirketi web sitesi, Erişim: http://www.turkpetrol.com/page.php, 03/04/2007

[19] Gaye Ertin, **Türkiye Coğrafyası**, Anadolu Üniversitesi Açık Öğretim Fakültesi Yayını, Eskişehir, 2006

[20] "Akaryakıt Kaçakçılığının Ekonomiye, İnsan ve Çevre Sağlığına Verdiği Zararların Araştırılarak Alınması Gereken Önlemlerin Belirlenmesi Amacıyla Kurulan 10/238 Esas Numaralı Meclis Araştırma Komisyonu Raporu" (Akaryakıt Kaçakçılığı Meclis Araştırma Komisyonu Raporu olarak kısaltılacaktır), Ankara, 16/06/2005, sayfa 35

Ancak özellikle, İkinci Dünya Savaşı koşullarında çıkarılan 3780 sayılı Milli Korunma Kanunu'nun 6 ncı maddesinin beşinci fıkrasındaki *"Halk ve milli müdafaa ihtiyaçlarını temine, matuf bilumum ticari ve sınai mamulleri ifa etmek ve hükümet tarafından bu konudaki salahiyetler dairesinde verilecek diğer işleri görmek üzere İcra Vekilleri Heyeti Kararıyla hükmü şahsiyete haiz müesseseler ihdas olunabilir"* hükmüne dayanılarak 14/02/1941 tarihinde dönemin Ticaret Bakanlığına bağlı olarak tüzel kişiliği bulunan bir kamu iktisadi teşebbüsü olarak Petrol Ofisinin kurulması piyasa açısından dönemin en önemli gelişmesidir. Petrol Ofisine, halk ve milli savunma ihtiyaçları için gerekli her türlü petrol ve ürünlerini satın alma, satma, stoklama, imkân nispetinde rafineriler kurma ve bu rafinerileri işletme görevleri verilmiştir.

Öte yandan, 1942 yılında Raman'da yıllık 3.300 ton kapasiteli ve 1945 yılında Batman'da 66.000 ton kapasiteli olarak devlet eliyle kurulan deneme rafinerilerinden de söz etmekte yarar vardır. Çünkü bu iki rafineri sayesinde oluşan bilgi birikiminden ve deneyimlerden sonraki yıllarda büyük rafinerilerin kurulmasında faydalanılmıştır.

Birinci dönemin devletçi korumaya dayanan petrol piyasası politikaları geçen yıllarda liberalleşme ve özelleşme süreci neticesinde ciddi bir değişime uğramıştır. Anılan dönemden bu yana hala varlığını sürdüren en önemli piyasa aktörü olan POAŞ'ın özelleştirilmiş olması da söz konusu değişimin açık göstergelerindendir.

1.2.1.2. *İkinci Dönem (1954 – 2003)*

Devlet organları tarafından ve yetersiz mali imkânlarla yapılan petrol aramalarının arzulanan neticeyi vermeyeceğini zaman ve tecrübeler göstermiştir. İlgili teşkilatların istediği ödeneklerin devlet tarafından verilmesi yetmemiş, petrol arama ve üretim işlemleri için gerekli malzeme ve uzman personelin dışarıdan temini de gündeme gelmiştir. Ayrıca, aramaları güçleştiren ve büyük yatırımlar gerektiren diğer bir nokta da Türkiye'nin jeolojik haritasının bulunmaması olmuştur. Bu gerçeklerden hareketle; Türkiye'de yabancı özel sermayenin yatırım yapmasını sağlayacak liberal bir petrol kanunu hazırlanması gerekliliği ortaya çıkmıştır.[21]

[21] http://www.enerji.gov.tr/petrolmevzuat.htm, 05/04/2007

Böyle bir kanunun hazırlanması işi, 1952 tarihli İsrail Petrol Kanunu'nu başarı ile hazırlamış olan hukukçu ve jeolog Max Ball'a verilmiştir. Modern bir Petrol Kanunu hazırlamak görevini üzerine alan Max Ball'a, kanunda bulunması istenilen prensiplere ilişkin hükümetçe verilen direktifler iki noktada toplanabilir. Bunlar, Türkiye'nin ihtiyacını karşılayıp, ihracata imkân verecek ham petrolün özel teşebbüs eli ve yatırımları ile süratli ve sürekli biçimde yurt içinde aranması ve üretiminin sağlanması ve özel teşebbüsün kuracağı rafinerilerin işleyeceği ham petrolden elde edilen ürünlerle memleket ihtiyacının karşılanmasıdır.[22]

Açıklanan çerçevede Max Ball'a hazırlatılan liberal tasarı yasalaşmış olup, söz konusu kanunun genel gerekçesine göre petrol kaynakları, ancak özel teşebbüs veya yatırımları eliyle aranıp işletilebilecektir. Özel girişim ve sermayenin etkili olabileceği genişlikte ve miktarda sahaya girebilmesi için devletin ne arayıcı ve işletmeci, ne de herhangi bir suretle petrol hakkı sahibi olarak özel girişimin karşısına çıkmaması icap etmektedir.

Böylece devlet özel teşebbüse ülke kaynaklarını değerlendirme hakkı vermiştir. Ancak Petrol Kanunu'nun içinde ham petrolün ithali ve ürünlerin gümrükleme usulünü içeren 112 nci maddesi dışında rafineri ya da dağıtım sektörleri ile ilgili geniş bir düzenleme yoktur. Fakat bu kanun, özellikle "petrol arama" konusunda liberal bir yapıya sahiptir ve bu durum günümüze kadar böyle sürmüştür. Bundan dolayı petrol sektöründe aslında hiçbir zaman bir kamu ağırlığının hedeflenmediği söylenebilir.[23] Fakat fiili uygulama kimi zaman aksi yönde cereyan etmiş ve piyasanın bazı sektörlerinde kamu kesimi açıkça baskın bir rol üstlenmiştir.

6326 sayılı Petrol Kanunu'nun 2 nci maddesinde *"Bu Kanun'un amacı Türkiye Cumhuriyeti petrol kaynaklarının milli menfaatlere uygun olarak, hızla, sürekli ve etkili bir şekilde aranmasını, geliştirilmesini ve değerlendirilmesini sağlamaktır."* hükmü yer almıştır. Dolayısıyla Petrol Kanunu bakımından akaryakıt piyasasının ve özellikle bu piyasanın sunum tarafının düzenlenmesi gibi bir maksat mevcut değildir. Keza, her ne kadar o yıllarda süratli bir artış göstermeye başlamasına rağmen, ülkedeki toplam motorlu araç sayısının 6326 sayılı kanunun çıktığı yıllarda henüz 30 bin dolayında

[22] http://www.enerji.gov.tr/petrolmevzuat.htm, 05/04/2007
[23] Sabrina Kayıkçı, sayfa 7

olması nedeniyle,[24] Türkiye'nin o günkü koşullarında bu yasal çalışmanın kapsamına akaryakıt piyasasına ilişkin düzenlemelerin alınmaması doğal karşılanmalıdır.

6326 sayılı Petrol Kanunu'nun akaryakıt piyasasıyla ilgili yönleri incelendiğinde, söz konusu kanunun sadece rafinerilerle ilgili düzenlemeleri içerdiği görülmektedir. Rafineriler bu dönemde, 6326 sayılı Kanun uyarınca Petrol İşleri Genel Müdürlüğü (PİGM)'nden alınan ve arama, keşif, geliştirme ve üretim dışındaki bir petrol işlemi yapmak üzere Petrol Kanunu'na göre verilen izni gösteren "Belge" ile kurularak faaliyet göstermektedir. Ancak, Belge'nin tamamen serbest piyasa koşullarında verilen bir izin olmadığı ve bazı öznel ölçütlere dayandığı açıktır. Çünkü Belge aracılığıyla petrol hakkı edinilmesi için öncelikle talebin milli menfaatlere ve Petrol Kanunu'nun maksadına uygun olup olmadığının ETKB tarafından takdir edilmesi gerekmektedir. Milli menfaatlere ve kanunun amacına uygunluk dışındaki ölçütler ise PİGM tarafından incelenmektedir.

Açıklanan yapı çerçevesinde devlet sermayesi ile 1955 yılında Batman Rafinerisi, 1961 yılında İzmit Rafinerisi[25], 1972 yılında İzmir Rafinerisi ve 1986 yılında da Kırıkkale Rafinerisi işletmeye alınmıştır. Bu dönem içerisinde kurulan tek özel sektör rafinerisi ise 1958 yılında Mersin'de Mobil Oil, Shell, BP Overseas Refining Limited firmalarının ortaklığıyla kurulan Anadolu Tasfiyehanesi Anonim Şirketi (ATAŞ) tarafından işletilen Mersin Rafinerisi olup, sözü geçen tesisteki rafinaj faaliyeti 2004 yılında sona erdirilmiştir.

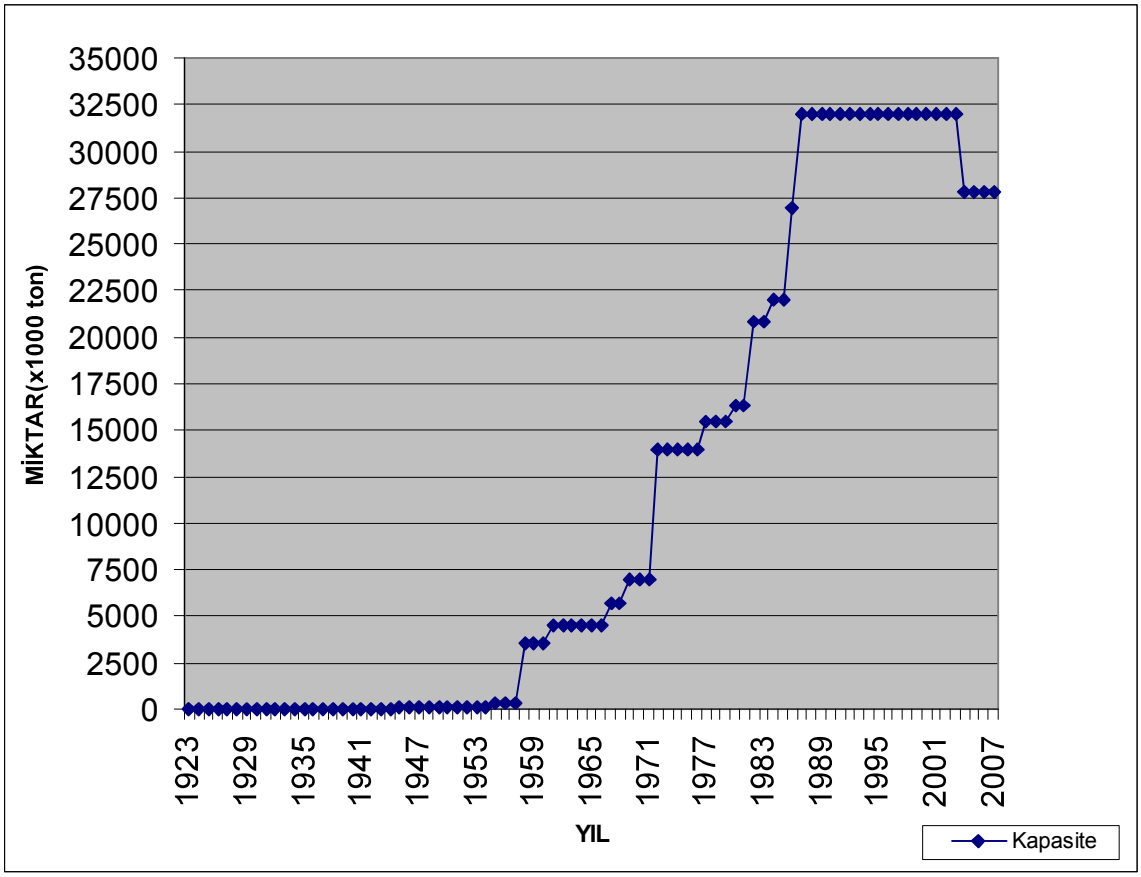
İkinci dönem olarak tanımlanan 1954 – 2003 yılları arasında Türkiye'nin kurulu rafinaj kapasitesi çok büyük bir gelişme göstermiştir. Daha açık bir ifade ile mevcut durumda ülkenin rafinaj tesislerinin tamamı 1954 – 1987 yılları arasında işletmeye alınan yatırımlardır.

6326 sayılı Petrol Kanunu'nun getirdiği liberal politikaların akaryakıt piyasasının gelişimi açısından ikinci döneme etkilerine Şekil 1.2 yardımıyla bakıldığında, milli

[24] Türkiye İstatistik Kurumu verilerine göre, 30/09/2007 itibariyle Türkiye'deki motorlu kara taşıtı sayısı 12.814.375 adede ulaşmış durumdadır.

[25] İzmit Rafinerisi, Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO)'nun yüzde 51 ile California Texas Oil Corporation (CALTEX)'in yüzde 49 oranında hisse sahibi olduğu İstanbul Petrol Rafinerisi Anonim Şirketi (İPRAŞ) tarafından kurulmuş ve TPAO'nun 1972 yılında CALTEX'in İPRAŞ'taki hisselerini satın alması neticesinde tamamen bir kamu kuruluşu statüsüne kavuşmuştur.

menfaat kriteri çerçevesinde başlangıç aşamalarında özel sektör desteği alınarak gerçekleştirilen ancak sermaye ağırlığı kamu kesiminde olan yatırımlar ile 1954 yılında 66 bin ton olan rafinaj kapasitesinin 1987 yılında 32 milyon tona yükseldiği, ancak anılan tarihten sonra yeni tesis yatırımlarının önce durakladığı ve daha sonra Mersin rafinerisinin kapanmasıyla gerilediği görülmektedir. Kurulu rafinerilerin kapasite kullanım oranları ise yurt içi tüketime bağlı olarak yükselmeye devam ederek %90,7'ye ulaşmıştır.[26]



Şekil 1.2 Türkiye'nin Kurulu Rafinaj Kapasitesi

6326 sayılı kanunun liberal arama ve üretim politikalarına karşın ülkenin ham petrol üretiminde nispeten daha yavaş bir gelişme yaşanmıştır. Elbette bu durumda doğal kaynakların sınırlılığı büyük bir etkendir. Fakat petrol aramacılığında açılabilen kuyu sayısı da çok azdır. Bugün Türkiye'de petrol bulunabilecek sahaların ancak % 20'si aranmış, Karadeniz ve Ege Denizi'nin petrol potansiyelleri henüz tespit

[26] Tüpraş Basın Açıklaması, Erişim: http://www.tupras.com.tr/detailpage.tr.php?lPageID=5341 , 10/09/2007

edilmemiş, halen petrol üretilen bölgelerde ise derin yataklarda arama yapılmamıştır.[27] 1954 yılında yaklaşık 0,06 milyon ton düzeyinde bulunan yurt içi ham petrol üretimi 1991 yılında yıllık 4,4 milyon ton ile kendi rekorunu kırmış, fakat daha sonraki yıllarda yeniden azalarak 2006 yılında 2,175 milyon tona[28] kadar düşmüştür.

Bu dönem içerisinde akaryakıt piyasası alanına çıkan kuruluşlardan ilki 07/03/1954 tarihli ve 6327 sayılı kanun ile kurulan Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO) olmuştur. Maden Tetkik Arama Enstitüsü (MTA) Petrol Grubu Direktörlüğünce yürütülmüş olan petrol arama ve işletme işleri bu tarihten itibaren TPAO'ya devredilmiştir. Ancak başlangıçta TPAO piyasanın sadece besleme tarafında değil aynı zamanda sunum tarafında da çalışacak bir teşkilat olarak tasarlanmıştır. Çünkü yasaya göre TPAO'nun görevleri arasında gerektiğinde petrol ve petrol ürünlerinin alım, satım, dağıtımını yapmak, faaliyet konusuna dahil olan işler için her türlü ticari işlemlere girişmek ve faaliyetiyle ilgili olmak üzere ticaret şirketleri kurabilmek, Türkiye'de ve yabancı ülkelerde kurulmuş bu tür şirketlere ortak olabilmek de sayılmıştır.[29] Bu çerçevede İzmit ve Batman rafinerileri kuruluşlarından başlayarak İzmit Rafinerisi'ni işletmekte olan İPRAŞ'ın ana sözleşmesinde yapılan tadilat ile 1986 yılında kurulan Türkiye Petrol Rafinerileri Anonim Şirketi (TÜPRAŞ)'ne devredilmelerine kadar geçen süre boyunca TPAO'ya bağlı faaliyet göstermişlerdir.

Diğer taraftan özel sektörün teşviki amacıyla 1955 yılında çıkarılan 6558 sayılı Kanun ve 1957 yılında çıkarılan 6987 sayılı Kanun ile Petrol Kanunu'nda çeşitli değişikliklere gidilmiştir. Yine 1957 yılında çıkarılan 6975 sayılı Kanun ile dönemin 1580 sayılı Belediye Kanunu'nda yapılan değişiklik ile Petrol Kanunu'na göre petrol hakkı sahipleri tarafından yapılan ve petrolün çıkarılmasına ilişkin depolama faaliyetlerinin belediyeler dışındaki kişiler tarafından da yapılabileceği kabul edilmiştir.

16/09/1960 tarihinde yürürlüğe giren 79 sayılı Kanun ile Milli Korunma Teşkilatı ve bu teşkilatın sermaye ve fon hesapları tasfiye edildiği halde; 3780 sayılı Milli Korunma Kanunu'na dayanılarak kurulmuş olan Petrol Ofisi'nin mevcut statüsü, 79

[27] Ender Okandan, "Türkiye'nin Petrol Arama ve Üretim Potansiyeli", Erişim: http://www.pal.metu.edu.tr/articles/petrol_nerede.htm, 12/04/2007
[28] Eko Enerji Dergisi, sayı 6, Haziran 2007, sayfa 73
[29] Cumhurbaşkanlığı Devlet Denetleme Kurulu, "Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO) Genel Müdürlüğünün 2002, 2003, 2004 Yılları Eylem ve İşlemlerinin Araştırılıp Denetlenmesine İlişkin Rapor", Sayı 2005/5, Ankara, 10/01/2005, sayfa 7

sayılı yasaya eklenen Geçici 2 nci maddeye istinaden korunmuştur. 79 sayılı kanun hükümete, akaryakıtın yurt içi fiyatlarını tanzim etmek amacıyla ithalat ve satış fiyatları arasında oluşacak farkları Ziraat Bankası nezdindeki Fiyat İstikrar Fonu hesabında toplama ve akaryakıtın alım, satım ve dağıtım fiyatlarını tespit etme yetkisi vermiştir. Bakanlar Kurulu bu yetkisini sürekli kullanmış ve akaryakıt fiyatları devlet tarafından belirlenmiştir.

Aynı yıllarda akaryakıt piyasası alanında daha etkin şekilde faaliyet gösteren sivil toplum kuruluşları da ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu süreçte, 1954 yılında kurulan İstanbul Akaryakıt Bayileri Cemiyeti'nin 1963 yılında Türkiye Akaryakıt Bayileri Petrol ve Gaz Şirketleri İşveren Sendikası (TABGİS) adını alarak sendikalaştığı görülmektedir. Öte yandan aynı yıl, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı da kurulmuştur. Petrol Ürünleri İşveren Sendikası (PÜİS) ise 1967 yılında çalışmalarına başlamıştır.

Ülke ekonomisindeki hızlı gelişme eğilimi, 1961 yılında işletmeye alınan İzmit Rafinerisinin faaliyetleri ve yurt içi petrol üretiminde TPAO vasıtasıyla yaşanan yükselişin bir araya gelmesi neticesinde 1969 yılında Türkiye'nin petrol kullanımı 6,6 milyon ton olduğu halde yurt içi ham petrol üretimi 3,6 milyon tona ulaşmıştır. Böylece ülke gereksiniminin % 55'i yurt içi üretimle karşılanabilmiştir.[30] Söz konusu orana maalesef bir daha ulaşılamamıştır.[31]

1973 yılında patlayan petrol krizinin yarattığı güvensiz ortam ve fiyat artışları neticesinde Petrol Kanun'unun özellikle besleme tarafı faaliyetleri ile ilgili hükümlerinin devletçi bir bakış açısıyla değiştirilmesi yoluna gidilmiş ve söz konusu değişiklikler 1702 sayılı yasa ile 18/04/1973 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Mevcut mevzuatın yanı sıra 1702 sayılı yasa ile getirilen düzenlemeler de ülkenin içinde bulunduğu siyasi ve ekonomik bunalım nedeniyle 1977 – 1980 yılları arasında genelde kış aylarında artan akaryakıt gereksiniminin karşılanmasına yetmemiştir. Döviz yokluğu yüzünden ithalat yapılamadığı için akaryakıtın sıklıkla karaborsada satılan bir mal haline geldiği anılan dönemde; özellikle Mart 1977, Ocak 1978, Şubat – Mart 1979,

[30] ibid, sayfa 5
[31] Yurt içi ham petrol üretimi günümüzde ülke ihtiyacının ancak yüzde 8'ini karşılamaktadır.

Aralık 1979 – Ocak 1980 aylarında olduğu gibi ülkenin benzin, motorin ve fuel oil stokları zaman zaman tükenmiş ve akaryakıt dar boğazının etkisi artmıştır. Bu dar boğazları aşmak amacıyla o dönemde piyasada yapılan en önemli kamu müdahaleleri arasında akaryakıt fiyatlarına sık aralıklarla zam yapılması[32], büyük motor hacimli araçların ithalinin yasaklanması, 05/03/1979 tarihinde TPAO'nun Mersin Rafinerisi'ni satın alması, İstanbul'daki özel araçlara verilen benzinin karneye bağlanması ve resmi araçların aldığı akaryakıtın araç ruhsatına işlenmesi suretiyle takibi uygulamaları sayılabilir.

1982 Anayasasının kabulünden sonra 30/03/1983 tarihinde yürürlüğe giren 2808 sayılı yasa ile Petrol Kanunu'nda yine kısıtlayıcı ve devletçi yapının ağırlıkta olduğu değişiklikler yapılmıştır. Kısa bir süre sonra 20/05/1983 tarihinde yürürlüğe giren 60 sayılı Kanun Hükmünde Kararname (KHK) ile ise Petrol Ofisi'ne anonim şirket statüsü kazandırılmış ve aynı kararname ile kamu kesiminde petrol piyasası faaliyeti yapan tüm kuruluşların bir araya getirilmesi suretiyle bir dikey bütünleşme örneği olarak nitelendirebileceğimiz Türkiye Petrol Kurumu tesis edilmiştir.

Ancak, uzun soluklu olamayan ve kağıt üzerinde kalan Türkiye Petrol Kurumu 18/06/1984 tarihinde yayımlanan 233 sayılı KHK ile kaldırılmış ve POAŞ'ın da aralarında bulunduğu iktisadi devlet teşekkülleri bu kez TPAO'nun bağlı ortaklıkları olarak örgütlenmiştir.

Akaryakıt üzerinden alınan verginin devletin en önemli gelir kaynaklarından biri olma süreci de 01/12/1984 tarihinde yürürlüğe giren 3074 sayılı Akaryakıt Tüketim Vergisi Kanunu ile akaryakıt satış bedeli üzerinden nispi vergi alınması ile bu dönemde başlatılmıştır. Akaryakıt tüketim vergisi matrahı başlangıçta akaryakıtın ana dağıtım depolarına gümrüklü giriş fiyatının % 6'sı olarak belirlenmiştir. Ancak gerek yasal değişiklikler gerekse yasanın verdiği yetkiye istinaden alınan Bakanlar Kurulu kararları yoluyla, söz konusu oran zaman içinde süratle artmış ve 1990 yılında siyah ürünler için

[32] Örneğin Eylül 1977'de 4 lira olan süper benzinin litre fiyatı, Eylül 1980'de 47,20 liraya ulaşmıştır.

% 29'a, motorin için % 70'e ve benzin için % 85'e kadar çıkmıştır.[33] Bu oranlara aynı süreçte katma değer vergisinin de ilave edildiğini belirtmekte fayda vardır.

1980'li yıllarda piyasada yaşanan bir diğer önemli gelişme ise mevzuatın sınırlayıcı çerçevesi içinde daha esnek hareket kabiliyeti kazanmak amacıyla TPAO tarafından 07/12/1988 tarihinde İngiltere merkezli olarak Turkish Petroleum International Company Limited (TPIC)'in kurulmasıdır. TPIC'in kuruluş amaçları arasında yurt dışında petrol aranmasının yanı sıra petrolün pazarlanması da olduğu halde, firma bu maksadını daha ziyade 1991 sonrasında artan Irak sınır ticaretinin kısmen kontrol altına alınması çerçevesinde yerine getirmiştir.

Akaryakıt piyasasındaki fiyat serbestisi ise hukuken 79 sayılı Kanunun 5 inci maddesinin 20/06/1989 tarihi itibariyle değiştirilmesi ile başlamıştır. Bu değişikliğe göre ithalatçılar, rafineri ve dağıtım şirketleri ile akaryakıt bayileri ham petrol ve petrol ürünlerinin fiyatlarını tespitte artık serbesttirler. Ancak Bakanlar Kurulu, uluslararası piyasalardaki gelişmeleri de dikkate alarak gerektiğinde ham petrolün ve petrol ürünlerinin alım, satım ve dağıtımı ile ilgili esasları belirlemeye yetkili kılınmıştır. Fiyat İstikrar Fonunun ismi de Akaryakıt Fiyat İstikrar Fonu (AFİF) olarak değiştirilmiştir.

Sözü geçen yasal değişikliğin verdiği yetkiye istinaden çıkarılan 24/06/1989 tarihli ve 89/14264 sayılı Bakanlar Kurulu kararnamesi ile AFİF ödemelerinin şekli ve esasları tespit edilmiş ve rafineriden yola çıkarak fiyatlar belirlenmiştir. Bu kararname ithalatçılara yıllık ithalatlarının en az 60 günlük eşdeğeri kadar ürün stoğu bulundurma zorunluluğu da getirmiştir.

Ancak gerçekte bu süreçte rafinajın büyük kısmının gerçekleştiği TÜPRAŞ'ın bir kamu iktisadi teşebbüsü oluşu ve AFİF ve Akaryakıt Tüketim Vergisi nedeniyle akaryakıtın nihai satış fiyatının ciddi ölçüde devlet tarafından tespit edildiği kabul edilmelidir. Bu çerçevede, 07/08/1990 tarihinde yürürlüğe giren 90/741 sayılı Bakanlar Kurulu kararnamesi ile AFİF ve Akaryakıt Tüketim Vergisi miktarları belirlenirken İzmir Rafinerisinin gümrüksüz rafineri satış fiyatından düşük bir fiyatın esas alınamayacağı kabul edilmiş ve bu suretle örneğin ATAŞ Mersin Rafinerisine en az

[33] Yaşar Cengiz, **Akaryakıtların Vergilendirilmesi ve Vergilendirme Politikaları 1980 – 1999**, Ankara, 1999, sayfa 45 - 48

TÜPRAŞ kadar vergi ve fon ödeme yükümlülüğü getirilmiştir. Dolayısıyla yasal hükme rağmen 1989 sonrasında da akaryakıt fiyatlarının belirlenmesinde devlet müdahalesinin zımni olarak sürdüğünün göz önüne alınması gerekir.[34]

1990'lı yıllarda Türkiye akaryakıt piyasası sunum tarafındaki faaliyetlerin bazen olumlu, bazen ise olumsuz yönlerde hızlandığı ve bu dalgalı değişim sürecinin mevcut mevzuatın oluşturulmasına zemin hazırladığı görülmektedir.

05/09/1990 tarihli ve 90/7 sayılı Kamu Ortaklığı Kurulu kararı gereğince POAŞ özelleştirme kapsamına alınmıştır.

Başlangıcı 1970'li yıllara dayanmakla birlikte 1991 yılındaki Körfez Savaşı sonrasında Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinde artan terör sorununun ekonomik araçlarla azaltılması için İran ve Irak sınırları kullanılarak gerçekleştirilen sınır ticaretine müsaade edilmiş ve hatta bu ticaret Bakanlar Kurulu kararları ile desteklenmiştir. Geçen yıllar içinde sınır ticaretinin yanı sıra bilhassa kamyon ve tankerlerin üzerindeki mutat akaryakıt depolarının doldurularak ülkeye motorin sokulması uygulaması ve dolayısıyla vergi geliri kaybı gitgide artmış, dağıtım şirketleri aleyhine haksız rekabet ortamı oluşmuştur.

Özellikle benzin ve motorin üzerindeki vergi yükü artışının da etkisiyle akaryakıt piyasasında standart ve kayıt dışı akaryakıt ticareti ve kaçakçılık 1990'lı yıllar boyunca yüksek bir seviyeye erişmiştir.

Türkiye'de ilk olarak 1986 yılında konutlarda ve işyerlerinde kullanılmaya başlayan doğalgazın yaygınlaşması fuel oil ve kalorifer yakıtı kullanımını, 1993'ten itibaren araçlarda otogaz kullanılması ise benzin ve motorin kullanımını olumsuz yönde etkilemiştir. Bu süreçte rafinerilerin kurulu kapasiteleri de sabit kalmıştır.

Her ne kadar 89/14264 sayılı kararnameye göre Türkiye'deki rafineri satış fiyatlarının serbest piyasa koşullarında belirlenmesi gerekiyorsa da 1990'lı yıllarda hükümetlerin anti-enflasyonist çabalarından ve popülist yaklaşımlarından kaynaklanan

[34] ibid, sayfa 37

müdahaleleri sonucu, rafinerilerin uluslararası piyasalarda oluşan fiyatlar üzerinden döviz ödeyerek aldığı ham petrolden elde ettikleri ürünleri, yurt içi piyasalarda dünya fiyatlarının altında satmak durumunda kaldıkları görülmüştür. Bu durumun ancak, 89/14264 sayılı kararnameyi yürürlükten kaldıran 98/10345 sayılı Bakanlar Kurulu kararına istinaden oluşturulan ve 01/07/1998 tarihinde devreye giren Otomatik Fiyatlandırma Mekanizması (OFM) ile birlikte sona erdiği söylenebilir.[35]

OFM sisteminde petrol ürünleri fiyatı uluslararası piyasa fiyatlarına göre belirlenmeye başlamıştır. Rafineri satış fiyatları, ülkemize en yakın konumda olan İtalya piyasasında belirlenen ürün fiyatlarının temel alındığı ithal değer eşitliği fiyatının artı - eksi % 3'ü arasındaki fiyat değişim aralığı içinde kalacak ve ithal değer eşitliği fiyatının % 3 fazlası olan tavan fiyatı aşmayacak şekilde belirlenmiştir. Son yedi günün ithal değer eşitliği fiyatları ortalaması bu aralığın dışına çıktığı halde ise tavan fiyatın yeniden belirlenmesi gerektiği benimsenmiştir.[36]

OFM'nin devreye girmesi ile dağıtım şirketlerinin ve bayilerin petrol ürünleri satışından elde ettiği kâr payları maktu tutarlara bağlanmıştır. Bu sisteme göre petrol ürünlerinin fiyatları ne kadar değişirse değişsin, dağıtım şirketinin ve bayiinin elde edeceği kâr dolar cinsinden maktu olarak sabit kalmıştır. Ancak OFM pompa fiyatlarının oluşmasında büyük bir etken olmakla birlikte, vergi oranlarını kapsamadığı ve bu oranların belirlenmesini hükümete bıraktığı için fiyat oluşumunda tam belirleyici olmamıştır.[37] 1998 sonrasında maktu AFİF miktarları da PİGM tarafından çıkarılan çok sayıda[38] seri tebliğ ile tespit edilmiş ve düzenlenmiştir.

Diğer taraftan bu yıllarda akaryakıt piyasasının sunum tarafında rekabetin ve hizmet kalitesinin artması doğrultusunda olumlu gelişmeler de yaşanmıştır. Liberalleşmeye bağlı olarak Türkiye'de faaliyet gösteren akaryakıt dağıtım şirketi sayısı 1989 yılında henüz 6 (POAŞ, BP, Shell, Turcas, Mobil ve Tabaş) iken, 1996'da 12'ye yükselmiştir.

---

[35] Cengiz Soysal, **Rekabet Perspektifinden Türkiye Akaryakıt Sektörü**, Rekabet Kurumu, Uzmanlık Tezi, Ankara, 2003, sayfa 24

[36] Nazım Bayraktar, "Türkiye Enerji Mevzuatı", Enerji Uzman Yardımcıları Aday Memur Eğitim Programı Kurs Notu, Ankara, 2007, sayfa 61

[37] Cengiz Soysal, sayfa 24

[38] OFM nedeniyle akaryakıt fiyatlarında ortaya çıkan değişiklikler neticesinde AFİF'in sık sık yeniden tespiti gerekmiş ve PİGM, 1998 – 2001 arasındaki üç yıl içerisinde AFİF miktarlarını tespit etmek üzere 179 adet tebliğ çıkarmıştır.

Kurulan dağıtım şirketlerinin statüsü 1993 yılından itibaren PİGM tarafından çıkarılan tebliğler ile düzenlenmiştir. PİGM'in bu dönemdeki düzenleyici işlemleri kapsamında ilgili mevzuata aykırı fiilleri tespit edilen kişilere kesilen idari para cezaları da yer almaktadır.

POAŞ'ın % 51 hissesinin blok satış yöntemiyle İş Bankası – Doğan Holding ortaklığı ile kurulan İş Doğan Petrol Yatırımları Anonim Şirketi'ne 2000 yılında 1,26 milyar Amerikan Dolarına satılmak suretiyle özelleştirilmesi neticesinde, kamu kesiminin akaryakıt dağıtımındaki payı oldukça azalmıştır. POAŞ'ta geriye kalan % 42 oranındaki Hazine hissesinin de 2002 yılında halka arz yöntemiyle özelleştirilmesi neticesinde devlet akaryakıt dağıtım sektöründen çekilmiştir.

Diğer taraftan, Bakanlar Kurulu'nun 05/07/2002 tarihinde yürürlüğe giren 2002/4313 sayılı "Akaryakıt Dağıtım ve Pazarlama Şirketlerinin Kurulmasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Kararı" ile anılan tarihe kadar PİGM tebliğleri ile düzenlenmekte olan akaryakıt dağıtım şirketi kurulması hususu artık Bakanlar Kurulu kararnamesine dayandırılmıştır. Bu kararnamenin uygulanmasına dair PİGM tebliği de 01/11/2002 tarihinde yürürlüğe girmiş ve Lisans Yönetmeliğinin EPDK tarafından 25/06/2004 tarihinde yayımlanmasına kadar yürürlükte kalmıştır.

Yukarıda bahsi geçen kararname ve tebliğ, Kanun'un yürürlüğe girdiği tarihte akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetlerini düzenleyen en önemli mevzuat metinlerini oluşturmaktadır. Ancak söz konusu mevzuat dağıtım şirketi olmayı birçok sayısal sınırlamaya tabi tutmuştur.

Kanun'un kabul edildiği tarih itibariyle dağıtım şirketi statüsü kazanabilmek için uyulması gereken bu sayısal sınırlamalar;

1) Şirketin 2002 yılı için asgari 15 trilyon liralık sermayesinin bulunması,

2) Rafinerilerden alınacak veya ithal edilecek akaryakıtı depolayacak veya stoklama imkânı sağlayacak bayi depoları haricinde minimum 10.000 metreküp

kapasiteli olmak üzere en az iki tüketim bölgesinde toplam 50.000 metreküp kapasiteli depolama tesisinin mülkiyetine sahip olunması,

3) Depolama tesislerinin kara tankerlerine dolum yapabilecek dolum kollarına sahip olması; tesislerden en az birisinin deniz ile bağlantılı olması ve deniz tankerlerinden tahliye/dolum yapabilecek özelliklere sahip olması

4) İlk kuruluşta en az 20 adet akaryakıt satış istasyonunu faal hale getirmiş olmasıdır.

Bu noktada, Kanun'un en önemli amaçlarından birisinin açıklanan koşulların yarattığı sınırlı piyasa ortamının kaldırılması olduğu söylenebilir.

Öte yandan, Kanun'un yürürlüğe girmesinden önceki dönemde PİGM tarafından akaryakıt sunum faaliyetleri konularını düzenlemek üzere çıkarılmış olan diğer tebliğler ise şunlardır:

— "Petrol Ürünleri İthalinde Uygulanacak Tebliğ"

— "Ham Petrol ve Petrol Ürünlerinin Alım, Satım, Fiyatlandırma Esasları ile Akaryakıt Fiyat İstikrar Fonunun İşleyişi Hakkında Kararın Uygulanmasına Dair Tebliğ"

— "Akaryakıt İstasyonları (Yeni Kurulacak) Arasında Mesafe Şartı Aranması Hakkında Tebliğ"

PİGM'in anılan tebliğlerinde ilki Lisans Yönetmeliği'nin yürürlüğe girdiği 17/06/2004 tarihinde, son ikisi ise 01/01/2005 tarihinde yürürlükten kaldırılmıştır.

1.2.2 Yürürlükteki Düzenlemeler

Bu başlık altında, akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetlerini düzenleyen ve halen geçerli olan mevzuatın oluşum süreci, temel gerekçeleri ve nelerden ibaret olduğu

konuları üzerinde durulacaktır. Söz konusu mevzuat kapsamında önemli etkileri bulunduğu kabul edilen kanun ve yönetmelik gibi düzenlemeler Üçüncü Bölümde daha ayrıntılı olarak irdelenecektir.

1.2.2.1. *Düzenlemelerin Mahiyeti*

1982 Anayasasında Türkiye akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetleriyle doğrudan bağlantılı bir hüküm bulunmamaktadır. Ancak, Anayasa'nın "Ekonomik Hükümler" bölümünde yer alan piyasaların denetimi ve dış ticaretin düzenlenmesi başlıklı 167 nci ve tabii kaynakların aranması ve işletilmesi başlıklı 168 inci maddenin dolaylı olrak bu konuyla ilişkilendirilmesi mümkündür.

Esas itibariyle, akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetlerini ayrıntılı şekilde düzenleyen yasal metin ise 5015 sayılı Petrol Piyasası Kanunudur. Bölüm başlıkları dikkate alındığında bu Kanun'un düzenlediği hususlar şunlardır:

1- Amaç, kapsam, tanımlar ve kısaltmalar,

2- Lisansların tabi olacağı usul ve esaslar, lisans sahiplerinin temel hak ve yükümlülükleri,

3- Lisans türleri ve faaliyetlerin kısıtlanması,

4- Fiyat oluşumu, kamulaştırma, erişim ve eşgüdüm,

5- Bilgilerin toplanması, kayıt düzeni, denetim ve tebligat,

6- Diğer hükümler (petrol stokları, serbest kullanıcı, ulusal marker),

7- Cezalar, idari yaptırımlar, dava hakkı ve yönetmelikler,

8- Kaçak petrole ilişkin hükümler,

9- Geçici ve son hükümler.

Kanundaki düzenlemelere istinaden oluşturulan ikincil mevzuat ise yönetmelikler, tebliğler ve Kurul kararlarından oluşmaktadır.

Ayrıca, söz konusu piyasa faaliyetleriyle ilişkili olarak özellikle vergi, gümrük, ve dış ticaret konularında çeşitli yasalar bulunmakta olup, bu yasaları uygulamakla görevli kurumlarca akaryakıt piyasasıyla bağlantılı konularda yönetmelik, tebliğ ve genelge biçiminde çok sayıda idari düzenleme de yapılmıştır. Bu çalışmada yeri geldikçe sözü geçen düzenlemelere de değinilmektedir.

1.2.2.2. *Düzenlemelerin Oluşum Süreci ve Gerekçeleri*

Mevzuattaki temel düzenleme olan Petrol Piyasası Kanunu'nun hazırlık çalışmaları ilk olarak ETKB bünyesinde 1997 yılında başlatılmıştır. Fakat bu taslak çalışmasının başlangıçtaki hedefi yeni bir kanun hazırlamak olmayıp; 6326 sayılı Petrol Kanunu'nun ham petrol, doğal gaz ve petrol ürünlerini içerecek şekilde değiştirilmesi ve böylece petrol piyasasındaki besleme ve sunum tarafı faaliyetlerinin tümünün tek bir yasal çatı altında toplanmasıdır. Ancak çalışmalar ilerledikçe, önce petrol besleme tarafı faaliyetleri ve daha sonra doğal gaz piyasası faaliyetleri taslak çalışmasının çerçevesi dışına çıkarılmış ve ayrı yasaların kapsamında değerlendirilmişlerdir.[39]

ETKB tarafından hazırlanan ilk taslak metin ilgili kamu kurumlarının görüşlerinin[40] alınmasını takiben 2001 yılının Aralık ayında Başbakanlığa gönderilmiş ve Bakanlar Kurulunca "Petrol Piyasası Kanunu Tasarısı" olarak 18/02/2002 tarihinde karara bağlanmıştır. Türkiye Büyük Millet Meclisine (TBMM) gönderilen bu ilk tasarı henüz komisyonda görüşülmekteyken, 22. dönem TBMM'nin seçilmesi nedeniyle kadük olmuştur.

İlk tasarı genel hatlarıyla incelendiğinde, piyasada faaliyette bulunmanın EPDK'dan lisans almaya dayandırıldığı görülmektedir.[41] Böylece, Türk enerji hukukuna 2001 yılında kabul edilen Elektrik Piyasası Kanunu ile girmiş olan "lisans"

---

[39] 4646 sayılı Doğalgaz Piyasası Hakkında Kanun 02/05/2001 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 6326 sayılı Petrol Kanununun yerine hazırlanarak 17/01/2007 tarihinde TBMM tarafından kabul edilen 5574 sayılı Türk Petrol Kanunu ise 12/12/2007 tarihi itibariyle Cumhurbaşkanlığı makamı tarafından TBMM'ye geri gönderilmiş durumdadır.

[40] Bu kurumlar Adalet Bakanlığı, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı, Devlet Planlama Teşkilatı, Hazine Müsteşarlığı, Dış Ticaret Müsteşarlığı, EPDK, Rekabet Kurumu, Sermaye Piyasası Kurulu, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı ve Türk Standartları Enstitüsü'dür. Bu kurumlar arasında görüşleri en geniş ölçüde benimseneni ise Sermaye Piyasası Kurulu olmuş ve taslaktaki toplam 40 noktada Sermaye Piyasası Kurulu'ndan gelen görüşler doğrultusunda revizyon yapılmıştır.

