

**Rekabet Kurumu Başkanlığından,**  
**REKABET KURULU KARARI**

**Dosya Sayısı** : 2023-6-030 (Devralma)  
**Karar Sayısı** : 25-15/359-172  
**Karar Tarihi** : 18.04.2025

**A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER**

**Başkan** : Birol KÜLE  
**Üyeler** : Hasan Hüseyin ÜNLÜ, Ayşe ERGEZEN, Cengiz ÇOLAK,  
Rıdvan DURAN

**B. RAPORTÖRLER:** Elif Sıdika SARI YILDIZ, Mehmet TUNÇDEMİR, Mustafa Caner GÜREL, Ahmet Burak KARADUMAN, Sıla YALÇIN MELETLİ

**C. İLGİLİ TARAF** : Tofaş Türk Otomobil Fabrikası AŞ  
Temsilcileri: Av. Hakan ÖZGÖKÇEN, Av. Sinan DİNİZ,  
Av. Ceren SEYMENOĞLU, Av. İsmail ÖZGÜN ve  
Av. Can Sarp ÖZCAN  
Ebulula Mardin Cad. Gül Sok. No:2 Maya Park Tower 2 Akatlar,  
Beşiktaş 34335 İstanbul

- (1) **D. DOSYA KONUSU:** Rekabet Kurulunun 23.11.2023 tarihli ve 23-54/1029-M sayılı kararı uyarınca yürütülen nihai inceleme kapsamında Tofaş Türk Otomobil Fabrikası AŞ ve Koç Holding AŞ tarafından sunulan revize taahhütlerin değerlendirilmesi.
- (2) **E. DOSYA EVRELERİ:** Rekabet Kurumu (Kurum) kayıtlarına 14.08.2023 tarih ve 41581 sayı ile intikal eden ve Tofaş Türk Otomobil Fabrikası AŞ (TOFAŞ) adına vekilleri tarafından yapılan başvuruda; nihai kontrolü Stellantis N.V.ve (STELLANTIS) ait olan Stellantis Otomotiv Pazarlama AŞ'nin (STELLANTIS TR), STELLANTIS ve Koç Holding AŞ'nin (KOÇ HOLDİNG) ortak kontrolünde bulunan TOFAŞ tarafından devralınması işlemine 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun (4054 sayılı Kanun) ve 2010/4 sayılı Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ (2010/4 sayılı Tebliğ) çerçevesinde izin verilmesi talep edilmiştir.
- (3) Yapılan inceleme ve değerlendirmeler neticesinde hazırlanan 20.11.2023 tarihli, 2023-6-030/Ö sayılı Ön İnceleme Raporu, Rekabet Kurulunun (Kurul) 23.11.2023 tarihli toplantısında görüşülmüş ve bildirim konusu işlemin 4054 sayılı Kanun'un 10. maddesinin birinci fıkrası uyarınca nihai incelemeye alınmasına 23-54/1029-M sayı ile karar verilmiştir.
- (4) Nihai İnceleme Bildirimi, 04.12.2023 tarihli ve 78455 sayılı yazı ile TOFAŞ'a gönderilmiş olup TOFAŞ'ın Nihai İnceleme Bildirimi'ne ilişkin birinci yazılı görüşü 03.01.2024 tarih ve 46834 sayı ile, süresi içinde, Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.
- (5) Nihai inceleme sürecinin muhtelif aşamalarında; TOFAŞ'tan, motorlu taşıtlar sektöründe faaliyet gösteren distribütörlerden ve bazı derneklerden bilgi ve belge talep edilmiştir. Bu çerçevede ilk olarak; 22.12.2023 tarihli ve 79805 sayılı yazı ile TOFAŞ'tan, 25.12.2023 tarihli ve 79873 sayılı yazı ile Otomotiv Distribütörleri ve Mobilite Derneğinden (ODMD) ve Türkiye Elektrikli ve Hibrit Araçlar Derneği'nden (TEHAD), 25.12.2023 tarihli ve 79872 sayılı yazı ile Borusan Otomotiv İthalat ve Dağıtım AŞ'den (BORUSAN), Çelik Motor Ticaret AŞ'den (ÇELİK), Doğu Oto Pazarlama ve Tic. AŞ'den (DOĞUŞ), Hyundai Assan Otomotiv Sanayi ve Ticaret

AŞ'den (HYUNDAI), Honda Türkiye AŞ'den (HONDA), Mais Motorlu Araçlar İmal ve Satış AŞ'den (MAİS), Mercedes-Benz Otomotiv Ticaret ve Hizmetleri AŞ'den (MERCEDES), Nissan Otomotiv AŞ'den (NISSAN), Toyota Türkiye Pazarlama ve Satış AŞ'den (TOYOTA), Volvo Car Turkey Otomobil Ltd. Şti.den (VOLVO), Yüce Auto Motorlu Araçlar Ticaret AŞ'den (YÜCE AUTO), Doğan Trend Otomotiv Ticaret Hizmet ve Teknoloji AŞ'den (DOĞAN OTOMOTİV), Türkiye'nin Otomobili Girişim Grubu Sanayi ve Ticaret AŞ'den (TOGG), Chery Otomobil Sanayi ve Ticaret AŞ'den (CHERY), 02.01.2024 tarihli ve 80376 sayılı yazı ile Ford Otomotiv Sanayi AŞ'den (FORD OTOSAN), 15.01.2024 tarihli ve 81247 sayılı yazı ile Oyak Renault Fabrikaları AŞ'den (OYAK RENAULT) bilgi ve belge talebinde bulunulmuştur.

