

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2022-6-034
Karar Sayısı : 24-12/229-95
Karar Tarihi : 07.03.2024

(Muafiyet)

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

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

B. RAPORTÖRLER: Elif Sıdika SARI YILDIZ, Enes YASAN, Fatih ARSLAN,
Gülşen EREN PEKGÖZ, Reyhan KARAKOÇ POLATTİMUR,
Rumeysa GENÇ

C. BİLDİRİMDE

BULUNAN : - Ford Motor Company
Temsilcileri: Av. Gönenç GÜRKAYNAK, Av. Osman Onur
ÖZGÜMÜŞ, Av. S. Buğrahan KÖROĞLU, Av. Efe OKER
Çitlenbik Sokak No:12, Yıldız Mahallesi, Beşiktaş/İstanbul

(1) **D. DOSYA KONUSU:** Ford Motor Company ve Volkswagen AG arasındaki One Ton Van Geliştirme ve Tedarik Anlaşmaları ile Ford Motor Company ve Ford Otomotiv Sanayi AŞ arasındaki One Ton Cargo Van Fason Üretim ve Tedarik Anlaşması'na bireysel muafiyet tanınması talebi.

(2) **E. DOSYA EVRELERİ:** Rekabet Kurumu kayıtlarına 31.08.2022 tarih ve 30769 sayı ile intikal eden bildirim kapsamında eksikliklerin giderilmesi amacıyla 06.09.2022 tarihli ve 49141 sayılı, 28.03.2023 tarihli ve 61521 sayılı ve 26.05.2023 tarihli ve 65512 sayılı yazılar ile FORD'dan bilgi talep edilmiş olup, cevabi yazılar 17.02.2023 tarih ve 35774 sayı, 27.04.2023 tarih ve 38102 sayı, 11.08.2023 tarih ve 41476 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal etmiştir. Bildirim ve cevabi yazılar çerçevesinde düzenlenen 04.03.2024 tarihli ve 2022-6-034/MM sayılı Menfi Tespit/Muafiyet Raporu görüşülerek karara bağlanmıştır.

(3) **F. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda;

- Ford Motor Company (FORD) ve Volkswagen AG (VW) arasındaki One Ton Van Geliştirme ve Tedarik Anlaşmaları ile Ford Motor Company ve Ford Otomotiv Sanayi AŞ (FORD OTOSAN) arasındaki One Ton Cargo Van Fason Üretim ve Tedarik Anlaşması'nın 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un (4054 sayılı Kanun) 4. maddesi kapsamında rekabeti sınırlayıcı nitelikte olduğu ve söz konusu anlaşmalara menfi tespit belgesi verilemeyeceği,
- Söz konusu One Ton Van Geliştirme ve Tedarik Anlaşmaları ile One Ton Cargo Van Fason Üretim ve Tedarik Anlaşması'nın 2013/3 sayılı Uzmanlaşma Anlaşmalarına İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği kapsamında grup muafiyetinden yararlanamayacağı,
- Bununla birlikte ilgili anlaşmalara 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinde yer verilen şartların karşılanması nedeniyle bireysel muafiyet tanınabileceği

ifade edilmiştir.

G. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

G.1. İlgili Teşebbüsler

G.1.1. FORD

- (4) FORD, Amerika Birleşik Devletleri (ABD) merkezli, küresel ölçekte otomobil satışı faaliyeti gösteren bir şirkettir. Ana faaliyetleri, binek araç (elektrikli ve hibrit araçlar dâhil) ve ticari araçların tasarımı, üretimi, dağıtımı, bakımı ve finansmanından oluşan FORD, ABD’de ayrıca Lincoln markası altında lüks otomobillerin satışını da yapmaktadır. FORD, iştiraki Ford Credit aracılığıyla finansal hizmetler de sunmaktadır. Otonom sürüş sistemleri geliştiricisi Argo AI’nın hisselerinin % (.....)’ına sahip olan FORD’un mikro mobilite hizmet sağlayıcısı Spin’de pay sahipliği bulunmaktadır.
- (5) Bildirim kapsamında, FORD’un bir kişi veya ekonomik birim tarafından kontrol edilmediği ifade edilmiştir.¹ Ayrıca, Türkiye’de herhangi bir konsolide iştiraki bulunmayan FORD, Türkiye pazarına doğrudan satış gerçekleştirmemektedir. Bunun yanında, FORD tamamına sahip olduğu Ford Deutschland Holding GmbH aracılığıyla FORD OTOSAN’ın yaklaşık %41 oranında payını elinde tutmaktadır.

G.1.2. FORD OTOSAN

- (6) FORD OTOSAN, FORD (%41) ve Koç Holding’in (%41) eşit oranda hisse sahibi olduğu halka açık bir şirket olup; Kocaeli (Gölcük ve Yeniköy), Eskişehir, İstanbul (Ar-Ge Merkezi ve Yedek Parça Deposu) ve Romanya’da (Craivo) yer alan fabrikalar ile dört ana merkezde faaliyet göstermektedir. Avrupa ve Türkiye pazarları için ticari araç üreticisi olarak faaliyet gösteren FORD OTOSAN, 2022 yılı itibarıyla 721 bin 700 araç, 436 bin 500 adet motor ve 140 bin adet aktarma organı kapasitesi ile Ford Avrupa’nın en büyük ticari araç üretim merkezi konumundadır.²
- (7) FORD OTOSAN, Türkiye geneline yayılan bayilik ağı ve yetkili servisleri aracılığı ile bakım onarım ve servis hizmeti vermekte ve FORD araçlarının Türkiye’deki münhasır distribütörlüğünü yapmaktadır.

G.1.3. VW

- (8) Halka açık bir şirket olan VW, Volkswagen Grubu’nun (VW Grubu) ana şirketidir. VW Grubu, dünya çapında binek araç, hafif ticari araç, kamyon, otobüs, yolcu otobüsü, otobüs şasisi, dizel motorları, motosikletler ve bu ürünlerin yedek parçalarının ve eklentilerinin geliştirilmesi, üretimi, pazarlanması ve satışında faaliyet göstermektedir. İlaveten, VW Grubu binek ve ticari araçların dağıtımına ve finansmanına yönelik finansal hizmetler ve sigorta hizmetleri de sağlamaktadır. Bu faaliyetleri ağırlıklı olarak VW Financial Services AG (VWFS) ve iştirakleri aracılığıyla gerçekleştirmektedir. VWFS binek ve ticari araçlar ile bağlantılı olarak finansman, kiralama, sigorta hizmetleri sunmaktadır. VW Grubu, VWFS’nin iştiraki Volkswagen Bank GmbH aracılığıyla doğrudan bankacılık hizmeti de sunmaktadır. Ayrıca VW bir dikey bütünleşik enerji şirkettir ve elektrik sektöründe VW Grubu’nun bir iştiraki ile elektrik satışı ve dağıtımını yapmaktadır. VW Grubu, iştiraki Volkswagen Leasing GmbH aracılığıyla Volkswagen, Audi, Skoda, Cupra, Seat markalı elektrikli araç sahiplerine şarj ve yakıt hizmetleri de

¹ 31.12.2021 tarihi itibarıyla, FORD’un adi hisse senetlerinin %5’inden fazla sermaye payına veya FORD’un adi hisse senetlerinin %5’inden fazla payına dönüştürülebilecek menkul kıymetlere sahip ekonomik birimler; State Street Corporation ve belirli bağlı şirketleri (%8,06), The Vanguard Group ve belirli bağlı şirketleri (%7,61) ve BlackRock Inc. ve belirli bağlı şirketlerinden (%6,9) oluşmaktadır.

²<https://www.fordotosan.com.tr/tr/kurumsal/ford-otosan-hakkinda/ford-otosana-genel-bakis>,

Erişim

Tarihi: 04.03.2024

sağlamaktadır. VW Grubu; Volkswagen, Porsche, Audi, Škoda, Seat, Cupra, Bentley, Bugatti, Lamborghini, MAN, Scania ve Ducati markalarını bünyesinde barındırmaktadır.

- (9) 31.12.2021 itibarıyla, VW'nin ödenmiş sermaye bakımından başlıca hissedarları Porsche Automobil Holding SE (%31,4), Qatar Holding LLC (%10,5) ve Aşağı Saksonya Eyaleti'dir (%11,8). Diğer hisselerin %27'si ve %3,3'ü sırasıyla yabancı ve Alman kurumsal yatırımcılara aittir. Payların kalan kısmı ise bireysel hissedarlarıdır. VW'nin oy haklarının dağılımı ise; Porsche Automobil Holding SE (%53,3), Aşağı Saksonya Eyaleti (%20), Qatar Holding (%17), diğer (%9,7) şeklindedir. Bu doğrultuda, VW, çoğunluk hissedarı Porsche Automobil Holding SE tarafından kontrol edilmektedir.
- (10) VW Grubu, Türkiye'de kurulu iştirakleri ve yurt dışından Türkiye'ye doğrudan satışlar aracılığıyla faaliyet göstermektedir. VW'nin Türkiye'de kurulu iştirakleri; VDF Faktoring AŞ, VDF Filo Kiralama AŞ, VDF Servis Ticaret AŞ, VDF Sigorta Aracılık Hizmetleri AŞ, Volkswagen Doğu Finansman AŞ, MAN Türkiye AŞ, MAN Kamyon ve Otobüs Ticaret AŞ, MAN Energy Solutions Servis ve Ticaret Ltd. Şti. ve Volkswagen Turkey Otomotiv Sanayi ve Ticaret AŞ'dir. VW Grubu iştirakleri aracılığıyla Türkiye'de binek araç, ticari araç ve gemi motoru tedariki, finansman, sigorta ve filo yönetim hizmetleri alanlarında faaliyet göstermektedir. Volkswagen binek araç ve Volkswagen ticari araç markalarının yetkili satış ve servis hizmetlerini Türkiye'de Doğu Otomotiv Servis ve Ticaret AŞ yürütmektedir.

G.2. Bildirime Konu Anlaşmalara İlişkin Bilgiler

- (11) Bildirime konu anlaşmalar, FORD ve VW arasında gerçekleşen Geliştirme ve Tedarik Anlaşmaları ile FORD ve FORD OTOSAN arasında gerçekleşen Fason Üretim Anlaşması'dır. FORD ve VW arasında yapılan Bir Tonluk Kargo Van (*One Ton Cargo Van*) Geliştirme ve Tedarik Anlaşmaları; bir tonluk bir araç olacak ve yeni nesil California³ (Camper Donor)'nın bir bölümünde donör araç olarak kullanılacak yeni nesil bir VW Transporter (J74)'ın, FORD tarafından geliştirilmesine, üretimine ve tedarikine ilişkindir. Bu kapsamda Geliştirme Anlaşması, Bir Tonluk Kargo Vanların Ford markalı türevi (V710) ve Volkswagen markalı türevinin (J74) FORD tarafından geliştirilmesi sürecini; Tedarik Anlaşması ise söz konusu araçların FORD tarafından üretimini ve tedarikini düzenlemektedir. Tedarik ve Geliştirme Anlaşmalarını tamamlayıcı nitelikte olan, FORD ile FORD OTOSAN arasında yapılan Fason Üretim Anlaşması ise FORD OTOSAN tarafından Bir Tonluk Kargo Vanların Ford türevi (V710) (Yurt İçi Transit'i⁴ de içerecek şekilde) ve Volkswagen türevinin (J74), Kocaeli bölgesindeki üretim tesislerinde üretilmesine ilişkindir.⁵

³ VW Transporter araçların karavan formuna dönüştürülmüş halidir. İlk kez 2003 yılında ticari araç kategorisinde VW tarafından üretilmiştir.