[41] Her ne kadar taslak hazırlık çalışmalarının ilk halinde Petrol Kanunundaki uygulamanın devamı olarak piyasada faaliyet göstermenin ön koşulu "belge" almak olarak öngörülmüş ise de daha sonra Devlet Planlama Teşkilatı'nın önerisi üzerine "lisans" tabiri benimsenmiştir.

kavramı petrol piyasası için de uygulanmaya başlamıştır. İlk tasarının mevcut Kanun'un oluşturulmasında geniş çapta etkili olduğu ve halen yürürlükte olan Kanun ile 18/02/2002 tarihli ilk tasarı arasında kapsamlı benzerlikler bulunduğu söylenebilir. Bu nedenle Kanun'un sözü geçen ilk tasarının devamı olarak ortaya çıktığı sonucuna varılabilir.

Fakat 18/02/2002 tarihli ilk tasarı geçerli Kanun'a göre, akaryakıt piyasası sunum tarafına ilişkin olarak daha geniş bir serbesti rejimi öngörmektedir. İlk tasarıda örneğin bayilik veya taşıma faaliyetleri düzenleme sahası dışında bırakılmıştır. Dolayısıyla ilk tasarıda yetkili kurum olarak öngörülen EPDK'nın yetki ve görev sahası daha dar tutulmaktadır. Daha fazla serbestlik içeren bir mevzuatın oluşturulması çerçevesinde tarafımızca da savunulan hususlardan bazıları söz konusu tasarıda yer aldığı halde Kanun'a yansıtılamamıştır. Sözü geçen hususlara Üçüncü Bölümde daha ayrıntılı olarak değinilecektir.

İlk tasarının kadük olmasından sonra, konu 2003 yılı içerisinde ETKB tarafından tekrar ele alınmıştır. Oluşturulan ve görüşlerin bildirilmesi için kamuoyuna duyurulan ikinci tasarının ilk taslağında yer alan Petrol Piyasası Kurumu kurulması önerisi, çalışmaların ilerlemesiyle taslak metinden çıkarılmış[42] ve yetkinin EPDK'ya verilmesi görüşü yeniden hâkim olmuştur.

Kamuoyu görüşlerinin alınmasını takiben hazırlanan ikinci tasarı 15/10/2003 tarihinde Bakanlar Kurulu tarafından kabul edilmiş ve iki gün sonra TBMM'ye sevk edilmiştir.

Kanun'un söz konusu ikinci tasarısının genel gerekçesine göre, piyasa ekonomisinin kurumsallaştırılması ve rekabet ortamını geliştirme politikaları çerçevesinde uluslararası norm ve standartlar ile Avrupa Birliği müktesebatına uyum çalışmaları doğrultusunda petrol ve petrol ürünleri endüstrisinde de mevcut yasal düzenlemelerin bütünlük içinde yenilenmesi ve piyasaların bu anlayışa göre

[42] Başbakanlık Kanunlar Kararlar Genel Müdürlüğü'nün 17/10/2003 tarihli ve B.02.0.KKG.0.10/101–410/4638 sayılı yazısıyla TBMM'ye sevk edilen tasarının genel gerekçesinde Petrol Piyasası Kurumu adıyla yeni bir organ oluşturularak piyasa faaliyetlerinin bu organ bünyesinde düzenlenmesinin hedeflendiği belirtilmesine karşın, tasarının maddelerinde Petrol Piyasası Kurumundan bahsedilmemiş ve EPDK yetkili kurum olarak kabul edilmiştir.

düzenlenmesi ve yeniden yapılandırılması ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Yeniden yapılanma sürecinde; petrol kaynaklarının aranmasına ve yeryüzüne çıkarılıp teslime hazır hale getirilmesine yönelik faaliyetler ile yurt içinden veya dışından teslim alınan petrolün kullanıcılara sunumuna kadar yapılan piyasa faaliyetlerinin birbirinden ayrılması temel yaklaşımı benimsenmiştir.[43]

Tasarıdaki düzenlemeler ile piyasalarda rekabet ortamının geliştirilmesine ve kaliteli ürün sunumuna yönelik tedbirler geliştirilmeye çalışıldığı ve haksız rekabetin önlenmesi için tedbirler alındığı, ancak bu önlemler piyasa teşekkülü boyutuyla sınırlı tutularak bu konuların uygulamasında ilgili kurumların görev alanlarına müdahil olunmamasına özen gösterildiği belirtilmiştir.[44]

Kanun'un genel gerekçesine göre petrol sektörü, aramadan petrolün tüketiciye ulaştırılmasına kadar bütünleşmiş bir faaliyetler zinciridir. Dünyadaki petrol faaliyetleri dikey bütünleşik yapılar sayesinde yatırım maliyetinin düşmesine yol açmakta, bu suretle tüketiciye daha ucuz ve kaliteli ürünün güvenli bir şekilde ulaştırılması mümkün olmaktadır ve bu Kanunla da dikey bütünleşmiş bir yapılanmaya imkân sağlanmaktadır.[45]

Kanun tasarısı TBMM Başkanlığı tarafından tali komisyon olarak Plan ve Bütçe Komisyonu ile Adalet Komisyonuna ve esas komisyon olarak da Sanayi, Ticaret, Enerji, Tabiî Kaynaklar, Bilgi ve Teknoloji Komisyonuna sevk edilmiştir. Tali komisyonlar tasarı hakkında rapor vermemişlerdir.

Tasarıyı, ilgili kurumların temsilcilerinin katılımıyla 05/11/2003 ve 11/11/2003 tarihlerinde gerçekleştirilen iki toplantıda inceleyip görüşen 24 üyeli TBMM Sanayi, Ticaret, Enerji, Tabiî Kaynaklar, Bilgi ve Teknoloji Komisyonu tasarıyı genel olarak olumlu mütalaa etmiş ve maddelerin görüşülmesine oybirliği ile geçilmiştir. Fakat maddelerin müzakeresi sırasında çeşitli görüş farklılıkları ortaya çıkmış ve akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetlerine ilişkin çeşitli konularda önemli kısıtlamalar tasarıya eklenmiştir.

[43] Petrol Piyasası Kanunu Tasarısı, 15/10/2003, sayfa 1
[44] ibid, sayfa 2
[45] ibid, sayfa 2

Tasarı komisyondaki iktidar partisine mensup milletvekillerinin oylarıyla kabul edilerek TBMM Genel Kuruluna sevk edilmiştir. Komisyondaki ana muhalefet partisine mensup 7 milletvekili ise tasarıdaki bazı maddelere muhalefet şerhi düşmüştür. Muhalefet şerhi düşülen başlıca konular şunlardır[46]:

1-) Tasarıdaki yetkili kurumun idari ve teknik kapasitesi yeterli olmadığı ileri sürülen EPDK yerine bağımsız bir Petrol Piyasası Kurumu olması gerekmektedir.

2-) Bayilerin lisansa tabi tutulması bürokratik karmaşa ve mali külfet yaratacaktır.

3-) Bayilik ve dağıtım kesimleri arasına yerleştirilen lisanslı depoculuk maliyetleri arttıracaktır, bunun yerine her dağıtıcının kendi depolama tesislerine sahip olması uygun olacaktır.

4-) Tek elden satım sözleşmelerinin bayileri uzun süre bir dağıtıcıya mahkûm edecektir.

5-) Dağıtıcıların kendi işlettiği istasyonlar aracılığı ile toplam yurt içi pazar payının % 15'i oranında satış yapabilmesi yüksek bir oranı ifade etmektedir. Bu oran bayiler aleyhine haksız rekabet yaratacaktır ve bu nedenle dağıtıcıların ancak eğitim amaçlı olmak kaydıyla en fazla iki istasyon işletme hakkına sahip olması uygundur.

6-) Kanuna aykırı faaliyet gösteren bayilerin faaliyetlerinin mühürleme suretiyle durdurulması diğer lisanslı kişilere uygulanmayan ve adil olmayan bir düzenlemedir.

Komisyonda kabul edilen yasa tasarısı 04/12/2003 tarihinde TBMM Genel Kurulunda yaklaşık 6 saat süre ile görüşülmüş ve konu hakkında 16 milletvekili söz almıştır. Meclis görüşmelerinde iktidar partisi milletvekilleri tasarıdan yana görüş belirtmiş, ana muhalefet partisi temsilcileri ise yasa tasarısını genel olarak olumlu bulmakla beraber maddelerine ilişkin karşı çıktıkları hususları dile getirmişlerdir.

[46] "Sanayi, Ticaret, Enerji, Tabiî Kaynaklar, Bilgi ve Teknoloji Komisyonu 1/691 Esas Sayılı Raporu", Ankara, 18/11/2003, sayfa 6

TBMM tarafından kabul edilen 5015 sayılı Petrol Piyasası Kanunu Cumhurbaşkanı tarafından onaylandıktan sonra 20/12/2003 tarihli ve 25322 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Kanun'un petrol piyasasıyla ilgili olarak EPDK'ya verdiği görevleri yerine getirmek üzere Kurul'un 13/01/2004 tarihli ve 288/14 sayılı kararına istinaden EPDK bünyesinde bir ana hizmet birimi olarak kurulan Petrol Piyasası Dairesi Başkanlığı, 19/01/2004 tarihinde 17 personel ile görevine başlamıştır.

Kanun'un Geçici 1 inci maddesinin beşinci fıkrasındaki *"Lisans yönetmeliği yürürlüğe girinceye kadar, faaliyete ilişkin lisans isteminde bulunulamaz. Lisans yönetmeliğinin yürürlüğe girişi, Kanunun yayımı tarihini takip eden yüz sekseninci günü aşamaz."* hükmü uyarınca, ikincil mevzuatı oluşturan en önemli düzenleme olarak nitelendirilebilecek Lisans Yönetmeliği'nin belirlenen sürenin dolduğu 17/06/2004 tarihine kadar yürürlüğe girmesi gerekliliği çerçevesinde çalışmalar imkanlar dahilinde süratle yürütülmüş, Lisans Yönetmeliği'nin ilk taslağı 16/03/2004 tarihi itibariyle oluşturulmuştur.

Lisans Yönetmeliği'nin hazırlanan taslağı hakkında ilgili birim ve kurumlar ile kamuoyunun görüşleri alınmış ve yapılan kapsamlı değerlendirmeler neticesinde kabul edilen 'Petrol Piyasası Lisans Yönetmeliği' yasal süresinin son günü olan 17/06/2004 tarihinde 25495 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. EPDK'ya ilk lisans başvurusu ise 29/06/2004 günü yapılmıştır.

Lisans Yönetmeliği'ni takiben aynı yıl içerisinde ikincil mevzuat kapsamında; 17/07/2004 tarihinde 'Petrol Piyasası Tarifeler Yönetmeliği', 10/09/2004 tarihinde 'Petrol Piyasasında Uygulanacak Teknik Kriterler Hakkında Yönetmelik', 17/11/2004 tarihinde ise 'Petrol Piyasasında Ulusal Marker Uygulamasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik' yürürlüğe girmiştir.

Yönetmelik çalışmaları daha sonra da devam etmiş ve 06/01/2005 tarihinde 'Petrol Piyasasında Yapılacak Denetimler ile Ön Araştırma ve Soruşturmalarda Takip Edilecek Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik', 09/12/2005 tarihinde 'Petrol Piyasası Bilgi Sistemi Yönetmeliği', 12/04/2006 tarihinde 'Petrol Piyasasında Ulusal Marker

Uygulamasına İlişkin Yönetmelik'[47] ve 27/05/2007 tarihinde 'Kaçak Petrolün Tespit ve Tasfiyesine Dair Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik' yürürlüğe girmiştir.

Başta Lisans Yönetmeliği olmak üzere Kanun'a istinaden çıkarılan bu yönetmelikler ile akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetlerine ilişkin hak ve yükümlülükler ayrıntılı biçimde düzenlenmiştir. Yönetmeliklerin detaylı biçimde düzenlemediği hususlar ise tebliğler ve Kurul kararları ile tespit edilmiştir.

Ancak bu süreç içerisinde akaryakıt piyasası sunum tarafına ilişkin olarak düzenlemeler yapan tek kurum EPDK değildir. Akaryakıt piyasasında gerek Bakanlar Kurulu'nun kararları gerekse çeşitli kamu kurumlarınca çıkarılan düzenlemeler de etkili olmuştur.

Bu kapsamda Bakanlar Kurulu'nun aldığı başlıca düzenleyici kararlar olarak; 28/01/2005 tarihinde yürürlüğe giren 'Ulusal Petrol Stoğu Komisyonunun Çalışmalarına Dair Esaslara İlişkin Karar'ı, 10/08/2005 tarihinde yürürlüğe giren 'İşyeri Açma ve Çalışma Ruhsatlarına İlişkin Yönetmeliği' , 05/08/2006 tarihinde yürürlüğe giren 'İhraç Edilecek Elektrik Üretiminde Kullanılacak Fuel Oil Teslimlerinde Uygulanacak ÖTV Tutarına İlişkin Karar'ı ile 'İhraç Malı Taşıyan Araçlara Motorin Tesliminde ÖTV ve KDV İstisnası Uygulanacak Sınır Kapılarına İlişkin Karar'ı ve biodizelin harmanlanması ve harmanlama amacıyla teslimi konularını düzenleyen ve 28/12/2006 tarihinde yürürlüğe giren ÖTV'ye ilişkin kararı sayılabilir.

Diğer taraftan özellikle İçişleri, Maliye, Ulaştırma, Sanayi ve Ticaret, Bayındırlık ve İskân, Çevre ve Orman bakanlıkları ile bunların bağlı kuruluşlarının akaryakıt piyasası alanında etkili düzenleme veya işlemler yapma yetkileri bulunmaktadır.

Söz konusu kurumlar, içerikleri sebebiyle akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetleriyle bağlantılı çok sayıda yönetmelik, tebliğ ve genelgenin yürütülmesinden sorumlu durumdadır.

[47] Petrol Piyasasında Ulusal Marker Uygulamasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmeliği yürürlükten kaldırmıştır.

Bu kapsamda örnek vermek gerekirse İçişleri Bakanlığı vesayetindeki yerel yönetimler İşyeri Açma ve Çalışma Ruhsatı Yönetmeliği'nin, Maliye Bakanlığı akaryakıttan alınan ÖTV'ye ilişkin tebliğlerin, Ulaştırma Bakanlığı Karayolu Taşıma Yönetmeliğinin, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı motorlu araçlara ilişkin yönetmeliklerin, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı imar planlarına ilişkin yönetmeliklerin, Çevre ve Orman Bakanlığı Çevresel Etki Değerlendirmesi yönetmeliğinin yürütmesinden sorumludur.

1.3. Mevcut Düzenlemelerin Piyasa Üzerindeki Genel Etkileri

Kanun'un 20/12/2003 tarihinde yürürlüğe girmesi ile petrol piyasasında yeni bir dönem başlamıştır.

Anılan tarihten sonra ilk aşamada, yeni piyasa düzeninin hukuki alt yapısını oluşturacak ikincil mevzuat hazırlanmıştır. Hazırlanan ikincil mevzuat esas olarak Kanun'a dayanmaktadır. Fakat Kanun'un düzenlenmesi hususunda EPDK'yı yetkilendirdiği örneğin lisans verilmesi veya denetim usullerinin belirlenmesi gibi konularda, EPDK'nın daha önce elektrik ve doğalgaz piyasaları hakkında kabul ettiği lisans veya denetim konulu yönetmeliklerinden kısmen yararlanıldığı, bu düzenlemelerin benzerlikler göstermesinden anlaşılmaktadır.

Uluslararası alanda enerji piyasalarının düzenlenmesi çerçevesinde elektrik ve doğalgaz piyasaları için yapılan daha köklü ve kapsamlı çalışmalar ile farklı ülke deneyimlerinin bulunduğu göz önüne alındığında, petrol piyasasının düzenlenmesinde elektrik ve doğalgaz piyasalarındaki düzenlemelerden yararlanılması temelde makul görülebilir. Fakat petrol piyasası bütünü içindeki akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetlerinde bir kamu tekelinin, üçüncü taraf erişimi sorununun ya da onaya tabi tarife ihtiyacının bulunmayışı, dünya genelinde alt yapı endüstrileri olan elektrik ve doğalgaz piyasaları için kabul gören düzenleyici mantığın akaryakıt piyasası sunum tarafındaki faaliyetlerle birebir örtüşmemesine yol açmıştır. Bu nedenle, işleyen bir akaryakıt piyasası ile düzenleme kuramı arasında kurulacak uyum için gerekli öğelerin belirlenmesine ihtiyaç vardır.

İkincil mevzuatın yayımlanmasını takiben, piyasada faaliyet gösteren firmaların lisanslandırma süreci içerisinde kayıt altına alınması çalışmalarına başlanmıştır. Ancak, bu lisanslandırma süreci başlangıçta bazı zorlukları da beraberinde getirmiştir. Özellikle

kamuoyunun yeni piyasa düzeni hakkındaki bilgi eksikliği, Kanun ile diğer kurumların mevzuatının birbirleriyle tamamen uyumlu olmayışı, bayilik lisansı başvurularının sayısal yoğunluğu işlemleri güçleştirmiştir. Öte yandan sadece elektrik ve doğalgaz piyasalarını düzenlemek amacıyla kurulan EPDK'nın personel, bilgi işlem ve fiziki mekân alt yapısının anılan piyasalara göre çok daha hareketli ve tabana yayılmış durumdaki petrol piyasasını kayıt altına almakta zaman zaman yetersiz kalması da zorluklar oluşturmuştur.

Lisanslandırma sürecindeki anılan zorluklara ek olarak lisans başvurularının, piyasa oyuncularının durumlarını Kanun'a uygun hale getirmesi için verilen yasal sürenin son günlerine bırakılması, söz konusu yasal sürenin dolduğu 20/12/2004 günü itibariyle EPDK'da ciddi bir başvuru yığılmasına yol açmıştır.[48]

Kanun'un Geçici 1 inci maddesinin ikinci fıkrasının ikinci cümlesindeki *"Başvurusunu yapmış ancak işlemleri tamamlayamayan kişilerin faaliyetlerinin devamı için, üç ayı aşmamak üzere ek süre verilmesinde Kurum yetkilidir."* hükmüne istinaden 14/12/2004 tarihli ve 394/82 sayılı Kurul kararıyla işlemlerin tamamlanması için ilgililere üç ay süre verilmiştir. Söz konusu üç aylık sürenin dolduğu 20/03/2005 tarihi itibariyle piyasada lisanssız faaliyette bulunma imkanı kalmamıştır. Fakat anılan tarih itibariyle lisans alamamış durumdaki lisans dosyalarının incelenmesi Lisans Yönetmeliği'ne eklenen Geçici 8 inci maddeye istinaden 01/07/2005 tarihine kadar sürdürülmüştür.

4628 sayılı Elektrik Piyasası Kanunu'nun 4 üncü maddesinin dördüncü fıkrası uyarınca Ankara'da bulunan bir düzenleyici kurum olan EPDK'nın, yurt sathına yaygın durumdaki lisanssız piyasa oyuncularını 20/03/2005 tarihi itibariyle kendi başına etkin biçimde denetlemesi mümkün olamamıştır. Her ne kadar lisansı bulunmayan kişilere ilişkin bilgiler anılan tarihte İçişleri Bakanlığı'na gönderilmişse de piyasada etkin denetimlere ancak 22/05/2005 tarihinde Sanayi ve Ticaret Bakanlığı ve 14/06/2005 tarihinde İçişleri Bakanlığı ile denetimlere ilişkin işbirliği protokolleri imzalanmasından sonra başlanmıştır. Özellikle 2005 yılının Temmuz ayından itibaren gerçekleştirilmeye

[48] EPDK'ya 29 Haziran 2004 ve 06 Aralık 2004 tarihleri arasında 2565 lisans başvurusu yapıldığı halde, yasal sürenin son iki haftasını teşkil eden 07 – 20 Aralık 2004 tarihleri arasında 7746 lisans başvurusu yapılmıştır.

başlanan yoğun denetimler neticesinde bazıları kasıtlı bazıları ise bilgisizlik veya ihmal nedeniyle piyasada faaliyet gösteren yaklaşık iki bin akaryakıt bayisi mühürlenmiş ve daha sonra idari para cezasına maruz kalmıştır. Sonrasında, lisanssız bayilere akaryakıt ikmal eden dağıtıcı lisansı sahiplerine de idari para cezası verilmiştir. Belirtilen idari para cezalarının iptali için Danıştay nezdinde açılan davaların birçoğu halen devam etmektedir. İzah edilen denetim ve idari para cezası uygulama süreci piyasanın Kanun'a uygun faaliyet gösterme bilincini geliştirmekle birlikte, denetimler ve davalar nedeniyle oluşan ilave iş yoğunluğunun EPDK'nın düzenleyici işlevini arka plana iterek, kuruma akaryakıt piyasası alanında denetleyici bir rol yüklediği söylenebilir.

Piyasanın kayıt altına alınması tüketiciler için muhataplarının, yatırımcılar için rakiplerinin, düzenleyici otorite için piyasa oyuncularının ve kamu maliyesi için ise mükelleflerin belirlenmesi bakımından yararlı olmuştur. Bu sayede akaryakıt piyasasındaki en önemli sorun olan kaçak ve standart dışı akaryakıt ile mücadelenin idari alt yapısı oluşturulmuştur. Ancak, söz konusu idari alt yapının yarattığı bürokrasinin ve maliyetlerin de göz ardı edilmemesi gerekmektedir.

Bu süreçte 01/01/2006 tarihinden itibaren ham petrol, akaryakıt, ihrakiye, madeni yağ ve baz yağların resmi isimlendirilmesi yapılmıştır. Aynı tarihten itibaren motorin türleri, benzin türleri, otobiodizel ve yakıtbiodizelin üretimi, yurt dışı ve yurtiçi kaynaklardan temini ve piyasaya arzına ilişkin teknik düzenlemeler de yürürlüğe girmiştir.

05/01/2006 tarihli ve 630/26 sayılı Kurul kararı ile biodizel üreticileri de işleme lisansı kapsamında kayıt altına alınmıştır. Bu karar biodizel üreticilerinin teknik mevzuat ile belirlenen standartlarda üretim yapmasını sağlarken, çoğu üreticinin bu teknik standartlara uyum kapasitesinin olmayışı nedeniyle piyasada faaliyet gösteren biodizel üreticisi sayısında sınırlayıcı etki yaratmıştır.

Diğer taraftan, ulusal marker konusunda önemli hazırlık çalışmalarının yapıldığı 2006 yılı içinde öncelikle, 17/03/2006 tarihinde EPDK ile Türkiye Bilimsel ve Teknik Araştırma Kurumu (TÜBİTAK) arasında ulusal markerin üretimi konusunda işbirliği protokolü imzalanmış ve daha sonra 12/04/2006 tarihinde yayımlanan 'Petrol Piyasasında Ulusal Marker Uygulamasına İlişkin Yönetmelik' ve 19/04/2006 tarihinde

yayımlanan 'Ulusal Marker Uygulama Faaliyetleri ve Ulusal Marker Teminine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Karar' ile konuya ilişkin ikincil mevzuat uygulamaya hazır hale getirilmiştir.

Akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetlerini önemli ölçüde etkileyen bir diğer mevzuat ise 01/08/2006 tarihinde yürürlüğe giren 'Dağıtıcılar Arası Akaryakıt Ticaretine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Karar'dır.

01/01/2007 tarihinden itibaren fuel oil türleri, gazyağı, yakıt nafta ve denizcilik yakıtları da teknik düzenlemelere tabi tutulmuş ve böylece piyasadaki tüm akaryakıtların teknik düzenlemesi tamamlanmıştır. Aynı tarihte, akaryakıta ulusal marker eklenmesi uygulaması da fiilen başlamıştır.

13/02/2007 tarihinde yürürlüğe giren 5576 sayılı Kanun vasıtasıyla ulusal marker uygulamasının ve kaçak petrol ile mücadelenin hukuki alt yapısı güçlendirilmiştir. Buna göre kaçak petrolü satışa arz eden, satan, bulunduran, bu özelliğini bilerek ticari amaçla satın alan, taşıyan ve saklayan kişilerin iki yıldan beş yıla kadar hapis cezasına çarptırılacaktır. Kanun bu kişilerin ayrıca yirmi bin güne kadar adli para cezası ve tasfiye edilen kaçak petrolün vergiler dahil satış bedelinin üç katı tutarında idari para cezası ile cezalandırılmasını öngörmektedir. Bu yasa ile ayrıca, kaçak petrole ilişkin mahkûmiyet hükmü kesinleşenler lisanslarının iptali ve yeniden lisans alamamak suretiyle piyasa dışına çıkarılmaktadır.

Yukarıda özetlenen düzenlemelere tabi olarak 04/02/2008 tarihi itibariyle petrol piyasasında 11887 istasyonlu ve 2994 istasyonsuz olmak üzere toplam 14881 bayilik lisansı, 4688 taşıma lisansı, 158 madeni yağ lisansı, 80 depolama lisansı, 47 dağıtıcı lisansı, 56 serbest kullanıcı lisansı, 59 ihrakiye teslim lisansı, 54 işleme lisansı, 12 iletim lisansı ve 5 rafinerici lisansı geçerli bulunmaktadır.[49] Dolayısıyla petrol piyasası için EPDK'dan alınan ve geçerliliğini sürdüren lisans sayısının toplamda 20040 adet olduğu görülmektedir.

[49] Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu web sitesi, Erişim: http://www.epdk.org.tr, 04/02/2008

Mevcut rafinerici lisanslarından 4 ünün sahibi olan TÜPRAŞ 26/01/2006 tarihi itibariyle özelleştirilerek fiilen Koç Holding bünyesine katılmıştır. Faal rafinerilerin tamamını işleten TÜPRAŞ halen tam bir özel sektör tekeli konumunu muhafaza etmektedir. Bununla birlikte, 06/12/2007 tarihinde Doğu Akdeniz Petrokimya ve Rafineri Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi de rafinerici lisansı almış ve hakkında uygun bulma kararı alınan 2 rafinerici lisansı başvurusunun işlemleri de sürmektedir. Lisansa konu tesislerin faaliyete geçmesiyle, yukarıda belirtilen tekel durumu ortadan kalkacaktır.

Tablo 1.1.'den de anlaşılacağı üzere; akaryakıt piyasasında faaliyet gösteren dağıtıcı lisansı sahiplerinin 2006 yılı akaryakıt satış miktarları incelendiğinde Türkiye akaryakıt piyasasında motorin kullanımının bariz üstünlüğü göze çarpmaktadır. Ayrıca önceki yıllarla mukayese edildiğinde, motorin kullanımının hızlı şekilde yaygınlaştığı, benzin kullanımının küçük düşüşlere karşın hemen hemen sabit kaldığı ve doğalgazın ülke çapına yayılması ile fuel oil kullanımının azalma eğiliminde olduğu görülmektedir.

Tablo 1.1. Türkiye Yurt İçi Akaryakıt Satışları (2006)[50]

Akaryakıt Türü	**Miktar (Ton)**	**Oranı (%)**
Motorin	13.164.318	63,24
Benzin	2.714.875	13,05
Fuel Oil	2.703.276	12,98
Jet Yakıtı[51]	2.188.892	10,52
Gazyağı	21.208	0,10
Biodizel	20.840	0,10
Yakıt Nafta	3.721	0,01
Toplam	**20.817.130**	**100**

Her ne kadar dağıtım şirketleri bildirim yükümlülükleri kapsamında akaryakıt satışlarını EPDK'ya beyan etmek zorundaysa da EPDK'daki mevcut bilgiler belirli bir açıklama formatı çerçevesinde henüz kamuoyuna resmen duyurulmamıştır. Dolayısıyla

[50] http://www.epdk.org.tr/lisans/petrol/izlemebilgileri/2006/dagiticisirketsatisi/dagiticisirketsatisi.htm 18/09/2007

[51] TÜPRAŞ satışları ve dağıtıcı lisansı sahiplerince yapılan ithalatın toplamından oluşmaktadır.

dağıtım şirketlerinin satışları ve pazar payları hakkındaki özel çalışmalardan faydalanılması gerekmektedir. Pazar paylarının resmen tespiti ve kamuoyuna duyurulmasının piyasa şeffaflığına katkı sağlanması beklenmektedir.

Mevcut verilere göre dağıtım şirketleri arasında akaryakıt pazarı lideri olan Petrol Ofisi Anonim Şirketi yaklaşık % 29,5 pazar payına sahiptir.[52] Petrol Ofisi Anonim Şirketi'ni, yaklaşık % 18 pazar payı ile Shell & Turcas Petrol Anonim Şirketi takip etmektedir.[53] Yakın zamandaki birleşmeler ile satışlarını arttıran bir diğer dağıtıcı olan Opet Petrolcülük Anonim Şirketi'nin payı ise yaklaşık % 15 dolayındadır.[54] Ayrıca akaryakıt piyasasında dördüncü sırada olan BP Petrolleri Anonim Şirketi'nin yaklaşık % 14 ve beşinci Total Oil Türkiye Anonim Şirketi'nin de yaklaşık % 5,5 pazar payına sahip olduğu bilinmektedir. Bu firmaları ise Akpet Akaryakıt Dağıtım Anonim Şirketi, Altınbaş Petrol ve Ticaret Anonim Şirketi ve Bölünmez Petrolcülük Anonim Şirketi takip etmektedir.[55]

Buna göre, akaryakıt piyasasında faaliyet gösteren beş büyük dağıtım şirketinin toplamda %82 dolayında pazar payı ile Türkiye akaryakıt piyasasında oligopolistik yönde baskın olduğu ve diğer dağıtıcıların etkilerinin nispeten çok az olduğu anlaşılmaktadır. Keza, pazar yoğunluklarını belirlemekte yararlanılabilecek bir diğer gösterge olan Herfindahl – Hirschman Endeksi (HHI) kullanılarak yapılan incelemeler neticesinde de Türkiye akaryakıt pazarının halen oldukça yoğun bir pazar olduğu ve rekabetin henüz yeterli düzeyde olmadığı görüşüne ulaşılmaktadır. Ancak orta vadede pazar yoğunluğunun azalması beklenmektedir.

Öte yandan ülke geneli dikkate alındığında, son verilere göre her 5938 kişiye ve 65,9 kilometrekareye bir akaryakıt istasyonunun düştüğü görülmektedir.

04/02/2008 tarihi itibariyle en büyük 8 dağıtım şirketinin İstanbul ili Avrupa yakasındaki kurşunsuz benzin 95 oktan satış fiyat ortalaması 3,10 YTL. (2,66 Amerikan Doları); motorin 50'nin satış fiyatı ortalaması 2,62 YTL. (2,24 Amerikan Doları); fuel

[52] Milliyet Gazetesi, sayfa 10, 12/09/2007
[53] Shell & Turcas Petrol Anonim Şirketi web sitesi, Erişim: http://www.shell.com.tr , 20/09/2007
[54] Opet Petrolcülük Anonim Şirketi web sitesi, Erişim: http://www.opet.com.tr/tr/opethakkinda.asp, 20/09/2007
[55] 18/04/2005 tarihli ve 2005/877 sayılı Bakanlar Kurulu kararına göre EPDK tarafından belirlenen en büyük işlem hacmine sahip 8 akaryakıt dağıtım şirketi listesindeki sıralamalarına göre tespit edilmiştir.

oil 6'nın satış fiyatı ortalaması ise 1,13 YTL. (0,97 Amerikan Doları) seviyesinde bulunmaktadır.[56]

1.4. Düzenleme Gelişiminin Olası Faydaları

Kanun ve ikincil mevzuatın yürürlüğe girmesinden sonra bu metinlerde uygulamalarla ortaya çıkan ihtiyaçlar nedeniyle çok sayıda değişiklik olmuştur.

Şöyle ki 11/12/2007 tarihine kadar Kanun'da 3 kez, Lisans Yönetmeliği'nde 16 kez, petrol piyasasıyla ilgili diğer yönetmeliklerde de toplam 16 kez değişiklik yapılmıştır.

Bu noktada, özellikle Lisans Yönetmeliği'nin değiştirilme sıklığı dikkat çekmektedir. Geçen süreçte Lisans Yönetmeliği ortalama 79,5 günde bir değişikliğe uğramış ve bu kapsamda toplam 69 maddeden oluşan yönetmeliğin 28 maddesi bir biçimde değiştirilmiş, yürürlükten kaldırılmış ya da metne sonradan ilave edilmiştir. Bu değişikliklerin kapsamı genelde akaryakıt piyasası sunum tarafına ilişkin olup, değişiklik sebeplerinin mevzuattan ve piyasadan kaynaklanan sebepler olarak sınıflandırılması mümkündür.

Mevzuattan kaynaklanan sebeplerden ilki Lisans Yönetmeliği'nin esasında Elektrik Piyasası Lisans Yönetmeliği temel alınarak hazırlanan ve dolayısıyla öncül (ex-ante) niteliği ağır basan düzenleyici bir hukuki metin görünümünde olmasıdır. Zaten bu iki yönetmeliğin değiştirilme aralıklarının ortalaması da birbirine yakındır.[57] Ancak, özellikle akaryakıt piyasasının hali hazırda rekabete açık yapısının ardıl (ex-post) düzenlemelere daha fazla ihtiyaç duyduğu düşünülmektedir. Ayrıca, kısmen kayıt dışı biçimde işleyen bir petrol piyasanın kayıt altına alınarak yeniden şekillendirilmesi hedefinin yarattığı bürokratik güçlükler de mevzuattan kaynaklanan değişiklik sebeplerinden bir diğeridir.

[56] www.epdk.org.tr, 11/12/2007

[57] Yürürlüğe girmelerinden itibaren 11/12/2007 tarihine kadar; Petrol Piyasası Lisans Yönetmeliği ortalama 79,5 günde ve Elektrik Piyasası Lisans Yönetmeliği ise ortalama 75 günde bir değiştirilmiştir. Ancak, Doğalgaz Piyasası Lisans Yönetmeliği'nin ortalama 640 günde, Sıvılaştırılmış Petrol Gazları Piyasası Lisans Yönetmeliği'nin ise ortalama 136 günde bir değişikliğe tabi tutulduğu görülmektedir.

Mevzuat değişikliklerinin piyasadan kaynaklanan sebeplerinden başlıcası mevcut piyasa oyuncularının oluşturulmak istenen yeni piyasa düzenini kısmen de olsa kabul etmek istemeyişidir. Özellikle mevcut düzenin piyasa oyuncuları açısından sahip olduğu göreceli öngörülebilirlik ve alışılmışlık dikkate alındığında, piyasada zaman zaman oluşan direncin ve taleplerin ekonomik yönden makul karşılanması mümkündür. Fakat bu taleplerin kayıt veya standart dışı faaliyette bulunan piyasa oyuncularının mevcut durumdan kaynaklanan maddi menfaatlerini devam ettirme isteklerinden ayrıştırılması da şarttır. Bu ayrışmanın işleyen rekabet korunarak, en sağlıklı biçimde sağlanması için muhtelif taleplere muhatap kurum olan EPDK'nın düzenleyici kapasitesinin ve kurumsal yapısının her bakımdan güçlendirilmesi gerektiği değerlendirilmektedir.

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE AKARYAKIT PİYASASI SUNUM TARAFININ ULUSLARARASI ÖRNEKLER DÜZLEMİNDE İRDELENMESİ

2.1. Örnek Ülke Deneyimleri

Türkiye akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetlerinin daha serbest ve sağlıklı bir çerçevede yürütülmesi için bu konuda farklı ülkelerin piyasa yapılarının incelenmesi ve çeşitli ülkelerin deneyimlerinden faydalanılması yerinde olacaktır.

Dolayısıyla, Türkiye piyasasına ve düzenlemelerine tecrübeleriyle çeşitli açılardan katkı sağlayabileceği düşünülen, farklı kıtalarda ve farklı gelişmişlik düzeylerinde bulunan sekiz ülkenin akaryakıt piyasası ele alınacaktır.

Piyasa uygulamaları ve düzenlemeleri hakkında bilgi verilmek üzere seçilen ülkeler Amerika Birleşik Devletleri, Kanada, Brezilya, Avustralya, Çin, Nijerya, İspanya ve Birleşik Krallık olup; bu ülkeler ABD'den itibaren kıtalarına göre doğudan batıya sıralanarak inceleneceklerdir. 1 sayılı ekte bu ülkelerin genel istatistik bilgilerinden bazılarına referans için yer verilmiştir. Keza buradaki incelemelerin temel amacı istatistiksel veri aktarımı değil, çeşitli ulusal piyasa deneyimlerinin tespiti ve yorumlanması olduğu için seçilen ülkelerin özellikle orijinal ve dikkat çekici uygulamalarının göz önünde tutulmasına ve konunun özünden fazla uzaklaşılmamasına özen gösterilecektir.

Bu kapsamda piyasa yapıları ve deneyimleri itibariyle, Türkiye akaryakıt piyasasının uluslararası düzlemdeki yerinin doğru biçimde tespiti ve piyasa gelişimi için sağlıklı öneriler geliştirmesi maksatlarına daha fazla katkı sağlayabileceği değerlendirilen ülkeler diğerlerine nispetle daha detaylı olarak tanıtılacaktır.

2.1.1. Amerika Birleşik Devletleri

ABD 2006 yılı verilerine göre yıllık yaklaşık 665,5 milyon ton[58] akaryakıt kullanımı ile Dünya sıralamasında birinci sırada olup, akaryakıt türleri arasında benzin yaklaşık % 58 oranında bir pazar payı ile Amerikalı kullanıcıların en yoğun olarak talep ettiği akaryakıt türüdür. ABD akaryakıt piyasasındaki ürünlerin kullanım miktarı Tablo 2.1.'de yer almaktadır.

Tablo 2.1. ABD Akaryakıt Kullanım Miktarları (2006) [59]

Akaryakıtın Adı	Nihai Kullanım Miktarı (milyon ton)	Kullanım Oranı (yüzde)
Benzin	390,1	58,6
Motorin	184,4	27,7
Jet Yakıtı	59,9	9,0
Fuel Oil	29,9	4,5
Gazyağı	1,2	0,2
TOPLAM	665,5	100

Bilindiği üzere akaryakıt piyasası sunum tarafındaki rafinaj, toptan satış ve perakende satış işlemlerinin "downstream" faaliyetleri kapsamında adlandırılması mümkün olup, ham petrolün veya petrol ürünlerinin boru hatları ve taşıyıcılar tarafından ulaştırılmasının ise "midstream" kesiminde yer aldığı kabul edilmektedir.[60] Bu kapsamda ABD genel olarak "downstream" sektörlerde, özelde ise akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetlerine ilişkin sektörlerde serbest piyasa esaslarını benimseyen bir ülkedir.

[58] Bu çalışmada atıf yapılan kaynaklardan temin edilen varil ve galon cinsi ölçü birimleri ülkemizde yaygın olarak kullanılmadıkları için litre, metreküp veya tona dönüştürülmektedir. Bu kapsamda uluslar arası ölçü standartları dikkate alınarak 1 galon 3,78 litre ve 1 varil 159 litre sayılmıştır. Ayrıca motorin, benzin, fuel oil, etanol ve otogazın yoğunluk oranları ise sırasıyla 0.85 kg/litre, 0.75 kg/litre, 1 kg/litre, 0.79 kg/litre ve 0.56 kg/litre olarak kabul edilmiştir.

[59] Amerikan Enerji Bilgi İdaresi web sitesi, Erişim: http://tonto.eia.doe.gov/dnav/pet/pet_cons_prim_dcu_nus_a.htm, 19/07/2007

[60] "Effects of Mergers and Market Concentration in the U.S. Petroleum Industry", GAO-04-96 Numbered Report to the Ranking Minority Member, Permanent Subcommittee on Investigations, Committee on Governmental Affairs and U.S. Senate; United States General Accounting Office, Washington, USA, Mayıs 2004, sayfa 16

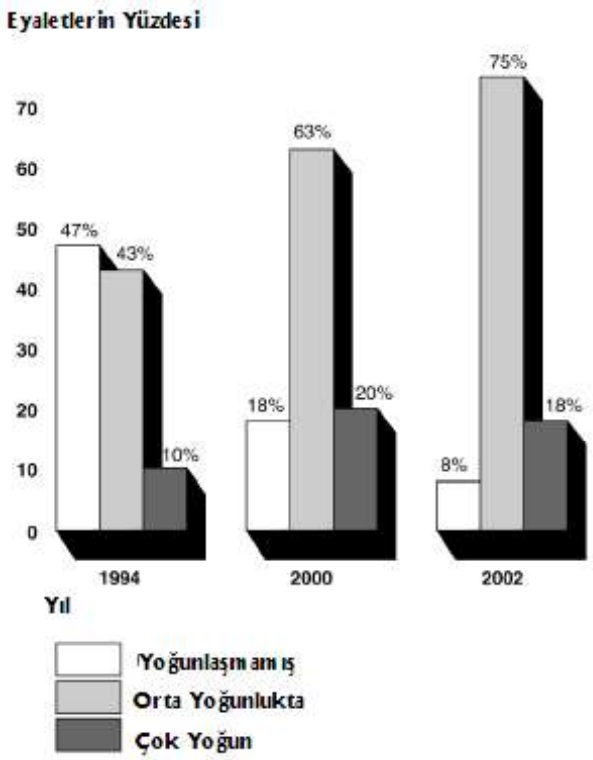
ABD piyasasındaki akaryakıt akım zinciri incelendiğinde, rafinericilerin temin ettikleri ham petrolden elde edilen akaryakıtı doğrudan veya spot ve future piyasa araçlarını kullanmak suretiyle sattıkları görülmektedir. Ülke genelindeki 144 adet rafineriden çıkan akaryakıt, depolama terminallerine veya bazen doğrudan akaryakıt istasyonlarına gelmektedir.[61] Piyasanın asıl işleyiş şekli, rafinerilerden çıkarak depolama tesislerine gelen ürünlerin Temmuz 2006 itibariyle ülke genelinde sayısı 167.476 olan akaryakıt istasyonlarına[62] taşınması ve bu istasyonlarda satılmasına dayanmaktadır.[63] Bu veriler ışığında ABD'de her 1803 kişiye bir akaryakıt istasyonunun düştüğü görülmektedir.

Sözü geçen petrol zincirinde, ExxonMobil, Shell, BP, ChevronTexaco, ConocoPhillips, Map ve Valero petrol şirketleri akaryakıt dağıtımını dikey bütünleşme çerçevesinde sağlayan temel piyasa oyuncularıdır. Söz konusu şirketler ülkedeki rafinaj kapasitesinin çoğuna ve dağıtım ağına hâkimdir.