- (6) Söz konusu bilgi ve belge taleplerine istinaden, ODMD'nin cevabi yazısı 08.01.2024 tarih ve 47038 sayı ile, HONDA'nın cevabi yazısı 09.01.2024 tarih ve 47059 sayı ile, ÇELİK'in cevabi yazısı 11.01.2024 tarih ve 47216 sayı ile, TOYOTA'nın cevabi yazısı 12.01.2024 tarih ve 47322 sayı ile, TOGG'un cevabi yazısı 15.01.2024 tarih ve 47389 sayı ile, BORUSAN'ın cevabi yazısı 15.01.2024 tarih ve 47388 sayı ile, DOĞUŞ'un cevabi yazısı 15.01.2024 tarih ve 47386 sayı ile, VOLVO'nun cevabi yazısı 15.01.2024 tarih ve 47423 sayı ile, MERCEDES'in cevabi yazısı 16.01.2024 tarih ve 47457 sayı ile, YÜCE AUTO'nun cevabi yazısı 19.01.2024 tarih ve 47624 sayı ile, HYUNDAI'nın cevabi yazısı 19.01.2024 tarih ve 47634 sayı ile, FORD OTOSAN'ın cevabi yazıları 19.01.2024 tarih ve 47637 sayı, 22.01.2024 tarih ve 47660 sayı ile, NISSAN'ın cevabi yazısı 26.01.2024 tarih ve 47862 sayı ile, OYAK RENAULT'un cevabi yazısı 29.01.2024 tarih ve 47906 sayı ile, DOĞAN OTOMOTİV'in cevabi yazısı 29.01.2024 tarih ve 47904 sayı ile, CHERY'nin cevabi yazısı 29.01.2024 tarih ve 47902 sayı ile, MAİS'in cevabi yazısı 02.02.2024 tarih ve 48162 sayı ile, TOFAŞ'ın cevabi yazıları 13.02.2024 tarih ve 48601 sayı, 22.03.2024 tarih ve 50172 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal etmiştir. Akabinde BORUSAN, FORD OTOSAN, HYUNDAI, TOYOTA, MERCEDES, DOĞAN OTOMOTİV, DOĞUŞ, YÜCE AUTO ve HONDA'dan ek bilgi talebinde bulunulmuş, teşebbüslerin cevabi yazıları 31.01.2024 tarih ve 48034 sayı, 31.01.2024 tarih ve 48032 sayı, 31.01.2024 tarih ve 48039 sayı, 31.01.2024 tarih ve 48044 sayı, 07.06.2024 tarih ve 52749 sayı, 01.02.2024 tarih ve 48061 sayı, 16.02.2024 tarih ve 48765 sayı, 16.02.2024 tarih ve 48767 sayı, 16.02.2024 tarih ve 48768 sayı, 16.02.2024 tarih ve 48769 sayı ile Kurum kayıtlarına girmiştir.
- (7) TOFAŞ'tan talep edilen belgelerden, ODMD'nin toplu verilerini içeren belge Kurum kayıtlarına 31.01.2024 tarih ve 48044 sayı ile alınmıştır. İlaveten TOFAŞ'tan ek bilgi ve belge talebinde bulunulmuş, buna ilişkin cevabi yazılar 23.02.2024 tarih ve 49030 sayı, 28.02.2024 tarih ve 49160 sayı, 22.03.2024 tarih ve 50172 sayı ile kayda girmiştir.
- (8) Nihai inceleme kapsamında ayrıca; 06.03.2024 tarihli ve 84892 sayılı yazı ile Getir Perakende Lojistik AŞ'den (GETİR), 07.03.2024 tarihli ve 85014 sayılı yazı ile Leaseplan Otomotiv Servis ve Tic. AŞ'den (LEASEPLAN), Garanti Filo Yönetim Hizmetleri AŞ'den (GARANTİ FİLO), Hedef Araç Kiralama ve Servis AŞ'den (HEDEF FİLO), 07.03.2024 tarihli ve 85013 sayılı yazı ile Karsan Otomotiv Sanayi ve Tic. AŞ'den (KARSAN) ve Iveco Araç Sanayi ve Ticaret AŞ'den (IVECO), 07.03.2024 tarihli ve 85017 sayılı yazı ile Sirmagrup İçecek Sanayi ve Ticaret AŞ'den (SIRMA) ve Coca Cola İçecek AŞ'den (COCA COLA), 07.03.2024 tarihli ve 85019 sayılı yazı ile Yurtiçi Kargo Servisi AŞ'den (YURTIÇİ KARGO), Ekol Ekspres Kargo AŞ'den (KOLAY GELSİN) ve Trendyol Lojistik AŞ'den (TRENDYOL EXPRESS), 15.03.2024 tarihli ve 85546 sayılı yazı ile Erikli Su ve Meşrubat Sanayi ve Ticaret AŞ'den (ERİKLİ) ve 07.03.2024 tarihli ve 85016 sayılı yazı ile TOFAŞ'tan bilgi ve belge talebinde bulunulmuştur. Anılan bilgi ve belge taleplerine istinaden; 15.03.2024 tarih ve 49795

sayı ile COCA COLA'nın, 15.03.2024 tarih ve 49832 sayı ile SİRMA'nın, 18.03.2024 tarih ve 49883 sayı ile KOLAY GELSİN'in, 18.03.2024 tarih ve 49882 sayı ile FORD OTOSAN'ın, 18.03.2024 tarih ve 49910 sayı ile GARANTİ FİLO'nun, 19.03.2024 tarih ve 49988 sayı ile KARSAN'ın, 21.03.2024 tarih ve 50079 sayı ile TRENDYOL EXPRESS'in, 21.03.2024 tarih ve 50094 sayı ile YURTİÇİ KARGO'nun, 21.03.2024 tarih ve 50110 sayı ile LEASEPLAN'ın, 21.03.2024 tarih ve 50114 sayı ile HEDEF FİLO'nun, 22.03.2024 tarih ve 50181 sayı ile IVECO'nun, 25.03.2024 tarih ve 50206 sayı ile GETİR'in, 29.04.2024 tarih ve 51331 sayı ile TOFAŞ'ın, 28.03.2024 tarih ve 50402 sayı ile ERİKLİ'nin cevabi yazıları Kurum kayıtlarına intikal etmiştir. Ayrıca 06.03.2024 tarihinde e-posta ile bilgi talep edilen MERCEDES'in ve MAİS'in cevabi yazıları sırasıyla 14.03.2024 tarih ve 49760 sayı, 15.03.2024 tarih ve 49798 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.

- (9) (.....)'nın dosya konusu işleme ilişkin itirazları ise Kurum kayıtlarına 01.04.2024 tarih ve 50498 sayı ile alınmıştır.
- (10) Nihai inceleme sürecinde ilaveten; 24.04.2024 tarihli ve 87939 sayılı yazı ile DOĞUŞ'tan, ÇELİK'ten, HYUNDAI'den, IVECO'dan, MERCEDES'ten, NISSAN'dan, ISUZU'dan, KARSAN'dan, Temsa Global San. ve Tic. AŞ'den (TEMSA), DOĞAN OTOMOTİV'den bilgi ve belge talebinde bulunulmuştur. Ayrıca 24.04.2024 tarihli ve 87898 sayılı yazı ile FORD OTOSAN'dan, 24.04.2024 tarihli ve 87893 sayılı yazı ile TOFAŞ'tan, 24.04.2024 tarihli ve 87933 sayılı yazı ile TOYOTA'dan, 24.04.2024 tarihli ve 87931 sayılı yazı ile MAİS'ten, 02.05.2024 tarihli ve 88365 sayılı yazı ile Şahsuvaroğlu Dış Ticaret Kimyasal Ürünler Otomotiv Pazarlama Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti.den (ŞAHSUVAROĞLU) bilgi ve belge talep edilmiştir. Bahse konu bilgi ve belge taleplerine istinaden; 08.05.2024 tarih ve 51622 sayı ile ŞAHSUVAROĞLU'nun, 10.05.2024 tarih ve 51691 sayı ile ISUZU'nun, 10.05.2024 tarih ve 51700 sayı ile HYUNDAI'nın, 10.05.2024 tarih ve 51709 sayı ile DOĞUŞ'un, 13.05.2024 tarih ve 51726 sayı ile TEMSA'nın, 13.05.2024 tarih ve 51725 sayı ile ÇELİK'in, 13.05.2024 tarih ve 51755 sayı ile MERCEDES'in, 13.05.2024 tarih ve 51774 sayı ile FORD OTOSAN'ın, 14.05.2024 tarih ve 51782 sayı ile TOYOTA'nın, 14.05.2024 tarih ve 51812 sayı ile KARSAN'ın, 15.05.2024 tarih ve 51842 sayı ile DOĞAN OTOMOTİV'in, 15.05.2024 tarih ve 51876 sayı ile IVECO'nun, 16.05.2024 tarih ve 51882 sayı ile TOFAŞ'ın, 17.05.2024 tarih ve 51975 sayı ile MAİS'in, 22.05.2024 tarih ve 52104 sayı ile NISSAN'ın cevabi yazıları Kurum kayıtlarına intikal etmiştir. Nihai inceleme kapsamında işlem tarafı TOFAŞ'ın göndermiş olduğu ek bilgiler 16.05.2024 tarih ve 51888 sayı ile Kurum kayıtlarına girmiştir.
- (11) Kurulun 21.05.2024 tarihli ve 24-23/521-M sayılı kararıyla nihai inceleme süresi, bitiminden itibaren altı ay olmak üzere uzatılmış olup bu durum TOFAŞ'a 23.05.2024 tarihli ve 89820 sayılı yazı ile bildirilmiştir.
- (12) Nihai inceleme süresinin uzatılmasına ilişkin kararın akabinde 27.05.2024 tarihli ve 89970 sayılı, 06.06.2024 tarihli ve 90593 sayılı yazılar ile TOFAŞ'tan bilgi ve belge talebinde bulunulmuştur. TOFAŞ'ın cevabi yazıları, 04.06.2024 tarih ve 52578 sayı, 07.06.2024 tarih ve 52749 sayı, 10.06.2024 tarih ve 52783 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.
- (13) TOFAŞ tarafından gönderilen ve Kurum kayıtlarına 04.03.2024 tarih ve 49356 sayı ile intikal eden başvuruda, TOFAŞ hakkında dosyada yer alan bilgilerin ve belgelerin, 4054 sayılı Kanun ve 2010/3 sayılı Dosyaya Giriş Hakkının Düzenlenmesine ve Ticari Sırların Korunmasına İlişkin Tebliğ (2010/3 sayılı Tebliğ) uyarınca kendileriyle