⁴ (.....)

⁵ Fason Üretim Anlaşması kapsamında FORD OTOSAN tarafından üretilcek J74 ve V710 modelleri birlikte 'Bir Tonluk Kargo Vanlar' olarak ifade edilecektir.

Tablo 1: Bildirime Konu Anlaşmalar

Anlaşmalar	Taraflar	Araçlar	Üretici
Geliştirme Anlaşması	FORD ve VW	J74 ve V710	FORD OTOSAN
Tedarik Anlaşması	FORD ve VW		
Fason Üretim Anlaşması	FORD ve FORD OTOSAN	J74 ve V710 (Yurt İçi Transit dâhil)	
Kaynak: Bildirim Formu			

- (12) Bildirimde, Geliştirme ve Tedarik Anlaşmaları ile Fason Üretim Anlaşması kapsamında FORD OTOSAN tarafından üretilecek ilk araçların ağırlıklı olarak ihracat pazarlarını hedefleyen, yeni nesil Ford Transit Custom (van ve combi modelleri) ve Ford Tourneo Custom (minibüs modeli) ailesinin bir tonluk orta ticari dizel, şarj edilebilir hibrit elektrikli ve tam elektrikli varyasyonları olduğu, araçların 2023 yılının ilk yarısından itibaren kademeli olarak üretilmeye başlanacağı ve satışların ise 2023 yılının ikinci yarısında başlamasının planlandığı belirtilmiştir. Bu kapsamda Ford Transit Custom ve Ford Tourneo Custom modellerinin FORD OTOSAN tarafından üretilmeye başlandığı ve dizel motorunun satışa sunulduğu görülmektedir.⁶
- (13) Bildirim kapsamında, Fason Üretim Anlaşması'nın Bir Ton Kargo Vanların Türkiye'de üretilmesine ilişkin olması sebebiyle Türkiye pazarını öncelikli olarak etkileyecek anlaşma olduğu; Tedarik ve Geliştirme Anlaşmalarının esas odak noktasının ise Avrupa olduğu, ortak teknoloji ve bileşenlerin kullanılmasından doğacak maliyet etkinliklerinin bu iş birliğinin temel nedeni olduğu ifade edilmektedir. Bildirime konu anlaşmaların kapsamlarına ilişkin bilgiler aşağıda yer almaktadır.

G.2.1. Geliştirme Anlaşması

- (14) 10.06.2020 tarihinde FORD ve VW arasında, J74'ün geliştirilmesiyle bağlantılı şekilde Bir Ton Kargo Van iş akışının bir parçası olarak Geliştirme Anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşmaya göre J74, yeni nesil Ford Transit Custom veya Ford Tourneo Custom ile aynı araç platformu üzerinde FORD tarafından geliştirilecek ve FORD OTOSAN tarafından üretilip FORD'a tedarik edilecektir. Custom araçlar üretim platformundan alındıktan sonra gövde yapıcılar tarafından Camper Vanlara dönüştürülecektir.

Tablo 2: FORD'un (.....) Platformu Üzerinde Geliştirilen FORD ve VW Portföy Ürünleri

Kaynak: Bildirim Formu ve Cevabi Yazı

(.....TİCARİ SİR.....)

- (15) Bildirimde yer alan bilgilere göre; Geliştirme Anlaşması, VW'nin FORD'a yapacağı ödeme karşılığında, FORD'un geliştirme işlerini üstlenmesi amacıyla yapılmıştır. Bu sözleşme hükümlerine uygun olarak VW'nin araçlarının tedariki ile satış sonrası ve servis ihtiyaçları ile ilgili olarak ayrı sözleşmeler akdedilmesinin planlandığı ifade edilmektedir.

⁶ Söz konusu araç modellerinin üretim yeri, fiyat, donanım, gövde, motor ve şanzıman özelliklerine dair bilgiler, FORD OTOSAN'ın internet sitesinde yer almaktadır [\[https://www.ford.com.tr/fiyat-listesi/ticari/ford-yeni-tourneo-custom-minibus\]](https://www.ford.com.tr/fiyat-listesi/ticari/ford-yeni-tourneo-custom-minibus) Erişim Tarihi: 26.02.2024

- (16) Geliştirme Anlaşması'nın 3.1.1 numaralı maddesinde belirtildiği üzere, (.....) oluşmaktadır. Aynı anlaşmanın 2.1 numaralı maddesinde sözleşmenin hedefinin; iş birliği içinde çalışmak, ölçek ekonomisi ve her iki taraf için de maliyet tasarrufu sağlamak olduğu belirtilmiştir. Anlaşmanın 2.2 numaralı maddesinde VW'nin aracının Türkiye'de (Gölcük, Kocaeli) bulunan FORD OTOSAN fabrikasında üretileceği ve (.....)'te seri üretime başlanacağı ifade edilmiştir. Ayrıca anlaşmanın 2.5 numaralı maddesinde, VW'nin geliştirilecek aracının yanı sıra FORD'un aracının da, taraflardan her biri tarafından bağımsız olarak, kendi markaları altında, kendi ürün hatlarının bir parçası olarak ve kendi hüküm ve koşulları altında pazarlanacağı, ticarileştirileceği ve satılacağı, bu nedenle ticari, pazarlamaya ilişkin veya yeniden satışa ilişkin tüm hususların sözleşmenin kapsamı dışında olduğu ifade edilmiştir.
- (17) Geliştirme Anlaşması'nın 3.1.4 numaralı maddesinde, FORD ve VW araçlarının belirlenen araç farklılaştırma varsayımlarına göre farklılaştırılacağı belirtilmektedir. (.....).⁷ "Farklılaştırma Varsayımları" başlıklı 3 numaralı çizelgede, VW'nin aracının, kendi özel ihtiyaç ve şartları doğrultusunda geliştirilmesinin bir sonucu olarak FORD'un aracına kıyasla taşıyacağı muhtemel farklılıklara değinilmektedir. (.....) farklılıklara örnek olarak bildirilmekte, VW'nin (.....) arasından değişiklik seçimi yapabileceği ifade edilmektedir. Üretilcek araçlar arasındaki teknik farklılıklara bakılmaksızın, araçlara ilişkin tüm ticari faaliyetlerin, satış ve pazarlama faaliyetleri ile kararlarının FORD ve VW tarafından bağımsız bir şekilde yürütüleceği belirtilmektedir. Geliştirme ve Tedarik Anlaşmaları ile Fason Üretim Anlaşması kapsamında üretilmesi planlanan araçların teknik özellikleri bakımından farklılıkları noktalar aşağıdaki tabloda yer almaktadır:

Tablo 3: Bir Ton Kargo Van Geliştirme ve Tedarik Anlaşmaları ile Fason Üretim Anlaşması Kapsamındaki Araç Farklılıkları

Dış Gövde	İç Gövde	Şasi	Motor ve Aktarma Organları
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
(.....)	(.....)	(.....)	
(.....)	(.....)		
(.....)	(.....)		
(.....)	(.....)		
(.....)	(.....)		
(.....)	(.....)		
(.....)			
(.....)			
(.....)			

Kaynak: Cevabi Yazı

- (18) Geliştirme Anlaşması'nın 17. maddesinde fikri mülkiyet haklarına ilişkin hükümler düzenlenmiştir. Bu maddeye göre, anlaşmanın yürürlük tarihinden önce (.....)^{8, 9} ifade edilmiştir. Ayrıca anlaşmanın 17.3 numaralı maddesinde, (.....) belirtilmiştir.

⁷ (.....).

⁸ (.....)

⁹ (.....)

- (19) Geliştirme Anlaşması'nın 21. maddesinde, (.....) düzenlemesi yer almaktadır.

G.2.2. Tedarik Anlaşması

- (20) FORD ve VW, J74'ün FORD tarafından üretimine ve tedarikine ilişkin iş birliğinin hükümlerini ve koşullarını belirlemek amacıyla 16.03.2021 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere Tedarik Anlaşması'nı akdetmişlerdir. Tedarik Anlaşması ile VW tarafından FORD'a yapılacak ödeme karşılığında VW'nin aracının FORD tarafından üretimi ve tedariki düzenlenmektedir. Araçların üretimi, FORD ve FORD OTOSAN arasında imzalanmış olan Fason Üretim Anlaşması çerçevesinde FORD OTOSAN tarafından gerçekleştirilecektir. Geliştirme Anlaşması'nda olduğu gibi, Tedarik Anlaşması'nın 2.3 numaralı maddesinde, ticari, pazarlamaya ilişkin veya yeniden satışa ilişkin hususların kapsam dışı olduğu, üretilecek ve tedarik edilecek araçların sırasıyla VW ve FORD tarafından bağımsız olarak kendi markaları altında, kendi ürün gamlarının bir parçası olacak şekilde, kendi hüküm ve şartları altında pazarlanacağı, ticarileştirileceği ve satılacağı belirlenmiştir. Tedarik Anlaşması'nın 24.2 numaralı maddesinde anlaşmanın FORD OTOSAN'ın Bir Ton Kargo Vanların seri üretimine başladığı tarihlerden itibaren (.....) süreyle devam edeceği ve (.....) ifade edilmiştir. Aynı anlaşmanın 2.1 numaralı maddesinde, tarafların sözleşme kapsamındaki amaçlarının, iş birliği yaparak ölçek ekonomilerine ulaşmak ve maliyetleri azaltmak olduğu belirtilmiştir.