ABD akaryakıt piyasasının sunum tarafında yer alan toptan ve perakende satış sahaları 1990'lı yıllardan önce yoğun rekabet ortamı nedeniyle çok düşük kâr payları ile çalışmakta ve kemer sıkma politikaları yürütmekteydiler. Bunun sonunda 1990'lı yıllardan itibaren piyasada şirket birleşmeleri artmış ve 1991 – 2000 yılları arasında rafinaj ve toptan satış alanında çalışan şirketler arasında 338 birleşme işlemi gerçekleşmiştir.[64] Bu birleşmelere bağlı olarak ABD akaryakıt piyasasında iki büyük değişim meydana gelmiştir. İlk olarak, ülkede markalı olarak satılan akaryakıta göre daha ucuz olan markasız akaryakıtın kullanımı azalmıştır. İkinci değişim ise rafinericilerin idari ve dağıtım maliyetlerini düşürmek ve daha düşük kredi riski almak için büyük toptan satıcılar ile çalışmayı tercih etmesidir.[65] Ancak, şirket birleşmeleri neticesinde akaryakıt piyasasındaki yoğunlaşma artmış ve akaryakıtın ortalama satış fiyatları litre başına 0,3 – 0,6 Cent dolayında yükselmiştir.[66]

[61] ABD'nin en yüksek kapasiteli rafinerisi yıllık 32,6 milyon ton üretim kapasitesi bulunan Baytown Teksas'daki ExxonMobil Refining and Supply Company'e ait rafineridir.
[62] Amerikan Petrol Enstitüsü web sitesi, Erişim: http://www.api.org/aboutoilgas/sectors/marketing/index.cfm#q2, 27/06/2007
[63] Effects of Mergers and Market Concentration in the U.S. Petroleum Industry, sayfa 23
[64] ibid, sayfa 7
[65] ibid, sayfa 76
[66] ibid, sayfa 2

ABD rafinaj ve toptan akaryakıt satışı piyasaları incelendiğinde, şirket birleşmelerinin de etkisiyle piyasa yoğunlaşma oranının 1990'lı yıllardan itibaren hızla arttığı ve orta yoğunlukta bir akaryakıt piyasası oluştuğu görülmektedir.



Şekil 2.1 Toptan Benzin Satış Piyasasının Yoğunlaşma Oranına Göre ABD Eyaletlerinin Dağılımı[67]

Diğer taraftan, akaryakıtın kullanıcılara ulaştırıldığı son tesis olan akaryakıt istasyonlarının da serbest piyasa kurallarına göre çalıştığı ABD'de, bu akaryakıt istasyonlarının işletme yöntemlerinin aşağıdaki beş tipe ayrılması mümkündür.

1-) *Büyük petrol şirketlerine ait ve bu şirketlerce işletilen markalı istasyonlar*: Bunlar markalı perakende satış yerleri olup, sahiplerinin markalı akaryakıtını satarlar. Akaryakıt istasyonlarının yüzde ondan daha azı anılan kategoride yer almaktadır.[68]

2-) *Büyük petrol şirketlerinden franchise alan bayilerce işletilen markalı istasyonlar*: Bu istasyonları işleten bağımsız bayiler büyük petrol şirketleri ile yaptıkları franchise sözleşmesine dayanarak bu şirketlerden temin ettikleri akaryakıtı, yine petrol

[67] ibid, sayfa 58
[68] "Marketing Infrastructure", America Petroleum Institute Article No: 2006-094, 2006, sayfa 1

şirketi tarafından belirlenen hizmet standartları altında markalı ve perakende biçimde satarlar. İstasyon arazileri bayilerin kendisine ait olabileceği gibi, hem rafinerici hem de dağıtıcı pozisyonundaki petrol şirketine veya üçüncü bir şahsa ait olabilmektedir.[69] Anılan kategorinin tüm istasyonlar içindeki oranı da yüzde onun altındadır.[70]

3-) *Dağıtıcılarca işletilen markalı istasyonlar*: Serbest piyasa anlayışının bir sonucu olarak, bu grup altındaki akaryakıt istasyonları aslında iki varyasyonda faaliyet gösterirler.

İlk yöntem toptancı veya dağıtıcı adı verilen bağımsız toptancı firmaların rafinerilerden veya depolama tesislerinden bir sözleşmeye dayanarak toptan olarak temin ettikleri markalı akaryakıtı kendi arazileri üzerine kurdukları istasyonlarda perakende şekilde satmalarıdır. Bu durumda istasyonu işleten firma esas itibariyle perakendeci konumundadır.

İkinci yöntemde ise söz konusu bağımsız toptancı firmalar bir franchise sözleşmesi vasıtasıyla yetkili bayilik teşkilatlarını ve kendi markalarını oluşturarak gerçek anlamda bir dağıtıcı konumu alırlar. Bu halde bağımsız toptancıların yetkili bayileri bağlı bulundukları dağıtıcıların markalı ürünlerini kendi akaryakıt istasyonlarında perakende olarak satarlar.

ABD'deki akaryakıt istasyonlarının yaklaşık % 70'i dağıtıcı da denilen bağımsız toptancı tüccarların yukarıda açıklanan iki yöntem ile işlettiği istasyonlardır.[71]

4-) *Bağımsız perakendeci tüccarlarca işletilen markasız istasyonlar*: Bu kategoride, uzun dönem sözleşmesi olmaksızın veya spot olarak herhangi bir kaynaktan akaryakıt satın alan perakendeciler, bunu kendi istasyonlarında markasız olarak

[69] Kenneth Grant – David Ownby – Steven R. Peterson, **Understanding Today's Crude Oil and Product Markets**, A Policity Analysis Study by Lexecon, an FTI Company, American Petroleum Institute, 2006, sayfa 21 - 22
[70] Marketing Infrastructure, sayfa 1
[71] ibid, sayfa 2

satarlar.[72] Belirtilen biçimde çalışan istasyonların toplam içindeki oranı yaklaşık % 15 dolayındadır.

5-) *Hiper market istasyonları*: 1990'lı yılların ortalarından itibaren görülen bir işletme yöntemi ise Wal-Mart ve Costco gibi büyük Amerikan hiper market şirketlerinin perakende akaryakıt sektörüne girmeleridir. Bu hiper marketler rafinerilerden spot ya da sözleşmeye bağlı doğrudan satışlar vasıtasıyla temin ettikleri akaryakıtı perakende şekilde tüketiciye satmaktadırlar.[73] Fakat hiper marketler sadece bu yöntemi uygulamakla resmi olarak sınırlandırılmamıştır ve dağıtıcılardan aldıkları ürünleri de tüketiciye ulaştırabilmektedirler. Dolayısıyla hiper marketlerde hem markalı hem de markasız akaryakıt daha ucuz satılabilmektedir. Süratli biçimde yaygınlaşan bu yöntemin sonucu olarak 2005 yılında ABD'deki benzin satışlarının yaklaşık % 15'i hiper marketlerin bünyesindeki akaryakıt istasyonlarında gerçekleştirilmiştir.[74]

Yukarıdaki açıklamalardan da anlaşılabileceği gibi dikey bütünleşik bir piyasa yapısının egemen olduğu ABD akaryakıt piyasasındaki oyuncular "petrol pazarlamacısı" kavramı altında ve serbest piyasa koşullarında belirledikleri işleri yürütmekte ve kendi sivil toplum kuruluşları[75] altında örgütlenmektedirler. "Petrol pazarlamacısı" kavramı altında çalışan firmalar akaryakıt istasyonları, hiper market ve büyük mağazalar, madeni yağ mağazaları, kamyon parkları, petrol taşıma tankerleri, fuel oil büroları veya dökme ürün konulan depolama tesisleri gibi tesislere sahip olabilmektedir.[76] Bu yapı içinde Amerikan piyasasında tescilli markalı akaryakıtların satışı yaygınlaşmaktadır.[77]

Piyasada satılan akaryakıtın fiyatına bakılırsa enflasyon dikkate alınmadığında ABD'de en yaygın tüketilen ürün olan benzinin fiyatının 1920'li yıllardan beri yaklaşık 80 yıldır düştüğü görülür. Üstelik bu süreçte benzin kalitesi ve vergi oranları yükselmiştir.[78] 04/02/2008 itibariyle ülke genelinde normal benzinin litre satış fiyatı

[72] ibid, sayfa 1
[73] Kenneth Grant – David Ownby – Steven R. Peterson, sayfa 21 - 23
[74] "Energy Analysis International Inc., U.S. Hypermarket Petroleum Market Study", 2001 Edition
[75] Bu sivil toplum kuruluşlarına örnek olarak 2002 yılı sonu itibariyle yaklaşık 7 bin dağıtıcı ve bayinin üye olduğu Amerika Petrol Pazarlamacıları Birliği (Petroleum Marketers Association of America – PMAA) verilebilir.
[76] Amerika Petrol Pazarlamacıları Birliği web sitesi, Erişim: http://www.pmaa.org , 13/06/2007
[77] Effects of Mergers and Market Concentration in the U.S. Petroleum Industry, sayfa 70
[78] Robert L. Bradley and Richard W. Fulmer, sayfa 50

ortalaması 0,78 Amerikan Doları ve kırsal motorinin litre satış fiyatı ortalaması 0,86 Amerikan Dolarıdır.[79] Özellikle mevsimsel talep artışı nedeniyle motorin fiyatları kış aylarında benzin fiyatının üzerinde gerçekleşmektedir. Hatta 2004 Eylül'ünden itibaren fiyat ortalamalarına bakıldığında motorin fiyat ortalaması benzin fiyat ortalamasından yüksektir.[80]

ABD'deki serbest piyasa koşulları, maktu vergi oranlarının düşüklüğü ve ham petrol fiyatlarındaki dalgalanmaların bir sonucu olarak akaryakıt fiyatlarında yer ve zamana göre önemli değişimler yaşanabilmektedir. Fiyat esnekliğinin yüksek ve rekabetin yoğun olduğu Amerikan akaryakıt piyasasında benzin, motorin ve jet yakıtı gibi beyaz ürün türleri New York Emtia Borsasında (NYMEX - New York Mercantile Exchange) emtia senedine bağlı olarak işlem görmekte ve en az 1000 varil yani 160 ton akaryakıtı temsil eden bu emtia senetleri opsiyon ve future sözleşmeleri gibi finansal araçlar kullanılarak ülke içi veya uluslararası piyasada el değiştirmektedir.[81]

Akaryakıt piyasada müteakip defalar el değiştirdikten sonra nihai kullanıcıya ulaşmaktadır. 2007 yılının Aralık ayı itibariyle Amerikalı kullanıcıların benzine ödediği bedelin %68'i ham petrol, % 8'i rafinaj, %11'i dağıtım ve pazarlama ve %13'ü vergi kesimlerine aittir. Motorine ödenen bedelin ise % 62'si ham petrol, % 15'i rafinaj, % 9'u dağıtım ve pazarlama ve %14'ü ise vergiye gitmektedir.[82] Zaten ABD'de en fazla kullanılan akaryakıtın motorin değil de benzin olmasında kişi başına düşen gelirin yüksekliği, motorin ve benzin arasında vergi yönünden büyük fark olmaması ve benzinli araçların yüksek performansının etkili olduğu düşünülmektedir.

ABD'nin akaryakıt üzerinden aldığı vergilerin gelişmiş Avrupa ülkelerine göre daha düşük olmasının gerekçeleri, ABD'nin çok geniş bir yüzölçümünün bulunması ve uzak mesafeler dolayısıyla ulaşım amaçlı akaryakıt sarfiyatının yüksekliği, yüksek motor hacimli taşıt kullanma geleneğinin tüketimi arttırması ve vergilerin

[79] http://tonto.eia.doe.gov/oog/info/gdu/gasdiesel.asp, 04/02/2008
[80] "Diesel Fuel Prices Brochure", Energy Information Administration, Brochure Number: DOE/EIA-X063, Nisan 2007, sayfa 2
[81] New York Emtia Borsası web sitesi, Erişim : http://www.nymex.com, 18/06/2007
[82] http://tonto.eia.doe.gov/oog/info/gdu/gasdiesel.asp, 04/02/2008

yükseltilmesine ilişkin politik kararların yoğun toplumsal tepkiler nedeniyle alınamamasıdır.[83]

Bu noktada ABD genelinde 2006 yılında 109 tesiste genelde soya yağı kullanılarak 700 bin ton kadar biodizel üretildiğini belirtmekte de fayda vardır. Üretilen biodizel genellikle Dizel B20 de denilen biçimde, yani % 20 biodizel ve % 80 motorin karışımı halinde kullanılmaktadır.[84] Ülkede biodizel üretim ve kullanım eğilimi son yıllarda oldukça yükselmiştir.

Diğer taraftan, ABD'de akaryakıt piyasası sunum tarafındaki faaliyetlerin daha ziyade kalite standartlarının sağlanması amacıyla teknik düzenlemelere ve çevrenin korunması amacıyla sürüm hacmi ve atık kontrolü yönünden öncül düzenlemelere tabi tutulduğu görülmektedir. Piyasa faaliyetleri üzerindeki esas ardıl kontrol ise Federal Ticaret Komisyonu tarafından rekabetin korunması amacıyla yürütülen soruşturmalar ve anti-tröst yasaları çerçevesinde Adalet Bakanlığı'nın anti-tröst bölümünce mahkemeler nezdinde açılan davalar vasıtasıyla sağlanmaktadır.[85]

ABD'de benzin ve motorinin teknik özelliklerine ilişkin hukuki yapı çevre konusunu düzenleyen Temiz Hava Yasası çerçevesinde federal olarak düzenlenmiş ve akaryakıt, akaryakıtla harmanlanan ürünler ve katkı maddelerinin sınır değerleri Birleşik Devletler Çevre Koruma Ajansı (EPA - Environmental Protection Agency) tarafından yönetmeliklerle tespit edilmiştir. EPA tarafından kabul edilen teknik düzenlemelere göre şehir dışında satılan motorinin 01/06/2006 tarihine kadar milyonda 500 parçacık (ppm) olan kükürt düzeyinin anılan tarihten itibaren şehir dışında satılan motorinin % 80'i ve 01/12/2010 tarihinden itibaren ise % 100'ü için 15 ppm seviyesinin altına çekilmesi gerekmektedir. Söz konusu düzenleme, 2007 yılından itibaren şehir içinde kara taşıtlarına satılan tüm motorinler için geçerli olmuştur.[86]

Ayrıca, münferiden eyaletler de kendi hudutları içinde satılan akaryakıtı teknik düzenlemelere tabi tutmaktadır. Bu çerçevede, ABD'nin değişik eyaletlerinde 17 farklı

[83] Robert L. Bradley and Richard W. Fulmer, sayfa 50-51
[84] ibid,sayfa 4
[85] İlyas Çeliktaş, "Rekabet Kurulu Kararları ve Yargısal Denetimi", Erişim: http://www.hukukcu.com, 20/06/2007
[86] Robert L. Bradley and Richard W. Fulmer, sayfa 86

formülde benzin satılmaktadır. Keza ABD'nin federal yapısı nedeniyle eyaletlerin akaryakıt piyasası alanındaki düzenlemelerinin önemli farklılıklar arz ettiği gözlenmektedir.

Eyalet ve kentlerdeki yerel yönetimlerin akaryakıt türleri için oluşturdukları farklı ve özel çevre koruma kuralları, ülkedeki akaryakıt fiyatlarında özellikle 2000 yılından sonra görülen sıçramaların ham petrol fiyat artışları, rafinerilerin kapasite kullanım oranlarının % 95'lere ulaşması ve yetersiz rafinaj kapasitesi dışında kalan bir diğer sebebidir. Eyaletler ve kentler arasındaki kural farklılıkları zaten kapasite kısıtlaması altında olan akaryakıtın farklı kent ve eyaletlerde satılmasını engellemekte ve bu hukuki karmaşa piyasa esnekliğine zarar vermektedir.[87]

Öte yandan ABD, Uluslararası Enerji Ajansının bir üyesi olması nedeniyle yaklaşık 90 günlük kullanımına eş değer ölçüde petrol stoğu bulundurmaktadır.

2.1.2. Kanada

Bir Kuzey Amerika ülkesi olan Kanada'nın akaryakıt piyasası komşusu ABD'de olduğu gibi serbest piyasa koşullarında oluşmaktadır. ABD ile benzer şekilde dikey bütünleşik yapılar, tescilli marka kullanımı, dağıtıcıların fiyat kontrolü ve Kanada'da "Büyük Kutu" denilen hiper market mağazalarının akaryakıt sektörüne girmesi, tüketicilerin motorinden ziyade benzini tercih etmesi olguları göze çarpmaktadır.

Kanada'da 1970 yılında 58 rafineri bulunmasına karşın, zaman içinde bu sayı azalmış ve mevcut durumda akaryakıt üreten rafineri sayısı 15'e düşmüştür. Bu rafinerilerin toplam yıllık üretimi 111,4 milyon metreküp seviyesindendir.[88] Bu yüksek üretim miktarı ülke içi kullanım verileri ile birlikte değerlendirildiğinde Kanada'nın net bir petrol ürünü ihracatçısı olduğu anlaşılmaktadır.

Genel olarak rafinerilerde olduğu gibi ülkedeki akaryakıt istasyonlarının sayısında da bir azalma yaşanmaktadır. 1989 yılında 20.360 akaryakıt istasyonunun faal olduğu

[87] Robert L. Bradley and Richard W. Fulmer, sayfa 104
[88] "Overview of the Canadian Downstream Petroleum Industry", Natural Resources Canada, Oil Division, Temmuz 2005, sayfa 22

Kanada'da bu sayı 2006 yılı başı itibariyle 14.054'e inmiştir.[89] Bu durumda Kanada'da her 2350 kişiye bir akaryakıt istasyonunun düştüğü görülmektedir.

99 farklı tescilli marka üzerinden akaryakıt dağıtımı yapılan Kanada'daki akaryakıt dağıtım ağı ABD'deki model ile büyük ölçüde benzeşmekte olup, burada da akaryakıt istasyonlarının 5 kategoriye ayrılması mümkündür.

İlk olarak, Kanada'daki büyük petrol şirketleri olan Imperial Oil, Petro-Canada ve Shell toplam 10 rafineriye sahiptirler ve mevcut akaryakıt istasyonlarının %36'sında ürünlerini sattırmakta[90] ve bu istasyonların yarısındaki satış fiyatını kendileri belirlemektedirler.[91]

Ancak, Kanada akaryakıt piyasasında da bölgesel dağıtıcıların rolü ön plandadır. Bölgesel dağıtıcılar, bir temin veya lisanslandırma sözleşmesi altında genellikle iyi bilinen bir tescilli markayı (çoğu zaman bir rafinerici markasını) kullanarak bazı akaryakıt istasyonlarını işleten bağımsız pazarlamacılardır.[92] Ancak bunların, markasını kullandıkları rafinericiden yasal olarak akaryakıt temin etme zorunluluğu bulunmamaktadır. Söz konusu zorunluluğun sözleşme ile kabulü ise mümkündür.

Bir diğer grup ise, yurt dışından veya diğer rafinericilerden temin ettiği akaryakıtı geleneksel biçimde kendi markası altında satan pazarlamacılar olarak kategorize edilebilmektedir.[93]

Sayılanların dışında, Kanada'da Büyük Kutu olarak tabir edilen ve yurt dışından ya da diğer rafinericilerden temin ettiği akaryakıtı yüksek satış kapasitesi olan istasyonlarında ve kendi mağaza markası altında satan[94] hiper market şirketleri de piyasada % 10 dolayında pazar payı elde etmişlerdir.

[89] ibid sayfa 2
[90] ibid,sayfa 16
[91] "National Retail Petroleum Site Census 2005", Mj Ervin and Associates Inc. Publishment, Calgary / Kanada, Haziran 2006, sayfa 8
[92] ibid, sayfa 6
[93] ibid, sayfa 7
[94] ibid, sayfa 8

Bunların haricinde piyasada toptancı brokerlerden aldığı akaryakıtı satan markasız istasyonlar da vardır.

Ülkede kullanılan akaryakıtlar arasında benzin türleri önde gelmektedir.

Tablo 2.2. Kanada Akaryakıt Kullanım Miktarları (2004)[95]

Akaryakıtın Adı	Nihai Kullanım Miktarı (milyon ton)	Kullanım Oranı (yüzde)
Benzin	29,9	% 45,4
Motorin	25,7	% 38,9
Jet Yakıtı	5,2	% 7,9
Fuel Oil	4,8	% 7,2
Gazyağı	0,4	%0,6
TOPLAM	66,0	100

Akaryakıt fiyatları hükümet tarafından tespit edilmeyip, genelde serbest piyasada oluşmaktadır. Yüzölçümü bakımından geniş bir alan kaplayan 5 eyalette halen sürdürülen fiyat kontrol politikaları ise fiyatların düşmesini sağlamamış ancak fiyat dalgalanmalarını azaltmıştır. [96]

Ülke genelinde 29/01/2008 tarihi itibariyle normal benzinin litresinin perakende satış fiyatı ortalaması 1,04 Amerikan Doları, motorinin litresinin perakende satış fiyatı ortalaması ise 1,10 Amerikan Doları seviyesindedir.[97] Akaryakıta federal bazda ve iller bazında vergi uygulanmaktadır. Benzin üzerindeki toplam vergilerin oranı % 22 ile % 44 arasında; motorin üzerindeki vergilerin oranı ise %16 ile %38 arasında değişmektedir.[98]

[95] Uluslararası Enerji Ajansı web sitesi, Erişim: http://www.iea.org/Textbase/stats/oildata.asp?COUNTRY_CODE=CA, 19/06/2007
[96] Değişik usullerde fiyat kontrolü uygulayan eyaletler Prens Edward Adası, Newfoundland and Labrador, Québec, Nova Scotia ve New Brunswick'dir.
[97] Kanada Doğal Kaynaklar Bakanlığı web sitesi, Erişim: http://infocarburant.rncan.gc.ca/prices_byfuel_e.cfm, 04/02/2008
[98] Kanada Doğal Kaynaklar Bakanlığı web sitesi, Erişim: http://infocarburant.rncan.gc.ca/fact_sheets/table1_e.cfm, 22/06/2007

Kanada'da akaryakıt piyasasıyla doğrudan ilişkili olan yasalar 1985 tarihinde çıkarılmış olan Rekabet Yasası ile Acil Durumlar Yasası'dır.

Sözü geçen Rekabet Yasasına göre akaryakıt perakendecileri ve toptan satıcıları için yasak olan eylemler şunlardır:[99]

— Fiyat anlaşmaları veya rekabeti sınırlayıcı anlaşmalar yapmak,

— Anlaşma, tehdit veya taahhüt alma yoluyla bir başka perakendecinin fiyatını etkilemeye çalışmak,

— Perakendeciler için toptan satıcıları ikna ederek indirimli veya düşük fiyattan akaryakıt satan perakendecilere benzin satılmasını önlemek, toptan satıcılar için ise düşük fiyattan satış yapan perakendecilerine akaryakıt sunumunu kesmek.

Diğer taraftan Acil Durumlar Yasası uyarınca, Kanada hükümetinin acil bir durumda petrol ve akaryakıt piyasaları ile bunlara ilişkin teknik donanım, tesis ve stokları kontrol etme veya düzenleme hakkı saklıdır.[100]

Ülkedeki akaryakıt piyasasına ilişkin federal düzenlemelerin birçoğu çevreyi korumak ve akaryakıt kalitesini yükseltmek amaçlarını taşımaktadır. Özellikle 1990 yılından beri rafinaj sanayisi gerek gönüllü olarak gerekse söz konusu federal düzenlemeler nedeniyle çok sayıda çevresel yükümlülük altına girmiştir.[101] Bu kapsamda son olarak benzindeki kükürt oranı 01/01/2005 tarihinden itibaren 30 ppm seviyesinin, denizcilik yakıtları dışında kalan motorinlerdeki kükürt oranı ise 01/06/2006 tarihinden itibaren 15 ppm seviyesinin altına indirilmiştir.

2.1.3. Brezilya

Güney Amerika'nın en büyük ülkesi olan ve ekonomisi itibariyle sıklıkla ülkemiz ile arasında benzerlikler kurulan Brezilya'nın akaryakıt piyasasında 13 rafineri etkin bir

[99] http://infocarburant.rncan.gc.ca/fact_sheets/laws_prices_e.cfm, 22/06/2007
[100] http://infocarburant.rncan.gc.ca/fact_sheets/laws_prices_e.cfm, 22/06/2007
[101] Overview of the Canadian Downstream Petroleum Industry, sayfa 9

kapasite kullanım oranıyla çalışmaktadır. Ülkede en fazla tüketilen akaryakıt motorindir.

Brezilya akaryakıt piyasasındaki en önemli firma aynı zamanda petrol üretimi de yapan ulusal petrol şirketi Petrobras'tır. 2006 yılı itibariyle Petrobras'ın yan kuruluşu olan Petrobras Distribuidora, kendisi veya bayileri tarafından işletilen çoğu şehir içindeki 5870 akaryakıt istasyonu ve yaklaşık % 34'lük pazar payı ile sektör lideridir. Petrobras Distribuidora ürünlerini satan akaryakıt istasyonlarının %11'i firmanın kendisi, %89'u ise bayileri tarafından işletilmektedir.[102]

Yine 2006 itibariyle akaryakıt dağıtım pazarında Petrobras Distribuidora'yı takip eden diğer şirketler sırasıyla Brezilya'nın özel sektör şirketlerinden biri olan Ipiranga ile Shell, ChevronTexaco ve ExxonMobil'dir.[103] Anılan firmalar toplamda piyasanın yaklaşık % 75'ini kontrol etmektedir.[104]

Ayrıca ülkede 29.000 dolayında akaryakıt istasyonu bulunmakta[105] ve her 6431 kişiye bir akaryakıt istasyonu düşmektedir. Ülkede en fazla kullanılan akaryakıt türü motorin olup, akaryakıt kullanım miktarları Tablo 2.3.'de yer almaktadır.

Tablo 2.3. Brezilya Akaryakıt Kullanım Miktarları (2004)[106]

Akaryakıtın Adı	Nihai Kullanım Miktarı (milyon ton)	Kullanım Oranı (yüzde)
Motorin	32,1	46,1
Benzin[107]	27,8	39,9
Fuel Oil	5,6	8,0
Jet Yakıtı	3,3	4,7
Gazyağı	0,9	1,3
TOPLAM	69,7	100

[102] "Petrobras Annual Report", Petrobras Investor Relations and Institutional Communication, Rio de Janerio / Brezilya, 2006, sayfa 38
[103] ibid,sayfa 39
[104] Antonio Çalçada de Sa, "Market Deregulation in Brazil Downstream Market", Houston / ABD, Mart 2002, sayfa 3
[105] ibid, sayfa 3
[106] http://www.iea.org/Textbase/stats/oildata.asp?COUNTRY_CODE=BR&Submit=Submit, 27/06/2007
[107] Kullanılan benzinin 10,7 milyon tonluk kısmı etanoldür.

Son yıllarda petrol üretimi hızlı şekilde artarak 2006 yılında 121,8 milyon tona ulaşan Brezilya kendi petrol ihtiyacını karşılayan ve net ihracatçı olan bir ülke konumuna gelmiştir.[108]

Öte yandan Brezilya 2005 yılındaki 12,9 milyon tonluk üretimi ile dünyanın en büyük etanol üreticisi ve ihracatçısıdır. Ülkedeki otomobillerin yarısından fazlası tamamen etanol ile veya etanol – benzin karışımlarıyla çalışabilmektedir. Brezilya'da etanol ülkenin tropik ikliminde kolayca yetişen şeker kamışından üretilmektedir. Hatta ülke içinden önemli limanlara etanol taşıyacak boru hatlarının yapılması planlanmaktadır.[109]

Araçlarda alternatif yakıt kaynaklarına yönelimin yoğun olduğu ülkede, etanolün yanı sıra biodizel ve sıkıştırılmış doğalgaz (CNG) kullanımı da her geçen gün yaygınlaşmaktadır. Bu kapsamda, kentlerdeki akaryakıt istasyonlarının çoğunluğunda biodizel de satılmaktadır.

Ülkedeki akaryakıt piyasasını düzenleyen en önemli yasal metin ise 06/08/1997 tarihli Petrol Sanayisinin Düzenlenmesine İlişkin Yasadır.[110] Belirtilen yasa ile kurulan özerk bir kurum olan Ulusal Petrol, Doğalgaz ve Biyoyakıtlar Ajansı (ANP – Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis) Federal Senato tarafından belirlenen ve Devlet Başkanınca atanan bir başkan ve dört üye tarafından yönetilir.

ANP doğalgaz ve petrol üretiminin yanı sıra akaryakıta ilişkin rafinaj, işleme, iletim, ithalat ve ihracat faaliyetlerine ilişkin düzenleyici idari yetkilerle donatılmış olup, sayılan faaliyetlerde bulunacak kişilerin ANP tarafından yetkilendirilmesi gerekmektedir. ANP ayrıca, Petrol Sanayisinin Düzenlenmesine İlişkin Yasanın 8 inci maddesinin 17 ve 18 nci bentleri uyarınca düzenlemeye tabi piyasada ortaya çıkan uyuşmazlıkların çözülmesi amacıyla piyasa sözleşmeleri, ürün ticareti, depolama, stoklar ve dağıtım faaliyetlerine dair bilgileri ilgili kişi ve kuruluşlardan talep edebilmekte ve teknik düzenlemeler yapabilmektedir.

[108] "Country Analysis Briefs: Brazil", Energy Information Administration, Ağustos 2006, sayfa 1
[109] ibid, sayfa 4
[110] Diário Oficial da União (Brezilya Resmi Gazetesi), 07/08/1997

Diğer taraftan, Petrol Sanayisinin Düzenlenmesine İlişkin Yasanın 69 uncu maddesi uyarınca Brezilya'da benzin ve motorin fiyatları 01/01/2002 tarihi itibariyle serbest piyasa koşullarında belirlenmektedir.

Ancak, Petrol Sanayisinin Düzenlenmesine İlişkin Yasanın 61-68 inci ve 80 inci maddelerinde Petrobras için önemli istisnalar getirdiği ve Petrobras'ın mevcut sözleşmelerinin ve yönetmeliklerinin geçerliliğini koruduğu görülmektedir.

2.1.4. Avustralya

Avustralya akaryakıt piyasası yukarıda incelenen diğer büyük Anglosakson ülkeleri olan ABD ve Kanada piyasaları ile benzerlikler göstermekle birlikte, bu ülkede birkaç yıldır devam eden petrol piyasasına ilişkin düzenleme çalışmasının yasal yapı bakımından önemli farklılıklara yol açtığı görülmektedir.

Ülkede yıllık 87 bin ton kapasitesi olan Eromanga mini-rafinerisi ile birlikte toplam 9 rafineri % 89'luk kapasite ile faaliyet göstermekte ve yılda 37,5 milyon ton üretim yapmaktadır.[111]

Ülkede dağıtım faaliyeti gösteren 4 büyük firma olan CALTEX-Woolworth, Shell-Coles Myer, BP ve Mobil'in pazar payları toplamı % 90 dolayındadır. Kalan akaryakıt istasyonları ise bağımsız dağıtıcılarca işletilmektedir.

Anılan firmalardan ilk ikisinde ülkenin önemli süper market zincirlerinin hissesi bulunmaktadır. Woolworth veya Coles Myer süper marketlerinden 30 Avustralya Doları (yaklaşık 33 YTL.) tutarında alışveriş yapan kişilere birer müşteri etiketi verilmekte ve söz konusu dağıtıcıların istasyonlardan bu müşteri etiketi ibraz edilerek alınacak her litre akaryakıta 4 Cent (yaklaşık 4,5 YKR.) indirim yapılmaktadır.[112] Üstelik Avustralya Rekabet ve Tüketici Komisyonu'nca (ACCC – the Australian Competition and Consumer Commission) 2004 yılında yayınlanan raporda müşteri etiketi uygulaması,

[111] Kim Donaldson, **Energy in Australia**, Australian Bureau of Agricultural and Resource Economics, Canberra / Avustralya, Mart 2007, sayfa 30
[112] Woolworth web sitesi, Erişim : http://www.woolworths.com.au/AboutUs/OurServices/petroltermsandconditions.asp, 13/07/2007

rekabeti arttırarak fiyatları düşüren ve tüketiciye önemli yararlar sağlayan bir uygulama olarak kabul edilmiştir.[113]

Avustralya'da 1975 yılında 20 bin dolayında akaryakıt istasyonu varken, günümüzde bu sayı yaklaşık 6500'e gerilemiş fakat çalışan istasyonların satış miktarları artmıştır.[114] Bu durumda ülkede her 3229 kişiye bir akaryakıt istasyonu düşmektedir. Ayrıca ülkede en fazla kullanılan akaryakıt türünün benzin olduğu görülmektedir.

Tablo 2.4. Avustralya Akaryakıt Kullanım Miktarları (2004)[115]

Akaryakıtın Adı	Nihai Kullanım Miktarı (milyon ton)	Kullanım Oranı (yüzde)
Benzin	14,3	35,5
Motorin	11,4	28,2
Fuel Oil	9,8	24,3
Jet Yakıtı	4,0	9,9
Gazyağı	0,9	2,1
TOPLAM	40,4	100

Öte yandan, Avustralya petrol sanayisi uzun yıllardır kapsamlı bir dönüşüm içindedir. Bu kapsamda 2004 yılından itibaren yapılan çalışmalar neticesinde 01/03/2007 tarihinde 'Oilcode'[116] da denilen yeni Petrol Yasası yürürlüğe girmiş ve ülkede 1980 yılından beri uygulanan Franchise Yasası ile Akaryakıt İstasyonları Yasası yürürlükten kaldırılarak, anılan yasalar aracılığıyla edinilen deneyimler ışığında piyasa bir bütün olarak yeniden düzenlenmiştir.

Yeni Petrol Yasasının temel unsurlarından ilki, akaryakıt piyasasındaki perakendeciler ile tedarikçiler arasındaki müzakere sürecinin ve sözleşme hükümlerinin güçlendirilmesi ve detaylandırılması suretiyle, söz konusu akaryakıt yeniden satış sözleşmelerinin asgari standartlarının kurulmasıdır. Petrol Yasasının bu amaçla ayrıntılı

[113] "Energy Policies of IEA Countries Australia 2005 Review", International Energy Agency, Head of Publications Service, Paris / Fransa, 2005, sayfa 158
[114] ibid, sayfa 157
[115] http://www.iea.org/Textbase/stats/oildata.asp?COUNTRY_CODE=AU, 13/07/2007
[116] Trade Practices (Industry Codes – Oil Code) Regulations 2006, Select Legislative Instrument 2006 No:304, Canberra / Avustralya, 2006

şekilde düzenlediği başlıca konular sözleşme öncesi bilgilendirme süreci, sözleşmenin uyarlanması ve sözleşmenin karşılıklı olarak veya kendiliğinden sona erdirilmesi yöntemleridir. [117]

Petrol Yasasının ele aldığı diğer hususlar ise toptan satış fiyatlandırmasının şeffaflığının arttırılması, erişimin kolaylaştırılması gibi araçlarla depolama tesislerinin kapı fiyatlarının belirlenme yönteminin ülke genelinde tutarlı hale getirilmesi ve mahkemeler aracılığıyla yürütüldüğü için maliyetleri arttıran uyuşmazlık çözüm mekanizmasına seçenek olarak petrol sunum uyuşmazlıklarının çözümü için bağımsız bir usul oluşturulmasıdır.[118]

47 maddeden oluşan bu Petrol Yasası incelendiğinde, yasanın etkinliğinin izlenmesi görevinin ACCC'ye verildiği görülmektedir.

Petrol Yasasının 5 inci maddesi uyarınca tedarikçi ile perakendeci arasındaki akaryakıt yeniden satış sözleşmeleri bir şekil şartına tabi tutulmamış ve kooperatifler ile yıllık satış miktarı 290 tonun altındaki akaryakıt istasyonları yasanın kapsamına alınmamıştır.

Öte yandan tedarikçi sıfatıyla piyasaya girmek isteyen kişilerin bir açıklama belgesi oluşturması ve yasanın ekinde belirlenen 28 konuya ilişkin bilgi ve koşullarını kendisiyle sözleşme yapacak taraflara sunması istenmiştir. Bu kapsamda herhangi bir izin veya lisans mekanizmasının öngörülmediği ve beyan esaslı olarak piyasaya girildiği görülmektedir.

Diğer taraftan Petrol Yasasının 4 üncü bölümünde piyasa içi sorunların uzlaştırma yoluyla çözümüne dair bir usul oluşturulmuştur. Bu usule göre talep edilmesi halinde ülkenin Sanayi, Turizm ve Tabii Kaynaklar Bakanı tarafından bir 'Uyuşmazlık Çözüm Danışmanı' atanacak ve bu danışman ile belirleyeceği yardımcıları piyasa uyuşmazlıkları hakkında bağlayıcılığı olmayan kararlar vererek, tarafları uzlaştırmaya çalışacaktır.

---

[117] Avustralya Sanayi Bakanlığı web sitesi, Erişim: http://www.industy.gov.au, 13/07/2007
[118] http://www.industy.gov.au, 13/07/2007

2.1.5. Çin

Hızla gelişen büyük bir ekonomi olan Çin'de halen devletçi özellikleri ağır basan sosyalist bir ekonomik model benimsenmiş olmakla birlikte, mevcut sistemdeki kapitalist piyasa unsurları her geçen gün artmaktadır.

Akaryakıt piyasasındaki en önemli iki ulusal kamu şirketi 28.001 akaryakıt istasyonu işleten Sinopec[119] ve 17.952 akaryakıt istasyonu işleten PetroChina'dır.[120] Ulusal şampiyon konumundaki Sinopec, Shell ve ExxonMobil'in ardından dünyanın en fazla akaryakıt istasyonu işleten üçüncü akaryakıt dağıtım şirketi konumundadır.

Ülkedeki akaryakıt istasyonları geleneksel olarak anılan firmalar, il veya belediyelerdeki yerel yönetimler, silahlı kuvvetler ve kırsal kooperatifler tarafından işletilmektedir.[121]

Fakat ülkenin 2001 yılında Dünya Ticaret Örgütü'ne üye olması ve öngörülen geçiş süreçlerinin sona ermesiyle, yabancı özel şirketler 2004 yılından itibaren akaryakıt istasyonu ve 2007 yılından itibaren depolama tesisi işletme imkânına sahip olmuştur. Bunun üzerine BP, Shell, ExxonMobil, CALTEX ve Total Oil gibi büyük petrol şirketleri Çin'de akaryakıt sunum faaliyeti göstermeye başlamışlardır. Ancak, bu şirketlerin piyasa payları henüz oldukça küçüktür.

Toplam yaklaşık 48 bin akaryakıt istasyonunun bulunduğu ülkede her 27.479 kişiye bir akaryakıt istasyonu düşmektedir. Ülkedeki kişi başına düşen milli gelirin düşüklüğü ve az gelişmiş alanların genişliği, aşırı nüfus, resmi ve askeri kuruluşların geniş çaplı akaryakıt sunum faaliyetleri ve bisiklet gibi motorsuz taşıtların yaygın kullanımı kişi başına düşen akaryakıt istasyonu sayısının çok düşük düzeylerde kalmasına yol açmıştır.

Akaryakıt istasyonlarının devlet tarafından kontrolü sürdürülmektedir. Bu süreçte örneğin sadece 2002 yılında Devlet Ekonomi ve Ticaret Komisyonu, İnşaat Bakanlığı ve Sanayi ve Ticaret Bakanlığının işletme ve hizmet kalitesi ile güvenlik önlemleri

[119] Sinopec web sitesi, http://english.sinopec.com, 16/07/2007
[120] "PetroChina 2006 Interim Report, PetroChina Publishment", Pekin / Çin, Ağustos 2006, sayfa 61
[121] "Petrol Stations In China: A Market Analysis", Access Asia Ltd., Haziran 2004, sayfa 1

hakkında yaptığı ortak denetimler neticesinde mevzuata aykırı çalıştığı tespit edilen ülke genelindeki 4.855 akaryakıt istasyonu faaliyetten men edilmiştir.[122]

Ülkede en fazla tüketilen akaryakıt türü motorin olup, akaryakıt kullanım oranları aşağıdaki Tablo 2.5'de yer almaktadır.

Tablo 2.5. Çin Akaryakıt Kullanım Miktarları (2004)[123]

Akaryakıtın Adı	Nihai Kullanım Miktarı (milyon ton)	Kullanım Oranı (yüzde)
Motorin	89,3	54,1
Benzin	47,0	28,5
Fuel Oil	18,4	11,1
Jet Yakıtı	8,0	4,8
Gazyağı	2,3	1,4
TOPLAM	165,0	100

Çin'de akaryakıt fiyatları hükümet tarafından tespit edilmektedir. Ancak 2008 yılından itibaren ülkede ham petrol fiyatı ve maliyetler esaslı yeni bir fiyatlandırma sistemine geçilmesi planlanmıştır. Ancak bu durumda akaryakıt piyasasının uluslararası petrol fiyatı dalgalanmalarına daha açık hale gelmesi beklenmektedir.[124]

Ülkede yukarıda da belirtildiği üzere yaklaşık 28 bin kişiye sadece bir akaryakıt istasyonu düşmesine karşın, akaryakıt istasyonlarının sayısının fazla olduğu düşüncesiyle Devlet Ekonomi ve Ticaret Komisyonu ile İnşaat Bakanlığı tarafından Mart 2003 tarihinde yayımlanan ortak bir tebliğ ile akaryakıt istasyonları arasında mesafe kısıtlaması uygulaması başlatılmıştır. Bu tebliğe göre ülkedeki ekspres yollarda 100 kilometre boyunca en fazla 2 çift, devlet ve il karayollarında ise en fazla 6 çift akaryakıt istasyonu kurulabilir. Şehir içinde ise bir akaryakıt istasyonundan itibaren 900 metre yarıçapındaki alanda başka bir akaryakıt istasyonu kurulamaz. Ayrıca, imar

[122] Çin Günlük Halk Gazetesi web sitesi, Erişim: http://english.peopledaily.com.cn/200301/06/eng20030106_109606.shtml, 16/07/2007
[123] http://www.iea.org/Textbase/stats/oildata.asp?COUNTRY_CODE=CN, 16/07/2007
[124] BBC web sitesi, Erişim: http://news.bbc.co.uk, 30/06/2007

planlarının bu esaslara uygun olması gerekmektedir. Zorunluluktan doğan farklı durumlar rapor edilmelerinin ardından anılan yetkili kurumlarca karara bağlanır.[125]

2.1.6. Nijerya

Afrika ülkelerinin nüfus ve petrol üretimi bakımından en büyüğü olan Nijerya'da yılda yaklaşık 10 milyon ton kadar akaryakıt üreten 4 rafineri bulunmaktadır. Nijerya Ulusal Petrol Şirketi (NNPC – Nigerian National Petroleum Company) tarafından işletilen bu rafineriler teknik donanımın eskimesi, boru hatlarına yönelik çoğu hırsızlık amaçlı saldırılar ve toplumsal rahatsızlıklar nedeniyle kapasitelerinin ancak % 40 kadarını kullanmaktadır.[126] Diğer taraftan, halen bu rafinerilerin özelleştirmesine yönelik çalışmalar da sürdürülmektedir.