paylaşılması talep edilmiştir. Teşebbüsün dosyaya giriş talebi, Kurulun 21.03.2024 tarihli toplantısında ele alınmış ve 24-14/282-116 sayı ile karara bağlanmıştır.

- (14) Nihai inceleme sürecinde; KOÇ HOLDİNG ve TOFAŞ tarafından Kurum kayıtlarına sırasıyla 10.06.2024 tarih, 52839 sayı ve 25.06.2024 tarih, 53231 sayı ile intikal eden yazılarla taahhüt sunulmuştur. Söz konusu taahhütler 24.10.2024 tarihli Kurul toplantısında görüşülmüş olup başvuru sahipleri tarafından verilen taahhütlerin işleme izin verilebilmesi için yeterli olmadığına 24-43/1027-M sayı ile karar verilmiştir.
- (15) Nihai inceleme sonucunda hazırlanan 25.06.2024 tarihli ve 2023-6-030/Nİ sayılı Nihai İnceleme Raporu, 31.10.2024 tarihli ve 99557 sayılı yazı ekinde elektronik tebligat yoluyla TOFAŞ'a gönderilmiş ve TOFAŞ tarafından 05.11.2024 tarihinde tebellüğ edilmiştir. Teşebbüs tarafından Kurum kayıtlarına 07.11.2024 tarih ve 58685 sayı ile intikal eden yazıyla ikinci yazılı görüşün sunulması süresinin uzatılması için 4054 sayılı Kanun'un 45. maddesi uyarınca ilave süre tanınması talep edilmiştir. Bu talebe istinaden hazırlanan 13.11.2024 tarihli ve 2023-6-030/BN-03 sayılı Bilgi Notu Kurulun 21.11.2024 tarihli toplantısında görüşülerek ikinci yazılı görüş süresinin 30 gün uzatılmasına 24-49/1090-M sayı ile karar verilmiştir. Nihai İnceleme Raporu'nda yapılan tespitlere ve değerlendirmelere ilişkin olarak TOFAŞ'ın ve STELLANTIS TR'nin ikinci yazılı görüşleri Kurum kayıtlarına 06.01.2025 tarih ve 61090 sayı ile yasal süresi içerisinde intikal etmiştir.
- (16) Ek yazılı görüş hazırlanması için tanınan sürenin uzatılması talebini içeren 13.01.2025 tarihli ve 2023-6-030/BN-04 sayılı Bilgi Notu, Kurulun 16.01.2025 tarihli toplantısında görüşülerek ek yazılı görüş süresinin bitiminden itibaren on beş gün uzatılmasına 25-02/68-M sayı ile karar verilmiştir. Teşebbüslerin ikinci yazılı görüşlerine karşı hazırlanan 05.02.2025 tarihli ve 2023-6-030/EG-02 sayılı ek yazılı görüş 06.02.2025 tarihinde TOFAŞ'a tebliğ edilmiştir.
- (17) TOFAŞ tarafından yapılan ve Kurum kayıtlarına 11.03.2025 tarih ve 64616 sayı ile intikal eden başvuruda, üçüncü yazılı görüş sunulması için 4054 sayılı Kanun'un 45. maddesi uyarınca ilave süre tanınması talep edilmiştir. Bunun üzerine hazırlanan 2023-6-030/BN-05 sayılı Bilgi Notu, Kurulun 13.03.2025 tarihli toplantısında görüşülerek üçüncü yazılı görüş sunma süresinin 30 gün uzatılmasına 25-10/247-M sayı ile karar verilmiştir. 11.04.2025 tarihinde TOFAŞ tarafından bayi dağılımlarına ilişkin sunum gönderilmiştir. Akabinde, TOFAŞ'ın üçüncü yazılı görüşü, 14.04.2025 tarihinde Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.
- (18) KOÇ HOLDİNG tarafından verilen taahhütleri içeren yazı 18.04.2025 tarih ve 66630 sayı ile, TOFAŞ tarafından nihai inceleme kapsamında daha önce sunulan taahhütlerin revize edilmiş nihai metni ise 18.04.2025 tarih ve 66629 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.
- (19) Konuya ilişkin değerlendirmeleri içeren 18.04.2025 tarihli ve 2023-6-030/BN-06 sayılı Bilgi Notu 18.04.2025 tarihli Kurul toplantısında görüşülerek 25-15/359-172 sayılı nihai karar tesis edilmiştir.
- (20) **F. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili Bilgi Notu'nda özetle,
1. Bildirim konusu işlemin 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi ve bu maddeye dayanılarak çıkarılan 2010/4 sayılı Tebliğ kapsamında izne tabi bir devralma işlemi olduğu,
  2. Bahse konu işlem neticesinde binek otomobillerin üretimi ve satışı pazarındaki pazar paylarının ve yoğunlaşma düzeylerinin birtakım rekabetçi endişeleri beraberinde getirebileceği,

3. Planlanan işlem neticesinde brüt ağırlığı 3,5 tona kadar olan hafif ticari araçların üretimi ve satışı pazarında ve brüt ağırlığı 3,5-6 ton arasında olan hafif ticari araçların üretimi ve satışı pazarında, tek taraflı ve koordinasyon doğurucu etkiler vasıtasıyla etkin rekabetin önemli ölçüde azalmasının söz konusu olabileceği,
4. Bununla birlikte, Kurum kayıtlarına 18.04.2025 tarih ve 66629 sayı ve 18.04.2025 tarih ve 66630 sayı ile giren taahhüt paketi çerçevesinde bildirim konu işleme koşullu izin verilebileceği,
5. TOFAŞ'ın ve KOÇ HOLDİNG'in sunmuş olduğu taahhütlerin yerine getirildiğinin, kısa kararın tebliğinden itibaren altı ay içerisinde Kuruma tevsik edilmesinin uygun olduğu,
6. TOFAŞ'ın "1.1. Yatırıma İlişkin Taahhütler" ve "1.5. Bayilik Ağının Yapısına İlişkin Taahhütler" başlıklarındaki taahhütleri yerine getirdiğine ilişkin olarak 2028 yılının sonunda detaylı bir rapor sunmasının uygun olduğu

ifade edilmiştir.

## G. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

### G.1. Bildirime Konu İşlem

- (21) Bildirim konusu işlem, STELLANTIS tarafından kontrol edilen STELLANTIS TR'nin hisselerinin tamamının ve tek kontrolünün, TOFAŞ tarafından devralınması işlemidir.
- (22) STELLANTIS TR'nin işlem öncesindeki ve sonrasındaki hissedarlık yapısına aşağıda yer verilmiştir.