G.2.3. Fason Üretim Anlaşması

- (21) FORD ve FORD OTOSAN arasında, Bir Ton Kargo Vanların üretimine ve tedarikine ilişkin koşulları düzenlemek ve 16.03.2021 tarihinden itibaren (.....) yürürlükte olmak üzere Fason Üretim Anlaşması akdedilmiştir. Söz konusu anlaşmaya göre Yurt İçi Transit de dâhil olmak üzere V710 araçlar Yeniköy Fabrikası'nda ve J74 araçlar Gölcük Fabrikası'nda, FORD OTOSAN tarafından üretilecektir. Bir Ton Kargo Vanlar, FORD'un (.....) platformu üzerinde inşa edilecek ve belli düzeyde marka farklılaşması yaratılacaktır. Ayrıca FORD'un, FORD OTOSAN'ın Bir Ton Kargo Vanların imalatını yapması ve sözleşme kapsamındaki görevlerini yerine getirmesi için gerekli teknik bilgileri sağlayacağı, bu kapsamda FORD OTOSAN'ın (.....) içerisinde (.....) yatırım yapmayı, (.....) araç üretim kapasitesini (.....) yükseltmeyi ve (.....) bir üretimi planladığı belirtilmektedir.
- (22) Fason Üretim Anlaşması'nın 2.1 numaralı maddesine göre; FORD OTOSAN, Ford V710'un üretimi ve tedariki için gösterdiği titizliği, özeni ve gayreti Volkswagen J74 için de göstererek, sözleşme kapsamında FORD'un gözetimi ve makul talimatları uyarınca, Ford Motor Company Limited (FORD BRITAIN) ve/veya diğer belirlenmiş FORD şirketlerine tedarik için, hem J74 hem de V710 araçları üretecektir. Fason Üretim Sözleşmesi'nin "F" bölümüne göre (.....).
- (23) FORD OTOSAN tarafından üretilmesi planlanan V710 ve J74 modellerinin yanı sıra, Fason Üretim Anlaşması'nın 3.4 numaralı maddesinde FORD OTOSAN'ın, Türkiye pazarında Yurt İçi Transit'i (.....)¹⁰ kapsamında üreteceği ve satışını yapacağı yer almaktadır. Bu kapsamda FORD tarafından gönderilen cevabi yazıda FORD OTOSAN'ın (.....) ve Fason Üretim Anlaşması kapsamındaki Yurt İçi Transit ve Yerel Bir Ton Kargo Van Programı terimlerinin söz konusu araçları ifade ettiği belirtilmiştir. Ford V710 ve Volkswagen J74 için yapılan Fason Üretim Anlaşması'ndan farklı olarak FORD OTOSAN'ın, (.....) ifade edilmektedir. Bu kapsamda (.....) ilişkin olmadığı belirtilmektedir.

¹⁰ (.....)

- (24) Aşağıdaki tabloda, Fason Üretim Anlaşması kapsamında üretimi ve satışı planlanan araçlara dair özet bilgilere yer verilmektedir:

Tablo 4: Fason Üretim Anlaşması Kapsamında Üretimi ve Satışı Planlanan Araçlar

Üretilecek Araç	Araç Serisi	İlgili Olduğu Sözleşme	Üretim Yeri	Satış Yeri
Bir Tonluk Kargo Vanların Ford Türevi	V710 (Yurt İçi Transit harici)	Fason Üretim Anlaşması	Türkiye (FORD OTOSAN)	İhracat Pazarı
Bir Tonluk Kargo Vanların VW Türevi	J74	Fason Üretim Anlaşması	Türkiye (FORD OTOSAN)	Türkiye Pazarı ve İhracat Pazarı
(.....)	(.....)	(.....)	Türkiye (FORD OTOSAN)	(.....)
Kaynak: Bildirim Formu ve Cevabi Yazılar				

- (25) Fason Üretim Anlaşması'nın 3.3 numaralı maddesine göre, sözleşmede belirtilen hükümlere ve koşullara uygun olarak FORD OTOSAN, FORD şirketlerine Bir Ton Kargo Vanların fason üretimini ve tedarikini (.....) özelliklerde ve (.....) ile gerçekleştirecek ve FORD şirketleri bu araçları satın alarak (.....) değerinde ödeme yapacaktır.
- (26) Fason Üretim Anlaşması'nın 27.1 numaralı maddesinde, FORD OTOSAN ile VW'nin doğrudan iletişimlerinin olmayacağı,(.....) ifade edilmektedir. Bununla birlikte söz konusu anlaşmanın 27.2 numaralı maddesinde, FORD OTOSAN'ın FORD'un parça maliyetlerine ilişkin gizli bilgilerine (.....) erişiminin, belirli FORD OTOSAN kullanıcılarına yalnızca bu bilgilerin bilinmesinin zaruri olduğu hallerde sınırlı olmak şartıyla sağlanacağı hükmü yer almaktadır. Çevrim içi sistemlere erişimin, sadece FORD OTOSAN İcra Komitesi tarafından aday gösterilen FORD OTOSAN çalışanlarıyla sınırlı tutulacağı ve erişimin şifreleme yöntemleriyle kontrol altına alınacağı, benzer şekilde FORD OTOSAN'ın maliyet bilgilerinin sadece zaruri hallerde FORD kullanıcıları ile paylaşılacağı ve bu bilgilere erişimi olan FORD kullanıcılarının FORD verilerine gösterdikleri gizlilik seviyesi ile aynı titizlikle davranacakları ifade edilmektedir.
- (27) FORD tarafından, Geliştirme ve Tedarik Anlaşmaları kapsamında, VW Bir Ton Kargo Van araçlarının konumlandırmasının ve fiyatlandırmasının, (.....)¹¹ ifade edilmektedir. Fason Üretim Anlaşması kapsamında ise, (.....) belirtilmektedir.¹²
- (28) Bunlara ek olarak,(.....) ifade edilmektedir.¹³
- (29) Geliştirme ve Tedarik Anlaşmaları ile Fason Üretim Anlaşması kapsamında üretilmesi planlanan araçların öngörülen üretim maliyetleri aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Tablo 5: Üretilmesi Planlanan Araçların Öngörülen Üretim Maliyetleri

Gider Kalemi	Ortalama Araç Maliyeti	
	Tutar (Avro) ~	Payı (%)~
Malzeme maliyeti	(.....)	(.....)
Lojistik maliyeti	(.....)	(.....)
Amortisman ¹⁴	(.....)	(.....)
Garanti giderleri	(.....)	(.....)

¹¹ (.....)¹² (.....)¹³ (.....)¹⁴ (.....)

İşçilik ve enerji giderleri	(.....)	(.....)
Genel yönetim giderleri	(.....)	(.....)
Toplam	(.....)	100
Kaynak: Cevabi Yazı		

G.3. İlgili Pazar

G.3.1. İlgili Ürün Pazarı

- (30) İlgili ürün pazarı, belirli bir ürün ile tüketici gözünde fiyatı, kullanım amaçları ve nitelikleri bakımından benzer olan ürünlerden oluşmaktadır. Başka bir deyişle ilgili ürün pazarı; ürün özellikleri, fiyatları ve kullanım amaçları bakımından tüketici tarafından ikame edilebilir sayılan bütün ürünleri kapsamaktadır. İlgili ürün pazarı tanımında talep ikamesinin yanında, talep ikamesine eş değer etkisi olduğu durumlarda arz ikamesi de hesaba katılmaktadır.
- (31) Bildirimin konusu Geliştirme ve Tedarik Anlaşmaları, Bir Tonluk Kargo Vanların tasarımı, geliştirilmesi, mühendisliği, üretime hazır olması için fizibilite çalışmalarının yapılması ve nihai ürünün tedarikine; Fason Üretim Anlaşması ise, bu araçların Türkiye’de üretimine ilişkindir. Bu bakımdan işlemin konusunu oluşturan ürünün Bir Tonluk Kargo Van olduğu anlaşılmaktadır.
- (32) Ticari araçlar, Uluslararası Motorlu Araç İmalatçıları Örgütü (*The Organisation Internationale des Constructeurs d’Automobiles – OICA*) tarafından hafif ticari araçlar, ağır ticari araçlar ve otobüsler olmak üzere üç sınıfa ayrılmaktadır. Bu kapsamda brüt ağırlığı 3,5 ila 7 ton arasında olan araçlar hafif ticari, brüt ağırlığı 7 tonun üstünde olan araçlar ağır kamyon, yolcu taşıma amacıyla kullanılan ağırlığı 7 tonu aşan en az 8 koltuklu araçlar otobüs sınıfında yer almaktadır.¹⁵
- (33) Motorlu taşıtlar sektöründe binek otomobillerin, hafif ticari araçların ve ağır ticari araçların; teknik özellikler, kullanım amacı, hitap ettiği tüketici grubu gibi unsurlar bakımından birbirine ikame olmadığı ve her birinin ayrı pazar olarak tanımlanması gerektiği konusunda gerek geçmiş tarihli Rekabet Kurulu (Kurul) kararlarında¹⁶ gerekse mehzaz mevzuatı uygulayan Avrupa Komisyonu (Komisyon) kararlarında¹⁷ bir görüş birliği bulunmaktadır. Bu çerçevede Komisyonun *Volkswagen/Man*¹⁸, *Volkswagen/Scania*¹⁹, *Man/Scania*²⁰, *Peugeot/Opel*²¹ ve *Renault/Nissan*²² kararlarında ticari araçlar; hafif ticari araçlar (brüt ağırlığı 5 tonun altında), orta büyüklükteki ticari araçlar (brüt ağırlığı 5-16 ton arasında) ve ağır ticari araçlar (brüt ağırlığı 16 tonun üstünde) olmak üzere üçe ayrılmaktadır. Ek olarak Komisyonun *Peugeot/Opel*²³ kararında hafif ticari araçlar bakımından alt sınıflandırmaya gidilerek brüt ağırlığı 3,5 tona kadar olan araçlar ve brüt ağırlığı 3,5 ila 6 ton arasındaki araçlar hafif ticari araç sınıfında kabul edilmektedir. Öte yandan Komisyonun *Renault/Nissan*²⁴ kararında hafif

¹⁵ <https://www.oica.net/production-statistics/>, Erişim Tarihi: 08.09.2023

¹⁶ Kurulun 05.10.2011 tarihli ve 11-51/1288-453 sayılı *Tofaş/Fiat/Opel* kararı, 31.01.2013 tarihli ve 13-08/93-54 sayılı *Tofaş/Fiat/Peugeot-2* kararı, 24.12.2015 tarihli ve 15-45/755-277 sayılı *Tofaş/Peugeot* kararı

¹⁷ Case M.9730, *FCA/PSA* (2020), para. 31-32

¹⁸ Case M.6267, *Volkswagen/Man* (2010), para. 8.

¹⁹ Case M.5157, *Volkswagen/Scania* (2008), para. 12.

²⁰ Case M.4336, *Man/Scania* (2006), para. 14.

²¹ Case M.8449, *Peugeot/Opel* (2017), para. 17-18.

²² Case IV/M.1519, *Renault/Nissan* (1999), para. 21.

²³ Case M.8449, *Peugeot/Opel* (2017), para. 17-18.

²⁴ Case IV/M.1519, *Renault/Nissan* (1999), para. 21.

ticari araçlar pazarına ilişkin olarak “Söz konusu farklı tip araçlar arasında önemli derecede talep ikamesi bulunması sebebiyle, eldeki dosyanın rekabet hukuku kapsamındaki analizi için hafif ticari araçların segmentlerine ayrılmasına gerek bulunmamaktadır”²⁵ değerlendirmesi yer almaktadır. Kurulun geçmiş tarihli kararlarında²⁶ ise, genel olarak, hafif ticari araçlar pazarının alt kırılımlarına inilmemiş ve ilgili pazar “hafif ticari araçlar pazarı” olarak tanımlanmıştır. Bununla birlikte, Kurulun FCA/PSA²⁷ kararında ilgili işlem taraflarının faaliyetleri, geçmiş tarihli Kurul ve Komisyon kararları ve sektör oyuncularının görüşleri çerçevesinde hafif ticari araçlar pazarında brüt ağırlık bakımından alt kırılıma gidilerek; ilgili ürün pazarları “0 ile 3,5 ton arası hafif ticari araçlar” ve “3,5 ile 6 ton arası hafif ticari araçlar” olarak tanımlanmıştır.