Ülkede akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetleri genellikle özel sektörce sürdürülmektedir. Total Oil şirketi % 16 dolayındaki piyasa payıyla ülkenin en önemli akaryakıt dağıtım şirketi konumunda olup, piyasanın % 40 kadarı büyük yabancı petrol şirketlerince kontrol edilmektedir. Ülkenin en büyük özel sektör dağıtım şirketi ise % 11,5 oranındaki pazar payıyla African Petroleum'dur. Öte yandan, 2001 yılından itibaren NNPC de dağıtım faaliyeti yürütmeye başlamış ve % 8,5 oranında bir piyasa payı kazanmıştır. Piyasadaki bağımsız toptan ve perakende satıcıların toplam oranı ise % 38,5 gibi oldukça yüksek bir düzeydedir.[127]

Ocak 2007 itibariyle 10.910 akaryakıt istasyonunun[128] bulunduğu Nijerya'da her 13.574 kişiye bir akaryakıt istasyonu düşmektedir.

Petrol üretmeyen ve daha ziyade motorin kullanan az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin aksine, yıllık ihtiyacının neredeyse on beş katı petrol üreten Nijerya'nın iç piyasasında en fazla tüketilen akaryakıt türü benzindir. Ülkenin gelişmemiş olması nedeniyle aydınlatmada kullanılan gazyağının nispi önemi ise dikkat çekmektedir.

---

[125] Hong Kong Ticaret Geliştirme Konseyi web sitesi, http://www.tdctrade.com/alert/cba-e0304c-4.htm, 16/07/2007

[126] "IMF Country Report", IMF Publications Service, Report No.04/242, Washington / ABD, 2004, sayfa 100

[127] ibid, sayfa 101

[128] Nigerian Muse Gazetesi web sitesi, Erişim: http://www.nigerianmuse.com, 18/07/2007

Tablo 2.6. Nijerya Akaryakıt Kullanım Miktarları (2004)[129]

Akaryakıtın Adı	Nihai Kullanım Miktarı (milyon ton)	Kullanım Oranı (yüzde)
Benzin	6,4	68,8
Motorin	1,5	16,1
Gazyağı	0,9	9,7
Fuel Oil	0,4	4,3
Jet Yakıtı	0,2	2,1
TOPLAM	9,3	100

Nijerya petrol piyasasının serbestleştirilmesi ve fiyat deregülasyonu çalışmaları kapsamında, 19/06/2003 tarihinde Petrol Ürünleri Fiyat Düzenleme Ajansı (PPPRA – Petroleum Product Pricing Regulatory Agency) kurulmuştur. Özerk bir kurum olan PPPRA'nın yönetim kurulu ülkenin çeşitli kurum ve kuruluşlarının toplam 27 temsilcisinden oluşmaktadır. PPPRA'nın tarife kontrolü, piyasa izleme, kamuoyunu bilgilendirme, sektörel rekabeti geliştirme ve benzeri görev alanları mevcuttur.[130]

PPPRA'nın göreve başlamasından kısa bir müddet sonra, Nijerya'da akaryakıt fiyatlarının devlet tarafından tespitine 29/09/2003 itibariyle son verilmiş ve fiyatlar serbest bırakılmıştır. Ancak bir petrol ülkesi olmasından dolayı akaryakıt fiyatlarının düşük seyrettiği Nijerya'da söz konusu fiyat serbestisi perakende satış fiyatlarının zaman içinde yaklaşık iki buçuk misline yükselmesine neden olmuştur.[131] Buna karşın ülkede benzinin litre fiyatı yalnızca 0,59 Amerikan Doları düzeyindedir.[132]

Ayrıca bu süreçte iletim ve depolama tarifeleri PPPRA tarafından belirli şablonlarla kontrol edilmeye başlamış ve yurt içi akaryakıt fiyat dalgalanmalarının önlenmesi maksadıyla Ocak 2006'da Petrol Destek Fonu oluşturulmuştur.[133]

---

[129] http://www.iea.org/Textbase/stats/oildata.asp?COUNTRY_CODE=NG, 18/07/2007
[130] http://www.pppra-nigeria.org, 18/07/2007
[131] http://www.shipperscouncil.com/nsc/portal/trade/policies2.html, 18/07/2007
[132] http://www.pppra-nig44eria.org, 04/02/2008
[133] Oluwole Oluleye, "The Deregulation Policy: An Incentive For Investment In The Nigerian Downstream Petroleum Sector", Presentation At The 2nd Annual African Petroleum, Energy & Mining

2.1.7. İspanya

Batı Avrupa'nın Akdeniz kıyısındaki ülkelerinden biri olan İspanya 1986 yılında Avrupa Birliği'ne üye olmasından itibaren hızlı ve istikrarlı biçimde kalkınmıştır. İspanya akaryakıt piyasasının incelenmek üzere seçilmesinin en önemli nedeni bu ülkenin gerek genel özelliklerinin gerekse piyasa yapısının birçok yönden Türkiye ile benzerlik göstermesidir.

İspanya'da bulunan 9 rafinerinin rafinaj kapasitesi yılda 73,7 milyon tondur. Anılan miktar ülke gereksinimini karşılamaya yeterli olup, son otuz yıldır artmamıştır.[134]

İspanya akaryakıt piyasasının en önemli dağıtım şirketi Güney Amerika ve Batı Avrupa'nın diğer ülkelerinde de faaliyet gösteren Repsol YPF'dir. Repsol YPF %39,6 oranında pazar payı ile akaryakıt pazarının lideri durumundadır.[135] İkinci önemli akaryakıt şirketi ise yaklaşık %17,5 pazar payı bulunan Cepsa'dır. Her iki şirket de İspanyol menşeli özel sektör kuruluşlarındandır. Ayrıca piyasada Shell, BP, Total Oil gibi büyük petrol şirketleri de yer almaktadır. Bu noktada, tarımsal kooperatifler tarafından özel kurallar ve düzenlemelere göre işletilen ve ülkede "Beyaz Pompa" olarak tabir edilen bin dolayında akaryakıt istasyonu bulunduğunu da belirtmekte yarar vardır.[136]

İspanya'da 2005 yılı başı itibariyle 8.687 adet akaryakıt istasyonu bulunmakta[137] ve her 5.146 kişiye bir akaryakıt istasyonu düşmektedir. Yerel imar planı sınırlamaları nedeniyle diğer batı Avrupa ülkelerine nispeten akaryakıt istasyonu yoğunluğu düşüktür. Ancak bu durum bayi kâr paylarının yüksek olmasına yol açmıştır.[138]

İspanya'da en fazla kullanılan akaryakıt türü motorin olup, Tablo 2.7.'de akaryakıt kullanım miktar ve oranları yer almaktadır.

Forum Alongside The 6th China International Petroleum & Petrochemical Equipment Exhibition, Pekin / Çin, Nisan 2006,sayfa 27-28

[134] http://www.eia.doe.gov/emeu/aer/txt/stb1109.xls, 20/07/2007

[135] "Repsol 2006 Fact Book", Repsol Investor Relations, Madrid / İspanya, 2006, sayfa 60

[136] "Energy Policies Of IEA Countries, Spain Country Report", Paris / Fransa, 2005, sayfa 78

[137] Big Oil web sitesi, Erişim: http://www.bigoil.net/news/?id=400, 20/07/2007

[138] Energy Policies Of IEA Countries, Spain Country Report, sayfa 78

Tablo 2.7. İspanya Akaryakıt Kullanım Miktarları (2004)[139]

Akaryakıtın Adı	Nihai Kullanım Miktarı (milyon ton)	Kullanım Oranı (yüzde)
Motorin	31,9	69,8
Benzin	7,5	16,4
Jet Yakıtı	4,8	10,5
Fuel Oil	1,5	3,3
TOPLAM	45,7	100

İspanya petrol piyasasını düzenleyen en önemli yasal metin 1998 tarihinde yürürlüğe giren Hidrokarbonlar Yasasıdır.[140] Esasında Hidrokarbonlar Yasası, doğalgaz ve madencilik de dahil olmak üzere tüm petrol türlerinin arama ve üretiminden başlayarak perakende satışına kadar geçen bütün işlemlerini kapsayan bir düzenlemedir.

Hidrokarbonlar Yasasının ikinci bölümü akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetlerine ilişkin hükümleri içermektedir.

Yasaya göre piyasaya giriş "yetkilendirme" usulüyle gerçekleştirilmektedir. Rafinericiler ile toptan satış operatörleri merkezi yönetim tarafından yetkilendirilmekte ve Sanayi ve Enerji Bakanlığında oluşturulan sicile kaydedilmektedir.

Perakende ürün dağıtıcıları otomobillere, sanayi tesislerine, gemilere ve uçaklara yakıt ikmali yapabilmektedir. Bunlar, özerk bölgesel yerinden yönetimler tarafından yetkilendirilmektedir. Perakende ürün dağıtıcılarınca işletilen tesisler bu özerk bölge yönetimleri tarafından oluşturulan sicillere kaydedilmektedir. Özerk bölge yönetimleri nezdindeki sicillerde bulunan tesis bilgileri yönetmeliklerle belirlenen usuller dahilinde merkezi yönetime bildirilmektedir.

[139] http://www.iea.org/Textbase/stats/oildata.asp?COUNTRY_CODE=ES, 19/07/2007
[140] 34/1998 sayılı Hidrokarbonlar Yasası İspanya Devlet Resmi Gazetesinin 08/10/1998 tarihli nüshasında yayımlanmıştır.

Rafinerici olarak yetkilendirilmenin yasadaki temel ölçütleri 39 uncu maddede yer alır. Buna göre rafinerilerin teknik ve güvenlik koşullarını uygun biçimde sağlaması, çevre koruma şartlarının yeterli olması ve diğer yerel idari düzenlemelere uygun olarak konumlandırılması gerekmektedir.

Rafineri sahipleri ile rafineri sahiplerinin çoğunluk hissesine sahip olduğu şirketler toptan satış operatörü olarak çalışabilmektedir. Bunların haricinde kalan toptan satış operatörlerinin ise hukuki, teknik ve mali yönden toptan satış faaliyetini sürdürebilecek yeterlilikte olması ve hükümet tarafından 120 günlük ikmal miktarına kadar belirlenebilecek asgari güvenlik stoğunu tutması gerekmektedir.

Perakende ürün dağıtıcılarının işlettiği tesislere ilişkin olarak bunların teknik ve güvenlik yönünden gerekli talimatlara uygun olduğunu gösterir idari işlemlerinin yapılmış olması ve tüketicilerin korunması bakımından özellikle ölçüm cihazlarının diğer yasal zorunlulukları yerine getirmesi gerekmektedir.

Hidrokarbonlar Yasası, getirdiği piyasa kurallarını ihlal edenler hakkında çeşitli yaptırımları da içermektedir. Yasanın 113 üncü maddesine göre ödenmesi gereken para cezaları çok ciddi ihlallerde yaklaşık 600.000 – 3.000.000 Euro, ciddi ihlallerde 60.000 – 600.000 Euro ve küçük ihlallerde en fazla 60.000 Euro olarak tespit edilmiştir.[141]

Öte yandan Hidrokarbonlar Yasası uyarınca İspanya'da petrol ürünleri fiyatları serbestçe belirlenmektedir.

2.1.8. Birleşik Krallık

Birleşik Krallık İngiltere, İskoçya, Galler, Kuzey İrlanda ve çeşitli denizaşırı adalardan oluşmaktadır.

Ülkede 1975 yılında 19 olan rafineri sayısı günümüzde 9'a düşmüştür. Ancak bu rafinerilerin kapasiteleri oldukça yüksek olup, yıllık rafinaj kapasitesi 103 milyon ton

[141] Hidrokarbonlar Yasasının orijinal metninde İspanya'nın önceki para birimi olan peseta cinsinden belirtilen para cezaları, 1 Euro = 166 peseta kuru üzerinden Euro' ya çevrilmiştir.

dolayındadır. Rafineriler ülkenin kıyı kesimlerinde bulunmakta[142] olup aralarında en büyüğü güneydeki Fawley bölgesindeki ExxonMobil şirketine ait 19 milyon ton kapasiteli rafineridir.

Birleşik Krallık akaryakıt dağıtım zinciri diğer Anglosakson ülkeleriyle benzeşmektedir. Ülkede rafineri işleten büyük petrol şirketleri ve rafinerici olmayan toptan satıcılar akaryakıtı, büyük petrol şirketlerinin veya süper marketlerin akaryakıt istasyonlarını işleten veya bağımsız perakendecilere teslim etmektedir.[143] Ülkede rafinaj ve dağıtım faaliyeti gösteren ve piyasanın yaklaşık % 90'ına hâkim olan büyük petrol şirketleri BP, Shell, ExxonMobil, ChevronTexaco, ConocoPhillips ve Total Oil'dir. Anılan şirketler arasında BP yaklaşık % 22 oranında[144] pazar payı ile piyasa lideri durumundadır. Sayılanlar dışında ülkede Sainsbury's, Tesco, Morisons ve Asda gibi dağıtım şirketleri de faaliyet göstermektedir.1970 yılında 37.500 olan akaryakıt istasyonu sayısı 2006 yılı başı itibariyle 9.764'e kadar inmiştir.[145] Buna göre ülkede her 6166 kişiye bir akaryakıt istasyonu düşmektedir.

Denizyolu ve demiryolu ulaşımının yaygın biçimde tercih edilmesinin kişi başına düşen akaryakıt istasyonu sayısının ülkenin kişi başına düşen gelir seviyesi dikkate alındığında nispeten düşük kalmasına yol açtığı savunulabilir. Ancak diğer taraftan, akaryakıt istasyonlarının toplam sayısındaki azalmayla bağlantılı olarak istasyonların ortalama ürün satış miktarları ve verimlilikleri artmıştır. Bu noktada akaryakıt istasyonu başına düşen ortalama ürün satışının yıllık 11 bin metreküpün üstüne çıktığını belirtmekte yarar vardır.[146]

Öte yandan diğer istasyon türlerinin aksine, süper marketlerin sahip olduğu akaryakıt istasyonlarının sayısı son yıllarda artmaya devam etmektedir. Bu çerçevede süper marketlerin akaryakıt istasyonlarının sayısı 1.172'ye ulaşmıştır.[147]

---

[142] "UKPIA Statistical Review 2006", United Kingdom Industry Association Limited, Londra / Birleşik Krallık, 2006, sayfa 13
[143] "Competition in the Supply of Petrol in the UK", Office of Fair Trading, Londra / Birleşik Krallık, Mayıs 1998, sayfa 29
[144] ibid, sayfa 30
[145] UKPIA Statistical Review 2006, sayfa 25
[146] ibid, sayfa 26
[147] ibid, sayfa 25

Ülkede en fazla kullanılan akaryakıt türü motorindir. Ancak benzin kullanım miktarı da yüksektir. Ayrıca ülkenin güçlü hava yolu bağlantıları jet yakıtının kullanım oranında göreceli bir artışa yol açmaktadır.

Tablo 2.8. Birleşik Krallık Akaryakıt Kullanım Miktarları (2004)[148]

Akaryakıtın Adı	Nihai Kullanım Miktarı (milyon ton)	Kullanım Oranı (yüzde)
Motorin	24,4	39,4
Benzin	19,5	31,5
Jet Yakıtı	11,9	19,2
Gazyağı	3,9	6,3
Fuel Oil	2,2	3,5
TOPLAM	61,9	100

Birleşik Krallık'ta akaryakıt fiyatları serbestçe belirlenmekte, iletim ve depolama tesisleri etkin şekilde kullanılmakta ve yoğun bir rekabet yaşanmaktadır. Böylece vergi öncesi akaryakıt fiyatlarının diğer Avrupa ülkelerine göre tutarlı biçimde litrede yaklaşık 0,04 Amerikan Doları düşük seyrettiği görülmektedir. Bu rekabete rağmen tüketicilerin ödediği pompa fiyatının % 69'unun dolaylı vergilerden oluşması, Birleşik Krallık'ın benzin ve bilhassa motorin fiyatları yönünden Avrupa'nın en pahalı birkaç ülkesinden birisi olmasına yol açmaktadır.[149]

Ülkedeki akaryakıt fiyatları incelendiğinde motorin litre fiyatı ortalamasının 2,15 Amerikan Doları ve kurşunsuz benzin litre fiyatı ortalamasının 2,05 Amerikan Doları düzeyinde olduğu görülmektedir.[150] Ancak ülkede kurşunsuz benzin fiyatının, motorin fiyatını az farkla aştığı bölgeler de mevcut olup, bu ürünlerin ülkedeki en düşük ve en yüksek satış fiyatları arasında yaklaşık % 15 dolayında bir fiyat marjı vardır.

Birleşik Krallık'ın uluslararası petrol piyasalarında halen belirleyici bir rolü bulunmaktadır. ABD'deki NYMEX' in yanı sıra Londra'daki Uluslararası Petrol

[148] http://www.iea.org/Textbase/stats/oildata.asp?COUNTRY_CODE=GB, 03/08/2007
[149] UKPIA Statistical Review 2006, sayfa 21
[150] http://www.petrolprices.com , 04/02/2008

Borsası da başta Kuzey Denizinde üretilmekte olan Brent ham petrolü olmak üzere çeşitli petrol ürünlerinin dünya çapındaki fiyatının 2005 yılından itibaren tamamen elektronik ortamda belirlendiği önemli kıtalararası petrol borsalarından biri durumundadır. Ayrıca, yine Londra'da ilan edilen Ortalama Navlun Ücretleri Değerlemesi (Average Freight Rate Assessment – AFRA) de deniz yolu ile petrol nakliye bedellerinin belirlenmesinde gösterge olarak kabul edilmektedir.

Birleşik Krallık'daki akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetleri serbest ticaret temeline dayanmaktadır. Bu noktada, rafineriler ve depolama tesisleri kendi arasında yaygın biçimde takas sözleşmeleri yapmakta ve bu sözleşmeler nakliye ve dağıtım maliyetlerini azaltmaktadır. Böylece rafineriler ya da depolama tesisleri yakınlarında bulunan farklı petrol şirketlerinin akaryakıt istasyonlarına akaryakıt ikmal edebilmekte ve buna karşılık istasyonuna ürün verilen şirket kendi tesisinin yakınındaki akaryakıt istasyonlarına akaryakıt vermektedir.[151]

Birleşik Krallık'ın 1998 tarihli Petrol Yasası yalnızca petrol besleme tarafı faaliyetlerini düzenlemekte olup, ülkedeki akaryakıt piyasası üzerindeki mevcut yükümlülükler daha ziyade Avrupa Birliği müktesebatından ve Kyoto Protokolünden kaynaklanmaktadır. Bunun dışında akaryakıt tesisleri hakkında gerek yerel gerekse federal ölçekte çıkarılan başta emlak vergisi olmak üzere muhtelif konulu vergi yasaları da bulunmaktadır.

Birleşik Krallık bir petrol üreticisi olması nedeniyle elde ettiği muafiyete istinaden 67,5 günlük kullanımına eş değer miktarda petrol stoğu tutmaktadır.[152]

Öte yandan, Avrupa Birliği'nin Emisyon Ticareti Planına göre karbondioksit sürümlerinin 2010 yılına kadar %20 ve 2050 yılına kadar %60 azaltılması hedeflenmekte olup[153], sözü geçen hedeflere ulaşmak için akaryakıt türleri hakkında yapılmış teknik düzenlemeler mevcuttur. Bu çerçevede, örneğin kara ulaşımında

[151] "Petroleum and Petroleum Products Market Study Summary Report", Strategic Rail Authority Freight Team, Londra / Birleşik Krallık, Ağustos 2004, sayfa 6
[152] "The UK Downstream Oil Market and Compulsory Stockholding", EMC - Energy Market Consultants Limited, Londra / Birleşik Krallık, Kasım 2003, sayfa 5
[153] Birleşik Krallık İş, Girişim ve Düzenleyici Reform Bakanlığı web sitesi, Erişim: http://www.berr.gov.uk/energy/environment/euets/index.html, 21/08/2007

kullanılan motorin türlerindeki kükürt düzeyi 2005 yılından itibaren 10 ppm düzeyine indirilmiştir.[154]

Ayrıca, Ticaret ve Sanayi Bakanlığı'nın 2007 yılında yayınladığı "Beyaz Belge" uyarınca, yenilenebilir ulaştırma yakıtlarının pazar payının 2010 yılına kadar %5'e çıkarılması hedeflenmektedir.[155]

2.2. Avrupa Birliği Müktesebatı

2.2.1. Akaryakıta İlişkin Temel Politikalar

Avrupa Birliği (AB) 25/03/1957 tarihinde İtalya'nın Roma kentinde imzalanan ve 01/01/1958 tarihinde yürürlüğe giren "Avrupa Ekonomik Topluluğunu Kuran Antlaşma" ile kurulmuştur.

Günümüzde ise AB, 27 ülkeden oluşan ve uluslar üstü bir mahiyet gösteren dünyanın en önemli bölgesel bütünleşme kurumudur. Dolayısıyla gerek dünya çapındaki büyük önemi ve etkisi gerekse Türkiye ile arasındaki katılım müzakerelerinin 03/10/2005 tarihi itibariyle başlamış olması sebepleriyle AB hukuk sistemi olarak da tanımlanabilecek AB müktesebatındaki akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetlerine ilişkin düzenlemelerin incelenmesinde fayda görülmektedir.

AB'nin akaryakıt piyasası konusundaki hedefleri çoğu zaman genel olarak iç enerji piyasasının oluşumu kapsamında düzenlenmektedir. Esasında bir bütün olarak ele alındığında 2005 yılı itibariyle AB enerji ihtiyacının % 37,6'sının petrolden karşılandığı ve petrolün AB'nin en önemli enerji kaynağı olma rolünü en azından 2030 yılına kadar sürdüreceği görülmektedir.[156] Dolayısıyla petrolün önemini koruması ve artan dışa bağımlılık gerçeğine uygun olarak oluşturulan enerji politikası çerçevesinde

[154] The UK Downstream Oil Market and Compulsory Stockholding, sayfa 11
[155] "Meeting the Energy Challenge A White Paper on Energy", Department of Trade and Industry, Londra / Birleşik Krallık, Mayıs 2007, sayfa 108
[156] "European Energy and Transport: Trends to 2030", European Commission, Brüksel / Belçika, Ocak 2003, sayfa 111

benimsenen ve akaryakıt piyasası için de geçerli olan temel ilkeler başta enerji arzının güvenliği, rekabetçi enerji sistemi ve çevrenin korunmasıdır.[157]

Diğer taraftan AB, enerji üretimi ve kullanımı konusunda vergiler aracılığı ile yönlendirme yapmayı planlamaktadır. Birlik, özellikle tüketim vergileri yoluyla çevre kirlenmesi yaratan enerji türlerinin kullanımını azaltmayı, çeşitli vergi teşvikleri yoluyla da yeni enerji kaynaklarının bulunmasını ve üretilmesini özendirmeyi amaçlamaktadır.[158]

Belirtilen temel politikalar çerçevesinde AB'nin direktifler vasıtasıyla düzenlediği başlıklar konuların birbiriyle olan karmaşık ilişkileri nedeniyle çeşitli yönlerden ele alınabilmektedir. Örneğin vergilendirme, çevrenin korunması ve sürdürülebilir kalkınma, ürünlerin uygunluk değerlendirmesi ya da teknik standartlar gibi daha genel konular kapsamında yer alan düzenlemelerin akaryakıt piyasalarına dolaylı ve fakat kapsamlı etkileri mevcuttur. Bu nedenle aşağıda, AB müktesebatının akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetinde bulunan kişilere daha doğrudan etki yapan özellikli unsurlarına değinilmektedir.

2.2.2. Petrol Stokları

Akaryakıt piyasası sunum tarafına ilişkin müktesebat incelendiğinde AB'nin ilk olarak 1968 yılında çıkarılan 68/414/EEC[159] sayılı direktif ile üye devletlere ham petrol ve petrol ürünleri minimum stoğu bulundurma yükümlülüğü getirildiği görülmektedir.

Bu ilk direktifin 1 inci ve 3 üncü maddelerine göre üye devletler, bir önceki takvim yılındaki tüketimlerinin ortalaması temel alınarak benzin, fuel oil ve motorin türlerinin her birinde en az 65 günlük tüketimi karşılayacak şekilde petrol stoğu bulunduracaklardır.

Ancak 1973 yılındaki petrol şoku ve sonraki yıllarda önemi hızla artan çevre politikaları neticesinde 68/414/EEC sayılı direktif çok sayıda değişikliğe uğramış ve

[157] Dış Ticaret Müsteşarlığı web sitesi, Erişim: http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/AB/SanayiSektorDb/AB_Enerji.doc, 23/08/2007
[158] http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/AB/SanayiSektorDb/AB_Enerji.doc, 23/08/2007
[159] EU Official Journal L 308, 23/12/1968, sayfa 14-16

konu son olarak 24/07/2006 tarihinde AB Konseyi tarafından kabul edilen 2006/67/EC[160] sayılı direktif ile yeniden düzenlenmiştir.

2006/67/EC sayılı direktifin 2 nci maddesine göre üye devletler iç mevzuatlarını ortalama günlük iç tüketimlerinin en az 90 günlük kısmı kadar petrol stoğu bulunduracak şekilde düzenlemekle yükümlü kılınmışlardır. Sözü geçen stok benzin, fuel oil ve motorin türlerinin her birinde tutulacak ve ihrakiyecilerin denizcilik yakıtı arzı stok dışı sayılacaktır. Ülke içinde petrol üreten ve net petrol ihracatçısı konumundaki devletler stok yükümlülüklerinden % 25 oranına kadar muaf tutulabilecektir.

2006/67/EC sayılı direktif uyarınca üye devletler petrol stoklarına erişim ve acil durumlarda stokların kullanımını sağlayacak kendilerine özgü düzenlemeleri yapmak ve stoklarının miktarını aylık olarak Avrupa Komisyonuna bir istatistik özeti halinde bildirmekle mükellef tutulmuşlardır.

2006/67/EC sayılı direktifin 7 inci maddesine göre ise hükümetler arası anlaşmalara bağlı olarak, stok tutmakla yükümlü bir kişi, kurum veya kuruluş belirtilen stoğu bir başka ülkenin ulusal sınırları dahilinde de bulundurabilmektedir. Anılan direktif söz konusu uluslararası anlaşmaların içermesi gereken hükümlerin de çerçevesini çizmiştir.

Diğer taraftan, merkezi bir karar mekanizması mevcut olmadığı için stoklarını kullanmak isteyen üye devletler diğer üye devletlere danışmak zorundadırlar.

2.2.3. Stok Dışı Acil Durum Önlemleri

Petrol piyasasıyla ilgili olarak stoklar haricinde AB müktesebatı kapsamında düzenlenen bir diğer konu da acil durum önlemleridir. Konuya ilişkin 1973 tarihli ve 73/238/EEC[161] sayılı direktif üye devletlere, ham petrol ve petrol ürünleri arzında meydana gelebilecek kısıntı veya kesintilerin doğurduğu güçlüklerin hafifletilmesi için gerekli önlemleri alma yükümlülüğü getirmektedir.

[160] EU Official Journal L *217,* 08/08/2006, sayfa 8-15
[161] EU Official Journal L 228 , 16/08/1973, sayfa 1-2

Belirtilen acil durum önlemleri kapsamında üye devletler stoklarını kullanabilecekler, beklenen kısıntıya bağlı olarak tüketim üzerine özellikli veya daha geniş ölçekte sınırlamalar getirebilecek ve belirli kullanıcı gruplarına ürün arzına öncelik verebilecekler ve anormal fiyat artışlarını önlemek için fiyat düzenlemesine gidebileceklerdir. Sayılan yöntemlerin uygulanması için gerekli müdahale planları hazırlanacak ve ilgili kuruluşlar teşkil edilecektir. Keza, üye devletler iç mevzuatlarını belirtilen yönlendirmeler doğrultusunda düzenlemişlerdir.

77/706/EEC[162] sayılı direktif ise belirtilen acil durum önlemlerini daha da arttırmıştır. Buna göre üye devletlerin bir veya daha fazlasında ham petrol veya petrol ürünü arzında güçlük doğması halinde Avrupa Komisyonu'nun en fazla iki ay süreyle tüm AB'nin petrol ürünü tüketimini %10'a kadar kısıtlayıcı kararlar alabilecektir. Ayrıca üye devletler belirtilen kararları uygulamaya geçirmek için gerekli önlemeleri almakla yükümlüdür.

2.2.4. Fiyat Bildirim Mekanizmaları

AB bünyesindeki ortak pazarın tam rekabet koşullarında işlemesi için akaryakıt piyasasındaki fiyatların izlenmesi ve tarafların bilgilenmesi önem taşımaktadır. Bu noktadan hareketle AB ilk olarak 76/491/EEC[163] sayılı direktif ile üye devletlerin petrol ürünlerinin tüketici fiyatları hakkında Avrupa Komisyonu'na bilgi iletmesi hususunu düzenlemiştir. Çeşitli değişikliklere uğrayan 76/491/EEC sayılı direktif, 1999/280/EC[164] sayılı direktif ile yürürlükten kaldırılmış ve konu yeniden düzenlenmiştir.

1999/280/EC sayılı direktifin 1 inci ve 3 üncü maddelerine göre üye devletler, petrol ürünlerinin ve bu kapsamda akaryakıtların her ayın 15'inde ülke sınırları dahilinde gerçekleşen tüketici fiyatlarını 30 gün içerisinde Avrupa Komisyonu'na iletmek zorundadırlar. Tüketici fiyatından kast edilen ise belirli bir kategorideki tüketicilere uygulanan gösterge mahiyetindeki fiyat düzeyi olup, vergi ve diğer yükümlülükleri içermektedir. Anılan direktif uyarınca üye devletler kendi petrol piyasalarını mümkün olduğunca temsil eden bir yöntem ile veri toplayacaklardır.

[162] EU Official Journal L 292, 16/11/1977, sayfa 9 –10
[163] EU Official Journal L 140, 28/05/1976, sayfa 4 –10
[164] EU Official Journal L 110, 28/04/1999, sayfa 9 –11

Direktife uygun olarak Komisyona gönderilen verilerin güvenilir olduğu kabul edilmektedir. Ancak 1999/280/EC sayılı direktifin 7 nci maddesine göre, eğer Avrupa Komisyonu kendisine iletilen bilgilerde anormallikler veya tutarsızlıklar bulursa toplanan verilerde kullanılan hesaplama ve değerlendirme usulleriyle ilgili bilgi verilmesini üye devletlerden isteyebilmektedir.

2.2.5. Biyoyakıtlar

AB müktesebatı içinde biyoyakıt kullanımının yaygınlaştırılması amacıyla çıkarılmış düzenlemeler de mevcuttur. Söz konusu düzenlemeler arasında en önemlisi şüphesiz 2003/30/EC[165] sayılı direktiftir.

2003/30/EC sayılı direktife göre başlıca biyoyakıt türleri biodizel, bioetanol, biometanol, biogaz, biometileter olarak sayılabilir.

2003/30/EC sayılı direktifin 3 üncü maddesi uyarınca, üye devletlerin ulusal piyasalarında asgari biyoyakıt ve diğer yenilenebilir yakıt oranlarını sağlaması gerekmektedir. Bu kapsamda ulusal hedef değerleri de tespit edilmiş olup, kalori değerleri esas alınmak kaydıyla ulaştırma amaçlı tüm petrol yakıtlarının içeriğinin %2'sinin 2005 yılı sonuna kadar ve %5,75'inin ise 2010 yılı sonuna kadar biyoyakıtlar ile diğer yenilenebilir yakıtlardan oluşması sağlanacaktır.

Biyoyakıt kullanımı için tasarlanmamış taşıtlarda kullanılan akaryakıta %5 oranından fazla karıştırılan biyoyakıtların araçlar üzerindeki etkileri üye devletler tarafından izlenecek ve sürüm standartlarının korunması için gerekli önlemler alınacaktır.

Ayrıca üye devletlere, belirtilen amaçlar doğrultusunda aldıkları tedbirleri ve ülkelerinde ulaştırma amaçlı kullanılan biyoyakıt miktarlarını yıllık olarak Avrupa Komisyonu'na bildirme yükümlülüğü getirilmiştir.

[165] EU Official Journal L 123, 17/05/2003, sayfa 42 –46

2.3. Türkiye Akaryakıt Piyasasının Uluslararası Düzlemde Değerlendirilmesi

Bilindiği üzere, konusu her ne olursa olsun dünyadaki gelişme ve eğilimlerden kopuk düzenlemeler sağlıklı işleyemeyecek ve uzun ömürlü olamayacaktır. O halde, Türkiye akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetlerinin ilgili mevzuat aracılığıyla bilimsel, tutarlı, adil ve uygulanabilir biçimde serbestleştirilmesine ilişkin düzenlemeler yapılması için öncelikle, Türkiye akaryakıt piyasasının uluslararası düzlemdeki yerinin yukarıda ayrıntılı şekilde değinilen ülke deneyimleri ve AB müktesebatı ışığında değerlendirilmesi gerektiği düşünülmektedir. Söz konusu değerlendirmenin, Türkiye'nin çeşitli ülkelerin piyasa deneyimlerinden hızla ve etkinlikle faydalanmasına katkı sağlaması da umulmaktadır.

Bu amaçla öncelikle serbest akaryakıt piyasalarının temel özellikleri ve gereksinimleri belirlenecek, daha sonra belirlenen gereksinimleri karşılamak üzere yapılması gereken düzenlemelerin hedef ölçütleri ortaya koyulacak ve nihayet özelde Türkiye akaryakıt piyasası sunum tarafına ilişkin düzenlemelerin bu ölçütlerle ne kadar uyumlu olduğu irdelenecektir.

2.3.1. Serbest Akaryakıt Piyasalarının Temel Özellik ve Gereksinimleri

Başta belirtmek gerekir ki akaryakıtın gerek stratejik önemini ve gerekse yokluğunda ortaya çıkan bunalım koşullarını göz önüne alan ulusal devletler geleneksel olarak akaryakıt arz ve talebi neticesinde oluşan fiyat dengesine ve piyasa taraflarına müdahale etmişlerdir. Bu kapsamda devletler uygun gördükleri yöntemler ile fiyat belirlemişler ve piyasa oyuncularına yetkinlik sağlama düşüncesiyle piyasaya giriş ve piyasadan çıkış engelleri oluşturmuşlardır.

Ancak kalkınma için gerekli enerji ihtiyacı çerçevesinde ulusal piyasaların petrol ve akaryakıt talebi artmaktadır. Küreselleşmenin ön plana çıktığı günümüzde özellikle çok uluslu büyük petrol şirketleri de artan talebe karşılık olarak ürün arzını arttırmak ve ulusal piyasalara girmek veya bu piyasalardaki faaliyetlerini genişletmek eğilimindedirler. Dolayısıyla ekonominin sermeye kanadı, akaryakıt arz ve talebindeki belirtilen artışın karşılanabileceği ve kapitalist ekonomi ilkeleriyle işleyen piyasalara ihtiyaç duymaktadır. Talep ve arzda yaşanan bu gelişmeler özellikle net akaryakıt

ithalatçısı ülkelerin akaryakıt piyasalarını serbestleştirmeye gayret etmesine yol açmaktadır.

Kapitalist piyasalarda karlılık ve verimlilik esas olduğu halde, devletlerin kârlılık yerine kamu yararı ve verimlilik yerine yaygınlık güden korumacı müdahaleleri serbest ekonomik işleyişte aksaklığa sebep olmaktadır. O halde serbest piyasa işleyişinin ve fiyat oluşumunun kısıtlanması salt kapitalist küresel ekonomi ilkeleri temel alındığında doğru değildir. Keza hukuki düzenlemelerin her zaman için piyasa üzerinde baskı oluşturan bir etkisi vardır. Eğer bu etkinin ölçüsü iyi değerlendirilemezse, yapılan düzenleme piyasa aksaklığına yol açacak ve toplumsal maliyet yaratacaktır.

Öte yandan, günümüzde özelde akaryakıtın gelişen ulaşım imkânları ile çok çeşitli kaynaklardan temin edilebilecek ticari bir mal olduğuna şüphe yoktur. Akaryakıt piyasalarının küreselleşme doğrultusunda gelişimi dikkate alındığında ulusal pazarların şeffaf ve eşitlikçi rekabet imkânı bulunan istikrarlı piyasalar haline gelmesi gerekmektedir. Şeffaflık piyasa oyuncularının tam bilgilenmesi ve rekabet edebilirlik ise onların eşit muameleye maruz kalması suretiyle mümkündür. Anılan vasıfların istikrarlı biçimde sürdürülmesi için ise hukuki güvencelere ve piyasa uyuşmazlıklarının adil ve hızlı biçimde çözümüne gereksinim duyulur.

Ancak, akaryakıtın ticari bir mal oluşu onun uluslararası ilişkilerdeki kritik rolünü ortadan kaldırmamakta ve akaryakıtın kesintisi, kalitesizliği, çevreye veya kamunun can ve mal güvenliğine zarar vermesi önemli toplumsal sıkıntılara yol açmaktadır.

2.3.2. Akaryakıt Piyasası Sunum Tarafına İlişkin Düzenleme Hedefleri

Akaryakıt piyasasının temel özellikleri ve gereksinimleri ışığında, akaryakıt piyasası sunum tarafına ilişkin tüm birincil ve ikincil hukuki düzenlemelerin temel prensipleri ne olmalıdır sorusunun reel serbest piyasa koşulları çerçevesinde yanıtlanması gerekmektedir.

Her ne kadar Kıta Avrupa'sı ve Anglosakson hukuk sistemlerinin düzenleme anlayışları büyük farklılıklar gösterse de her iki sistemde de piyasanın sağlıklı işleyişi için çoğu zaman düzenlemeye ihtiyaç duyulduğu görülmektedir. Bu noktada, önemli

sorunları çözme amacı taşıyan düzenlemelerin yan etkilerinin doğru değerlendirilmesi ve düzenleme aksaklıklarına engel olunması gerekmektedir.

Düzenleme kuramına pozitif yaklaşım, serbest piyasanın kendiliğinden gideremediği piyasa aksaklıklarını tarafsız kamu otoritelerinin düzenlemeleriyle gidermeyi öngörür. Akaryakıt piyasasının işleyişini bozan yapay engellerin kaldırılması ve istikrarın, rekabetin, tüketicilerin ve çevrenin korunmasını sağlayacak üst hukuk normlarından oluşan düzenlemeler yapılmasının topluma yarar sağlaması beklenebilir.

Diğer taraftan, düzenleme kuramına olumsuz açıdan bakıldığında ise birçok olumsuz savın ileri sürüldüğü görülür. Akaryakıt piyasaları için de geçerli olduğu değerlendirilen bu olumsuz savlar şöyle sıralanabilir:[166]

1-) Baskı gruplarının düzenlemeleri kullanarak kendi çıkarları doğrultusunda teşvikler yaratması,

2-) Bir düzenleme ile çok kısa süre içerisinde yeni endüstri kolları meydana getirilebilmesi veya mevcut bir endüstri kolunun yok edilebilmesi,

3-) Düzenlemelerin karşılıklı tavizler ve uzlaşma arayışlarıyla yapılması ve bu nedenle yoruma açık belirsiz ifadeler içermesi,

4-) Düzenlemelerin piyasadaki geri bildirim mekanizmalarına zarar vermesi,

5-) Piyasaya girişi güçleştiren düzenlemelerin rekabeti olumsuz etkilemesine karşın mevcut piyasa oyuncuları tarafından desteklenmesi,

6-) Bunalım koşullarının izlerini içeren düzenlemelerin olağan şartlarda kötü sonuçlar vermesi ve yenilikçi girişimleri bastırması,

[166] Robert L. Bradley and Richard W. Fulmer, sayfa 131 – 136

7-) Düzenleyici kurumların ve resmi görevlilerin düzenlemenin doğuracağı maliyetleri üstlenmemesi ve bunların kendi çıkarlarıyla kamu yararından daha fazla ilgilenmesi olasılığının bulunması,

8-) Bazı kesimlerin yoğunlaşmış çıkarlarını koruyan düzenlemelerin yarattığı maliyetlerin daha geniş toplum kesimlerine az miktarlarda dağıtılmasının var olan durumu değiştirecek toplumsal etkinliğin doğmasına engel olması ve dolayısıyla düzenlemeleri yürürlükten kaldırmanın güçleşmesi,

9-) Endüstri kollarının düzenleyici kurum veya kuruluşları çıkarları doğrultusunda etkileyebilmek veya bu kurum ve kuruluşların giderlerini karşılayabilmek için para ve zaman kaybetmesi ve bu kayıpların maliyetleri arttırması,

10-) Ülke çapındaki düzenlemelerin hem ulusal hem de uluslararası boyutta sorunlar yaratabilmesi.

Kanaatimiz odur ki, özellikle yukarıda incelenen ülke deneyimleri ve AB müktesebatı ile düzenleme teorisine yönelik olumlu ve olumsuz çeşitli yaklaşım tarzları dikkate alındığında akaryakıt piyasası sunum tarafına ilişkin düzenleme ölçütlerinin temelde Tablo 2.9.'da yer alan 7 amaç ve bu amaçlara ulaşmak için kullanılması gereken araçlardan ibaret olması gerekir.