Tablo 1: STELLANTIS TR'nin İşlem Öncesindeki ve Sonrasındaki Hissedarlık Yapısı

| İşlem Öncesi                 |                 | İşlem Sonrası |                 |
|------------------------------|-----------------|---------------|-----------------|
| Hissedar                     | Hisse Oranı (%) | Hissedar      | Hisse Oranı (%) |
| Automobiles PSA <sup>1</sup> | (.....)         | TOFAŞ         | 100             |
| Opel GmbH <sup>2</sup>       | (.....)         |               |                 |
| Opel EU <sup>3</sup>         | (.....)         |               |                 |
| Kaynak: Bildirim Formu       |                 |               |                 |

- (23) Bildirim Formunda STELLANTIS TR'nin Automobiles PSA, Opel GmbH ve Opel EU aracılığıyla nihai olarak STELLANTIS'in tek kontrolünde olduğu; TOFAŞ'ın ise KOÇ HOLDİNG ve STELLANTIS'in ortak kontrolünde bulunan tam işlevsel bir ortak girişim olduğu ifade edilmiştir. Bu kapsamda TOFAŞ'ın hissedarlık yapısını oluşturan payların %37,85'inin Stellantis Europe SpA'ya<sup>4</sup>, %37,58'inin KOÇ HOLDİNG'e ait olduğu görülmektedir.<sup>5</sup> Mevcut hissedarlık yapısı ile Bildirim Formunda yer alan bilgiler değerlendirildiğinde TOFAŞ'ın, KOÇ HOLDİNG ve STELLANTIS'in ortak kontrolünde bulunan tam işlevsel bir ortak girişim olduğu anlaşılmaktadır. Konuyla ilgili olarak başvuru sahibinden hâlihazırda ortak kontrol edilen TOFAŞ'ın karar alma süreçlerinin ne şekilde işlediğine, işlem sonrasında ise STELLANTIS TR'nin kontrol yapısının nasıl şekilleneceğine dair açıklamalar talep edilmiştir. Cevabi yazıda TOFAŞ Esas

<sup>1</sup> Automobiles Peugeot S.A (Automobiles PSA).

<sup>2</sup> Opel Automobile GmbH (Opel GmbH).

<sup>3</sup> Opel Europe Holdings S.L. (Opel EU).

<sup>4</sup> Bildirim Formunda Stellantis Europe SpA'nın eski ticaret ünvanının "FCA Italy SpA" olduğu, ilgili ünvanın 01.07.2023 tarihi itibarıyla değiştiği belirtilmiştir.

<sup>5</sup> TOFAŞ'ın diğer hisselerinin; %0,03 pay ile Temel Tic. ve Yat. AŞ'ye, %0,23 pay ile Koç Ailesi'ne ve %24,28 pay ile diğer ortaklara (halka açık paylar) ait olduğu belirtilmiştir. Kaynak: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.tofas.com.tr/Yatirimcilliskileri/KurumsalYonetim/Documents/0Sirketin\_sermaye\_yapisi\_ve\_ortaklik\_hakkinda\_bilgiler.pdf Erişim Tarihi:16.06.2025.

Sözleşmesi'nin (Esas Sözleşme) 10. maddesi gereğince; TOFAŞ'ın Yönetim Kurulunun (.....) üyeden oluşacağı, Yönetim Kurulu üyelerinin yarısının (.....) (KOÇ HOLDİNG), diğer yarısının ise (.....) (STELLANTIS) arasından gösterilen adaylar arasından seçileceği, yine Esas Sözleşme'nin 11.3. maddesine göre, (.....) ortak girişimin yönetimine ilişkin kararları almak üzere bir icra komitesi oluşturulabileceği, bu komitenin; (.....) üyesinin KOÇ HOLDİNG, (.....) üyesinin ise STELLANTIS tarafından aday gösterilmiş Yönetim Kurulu üyeleri arasından seçilmek üzere toplam (.....) üyeden oluşturulacağı ifade edilmiştir.

- (24) İlâveten cevabi yazıda, Esas Sözleşme'nin 11.3. maddesine göre; TOFAŞ'ın Yönetim Kurulundaki toplantı ve karar nisabının, (.....), Yönetim Kurulunun bir karar alması için (.....) (KOÇ HOLDİNG) ve (.....) (STELLANTIS) hissedarları tarafından aday gösterilmiş en az (.....) Yönetim Kurulu üyesinin katılımının/olumlu oyunun aranacağı, icra komitesinin ise (.....) ile karar alabileceği belirtilmiştir. Dolayısıyla, TOFAŞ'ın Yönetim Kurulunun karar alabilmesinin ancak KOÇ HOLDİNG ve STELLANTIS tarafından aday gösterilen üyelerin mutabakatıyla mümkün olduğu; hem KOÇ HOLDİNG'in hem de STELLANTIS'in Yönetim Kurulunun alacağı her türlü kararı veto edebileceği anlaşılmaktadır.
- (25) Bildirim Formunda STELLANTIS TR'nin Yönetim Kurulunun bildirim tarihi itibarıyla (.....) üyeden (.....) oluştuğu, bahse konu (.....) haiz bulunduğu, (.....) dile getirilmiştir. Taraflarca iletilen cevabi yazıda, (.....) ve (.....)'nin, bir sonraki Genel Kurul toplantısında (.....)'le birlikte görev almak adına STELLANTIS TR'nin Yönetim Kuruluna atanacağı belirtilmiştir. Hâlihazırda STELLANTIS TR'nin Yönetim Kurulu bir başkan (Eric Fabrice Auger) ve iki üyeden (Silvia Ines Martinucci Canto, Patrick Leon Joseph Labilloy) oluşmaktadır.<sup>6</sup>
- (26) Bununla birlikte, bir önceki paragrafta belirtildiği üzere TOFAŞ üzerindeki kontrol haklarından ötürü KOÇ HOLDİNG ve STELLANTIS'in bildirim konusu işlem sonucunda STELLANTIS TR üzerinde dolaylı olarak ortak kontrole sahip olacağı anlaşılmaktadır.
- (27) Konuyla ilgili olarak cevabi yazıda; TOFAŞ'ın KOÇ HOLDİNG ve STELLANTIS tarafından ortak kontrol edilmesi nedeniyle işlem sonrasında STELLANTIS TR'nin nihai olarak STELLANTIS'in ve KOÇ HOLDİNG'in ortak kontrolünde olacağından bahsedilebilecek ise de STELLANTIS TR'nin temel olarak tam işlevsel bir ortak girişim olan TOFAŞ tarafından kontrol edileceği ve yönetileceği ifade edilmiştir. Ek olarak (.....)
- (28) İşlem taraflarınca, STELLANTIS TR'nin; hâlihazırda STELLANTIS'e ait Peugeot, DS, Citroën ve Opel markalarının ve bunların yedek parçalarının Türkiye'deki ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'ndeki (KKTC) dağıtım faaliyetlerini sürdürdüğü<sup>7</sup> ve işlem sonrasında da TOFAŞ'tan bağımsız ve ayrı bir tüzel kişilik altında günlük faaliyetleri ile ilgilenecek olan ayrı bir yönetime sahip olarak ilgili faaliyetlerine devam edeceği belirtilmiştir. Taraflarca, işlemin asıl amacının STELLANTIS TR'nin TOFAŞ ile aynı ekonomik bütünlük altına girmesi ve ardından TOFAŞ bünyesine dâhil edilmesi olduğu ifade edilmiştir. Ayrıca, TOFAŞ'ın, (.....) planlandığı, rekabet hukukundaki tek ekonomik bütünlük kavramı çerçevesinde değerlendirildiğinde, STELLANTIS TR'nin TOFAŞ'tan bağımsız bir şekilde faaliyetlerini sürdürmesinin söz konusu olmayacağı belirtilmiştir.