- (34) Bildirim kapsamında, Geliştirme ve Tedarik Anlaşmaları ile Fason Üretim Anlaşması’na konu olan ticari araçların izin verilebilir ağırlıklarının 3,5 tonu aşmadığı ve dolayısıyla söz konusu araçların hafif ticari araç olarak sınıflandırıldığı belirtilmektedir.
- (35) Yukarıda yer verilen açıklamalar doğrultusunda, İlgili Pazarın Tanımlanmasına İlişkin Kılavuz’un (İlgili Pazar Kılavuzu) 20. paragrafında yer alan “*İnceleme konusu işlem gerek ürün gerekse de coğrafi açıdan olası alternatif pazar tanımları çerçevesinde rekabet açısından endişeler yaratmıyor ya da alternatif tanımlar açısından rekabeti bozucu bir etki söz konusu oluyorsa pazar tanımı yapılmayabilir*” ifadesinden yola çıkılarak, alternatif ilgili ürün pazarı tanımlarının ulaşılan sonucu değiştirmeyeceği göz önüne alınarak dosya kapsamındaki değerlendirmeler “*hafif ticari araçların üretimi ve satışı pazarı*” veya daha dar olarak “*0 ila 3,5 ton arası hafif ticari araçların üretimi ve satışı pazarı*” özelinde yapılmıştır.

G.3.2. İlgili Coğrafi Pazar

- (36) Bildirim konusu Fason Üretim Anlaşması kapsamında Ford ve Volkswagen markalı Bir Tonluk Kargo Vanların FORD adına FORD OTOSAN tarafından Türkiye’de üretileceği dikkate alındığında söz konusu anlaşmaların Türkiye pazarını etkileyeceği anlaşılmıştır. Bu bakımdan dosya mevcudu bilgiler çerçevesinde, ilgili coğrafi pazar “Türkiye” olarak belirlenmiştir.

G.4. DEĞERLENDİRME

G.4.1. Menfi Tespit Değerlendirmesi

- (37) Bildirim, FORD ve VW arasındaki Geliştirme ve Tedarik Anlaşmaları ile FORD ve FORD OTOSAN arasındaki Fason Üretim Anlaşması’nın 4054 sayılı Kanun’un 4. maddesi hükümlerinden koşulsuz ve süresiz olarak muaf tutulması talebine ilişkindir. FORD ve VW arasında yapılan Geliştirme ve Tedarik Anlaşmaları; FORD tarafından bir tonluk bir araç olacak ve yeni nesil Volkswagen California’nın bir bölümünde donör araç olarak kullanılacak yeni nesil bir Volkswagen Transporter’in (Bir Tonluk Kargo Van - J74) geliştirilmesine, üretimine ve tedarikine ilişkindir. Yukarıda da yer verildiği üzere Geliştirme Anlaşması, Bir Tonluk Kargo Vanların Ford markalı türevi (V710) ve Volkswagen markalı türevinin (J74) FORD tarafından geliştirilmesi sürecini; Tedarik Anlaşması ise söz konusu araçların FORD tarafından üretimini ve tedarikini düzenlemektedir. Tedarik ve Geliştirme Anlaşmalarını tamamlayıcı nitelikte olan, FORD ile FORD OTOSAN arasında yapılan Fason Üretim Anlaşması ise FORD OTOSAN tarafından Ford V710 yerel/yurt içi Transit türevi ve Volkswagen türevinin (J74)

²⁵ Case IV/M.1519, *Renault/Nissan* (1999).

²⁶ Kurulun 08.07.2005 tarihli ve 05-44/628-161 sayılı *Tofaş/Fiat/Peugeot* kararı; 31.01.2013 tarihli ve 13-08/93-54 sayılı *Tofaş/Fiat/Peugeot* kararı.

²⁷ Kurulun 30.12.2020 tarihli ve 20-57/794-354 sayılı *FCA/PSA* kararı.

Türkiye’de üretilmesine ilişkindir. Ayrıca FORD ile FORD OTOSAN arasında imzalanan (.....) kapsamında (.....) planlanmaktadır.

- (38) Geliştirme ve Tedarik Anlaşmalarına konu araçlar FORD ve VW tarafından bağımsız olarak, kendi markaları altında, kendi ürün hatlarının bir parçası olarak ve kendi hüküm ve koşulları altında pazarlanabilecek, ticarileştirilebilecek, satılabilecektir. Başka bir deyişle söz konusu anlaşmalarda ticari, pazarlamaya ilişkin veya yeniden satışa ilişkin hususlar yer almamaktadır. Geliştirme ve Tedarik Anlaşmalarının tarafı olan VW küresel çapta binek araç, hafif ticari araç, kamyon, otobüs, yolcu otobüsü, otobüs şasisi, dizel motorları, motosikletler ve bu ürünlerin yedek parçalarının ve eklentilerinin geliştirilmesi, üretimi, pazarlanması ve satışı alanında faaliyet gösterirken; FORD binek araç (elektrikli ve hibrit araçlar dâhil) ve ticari araçların tasarımı, üretimi, dağıtımı, bakımı ve finansmanı alanlarında faaliyetlerini sürdürmektedir. Bu çerçevede FORD ve VW binek ve ticari araçların tasarımı, üretimi, dağıtımı, bakımı ve finansmanı açısından küresel çapta rakip konumundadır. Her ne kadar Geliştirme ve Tedarik Anlaşmaları yurt dışında yerleşik iki teşebbüs arasında gerçekleştirilmiş olsa da, FORD ve VW, distribütörleri aracılığıyla Türkiye’de de çeşitli modellerde araçların satışını gerçekleştirdiklerinden Türkiye pazarında da birbirlerinin rakibi konumundadırlar. Yatay İşbirliği Anlaşmaları Hakkında Kılavuz (Yatay İşbirliği Kılavuzu)’da yer alan, *“mevcut ya da potansiyel rakipler arasında yapılan bir anlaşma söz konusu ise, işbirliği yatay bir niteliğe sahiptir.”* ifadeleri kapsamında bildirim konu Geliştirme ve Tedarik Anlaşmalarının yatay iş birliği anlaşması niteliğinde olduğu değerlendirilmektedir.
- (39) Bildirim konusu anlaşmaların ikinci ayağı, Geliştirme ve Tedarik Anlaşmalarının devamı niteliğinde olan ve FORD ile FORD OTOSAN arasında yapılan Fason Üretim Anlaşması ise, Geliştirme ve Tedarik Anlaşmalarının konusunu oluşturan Bir Tonluk Kargo Vanların FORD OTOSAN tarafından Türkiye’de üretimine ve tedarikine ilişkindir. Yatay İşbirliği Kılavuzu’na²⁸ göre, fason üretim anlaşmalarının farklı türleri mevcuttur. Bu kapsamda yatay fason üretim anlaşmaları, mevcut veya potansiyel rakip olup olmadıklarına bakılmaksızın, aynı ürün pazarında faaliyet gösteren teşebbüsler arasında; dikey fason üretim anlaşmaları ise pazarın farklı seviyelerinde faaliyet gösteren teşebbüsler arasında gerçekleşmektedir.
- (40) Yatay İşbirliği Kılavuzu’nun 131. paragrafında; *“Yatay fason üretim anlaşmaları, tek taraflı ve karşılıklı uzmanlaşma anlaşmaları ile üretimi genişletme amacı taşıyan fason üretim anlaşmalarını kapsar. Tek taraflı uzmanlık anlaşmaları, aynı ürün pazarı veya pazarlarında faaliyet gösteren iki taraf arasında, taraflardan birinin belirli ürünlerin üretimini kısmen veya tamamen durdurmayı veya bu ürünleri diğer taraftan satın almayı kabul ettiği; diğer tarafın ise söz konusu ürünleri üretmeyi ve tedarik etmeyi kabul ettiği anlaşmalardır. Karşılıklı uzmanlaşma anlaşmaları, aynı ürün pazarı veya pazarlarında faaliyet gösteren iki veya daha fazla tarafın, karşılıklı olarak belirli ve fakat farklı ürünlerin üretimini kısmen veya tamamen durdurmayı veya bu ürünleri diğer taraftan satın almayı kabul ettiği; diğer tarafın ise söz konusu ürünleri üretmeyi ve tedarik etmeyi kabul ettiği anlaşmalardır. Üretimi genişletme amacıyla yapılan fason üretim anlaşmaları ise, iş sahibinin, yükleniciye bir malın üretimi görevini verirken, kendisinin söz konusu malın üretimini durdurmadığı veya kısıtlamadığı anlaşmalardır.”* ifadeleri yer almaktadır. Bu kapsamda Bildirim Formu’nda yer verilen bilgilerde, bildirim konu Geliştirme ve Tedarik Anlaşmaları ile Fason Üretim Anlaşması’nın, üretimi genişletme amacı taşıyan yatay fason üretim anlaşmasına karşılık geldiği belirtilmektedir. FORD, VW ve FORD OTOSAN’ın aynı ürün pazarında faaliyet gösteren teşebbüsler oldukları

²⁸ Para. 130

dikkate alındığında, Geliştirme ve Tedarik Anlaşmaları ile Fason Üretim Anlaşması'nın nitelikleri gereği yatay fason üretim anlaşmaları kapsamında olduğu değerlendirilmektedir.