Tablo 2.9. Akaryakıt Piyasası Sunum Tarafına İlişkin Düzenleme Ölçütleri

AMAÇLAR	ARAÇLAR
Fiyat Serbestisi	Fiyat müdahalelerinin kaldırılması ve fiyatların serbest piyasa koşullarında oluşmasının sağlanması
Şeffaflık	Piyasa oyuncularından bilgi temini ve kamuoyuna bilgi aktarımı sağlayacak yöntemlerin tespiti ve uygulanması
Rekabet	Rekabeti piyasa taraflarından birisi aleyhine kısıtlayan veya güçleştiren hükümler ile her nevi imtiyaz ve tekellerin kaldırılması ve bu kapsamda aynı kategorideki alıcılara eşit hak ve yükümlülük tanınmasının güvence altına alınması
İstikrar	Piyasa tarafları arasındaki uyuşmazlıkların hızla ve adil biçimde çözümlenmesini sağlayacak yasal mekanizmaların oluşturulması
Arz Güvenliği	Küresel ekonomi koşullarında akaryakıt arz güvenliğinin korunması için uluslar arası ilişkilerin izlenmesi, geliştirilmesi ve akaryakıt stokları ile acil durum önlemlerinin tespiti ve yönetimi
Tüketicinin Korunması	Akaryakıt kalitesine dair teknik düzenlemelere uygunluğun gözetim ve denetimi ile tüketici şikâyetlerinin karşılanması
Çevrenin Korunması	Çevre kirliliğinin önlenmesi ve yenilenebilir akaryakıt türlerinin teşviki

Zaten dünya geneline bakıldığında, Tablo 2.9.'da sayılan amaç ve araçların başta AB olmak üzere gelişmiş ülkeler tarafından benimsendiği ve ulusal mevzuatlarına yansıtıldığı görülmektedir. Ancak, hedeflere bakış açısı ve atfedilen önem ile düzenleme usulü yönünden ülkeler arasında birlik bulunmamaktadır.

Bu noktada ikinci sorun, temel hedeflere hangi kamusal organlar eliyle ulaşılacağıdır. Belirtmek gerekir ki benimsenen veya benimsenmeye çalışılan hedefleri uygulamaya geçirecek kamusal organın yapısı ülkeden ülkeye değişkenlik göstermektedir. Akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetlerinin pazarlama esasına dayanması ve üçüncü taraf erişimine açılması gereken şebeke sistemlerinin dışında değerlendirilmesi nedeniyle konu genellikle merkezi (örneğin Kanada, İspanya ve Çin) veya yerel yönetim teşkilatlarının (örneğin ABD ve Birleşik Krallık) uhdesinde bulunmaktadır.

Fakat bağımsız düzenleme kurumlarının da özellikle rekabetin ve tüketicinin korunması, piyasa denetiminde eşgüdümün sağlanması, gerekli hukuksal güvencelerin ve teşviklerin ikincil mevzuat ile daha ayrıntılı hale getirilmesi, piyasa uyuşmazlıklarının çözümü ve uluslararası enerji kuruluşlarına katılım sağlanması işlevlerini yüklenebileceği de görülmektedir (Örneğin Brezilya, Nijerya ve Avustralya).

2.3.3. Türkiye Akaryakıt Piyasası Sunum Tarafına İlişkin Mevzuatın Genel Özellikleri ve Düzenleme Ölçütlerine Uyumu

Yukarıdaki açıklama ve yorumlar ile çeşitli piyasalar ve düzenlemeler hakkında bilgi verilmiş ve yön gösterilmiştir. Öte yandan, Türkiye akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetlerinin genel görünümüne ilişkin bilgilere ve piyasa verilerine Bölüm 1.3.'de değinilmiş olup, mevzuata dair madde bazında detaylı değerlendirmeler ise Üçüncü Bölümde yapılacaktır.

Dolayısıyla bu başlık altında özelde Türkiye akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetlerine ilişkin mevzuatın dünyada kabul gören düzenleme hedef ölçütlerine ne

kadar uyum sağladığının genel hatlarıyla değerlendirilmesi ve değişiklik ihtiyaçlarının daha iyi anlaşılması amaçlanmaktadır.

Bu noktada öncelikle, özelleştirmenin yukarıda sayılan düzenleme hedef ölçütleri arasında neden yer almadığı sorgulanabilir. Başta vurgulamak gerekir ki özelleştirme ve serbestleştirme kavramları birbirinden farklıdır. Özelleştirme serbestleştirmenin yöntemlerinden birisidir. Ancak Türkiye akaryakıt piyasasında özellikle 1989 sonrasında hızlanan serbestleştirme süreci kendisini önce özelleştirmeler ile devletin piyasadan çekilmesi suretiyle göstermiştir. Özelleştirme neticesinde özel sektör eliyle çalıştırılmaya başlanan işletmelerde verimlilik ve etkinlik artmakla birlikte, gerçek bir serbest piyasanın temelde girişim özgürlüğüne dayanması nedeniyle kamu işletmelerinin de bu piyasaya girme imkânı olabilmelidir. Dolayısıyla, rekabeti olumsuz etkilememesi ve herhangi bir ayrıcalığı bulunmaması kaydıyla bir iktisadi kamu teşebbüsünün de akaryakıt sunum faaliyeti göstermesinde ekonomik ve hukuki bakımdan sakınca olmaması gerekir. Bu noktada, TPIC'in bir alt kuruluşu olan Türkiye Petrolleri Petrol Dağıtım Limited Şirketi (TPPD)'ne 19/10/2006 tarihinde dağıtıcı lisansı verilmesi ve piyasada eşit şartlarda rekabet etmesinin özel düzenlemelerle engellenmemesi yerinde olmuştur.

Türkiye'deki durum belirlenen düzenleme ölçütleri çerçevesinde irdelendiğinde ise Kanun'un oluşturduğu piyasa yapısının teorik açıdan en güçlü olduğu yönün fiyat serbestisi olduğu düşünülmektedir. Çünkü ülkemizde akaryakıt fiyatları piyasa oyuncuları tarafından 01/01/2005 tarihi itibariyle serbestçe belirlenebilmektedir. Bu, yukarıda incelenen gelişmiş ülkelerin hepsinde benimsenen bir uygulamadır. Ancak ülkemizdeki reel ekonomik koşullar ve fiyat oluşum mekanizması hukuken sağlanan bu serbesti ortamını yansıtmamaktadır. Halen akaryakıt pompa fiyatlarının büyük kısmının devlete KDV ve ÖTV olarak ödenmesi, fiyat serbestisinin etkisini azaltmakta ve kaçakçılığın artmasına sebep olmaktadır.

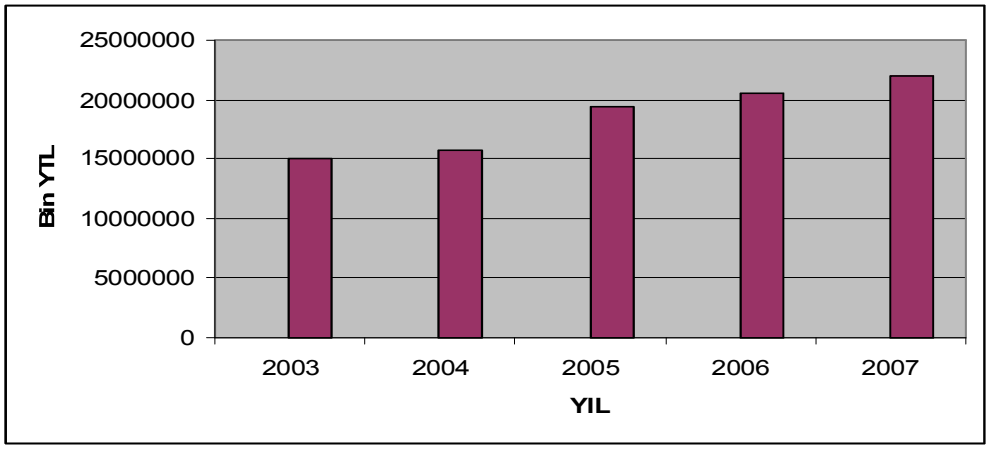
Ayrıca, akaryakıt fiyatlarının deregülasyonu sonrasında dağıtıcı ve bayilerin benzin ve motorindeki kâr payı OFM dönemine göre yükselmiştir. Şöyle ki 01/01/2005 tarihi itibariyle motorin 50'nin vergili pompa satış fiyatındaki toplam dağıtıcı ve bayi payı oranı % 9,83 iken bu oran 04/02/2008 tarihinde % 17,17 seviyesine çıkmıştır. Keza, 01/01/2005 tarihi itibariyle kurşunsuz benzin 95 oktanın vergili pompa satış

fiyatındaki toplam dağıtıcı ve bayi payı oranı % 11,04 iken bu oran da 04/02/2008 tarihinde % 14,79'a yükselmiştir. Dolayısıyla petrol fiyatlarındaki artışlar göz önüne alınmadığında, fiyat serbestisi sonucunda motorin 50'nin % 7,34 ve kurşunsuz benzin 95 oktanın % 3,75 oranında daha pahalı şekilde kullanıcılara ulaştığı görülmektedir. Her ne kadar piyasaya çok sayıda yeni dağıtıcı girmişse de yeni dağıtıcıların pazar paylarının düşüklüğü, yabancı sermaye girişinin yetersizliği ve yeni akaryakıt istasyonu açmanın geçmişe göre nispeten zor olması tam rekabet piyasası koşullarının oluşumu önlemektedir. Dolayısıyla, fiyat serbestisinden beklenen fiyat düşüşünün henüz yaşanmadığı söylenebilir.

Dağıtıcı ve bayi kâr paylarının yükselmesinin yanı sıra KDV ve ÖTV oranlarının düşürülmemesi, uluslararası piyasalardaki artan petrol fiyatları ülkemizdeki akaryakıt fiyatlarının yukarıda incelenen ülkelerin tümünden daha yüksek noktada oluşmasına sebep olmaktadır. Bu durum da Türkiye piyasasının uluslararası alandaki rekabet gücünü zayıflatmakta ve yabancı reel sermaye yatırımlarını olumsuz etkilemektedir.

Türkiye'de akaryakıttan alınan toplam KDV ve ÖTV yukarıda incelenen ülkelerdeki benzer vergilerden daha yüksek orandadır. Hazineye sağladığı gelir nedeniyle akaryakıttan alınan ÖTV'nin tamamen kaldırılması mümkün olamamakta, fakat yüksek ÖTV kaçak ve kayıt dışı akaryakıtın temel sebebini teşkil etmektedir. Bu süreçte petrol ve doğalgaz ürünlerinden alınan ÖTV artma eğilimini sürdürmüştür.

Petrol ve doğalgaz ürünlerinden alınan ÖTV'ye ilişkin son beş yıla ait tahsilât tutarları Şekil 2.2'de gösterilmektedir.



Şekil 2.2 Petrol ve Doğalgaz Ürünlerine İlişkin ÖTV Tahsilatı[167]

Dolayısıyla ÖTV'nin akaryakıt pompa fiyatları içindeki toplam payının indirilerek, AB'nin 2003/06/EC sayılı direktifinde 2010 yılı sonrası için benzine ilişkin olarak tespit ettiği litrede asgari 0,359 Euro ve motorine ilişkin olarak tespit ettiği litrede asgari 0,330 Euro miktarlarına yaklaştırılmasına gereksinim duyulmaktadır.[168]

Ekonomik açıdan yaklaşıldığında, diğer parametreler sabitken akaryakıtın ÖTV oranının azaltılarak diğer enerji ürünlerinin ÖTV oranlarına yakın bir seviyede dengelenmesi gerektiği değerlendirilmektedir. Akaryakıttaki ÖTV'nin indirilmesi halinde oluşacak vergi geliri kaybının[169] doğalgaz, CNG, solvent ve baz yağlar, LPG gibi tüm hidrokarbon türevlerine ve kömürlere kalorifik değer esasına göre dengeli biçimde dağıtılması ve aynı vergi gelirinin sağlanması mümkündür. Keza, farklı vergi oranlarının birbirine yaklaştırılması yaklaşımı, devletin tüm hidrokarbon esaslı enerji piyasalarına eşit uzaklıkta bulunması ilkesine uygundur. Bu uygulama sonucunda akaryakıt dışındaki enerji türlerindeki ÖTV artışı nedeniyle düşük gelirli toplum kesimlerinin desteklenmesi gerekirse, bu desteğin düzenleme kuramı çerçevesinde doğrudan ödemeler yoluyla yapılması uygun olacaktır. Diğer taraftan söz konusu vergi indiriminin, kaçak ve kayıt dışı petrolden kaynaklanan kamu geliri kaybını da aynı oranda azaltacağı savunulabilir.

Belirlenen genel düzenleme ölçütlerinden ikincisi olan şeffaflığın sağlanması için yapılması zorunlu piyasa izleme ve bilgi toplama çalışmaları ikincil mevzuat ile tespit edilmiştir. İlk olarak 06/08/2007 tarihinde Türkiye Petrol Piyasası Raporunun açıklanması da bu yönde atılmış önemli bir adımdır. Bildirim yükümlülüklerinin yerine getirilmemesinin yasal yaptırımının Kanun'da açıkça yer almaması, Petrol Bilgi Portalı hazırlanmasına dair çalışmaların ileri bir düzeye varmasına karşın öngörülen düzenleyici bilgi sisteminin halen tam anlamıyla işlevsel olmaması, kamuoyuna güncel ve piyasa ihtiyaçlarına hitap eden bilgi sunulamaması şeffaflığın önündeki önemli

[167] Muhasebat Genel Müdürlüğü web sitesi, Erişim: www.muhasebat.gov.tr , 30/01/2008
[168] Ülkemizde 11/12/2007 tarihi itibariyle, kurşunsuz benzin 95 oktan üzerindeki ÖTV miktarı 0,858 Euro ve 50 ppm motorin üzerindeki ÖTV miktarı 0,578 Euro seviyesindedir. Dolayısıyla belirtilen ÖTV indiriminin yapılması halinde kurşunsuz benzin 95 oktanın perakende satış litre fiyatı 0,85 YTL., 50 ppm motorinin perakende satış litre fiyatı ise 0,43 YTL ucuzlayacaktır.
[169] Söz konusu vergi geliri kaybının yaklaşık 10 milyar YTL dolayında olacağı söylenebilmektedir.

engellerdir. Ayrıca ABD, Birleşik Krallık, Hollanda ve İtalya'da örnekleri bulunan açık petrol borsaları ülkemizde henüz mevcut değildir.

Tüm dünyadaki büyük petrol şirketlerinin dikey bütünleşik yapı içinde olduğu dikkate alındığında Kanun'un aynı şirkete farklı piyasa faaliyetleri gösterme imkânı tanımasının rekabeti bozmadığı ve hatta dikey bütünleşik yapının bir sonucu olarak ölçek ekonomilerinden yararlanma fırsatı sunduğu düşünülmektedir.

Kanun sonrası pazar yapısında piyasa oyuncularının ve özellikle dağıtıcıların sayısında bir artış yaşanmıştır ve bu artışın rekabeti teşvik etmesi beklenmektedir. Keza ülkemizde Rekabet Kurumu yaptığı ex-post düzenlemeler ile akaryakıt piyasası sunum tarafında da rekabetin korunmasını sağlama amacı gütmektedir. Kanun 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 oluşturması 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 EPDK'ya yetki vermiştir. Bu yetki rekabet ve fiyat istikrarı yönünden güvence sağlayan bir düzenlemedir.

Ancak, Kanun'da dağıtım şirketlerine getirilen öncül pazar payı kısıtlamaları ile diğer piyasa giriş engelleri elbette sorgulanabilir mahiyettedir. Çünkü dağıtıcı şirket sayısındaki artışa karşın, dağıtıcı kâr paylarının OFM dönemine göre yükseldiği ve rekabetten kaynaklanan ucuzlamanın henüz yaşanmadığı görülmektedir. Bu noktada dağıtıcıların lisans alma tarihi ile faaliyete başlama tarihi arasındaki süre farkının yönetmelikle tespiti pasif şirketlerin piyasaya dahil olmasına yardımcı olacaktır. Ancak, yüksek fiyat sorununun çözümü için bu önlemin tek başına yeterli olması mümkün görünmemekte ve piyasaya büyük ölçekte yabancı sermaye girişi sağlanması gereksinimi duyulmaktadır. Yabancı sermayenin piyasaya girişinin kolaylaşması için de rafineri, iletim ve depolama tesislerinin lisanslandırma işlemlerinin süratlendirilmesinin yanı sıra bayilik sözleşmelerindeki rekabet etmeme yükümlülüklerinin süre ve içerik yönünden sınırlandırılması gerekmektedir.

Piyasa sözleşmelerinin rekabet açısından incelenmesi noktasında, petrol piyasası konusunda EPDK'nın Rekabet Kurumu ile ilişkilerinin yoğun olmadığı gerçeği ile karşılaşılmaktadır.[170]EPDK'nın özellikle tip sözleşme bildirimleri ile iletilen bilgileri ayrıntılı şekilde incelemesi ve bu sözleşmelerde tespit edeceği rekabete aykırı hususları işlem yapılmak üzere Rekabet Kurumuna bildirmesi yararlı olacaktır. Ayrıca, Rekabet Kurumu'nun da petrol piyasasına ilişkin karar ve işlemleri hakkında EPDK'yı bilgilendirmesi mümkündür. Sektörel rekabet konusunda Rekabet Kurumu ile EPDK arasında daha kapsamlı bir işbirliği kurulması için belirtilen hususlara ilişkin olarak kurumlar arasında bir işbirliği protokolünün imzalanması gerektiği düşünülmektedir.

Ayrıca, ÖTV oranlarının düşürülmesiyle ilgili olarak yukarıda açıklanan maliye politikası tedbirleri alınmaksızın akaryakıt sektörünün diğer enerji sektörleriyle kayıt altında ve kaliteli ürün arz ederek rekabet edebilmesi de güç görünmektedir.

Petrol piyasasının özel bir yasa ile düzenlenmesi hukuki istikrar sağlamak bakımından önemli bir gelişmedir. Fakat örnekleri Avustralya ve Brezilya'da görülen piyasa tarafları arasındaki uyuşmazlıkların hızla çözülmesini sağlayacak resmi arabuluculuk, hakemlik, danışmanlık gibi yasal mekanizmaların kurulmaması bir eksiklik olarak kabul edilebilir. Bu noktada, Kanun'un yerli üreticiler ile rafinericiler arasındaki ham petrol satışına ilişkin fiyat uyuşmazlıkları konusunda EPDK'ya verdiği hakemlik yetkisinin akaryakıt piyasası dışında ve ham petrolle ilgili olduğuna dikkat çekmek gerekir. Dolayısıyla akaryakıt besleme tarafında yer alan lisanslı rafineri, depo ve iletim şebekesi işletmecileriyle, akaryakıt sunum faaliyeti yürüten dağıtıcı, ihrakiye teslim şirketi ve bayiler arasında çıkabilecek hukuki uyuşmazlıkların söz konusu kişiler arasındaki sözleşmelere hakem şartı işlenmesi koşuluyla EPDK tarafından daha hızlı biçimde çözümlenebileceği düşünülmektedir. Belirtilen hakemlik mekanizmasının kurulması için ise yasal düzenleme gerekmektedir.

Akaryakıtta arz güvenliği sağlamanın hem uluslararası hem de ulusal boyutu vardır. Kanun Kurula uluslararası organizasyon ve teşkilatların petrol piyasasına ilişkin uygulamalarını izleme görevi vermiştir. Aynı sahada ETKB'nin de çalışmaları

[170] EPDK Petrol Piyasası Dairesinden Rekabet Kurumu'na 2005 ve 2006 yılları ile 2007 yılının ilk yarısı içinde toplam sadece 3 yazı yazılmış ve yine aynı dönemde Rekabet Kurumundan da EPDK Petrol Piyasası Dairesine 3 yazı gönderilmiştir.

bulunmaktadır. Söz konusu çalışmaların daha etkin yürütülmesi bir tür erken uyarı işlevini yerine getirerek Türkiye piyasasının küresel krizlerden doğan akaryakıt kesintilerinden daha iyi korunmasını ve piyasanın uluslararası birikimden yararlanmasını temin edecektir.

Koşulları oluştuğunda EPDK'nın akaryakıt fiyatlarına müdahale edebilme yetkisinin AB'de olduğu gibi bir acil durum önlemi olarak kabul edilmesi mümkün olup, bunun arz güvenliğine olduğu kadar rekabetin korunmasına da yararı vardır. Özellikle rafinerici ve dağıtıcıların mali yeterlilikleri konusunda yapılan düzenlemeler arz güvenliğinin korunmasına katkı sağlamaktadır. Ulusal petrol stokları konusundaki düzenlemeler ise teşvik edici olmakla beraber, ulusal petrol stoğu mekanizmasının halen istenilen seviyede etkin çalışmadığı görülmektedir. Örneğin özellikle AB üyelerinde görülen ve süratle sağlıklı karar alabilecek profesyonel bir ajans veya kuruluşun ulusal petrol stoğu konusunda görevlendirilen karma komisyona tercih edilmesi stok yönetimini etkinleştirecek ve arz güvenliğini yükseltecektir.

Teknik düzenlemelere uygun akaryakıt sunumunu ve piyasanın bu yönden gözetimini amaçlayan mevzuatın yürürlüğe girmesi, ülkemizde tüketicilerin belirli standartlarda kaliteli akaryakıt satın almasını sağlamak açısından olumlu bir ilerlemedir. Ancak bu olumlu düzenlemenin uygulamaya geçmesi için hali hazırda daha ziyade lisans kontrolü ve kaçak petrol tespiti amaçlarına yönelik piyasa denetimi anlayışının, ürün kalitesi ve rekabet kontrolüne yönelik piyasa gözetim anlayışı ile yer değiştirmesi gerekmektedir.

Tüketicinin korunması bakımından tüketici şikâyetlerinin karşılanması ve sonuçlandırılması da önem taşımaktadır. Keza bu şikâyetler tüketici haklarının korunması için mevcut mevzuatın gözden geçirilmesi ve değiştirilmesi için gereklidir. Ancak, Kanun ile petrol piyasasına özgü bir tüketici koruma mekanizması teşkil edilmemesi ve konunun ikincil düzenlemelere tabi tutulması, konunun arka planda kalmasına yol açmaktadır. Her ne kadar piyasa şikâyetleri öncelikle dağıtıcılara bildirilmekte ve dağıtıcılar tarafından çözülmeyen sorunlar EPDK'ya iletilse de 2005 ve 2006 yılları içinde EPDK'ya petrol piyasası konusunda toplam sadece 31 şikâyet

iletilmiştir.[171] Türkiye akaryakıt piyasasının çapı göz önüne alındığında bu sayının düşüklüğünün, piyasada tüketici açısından şikâyete konu olabilecek bir hususun bulunmamasına veya tüm sorunların dağıtıcılarca çözülmesine değil, akaryakıt piyasasına özgü ve etkin bir tüketici koruma mekanizmasının kurulmayışına bağlanması uygun olacaktır.

Öte yandan, Kanun'un çevrenin korunması konusunda getirdiği yükümlülükler çevre hukuku alanında ilave ve faydalı koruyucu önlemler olarak değerlendirilebilir. Bu koruyucu yükümlükler piyasa faaliyetinde bulunanlar yönünden şöyle sıralanmektedır:

1-) Çevreye zarar vermemek için gerekli tedbirleri almak.

2-) Kamunun çevre güvenliğini önemli ölçüde tehdit eden veya olumsuz etkileyen bir durum oluştuğunda kamu yetkililerini ve bundan etkilenme ihtimali bulunan ilgilileri haberdar etmek.

3-) Kamunun çevre güvenliğine yönelik önemli tehdidin niteliği ve niceliği ile bunu önlemek üzere alınmakta olan tedbirleri Kuruma bildirmek.

4-) Faaliyetler nedeniyle çevreye verilecek zarar veya ziyanları tazmin etmekle yükümlü olmak.

Yukarıda sayılan yükümlülüklere aykırı davranışların birinci dereceden kusur olarak kabul edilerek yaptırıma bağlanması çevre korumanın etkinliği bakımından faydalıdır. Söz konusu yükümlülüklerin yerine getirilmemesinden doğan gerekli idari yaptırımların diğer yasal ve idari yaptırımlara ilaveten uygulanması çevrenin korunması açısından daha da yerinde olacaktır.

Mevcut durum itibariyle Türkiye'de yenilenebilir akaryakıt türlerinin teşviki konusunda da çeşitli düzenlemeler bulunmaktadır. Bu noktada bilhassa biyoyakıtların ön plana çıktığı görülmektedir. Kanun yerli tarım ürünlerinden denatüre olarak elde edilen etanolü ve biodizeli akaryakıt ile eş değer vergiye tabi olmaktan çıkarmış ve bu

[171] "Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu 2006 Yılı Faaliyet Raporu", EPDK, Ankara / 2007, sayfa 47

ürünlerin akaryakıta karıştırılmasına imkân tanımıştır. Bu kapsamda alınan Bakanlar Kurulu kararı ile diğer akaryakıtlar ile % 2 oranında harmanlanan biodizel ÖTV'den muaf tutulmuştur. Ancak, fiili durumun özellikle AB'nin belirlediği hedeflerden henüz uzak olduğunu söylemek mümkündür. Yenilenebilir akaryakıtların geliştirilmesini teşvik eden ikincil düzenlemeler AB hedefleri ile karşılaştırıldığında yeterli değildir. Dolayısıyla biodizelin maliyetinin yüksekliği nedeniyle tarıma alım garantisi verilmesi, teşvik primi uygulanması ve kapsamlı yasal düzenlemeler yapılması yenilenebilir akaryakıtların yaygınlaşmasında etkili olacaktır.

Burada son olarak, akaryakıt piyasası sunum tarafı konusunda yukarıda açıklanan düzenleme ölçütlerini yerine getirmekle yetkilendirilen esas kurum konumunda olması nedeniyle EPDK'nın mevcut yapısına ve ihtiyaçlarına kısaca değinmekte yarar vardır.

Akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetlerinin bağımsız düzenleme kurumları tarafından düzenlenmesi dünyada sıkça olmasa da rastlanan bir durumdur. İncelenen ülkelerden Brezilya, Nijerya ve kısmen Avustralya'da akaryakıt piyasalarıyla ilgili bağımsız kurumlar kurulmuştur. İspanya'da ise akaryakıt piyasasından sorumlu bağımsız bir idari otorite mevcut olmamakla birlikte, ilgili bakanlığın yetki sahası ile ülkemizdeki EPDK'nın yetki sahası arasında benzerlikler bulunmaktadır. Dolayısıyla EPDK'nın bağımsız bir idari kurum olarak petrol ve özelde akaryakıt piyasasıyla ilgilenmesi olağan karşılanabilir.

Esasında, 2003/5930 sayılı Bakanlar Kurulu kararı[172] ile kabul edilen 'Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı'nda ilk aşamada 2004 ve 2005 yıllarında bütçeden ve AB kaynaklarından sağlanacak toplam 4.8 milyon Euro tutarında yatırım ile 250 personeli bulunan petrol piyasası ile ilgili bir düzenleme kurumunun tesis edilmesi öngörülmüştür.[173] Ayrıca, Kanun'un ikinci tasarısının ilk taslağında ve meclis görüşmelerinde de bağımsız bir Petrol Piyasası Kurumu kurulması önerisi gündeme gelmiş fakat benimsenmemiştir. Böylece konu mevcut EPDK'nın görev ve yetki alanına tevdi edilmiş fakat Kanun'un 26 ncı maddesinde öngörülen uzman ve büro personeli alımları gerçekleştirilmemiştir. EPDK'nın petrol ve LPG

[172] 24/07/2003 tarihli ve 25178 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.
[173] "Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı", sayfa 526 – 527, Erişim: http://www.abgs.gov.tr , 07/09/2007

piyasalarına ilişkin daireleri ile daha ziyade anılan piyasalardan kaynaklanan denetim ve yargılama işlemleriyle ilgilenmekte olan denetim ve hukuk dairelerinde 07/12/2007 tarihi itibariyle toplam 121 çalışanı bulunmaktadır. Dolayısıyla petrol piyasalarının düzenlenmesi ve denetlenmesi alanlarında görevli personel sayısının ulusal programda öngörülenin yarısının bile altında olduğu görülmektedir.

Kanun'un yürürlüğe girdiği ilk dönemde bağımsız bir Petrol Piyasası Kurumunun oluşturulması için daha elverişli şartlar bulunmaktayken mevcut durum itibariyle EPDK petrol piyasalarının düzenlenmesi ve denetlenmesi konularında yeterli deneyimi kazanmıştır. Keza EPDK'ya Bakanlar Kurulu kararı ile tahsis edilmiş toplam 573 kadronun yaklaşık % 45'ine tekabül eden 261 adedi 07/12/2007 tarihi itibariyle boş olup; EPDK'nın gereksinimlerini karşılayabilecek gelir kaynakları da mevcuttur. Dolayısıyla EPDK'nın idari ve mali özerkliğinin tam anlamıyla uygulanması ve konuyla ilgili hizmet birimlerinin çalışan sayısı, çalışma mekânı ve bilgi işlem alt yapısı yönünden takviye edilmesi ile ilgili mevzuatın gerektiği ölçüde serbestleştirmesi halinde yeni bir Petrol Piyasası Kurumu teşkil etme zorunluluğu bulunmadığı değerlendirilmektedir.

Dolayısıyla bu çerçevede, PİGM'in petrol piyasası faaliyetlerini düzenlemek üzere yarı özerk bir statüde yetkilendirilerek yeniden organize edilmesinin sektörün gereksinimlerinin daha hızlı karşılayacağı ve mevcut duruma göre daha uygun olacağı[174] görüşüne katılmak kesinlikle mümkün değildir. Keza bu gibi görüşlerin ülkemiz petrol piyasasının geçmişteki ve günümüzdeki somut özelliklerini yeterince bilmemekten kaynakladığı düşünülmektedir.

Fakat diğer taraftan, yukarıda da belirtildiği üzere ulusal petrol stoğu konusunda faaliyet gösterecek özel bir ihtisas kuruluşuna halen gereksinim duyulmaktadır. Bu noktada PİGM tarafından bu konuyla ilgili olarak Ulusal Petrol Stok Ajansı adı altında bir kuruluş oluşturulmasını öngören bir kanun taslağı hazırlanarak kamuoyunun bilgisine sunulmuş, ancak söz konusu taslak henüz kanunlaşmamıştır.

[174] Ender Oğuz, **The Liberalisation of Downstream Oil Industry in Turkey**, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, Aralık 2006, sayfa 131

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

MEVZUATTAKİ SERBESTLEŞME GEREKSİNİMLERİ

3.1. Kuramsal Değerlendirme

Mevzuatın akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetlerine ilişkin olarak getirdiği sınırlamaların ve serbestleştirme gereksinimlerinin genel düzenleme kuramı, Anayasal çerçeve ve Kanun'un amacı doğrultusunda belirlenmesi gerekmektedir. Keza bu noktaya kadar yapılan tespitlerin çoğu hukuki devamlılığı ve belirliliği olan şeffaf düzenlemelerin hangi ölçütlere dayanarak ve nasıl yapılacağının işaretlerini taşımaktadır. Dolayısıyla genel bir kuramsal değerlendirmeyi takiben Anayasa'nın, konuyla ilgili en önemli mevzuatı teşkil eden Kanun'un ve ikincil mevzuatın somut olarak irdelenmesi ile ihtiyacı vurgulanan serbestleştirme gereksinimleri ve önerileri daha açık biçimde gösterilmiş olacaktır.

Öte yandan tekrar belirtmek gerekir ki mevzuat genel olarak petrol piyasalarına dair besleme ve sunum faaliyetlerinin yanı sıra özelde akaryakıt piyasası besleme tarafı faaliyetlerine ilişkin hükümleri ve çeşitli diğer hükümleri de içermekte olup, akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetleriyle ilgili olmayan hükümlerin serbestleştirilmesi bu çalışmanın konusu dışında kalmaktadır.

Bu çerçevede tüm düzenlemeler hakkında söylenmesi gereken ilk şey yapılacak düzenlemelerin idare hukukunun hukuki açıklık ve belirlilik, esneklik, devamlılık ve şeffaflık gibi temel ilkelerine uygun olması gerektiğidir.

Akaryakıt piyasasının düzenlenmesine kuramsal düzeyde bakıldığında ise öncelikle, akaryakıt piyasasındaki giderilmesi istenen aksaklıkların kalıcı mı yoksa geçici mi olduğunun tespitine ihtiyaç duyulur. Kalıcı piyasa aksaklığı, tam rekabet piyasasının varsayımlarından birinin veya birkaçının gerçekleşmemesi nedeniyle o piyasanın kendi kendine dengeye gelme yeteneğinden yoksun olmasıdır. Geçici piyasa aksaklığı ise piyasa içindeki bir veya birkaç teşebbüsün piyasayı manipüle ederek piyasanın kendiliğinden rekabetçi dengeye ulaşmasını engellemesidir. Geçici piyasa

aksaklıklarında sorunlar rekabet kurallarının uygulanması ile giderilirken, kalıcı piyasa aksaklıklarına müdahalenin sürekli olarak organize bir birim tarafından gerçekleştirilmesine ihtiyaç duyulmaktadır.[175]

Bu bilgiler ışığında petrol piyasası içinde yer alan akaryakıt sektörünün veya piyasasının nihai bir ürün olan akaryakıtın pazarlanmasıyla ilgili ve bir alt yapı endüstrisi niteliği bulunmayan bir ürün pazarı niteliğinde bulunduğu söylenebilir. Bu piyasada tam rekabet piyasası varsayımlarının gerçekleşmesinin teorik açıdan mümkün olduğu görülür. O halde akaryakıt piyasasında kalıcı piyasa aksaklıklarının görülmesi beklenmemekte, geçici piyasa aksaklıkları olabileceği kabul edilmektedir. Dolayısıyla ilgili düzenleme anlayışının da bu temel ekonomik gerçek üzerine kurulmasına gayret edilmesi gerekmektedir. Aksi takdirde, gereğinden fazla yapılacak düzenleme piyasa işleyişini bozacak ve deregülasyon gerekecektir.

Bu noktada deregülasyon kavramının akaryakıt piyasasına uygulanırlığı sorununa da değinmek yerinde olacaktır. Devletin piyasa serbestleştirme çalışmalarının ekonomik alt başlığı özelleştirmeyken, bu çalışmaların hukuki alt başlığı deregülasyondur. Çünkü deregülasyon, devletin çeşitli amaçlarla uyguladığı iktisadi, sosyal ve idari regülasyonların azaltılması veya kaldırılması demektir.[176] Bu akımın asıl amacı olabildiğince az genel düzenlemeler yapılması ve idari aktörlere mümkün olduğunca çok hareket alanı bırakılmasıdır, bu amaçla daha esnek ve daha az müdahaleci önlemlerin keşfedilmesine yoğunlaşılır.[177] Böylece devlet piyasaya müdahaleden kaçınmaktadır.

Dolayısıyla, kalıcı piyasa aksaklığı bulunmayan akaryakıt piyasası alanındaki suiistimallerin genelde kalitesiz ürün arzına, çevre kirliliğine ve vergi kaybına yol açması gibi gerçekler karşısında, yapılacak düzenlemelerin bu suiistimalleri ve zararları önleyici hususları içermesi ve dünya genelinde kabul gören düzenleme ölçütleri ile uyumlu olması yeterlidir. Bu temel amaçlara hizmet etmeyen düzenlemelerin deregülasyon ile kaldırılması ve sadece rekabeti koruyucu ex-post önlemlerle piyasanın kontrol altında tutulması gerekmektedir.

---

[175] İ. Yılmaz Aslan – Erol Katırcıoğlu – Galip Altınay, **Enerji Hukuku**, Cilt 1, Ekin Basım Yayın Dağıtım, Bursa, 2007, sayfa 156
[176] Coşkun Can Aktan, **Anayasal İktisat**, İz Yayıncılık, İstanbul, 1997, sayfa 92
[177] İ. Yılmaz Aslan – Erol Katırcıoğlu – Galip Altınay, sayfa 193

3.2. Birincil Düzenlemelerdeki Kısıtlama ve Yükümlülükler

3.2.1. Anayasa

Bir mal piyasası olan akaryakıt piyasasını ve bu piyasa içindeki sunum tarafı faaliyetlerini doğrudan doğruya düzenleyen bir hüküm Anayasa'da mevcut değildir. Ancak bu piyasayı kapsayan, dolaylı yönden ilgilendiren veya devletin bu piyasayla alakalı işlevlerini belirleyen birçok hüküm Anayasa'da yer almaktadır. Fakat piyasa ile Anayasa arasında bulunan dolaylı bağlantı sebebiyle Anayasa değişiklik önerileri üzerinde durulmayacak ve belirlenen bağlantılara değinilecektir.

Buna göre 1982 tarihli Türkiye Cumhuriyeti Anayasası'nda dikkate alınması gereken ilk kısım Temel Hak ve Ödevler kısmıdır.

Temel Hak ve Ödevler kısmının Kişinin Hak ve Ödevleri başlıklı ikinci bölümünde bulunan ve devletin temel amaç ve görevlerini belirleyen 5 inci maddede; *"Devletin temel amaç ve görevleri,...toplumun refah ... ve mutluluğunu sağlamak; kişinin temel hak ve hürriyetlerini, sosyal hukuk devleti ve adalet ilkeleriyle bağdaşmayacak surette sınırlayan ... ekonomik... engelleri kaldırmaya, insanın maddî ve manevî varlığının gelişmesi için gerekli şartları hazırlamaya çalışmaktır."* ifadesi mevcuttur. O halde şu anki hukuk sisteminde devletin sosyal hukuk devleti ve adalet ilkeleriyle bağdaşmayan ekonomik engelleri kaldırmak ve insanın maddi varlığını geliştirmek gibi temel amaç ve görevleri vardır.

Anayasa'nın 35 inci maddesinde ise mülkiyet hakkı düzenlenmiştir. Bu maddede *"Herkes, mülkiyet ve miras haklarına sahiptir. Bu haklar, ancak kamu yararı amacıyla, kanunla sınırlanabilir. Mülkiyet hakkının kullanılması toplum yararına aykırı olamaz."* hükmü mevcuttur. O halde akaryakıt piyasasında da mülkiyet hakkı esas olup, mülkiyet hakkının ancak kanunla sınırlanması mümkündür. Fakat diğer taraftan mülkiyet hakkının toplum yararına aykırı şekilde kullanılmaması da gerekmektedir.

1982 Anayasası'nın ekonomik yapı hakkında benimsediği bir diğer ilke ise çalışma, sözleşme ve özel teşebbüs hürriyetidir. 1982 Anayasasının Sosyal ve Ekonomik Haklar ve Ödevler başlıklı üçüncü bölümünde yer alan 48 inci maddesinde *"Herkes, dilediği alanda çalışma ve sözleşme hürriyetlerine sahiptir. Özel teşebbüsler*

kurmak serbesttir. Devlet, özel teşebbüslerin millî ekonominin gereklerine ve sosyal amaçlara uygun yürümesini, güvenlik ve kararlılık içinde çalışmasını sağlayacak tedbirleri alır." hükmü bulunmaktadır. O halde özel teşebbüs kurmak serbesttir ve hatta devlete bu teşebbüslerin güvenlik ve kararlılık içinde çalışmasını sağlayacak tedbirleri alma görevi verilmiştir. Ancak, özel teşebbüsleri sınırsız biçimde işletmek serbest değildir ve devletin bir diğer görevi de özel teşebbüslerin milli ekonomi gereklerine ve sosyal amaçlara uygun işlemesini sağlamaktır. Akaryakıt piyasasındaki özel teşebbüslerin de bir yanıyla teşvik edici ve bir yanıyla da yönlendirici bu yapı çerçevesinde serbestçe kurulması ve milli ekonomi gereklerine ve sosyal amaçlara uygun yürütülmesi gerekmektedir.

Akaryakıt piyasasının Anayasal çerçevede doğru şekilde değerlendirilmesi için dikkate alınması gereken bir diğer bölüm ise Anayasanın Mali ve Ekonomik Hükümler kısmının Ekonomik Hükümler bölümüdür. Bu bölümdeki maddelerden özellikle 167 nci ve 172 nci maddeler ile akaryakıt piyasası arasında daha açık biçimde bağlantı kurulması mümkündür.

Anayasanın 167 nci maddesine göre *"Devlet, para, kredi, sermaye, mal ve hizmet piyasalarının sağlıklı ve düzenli işlemelerini sağlayıcı ve geliştirici tedbirleri alır; piyasalarda fiilî veya anlaşma sonucu doğacak tekelleşme ve kartelleşmeyi önler. Dış ticaretin ülke ekonomisinin yararına olmak üzere düzenlenmesi amacıyla ithalat, ihracat ve diğer dış ticaret işlemleri üzerine vergi ve benzeri yükümlülükler dışında ek malî yükümlülükler koymaya ve bunları kaldırmaya kanunla Bakanlar Kuruluna yetki verilebilir."*

Yukarıda anılan 167 nci madde uyarınca devletin akaryakıt piyasasının da sağlıklı ve düzenli işlemesini sağlayıcı ve geliştirici tedbirler alması ve bu piyasada da fiilî veya anlaşma sonucu doğacak tekelleşme ve kartelleşmeyi önlemesi gerekmektedir. Bununla birlikte, dış ticaretin ülke yararına düzenlenmesi de ayrı bir amaçtır ve Bakanlar Kurulu TBMM'den alacağı yetkiye istinaden dış ticaret işlemleri üzerine vergi ve benzeri yükümlülükler dışında ek mali yükümlülükler getirebilir ve gerekli görürse bu yükümlülükleri kaldırabilir.

Öte yandan, Anayasanın 172 nci maddesinde *"Devlet, tüketicileri koruyucu ve aydınlatıcı tedbirler alır, tüketicilerin kendilerini koruyucu girişimlerini teşvik eder."* hükmü bulunmaktadır. O halde devletin akaryakıt tüketicilerini koruyan ve aydınlatan önlemler alması ve akaryakıt tüketicilerinin kendilerini koruyucu girişimlerini de desteklemesi icap eder.

3.2.2. Petrol Piyasası Kanunu

5015 sayılı Petrol Piyasası Kanunu'nun akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetlerine ilişkin en önemli yasal düzenlemeleri içermesi nedeniyle, bu Kanun'un serbestleştirme gereksinimi belirlenen Genel Hükümler başlıklı birinci kısmının konuyla ilgili ikinci, üçüncü, altıncı bölümleri ile Çeşitli Hükümler başlıklı ikinci kısmının birinci bölümü madde bazında incelenecektir.[178]

3.2.2.1. *3. Madde*

Kanun akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetlerine getirilen sınırlamalar yönünden madde sırasına göre incelendiğinde öncelikle 3 üncü maddenin birinci fıkrasının irdelenmesi gerekmektedir.

Mevcut durumda 3 üncü maddenin birinci fıkrası uyarınca akaryakıt piyasası sunum tarafındaki ihrakiye, dağıtım ve bayilik faaliyetleri ile serbest kullanıcı faaliyetleri lisansa tabi tutulmuştur. Bu fıkraya göre taşıma faaliyeti de lisansa tabidir.