<sup>6</sup> [https://www.ticareticil.gov.tr/tmp\\_gazete/f09c30d9-8389-11ee-acc4-48df373f5970.pdf](https://www.ticareticil.gov.tr/tmp_gazete/f09c30d9-8389-11ee-acc4-48df373f5970.pdf), Erişim Tarihi: 11.06.2024

<sup>7</sup> Cevabi yazıda, STELLANTIS TR'nin 2022 yılında Türkiye dâhil olmak üzere küresel düzeyde 3,5 ton-6 ton arası hafif ticari araç satışlarının (.....) adet olduğu dile getirilmiştir.

## G.2. İşlem Tarafları

### G.2.1. Devre Konu: STELLANTIS TR

- (29) STELLANTIS, 21.12.2020 tarihinde Avrupa Komisyonu (Komisyon) tarafından onaylanan Fiat Chrysler Automobiles N.V. (FCA) ve Peugeot S.A (PSA) birleşmesinin bir sonucu olarak kurulmuştur.<sup>8</sup> STELLANTIS küresel çapta bünyesinde; Abarth, Alfa Romeo, Chrysler, Citroën, Dodge, DS, Fiat, Jeep, Lancia, Maserati, Opel, Peugeot, Ram ve Vauxhall olmak üzere 14 otomobil markasını bulundurmaktadır.
- (30) STELLANTIS TR ise Automobiles PSA, Opel GmbH ve Opel EU aracılığıyla nihai olarak STELLANTIS tarafından kontrol edilmektedir.<sup>9</sup> STELLANTIS TR, Türkiye’de Peugeot, DS, Citroën ve Opel olmak üzere dört markanın ve bu markaların orijinal yedek parçalarının ithalatını gerçekleştirmekte, söz konusu araçların atanmış yetkili distribütörler ve servisler aracılığıyla pazarlanması, dağıtılması, satışı ve satış sonrası hizmetlerinin sunulması alanlarında faaliyet göstermektedir. STELLANTIS TR, KKTC’de yerleşik bir bağımsız ithalatçı aracılığıyla temsil edilmekte, STELLANTIS TR’nin üçüncü taraf teşebbüslere gerçekleştirdiği tek ihracat faaliyeti KKTC’ye yaptığı satışlardan oluşmaktadır. STELLANTIS TR, Chrysler Jeep Ticaret AŞ’nin (JEEP TÜRKİYE) hisselerinin tamamını Ağustos 2022 yılında satın alarak JEEP TÜRKİYE’yi devralmıştır. JEEP TÜRKİYE’nin işlem tarihi itibarıyla herhangi bir ticari faaliyeti bulunmamaktadır.
- (31) İlaveten STELLANTIS TR, STELLANTIS’e ait kimi markaların Türkiye’deki ana franchise sahibi olarak faaliyet göstermektedir. Söz konusu franchise ilişkisi bağlamında STELLANTIS TR, Eurorepar markası aracılığıyla yedek parça; Eurorepar Car Service (ECS) markası aracılığıyla satış sonrası araç bakım onarım ve Spoticar markası aracılığıyla ikinci el araç alım satım faaliyetlerinde bulunmaktadır.

### G.2.2. Devralan: TOFAŞ

- (32) 1968 yılında Türk-İtalyan ortaklığıyla kurulan ve KOÇ HOLDİNG ile STELLANTIS’in ortak kontrolünde bulunan TOFAŞ’ın faaliyet konusu; başta binek otomobillerin ve hafif ticari araçların üretimi, ithalatı ve satışı olmak üzere kendi otomobillerinde kullanılan çeşitli otomobil yedek parçalarının üretimini içermektedir. TOFAŞ iç pazarda Fiat, Fiat Professional, Alfa Romeo, Jeep ile Fer Mas Oto Ticaret AŞ (FER MAS) aracılığıyla dağıtımını yaptığı Maserati ve Ferrari olmak üzere toplamda altı markanın temsilciliğini yürütmekte ve Ar-Ge merkezi aracılığıyla STELLANTIS bünyesindeki farklı modellerin ürün geliştirme süreçlerinde görev almaktadır. TOFAŞ’ın Bursa’da bulunan fabrikasında; Fiat Egea ailesinin Sedan, Hatchback, Station Wagon, Cross ve Cross Wagon modelleri ile Fiorino modelinin üretimi yapılmaktadır. Ürettiği araçların yarısından fazlasını ihraç eden TOFAŞ’ın ihracatını gerçekleştirdiği başlıca markalar; Tipo, Tipo HB ve SW ile Fiorino’dur. TOFAŞ ayrıca, Koç Fiat Kredi Finansman AŞ (KOÇ FİNANSMAN) ve Koç Fiat Sigorta Aracılık Hizmetleri AŞ (FİAT SİGORTA) ünvanlı teşebbüsleri kontrol etmektedir. Bu kapsamda KOÇ FİNANSMAN, tüketici finansmanı alanında faaliyet göstermekte, FİAT SİGORTA ise Stellantis markalı ve Iveco markalı araçlar için perakende seviyesinde finansman sağlamaktadır. Son olarak TOFAŞ, Türkiye’de bir eş değer yedek parça markası olan Magneti Marelli’nin<sup>10</sup>

<sup>8</sup> FCA ve PSA arasındaki birleşmeye Komisyonun FCA/PSA kararı (21.12.2020, M. 9730) ve Kurulun 30.12.2020 tarihli ve 20-57/794-354 sayılı kararıyla izin verilmiştir.

<sup>9</sup> Bildirim Formunda; Automobiles PSA, Opel GmbH ve Opel EU “*Satıcılar*” olarak adlandırılmış, bildirim konusu devralma işleminin Satıcılar aracılığıyla gerçekleştirileceği belirtilmiştir.

<sup>10</sup> Taraflarca verilen bilgilerde, Magneti Marelli markalı yedek parçaların, TOFAŞ yetkili servislerinde kullanılmadığı vurgulanmıştır.

distribütörlüğünü yapmakta; kendi araçları (Fiat, Alfa Romeo ve Jeep) dışındaki diğer araçların yedek parçalarını bu marka altında bağımsız yedek parça satıcılarına ve servislere satmaktadır.

- (33) TOFAŞ'ın hissedarlık yapısı aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo 2:TOFAŞ'ın Hissedarlık Yapısı

| Hissedar                            | Hisse Oranı (%) |
|-------------------------------------|-----------------|
| Stellantis Europe SpA <sup>11</sup> | 37,86           |
| KOÇ HOLDİNG                         | 37,59           |
| Temel Tic. ve Yat. A.Ş.             | 0,03            |
| Koç Ailesi                          | 0,23            |
| Diğer Ortaklar (Halka Açık Paylar)  | 24,29           |
| Kaynak: Bildirim Formu.             |                 |

- (34) TOFAŞ'ın yönetim kurulu üyeleri aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo 3:TOFAŞ'ın Yönetim Kurulu Üyeleri (19.10.2023 tarihinde)

| Üye                  | Görevi            |
|----------------------|-------------------|
| Mehmet Ömer KOÇ      | Başkan            |
| Samir CHERFAN        | Başkan Vekili     |
| Temel Kamil ATAY     | Üye               |
| Kenan YILMAZ         | Üye               |
| Cengiz EROLDU        | Üye - Genel Müdür |
| Silvia Verneti BLINA | Üye               |
| Polat ŞEN            | Üye               |
| Giorgio FOSSATI      | Üye               |
| Neslihan TOMBUL      | Bağımsız Üye      |
| Sergio DUCA          | Bağımsız Üye      |
| Kaynak: Cevabi yazı. |                   |