- (41) Geliştirme ve Tedarik Anlaşmaları ile Fason Üretim Anlaşması hükümlerine ilişkin olarak, bildirim kapsamında; FORD, VW ya da FORD OTOSAN'a herhangi bir kısıtlama getirilmediği; ek olarak bahse konu anlaşmaların (i) üçüncü kişilere yapılacak satışlar bakımından fiyat tespiti, (ii) pazar veya müşteri paylaşımı, (iii) üretim miktarının veya satışların kısıtlanması veya (iv) rekabete duyarlı bilgi paylaşımına yönelik herhangi bir hüküm içermediği belirtilmektedir. Dolayısıyla, gerek FORD gerekse VW, FORD OTOSAN tarafından üretilecek ve tedarik edilecek araçları bağımsız olarak kendi markaları altında, kendi ürün gamlarının bir parçası olacak şekilde, kendi hüküm ve şartları altında pazarlayabilecek, ticarileştirebilecek, satabilecektir. Bu çerçevede, söz konusu anlaşmaların tarafların satış veya pazarlama faaliyetlerine yönelik doğrudan bir kısıtlama getirmedeği anlaşılmaktadır.
- (42) Rakipler arası üretim/tedarik anlaşmaları, maliyetlerin benzeşmesi ve/veya bilgi alışverişinin kolaylaşması neticesinde, taraflar arasında bir uyumlu eylemin ortaya çıkma olasılığını güçlendirmektedir. Yukarıda bahsedildiği üzere Geliştirme Anlaşması uyarınca VW'in Bir Tonluk Kargo Van türevi olan J74 modeli, FORD tarafından yeni nesil Ford Transit Custom veya Ford Tourneo Custom ile aynı araç platformu üzerinde geliştirilecektir. Fason Üretim Anlaşması kapsamında ise, Bir Tonluk Kargo Vanların Ford ve Volkswagen marka türevleri FORD OTOSAN tarafından Türkiye'de üretilecektir.
- (43) İş birliği kapsamında üretilecek araçların benzer teknik özelliklere sahip olacakları, ancak Ford ve Volkswagen markalı araçların belli bir dereceye kadar farklı müşteri gruplarına hitap ettiği söylenebilecekse de anlaşma konusu Bir Tonluk Kargo Vanın Volkswagen markalı türevi ile Ford markalı türevinin esasen benzer teknik özelliklere sahip olmaları ve FORD OTOSAN'ın Türkiye tesislerinde üretilecek olmaları dolayısıyla üretim maliyetlerinin benzeşmesi sonucunu doğurabileceği değerlendirilmektedir.
- (44) Yukarıdaki açıklamalar doğrultusunda, 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında olduğu değerlendirilen Geliştirme ve Tedarik Anlaşmaları ile Fason Üretim Anlaşması'na 4054 sayılı Kanun'un 8. maddesi kapsamında menfi tespit belgesi verilemeyeceği kanaatine ulaşılmıştır. Bununla birlikte Yatay İşbirliği Kılavuzu'nda yer alan *"Her türlü ortak üretim anlaşması ve yatay fason üretim anlaşması için bu Kılavuz'daki ilkeler geçerlidir. Belirli koşullara tabi olmak kaydıyla, ortak üretim anlaşmaları ile tek taraflı ve karşılıklı uzmanlaşma anlaşmaları Uzmanlaşma Tebliği kapsamında grup muafiyetinden yararlanabilir."* ifadesi çerçevesinde bildirim konu anlaşmalar, 2013/3 sayılı Uzmanlaşma Anlaşmalarına İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği (2013/3 sayılı Tebliğ) kapsamında değerlendirilmiştir.

G.4.2. 2013/3 sayılı Grup Muafiyeti Tebliği Bakımından Yapılan Değerlendirme

- (45) 2013/3 sayılı Tebliğ'in 2. maddesine göre birbirlerini tamamlayıcı nitelikte iktisadi varlıklara ve faaliyetlere sahip bulunan teşebbüsler arasında yapılan, üretimde uzmanlaşmaya veya dağıtıma ilişkin olan ve pazar payı aynı Tebliğ'in 7. maddesinde belirtilen sınırları aşmayan anlaşmalar bahsi geçen Tebliğ kapsamında, 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi hükümlerinin uygulanmasından muaf olacaktır. Yine aynı Tebliğ'in "Pazar payı eşiği" başlıklı 7. maddesinde *"5. maddede öngörülen muafiyet, tarafların toplam pazar payının, ilgili pazarların herhangi birinde yüzde 25'i aşmadığı durumda geçerlidir."* hükmü yer almaktadır. Bu çerçevede FORD ve VW'in hafif ticari araç pazarında Türkiye'deki pazar paylarını içeren tablo aşağıdaki yer almaktadır.

Tablo 6: Tarafların Hafif Ticari Araç Pazarındaki Pazar Payları (%)

	2020	2021	2022	2023
FORD	39,88	30,32	34,69	26,93
VW	7,39	8,35	5,58	6,66
TOPLAM	47,27	38,64	40,27	33,59

Kaynak: Otomotiv Distribütörleri ve Mobilite Derneği²⁹

- (46) Yukarıdaki tabloda FORD ile VW'nin hafif ticari araç pazarında 2020, 2021, 2022 ve 2023 yıllarında pazar payları toplamının sırasıyla %47,27, %38,64, %40,27 ve %33,59 olduğu görülmektedir. Dolayısıyla, tarafların toplam pazar payının 2013/3 sayılı Tebliğ'de yer alan %25'lik pazar payı sınırını aşması nedeniyle bildirim konu Geliştirme ve Tedarik Anlaşmaları ile Fason Üretim Anlaşması'nın 2013/3 sayılı Tebliğ kapsamında grup muafiyetinden yararlanamayacağı, ilgili anlaşmaların 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesi çerçevesinde bireysel muafiyet değerlendirilmesine tabi tutulması gerektiği sonucuna ulaşılmıştır.

G.4.3. Bireysel Muafiyet Değerlendirmesi

- (47) 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinin birinci fıkrasında, aynı fıkra da belirtilen ikisi olumlu ikisi olumsuz dört koşulun tamamının varlığı halinde teşebbüsler arası anlaşmaların, uyumlu eylemlerin ve teşebbüs birliği kararlarının Kanun'un 4. maddesi hükümlerinin uygulanmasından muaf olduğu düzenlenmiştir. Bildirim konusu anlaşmalar bakımından muafiyet koşullarına ilişkin olarak yapılan değerlendirmelere aşağıda yer verilmektedir.

a) Malların Üretim veya Dağıtım ile Hizmetlerin Sunulmasında Yeni Gelişme ve İyileşmelerin ya da Ekonomik veya Teknik Gelişmenin Sağlanması

- (48) Muafiyet değerlendirmesinde aranan ilk olumlu koşulun sağlanıp sağlanmadığının tespiti ve hangi hallerin ekonomik yarar sağladığı somut olayın özelliklerine göre değerlendirilmektedir. Genel olarak, üretim ve dağıtım maliyetlerinin düşürülmesi, kalitenin artırılması, malın arzında devamlılığın sağlanması, yeni piyasalara girişin kolaylaştırılması ve yeni ürünlerin ya da üretim tekniklerinin bulunması hallerinde etkinlik kazanımının ortaya çıkacağı ve bu koşulun sağlanacağı kabul edilmektedir. Üretim anlaşmalarının ise, maliyet tasarrufu sağlaması veya üretim teknolojilerini iyileştirmesi bir etkinlik kazanımı olarak değerlendirilmektedir. Teşebbüsler, birlikte üretim yapmak suretiyle, çifte maliyete katlanmaktan kurtularak, maliyet tasarrufu sağlayabilmekte ve/veya ölçek ekonomilerine ulaşabilmekte; atıl kapasitelerini kullanarak optimum üretimi gerçekleştirebilmektedirler.
- (49) Bildirim Formu'nda yer alan bilgilerde, FORD ve VW arasında akdedilen Geliştirme ve Tedarik Anlaşmalarının temel amacının her iki taraf için de iş birliği içinde çalışmak, ölçek ekonomileri elde etmek ve maliyetleri düşürmek olduğu belirtilmiştir. Bildirim konu anlaşmaların FORD'un ve VW'nin araç geliştirme ve üretim maliyetlerinde düşüşe yol açacağı ve bu yolla hafif ticari araçların küresel dağıtımının gelişmesini sağlayacağı söylenebilecektir. Ayrıca Bildirim Formu'nda, Geliştirme ve Tedarik Anlaşmaları ile Fason Üretim Anlaşması'nın hafif ticari araçlar bakımından mühendislik, tesis ve işleme alanlarında FORD'a ve VW'e bazı finansal yararlar sağlayacağı, ek olarak FORD'un ve VW'nin, FORD OTOSAN'ın (.....) üretim yerlerinde önemli yatırımlar yaptıkları ifade edilmektedir. İş birliği kapsamında FORD tarafından geliştirilecek ve FORD OTOSAN tarafından üretimi gerçekleştirilecek araçlar; VW ve FORD tarafından bağımsız olarak kendi markaları altında, kendi ürün gamlarının bir parçası olacak şekilde, kendi hüküm

²⁹ Otomotiv Distribütörleri ve Mobilite Derneği, Erişim Tarihi: 23.02.2024, [\[https://www.odmd.org.tr/web_2837_1/neuralnetwork.aspx?type=36\]](https://www.odmd.org.tr/web_2837_1/neuralnetwork.aspx?type=36)

ve şartları altında pazarlanacak, ticarileştirilecek, satılacaktır. Bu bilgiler doğrultusunda anlaşmaya konu araç türevlerini; taraflardan her birinin müstakil olarak sunacağı anlaşılmalı ve pazarlanacak olan araçların ilgili pazarda ürün çeşitliliğini arttıracığı değerlendirilmektedir.

- (50) Yukarıda yer verilen açıklamalar çerçevesinde, taraflar arasında uygulanacak iş birliğinin pazardaki ürün sayısını ve çeşitliliğini arttıracığı, etkinlik kazanımı sağlayacağı ve Türkiye'deki yatırımları arttırdığı göz önünde bulundurulduğunda 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinin birinci fıkrasının (a) bendinde ifade edilen 'malların üretim veya dağıtımı ile hizmetlerin sunulmasında yeni gelişme ve iyileşmelerin ya da ekonomik veya teknik gelişmenin sağlanması' koşulunu sağladığı kanaatine varılmıştır.

b) Tüketicinin Yarar Sağlaması

- (51) 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında olan bir anlaşmanın muafiyet alabilmesi için Kanun'un 5. maddesinin birinci fıkrasının (a) bendinde koşul olarak getirilen mal ve hizmet sunumunda gelişme, iyileşme veya ekonomik ve teknik gelişmelerden tüketicinin de faydalanması gerekmektedir. Tüketicie sağlanan faydanın ölçülmesinde ve değerlendirilmesinde, fiyatlarda yaşanan düşüş, satış sonrası hizmetlerde artan etkinlik, ürün çeşitliliği, tüketicinin ürüne daha kolay ulaşımı, mal arzında devamlılık gibi unsurlar dikkate alınmaktadır.
- (52) Belirtildiği üzere, bildirim konu anlaşmalar ile üretimi gerçekleştirilecek araçlar VW ve FORD tarafından bağımsız olarak kendi markaları altında, kendi ürün gamlarının bir parçası olacak şekilde, kendi hüküm ve şartları altında pazarlanacak, ticarileştirilecek, satılacaktır. Dolayısıyla bahse konu iş birliği daha fazla araç modelinin pazara sunulmasına imkân tanımakta ve böylelikle tüketicinin tercih edebileceği alternatifleri de genişletmektedir. Bu bağlamda, Geliştirme ve Tedarik Anlaşmaları ile Fason Üretim Anlaşması'na göre üretilecek araçlar benzer teknik özelliklere sahip olacak olsa da, ilgili araçların Ford ve Volkswagen markaları altında ayrı ayrı satılacak olduğu ve farklı motor, şanzıman ve donanım seçeneklerinin sunulacağı dikkate alındığında tüketiciler açısından ürün çeşitliliğinin artacağı değerlendirilmektedir. Konu ile ilgili olarak Bildirim Formu'nda Ford ve Volkswagen markalı araçların belli bir dereceye kadar farklı müşteri gruplarına hitap ettiği, satış ve satış sonrası hizmetler ve ikinci el fiyatları bakımından müşterilere farklı deneyimler sunulduğu belirtilmektedir. Benzer şekilde Kurulun *Fiat/Tofaş/Opel*³⁰ kararında, üretilecek araçların esasen aynı teknik özelliklere sahip olmasına rağmen marka değeri, satış ve satış sonrası hizmetler ile birinci el fiyatlara kıyasla ikinci el fiyatları gibi parametrelerdeki farklılıkların daha çeşitli bir ürün yelpazesi oluşturulmasına katkı sağlayacağı değerlendirilmiştir.
- (53) Yukarıda yer verilen bilgiler doğrultusunda, bildirim konu Geliştirme ve Tedarik Anlaşmaları ile Fason Üretim Anlaşması'nın 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinin birinci fıkrasının (b) bendinde ifade edilen tüketici faydası koşulunu karşıladığı kanaatine varılmıştır.