Bölüm 3.1.'de yer alan kuramsal değerlendirmede de açıklanmaya çalışıldığı üzere serbest piyasa ilkeleri uyarınca ticari faaliyetlerin lisansa tabi tutulmasının uygun olmadığı değerlendirilmektedir. Ancak Kanun'daki mevcut dağıtıcı tanımının korunması halinde dahi dağıtım şirketlerinin bir kurumdan lisans yani faaliyet izni alarak piyasaya girmesi yukarıda yer alan kuramsal değerlendirme nedeniyle zorunlu görünmemektedir. İsteyen sermaye şirketleri EPDK'ya bildirimde bulunarak piyasada dağıtım yapabilmelidir. Keza bu durumun bir benzeri incelenen ülkelerden Avustralya'da mevcuttur. Böylece toptan satış piyasası serbestleşmiş olacak ve bu piyasadaki ilişkilerin gerek özel hukuk yaptırımlarıyla gerek rekabetin korunması yoluyla düzenlenmesine devam edilecektir.

[178] Maddelerin değerlendirilmesine istinaden hazırlanan ve Kanun'da yapılması önerilen değişiklikler, toplu halde ve Kanun'un mevcut hükümleriyle karşılaştırmalı olarak Ek-2'de bulunmaktadır.

İhrakiye teslim faaliyeti de esasında niteliği itibariyle bir tür dağıtım faaliyetidir. Çünkü ihrakiye teslim şirketleri yurt içinden veya yurt dışından temin ettiği ihrakiyeyi deniz ve hava taşıtlarına ikmal eden sermaye şirketleridir. Dolayısıyla bu şirketlerin işlemleri de ürünlerin ticari sunumuna odaklanmış faaliyetlerdir. Dahası, ihrakiye teslim faaliyetleri için verilecek lisanslara uygulanacak değerleme kriterleri ve lisansın verilmesini gerektirecek teknik ve malî şartlar da Kanun'da dahi belirtilmemiş ve bunların Kurumca tespiti öngörülmüştür.

Bunun dışında, istasyonlu veya istasyonsuz bayilik faaliyetleri de ülkenin her köşesinde dağınık şekilde sürdürülmekte ve merkezi lisanslandırma yöntemi, bayilik faaliyetlerinde piyasaya girişi bir başka idari merciin işlemlerinin yeniden tetkiki nedeniyle ilave bir kontrol mekanizmasına dayanmaksızın yavaşlatmakta, lisans tadili süreçleri kapsamlı şekilde bürokrasi yaratmaktadır. İspanya'daki uygulamaya benzer şekilde, bayilere ilişkin illerde tutulacak dağıtıcı bilgilerini de içeren sicillerin valiliklerce EPDK'ya bildirilmesi yeterli olup, incelenen ülkelerde tam bir benzerine rastlanmayan bayilik lisansı kavramının Kanun'dan çıkarılmasının piyasanın ve idarenin işleyişinde bir eksikliğe sebebiyet vermeyeceği düşünülmektedir.

Keza Kanun'un Bakanlar Kurulu tarafından kabul edildiği halde düşmüş olan ilk tasarısında da bayilik lisansı öngörülmemiştir. Bildirim usul ve esasları hakkında EPDK'ya yetki veren bir hüküm Kanun'a konulduktan sonra konunun ikincil mevzuat ile yukarıda açıklandığı gibi valiliklerde tutulacak siciller kanalıyla çözümlenmesi önerilmektedir. Ancak, Kanun'un diğer bazı hükümlerine uygulama kolaylığı sağlamak bakımından bayi ve bayilik tanımlarının mevcut halleriyle korunmasında yarar vardır.

Bunun dışında bayilerin unvan, adres ve kategorilerinin dağıtım şirketleri tarafından periyodik ve toplu halde doğrudan EPDK'ya bildirmesi ve EPDK'nın bu bayi listesini belirli bir süre ilana çıkarması ve ilana itiraz edilmemesi halinde listeyi onaylayarak yayımlaması da bir kayıt altına alma yöntemi olarak önerilebilir. Ancak bunun için dağıtım şirketlerine örneğin İşyeri Açma ve Çalışma Ruhsatı ve ticaret sicil kaydı bulunmayan kişilerle bayilik sözleşmesi imzalamama yükümlülüğü getirilmesi gerekmektedir.

Bu noktada lisanslandırma yönünden geçiş sürecinin nasıl olacağı ve mevcut lisansların statüsüne de kısaca değinilmesi gerekmektedir. Mevcut lisansların genel ve özel hükümlerinin piyasaya yeni girecek kişilere uygulanacak yükümlülüklerle aynı şartları taşıyacak şekilde değiştirilmesinin ardından, yukarıda açıklanan bildirim usulünün piyasaya yeni girecek kişiler hakkında uygulanmaya başlanması mümkündür. Lisans genel ve özel hükümlerine ilişkin belirtilen düzenlemeler tamamlandıktan sonra yeni dağıtıcı, ihrakiye teslimi ve bayilik lisansı verilmeyecektir. Mevcut dağıtıcı, ihrakiye teslimi ve bayilik lisansları ise değiştirilen hükümleri ile geçerlilik sürelerinin sonuna kadar yürürlükte kalmaya devam edecektir. Böylece aynı koşullara tabi tüm firmaların geçiş süreci boyunca izlenmesi imkânı olacak ve kayıt dışı bir piyasa oyuncusu bulunmayacaktır.

Bunların dışında değinilmesi gereken bir diğer piyasa oyuncusu ise serbest kullanıcılardır. Serbest kullanıcı Kanun'un ilk tasarısında öngörülmeyen fakat daha sonra elektrik ve doğalgaz piyasalarındaki serbest tüketici kavramına benzer şekilde oluşturulmuş ve dünyada ülkemizdeki şekliyle uygulaması bulunmayan bir diğer piyasa oyuncusudur. Zaten 2006 yılının Mart ayında 99'a kadar yükselen serbest kullanıcı sayısında bu tarihten sonra düşüş başlamış ve geçerli serbest kullanıcı lisanslarının sayısı 04/02/2008 itibariyle 56'ya kadar düşmüştür.

Uygulamada kullanıcılar ile dağıtıcılar arasında göstermelik ve muvazaalı bayilik sözleşmeleri yapılarak kullanıcıların bayilik lisansı alması temin edilebilmekte ve bu durum serbest kullanıcı lisansının önemini azaltmaktadır. Söz konusu muvazaalı sözleşmeler petrolün amaç dışı kullanımını sağladığı için kötü niyet içermekte ve bu yönüyle Kanuna aykırı bulunmaktadır. Ayrıca, yaygınlaşan doğalgaz tüketimi nedeniyle fuel oil ve kalorifer yakıtı satışlarının azalması da göz önüne alındığında serbest kullanıcı lisansı sayısındaki düşüş daha iyi anlaşılabilmektedir. Diğer taraftan mevcut serbest kullanıcı lisanslarının 20 adedi zaten kamu kurum ve kuruluşlarına ait olup, bu kuruluşların kullanımlarının kayıt altına alınması sorunu bulunmadığı düşünülmektedir. Bu nedenlerle serbest kullanıcı kavramının ve dolayısıyla serbest kullanıcı limitinin, lisansının ve stok yükümlülüğünün Kanun'dan tamamen çıkarılması gerektiği düşünülmektedir.

Bunların dışında taraflar arası bir hizmet faaliyeti olan taşıma faaliyeti hakkında da değinilmesi gereken bir husus bulunmaktadır. Şöyle ki deniz yolu ve demir yolu kanalıyla gerçekleştirilen taşıma faaliyetleri yapıları gereği fiyat tarifesine ve lisansa tabi tutulabilecek niteliktedir. Bununla beraber, kara yolu taşımacılığı yapan piyasa oyuncularının yurt sathına yaygınlığının, sayıca fazlalığının ve münferiden her birinin piyasa fiyatı üzerindeki etkisizliğinin göz önüne alınması ve karayolu taşıma faaliyetinin lisanstan muaf tutulması gerekmektedir. Bunun için de Kanun'un 3 üncü maddesinin ikinci fıkrasında yapılacak bir düzenlemeyle EPDK'ya geliştireceği ilke ve ölçütler doğrultusunda taşıma faaliyetlerinde de lisans alma zorunluluğuna muafiyet getirme yetkisi tanınmalıdır. Kara yolu taşıma faaliyeti gösteren ve taşıma yetki belgesi bulunan kişilerin, Ulaştırma Bakanlığı'nca EPDK'ya bilgi işlem süreçleri kullanılarak bildirilmesi piyasa takibi açısından yeterli olacaktır.

Yukarıda belirtilen faaliyetlerin lisansa tabi olmaktan tamamen veya taşıma örneğinde olduğu gibi kısmen çıkarılması Kanun'un ve ilgili mevzuatın lisans verilmesi, tadili, süre uzatımı, iptali, sona ermesi kavramlarına bağladığı diğer tüm usul, esas, bedel, yükümlülük, hüküm ve sonuçların söz konusu faaliyetler hakkında uygulanamaması sonucunu doğuracaktır. Böylece dağıtım, ihrakiye teslimi, bayilik ve taşıma faaliyetlerindeki piyasaya giriş engelleri kaldırılarak, sunum tarafından akaryakıt piyasasına giriş serbestleşmiş olacaktır. Serbest kullanıcı kavramının tamamıyla yürürlükten kaldırılması da akaryakıt piyasasına kullanım tarafından girişi serbestleştirmesi nedeniyle benzer bir etki sağlayacaktır.

Bu arada Kanun'un 3 üncü maddesinin on birinci fıkrasının da dağıtıcılar, bayiler veya kullanıcılar tarafından lisanslı depolar dışında kalan her türlü petrol depolama tesisi veya düzeneklerinin yapımı ve/veya kendi faaliyetleri kapsamında işletilmesini serbest kılacak şekilde yeniden düzenlenmesi uygun olacaktır. Ayrıca, anılan fıkrada yer alan *"kendi faaliyetleri"* ifadesinin de geniş yorumlanması ve belirtilen tesis veya düzeneklerin mülkiyetine sahip olunmaksızın, bunların ticari sözleşmeler kapsamında işletilmesine ve başkalarına kullandırılmasına da olanak verilmesi gerektiği değerlendirilmektedir.

3.2.2.2. *4. Madde*

Yukarıda sayılan faaliyetler lisans alma zorunluluğundan vareste tutulması gerekmektedir. Ancak bu faaliyetler neticede piyasa faaliyeti olduğu için bu piyasa faaliyetlerinde bulunanların Kanun'un 4 üncü maddesinin üçüncü fıkrası uyarınca kötü niyet veya tehlikeli eylem sonucunu doğuracak her türlü işlemden özenle kaçınma, bunların oluşumunun engellenmesi için her türlü tedbiri alma ve istenmeyen durumları en kısa sürede giderme yükümlülüğü sürecektir. Keza yine 4 üncü maddenin dördüncü fıkrasında belirtilmiş olan diğer tüm yükümlülükler de geçerliliğini korumaktadır.

3.2.2.3. *5. Madde*

Kanun'un rafinericilerle ilgili 5 inci maddesinde kanun içi bir hukuk boşluğu mevcut olup, bu boşluğun serbest piyasaya uygun bir yorum vasıtasıyla doldurulması yerinde olacaktır. Şöyle ki 5 inci maddenin birinci fıkrası uyarınca rafinerici lisansı sahipleri sahip olacağı dağıtım şirketi ile akaryakıt dağıtımı faaliyetinde de bulunabileceklerdir. Rafinericinin tek başına bir şirkete sahip olması, mevcut şirketler hukukumuz bakımından mümkün değildir. Çünkü bir şirketin ortakları o şirketin hisseleri üzerinde mülkiyet hakkına sahip olurlar ve birinin payı çok küçük olsa bile her şirkette en az iki ortak bulunması zorunludur. Dolayısıyla Kanun'un bu ifadesindeki amacın rafinericilere dağıtım yapma imkânı vermek olduğu düşüncesiyle, rafinerici lisansı sahiplerinin hissedarı olacağı sermaye şirketleri vasıtasıyla dağıtım hakkına sahip olması gerektiği savunulabilir. Esasında rafinericiler ile bayiler arasında farklı bir dağıtıcı bulunması ihtiyacı hesap ayrıştırması ve farklı dağıtıcıların piyasada faaliyet göstermesi için faydalıdır. Fakat örneğin ABD, Kanada, Avustralya ve Birleşik Krallık'ta rafinericilerin ayrıca dağıtım şirketi kurması zorunlu olmayıp, dikey bütünleşik yapılar bulunmakta ve bayi ile rafinerici arasında farklı bir tüzel kişiliğin bulunması zorunlu tutulmamaktadır. Serbest akaryakıt piyasası anlayışı çerçevesinde temelde doğru olan bu yaklaşım, henüz rafinerilerinin tümü aynı şirkete ait olan Türkiye gibi bir ülkede mevcut durum itibariyle farklı dağıtım şirketleri yönünden rekabeti olumsuz etkileyecektir. Ayrıca diğer dağıtıcıların rafinericilerin tekelci gücü karşısında korunması için fiyatların veya satış indirimi oranlarının yasada tespitine gerek duyulacaktır. Bu durum da fiyat serbestisini ortadan kaldıracaktır.

Diğer taraftan, bir rafinerici lisansı sahibinin hissedarı olduğu dağıtım şirketinin kendi bayilik teşkilatını oluşturmasında sakınca yoktur ve bu durum ürün fiyatlarını azaltarak, yabancı sermaye girişini arttıracaktır. Rafineriler sermaye yoğun yatırımlar olup, Türkiye gibi geniş, gelişmekte olan ve sermaye birikimi yetersiz bir ülkede taşıma maliyetlerinin ve yerel ikmal kısıntılarının azaltılması ile operasyon esnekliği sağlanması için yurt geneline yaygın ve mevcutlara oranla daha az kapasiteli rafinerilere ihtiyaç vardır. Bu rafinerilere kendi belirleyecekleri oranda dağıtım imkânı tanınması, ülke gereksinimlerinin karşılanmasına da katkı sağlayacaktır. Ancak bu durumda dahi rafinericinin kendi dağıtım şartlarını kendisinden akaryakıt talep eden diğer dağıtıcılara da kategori bazında tanımak zorunda olduğuna dair hükmün Kanun'da bulunması rekabetin korunması için gereklidir.

3.2.2.4. *6. Madde*

Kanun'un 6 ncı maddesi uyarınca ihrakiye teslim şirketlerine faaliyetleri için verilecek lisanslara uygulanacak değerleme kriterleri ve lisansın verilmesini gerektirecek teknik ve malî şartlar Kurumca belirlenecektir. İhrakiye teslim şirketlerinin lisansa tabi olmaması anlayışı çerçevesinde bu ifadenin de yeniden düzenlenmesi gerekmektedir. İhrakiye teslim faaliyetine başlama ve bu faaliyeti bırakma koşullarının dağıtım ve bayilik konularında Kanunda yapılması önerilen değişiklikler dikkate alınarak EPDK tarafından belirlenmesi imkânının korunmasında sakınca yoktur. Keza, 6 ncı maddede atıf yapılan fıkra numaraları da 5576 sayılı Kanun nedeniyle değişmiştir. Bu nedenle, madde metninin mevzuat tekniği yönünden de gözden geçirilmesi ve fıkra numaralarının adaptasyonu uygun olacaktır.

3.2.2.5. *7. Madde*

Kanun'un 'Dağıtım' başlıklı 7 nci maddesinin özellikle ilk iki fıkrası ile beşinci ve yedinci fıkralarında serbestleştirme gereksinimi vardır. Çünkü açıklanan sistemde dağıtıcılar lisans almaksızın, EPDK'ya yapacakları faaliyete başlama bildirimine istinaden akaryakıt olarak tanımlanan ürünlerin dağıtım hakkına sahip olmaktadır. Ancak dağıtım hakkının doğacağı tarihin açığa kavuşturulması gerekmektedir. Bu noktada, EPDK tarafından belirlenecek usule göre yapılan faaliyete başlama bildiriminin EPDK'ya varmasından itibaren on iş günü geçtikten sonra dağıtım hakkının doğacağı kabul edilebilir.

7 nci maddenin ikinci fıkrasında yapılması önerilen değişiklik ile dağıtıcılara uygun gördükleri kullanıcılara akaryakıt toptan satışı yapma yetkisi verilmesi uygun olacaktır. Keza bu ifade, Kanun'un düşmüş olan ilk tasarısının 6 ncı maddesinin on üçüncü fıkrasında da yer almıştır. Zaten bu değişiklik, serbest kullanıcı kavramının Kanundan çıkarılmasının bir sonucu olarak görülmektedir.

7 nci maddenin beşinci fıkrasında ise dağıtıcının kendi istasyonları aracılığıyla yaptığı satışın toplam yurt içi pazar payının % 15'inden fazla olmaması ve dağıtıcıların yurt içi pazar paylarının toplam yurt içi pazarın % 45'ini geçmemesi kuralları getirilmiştir. Dağıtıcıların yurt içi pazar paylarının toplam yurt içi pazarın % 45'ini geçmemesi kuralının piyasada hâkim durumun oluşmasını önlemeyi amaçladığı için korunmasında yarar görülmektedir. Fakat dağıtıcıların kendi istasyonları aracılığıyla yaptığı satışın toplam yurt içi pazar payının % 15'inden fazla olmaması kuralı bayileri koruyan ve dağıtıcının ticari kararlarını yönlendiren yapay bir sınırlama getirmektedir. Dağıtıcıların ticari yönden yapma imkânı bulunan akaryakıt satışlarından ve olası karından bu sınır nedeniyle vazgeçmesi gelecekte yapabileceği yatırımları önleyecektir. Ayrıca, akaryakıt akım zincirine bayi halkasının eklenmesi zorunluluğu maliyetleri ve tüketiciye satış fiyatlarını yükseltmektedir. Dolayısıyla, denetlenmesinde de güçlükler olabileceği değerlendirilen bu sınırın kaldırılması yerinde olacaktır.

Öte yandan, 7 nci maddenin beşinci fıkrasının son cümlesinde yer alan ve dağıtıcıların kendi işlettiği istasyonlara sübvansiyon ve bayi istasyonlarından farklı uygulama yapmasını yasaklayan hükmün de dağıtıcı ve bayi arasındaki sözleşme ilişkisine müdahale niteliğinde olduğu düşünülmektedir. Çünkü bayilik sözleşmesi için gerekli yatırımların niceliği ve sözleşmelerin hukuki koşulları her halde farklılıklar gösterebilmektedir. Keza, dağıtıcının ölçek ekonomisinden faydalanarak aynı kalitedeki akaryakıtı kendi istasyonunda daha ucuza satma olanağının öncül düzenlemelerle engellenmesi kullanıcıların maliyetlerini yükseltmektedir. Ayrıca bayilerin bu koşulların varlığını bilerek ve isteyerek piyasaya dahil olması rekabetin artmasına yardımcı olacaktır.

Kanun'un 7 nci maddesinin yedinci fıkrasında dağıtıcıların bayilik iptallerini gerekçeleriyle birlikte EPDK'ya bildirmekle yükümlü olduğu hükme bağlanmıştır. Fakat bayilik iptali dağıtıcının bir özel hukuk tasarrufudur ve esasında bayilik

sözleşmesi hükümleri çerçevesinde sözleşmenin tek taraflı veya karşılıklı feshi şeklinde gerçekleştirilebilir. Ülkemizde Avustralya'da olduğu gibi bir uyuşmazlık çözüm danışmanlığı mekanizması bulunmamaktadır. Dolayısıyla söz konusu bayilik iptalinin sözleşme içeriği ile ticaret ve borçlar hukuku çerçevesinde doğuracağı uyuşmazlıkların yargı kanalıyla çözümü gerekir. Bu nedenle dağıtıcıya bayilik iptallerinin gerekçesini EPDK'ya bildirme yükümlülüğü getirilmesi fiilen anlam ifade etmemektedir. Diğer taraftan bayiinin iptal ettiği sözleşmelerin iptal gerekçelerinin dağıtıcı tarafından nasıl bildirileceği, iptalden her iki tarafın da bilgisi olup olmadığı hususları sorgulanabilir. Bu nedenlerle, dağıtıcının bayilik iptallerinin gerekçesini bildirme yükümlülüğünün Kanundan çıkarılması; bunun yerine Kanun'un 7 nci maddesinin yedinci fıkrasına, bayilik iptallerinin sözleşmenin sona erdiğinin bayi tarafından öğrenilmesinden itibaren on iş günü içerisinde dağıtıcı tarafından EPDK'ya bildirilmesi yükümlülüğü getirilmesi yeterli görülmelidir.

3.2.2.6. *8. Madde*

Kanun'un 8 inci maddesi bayileri konu almaktadır. Ancak, bu maddenin daha iyi anlaşılması için bayilik sözleşmesinin hukuken incelemesi gerekmektedir.

Bayilik sözleşmesinin tarafları akaryakıt dağıtım şirketleri ve bayilik faaliyeti için gerekli donanıma sahip gerçek ve tüzel kişilerdir. Kanundaki tanımlar bir bütün halinde incelendiğinde, dağıtım şirketinin bayisine verdiği akaryakıtın kullanıcılara ikmali yetkisi ile bayiinin dağıtıcısını tek tedarikçisi olarak kabul etmesinin bayilik sözleşmesinin konusunu oluşturduğu anlaşılmaktadır. Sözleşmenin konusuna karşılıklı yükümlülükler ve sözleşme ekindeki fizibilite raporuyla yapılacak yatırımların analizi de dahildir. Dolayısıyla bayilik sözleşmesinin yazılı şekil şartına tabi ve ekinde fizibilite raporu bulunan bir özel hukuk sözleşmesi olduğu sonucuna varılabilir. Açıklanan özellikleri ile bayilik sözleşmesi, Borçlar Kanunu'nda veya Türk Ticaret Kanunu'nda düzenlenen sözleşme tiplerinden biri değildir. Dolayısıyla, Borçlar Kanunu'nun 386 ncı maddesindeki *"Diğer akitler hakkındaki kanuni hükümlere tabi olmayan işlerde dahi, vekâlet hükümleri cari olur."* hükmü nedeniyle bayilik sözleşmelerinin yorumlanması ve tamamlanmasında vekâlet akdi hükümlerinden yararlanılması gerektiği düşünülmektedir.

Bayilik faaliyetinin lisansa tabi olmamasına dair yukarıda açıklanan görüşe karşın, Kanun'daki bayilik faaliyetlerine ilişkin lisans konusu dışında kalan diğer hükümlerin mümkün olduğunca korunmasında yarar vardır. Buna göre, Kanun'un 8 inci maddesinin birinci fıkrasının bayi lisanslarına gönderme yapan ilk cümlesinin metinden çıkarılması ve bu cümlenin, bayilere EPDK'nın belirleyeceği usule göre valiliklere faaliyete başlama bildiriminde bulunmalarından beş iş günü sonra kullanıcılara akaryakıt satışı yapma hakkı verecek şekilde yeniden tanzimi uygun olacaktır. Ayrıca, 8 inci maddenin ikinci fıkrasındaki cümle düşüklüklerinin giderilmesi ve bayilere adeta kendi dağıtıcısının diğer bayilerinden akaryakıt alma yetkisi veren bu fıkradaki hükmün buna imkân vermeyecek biçimde düzenlenmesi gerekmektedir. Çünkü Kanun'un kurduğu akaryakıt akım zincirinin en temel ilkelerinden biri, bayiler arası akaryakıt ticaretinin yasaklanmasıdır. Bu kapsamda bayilik sözleşmesinin tek taraflı yetkilendirmeye dayanması nedeniyle bayiler arası akaryakıt ticareti yasağının korunması ve dağıtıcıların kendi bayileriyle yaptığı bayilik sözleşmelerinin mümkün olduğunca tek tip hale getirilmesi uygun olacaktır.

Kanun'un 8 inci maddesinin üçüncü fıkrasının ilk cümlesindeki *"Bayiler ve dağıtıcılar, lisanslarına göre kurdukları akaryakıt istasyonlarını Kuruma bildirerek işletmeye başlar."* hükmü, mevcut durumda lisans alınmadan faaliyete başlanamaması nedeniyle fiilen uygulanamamakta olup, açıklanan lisanssız yapıya da ters düştüğünden, bu hükmün yasa metninden çıkarılmasında sakınca yoktur. Bu fıkranın ikinci cümlesindeki *"Akaryakıt istasyonları, gerekli tedbirleri alarak tarım sektörünün ihtiyaçları için tanker ve köy pompası vasıtasıyla LPG hariç akaryakıt satışı yapabilir."* ibaresi de akaryakıt istasyonlarına mevzuatta bulunmayan bir tüzel kişilik atfetmekte ve başka bir yasa ile düzenlenen LPG satışını da kısıtlamaktadır, dolayısıyla bu cümlenin de kısaltılması mümkündür.

8 inci maddenin dördüncü fıkrası bayilik kategorilerini ve bayilik faaliyetine ilişkin çok önemli bir kısıtlama olan akaryakıt ve LPG istasyonları arasındaki mesafe tahdidini düzenlemektedir. Kurula bayilik kategorisi oluşturma yetkisi verilmesi bu kategorilerin teknik ve ekonomik kriterlere dayanması nedeniyle uygundur. Ancak, istasyonlar arası mesafe tahdidi uygulaması için aynı şey söylenemeyecektir. Çünkü bu fıkranın üçüncü cümlesindeki *"Akaryakıt ve LPG istasyonları arasındaki mesafeler, aynı yönde olmak üzere, şehirlerarası yollarda on kilometreden, şehir içi yollarda bir*

kilometreden az olmamak üzere Kurul tarafından çıkarılacak ve 1.1.2005 tarihinde yürürlüğe girecek yönetmelikle düzenlenir." hükmü yalnızca mevcut istasyonları ticari yönden koruma amacını gütmektedir. Mesafe şartı veya diğer adıyla kilometre tahdidi neticesinde piyasaya giriş kısıtlanmakta ve rakip firma girişinin güçleşmesi sonucunda rekabetin gelişimi olumsuz etkilenmektedir. Ayrıca, kilometre tahdidinden kaynaklanan istasyon arsası sıkıntısı nedeniyle özellikle şehir içlerindeki istasyonların fizibilite yönünden daha ucuz ve uygun koşullarda kurulması zorlaşmakta ve buralardaki istasyonlu bayilerin dağıtıcı değişiklikleri yüksek transfer ücretleri karşılığında gerçekleşmektedir. Kilometre tahdidinden muafiyet ve ölçüm tekniği konularındaki belirsizliklerin, yatırım yapıp yapmama konusunda girişimcilerde kararsızlığa yol açtığı da bilinmektedir. Kilometre tahdidinin değişik kurumların ikincil mevzuatına yansıtılmaması sonucunda birçok bürokratik tıkanma da yaşanmaktadır. Sayılan bu olumsuz etkenler dağıtıcılar ve yeni bayiler üzerindeki maliyetleri arttırmakta ve bu durum, akaryakıtın tüketiciye satış fiyatının yükselmesiyle sonuçlanmaktadır.

Zaten kilometre tahdidi konusu Kanun'un Bakanlar Kurulunca kabul edilen gerek ilk tasarısında, gerekse ikinci tasarısında yer almamış ve ikinci tasarının komisyondaki görüşmeleri sırasında Kanun metnine eklenmiştir. Bu tez çalışması kapsamında incelenen muhtelif ülkeler arasında kilometre tahdidine benzer bir uygulamaya rastlanan tek ülke ise halen serbest piyasa ekonomisinin yerine devletçi ekonomik modelin uygulandığı Çin olmuştur. Bu durum kilometre tahdidi uygulamasının serbest piyasa ilkeleriyle bağdaşmadığının bir diğer göstergesidir. Keza, kilometre tahdidi gibi ticari kısıtlamaların incelenen gelişmiş ülkelerde uygulanmadığı aksine söz konusu ülkelerde akaryakıt istasyonu sayısının ve yoğunluğunun gelişmişlik düzeyiyle bağlantılı olarak yükseldiği gözlenmiştir.

Dolaysıyla yukarıda açıklanan ekonomik ve hukuksal gerekçeler çerçevesinde kilometre tahdidi konusundaki Kanun'da ve 5307 sayılı Sıvılaştırılmış Petrol Gazları Kanunu'nda yer alan tüm düzenlemelerin yürürlükten kaldırılması ve bu konudaki tüm kısıtlamaların sona erdirilmesi gerektiği değerlendirilmektedir.

3.2.2.7. *9. Madde*

Kanun'un 'Faaliyetlerin Kısıtlanması' başlıklı 9 uncu maddesinin özellikle birinci, ikinci, yedinci ve sekizinci fıkraları akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetleri açısından önemli kısıt, sınır ve yükümlülükler getirmektedir.

9 uncu maddenin ikinci fıkrasında yapılması gereken ilk düzenleme fıkranın, lisansa tabi olmayan dağıtım ve ihrakiye teslim şirketlerine de yurt dışından ham petrol ve akaryakıt temin etme yetkisi verilecek şekilde değiştirilmesidir.

Ancak, 9 uncu maddenin ilk fıkrasındaki en önemli serbestleştirme gereksinimi söz konusu fıkranın dördüncü cümlesindeki *"Dağıtıcılar arası akaryakıt ticareti Kurulun iznine bağlıdır."* cümlesinde bulunmaktadır.

Dağıtım şirketleri ithal ettikleri veya rafinerilerden ya da biodizel üreticilerinden temin ettikleri akaryakıtı toptan şekilde bayilerine satmakta ve gelir elde etmektedirler. Bu noktada, akaryakıtın daha ekonomik biçimde temini veya kısa mesafelerde taşınması için mevcut dağıtım organizasyonlarından, şebekelerinden ve yurt içi ölçek ekonomilerinden faydalanılması, dağıtıcıları yeni bir organizasyon ve şebeke kurmanın maliyetinden kurtarmakta, ithalat ihtiyaçlarını ve dışa bağımlılıklarını azaltmaktadır. Özellikle piyasaya sonradan giren dağıtıcıların ikmal kaynaklarının çeşitlendirilmesi rekabeti kolaylaştıran ve arz güvenliğini arttıran bir unsur olarak görülmektedir. Dağıtıcıların kendi aralarında spot veya sözleşmeli biçimde gerçekleştirdiği akaryakıt ticareti kimi zaman takas ekonomisi koşullarına tabi olmakta ve stok maliyetlerini düşürmektedir.

Ayrıca, ülkemizin özel koşullarında rafinaj kısıntılarının sıkça yaşanması ve depolama tesislerinin yurt sathına yayılmaksızın ülkenin batı bölgelerinde yoğunlaşması da dağıtıcılar arası akaryakıt ticaretini ülkemiz koşullarında arz güvenliği için fiilen daha da gerekli kılmaktadır.

Bunların dışında, akaryakıtın emtia halinde veya varant gibi emtia senetlerine bağlı olarak yurt içinde serbestçe dolaşabilmesi için lisanslı depoculuğun geliştirilmesi önem arz etmektedir. Keza, Birleşik Krallık örneğinde olduğu gibi gelişmiş ülkelerin

çoğunda dağıtıcılar arası akaryakıt ticaretine bir kısıtlama getirilmediği tetkik edilmiştir. Bu çerçevede lisanslı depoculuğun yaygınlaşmasını takiben ABD, Birleşik Krallık ve İtalya gibi gelişmiş ülkelerde örnekleri görülen ve piyasaya sermaye girişi sağlayan petrol borsalarının bir benzerinin ülkemizde tesis edilmesinin mümkün ve gerekli olacağı düşünülmektedir.

Dağıtıcıların çeşitli kaynaklardan temin ettiği akaryakıtı vergisini ödeyerek bir başka dağıtıcıya satması işlemi ülkemizde daha ziyade kayıt altında yürütülmekte olup, aksi halde dahi söz konusu toptan satışları tespit etmek olasıdır. Dolayısıyla dağıtıcılar arası akaryakıt ticaretinin kısıtlanmasının petrol kaçakçılığının azaltılmasına katkı sağlamadığı düşünülmektedir.

Öte yandan mevzuatın hazırlık aşaması incelendiğinde, Kanun'un ilk tasarısının 6 ncı maddesinin dördüncü fıkrasında akaryakıt toptan satıcılarının kendi arasındaki akaryakıt ticaretinin serbest olması ilkesinin kabul edildiği ve dağıtıcılar arası akaryakıt ticareti konusunun Kanun'un Bakanlar Kurulu tarafından kabul edilen ikinci tasarısında ise hiç düzenlenmediği görülmektedir. Kanundaki mevcut hüküm komisyon görüşmeleri neticesinde metne ilave edilmiştir. Bu durum, dağıtıcılar arası akaryakıt ticaret izni mekanizmasının yeterince incelenip olgunlaştırılmadan Kanun'a eklendiğini düşündürmektedir.

Komisyonda belirtilen usulde kabul edilmiş olan söz konusu hükmün gerekçesinde piyasayı disipline etme ve haksız rekabeti önleme gibi amaçlar yer almaktadır. Fakat dağıtıcılar arası akaryakıt ticaret izni mekanizmasının artık bu amaçlara dahi hizmet etmeyeceği değerlendirilmektedir. Çünkü ürün türlerinin belirli standartlara tabi olduğu bir akaryakıt piyasasında, standarda uygun akaryakıtın dağıtıcılar arasında el değiştirmesinin ticaret hukuku ilkeleri ve Türk Ticaret Kanunu'nun 56 ncı ve 57 nci maddeleri çerçevesinde haksız rekabete yol açması beklenemeyecektir. Ayrıca yukarıda açıklanan maliyetler göz önüne alındığında, dağıtıcılar arasındaki akaryakıt ticaretinin genelde depolama tesisleri kanalıyla ve kayıt altında gerçekleştiriliyor olması nedeniyle piyasanın bu yönden daha fazla disipline edilmesine de mahal bulunmamaktadır.

Sonuç itibariyle dağıtıcılar arası akaryakıt ticaretinin, ölçütleri merkezi bir otorite tarafından belirlenen yasal bir izin mekanizmasına tabi tutularak kısıtlanması veya müdahaleye tabi tutulması yukarıda açıklanan gerekçeler çerçevesinde piyasa yapısını bozan maliyet arttırıcı bir unsur olarak değerlendirilmekte ve uygun görülmemektedir. Dolayısıyla dağıtıcılar arası akaryakıt ticaret iznine ilişkin Kanun'un 9 uncu maddesinin birinci fıkrasının dördüncü cümlesinde yer alan ibarenin yasa metninden çıkarılması gerekmektedir. Ancak hukuki belirsizliğe sebebiyet verilmemesi için dağıtıcılar arası akaryakıt ticaretinin serbest olduğuna ilişkin bir hükmün, mevzuat tekniği açısından konuyla ilgili madde olan 7 nci madde kapsamında düzenlenmesi yerinde olacaktır.

Kanun'un 9 uncu maddesinin ikinci maddesinde yer alan sınırlamalardan ilki ise dağıtıcıların lisans başvurularında asgari yıllık 60 bin ton beyaz ürün dağıtım projeksiyonunu EPDK'ya verme zorunluluğudur.

Piyasaya girmek isteyen bir şirketten lisans başvurusu sırasında asgari bir dağıtım projeksiyonu istenmesini, bu dağıtıcının ilk faaliyet yılında bayilerin korunması için faydalı bir uygulama olarak kabul eden bir görüş mevcuttur. Fakat 60 bin ton beyaz ürün satış yükümlülüğü piyasaya yeni giren dağıtıcılar için önemli güçlükler doğurmaktadır.

Dahası, mevcut hükmün amacının lisans süresi boyunca her yıl 60 bin ton beyaz ürün satamayan dağıtıcıların lisansının sona erdirilerek bu dağıtıcıların piyasa dışına itilmesi olduğuna dair bir görüş bulunmaktadır. Bu görüş de dağıtıcılara Kanun'da yer almayan ilave bir yükümlülük getirmekte ve dağıtıcıların ticari kararlarına müdahale etme sonucunu doğurmaktadır. Çünkü sözü geçen görüş uygulanırsa dağıtıcı, faaliyetinin sona ermemesi için gereken asgari miktarda akaryakıtı düşük kâr payı elde etme veya zararı pahasına bayilerine ve kullanıcılara satmak durumunda kalacak veya hâkim ortağı olduğu farklı bir sermaye şirketi kanalıyla yeniden lisans alma yoluna başvuracaktır. Üstelik düşük kâr payıyla veya zararına yapılacak dağıtım neticesinde temin edilen akaryakıtın bayiler tarafından daha düşük pompa fiyatıyla kullanıcılara satılması, tüketim alışkanlıkları ve fiyat yapışkanlığı nedeniyle pek mümkün görünmemektedir.

Öte yandan, dağıtım yapmak isteyen şirketler mevcut durumda dahi bu faaliyetlerine başlamadan önce bayilik sözleşmeleri yapmakta ve bayileri dağıtıcılarının lisans başvurusu kapsamında EPDK'ya vereceği beyana dayalı bir asgari dağıtım projeksiyonuna itibar etmek durumunda bulunmaktadır. Dolayısıyla bayilik sözleşmesi yapan firmaların dağıtıcılarını daha özenli seçmesi gerekmekte olup, mevcut asgari dağıtım yükümlülüğü yapısı bayiler açısından arz güvenliğini ancak yapay ve geçici olarak sağlamakta ve asıl borç ilişkileri bayilik sözleşmeleri çerçevesinde yürütülmektedir.

Diğer taraftan Kanun'daki asgari dağıtım yükümlülüğünün benzin ve motorinden ibaret olan 'beyaz ürün' kavramına dayandırılması, ağırlıklı olarak veya nispeten daha fazla siyah ürün satan dağıtım şirketleri açısından ayrımcılık yapılması ve eşit rekabet koşullarının bozulması sonucunu doğurmaktadır.

Açıklanan nedenlerle Kanundaki 60 bin ton beyaz ürün için asgari dağıtım projeksiyonu verme ya da bir başka bakış açısına göre asgari dağıtım yükümlülüğünün, pazara giriş açısından sayısal büyüklüklerle sınırlandırma yapılmaması ilkesi ve serbest akaryakıt piyasasındaki ticari borç ilişkilerine müdahale edilmemesi ilkesi çerçevesinde yürürlükten kaldırılması serbestleştirme kapsamında yerinde olacaktır.

Ayrıca Kanun'un 9 uncu maddesinin ikinci fıkrasındaki lisans başvuru kapsamında bayi bilgilerinin verilmesi yükümlülüğü ile dağıtılacak akaryakıt türlerinin lisans alt başlığına kaydedilmesi yükümlülüğünün, dağıtıcıların lisansa tabi olmaması halinde işlevsiz kalacağı ve özel hukuk ilişkilerine dair bu hükümlerin de Kanundan çıkarılabileceği düşünülmektedir.

Sonuç itibariyle 9 uncu maddenin ikinci fıkrasının tamamen yürürlükten kaldırılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

9 uncu maddenin yedinci fıkrasında ise araçlara akaryakıt ikmal edilebilecek yerler düzenlenmiştir. Esasında bu fıkra hükmü piyasa faaliyetinin teknik donanım ve güvenlik açısından yetersiz yerlerde yapılmasını önlemeyi amaçlamaktadır. Burada akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetleri bakımından serbestleştirmeyi gerektiren kısım, bayilik lisansı ve akaryakıt istasyonlarına getirilen yeterli donanım şartlarının

çıkarılması ve hüküm kapsamında düzenlenen akaryakıt ikmal edilen araçların kara yolu aracı olduğunun vurgulanması şeklinde özetlenebilir.

Öte yandan, Kanun'un 9 uncu maddenin yedinci fıkrasındaki *"Bayiler, taşıma lisansı sahiplerinin taşıma araçlarında istenen kriterleri sağlamak koşuluyla kendi araçları ile taşıma yapabilirler."* hükmünün, taşıma faaliyetinin lisanstan muaf tutulabilmesi konusunda Kurula yetki verilmesi ve bayilik faaliyetinin lisansa tabi olmaması halinde yeniden tanzimi gerekmektedir. Buna göre, Kanundaki hüküm kapsamında taşıma lisansından söz edilmesinde sakınca bulunmamaktadır.

3.2.2.8. *16. Madde*

Kanun'un 16 ncı maddesi petrol piyasalarının düzenlenmesi konusunda önemli bir yeri olan petrol stokları konusunu hüküm altına almaktadır. Petrol stoğu tutulması genel düzenleme ölçütleri çerçevesinde arz güvenliğinin sağlanması bakımından önem arz etmektedir.

Bu nedenle, 16 ncı maddenin serbestleştirme gereksinimi belirlenen en önemli kısmı, maddenin üçüncü fıkrasının ikinci cümlesidir. Serbest kullanıcı kavramının Kanun'dan tamamen çıkarılması anlayışının bir unsuru olarak, bazı serbest kullanıcılara stok tutma yükümlülüğü getiren bu fıkranın yürürlükten kaldırılması gerektiği düşünülmektedir.

Ayrıca, madde metninin ikinci ve üçüncü fıkrasındaki dağıtıcı lisansına ilişkin ifadelerinin çıkarılması da yerinde olacaktır.

Bunun dışında, petrol stoklarının takibi ve işletilmesi konularının daha etkin bir organizasyon yapısına kavuşturulması ve konunun, yasal olarak belirlenecek bir kuruluşun görev ve yetki alanına tevdi edilmesi amacıyla ayrı bir yasa kapsamında yeniden düzenlenmesi stok sisteminin işlerliğini arttıracaktır.

3.2.2.9. *17. Madde*

Serbest kullanıcıların ülkemize özgü ve akaryakıt piyasası bakımından yapay bir piyasa oyuncusu olduğu ve bu nedenle serbest kullanıcı kavramının Kanun'dan

tamamen çıkarılması gerektiği hususuna 3 üncü maddeye ilişkin açıklamalarda ayrıntılı biçimde değinilmiştir.

Zaten özellikle ikinci fıkrasında çeşitli anlam ve anlatım bozuklukları da bulunan Kanun'un serbest kullanıcılara dair 17 nci maddesinin bu kapsamda Kanun metninden tamamen çıkarılması gerektiği değerlendirilmektedir.

Böylece dağıtıcılar kendi uygun gördükleri kişi ve şirketlere her türlü akaryakıtı doğrudan ve istedikleri kadar satabileceklerdir. Bu olanağın özellikle, akaryakıt kullanan orta büyüklükteki elektrik santralleri, şantiyeler, fabrikalar, ulaşım ve nakliye filoları gibi hizmet ve sanayi sektörlerinde yer alan tesisleri işleten firmaların akaryakıt maliyetlerinin düşürülmesine ciddi katkılar sağlayacağı ve ülke kalkınması bakımından fayda yaratacağı düşünülmektedir.

3.2.2.10. *19. Madde*

İdari para cezalarına ilişkin 19 uncu madde Kanun'daki hükümlere aykırılık koşullarını ağır kusur, birinci derece kusur ve diğer kusurlar şeklinde sınıflandırmakta ve cezai yaptırımlara bağlamaktadır.