### G.3. Sektöre İlişkin Bilgiler

- (35) Otomotiv sektörü, sektörde yaşanan küresel gelişmeler, sektörün iç işleyişi ve sektörün geleceğine ilişkin beklentiler çerçevesinde ele alınmalıdır. Sektör, son yıllarda yaşanan pandemi ve Rusya-Ukrayna sorunları nedeniyle bir toparlanma sürecinden geçmektedir. Dünyada yaşanan olaylar, hem teşebbüslerin satış ve yatırım davranışlarını hem de tüketicilerin satın alma tercihlerini etkilemektedir. KPMG tarafından yayımlanan Otomotiv Sektörel Bakış 2023 Raporu'nda<sup>12</sup> (KPMG'nin Raporu), 2021'de birleşme ve devralma işlemlerindeki rekor seviyesindeki artışın Covid-19 pandemisine dayandığı, 2022'de patlak veren enflasyon ve resesyon beklentilerinin tedarik zincirinde ve özellikle çip sektöründe yaşanan arz sıkışıklığına bağlı olduğu, Ukrayna-Rusya çatışması ve artan jeopolitik gerginliklerin yarattığı belirsizliğin, yükselen faiz oranlarının ve finansman maliyetlerindeki artışın, teşebbüslerin daha temkinli davranmasına yol açtığı belirtilmektedir.
- (36) KPMG'nin Raporu'nda, pandemi ve çip krizinin etkileri sonrası, 2022 yılında küresel otomotiv pazarında yarı iletken tedarikinin düzelme emareleri gösterdiği, çip krizinde

<sup>11</sup> Bildirim Formunda; Stellantis Europe SpA'nın eski ticaret ünvanının "FCA Italy SpA" olduğu, ilgili ünvanın 01.07.2023 tarihi itibarıyla değiştiği belirtilmiştir.

<sup>12</sup> KPMG Otomotiv Sektörel Bakış 2023 Raporu için bkz.

[<https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/tr/pdf/2023/08/otomotiv-sektorel-bakis-2023.pdf>  
<https://assets.kpmg.com/content/dam/kpmg/tr/pdf/2023/08/otomotiv-sektorel-bakis-2023.pdf>] Erişim Tarihi: 11.01.2024

olumlu gelişmelerin yaşandığı, yılın son çeyreğinde satışlarda gözlenen artışın etkisiyle 2021 sayılarına ulaşarak 66,2 milyon yeni araç kaydı yapıldığı belirtilmiştir. Aynı raporda, 2020'de pandemiye rağmen elektrikli araç kayıtlarının arttığı; 2022'de binek otomobil üretiminin %7,9 artarak 68 milyon adede ulaştığı; bu artışın, pandemi nedeniyle 2021'deki düşük baz etkisi ile ilişkilendirildiği; ancak pandemi öncesi seviyelere henüz ulaşamadığı belirtilmiştir. 2023 yılı içinse, ODMD'nin 04.01.2024'te yayımlanan Basın Bülteni'nde, Ocak-Aralık döneminde Türkiye'de otomobil ve hafif ticari araçlar pazarının bir önceki yılın aynı dönemine göre %57,4 oranında büyüdüğü, pazarda 1.232.635 adet satış gerçekleştiği, bu kapsamda binek otomobil satışlarının bir önceki yıla göre %63,2 oranında artarak 967.341 adede; hafif ticari araç satışlarının ise %39,2 artarak 265.294 adede ulaştığı belirtilmiştir.

- (37) Sektörün yukarıda bahsedilen durumuna karşı, piyasanın ne yöne evrileceğini, dolayısıyla yatırımların yapılacağı konuları ve yatırımcıların risk olarak gördüğü hususları gözlemek gerekmektedir. KPMG'nin Raporu'nda, yine KPMG tarafından yayımlanan 23. Küresel Otomotiv Yöneticileri Anketi sonucunda derlenen bilgilerle yapılan yorumlara göre, otomotiv sektörü yöneticilerinin risk olarak gördükleri unsurların, 2023 yılı başta olmak üzere yakın gelecekte nitelikli insan kaynağı bulma, ham madde tedariki, yüksek enflasyon gibi makroekonomik gelişmelerden oluştuğu, ayrıca bahse konu ankete göre yöneticilerin, yakıt verimliliğini ve batarya menzilini arttırmak amacıyla gerek duydukları ham maddelerin tedarikindeki endişeleri nedeniyle tedariklerini yakın ülkelere veya ülke içine kaydırmaya odaklandığı, bunun için Amerika Birleşik Devletleri'nde (ABD) otomobil aküsü üretimine yönelik olarak 15 fabrikaya 40 milyar dolardan fazla yatırım yapıldığı belirtilmiştir. KPMG tarafından yayımlanan 24. Küresel Otomotiv Yöneticileri Anketi'ne<sup>13</sup> göre ise elektrikli araçların penetrasyonu için ortalama tahminlerin yükseldiği, otomotivde siber güvenliğe ilişkin endişelerin arttığı, otomobil üreticilerinin, yapay zekânın tüm biçimlerinden yararlanmak için daha fazla çalışanı eğitmek zorunda kalacağını tahmin edildiği, otomobil üreticilerinin yapay zekâ becerilerine sahip iş gücü için birbiriyle ve farklı sektörlerdeki şirketlerle rekabet edeceği öngörülerine yer verilmiştir. Gelişen teknolojilerin kullanımı, müşteri deneyimi alanında da önem kazanmaktadır. Bahse konu raporda, sektörde öne çıkan dijitalleşme, sürdürülebilirlik, otonom araçlar, hizmet olarak mobilite gibi trendlerin önemli teknolojik gelişmeleri tetiklemeye devam ederek müşteri deneyimini daha da geliştireceği, bu durumun elektrikli araçlar başta olmak üzere otomotiv sektöründe talebi yukarı yönlü etkileyeceği değerlendirilmiştir.
- (38) Teşebbüslerin pandemi döneminde kapasite kullanım oranları azalmış iken; KPMG'nin Raporu'nda 2022 yılında otomotiv firmalarının kapasite kullanım oranının, pandemi dönemindeki %65 düzeyinden %70'e yükseldiği; sektörde üretimin talebi karşılaması güçleşirken bu durumun fiyatlara artış; yüksek ÖTV oranlarının ise iç talep üzerinde baskı olarak yansıdığı ifade edilmiştir. 2023 yılının ilk dört ayında pazarda %57,3 oranında artış olduğu, pazarın yaklaşık 351 bin adet araç satışı ile son 10 yılın ilk çeyrek dönemi verileri içinde en yüksek değeri aldığı, otomobil ihracatının ise %22,4 oranında artış kaydettiği, bu artışta rol oynayan iki sektör oyuncusunun, 2023 yılı Ocak-Nisan döneminde adet bazında ihracatını bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla iki katına çıkaran OYAK RENAULT ile aynı dönemde ihracatını yıllık bazda %23,7 oranında artıran HYUNDAI'nın olduğu belirtilmiştir. 2023 Ocak-Haziran döneminde ise, bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla toplam otomotiv ihracatının dolar bazında %15;

<sup>13</sup> KPMG tarafından yayımlanan 24. Küresel Otomotiv Yöneticileri Anketi için bkz. <https://kpmg.com/tr/tr/home/gorusler/2024/01/kuresel-otomotiv-yonetici-anketi.html> Erişim Tarihi: 19.02.2024

avro bazında ise %16 oranında arttığı, bu dönemde toplam otomotiv ihracatının 17,7 milyar dolar olarak gerçekleştiği ifade edilmiştir. Türkiye İhracatçılar Birliği (TİM) tarafından yayınlanan verilerde, 2022 yılında 30,9 milyar dolar ile toplam ihracatın %14'ünü oluşturan otomotiv sektörünün, 2023 yılının ilk beş ayında 14,3 milyar dolarlık hacmiyle toplam ihracatın %16'sını oluşturduğu görülmektedir.