c) İlgili Piyasanın Önemli Bir Bölümünde Rekabetin Ortadan Kalkmaması

- (54) 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinin birinci fıkrasının (c) bendi bağlamında ilgili pazarın önemli bir kısmında rekabetin ortadan kalkmaması şartının sağlanıp sağlanmadığının analizi, anlaşmanın niteliği ve kapsamı, tarafların ve rakiplerin pazardaki konumları, pazarın ve iş birliğine konu ürünün özellikleri, giriş engelleri, pazarın doygunluk seviyesi, tüketici tercihlerinin ne ölçüde kısıtlandığı gibi unsurların değerlendirilmesini

³⁰ Kurulun 05.10.2011 tarihli ve 11-51/1288-453 sayılı kararı.

gerektirmektedir. Bu değerlendirmede iş birliği taraflarının pazar güçleri ve pazarın yoğunlaşma derecesi başlangıç noktasını oluşturmaktadır. Üretim anlaşmalarında, iş birliğinin; giriş engeli oluşturması, bilgi değişimi ve maliyetlerin ortaklaşması unsurlarından kaynaklı koordinasyon yaratması, bunlarla bağlantılı olarak iş birliği taraflarının piyasadaki etkin rekabet etme güdüsünü azaltması gibi rekabet karşıtı etkilerinin değerlendirilmesi gerekmektedir.

- (55) Dosya kapsamında, FORD ve VW arasında akdedilen Geliştirme ve Tedarik Anlaşmaları ile FORD ve FORD OTOSAN arasında gerçekleşen Fason Üretim Anlaşması incelenmektedir. Geliştirme ve Tedarik Anlaşmaları, Bir Tonluk Kargo Vanların Ford markalı ve Volkswagen markalı türevlerinin FORD tarafından geliştirilmesini, üretimini ve VW'e tedarikini düzenlemektedir. Fason Üretim Anlaşması ise ilgili araçların FORD OTOSAN tarafından Türkiye'de üretilmesine ilişkindir. Bildirime konu anlaşmaların olası rekabet karşıtı etkileri incelendiğinde söz konusu anlaşmaların; üçüncü kişilere yapılacak satışlar bakımından fiyat tespitine, pazar veya müşteri paylaşımına, üretim miktarının veya satışların kısıtlanmasına veya rekabete duyarlı bilgi paylaşımına yönelik herhangi bir hüküm içermediği görülmektedir.
- (56) Ek olarak bildirime konu anlaşmalar ile üretilmesi planlanan hafif ticari araçlar bakımından tarafların maliyetlerindeki potansiyel benzeşme nedeniyle rekabetin ortadan kalkıp kalmayacağı da incelenmiştir. Bu kapsamda *Fiat/Tofaş/Opel* kararı³¹ ile benzer şekilde, üretim maliyetlerinin³² aracın satış fiyatının önemli bir kısmını oluşturduğu, buna karşın aracın anahtar satış fiyatına etkisinin teşebbüs bazında, Ford ve Volkswagen markalı araçlar bakımından farklılık göstereceği anlaşılmaktadır. İlaveten, mevcut ekonomik durum, modelin hedef kitlesi, kur maliyetleri, pazarlama, dağıtım ve reklam maliyetleri ile rakiplerin fiyatları dâhil olmak üzere tarafların fiyatlama kararlarını alırken dikkate aldıkları pek çok farklı değişkenin bulunduğu değerlendirilmektedir. Bu çerçevede VW tarafından araç fiyatlandırmasının, (.....)³³ anlaşılmaktadır. Fason Üretim Anlaşması kapsamında ise, (.....) belirtilmektedir.³⁴ Buradan hareketle işlem taraflarının anlaşmaya konu araçları bağımsız olarak kendi markaları altında, kendi ürün gamlarının bir parçası olacak şekilde, kendi hüküm ve şartları altında pazarlayabilecekleri, ticarileştirebilecekleri ve satış fiyatlarını bağımsız ticari kararları doğrultusunda belirleyebilecekleri değerlendirilmektedir.
- (57) Anlaşmaya konu Ford Transit Custom, Ford Tourneo Custom ve Volkswagen Transporter modellerinin hafif ticari araç kategorisinde bulunmasından dolayı ilgili pazar bakımından giriş engelleri de değerlendirilmiştir. Hafif ticari araçların üretimi bakımından en önemli giriş engeli yüksek sermaye gereksinimidir. Üretim tesisleri, ham madde ve işçilik gibi üretim açısından temel girdiler çok yüksek sermaye gerektirmektedir. Bu durum aynı zamanda yüksek batık maliyet anlamına da gelmektedir. Motorlu taşıtlar sektöründe bir diğer pazara giriş engeli de dağıtım kanallarına erişimle ilgilidir. Dağıtım araçları için alan sınırlı olduğundan, sektördeki yeni bir şirketin dağıtım aracısı bulması ve iyi bir dağıtım sistemi kurması zor olabilmektedir. Motorlu taşıtlar sektörünün hayli regüle edilmiş bir sektör olması da bir giriş engeli yaratabilmektedir. Emisyon, güvenlik sistemleri, yakıt etkinliği vb. alanlardaki düzenlemeleri karşılayabilmek teşebbüsler bakımından caydırıcı nitelikte olabilmektedir. Bu çerçevede, hafif ticari araçlar üretimi ve satışı pazarında giriş engellerinin yüksek olduğu öte yandan motorlu taşıtlar

³¹ Kurulun 05.10.2011 tarihli ve 11-51/1288-453 sayılı kararı.

³² Tablo 5'te görülebileceği üzere; üretilmesi planlanan araçların öngörülen maliyet kalemlerinde en büyük payı (.....) oluşturmaktadır.

³³ (.....)

³⁴ (.....)

sektöründe teknolojik gelişmenin önem arz ettiği, her yıl pek çok yeni aracın lansmanının yapıldığı, pek çok yeni özelliğin araçların standart paketine dâhil edildiği, bu çerçevede sektörün yeni ürünlerin sürekli iyileştirildiği ve geliştirildiği bir yapıda olduğu söylenebilecektir. Bu bağlamda küresel çapta elektrikli araç üretiminin önem kazanmasıyla, bu alanda faaliyet gösteren ancak geleneksel anlamda araç üretimi yapmayan teşebbüslerin pazara girmesinin muhtemel olduğu değerlendirilmektedir. Aşağıda yer verilen Tablo 7'de de elektrikli araç üretimi gerçekleştiren Çin menşeli SAIC Motor Corporation Limited'in Maxus markasının 2023 yılında Türkiye hafif ticari araçlar pazarına giriş yaptığı görülmektedir.

- (58) Yatay İşbirliği Kılavuzu'nun ilgili paragraflarında³⁵ belirtildiği üzere; üretimi genişletmeyi amaçlayan yatay fason üretim anlaşmaları bakımından, çoğu durumda, anlaşma taraflarının toplam pazar payları %20'yi geçmediği takdirde, pazar gücünden söz edilmesi güçtür. Anlaşma tarafı teşebbüslerin pazar payları incelendiğinde 2023 yılı için FORD ve VW'nin Türkiye'de hafif ticari araçlar pazarındaki paylarının sırasıyla %26,93 ve %6,66 olduğu görülmektedir (Tablo 6). Teşebbüslerin toplam pazar paylarının Yatay İşbirliği Kılavuzu'nda ve 2013/3 sayılı Tebliğ'de belirtilen pazar payı oranlarını aştığı anlaşılmaktadır. Bununla birlikte Yatay İşbirliği Kılavuzu'nda, 2013/3 sayılı Tebliğ'e veya fason üretim anlaşmalarına ilişkin olarak yukarıda yer verilen eşikten daha yüksek seviyedeki pazar payının, her zaman yoğunlaşmanın yüksek olduğu bir pazara işaret etmeyebileceği ifade edilmektedir. Bu kapsamda, hafif ticari araçlar pazarında, anlaşma taraflarının rakibi olan markaların payları önem taşımaktadır. Türkiye'de hafif ticari araçlar pazarında yer alan markaların pazar paylarına aşağıda yer verilmektedir:

³⁵ Para. 149 ve 150.

Tablo 7: Hafif Ticari Araç Pazarında Markaların Pazar Payları

Marka	Pazar Payı (%)			
	2020	2021	2022	2023
Ford	39,88	30,32	34,69	26,93
Fiat	27,63	27,44	25,74	25,73
Peugeot	4,35	5,68	4,88	7,57
Renault	1,61	3,25	5,99	6,84
Citroen	3,21	3,54	3,62	6,69
Volkswagen	7,39	8,35	5,58	6,66
Toyota	0,87	3,81	6,11	5,14
Opel	1,88	2,94	3,32	4,82
Mercedes	3,18	3,47	3,31	3,50
Hyundai	0,60	0,90	1,53	2,21
Iveco	1,13	1,51	1,55	1,10
Kia	1,16	0,75	0,99	1,02
Isuzu	0,33	0,63	0,99	0,88
Ssangyong	0,26	0,23	0,25	0,40
Land Rover	0,00	0,00	0,21	0,24
Karsan	0,24	0,10	0,16	0,10
Mitsubishi	2,84	2,15	0,75	0,06
Maxus	0,00	0,00	0,00	0,04
Dacia	3,00	4,09	0,00	0,00
Nissan	0,33	0,74	0,20	0,00
Toplam	99,89	99,90	99,87	99,93
Kaynak: Otomotiv Distribütörleri ve Mobilite Derneği verileri kullanılarak yapılan hesaplamalar ³⁶				

- (59) Yukarıdaki tabloda görüldüğü üzere Türkiye’de marka bakımından hafif ticari araçların 2023 yılı sıralamasında; Ford markalı hafif ticari araçların ilk sırada, Volkswagen markalı araçların ise altıncı sırada yer aldığı görülmektedir. Öte yandan ilgili markaların en güçlü rakibi olan Fiat markalı hafif ticari araçların ise 2020, 2021, 2022 ve 2023 yılları için sırasıyla %27,63, %27,44, %25,74, %25,73 oranında pazar payına sahip olduğu görülmektedir. Tablo 7’de yer alan verilerde 2020 – 2023 döneminde Opel, Peugeot, Renault, Citroen, Hyundai gibi markaların pazar payı artarken Ford markasının payının düştüğü görülmekte; 2023 yılında ise Maxus markasının Türkiye pazarına giriş yaptığı anlaşılmaktadır. Buradan hareketle Türkiye’de hafif ticari araçlar pazarının çok markalı ve dinamik bir yapıda olduğu söylenebilecektir. İlaveten, Türkiye’de FORD OTOSAN dışında Anadolu Isuzu’nun³⁷, Tofaş’ın³⁸ ve Karsan’ın³⁹ hafif ticari araç üretimi faaliyeti bulunduğu görülmektedir.⁴⁰
- (60) Bildirime konu anlaşmalar kapsamında FORD OTOSAN tarafından üretimi gerçekleştirilecek Ford ve Volkswagen markalı araçların yurt içi pazarda da satışa sunulacağı⁴¹ göz önünde bulundurularak, hafif ticari araçların satışı bakımından