Ancak, yukarıda izah edilen serbestleştirme gereksinimlerinin karşılanması halinde, cezaya tabi hükümlerin akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetleri yönünden içeriği değişecektir. Çünkü serbest bırakılan fiil veya ihmaller artık geçerli Kanun'daki mevcut maddeleri ihlal etmeyecektir. Fakat yeni düzenlemeler neticesinde bu defa, örneğin piyasaya girişte bildirme tabi olan bir kişinin bu bildirimi yapmaması halinde cezaya tabi tutulması gündeme gelebilecektir.

17 nci maddenin tamamen yürürlükten kaldırılması halinde mevzuat tekniği bakımından 19 uncu madde metninde yapılması gereken tek düzeltme, maddenin ikinci fıkrasının (a) bendinin dördüncü alt bendindeki '17' ibaresinin metinden çıkarılmasıdır.

Diğer hususların ise kanun koyucunun takdirinde belirlenmiş olduğu değerlendirilmektedir.

3.2.2.11. *20. Madde*

20 nci maddedeki idari yaptırımların daha ziyade lisansın varlığına bağlı olduğu görülmektedir.

Fakat akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetleri lisansa tabi tutulmasa bile söz konusu faaliyetlerin zaman zaman çeşitli idari yaptırımlara maruz tutulması ihtiyacı ortaya çıkabilecektir.

Bu nedenle bazı piyasa faaliyetlerin bildirime tabi olması durumunda 20 nci madde metnindeki lisans iptali yaptırımını düzenleyen ifadelerin "faaliyetin kesin olarak durdurulması" şeklinde değiştirilmesi gerekecektir.

Öte yandan, 20 nci maddenin en fazla serbestleştirme ihtiyacı taşıyan kısmının üçüncü fıkrası olduğu ileri sürülebilir. Üçüncü fıkrada yer alan, *"Akaryakıt istasyonu kapsamında sürdürülen bayilik faaliyetlerinin, bu Kanuna veya bu Kanuna istinaden çıkarılan düzenlemelere aykırılığının Kurumca tespiti halinde, anılan istasyonda yapılan akaryakıt ikmali Kurumca geçici veya süresiz olarak mühürleme suretiyle durdurulur. İptale veya mühürlemeye ilişkin usul ve esaslar Kurumca çıkarılacak yönetmeliklerde düzenlenir."* hükmünde, akaryakıt istasyonları kapsamında sürdürülen bayilik faaliyetleri için diğer yaptırımlara ek olarak farklı bir yaptırım olan 'mevzuata aykırılık nedeniyle mühürleme' öngörülmektedir.

Anılan mühürleme işlemi sadece bayiler aleyhine uygulanacak özel bir idari yaptırımı ifade etmekte ve idare hukukundaki eşitlik ilkesinden doğan, idarenin piyasa taraflarının tümüne eşit mesafede olması ilkesine ters düşmektedir. Çünkü ön araştırma veya soruşturma uygulanmaksızın, herhangi bir birincil veya ikincil mevzuat hükmüne aykırılık gerekçe gösterilerek ve tek taraflı bir tespit işlemine istinaden bayilik faaliyetlerinin mühürleme yoluyla durdurulabilmektedir. Bu durum özellikle ülkenin çeşitli uzak yörelerinde bulunan ve ayrıntılı düzenlemeler hakkında tam anlamıyla bilgi sahibi olmayan bayilerin kötü niyetleri olmadığı halde, mühürlenerek maddi zarara uğramalarına ve ticari itibarlarının zedelenmesine yol açabilmektedir. Bu durumdaki bayilerin mahrum kaldıkları kârı tam yargı davası vasıtasıyla idareden talep etmeleri

mümkün görünse de Devlet açısından asıl olanın en baştan zarara yol açmamak olduğunu söylemek gerekmektedir.

Sonuç itibariyle yukarıda açıklanan gerekçelerle, 20 nci maddenin üçüncü fıkrasının yürürlükten kaldırılması gerektiği düşünülmektedir.

Öte yandan, 20 nci maddenin dördüncü fıkrasındaki 765 sayılı mülga Türk Ceza Kanun'un mühür bozma suçuna dair 274 üncü maddesine atıf yapan hükmün, 5237 sayılı yeni Türk Ceza Kanunu'nun konuyla alakalı 203 üncü maddesine gönderme yapacak biçimde değiştirilmesi uygun olacaktır.

3.3. İkincil Düzenlemelerdeki Kısıtlama ve Yükümlülükler

İkincil düzenlemelerdeki kısıtlama ve yükümlülükler incelenirken, akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetleri ile en fazla ilgisi bulunan kurum olan EPDK tarafından çıkarılan düzenleyici idari işlemlerden yönetmelikler üzerinde durulacaktır. Çünkü Kanun'da ilgili mevzuatın nelerden ibaret olduğuna dair açık bir tanım bulunmamakta, aksine birçok konunun EPDK tarafından yönetmelikle düzenlenmesi öngörülmektedir.

Öte yandan, yukarıdaki "Birincil Düzenlemelerdeki Kısıtlama ve Yükümlülükler" başlığı altında incelenen hususlar bu başlık altında tekrar edilmeyecek, sadece akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetleri üzerine ikincil düzenlemeler ve bilhassa konuyla doğrudan bağlantılı yönetmelikler ile getirilen ilave kısıtlama ve yükümlülüklere ilişkin serbestleştirme gereksinimlerinden genel hatlarıyla söz edilecektir.

Dolayısıyla, birincil düzenlemeler kapsamında irdelenen serbestleştirme gereksinimlerinin ikincil mevzuata yansıtılması amacıyla, ikincil mevzuatın ayrıntılı biçimde taranması mümkündür. Fakat sözü geçen ayrıntılı tarama çalışması bu tezin konusu dışındaki teknik bir uyumlaştırma sürecinin parçası olarak görülmektedir.

Yukarıda da belirtildiği üzere ikincil mevzuatın incelenmesi kapsamında bu çalışmada yalnızca ikincil mevzuat ile getirilen ilave kısıtlama ve yükümlülükler

üzerinde durulmakta ve ayrıca değişiklik gereksinimi içerdiği düşünülen maddelerin numarası belirtilmektedir.

3.3.1 Petrol Piyasası Lisans Yönetmeliği

Akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetleri kapsamındaki dağıtım, bayilik ve ihrakiye teslimi faaliyetlerinin lisansa tabi tutulmaması ve lisanslama yerine bir tescilleme sistemi kurulması gerektiği yukarıda açıklanmıştır. Keza, serbest kullanıcı kavramının ilgili mevzuattan çıkarılması ve kara yolu taşıma faaliyetinin lisans almaktan EPDK tarafından lisanstan muaf kılınması gerektiği de belirtilmiş bulunmaktadır.

Lisans Yönetmeliği'ne bu bakış açısıyla bakıldığında, serbestleştirme gereksiniminin daha ziyade anılan faaliyetlerin bu yönetmeliğin tamamen kapsamı dışına çıkarılması suretiyle karşılanabileceği görülmektedir. Bu halde, söz konusu faaliyetlerin ayrı bir yönetmelikle daha geniş bir serbesti çerçevesi içinde düzenlenmesi mümkün olacaktır.

Dolayısıyla, Lisans Yönetmeliği'nin akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetleri ile doğrudan alakalı olan 29 – 34 üncü, 37 – 38 inci ve 45 – 46 ncı maddelerinin yürürlükten kaldırılması ve bu maddelerin içerdiği konuların bu noktaya kadar açıklanan bildirime dayalı ilkeler çerçevesinde farklı bir yönetmelik altında yeniden düzenlenmesi uygundur.

Öte yandan Lisans Yönetmeliği'nin, tanımları içeren 4 üncü maddesinin; lisanslamaya ilişkin 5 – 8 inci, 10 uncu ve 15 – 17 nci maddelerinin; miktar kısıtlamalarına ilişkin 44 üncü maddesinin ve katılma payına ilişkin 51 inci maddesinin de akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetlerinin serbestleştirilmesi amacıyla değiştirilmesi gerekmektedir. Bu kapsamda dağıtım, ihrakiye teslimi, bayilik, serbest kullanıcı ve gerekirse taşıma faaliyetlerine ilişkin ifade ve hükümlerin burada sayılan maddelerin içeriğinden çıkarılması gerektiği değerlendirilmektedir.

Dolayısıyla, Lisans Yönetmeliği'nin eki olan başvuru dilekçesi ve taahhütname şablonlarının da değiştirilmesi zorunlu olacaktır.

Ancak diğer taraftan değinilmesi gerekli bir konu da Lisans Yönetmeliği'nin esasında lisansa tabi kabul ettiği taraflar arası faaliyetlerden depolama ve taşıma gibi bazılarının dağıtıcı veya ihrakiye teslimi lisanslarına işlenebilmesidir. Bu uygulama yürütülmesine cevaz vermesi, ilave lisanslandırma işlemlerini önlemektedir. Ayrıca bu durum dağıtıcılar ile ihrakiye teslim şirketlerinin mülkiyet haklarına da uygun olup, dağıtıcılara ve ihrakiye teslim şirketlerine tesislerini başkalarına kullandırıp kullandırmama konusunda serbestlik sağlamaktadır. Ancak bu uygulamanın lisanslı depolama olanaklarını azalttığı ve lisanslı depolarda kimi zaman atıl kapasite oluşmasına yol açtığını belirtmekte de fayda vardır.

3.3.2. Petrol Piyasası Tarifeler Yönetmeliği

Petrol Piyasası Tarifeler Yönetmeliği akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetlerine ilişkin olarak temelde serbest piyasa koşullarında fiyat oluşumu esasına dayanan bir düzenleme niteliğindedir. Bu nedenle, söz konusu yönetmeliğin mevcut yapısında kapsamlı bir değişikliğe gidilmesine gerek görülmemektedir.

Fakat belirli faaliyetler için lisans alma zorunluluğunun kaldırılması halinde Petrol Piyasası Tarifeler Yönetmeliği'nde yapılacak değişiklikler daha ziyade lisans kavramıyla bağlantılı usul değişiklikleri olarak ortaya çıkacaktır.

Petrol Piyasası Tarifeler Yönetmeliğindeki onaya tabi tarifeleri konu edinen bölümler erişime tabi depolama ve iletim tesislerine dair olup, petrol piyasalarının taraflar arası kesimini ilgilendirmekte ve dolayısıyla bunların haricinde kalan, 2 nci, 9 uncu ve 10 uncu maddelerin akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetleriyle ilgisi kurulabilmektedir.

Sayılan maddelerdeki serbestleştirme gereksinimi ise dağıtıcı ve bayilik lisansı kavramlarının madde metinlerinden çıkarılması ve dağıtım ve bayilik faaliyetleri kavramları ile yetinmek suretiyle karşılanabilecektir. Bunun dışında, Petrol Piyasası Tarifeler Yönetmeliğindeki fiyatlandırma yönteminin mevcut yapıya göre daha ayrıntılı ve katı hale getirilmesinin piyasa faaliyetlerini güçleştireceği ve dolayısıyla bu doğrultuda bir düzenlemeye gereksinim olmadığı değerlendirilmektedir.

3.3.3. Petrol Piyasasında Uygulanacak Teknik Kriterler Hakkında Yönetmelik

Akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetlerinin genel düzenleme ölçütleri çerçevesinde düzenlenmesi yaklaşımında çevrenin ve tüketicinin korunması amaçları bulunmakta ve bu amaçlara ulaşılabilmesi için akaryakıt kalitesinin ve tesis standartlarının belirlenen teknik kriterler aracılığıyla yükseltilmesine ihtiyaç duyulmaktadır.

O halde, akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyeti gösteren kişilerin de işlemlerinde zamanla gelişen teknik kriterlere uyum sağlaması gerekmektedir. Çevrenin ve tüketicinin korunması amaçları nedeniyle, sözü geçen teknik kriterlere uyum yükümlülüğünün getireceği maddi külfetlerin ikinci planda kalması mümkündür. Teknik kriterlere uyumun can ve mal güvenliğinin korunması bakımından sağlayacağı faydaların da gözden uzak tutulmaması gerekmektedir.

Petrol Piyasasında Uygulanacak Teknik Kriterler Hakkında Yönetmeliğe bu açıdan bakıldığında, söz konusu yönetmelikteki tüm düzenlemelerin çevrenin, tüketicinin ve can ve mal güvenliğinin korunması bakımında belirli bir katkı sağladığı düşünülmektedir.

Dolayısıyla dağıtım, ihrakiye teslimi ve bayilik faaliyeti yürüten kişilere bu yönetmelikle getirilen yükümlülüklerin devamında fayda görülmektedir. Ancak, sözü geçen şahısların lisansa tabi tutulmamaları halinde Petrol Piyasasında Uygulanacak Teknik Kriterler Hakkında Yönetmeliğin bu lisanslara ismen atıf yapan 7 nci, 8 inci ve 10 uncu maddelerinin değiştirilmesi gerekecektir.

Ayrıca Petrol Piyasasında Uygulanacak Teknik Kriterler Hakkında Yönetmeliğin ölçüm, ayarlar, görevli personelin vasıfları ve eğitimi ile acil durumlarda müdahale konularında tüm lisans sahiplerine yükümlülükler getiren 12 nci, 14 üncü ve 15 inci maddelerindeki ‘lisans sahipleri’ ibarelerinin, ‘lisans sahipleri ve piyasada bildirime tabi faaliyet gösterenler’ şeklinde değiştirilmesi uygun olacaktır.

3.3.4. Petrol Piyasası Bilgi Sistemi Yönetmeliği

Şeffaflık ve piyasa taraflarının tam bilgilenmesi serbest piyasanın gereklilikleri arasında yer almakta olup, bu ilkelere hizmet eden düzenlemeler serbest piyasa esaslarıyla uyuşmaktadır.

Akaryakıt piyasasında şeffaflığın ve bilgilenmenin sağlanması için oluşturulan bildirim yükümlülüklerinin de temelde bu noktaya kadar açıklanan düzenleme anlayışı çerçevesinde ele alınması mümkündür.

Konuyla ilgili olarak, Kanun'un 14 üncü maddesinin beşinci fıkrasındaki *" Bilgilerin ilgililere ve kamuya açıklanmasına ilişkin ilke, usul ve esaslar Kurumca çıkarılacak yönetmelikle belirlenir. Piyasa açısından ticari gizlilik niteliği taşıyan bilgiler açıklanamaz."* hükmüne ve Elektrik Piyasası Kanunu'nun 5/B maddesinin birinci fıkrasındaki *"Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu petrol piyasası ile ilgili olarak aşağıda belirtilen görevleri de yerine getirir:...(g) Petrol piyasasında faaliyet gösteren kişilerden istenecek olan hizmet güvenilirliği, hizmet dışı kalmalar ve diğer performans ölçütleriyle ilgili raporların kapsamını belirlemek ve düzenli olarak Kurula verilmelerini sağlamak."* hükmüne dayanarak EPDK tarafından Petrol Piyasası Bilgi Sistemi Yönetmeliği çıkarılmıştır.

Kanunlardaki hükümlerden hareketle Petrol Piyasası Bilgi Sistemi Yönetmeliği'nin içeriğinin bilgilerin ilgililere ve kamuya açıklanmasına ilişkin ilke, usul ve esaslar ile hizmet güvenilirliği, hizmet dışı kalmalar ve diğer performans ölçütleriyle ilgili raporların kapsamı ve düzenli olarak ibraz edilmeleri konularından ibaret olması gerekmektedir. Dolayısıyla anılan hususların haricinde sürekli bildirim yükümlülüğü ihdas edilemeyeceği düşünülmektedir.

Bunun dışında, serbest kullanıcı kavramının mevzuattan çıkarılmasının sonucu olarak bu kişilerden herhangi bir bilgi istenmesine mahal görülmemektedir.

Ancak diğer taraftan, lisansa tabi olmaması gerektiği değerlendirilen dağıtım ve ihrakiye teslim şirketleri ile bayilerin faaliyete başlama ve faaliyeti bırakma

bildirimlerinin bu yönetmelik kapsamında daha ayrıntılı şekilde düzenlenmesi mümkündür.

Bu açıklamalar doğrultusunda Petrol Piyasası Bilgi Sistemi Yönetmeliği'nin dönemsel ve oluşuma bağlı bildirimleri düzenleyen 9 ve 10 uncu maddelerinde çeşitli değişiklikler yapılmasının mümkün olduğu düşünülmektedir.

3.3.5. Petrol Piyasasında Ulusal Marker Uygulamasına İlişkin Yönetmelik

Ulusal marker, akaryakıta rafineri çıkışında, gümrük girişinde, sanayide yan ürün olarak veya diğer şekillerde üretilen veya tasfiye edilmiş kaçak petrolden teknik düzenlemelere uygun olan akaryakıta ticari faaliyete konu edilmeden önce eklenecek ve akaryakıtın özelliğini bozmayacak kimyasal ürünü ifade etmektedir.

Ülkemizde TÜBİTAK tarafından üretilen ulusal marker 01/01/2007 tarihinden itibaren ilgililere ücretsiz olarak teslim edilerek, benzin ve motorin türlerine eklenmektedir.

Daha ziyade, gelişmekte olan ve akaryakıt kaçakçılığının yaygın olduğu bazı ülkelerde çeşitli marker uygulamaları yapıldığı bilinmektedir. Akaryakıt piyasasındaki kaçakçılığın ve suiistimallerin tek başına ulusal marker ile tamamen önlenmesi mümkün görünmemektedir. Bu noktada ancak birçok idari düzenleme, denetim mekanizması ve güvenlik tedbirinin bir arada ve eşgüdüm içinde uygulanması halinde kapsamlı ve kalıcı bir sonuç alınabilecektir. Söz konusu idari düzenleme, denetim mekanizması ve güvenlik tedbiri ihtiyaçlarının nelerden ibaret olduğu zaten yasal düzenlemelerin gerekçelerine yansıyacak ölçüde ayrıntılı biçimde araştırılmış ve ilgili kamu kurumlarının bilgisine sunulmuş bulunmaktadır.

Ayrıca, ulusal markerin söz konusu kaçağı ne oranda önlediğinin net ve kesin bir şekilde hesaplanması neredeyse olanaksızdır. Fakat yapılacak yaklaşık hesaplamalar sonucunda, ulusal markerin devlete kendi maliyetinden daha büyük bir vergi geliri sağladığı savunulabilecektir.

O halde ulusal marker piyasa oyuncuları üzerinde doğrudan bir maliyet unsuru teşkil etmeyen ve fakat kamuya ek gelir sağlayan bir katkı maddesidir. Bu yönüyle ulusal marker uygulamasının sürdürülmesinde her halde yarar olduğu düşünülmektedir.

Keza 2007 yılının ilk dokuz aylık dönemi incelendiğinde, motorin ve benzine ulusal marker eklenmesinin sonucu olarak tüm motorlu araç yakıtlarının satış miktarı toplamındaki artış oranının ülkedeki motorlu araç sayısının artış oranından fazla olduğu görülmektedir.

Şöyle ki 30/09/2007 itibariyle açıklanan metrik ton cinsinden verilere göre, son bir yıllık dönemde toplam motorin ve benzin satışları bir önceki yılın aynı dönemine göre % 7,4 artmıştır.[179] Diğer taraftan aynı tarih itibariyle otogaz satış miktarı da bir önceki yılın aynı dönemiyle kıyaslandığında % 31,14 artmış bulunmaktadır.[180] Motorlu araç yakıtları genelinde ulusal markerin eklendiği motorin ve benzinin toplam payı % 88,81 düzeyindeyken otogazın payı ise %11,19 kadardır.

Dolayısıyla motorin, benzin ve otogaz satışlarındaki büyümenin dikkate alınması halinde, tüm bu otomotiv yakıtlarının yıllık satış miktarının 30/09/2007 itibariyle % 9,63 dolayında yükseldiği hesaplanabilmektedir. Ancak aynı tarihte ülkede kayıtlı bulunan motorlu araç sayısı bir önceki yılın aynı dönemine göre yalnızca % 6,54 artmış bulunmaktadır.[181]

Bu bilgilere göre % 9,63 olan motorlu araç yakıtları satış artış oranı ile % 6,54 dolayında olan motorlu araç sayısı artış oranı arasındaki % 3,09 oranında bir fark vardır. Söz konusu farkın motorin ve benzin türlerinin motorlu araç yakıtları içindeki %88,68'lik payına karşılık gelen % 2,74'lük kısmı, ulusal marker katılması sonucunda 2007 yılı içerisinde kayıt altına alınan ilave akaryakıtı ifade ettiği düşünülmektedir.

[179] Petder 2007 Ocak – Eylül Sektör Raporu, Petrol Sanayi Derneği, İstanbul, Kasım 2007, sayfa 7
[180] "Sıvılaştırılmış Petrol Gazları (LPG) 2007 Yılı Ocak – Eylül Sektör Raporu", Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu, Ankara, Kasım 2007
[181] Türkiye İstatistik Kurumu web sitesi, Erişim: http://www.tuik.gov.tr, 30/11/2007

Bu durumda, Türkiye'deki kaçak akaryakıt oranının toplam akaryakıtın % 15,8'ine tekabül ettiği varsayılırsa,[182] yukarıdaki verilere göre ulusal marker uygulamasının 30/09/2007 itibariyle akaryakıt kaçakçılığını yaklaşık % 17,36 oranında azalttığı ortaya çıkmaktadır.

Ulusal marker uygulaması nedeniyle akaryakıt kaçakçılığında görülen azalma oranın 31/10/2007 tarihi itibariyle % 21 düzeyine ulaştığı tahmin edilmektedir.[183] Bu durumda kaçakçılık miktarındaki azalmanın yılda yaklaşık 850 milyon YTL vergi kaybını önlediği söylenebilecektir. Bu noktada söz konusu tahmini değerlendirmenin, nispeten kısa bir uygulama dönemi sonuçlarına ilişkin yaklaşık bir değeri ifade ettiği ve ulusal marker uygulamasına ilişkin verilerin artmasıyla daha ayrıntılı ve kesin değerlendirmeler yapılabileceği vurgulanmalıdır.

Söz konusu 850 milyon YTL vergi kazancının ulusal markerin devlete maliyetinin çok üzerinde olduğu görülmektedir. Keza ulusal marker denetimlerinin ve bu kapsamda özellikle kullanıcılardan numune alımının arttırılması ve yaygınlaştırılması ile ulusal markerin fuel oil türleri, nafta ve gaz yağına da eklenmesi halinde kaçak akaryakıt miktarının daha da azalması beklenmektedir.[184]

Ancak ulusal marker konusuna hukuki açıdan bakıldığında, konuya ilişkin Petrol Piyasasında Ulusal Marker Uygulamasına İlişkin Yönetmeliğin özellikle 6 ncı ve 7 nci maddelerinde ulusal marker eklemekle yükümlü tutulan piyasa oyuncuları için bazı kusursuz sorumluluk halleri oluşturulduğu görülmektedir.

---

[182] Akaryakıt Kaçakçılığı Meclis Araştırma Komisyonu Raporu'nun 282 inci sayfasında Türkiye'ye iki yılda 7,8 milyon ton akaryakıtın kaçak olarak girdiği tespitine yer verilmiştir. Bu durumda yıllık kaçak ürün girişinin 3,9 milyon ton ve ülkede fiilen satılan toplam akaryakıt miktarının ise 2006 itibariyle 24,7 milyon ton düzeyinde olduğu kabul edilmiştir.

[183] Her ne kadar bu tez çalışmasının yazıldığı günlerde Ekim 2007 dönemine ilişkin resmi otogaz satış miktarı ile kayıtlı motorlu araç sayısı açıklanmamış olsa da Petrol Sanayi Derneği tarafından 31/10/2007 itibariyle bildirilen ham verilere göre 2007 yılının ilk on ayındaki toplam motorin ve benzin satışları bir önceki yılın aynı dönemine göre metrik ton bazında % 7,9 oranında artmıştır. Bu durumda 2007 yılı Ekim ayına ilişkin olarak otogaz satış miktarının bir önceki yıl verileri dikkate alınmak suretiyle projeksiyonunun çıkarılması ve kayıtlı motorlu araç sayısındaki artışın da sabit kabul edilmesi halinde, ulusal marker uygulamasının akaryakıt kaçakçılığını azaltma oranının 31/10/2007 itibariyle % 21'i bulabileceği hesaplanmıştır.

[184] Kanaatimize göre, kalkınma hızı ve petrol piyasasına ilişkin diğer parametreler dikkate alındığında Türkiye'deki kaçak akaryakıt sorununun gelecek beş yıl içinde marjinal seviyeye indirgenmiş kabul edilebilmesi için, 2012 yılı sonu itibariyle ülkedeki toplam kayıtlı akaryakıt satışlarının yıllık 30 milyon ton seviyesine ulaşması hedeflenmelidir.

Bu çerçevede ilgili lisans sahibi tüzel kişiler ulusal markerin çalınmasına, kaybolmasına ve ziyan olmasına karşı gerekli tedbirleri almakla yükümlü tutulmuş ve mücbir sebepler dışında çalınan, kaybolan ve/veya ziyan olan ulusal markerin bedelinin Kurum hesabına yatırılmaması halinde ilgili lisans sahibi tüzel kişilere yeniden ulusal marker verilmeyeceği hükme bağlanmıştır.

Bu noktada ulusal marker bedeli çalınan, kaybolan ve/veya ziyan olan ulusal markerin ekleneceği akaryakıt miktarından doğan her türlü vergiye karşılık gelen bedeldir. Bu bedelin hesaplanmasında ulusal marker uygulaması kapsamındaki akaryakıt türlerinden en yüksek vergiye sahip olan akaryakıt ve ulusal markerin zayi edildiğinin tespit edildiği veya beyan edildiği tarihteki söz konusu akaryakıtın en yüksek bayi satış fiyatı esas alınmaktadır.

Ancak ilgili lisans sahibi tüzel kişinin, henüz satmadığı ve gelir de elde etmediği akaryakıt miktarından doğan her türlü vergiye karşılık gelen bedeli Kurum hesabına yatırmakla yükümlü tutulması bir tür kusursuz sorumluluk hali oluşturmaktadır. Kusursuz sorumlu tüzel kişiler, ulusal marker verilmesi talebinin reddedilmesi konulu bir idari işlem aracılığıyla piyasa faaliyetini durdurma yaptırımına uğramaktadır.

Ulusal marker bedelinin yatırılmaması sebebiyle ulusal marker verilmesi talebinin reddedilmesi işlemi, cezai bir idari işlem niteliği taşımaktadır. Oysa sosyal devlet ilkesinin benimsenmesi neticesinde günümüz idare hukukunda ilgililerin değil idarenin kusursuz sorumluluğu kabul edilmektedir.[185] Keza günümüz ceza hukukunda aksi yönde bir eğilim bulunmakta ve kusursuz sorumluluk hallerinden kaynaklanan ceza yaptırımlarının azaltılmasına çalışılmaktadır. O halde, ulusal marker ile ilgili söz konusu kusursuz sorumluluk uygulamasının modern hukuk yaklaşımlarıyla bağdaştırılması mümkün görünmemektedir.

Keza, Kanun'un Ek 5 inci maddesi ile ulusal markeri yetkisiz olarak üretmek, satışa arz etmek, satmak, yetkisiz kişilerden satın almak, kabul etmek ve bu özelliğini bilerek nakletmek veya bulundurmak suç sayılmış olup, sözü geçen hüküm suçlu kişilere verilecek ceza yaptırımını zaten içermektedir.

[185] Metin Günday, **İdare Hukuku**, İmaj Yayıncılık, Ankara, 1999, sayfa 252

Ayrıca, Anayasa'nın 73 üncü maddesinin üçüncü fıkrasına göre *"Vergi, resim, harç ve benzeri malî yükümlülükler kanunla konulur, değiştirilir veya kaldırılır."* Ancak yukarıda belirtilen düzenleme ile ulusal marker bedeli adı altında vergi, resim ve harç benzeri bir mali yükümlülüğün yönetmelik ile ihdas edildiği değerlendirilmektedir.

Öte yandan, özellikle vergi gelirlerinin arttırılması ve devlet menfaatin korunması amacını taşıyan bir hususa ilişkin olarak ilgili lisans sahibi tüzel kişilere enjeksiyon sistemi inşa etmek, bunların ayar ve kalibrasyonlarını yaptırmak, ekstra yüksek güvenlik tedbirleri almak, lisanslarını tadil ettirmek gibi maddi yükümlülükler getirilmesi de maliyet arttırıcı etki yaratmaktadır.

Ulusal markerin sağlayacağı kamu yararının idare hukukundaki fedakârlığın denkleştirilmesi ilkesi çerçevesinde fiyatlara yansıtılması doğaldır. Dolayısıyla, ulusal marker uygulaması nedeniyle akaryakıt fiyatlarının az da olsa artması normal karşılanmalıdır. Ancak bu noktada, tüketicinin korunması bakımından sözü geçen fiyat artışlarının her halde asgari düzeye indirgenmesi amaçlanmalıdır.

Sonuç itibariyle, Petrol Piyasasında Ulusal Marker Uygulamasına İlişkin Yönetmeliğin özellikle 6 ncı ve 7 nci maddelerinde kusursuz sorumluluk ve vergi benzeri düzenlemeler konusunda yukarıda açıklanan hukuki gerekçelerle ve maliyetlerin azaltılması bakımından ekonomik sebeplerle değişiklik yapılması ihtiyacı bulunduğu değerlendirilmektedir.

Bu kapsamda, başta ulusal markerin her türlü kaybından doğacak mali yükümlülük ve idari para cezalarının nispi esaslarla ve kanun ile açıkça düzenlenmesi gerekmektedir. Yasal düzenlemelerin ardından Petrol Piyasasında Ulusal Marker Uygulamasına İlişkin Yönetmeliğin özellikle 6 ncı ve 7 nci maddelerinde yapılması gereken değişikliklerin temel ilkeleri ise aşağıdaki şekilde sıralanabilir:

1-) Ulusal marker ekleme işlemlerinin valilikler tarafından periyodik aralıklarla ve ani olarak denetlenmesi,

2-) Kurulan enjeksiyon sistemleri ile bunların ayar ve kalibrasyon işlemlerinin tutarının EPDK tarafından tespit edilecek bir seviyeyi aşmamak kaydıyla EPDK tarafından karşılanması,

3-) Ulusal markere ilişkin hususların lisansa derç edilmesinde lisans tadil bedeli alınmaması,

4-) Çalınan, kaybolan veya zayi olan ulusal markerin kaybından ilgili lisans sahibi tüzel kişinin kusurlu sorumlu olduğunun, idari soruşturma ve bu soruşturma sırasında veya sonrasında verilecek idari ya da cezai bir mahkeme hükmü neticesinde kesinleşmesine kadar ilgiliye ulusal marker verilmeye devam edilmesi.

SONUÇ

Akaryakıtın gündelik hayattaki önemini açıklamak için çok çeşitli örnekler vermek mümkündür. Mesela basitçe hesaplandığında, bir kola kutusu kadar akaryakıtın normal büyüklükteki bir otomobili yaklaşık 6,5 kilometre uzağa götürecek kadar enerji ürettiği söylenebilir. Dolayısıyla akaryakıt halen toplum hayatının en gözde ve önemli enerji kaynaklarından biridir.

Böylesine önemli bir ürünün sunumu ve kullanımının gerçek serbest piyasa koşulları içerisinde gerçekleşmesinin fiyatları düşüreceği düşünülmekte ve bu suretle kamu yararının da korunması umulmaktadır.

Açıklanan önem ve amaç doğrultusunda Devlet, ülkemizdeki geçmişi geçen yüzyılın başlarına dayanan akaryakıt piyasası konusunda hemen her zaman çeşitli hukuki düzenlemeler yapma ihtiyacı duymuştur. Bu düzenlemeler kimi zaman bunalım koşullarının veya karaborsanın aşılarak arz güvenliğinin sağlanması amacını ön plana çıkarırken, kimi zaman da özel teşebbüsün piyasadaki rolünü ön plana alarak piyasada tam rekabeti tesis etmeye yönelmiştir.

Bu kapsamda, ekonomi ve hukukun bir araya geldiği bir saha olan akaryakıt piyasası düzenlemelerinin son adımı 5015 sayılı Petrol Piyasası Kanunu'nun yürürlüğe girmesi ile atılmıştır.

Fakat küreselleşen dünyada ülkemizin toplumsal değişim ve gelişimi durmaksızın devam etmektedir. Bu değişim ve gelişim sürecine paralel olarak hızla farklılaşan teknolojiler, finans araçları ve bireysel gereksinimler ekonomiye dinamizm getirmektedir. Dinamik ekonomi ise ancak dinamik ve değişimlere uyum sağlayabilen bir hukuki yapıyla oluşturulabilir. İşte tüm bu ekonomik ve hukuki gerçekler akaryakıt piyasası ve düzenlemeleri için de geçerlidir.

Diğer taraftan, hemen her düzenleme uygulamaya girdikten sonra başlangıçta öngörülmeyen farklı yan etkiler ortaya çıkarmakta, ancak tespit edilen böylesi yan etkiler sonradan yapılan düzeltme çalışmalarıyla giderilebilmektedir.

Unutulmamalıdır ki herhangi bir sahadaki gelişme, bizzat konuyla ilgili düzenlemenin kendisinden kaynaklansa bile düzenlemenin amacına ulaştığı andan itibaren yeni ve daha üst düzey bir hedef ve düzenleme ölçütü tespitine gerek duyulur. Bu noktada asıl olan, yapılmış düzenlemelerin günün gelişen koşullarına uyum kapasitesinin arttırılmasıdır.

Dolayısıyla, her ne kadar uzun yılların uygulama birikimine ve kapsamlı çalışmalara dayansa da 5015 sayılı Petrol Piyasası Kanunu ile akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetleriyle ilgili olarak oluşturulan çerçevenin düzeltilebilecek ve geliştirilebilecek taraflarının bulunması doğal karşılanmalıdır. Bu çerçevede Petrol Piyasası Kanunu'nun kapsamlı biçimde değiştirilmesi çalışmalarına zaman kaybedilmeden başlanması gerekmektedir.

Konu hakkında yapılacak her türlü yasal ve idari düzenleme ve değişikliğin çeşitli ülkelerin uygulama ve deneyimlerinin ışığında hazırlanması halinde uygulamadaki hata payı azalacak ve deneme yanılma süreçlerine gerek kalmaksızın piyasada doğru, uzun soluklu ve amaca yönelik sonuçlar alınabilecektir.

Her türlü değişimde olduğu gibi Petrol Piyasası Kanunu'ndaki değişikliklerin de çeşitli kesimlerde olumsuz tepki yaratması beklenebilir. Ancak, bilhassa özel sektördeki piyasa oyuncularının yeniliklere uyum sağlama kabiliyetinin nispi yüksekliği ve deregülasyon esaslı değişimlerin reel serbest piyasa koşullarını geliştirme hedefi dikkate alındığında yapılacak ince ayardan rasyonel beklentiler çerçevesinde umulan marjinal faydanın, yaşanabilecek kısa vadeli ve küçük sıkıntıların marjinal maliyetinin üzerinde olduğu değerlendirilmektedir.

Öte yandan, deregülasyon ve liberalizasyon temelde ancak yasal değişikliklerle mümkündür. İkincil düzenlemelerdeki değişim Kanun değişikliğini müteakip kapsamlı şekilde gündeme getirilebilir. Buna rağmen, uygulayıcı idarenin çoğu zaman gerek bireysel gerekse düzenleyici idari işlemleriyle ilgili olarak çoğu zaman esnek bir hareket

alanı ve takdir yetkisi mevcuttur. Bu kapsamda, akaryakıt piyasası sunum tarafı faaliyetleri konusunda yetkili idare olan EPDK'nın gerekli gördüğü yasal değişiklikleri ilişkili bakanlığa önermesi mümkündür. Bu değişiklikler gerçekleşinceye kadar EPDK'nın boş durmayarak, uygun yasal alt yapının bulunduğu noktalarda ikincil mevzuatında olabilecek azami serbestleştirmeyi yapması, bireysel idari işlemlerindeki takdir yetkisini ise serbest piyasa koşullarını kapsamlı biçimde yorumlayarak kullanması gerekmektedir.

Lisans, izin, kısıt, sınır ve benzeri adlar altındaki kuralların ortak yönü, bunların ticari piyasa faaliyetlerini yapay biçimde engelleyen veya zorlaştıran düzenlemeler olmasıdır. Sözü geçen engellerin belirtilen mevzuat değişiklikleri aracılığıyla gerektiği ölçüde kaldırılması halinde Türkiye akaryakıt piyasası gelişmiş ülkelerdeki akaryakıt piyasalarının düzeyini daha kolay yakalayacak ve piyasanın güvenilirliği artarak yatırım olanakları gelişecektir.

Sonuç itibariyle belirtmek gerekir ki, gerçek ve nihai anlamda serbest bir akaryakıt piyasasının oluşum süreci ülkemizde henüz tamamlanmamıştır. Bu zamana kadar yapılan değeri asla inkâr edilemeyecek ayrıntılı çalışmalara ve atılan önemli adımlara rağmen, piyasa faaliyetlerinin dinamik yapısı ve hızlı gelişimi nedeniyle Türkiye akaryakıt piyasasının sunum tarafı faaliyetlerinin çeşitli yönlerden ve ilgili mevzuat kullanılarak serbestleştirilmesine halen ihtiyaç vardır. Dolayısıyla, günümüzde bu konuda Devletin ve ülkenin hedefi artık iyiden daha iyiye ulaşmak olmalıdır.

AÇIKLAMALI SÖZLÜK

antrepo	:	Transit ticarette gümrük vergisine konu olup, henüz vergi ve resimleri ödenmemiş malların korunduğu, gerektiğinde küçük tamamlayıcı işlemlerin yapıldığı, gümrük binaları yakınında bulunan, kamu veya özel kesimce işletilen bir tür depo.
broker	:	Menkul değerlerin alım-satımına aracılık eden gerçek veya tüzel kişi.
deregülasyon	:	Belirli bir iş alanı ya da kesimde devlet denetimi ve kısıtlamalarının kısmen ya da tamamen kaldırılması durumu, kuralsızlaştırma
downstream	:	Petrolün toptan ve perakende pazarlanması ve satışı, aşağı akım
emisyon	:	Yayım, dışarı verme
enjeksiyon	:	Şırıngayla herhangi bir sıvı verme, zerk.
ex-ante	:	Önceden tahmin edilmiş, ileri tarihteki bir olaydan sonra durumun ne olacağının tahmin edilmesi, öncül.
ex-post	:	Belli bir olayın meydana gelmesinden sonra ortaya çıkan durum, gerçekleşen, ardıl.
franchise	:	İmalatçı tarafından bayi veya perakendeciye tanınan mallarını satma yetkisi, özel satış hakkı, imtiyaz
kalibrasyon	:	Bir ölçme aletini doğru bir biçimde işlem yapabilmesi için bir veya daha fazla standarda göre kontrol etmek.
kodifikasyon	:	Dağınık bulunan yazılı ve yazısız hukuk kurallarının bir araya getirilerek sistem içinde düzenlenmesi ve belli alanları düzenleyen kapsamlı kanunlar hazırlanması, kanunlaştırma.
liberalizasyon	:	Yasalar sınırı içinde kalmak koşulu ile ekonomide her tür girişimde alabildiğine özgürlüğün bulunması, serbestleşme
marker	:	İşaretleyici
midstream	:	Petrolün iletimi ve taşınması, orta akım
oligopolistik	:	Sunumun birkaç satıcı tarafından yapıldığı ve bu az sayıdaki satıcının birbirlerinin üretim kararlarından etkilendiği piyasa türü.
reel	:	Gerçek, hakiki
regülasyon	:	Düzenleme, kural
upstream	:	Petrol arama ve üretimi, yukarı akım

EKLER

EK (1) - İncelenen Ülkelere İlişkin Genel Bilgiler (2006 Yılı İtibariyle)

Ülke Adı	Nüfusu	Yüzölçümü (Km²)	Yıllık Petrol Üretimi (Milyon metreküp)	Kişi Başına Düşen Nominal GSYH (Amerikan Doları)
Amerika Birleşik Devletleri	302.500.000	9.629.091	504.4	44.190
Kanada	32.990.000	9.970.684	182.1	38.951
Brezilya	186.500.000	8.514.877	121.8	5.717
Avustralya	20.990.000	7.741.220	25.8	32.900
Çin	1.319.000.000	9.598.086	210.2	2.001[186]
Nijerya	148.093.000	923.768	145.6	756[187]
İspanya	44.708.964	505.992	0.2	27.767
Birleşik Krallık	60.209.000	259.927	120.8	39.213
Türkiye	70.586.256[188]	783.562	2.1	5.477

[186] 2005 yılı verilerine göre belirlenmiştir.
[187] 2005 yılı verilerine göre belirlenmiştir. Erişim : www.worldbank.org, 08/06/2007
[188] 2007 yılı verilerine göre belirlenmiştir. Erişim : www.tuik.gov.tr , 04/02/2008

EK (2) – 5015 Sayılı Petrol Piyasası Kanunu'nda Yapılması Önerilen Değişiklikler

Mevcut Şekli	Önerilen Şekli
MADDE 2.- Fıkra 1 – Bent 12: **12) Dağıtım:** Serbest kullanıcılara akaryakıt toptan satışı ve ikmali dahil bayilere akaryakıt satış ve ikmal faaliyetlerinin bütününü,	**MADDE 2.- Fıkra 1 – Bent 12:** **12) Dağıtım:** Akaryakıt toptan satışı ve ikmali dahil bayilere ve kullanıcılara akaryakıt satış ve ikmal faaliyetlerinin bütününü,
MADDE 2.- Fıkra 1 – Bent 16: **16) İhrakiye teslim şirketi ve bayii:** Yurt içinden veya yurt dışından temin ettiği ihrakiyeyi deniz ve hava taşıtlarına ikmal eden lisanslı sermaye şirketini ve lisanslı bayileri,	**MADDE 2.- Fıkra 1 – Bent 16:** **İhrakiye teslim şirketi ve bayii:** Yurt içinden veya yurt dışından temin ettiği ihrakiyeyi deniz ve hava taşıtlarına ikmal eden sermaye şirketini ve bayileri,
MADDE 2.- Fıkra 1 – Bent 23: **23) Kilometre tahdidi:** Şehir içi veya şehirlerarası trafiğe açık yollarda aynı istikamette iki akaryakıt istasyonu arasındaki, Kurul tarafından çıkarılacak yönetmelikte belirlenecek asgarî mesafeyi,	**MADDE 2.- Fıkra 1 – Bent 23:** **23) (Mülga)**
MADDE 2.- Fıkra 1 – Bent 37: **37) Serbest kullanıcı:** Kalorifer yakıtı, fuel-oil ve motorinde yıllık 5 000 tondan aşağı olmayacak şekilde Kurum tarafından ürün bazında belirlenen tüketim miktarından fazla yıllık petrol tüketimi olan lisanslı kullanıcıyı,	**MADDE 2.- Fıkra 1 – Bent 37:** **37) (Mülga)**
MADDE 3.- Fıkra 1 : Petrol ile ilgili; a) Rafinaj, işleme, madeni yağ üretimi, depolama, iletim, serbest kullanıcı ve ihrakiye faaliyetlerinin yapılması ve bu amaçla tesis kurulması ve/veya işletilmesi, b) Akaryakıt dağıtımı, taşıması ve bayilik faaliyetlerinin yapılması, için lisans alınması zorunludur. Kurum, geliştireceği ilke ve ölçütler doğrultusunda, iletim ve işleme faaliyetlerinde lisans alma zorunluluğuna muafiyet getirebilir. Lisans vermede taahhüt üzerinden işlem yapılamaz.	**MADDE 3.- Fıkra 1 :** Petrol ile ilgili; a) Rafinaj, işleme, madeni yağ üretimi, depolama, iletim ve taşıma faaliyetlerinin yapılması ve bu amaçlarla tesis kurulması ve/veya işletilmesi için lisans alınması; b) Dağıtım, ihrakiye teslimi ve bayilik faaliyetlerinin yapılması için Kurumun yönetmelik ile belirleyeceği usule uygun olarak faaliyete başlama bildiriminde bulunulması, zorunludur. Kurum, geliştireceği ilke ve ölçütler doğrultusunda, iletim, taşıma ve işleme faaliyetlerinde lisans alma zorunluluğuna muafiyet getirebilir. Lisans vermede taahhüt üzerinden işlem yapılamaz.