- (39) Küresel otomotiv sektöründe öne çıkan eğilimlerde elektrikli araç ve dijital dönüşüm başı çekmektedir. ODMD verilerine göre yurt içinde elektrikli otomobil satışlarının 2023 Ocak-Mayıs döneminde %476 oranında arttığı; geçen yılın aynı döneminde toplam yurt içi otomobil satışlarında %1'in altında pay alan elektrikli otomobillerin 2023 Ocak-Mayıs dönemindeki payının %3 düzeyine yükseldiği belirtilmektedir. Küresel çapta sürdürülebilir enerjiye geçiş doğrultusunda fosil yakıt ile çalışmayan araçlara yönelim artmaktadır. KPMG'nin Raporu'nda, karbon ayak izini azaltmaya yönelik yürütülen stratejinin, içten yanmalı motorlardan sıfır emisyonlu araçlara özellikle de batarya-elektrikli araçlara geçişi hızlandırdığı belirtilmektedir. Bu çerçevede, ODMD verilerine göre, Türkiye'de tam elektrikli ve hibrit yakıtlı araçların satış miktarları diğer yakıt türlerine oranla halen düşük olsa da geçen yıla göre hibrit otomobil satışlarının %62,8 ve tam elektrikli otomobil satışlarının da %844,4 arttığı görülmektedir. İlaveten Avrupa Otomobil Üreticileri Birliği (ACEA) verilerine göre, Türkiye'nin 2023 yılında gerçekleştirdiği 65.562 adet tam elektrikli otomobil satışıyla İtalya, İspanya, Avusturya, Danimarka ve Finlandiya gibi ülkeleri geçerek Avrupa Birliği (AB)'nde altıncı sırada konumlandığı belirtilmektedir.<sup>14</sup> Elektrikli araç üretimindeki trend, pazara yeni girişlerin de önünü açmıştır. Bu kapsamda Tesla, Togg, Maxus, Skywell, BYD, Hongqi ve MG başta olmak üzere birçok markanın pazara giriş yaptığı bilinmektedir.
- (40) Pazardan elde edilen verilere göre, son üç yılda Türkiye'de elektrikli araç satışı yapan marka sayısı her yıl artış göstermektedir. 2021 yılında 13 marka tarafından elektrikli araç satışı yapılırken bu sayı 2022 yılında 16; 2023 yılında ise 17 markaya ulaşmıştır. Elektrikli araç satışlarındaki yükseliş ve pazara giriş yapan markaların sayısındaki bu artış pazarı rekabete açan unsurları oluşturmuştur.
- (41) Otomotiv sektöründe yakıt türündeki popülaritenin elektrikli araçlara yönelmesi, bu sektördeki iş birliklerine de ortam doğurmaktadır. Nitekim Ford Motor Company (FORD) ve Volkswagen AG arasında, bir tonluk kargo van araçların geliştirilmesi, tedariki ve üretimi konulu anlaşmalar için muafiyet tanınması Kuruldan talep edilmiştir. 2020-2025 yılları içerisinde FORD OTOSAN tarafından 1 milyar 390 milyon avroluk yatırım yapılacağı ve 180.000 adet bir tonluk ticari araç üretim kapasitesinin 405.000'e yükseltileceğinin öngörüldüğü işlemde, ağırlıklı olarak ihracat pazarlarının hedeflendiği, verilen muafiyet kararıyla tarafların ortak teknolojinin ve bileşenlerin kullanımı ile elde edilecek ölçek ekonomilerinin ve maliyet etkinliklerinin yanı sıra Türkiye'de yatırıma, istihdama ve üretim teknolojisine sağlanacak katkı beklentileri, malların üretimi veya dağıtımı ile hizmetlerin sunulmasında yeni gelişmelerin ve iyileşmelerin sağlanması, daha fazla araç modelinin pazara sunulması imkânı ile tüketicinin tercih edebileceği alternatiflerin genişletilmesi, satış ve satış sonrası hizmetler ve ikinci el fiyatları bakımından müşterilere farklı deneyimler sunulduğu hususları vurgulanarak bahse konu iş birliğine muafiyet tanınmıştır.<sup>15</sup>
- (42) Otomotiv sektöründe yakıt türündeki popülarite elektrikli araçlara yönelik iken; küresel çapta pazar, dijital dönüşümden de etkilenmektedir. Bu dönüşüm, dijital sektördeki

<sup>14</sup> Bkz. [<https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/turkiye-elektrikli-otomobil-satislarinda-abde-6-sirada-yer-aldi/3102930>] Erişim Tarihi: 23.01.2024

<sup>15</sup> Kurulun 07.03.2024 tarihli ve 24-12/229-95 sayılı kararı.

aktörlerin faaliyetlerine dijital unsurlar katarak çağa uyum sağlama çalışmaları şeklinde ortaya çıkmaktadır. Otomobil üreticileri ve tedarikçileri, ölçek ekonomisini kullanma ve yüksek Ar-Ge ve üretim maliyetlerini paylaşma amacıyla iş birliklerini tercih ederken; stratejik birleşmeler ve satın almalar da öne çıkmaktadır. KPMG'nin Raporu'nda, elektrikli araç ve dijital dönüşüm stratejileri kapsamında birçok otomotiv firmasının, teknoloji ve yazılım yeteneklerini geliştirmek için ortaklık kurduğu, birleşme ve devralma ile iş birliklerine yöneldiği belirtilmektedir. KPMG'nin Raporu'nda önümüzdeki dönemde otomotiv sektöründe faaliyet gösteren teşebbüslerin birleşme ve devralma stratejilerine ilişkin beklentilerin şu şekilde olduğu belirtilmektedir: *“Dünya'nın 14'üncü ve Avrupa'nın 4'üncü en büyük otomotiv üretim merkezi olan Türkiye'de otomotiv üreticileri yerel ve küresel işbirliklerinin yanı sıra, stratejik birleşme ve devralma faaliyetleri ile sektördeki istikrarlı konumunu konsolide etmek ve ilerletmek hedefindedir.”* Bu bağlamda 2022 yılı Haziran ayında açıklanan Sony Group Corp. ve Honda Motor'un ortak girişimi “Sony Honda Mobility” dijital çağa uyum sağlama amacıyla yapılan birleşme ve devralma işlemlerine örnek olarak verilmektedir.