³⁶ Otomotiv Distribütörleri ve Mobilite Derneği, Erişim Tarihi: 26.02.2024

³⁷ Anadolu Isuzu Otomotiv Sanayi ve Ticaret AŞ

³⁸ Tofaş Türk Otomobil Fabrikası AŞ

³⁹ Karsan Otomotiv Sanayii ve Tic. AŞ

⁴⁰ Otomotiv Distribütörleri ve Mobilite Derneği, Pazar ve Perakende Satışlar, Erişim Tarihi: 04.03.2024

⁴¹ Ford Transit Custom ve Ford Tourneo Custom modellerinin FORD OTOSAN tarafından üretilmeye başlandığı ve dizel motorunun Türkiye’de satışa sunulduğu görülmektedir. [<https://www.ford.com.tr/fiyat-listesi/ticari/ford-yeni-tourneo-custom-minibus>] Erişim Tarihi: 02.03.2024

distribütörlerin pazar payları incelenmiştir. Türkiye’de motorlu taşıtlar sektöründe faaliyet gösteren teşebbüsler birden fazla markanın distribütörlüğünü gerçekleştirebilmektedir. Örneğin Tablo 7’de yer verilen hafif ticari araç markaları arasından Peugeot, Citroen ve Opel markalı araçların satışını Stellantis Otomotiv Pazarlama AŞ (STELLANTIS); Renault ve Dacia markalı araçların satışını ise Mais Motorlu Araçlar İmal ve Satış AŞ (MAIS) gerçekleştirmektedir. Bu kapsamda Türkiye’de 2020 – 2023 döneminde hafif ticari araçların satışı pazarında faaliyet gösteren ve pazar payı %5’in üzerinde bulunan teşebbüslerin satış miktarı ve pazar payı bilgileri aşağıda yer almaktadır:

Tablo 8: Hafif Ticari Araçların Satışı Pazarında Faaliyet Gösteren Teşebbüslerin Satış Miktarı ile Pazar Payları (%)

Teşebbüs - Marka	2020		2021		2022		2023	
	Satış Miktarı (Adet)	Pazar Payı (%)	Satış Miktarı (Adet)	Pazar Payı (%)	Satış Miktarı (Adet)	Pazar Payı (%)	Satış Miktarı (Adet)	Pazar Payı (%)
FORD OTOSAN - Ford	64.891	39,88	53.217	30,32	66.132	34,69	71.444	26,93
TOFAŞ - Fiat	44.961	27,63	48.173	27,44	49.081	25,74	68.274	25,73
STELLANTIS - Peugeot, Citroen ve Opel	15.378	9,45	21.357	12,16	22.586	11,84	50.649	19,09
MAIS – Renault ve Dacia	7.524	4,62	12.913	7,35	11.433	5,99	18.154	6,84
DOĞUŞ - Volkswagen	12.036	7,39	14.663	8,35	10.646	5,58	17.683	6,66
Kaynak: Otomotiv Distribütörleri ve Mobilite Derneği verileri kullanılarak yapılan hesaplamalar ⁴²								

- (61) Yukarıda yer verilen ve Türkiye’de hafif ticari araç satışı gerçekleştiren ve pazar payı %5’ten büyük teşebbüsleri içeren tabloda; 2023 yılı bakımından ilk sırada Ford markalı araçların satışını gerçekleştiren FORD OTOSAN’ın yer aldığı, öte yandan pazar payının bir önceki yıla göre düşüş gösterdiği, Volkswagen markalı araçların distribütörlüğünü yapan Doğuş Otomotiv Servis ve Ticaret AŞ (DOĞUŞ)’nin ise beşinci sırada yer aldığı görülmektedir. Öte yandan Fiat markalı araçların distribütörü TOFAŞ’ın ilgili pazarda ikinci sırada yer aldığı ve FORD OTOSAN ile arasında 1,2 puanlık fark olduğu görülmektedir. İlaveten hafif ticari araçlar bakımından Peugeot, Citroen ve Opel markalarının dağıtımını gerçekleştiren STELLANTIS’in pazar payının 2020 - 2023 döneminde artış gösterdiği görülmektedir. Özetle Tablo 7’de ve Tablo 8’de yer verilen hafif ticari araçlar pazarına ilişkin veriler incelendiğinde, işlem taraflarının Türkiye’de hem marka hem de distribütör bazında güçlü rakiplerinin bulunduğu anlaşılmaktadır.
- (62) Bildirime konu anlaşmalar çerçevesinde üretilmesi planlanan araçların Bir Tonluk Kargo Vanları kapsamı nedeniyle brüt ağırlığı 0 ila 3,5 ton arasında yer alan hafif ticari araçlar bakımından da tarafların pazar payları incelenmiştir. Bu kapsamda tarafların brüt ağırlığı 0 ila 3,5 ton arasındaki hafif ticari araçlar bakımından 2020 – 2022 döneminde Türkiye’deki satış hacimleri ile pazar payları aşağıda yer almaktadır.

⁴² Otomotiv Distribütörleri ve Mobilite Derneği, Erişim Tarihi: 27.02.2024

Tablo 9: Tarafların Brüt Ağırlığı 0 ila 3,5 Ton Arasındaki Hafif Ticari Araçlar Bakımından Satış Hacimleri ve Pazar Payları (%)

	Pazar Payı (%)			Satış Hacmi (Adet)		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
FORD	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
VW	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kaynak: Cevabi Yazı						

- (63) Hafif ticari araçlar pazarının alt kırılımı olan 0 – 3,5 ton arası hafif ticari araçların satış pazarı bakımından tarafların paylarını gösteren tablo incelendiğinde; tarafların 2020, 2021 ve 2022 yılları toplam pazar paylarının sırasıyla %(.....), %(.....) ve %(.....) olduğu görülmektedir. Bununla birlikte bildirim konu anlaşmaların sadece Ford Transit Custom, Ford Tourneo Custom ve Volkswagen Transporter modellerindeki hafif ticari araçlar bakımından geçerli olduğu göz önünde bulundurulduğunda iş birliğinin sınırlı bir kapsamının olduğu değerlendirilmektedir.
- (64) Son olarak bildirim konu anlaşmalar çerçevesinde üretilmesi planlanan hafif ticari araçların gövde tipleri bakımından FORD ile VW'nin pazar payları incelenmiştir. Bu çerçevede teşebbüslerin van, combi ve minibüs gövde tiplerinde Türkiye'deki pazar paylarını gösteren tablo aşağıda yer almaktadır:

Tablo 10: Tarafların Van, Combi ve Minibüs Gövde Tipi Bakımından Pazar Payları (%)

Gövde Tipi	FORD			VW		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Combi	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Combi Van	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Van	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Minibüs	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kaynak: Cevabi Yazı						

- (65) Yukarıda yer verilen tablodan, işlem taraflarının Türkiye'deki van, combi ve minibüs gövde tipleri bakımından pazar paylarının oldukça düşük olduğu anlaşılmaktadır. Bu kapsamda ilgili gövde tipleri bakımından tarafların pazar paylarının rekabeti olumsuz etkileyebilecek bir seviyede bulunmadığı değerlendirilmektedir.
- (66) Özetle; bildirim konu Geliştirme ve Tedarik Anlaşmaları ile Fason Üretim Anlaşması'nın üçüncü kişilere yapılacak satışlar bakımından fiyat tespitine, pazar veya müşteri paylaşımına, üretim miktarının veya satışların kısıtlanmasına veya rekabete duyarlı bilgi paylaşımına yönelik herhangi bir hüküm içermediği; anlaşmaya konu araçların anahtar satış fiyatlarının Ford ve Volkswagen markalı araçlar bakımından farklılık gösterebileceği ve teşebbüslerin satış fiyatlarını bağımsız ticari kararları doğrultusunda belirleyecekleri değerlendirilmektedir. Ek olarak bildirim konu iş birliğinin gerçekleştiği ilgili ürün pazarının yapısı incelendiğinde; hafif ticari araçlar pazarında giriş engellerinin yüksek olduğu öte yandan teknolojik gelişmeler sağlayan teşebbüslerin pazara giriş yapabildiği; pazarın çok oyunculu ve dinamik bir yapıya sahip olduğu; ilgili markalar altında çeşitli donanım, motor ve gövde tipine sahip çok sayıda araç modelinin var olduğu, bu bağlamda ürün farklılaştırmasının fazla olduğu görülmektedir. İlaveten işlem taraflarının hafif ticari araçlar pazarında güçlü rakiplerinin bulunduğu; tarafların hem hafif ticari araçlar pazarında hem de brüt ağırlığı 0 ila 3,5 ton arasında olan hafif ticari araçlar bakımından pazar paylarının rekabeti olumsuz etkileyebilecek seviyede bulunmadığı; üretimi planlanan araçların gövde tipi bakımından ise tarafların pazar paylarının oldukça düşük olduğu ve bildirim konu

anlaşmaların sadece belirli modeller bakımından geçerli olduğu göz önünde bulundurulduğunda iş birliğinin sınırlı bir kapsamının olduğu anlaşılmaktadır.