Ek (2) Devamı

MADDE 3.- Fıkra 11 : Bu Kanun hükümleri saklı kalmak ve ilgili mevzuata göre işlemleri tamamlanmış olmak üzere, lisans sahiplerince veya kullanıcılarca, lisanslı depolar dışında kalan her türlü petrol depolama tesisi veya düzeneklerinin yapımı ve/veya kendi faaliyetleri kapsamında işletilmesi serbesttir.	**MADDE 3.- Fıkra 11 :** Bu Kanun hükümleri saklı kalmak ve ilgili mevzuata göre işlemleri tamamlanmış olmak üzere; lisans sahipleri, dağıtıcılar, ihrakiye teslim şirketleri, bayiler veya kullanıcılar tarafından lisanslı depolar dışında kalan her türlü petrol depolama tesisi veya düzeneklerinin yapımı ve/veya kendi faaliyetleri kapsamında işletilmesi serbesttir.
MADDE 5.- Fıkra 1 : Rafinerici lisansı sahipleri, 9 uncu maddede sayılan faaliyetlerin yanı sıra; a) Lisansına işlenmek koşuluyla;tesisi içinde veya civarında işleme, depolama ile yakınındaki diğer tesislere boru hatları ile taşıma, b) Sahip olacağı dağıtım şirketi ile akaryakıt dağıtımı, Faaliyetlerinde de bulunabilir. Rafinerici kendi dağıtım şirketine tanıdığı şartları kendisinden akaryakıt talep eden diğer dağıtıcılara da kategori bazında tanımak zorundadır.	**MADDE 5.- Fıkra 1 :** Rafinerici lisansı sahipleri, 9 uncu maddede sayılan faaliyetlerin yanı sıra; a) Lisansına işlenmek koşuluyla; tesisi içinde veya civarında işleme, depolama ile yakınındaki diğer tesislere boru hatları ile taşıma b) Hissedarı olacağı dağıtım şirketi ile akaryakıt dağıtımı, faaliyetlerinde de bulunabilir. Rafinerici, hissedarı olduğu dağıtım şirketine tanıdığı şartları kendisinden akaryakıt talep eden diğer dağıtıcılara da kategori bazında tanımak zorundadır.
MADDE 6. – Fıkra 1 : 2 nci maddenin birinci fıkrasının (16), (18), (19), (28), (29), (36) ve (38) numaralı bentlerinde tanımlanan faaliyetlerin yapılması için verilecek lisanslara uygulanacak değerleme kriterleri ve lisansın verilmesini gerektirecek teknik ve malî şartlar Kurumca belirlenir.	**MADDE 6. – Fıkra 1 :** 2 nci maddenin birinci fıkrasının (18), (19), (29), (30) ve (39) numaralı bentlerinde tanımlanan faaliyetlerin yapılması için verilecek lisanslara uygulanacak değerleme ölçütleri ve lisansın verilmesini gerektirecek teknik ve malî şartlar ile anılan fıkranın (16) numaralı bendinde tanımlanan faaliyetlerin yapılması için gerekli bildirim usulleri Kurumca belirlenir.
MADDE 7 . – Fıkra 1 : Dağıtıcı lisansı sahipleri, akaryakıt olarak tanımlanan ürünlerin dağıtım hakkına sahip olur.	**MADDE 7 . – Fıkra 1 :** Dağıtıcılar Kurumun belirleyeceği usule göre faaliyete başlama bildiriminde bulunmalarından on iş günü sonra akaryakıt dağıtım hakkına sahip olur.
MADDE 7 . – Fıkra 2 : Dağıtıcı lisansı sahipleri, kendi mülkiyetlerindeki veya sözleşmelerle oluşturacakları bayilerinin istasyonlarına akaryakıt dağıtımının yanı sıra, serbest kullanıcılara akaryakıt toptan satışı ve	**MADDE 7 . – Fıkra 2 :** Dağıtıcılar kendi mülkiyetlerindeki akaryakıt istasyonlarına veya sözleşmelerle oluşturacakları bayilerinin istasyonlarına akaryakıt dağıtımının yanı sıra, uygun gördükleri kullanıcılara akaryakıt toptan satışı

depolama tesislerinin yakınındaki tesislere boru hatları ile taşıma faaliyetlerinde bulunabilir. Dağıtıcılar başka akaryakıt dağıtıcılarının bayilerine dağıtım yapamazlar.	ve depolama tesislerinin yakınındaki tesislere boru hatları ile taşıma faaliyetlerinde bulunabilir. Dağıtıcılar başka akaryakıt dağıtıcılarının bayilerine dağıtım yapamazlar. Dağıtıcılar arası akaryakıt ticareti serbesttir.
MADDE 7 . – Fıkra 5 : Dağıtıcıların kendi işlettiği istasyonlar aracılığı ile yaptığı satış, dağıtıcının toplam yurt içi pazar payının yüzde onbeşinden fazla olamaz. Dağıtıcıların yurt içi pazar payı, toplam yurt içi pazarın yüzde kırkbeşini geçemez. Dağıtıcı, kendi işlettiği istasyonlara sübvansiyon ve bayi istasyonlarından farklı uygulama yapamaz.	**MADDE 7 . – Fıkra 5 :** Dağıtıcıların yurt içi pazar payı, toplam yurt içi pazarın yüzde kırkbeşini geçemez. Dağıtıcı, kendi işlettiği istasyonlara sübvansiyon ve bayi istasyonlarından farklı uygulama yapamaz.
MADDE 7 . – Fıkra 6 : Dağıtıcı lisansı sahipleri, Kurum tarafından belirlenen esaslara uygun olarak bayilerinde kaçak petrol satışının yapılmasını önleyen teknolojik yöntemleri de içeren bir denetim sistemi kurar ve uygular.	**MADDE 7 . – Fıkra 6 :** Dağıtıcılar, Kurum tarafından belirlenen esaslara uygun olarak bayilerinde kaçak petrol satışının yapılmasını önleyen teknolojik yöntemleri de içeren bir denetim sistemi kurar ve uygular.
MADDE 7 . – Fıkra 7 : Dağıtıcılar, tescilli markası altında yapılan faaliyetlere ilişkin kalite kontrol izlemesini etkin biçimde yapmak, bayilik iptallerini gerekçeleriyle birlikte Kuruma bildirmekle yükümlüdür. Akaryakıt dağıtımı için kurulacak tesis ve ekipmanlara ilişkin teknik, güvenlik, çevre ve benzeri kriterler Kurum tarafından çıkarılacak yönetmelikle belirlenir.	**MADDE 7 . – Fıkra 7 :** Dağıtıcılar, tescilli markası altında yapılan faaliyetlere ilişkin kalite kontrol izlemesini etkin biçimde yapmak ve bayilik iptallerini sözleşmenin sona erdiğinin bayi tarafından öğrenmesinden itibaren on iş günü içerisinde Kuruma bildirmekle yükümlüdür. Akaryakıt dağıtımı için kurulacak tesis ve donanım ilişkin teknik, güvenlik, çevre ve benzeri ölçütler Kurum tarafından çıkarılacak yönetmelikle belirlenir.
MADDE 8 . – Fıkra 1 : Bayi lisanslarına ilişkin düzenlemeler (teknik, güvenlik, kapasite, çevre vb.) Kurum tarafından yapılır. Bayiler, dağıtıcıları ile yapacakları tek elden satış sözleşmesine göre bayilik faaliyetlerini yürütürler.	**MADDE 8 . – Fıkra 1 :** Bayiler, Kurumun belirlediği usule göre valiliklere faaliyete başlama bildiriminde bulunmalarından beş iş günü sonra kullanıcılara akaryakıt satışı yapma hakkına sahip olur ve dağıtıcıları ile yaptıkları tek elden satış sözleşmesine göre faaliyetlerini yürütürler.
MADDE 8 . – Fıkra 2 : Bayiler lisanslarının devamı süresince; a) Bayisi olduğu dağıtıcı haricinde diğer dağıtıcı ve onların bayilerinden akaryakıt ikmali yapılmaması, b) Tağşiş ve/veya hile amacıyla akaryakıta katılabilecek ürünlerin akaryakıta katılmaması ve istasyonunda bulundurmaması,	**MADDE 8 . – Fıkra 2 :** Bayiler, dağıtıcısı haricindeki dağıtıcı ve bayilerden akaryakıt ikmali yapılmaması, tağşiş ve/veya hile amacıyla akaryakıta katılabilecek ürünlerin akaryakıta katılmaması ve bu ürünlerin işlettiği akaryakıt istasyonunda bulundurulmaması ile yükümlüdür.

İle yükümlüdür.	
MADDE 8 . – Fıkra 3 : Bayiler ve dağıtıcılar, lisanslarına göre kurdukları akaryakıt istasyonlarını Kuruma bildirerek işletmeye başlar. Akaryakıt istasyonları, gerekli tedbirleri alarak tarım sektörünün ihtiyaçları için tanker ve köy pompası vasıtasıyla LPG hariç akaryakıt satışı yapabilir.	**MADDE 8 . – Fıkra 3 :** Akaryakıt istasyonu işleten bayiler, tarım sektörünün ihtiyaçları için tanker ve köy pompası vasıtasıyla ve gerekli tedbirleri alarak akaryakıt satabilirler.
MADDE 8 . – Fıkra 4 : Kurul, teknik ve ekonomik kriterlere göre bayilik kategorileri oluşturabilir. Bu durumda bayilik lisansları kategorilerine göre düzenlenir. Akaryakıt ve LPG istasyonları arasındaki mesafeler, aynı yönde olmak üzere, şehirler arası yollarda on kilometreden, şehir içi yollarda bir kilometreden az olmamak üzere Kurul tarafından çıkarılacak ve 1.1.2005 tarihinde yürürlüğe girecek yönetmelikle düzenlenir.	**MADDE 8 . – Fıkra 4 :** Kurul, teknik ve ekonomik kriterlere göre bayilik kategorileri oluşturabilir. Bu durumda bayilik faaliyetleri kategorilerine göre yürütülür.
MADDE 9 . – Fıkra 1 : Yurt dışından ham petrol ve akaryakıt temin edeceklerin rafinerici veya dağıtıcı veya ihrakiye teslim şirketi lisansına sahip olması gereklidir. Türkiye'de ham petrol üretimi yapan üreticiler, düşük gravite yerli üretim ham petrol ile karıştırılacak miktarda ham petrol ithalatı yapabilirler. Ham petrol ve akaryakıt ithalatı miktar ve belirli teknik ölçümleri yapabilecek donanıma sahip yetkili gümrük idarelerinden yapılır. Dağıtıcılarca yapılacak akaryakıt ithalatı, ilgilinin lisansında yer alan alt başlık kapsamındaki akaryakıtlarla sınırlıdır ve Kuruma bayi bilgileriyle birlikte verilen pazarlama projeksiyonu ile uyumlu olduğu bildirildikten sonra yapılabilir. Dağıtıcılar arası akaryakıt ticareti Kurulun iznine bağlıdır. Ham petrolün yurt içinde ticareti; sadece rafinerici ve üreticilerce ve birbirleri arasında yapılabilir.	**MADDE 9 . – Fıkra 1 :** Yurt dışından ham petrol ve akaryakıt temin edeceklerin rafinerici lisansına sahip olması veya dağıtım veya ihrakiye teslim şirketi olması gereklidir. Türkiye'de ham petrol üretimi yapan üreticiler, düşük gravite yerli üretim ham petrol ile karıştırılacak miktarda ham petrol ithalatı yapabilirler. Ham petrol ve akaryakıt ithalatı miktar ve belirli teknik ölçümleri yapabilecek donanıma sahip yetkili gümrük idarelerinden yapılır. Ham petrolün yurt içinde ticareti; sadece rafinerici ve üreticilerce ve birbirleri arasında yapılabilir.
MADDE 9 . – Fıkra 2 : Dağıtıcılar, lisans başvurularında asgarî yıllık 60.000 ton beyaz ürün (benzin, motorin) dağıtım projeksiyonu ile bayi bilgilerini	**MADDE 9 . – Fıkra 2 :** **(mülga)**

Kuruma vermek zorundadır ve kendi dağıtım ağına bağlı bayilerin işlettikleri akaryakıt istasyonlarında farklı lisans alt başlığına sahip dağıtıcıların bayisi sıfatı ile yapacakları faaliyetler hariç olmak üzere, kullanıcılara lisans alt başlığında yer almayan akaryakıtları teslim edemez.	
MADDE 9 . – Fıkra 7 : Fabrika, şantiye, nakliye filosu işletmeleri ve benzeri kendi ihtiyaçları için depolama imkânı ve kendi araçlarına akaryakıt ikmal kapasitesi olan yerler hariç, araçlara yapılacak akaryakıt ikmali bayilik lisansı ve yeterli donanımı olan akaryakıt istasyonları dışında yapılamaz.	**MADDE 9 . – Fıkra 7 :** Fabrika, şantiye, nakliye filosu işletmeleri ve benzeri kendi ihtiyaçları için depolama imkânı ve kendi araçlarına akaryakıt ikmal kapasitesi olan yerler hariç, kara yolu araçlarına yapılacak akaryakıt ikmali yeterli donanımı olan akaryakıt istasyonları dışında yapılamaz.
MADDE 9 . – Fıkra 8 : Bayiler lisanslarına işlenmek ve taşıma lisansı sahiplerinin taşıma araçlarında istenen kriterleri sağlamak koşuluyla kendi araçları ile taşıma yapabilirler.	**MADDE 9 . – Fıkra 8 :** Bayiler, taşıma lisansı sahiplerinin taşıma araçlarında istenen ölçütleri sağlamak koşuluyla kendi araçları ile taşıma yapabilirler.
MADDE 16 . – Fıkra 2 : Ulusal petrol stoğu, rafineri, akaryakıt ve LPG dağıtıcı lisansı sahiplerinin ikmal ettiği günlük ortalama ürün miktarının minimum yirmi katını kendi depolarında veya lisanslı depolama tesislerinde topluca veya statülerine göre ayrı ayrı bulundurma yükümlülüğü ile sağlanır. Rafinerilere ve depolara boşaltılmak üzere karasularında bulunan yüklü tankerler ile rafinerilerdeki ham petrol ve yarı mamul ürünler, ürüne tahvil edilerek ulusal stok mükellefiyetine sayılır. Ulusal petrol stoğu, depolanan yerin durumuna ve mevzuatın müsaadesi şartı ile vergisiz tutulabilir.	**MADDE 16 . – Fıkra 2 :** Ulusal petrol stoğu, rafineri, akaryakıt ve LPG dağıtıcılarının ikmal ettiği günlük ortalama ürün miktarının minimum yirmi katını kendi depolarında veya lisanslı depolama tesislerinde topluca veya statülerine göre ayrı ayrı bulundurma yükümlülüğü ile sağlanır. Rafinerilere ve depolara boşaltılmak üzere karasularında bulunan yüklü tankerler ile rafinerilerdeki ham petrol ve yarı mamul ürünler, ürüne tahvil edilerek ulusal stok mükellefiyetine sayılır. Ulusal petrol stoğu, depolanan yerin durumuna ve mevzuatın müsaadesi şartı ile vergisiz tutulabilir.
MADDE 16 . – Fıkra 3 : Akaryakıt ve LPG dağıtıcı lisansı sahiplerinin, tank dibi hariç toplam stoğunun yirmi günlük kısmı şirketlerin minimum işletme stoğu olarak alınır ve ulusal petrol stoğundan sayılır. Ayrıca, bir tüketim tesisinde her bir cins üründen yılda 20.000 ton ve üzeri akaryakıt kullanan serbest kullanıcılar, tüketimlerinin onbeş günlük kısmını karşılayacak miktarda kendi depolarında stok bulundurmak mecburiyetindedir ve bunlar ulusal petrol stoğu içinde mütalâa edilir.	**MADDE 16 . – Fıkra 3 :** Akaryakıt ve LPG dağıtıcılarının, tank dibi hariç toplam stoğunun yirmi günlük kısmı şirketlerin minimum işletme stoğu olarak alınır ve ulusal petrol stoğundan sayılır.
MADDE 17. : Serbest kullanıcıların belirlenmesine ve lisans verilmesine ilişkin usul ve esaslar Kurul tarafından çıkarılacak yönetmelikle	**MADDE 17. :** **(mülga)**

düzenlenir. Kalorifer yakıtı, fuel-oil ve motorinde yıllık tüketimi, 5000 tonun altında olmayacak şekilde Kurum tarafından belirlenecek olan yıllık tüketim miktarının altındaki kullanıcılara dağıtıcılar kendi işlettikleri akaryakıt bayileri üzerinden satış yapamazlar.	
MADDE 19. - Fıkra 2 – Bent (a): Bu Kanuna göre; a) Aşağıdaki haller ağır kusur sayılarak, sorumluları hakkında beşyüz milyar Türk Lirası idarî para cezası uygulanır: 1) Lisans almaksızın lisansa tâbi faaliyetlerin yapılması. 2) Kurumca, 10 uncu madde gereği yapılan uygulamaların dolaylı veya dolaysız olarak engellenmesi veya engellenmeye teşebbüs edilmesi. 3) 9 uncu maddede yer alan kısıtlamalara uyulmaması. 4) 5, 6, 7, 8, 16, 17 ve 18 inci maddelerin ihlali.	**MADDE 19.- Fıkra 2 – Bent (a):** Bu Kanuna göre; a) Aşağıdaki haller ağır kusur sayılarak, sorumluları hakkında beşyüz milyar Türk Lirası idarî para cezası uygulanır: 1) Lisans almaksızın lisansa tâbi faaliyetlerin yapılması. 2) Kurumca, 10 uncu madde gereği yapılan uygulamaların dolaylı veya dolaysız olarak engellenmesi veya engellenmeye teşebbüs edilmesi. 3) 9 uncu maddede yer alan kısıtlamalara uyulmaması. 4) 5, 6, 7, 8, 16 ve 18 inci maddelerin ihlali.
MADDE 20. – Fıkra 1 : Lisans sahibi kişiler hakkında, bu Kanuna, bu Kanuna göre yürürlüğe konulmuş yönetmeliklere, Kurumun yazılı talimatlarına veya lisanslarına kayıtlı hususların herhangi birine riayet edilmediği takdirde, Kurum tarafından ön araştırma veya soruşturma başlatılır. Ayrıca, ilgiliye onbeş gün içerisinde aykırılıkların giderilmesi, aksi halde bahse konu piyasa faaliyetlerinin geçici bir süre için durdurulabileceği veya doğrudan doğruya iptal yaptırımının uygulanacağı ihbar edilir. Bu ihbara rağmen onbeş günlük sürenin bitiminde aykırılıklar giderilmezse, Kurum piyasa faaliyetini otuz günden az yüzseksen günden çok olmamak üzere geçici olarak durdurur. Geçici durdurma süresince, tehlikeli eylemin veya kötüniyetin veya ürünlerde zarar oluşmasının önlenmesi ile faaliyetin durdurulmasına neden olan durumun ortadan kaldırılmasına ilişkin faaliyetler dışında hiçbir piyasa faaliyeti yapılamaz. Lisans iptalleri Kurumca yapılacak soruşturma neticesine göre karara bağlanır.	**MADDE 20. – Fıkra 1 :** Piyasada faaliyet gösteren kişiler hakkında, bu Kanuna, bu Kanuna göre yürürlüğe konulmuş yönetmeliklere, Kurumun yazılı talimatlarına, lisanslarına veya faaliyete başlama bildirimlerine kayıtlı hususların herhangi birine riayet edilmediği takdirde, Kurum tarafından ön araştırma veya soruşturma başlatılır. Ayrıca, ilgiliye onbeş gün içerisinde aykırılıkların giderilmesi, aksi halde bahse konu piyasa faaliyetlerinin geçici bir süre için veya lisansa tabi olmayan faaliyetlerde kesin olarak durdurulabileceği veya lisans iptal yaptırımının uygulanacağı ihbar edilir. Bu ihbara rağmen onbeş günlük sürenin bitiminde aykırılıklar giderilmezse, Kurum piyasa faaliyetini otuz günden az yüzseksen günden çok olmamak üzere geçici olarak durdurur. Geçici durdurma süresince, tehlikeli eylemin veya kötüniyetin veya ürünlerde zarar oluşmasının önlenmesi ile faaliyetin durdurulmasına neden olan durumun ortadan kaldırılmasına ilişkin faaliyetler dışında hiçbir piyasa faaliyeti yapılamaz. Lisans iptalleri ve faaliyetlerin kesin olarak durdurulması Kurumca yapılacak soruşturma neticesine göre karara bağlanır.

Ek (2) Devamı

MADDE 20. – Fıkra 2 : Kaçak veya menşei belli olmayan ürün ikmal edenlerin lisansı iptal edilir. Teknik düzenlemelere uygun olmayan ürün ikmal edenler zararı tazmin etmekle yükümlüdür.	**MADDE 20. – Fıkra 2 :** Kaçak veya menşei belli olmayan ürün ikmal edenlerin lisansı iptal edilir veya faaliyetleri kesin olarak durdurulur. Teknik düzenlemelere uygun olmayan ürün ikmal edenler zararı tazmin etmekle yükümlüdür.
MADDE 20. – Fıkra 3 : Akaryakıt istasyonu kapsamında sürdürülen bayilik faaliyetlerinin, bu Kanuna veya bu Kanuna istinaden çıkarılan düzenlemelere aykırılığının Kurumca tespiti halinde, anılan istasyonda yapılan akaryakıt ikmali Kurumca geçici veya süresiz olarak mühürleme suretiyle durdurulur. İptale veya mühürlemeye ilişkin usul ve esaslar Kurumca çıkarılacak yönetmeliklerde düzenlenir.	**MADDE 20. – Fıkra 3 :** **(Mülga)**
MADDE 20. – Fıkra 4 : Lisans iptaline veya mühürlemeye rağmen, faaliyetlerini sürdüren gerçek kişiler ile tüzel kişilerin yetkilileri hakkında, 765 sayılı Türk Ceza Kanununun 274 üncü maddesi hükümleri uygulanır.	**MADDE 20. – Fıkra 4 :** Lisans iptaline veya faaliyetin kesin olarak durdurulmasına rağmen, faaliyetlerini sürdüren gerçek kişiler ile tüzel kişilerin yetkilileri hakkında, 5237 sayılı Türk Ceza Kanununun 203 üncü maddesi hükümleri uygulanır.
MADDE 20. – Fıkra 5 : Bu Kanuna göre yapılan talep veya işlemlerde, kanuna karşı hile veya gerçek dışı beyanda bulunulduğunun tespiti halinde lisans iptal olunur.	**MADDE 20. – Fıkra 5 :** Bu Kanuna göre yapılan talep veya işlemlerde, kanuna karşı hile veya gerçek dışı beyanda bulunulduğunun soruşturma neticesinde tespiti halinde lisans iptal olunur veya faaliyetler kesin olarak durdurulur.
MADDE 20. – Fıkra 6 : Teknik düzenlemelere uygun olmayan petrol ikmali nedeniyle kullanıcıya verilen zarar ve hasarların tazmini hususu, kullanıcıların muhatap olduğu lisans sahibi gerçek ve tüzel kişilerin lisanslarında ve sözleşmelerinde yer alır. Uygulamaya ilişkin usul ve esaslar çıkarılacak yönetmelikte belirlenir.	**MADDE 20. – Fıkra 6 :** Teknik düzenlemelere uygun olmayan petrol ikmali nedeniyle kullanıcıya verilen zarar ve hasarların tazmini hususu, kullanıcıların muhatap olduğu lisans sahibi gerçek ve tüzel kişilerin sözleşmelerinde yer alır. Uygulamaya ilişkin usul ve esaslar çıkarılacak yönetmelikte belirlenir.

BİBLİYOGRAFYA

Akaryakıt Kaçakçılığının Ekonomiye, İnsan ve Çevre Sağlığına Verdiği Zararların Araştırılarak Alınması Gereken Önlemlerin Belirlenmesi Amacıyla Kurulan 10/238 Esas Numaralı Meclis Araştırma Komisyonu Raporu, Ankara, 16/06/2005

Aktan Coşkun Can, Anayasal İktisat, İz Yayıncılık, İstanbul, 1997

Alba Eleodoro Mayorga, Deregulation and Reform of Petroleum Markets, World Bank Group, Washington / ABD, 1995

Aslan İ. Yılmaz – Katırcıoğlu Erol – Altınay Galip, Enerji Hukuku, Cilt 1, Ekin Basım Yayın Dağıtım, Bursa, 2007

Bayraktar Nazım, Türkiye Enerji Mevzuatı, Enerji Uzman Yardımcıları Aday Memur Eğitim Programı Kurs Notu, Ankara, 2007

Boratav Korkut, 100 Soruda Türkiye'de Devletçilik, Ankara, Mart 1974

Bradley Robert L. and Fulmer Richard W. , Energy The Master Resource, Iowa U.S.A, Kendall/Hunt Publishing Company, 2004

Businessweek Türkiye Dergisi, sayı 6, 11/02/2007

Cengiz Yaşar, Akaryakıtların Vergilendirilmesi ve Vergilendirme Politikaları 1980 – 1999, Ankara, 1999

Country Analysis Briefs: Brazil, Energy Information Administration, Ağustos 2006

Cumhurbaşkanlığı Devlet Denetleme Kurulu, Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO) Genel Müdürlüğünün 2002, 2003, 2004 Yılları Eylem ve İşlemlerinin Araştırılıp Denetlenmesine İlişkin Rapor, Sayı 2005/5, Ankara, 10/01/2005

Çalçada de Sa Antonio, Market Deregulation in Brazil Downstream Market, Houston / ABD, Mart 2002

Çetinçelik Muammer, Polonya'nın Yer Altı Kaynakları ve Maden Zenginlikleri, Maden Tetkik Arama Dergisi, Ankara, 04/11/1964

Deloitte and Touche – Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Enerji Sektörü Serbestleştirme Programı, Serbestleştirilmiş Doğal Gaz Piyasasının Tasarımı ve İşleyişi Üzerine Nihai Rapor, Ankara, 2000

Diesel Fuel Prices Brochure, Energy Information Administration, Brochure Number: DOE/EIA-X063, Washington, ABD, Nisan 2007

Donaldson Kim, Energy in Australia, Australian Bureau of Agricultural and Resource Economics, Canberra / Avustralya, Mart 2007

Dündar Can, Özel Arşivinden Belgeler ve Anılarıyla Vehbi Koç, Doğan Kitapçılık, İstanbul, 2006

Effects of Mergers and Market Concentration in the U.S. Petroleum Industry, GAO-04-96 Numbered Report to the Ranking Minority Member, Permanent Subcommittee on Investigations, Committee on Governmental Affairs and U.S. Senate; United States General Accounting Office, Washington, ABD, Mayıs 2004

Eko Enerji Dergisi, Sayı 6, Haziran 2007

Energy Analysis International Inc., U.S. Hypermarket Petroleum Market Study, ABD, 2001

Energy Policies of IEA Countries Australia 2005 Review, International Energy Agency, Head of Publications Service, Paris / Fransa, 2005

Energy Policies Of IEA Countries, Spain Country Report, International Energy Agency, Paris / Fransa, 2005

Enerji Petrol ve Gaz Dergisi, sayı 334, 15/01/2007

Enerji Petrol ve Gaz Dergisi, sayı 336, 15/02/2007

Enerji Petrol ve Gaz Dergisi, sayı 338, 15/03/2007

Enerji Petrol ve Gaz Dergisi, sayı 339, 31/03/2007

Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu 2006 Yılı Faaliyet Raporu, EPDK, Ankara / 2007

Ertin Gaye, Türkiye Coğrafyası, Anadolu Üniversitesi Açık Öğretim Fakültesi Yayını, Eskişehir, 2006

EU Official Journal L 110, 28/04/1999

EU Official Journal L 123, 17/05/2003

EU Official Journal L 140, 28/05/1976

EU Official Journal L 217, 08/08/2006

EU Official Journal L 228 , 16/08/1973

EU Official Journal L 292 , 16/11/1977

EU Official Journal L 308, 23/12/1968

European Energy and Transport: Trends to 2030, European Commission, Brüksel / Belçika, Ocak 2003

Grant Kenneth - Ownby David - Peterson Steven R., Understanding Today's Crude Oil and Product Markets, A Policity Analys Study by Lexecon,an FTI Company, American Petroleum Institute, ABD, 2006

Günday Metin, İdare Hukuku, İmaj Yayıncılık, Ankara, 1999

IMF Country Report, IMF Publications Service, Report No.04/242, Washington / ABD, 2004

Karaoğuz Nuri - Sağır Mustafa, Türk Hukuk Sisteminde Serbestleştirmeye Uyum, ETKB İnceleme Raporu, Ankara, Mayıs 1999

Karaoğuz Nuri, Petrol Ürünlerinin Dış Ticaret ve Gümrük Mevzuatını İlgilendiren Yönleri, EPDK'nın Görev ve Yetkileri ile Gümrüklerle İşbirliği, Eğitim Seminer Notu, 03/04/2006

Kayıkçı Sabrina, Rafinaj Sektöründe Özelleştirme Politikası: Tüpraş, Sosyal Araştırmalar Vakfı Almanak 2004, İstanbul, Kasım 2005

Marketing Infrastructure, America Petroleum Institute Article No: 2006-094, ABD, 2006

Meeting the Energy Challenge A White Paper on Energy, Department of Trade and Industry, Londra / Birleşik Krallık, Mayıs 2007

National Retail Petroleum Site Census 2005, Mj Ervin and Associates Inc. Publishment, Calgary / Kanada, Haziran 2006

Oğuz Ender, The Liberalisation of Downstream Oil Industry in Turkey, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, Aralık 2006,

Oluleye Oluwole, The Deregulation Policy: An Incentive For Investment In The Nigerian Downstream Petroleum Sector, Presentation At The 2nd Annual African Petroleum, Energy & Mining Forum Alongside The 6th China International Petroleum & Petrochemical Equipment Exhibition, Pekin / Çin, Nisan 2006

Overview of the Canadian Downstream Petroleum Industry, Natural Resources Canada, Oil Division, Kanada, Temmuz 2005

Petder 2007 Ocak – Eylül Sektör Raporu, Petrol Sanayicileri Derneği, İstanbul, Kasım 2007

Petrobras Annual Report, Petrobras Investor Relations and Institutional Communication, Rio de Janerio / Brezilya, 2006

PetroChina 2006 Interim Report, PetroChina Publishment, Pekin / Çin, Ağustos 2006

Petrol Piyasası Kanunu Tasarısı Resmi Görüşler, Değerlendirmeler ve Değişiklikler Raporu, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Ankara, Aralık 2001

Petrol Piyasası Kanunu Tasarısı, 18/02/2002

Petrol Piyasası Kanunu Tasarısı, 15/10/2003

Petrol Piyasası Kanunu'nda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı, 26/05/2006

Petrol Stations In China: A Market Analysis, Access Asia Ltd., Haziran 2004

Petroleum and Petroleum Products Market Study Summary Report, Strategic Rail Authority Freight Team, Londra / Birleşik Krallık, Ağustos 2004

Pilart Ignacio Contin - Correljé Aad F. - Palacios M. Blanca, Competition Regulation and Pricing Behaviour in the Spanish Retail Gasoline Market, del Pais Vasco Universidad, Bilbao / İspanya, 2006

Rekabet Kurulu Kararı, 05-10/87-34, 10/02/2005

Rekabet Kurulu Kararı, 06-84/1059-306, 15/11/2006

Repsol 2006 Fact Book, Repsol Investor Relations, Madrid / İspanya, 2006

Sanayi, Ticaret, Enerji, Tabii Kaynaklar, Bilgi ve Teknoloji Komisyonu 1/1215 Esas Sayılı Raporu, Ankara, 27/06/2006

Sanayi, Ticaret, Enerji, Tabiî Kaynaklar, Bilgi ve Teknoloji Komisyonu 1/691 Esas Sayılı Raporu, Ankara, 18/11/2003

Sıvılaştırılmış Petrol Gazları (LPG) 2006 Yılı Sektör Raporu, Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu, Ankara, Nisan 2007

Sıvılaştırılmış Petrol Gazları (LPG) 2007 Yılı Ocak – Eylül Sektör Raporu, Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu, Ankara, Kasım 2007

Soysal Cengiz, Rekabet Perspektifinden Türkiye Akaryakıt Sektörü, Rekabet Kurumu, Uzmanlık Tezi, Ankara, 2003

The UK Downstream Oil Market and Compulsory Stockholding, EMC - Energy Market Consultants Limited, Londra / Birleşik Krallık, Kasım 2003

Toluner Sevin, Milletlerarası Hukuk Dersleri - Devletin Yetkisi, 5. Baskı, İstanbul, Beta Basım Yayın, 1996

Trade Practices (Industry Codes – Oilcode) Regulations 2006, Select Legislative Instrument 2006 No:304, Canberra / Avustralya, 2006

Turan Tolga, Petrol Piyasalarında Denetim, Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu, Uzmanlık Tezi, Ankara, Mart 2006

Türkiye Petrol Piyasası Raporu 2005 – 2006, EPDK, Ankara, 2007

UKPIA Statistical Review 2006, United Kingdom Industry Association Limited, Londra / Birleşik Krallık, 2006

Elektronik Kaynaklar

http://english.peopledaily.com.cn/200301/06/eng20030106_109606.shtml

http://english.sinopec.com

http://infocarburant.rncan.gc.ca/fact_sheets/table1_e.cfm

http://news.bbc.co.uk

http://tonto.eia.doe.gov/dnav/pet/pet_cons_prim_dcu_nus_a.htm

http://www.abgs.gov.tr

http://www.api.org/aboutoilgas/sectors/marketing/index.cfm#q2

http://www.berr.gov.uk/energy/environment/euets/index.html

http://www.bigoil.net/news/?id=400

http://www.die.gov.tr/TURKISH/SONIST/TASIT/181006.doc

http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/AB/SanayiSektorDb/AB_Enerji.doc

http://www.enerji.gov.tr/petrolmevzuat.htm

http://www.epdk.org.tr

http://www.hukukcu.com

http://www.iea.org.tr

http://www.industy.gov.au

http://www.muhasebat.gov.tr

http://www.nigerianmuse.com

http://www.nymex.com

http://www.opet.com.tr/tr/opethakkinda.asp

http://www.pal.metu.edu.tr/articles/petrol_nerede.htm

http://www.pbs.org/eakins/we_1844.htm

http://www.pmaa.org

http://www.radikal.com.tr

http://www.securities.com

http://www.shell.com.tr

http://www.tdctrade.com/alert/cba-e0304c-4.htm

http://tdkterim.gov.tr/bati/

http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=593

http://www.tupras.com.tr/detailpage.tr.php?lPageID=5341

http://www.tupras.com.tr/tarihce.htm

http://www.turkpetrol.com/page.php

http://www.woolworths.com.au/AboutUs/OurServices/petroltermsandconditions.asp

http://www.zargan.com/

İNDEKS

ABD, 14, 15, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 57, 59, 64, 70, 82, 86, 100, 107, 136, 137, 138
Abraham Kesner, 14
ACCC, 59, 61
Acil Durumlar Yasası, 56
AFİF, 25, 27
AFRA, 71
African Petroleum, 64, 65, 138
Anayasa, 30, 94
ANP, 58
ANT Başkanlığı, 9
Asda, 69
ATAŞ, 20, 25
Avrupa Birliği, 32, 66, 71, 72, 90
Avrupa Komisyonu, 75, 76
Avustralya, 45, 59, 60, 61, 82, 87, 90, 96, 100, 103, 128, 136, 139
Bakanlar Kurulu, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 32, 36, 42, 90, 91, 95, 97, 107
Batman Rafinerisi, 20
bayilik, 2, 11, 34, 38, 40, 49, 96, 97, 98, 99, 101, 102, 103, 104, 109, 110, 112, 114, 115, 116, 129, 131, 132, 133, 135
benzin, 7, 16, 24, 26, 39, 41, 46, 50, 51, 52, 53, 55, 56, 58, 59, 60, 70, 73, 74, 85, 132
Beyaz Belge, 72
Birleşik Krallık, 45, 68, 69, 70, 71, 72, 82, 86, 100, 107, 128, 138, 139
Birleşmiş Milletler Konvansiyonu, 4
Biyoyakıt, 76
Bp, 27, 42, 47, 59, 62, 66, 69
Brent ham petrolü, 71
Brezilya, 45, 56, 57, 58, 59, 82, 87, 90, 128, 138
CALTEX, 20, 59, 62
Caltex-Woolworth, 59
Cepsa, 66
ChevronTexaco, 47, 57, 69
Coles Myer, 59
ConocoPhillips, 47, 69
Costco, 50
Çin, 45, 62, 63, 66, 82, 105, 128, 138
Dağıtım, VII, 13, 28, 42, 83, 93, 101, 106, 129, 136
denizcilik yakıtları, 7, 40, 56
Edwin Drake, 15
Elektrik Piyasası Kanunu, 31
EPA, 52
EPDK, 7, 31, 32, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 41, 42, 44, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 96, 97, 99, 101, 102, 104, 108, 109, 113, 114, 137, 138, 139
ETKB, 10, 20, 31, 32, 87, 91, 138
ExxonMobil, 47, 57, 62, 69
Franchise Yasası, 60
fuel oil, 7, 24, 26, 40, 41, 43, 46, 50, 73, 74, 98
Gazyağı, 41, 46, 55, 57, 60, 63, 65, 70
Gümrük Kanunu, 6, 16
havacılık yakıtları, 7
Hidrokarbonlar Yasası, 67, 68
Ignacy Lukasiewicz, 14
Imperial Oil, 54
Ipiranga, 57
İhrakiye, 7, 13, 97, 101, 129
İPRAŞ, 20, 22
İspanya, 45, 66, 67, 68, 82, 90, 97, 128, 139
İzmir Rafinerisi, 20
İzmit Rafinerisi, 20
Jet Yakıtı, 41, 46, 55, 57, 60, 63, 65, 67, 70
Kanada, 45, 53, 54, 55, 56, 59, 82, 100, 128, 138
Karasuları Kanunu, 4
Kırıkkale Rafinerisi, 20
kilometre tahdidi, 105
kurşunsuz benzin, 7, 42, 70
Kyoto, 71
Lisans Yönetmeliği, VII, 7, 35, 36, 38, 43, 114, 115
LPG, 2, 85, 90, 104, 132, 133
Map, 47
Mersin Rafinerisi, 20, 24
Morisons, 69
motorin, 7, 24, 25, 26, 39, 41, 46, 51, 52, 55, 57, 59, 63, 64, 66, 70, 72, 73, 74, 85, 132
MTA, 22
New York, VII, 14, 51
Nijerya, VII, 45, 64, 65, 82, 90, 128
NNPC, 64
NYMEX, 51, 70
Oilcode, 60, 139
Pennsylvania, 15
Petrobras, 57, 59, 138

PetroChina, 62, 138
Petrol Destek Fonu, 65
Petrol Kanunu, 19, 20, 31
Petrol Piyasası Bilgi Sistemi Yönetmeliği, 35, 117
Petrol Piyasası Kanunu, VII, 10, 11, 31, 33, 35, 96, 138
Petrol Piyasası Kurumu, 32, 34, 90, 91
Petrol Piyasası Tarifeler Yönetmeliği, 35, 115
Petrol Piyasasında Ulusal Marker Uygulamasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik, 35
Petrol Piyasasında Uygulanacak Teknik Kriterler Hakkında Yönetmelik', 35
Petrol Sanayinin Düzenlenmesine İlişkin Yasa, 58, 59
PİGM, 20, 27, 28
Ploesti, 15
POAŞ, 9, 18, 24, 26, 27, 28
PPPRA, 65
PUİS, 23
Rekabet Yasası, 56
Repsol YPF, 66
Sainsbury's, 69
Serbest Bölgeler Kanunu, 5
Shell, 15, 17, 20, 27, 42, 47, 54, 57, 59, 62, 66, 69
Sinopec, 62
TABGİS, 23
TBMM, 31, 32, 33, 34, 35, 95
Tesco, 69
Total Oil, 42, 62, 64, 66, 69
TPAO, 20, 22, 23, 24, 25, 136
TPIC, 25, 83
TPPD, 83
TSK, 8, 9
TÜBİTAK, 39
TÜPRAŞ, 22, 25, 41
Türk Sivil Havacılık Kanunu, 4
Türk Ticaret Kanunu, 15, 107
Türkiye, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 30, 31, 39, 41, 42, 45, 66, 72, 77, 82, 83, 84, 85, 88, 89, 90, 94, 100, 101, 128, 132, 136, 137, 139
Uluslararası Petrol Borsası, 71
Uyuşmazlık Çözüm Danışmanı, 61
Valero, 47
Wal-Mart, 50