- (67) Sonuç olarak bildirim konu Geliştirme ve Tedarik Anlaşmaları ile Fason Üretim Anlaşması'nın ilgili pazarda rekabeti ortadan kaldırmayacağı; bu çerçevede, 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinin birinci fıkrasının (c) bendinde yer alan şartın yerine getirildiği değerlendirilmektedir.

d) Rekabetin (a) ve (b) Bentlerindeki Amaçların Elde Edilmesi İçin Zorunlu Olandan Fazla Sınırlanmaması

- (68) Bir anlaşmanın bireysel muafiyet alabilmesi için gerekli son koşul, anlaşmanın ilk iki olumlu koşuldaki yararların elde edilmesi için rekabeti olması gerekenden fazla sınırlayıcı nitelikte olmamasıdır. Bu koşul altındaki değerlendirmelerde genel olarak sözleşmenin rekabeti kısıtlayıcı hükümlerinin, sözleşmeden elde edilecek faydaların sağlanması için zorunlu olup olmadığı dikkate alınmaktadır. Bu kapsamda bildirim konu Geliştirme ve Tedarik Anlaşmaları ile Fason Üretim Anlaşması'nın maddelerine aşağıda yer verilmektedir.
- (69) Geliştirme Anlaşması'nın 3.7.4 numaralı maddesinde, (.....) öngörülmüştür. Geliştirme Anlaşması'nın 9.1. maddesi uyarınca, (.....) görülmektedir.
- (70) Bildirim konu Tedarik Anlaşması'nın 5.5 numaralı maddesinde (.....) belirtilmektedir. Tedarik Anlaşması'nın 8.3.9 numaralı maddesinde, (.....) ifade edilmektedir. Tedarik Anlaşması'nın 2.4 numaralı maddesinde, (.....); aynı anlaşmanın 8.1.3 numaralı maddesinde, (.....) görülmektedir.
- (71) Fason Üretim Anlaşması'nın 24.3 numaralı maddesinde, (.....); aynı anlaşmanın 27.1 numaralı maddesinde (.....); ilaveten Fason Üretim Anlaşması'nın 27.2 numaralı maddesinde (.....); ilgili anlaşmanın 27.4. maddesinde ise (.....) görülmektedir.
- (72) Son olarak anlaşmaların taraflara herhangi bir münhasırlık veya rekabet etmeme yükümlülüğü getirmediği; Geliştirme Anlaşması'nın 2.7 numaralı maddesi ve Tedarik Anlaşması'nın 2.7 numaralı maddesinin, (.....) anlaşılmaktadır.
- (73) Geliştirme ve Tedarik Anlaşmaları ile Fason Üretim Anlaşması'na ilişkin olarak yukarıda yer verilen sözleşme maddelerinden; anlaşma taraflarının, bilgi değişiminin kapsamını iş birliğini uygulamak için gerekli olanla kesin bir şekilde sınırlı tuttukları ve ayrıca tarafların pazarlama ve/veya satış çalışanlarının diğer tarafa ait stratejik bilgileri elde etmesini engelledikleri; bu kapsamda bildirim konu iş birliği çerçevesinde tarafların etkinlik sağlamak ve tüketici yararına ulaşmak için gerekli olanın ötesinde bir bilgi değişimi gerçekleştirmeyecekleri anlaşılmaktadır. Ek olarak bahse konu anlaşmaların üçüncü kişilere yapılacak satışlar bakımından fiyat tespiti, pazar ve müşteri paylaşımı, üretim miktarlarının veya satışları kısıtlanması ile rekabete duyarlı bilgi paylaşımına ilişkin hüküm içermediği görülmektedir. Yukarıda yer verilen bilgiler doğrultusunda, bildirim konu Geliştirme ve Tedarik Anlaşmaları ile Fason Üretim Anlaşması'nın 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinin birinci fıkrasının (d) bendinde yer alan 'rekabetin (a) ve (b) bentlerindeki amaçların elde edilmesi için zorunlu olandan fazla sınırlanmaması' şartını yerine getirdiği değerlendirilmektedir.
- (74) Sonuç olarak yukarıda yer verilen değerlendirmeler ışığında, bildirim konu Geliştirme ve Tedarik Anlaşmaları ile Fason Üretim Anlaşması'nın 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesi uyarınca gereken şartları taşıması nedeniyle anılan anlaşmalara yürürlüğe girdikleri tarihten başlayarak geçerli oldukları süre boyunca bireysel muafiyet tanınması kanaatine ulaşılmıştır.

H. SONUÇ

(75) Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre,

- Ford Motor Company ve Volkswagen AG arasındaki One Ton Van Geliştirme ve Tedarik Anlaşmaları ile Ford Motor Company ve Ford Otomotiv Sanayi AŞ arasındaki One Ton Cargo Van Fason Üretim ve Tedarik Anlaşması'nın 2013/3 sayılı Uzmanlaşma Anlaşmalarına İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği kapsamında grup muafiyetinden yararlanamadığına,
- Bununla birlikte ilgili anlaşmalara 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinde yer verilen şartların karşılanması nedeniyle bireysel muafiyet tanınmasına

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

Rekabet Kurulu'nun 7 Mart 2024 tarih ve 24-12/229-95 sayılı Kararına

Karşı Oy Gerekçesi

Karar'da, 2020 yılına uzanan ve ticari araç pazarının en büyük iki oyuncusu arasındaki üretim ilişkilerine herhangi somut bir etkinlik kazanımı olup olmadığı değerlendirmeksizin bireysel muafiyet tanınmıştır. Muafiyet rejimlerinin ana amacı rekabet endişelerine rağmen ekonomiye kazandırılacak katma değerini yani toplumsal faydadaki net artışın caydırılmamasıdır. Ancak bu fayda yalnızca tarafların arasındaki rekabet ortadan kalktığı için ortaya çıkıyor ve tek başına taraflara dönüyorsa muafiyet rejimlerinden beklenenin tam tersi bir sonuca onay verilmiş olmaktadır. Bu bağlamda, işbu Karar'da rakipler arasındaki işbirliğini düzenleyen Kanun'un 5. Maddesi ile ilgili ikincil mevzuat (yatay işbirliği anlaşmaları ve daha spesifik olarak uzmanlaşma anlaşmalarına ilişkin) yer alan analitik çerçeve göz ardı edilmiştir. Aşağıda somutlaştırılan gerekçeler çerçevesinde dosyayı ele aldığımızda ispat yüküne sahip olan başvuru taraflarının yeterli bilgi ve belge sunmadığı ve dolayısıyla muafiyet talebinin reddedilmesi gerektiğini düşünüyorum.

I. Taraflar arasındaki anlaşmaların/ilişkilerin merkezi bir üretim ve uzmanlaşma anlaşmasıdır; bu anlaşmalardaki en önemli risk rakiplerin aralarındaki direkt rekabeti bitirmesi, pazarı paylaşmasıdır.

İşbu muafiyetin konusunu ticari araçlardaki tek taraflı uzmanlaşma oluşturmaktadır; Ford Grubu belli araçlarda uzmanlaşırken VW Grubu bunları üretmeyecektir. Dolayısıyla, var olan rekabet direkt elemine edilmektedir. Rapor'da tarafların hafif ticarideki genel pazar payları sunulmakla birlikte **tarafların olası bir pazar paylaşımı yapıp yapmadığı (belli modellerin üretimini paylaşarak rekabet etmeme)** araştırılabilirdi. Kısaca; **muafiyet başvurusuna konu modellerin teknik özellikleri, olası alt pazar tanımlarının olup olmadığı, tüm pazar tanımlarında ilgili pazardaki fiili rekabet koşullarının durumu** analiz edilerek her şeyden evvel rekabet endişeleri ortaya konmalıydı. Ancak Rapor'da genel paylar ve %25'lik eşğin aşıldığı söylendikten sonra varsayımlarla rekabet kısıtlarının söz konusu olmayacağı kısa bir değerlendirme ile geçilmiştir. Diğer yandan, tarafların hafif ticaride toplam payları 2020 ile 2023 yılları arasında %(.....) ile %(.....) arasında değişmektedir. En yakın rakibin payının ise %(.....) civarında olduğu düşünüldüğünde bu türden bir fiili yoğunlaşmanın analizinin çok daha derin olması gerektiği açıktır.

II. İlgili pazarda tarafların ve rakiplerin mevcut yatay işbirliği ilişkileri sunulmamıştır; bu eksik rekabet endişelerinin muafiyeti analizinde kritik önemdedir.

Rakipler arasındaki işbirliği anlaşmalarındaki en önemli endişeler anlaşma ile daha yüksek fiyatlar, kalitede düşüş, üretim miktarı ve ürün çeşidinde azalma ve genel olarak inovasyon güdülerindeki azalmadır. Gerek tarafların gerekse de pazardaki rakiplerin halihazırda ortak girişimler ve çeşitli konsolide yapılar çatısı altındaki faaliyetleri fiilen görünenden daha yoğunlaşmış bir pazara işaret etmektedir. Ancak Rapor'da faal olan Gruplar ve Gruplar arası işbirlikleri bağlamında işbu muafiyete izin verilmesi halinde nasıl bir yapının ortaya çıkacağı bilgileri eksiktir. Zira ilgili pazarda 3 ana oyuncu olup işbu muafiyete izin verilmesi ile 2 ana oyuncu kalmıştır. Bu tür bir yoğunlaşmaya etkinlik kazanımları da netleştirilmeksizin izin verilmesi piyasada var olan rekabeti azaltma anlamına gelmektedir. Zira, Bildirim Formu ve Rapor'a göre taraflar işbirliğinin gerekçesi olarak arz güvenliği, yenilik, kalite artışı gibi somut kazanımlar sunmadığından muafiyet koşullarından herhangi biri sağlanmamıştır. Rapor'daki muafiyet değerlendirmesine göre tek fayda ölçek ekonomisi ve Kocaeli fabrikasında yapılacak yatırım tek ekonomik faydadır. Ne yazık ki bu yatırımı destekleyecek somut veriler de Raporda bulunmamaktadır. Dolayısıyla pazarın en büyük iki

oyuncusunun tek çatı altında üretimlerini birleştirmesi ile ortadan kaybolan rekabet, ilgili piyasanın zaten yoğunlaşmış yapısının daha da kötüleşmesine sebep olmuştur.

III.Muafiyete konu üretim-uzmanlaşma anlaşmalarıyla tarafların maliyetlerinin benzeşmesi ve oluşacak hassas bilgi değişimi ortamı yeterince analiz edilmemiştir; muafiyete konu anlaşmalar üretimden tedarige ve çeşitli hizmetlere tüm zinciri kapsadığından fiyat tespitine çok yatkındır.

Muafiyete konu anlaşmaların rekabet parametrelerinin (başta fiyat olmak üzere kalite ve yenilik gibi) rakipler arasında belirlenmeye oldukça yatkın bir yapıda olduğu değerlendirilmektedir. Rapor'da yer alan bilgilere göre Ford'un (.....) platformunda geliştirilecek, üretilecek araçların tamamı VW Grubu ile ortaktır. Yani iki Grup fiilen rekabeti ortadan kaldırmış durumdadır. Dahası, satış sonrası hizmet ve yedek parça segmentinde de benzer anlaşmaların akdedileceği ifade edilmiştir. Bu durumda, dengeleme testinde ortaya çıkacak artılarda orantılı artış ve somut planlar sunulması beklenirdi. Ancak herhangi bir somut bilgi yer almadığı gibi iki Grubun markalarının fiyat ve kalite gibi açılardan nasıl ilerleyeceğine dair de yalnızca tarafların ürünleri ayrı ayrı pazarlayacağı söylenerek geçilmiştir. Halbuki maliyet benzeşmesi, bilgi değişiminin neredeyse hiçbir işlem maliyetinin kalmadığı bir ortamda belirsizliklerin ve asimetrinin de azalmasıyla tarafların rekabet güdüsü de sıfırlanacaktır. Bu durumdaki kaçınılmaz netice ise daha yüksek fiyatlar ve yeniliklerin sekteye uğramasıdır.

Tüm bu gerekçeler çerçevesinde; Karar'ın grup muafiyetini aşan eşikler karşısında **bireysel muafiyet koşullarının eksik analiz edilmesi ve rekabet endişelerini ortadan kaldıracak kazanımların gösterilememesi** sonucu hatalı olduğu, özellikle işbirliğinden doğacak yenilik ve etkinlik kazanımları ile rekabet kısıtlarının vazgeçilmez olup olmadığının ortaya konamadığı kanaatiyle Karar'a katılmıyorum.

Ahmet ALGAN
Kurul Üyesi (II. Başkan)