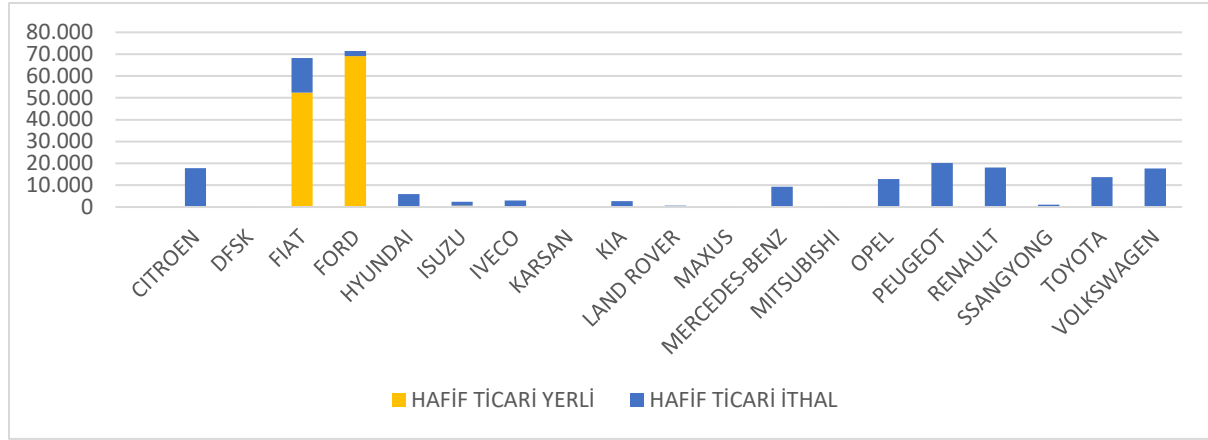
- (43) Elektrikli araç üretiminin teşvik edilmesiyle birlikte otomotiv sektörünün gelişen trendinde batarya ve dolayısıyla batarya girdilerini içeren ve batarya üretimini sağlamaya yönelik iş birlikleri de stratejik birleşme devralma örneği olarak ele alınabilmektedir. Kurulun batarya iş birliklerine yönelik bir kararında, SK Innovation Co. Ltd. (SK), BTR New Material Technology Co. Ltd. (BTR JIANGSU) ve EVE Asia Co. Ltd. (EVE) tarafından kontrol edileceği beyan edilen ortak girişim şirketi CHANGZOU BTR'nin üçlü katot malzemesi üreterek SK, EVE ve bağlı şirketlerine satışı konusundaki ortak girişim anlaşmasının uygulanmasına menfi tespit verilmesi/muafiyet tanınması talebi ile yapılan başvuruda, BTR JIANGSU ile CHANGZOU BTR'nin lityum iyon piller için katot malzemeleri üretmeleri, SK ile EVE'nin ise lityum iyon güç bataryası ve lityum iyon enerji depolama bataryaları alanlarında hizmet sunmaları, lityum-iyon batarya üretiminde yaşanan tedarik sıkıntıları nedeniyle üretecekleri bataryalarda kullanacakları üçlü katot malzemenin arzında devamlılık ve öngörülebilirlik elde edileceği, arzın artması neticesinde fiyatların düşmesine katkı sunulabileceği, pazarın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmasının mümkün görünmediği gibi nedenlerle anlaşmaya bireysel muafiyet tanınmasına karar verilmiştir.<sup>16</sup>
- (44) Kurulun batarya iş birliklerine yönelik bir diğer kararında, ana faaliyet alanları otomobiller için kurşun asit akülerin geliştirilmesi, üretimi ve satışı olan teşebbüslerin hisselerinin, yine benzer konuda faaliyet gösteren bir teşebbüs tarafından devralınarak söz konusu teşebbüsler üzerinde ortak kontrol kurulması işlemine izin verilmiştir.<sup>17</sup>
- (45) Otomotiv pazarının yapısına bakıldığında ise, üreticilerin veya distribütörlerin araçları bayilerine dağıtması ve bayilerin de nihai tüketiciye satış gerçekleştirmesi şeklinde iki basamaklı bir yapı bulunduğu görülmektedir. Üreticiler veya distribütörler tarafından, filolara satış gibi durumlar haricinde genelde nihai tüketiciye doğrudan satış yapılmayan pazarda, birden fazla oyuncunun yer aldığı, farklılaşmış ürünlerin satıldığı ve bu ürünler arası eksik ikamenin (*imperfect substitution*) olduğu kabul edilmektedir. Üreticiler her model için farklı donanımların yer aldığı çok sayıda farklı araç üretmekte ve bu araçlar birbirlerinden kalite, konfor, donanım, bayi ve servis ağı vb. alanlarda farklılaşmaktadır. Benzer şekilde tüketici tercihleri de aynı kriterlere göre değişkenlik göstermektedir. Pazarın çok oyunculu yapısını göstermesi bakımından 2023 yılında

<sup>16</sup> Kurulun 23.06.2022 tarihli ve 22-28/452-183 sayılı kararı.

<sup>17</sup> Kurulun 12.10.2023 tarihli ve 23-48/925-328 sayılı kararı.

gerçekleşen hafif ticari araç (Grafik 1) ve binek otomobil (Grafik 2) perakende satışlarının markaya ve üretim kaynağına göre dağılımlarına aşağıda yer verilmektedir.

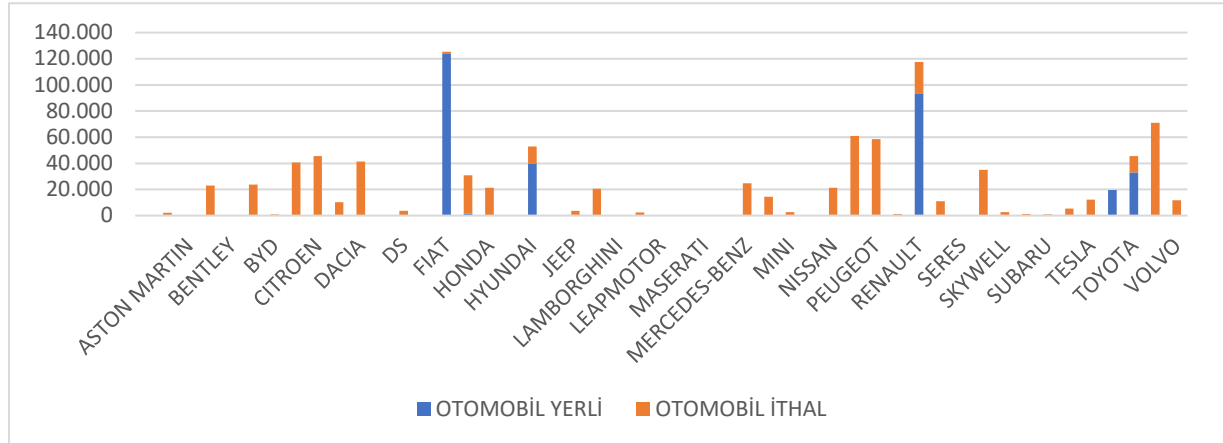
Grafik 1: 2023 Yılı Hafif Ticari Araç Perakende Satışlarının Markaya Göre Yerli-İthal Üretim Miktarı Dağılımı



Kaynak: ODMD'nin 2023 Yılı Hafif Ticari Araç Satışlarına İlişkin Verileri

- (46) ODMD'den elde edilen verilerde, 2023 yılında gerçekleşen binek otomobil satışlarının markaya göre yerli üretim ve ithalat miktarı aşağıdaki gibidir:

Grafik 2: 2023 Yılı Binek Otomobil Perakende Satışlarının Markaya Göre Yerli-İthal Üretim Miktarı Dağılımı



Kaynak: ODMD'nin 2023 Yılı Binek Otomobil Satışlarına İlişkin Verileri

- (47) Yukarıdaki grafiklerde görüldüğü üzere otomotiv pazarı çok markalı bir yapıya sahiptir. Bu pazarda alt segment ayrımı yapmadan dahi tüketicilerin tercihleri farklılaşmaktadır. Tüketicilerin tercihleri ise aracın kullanım amacı, yük/yolcu kapasitesi, aracın sahip olduğu teknik özellikler, yakıt türü, gövde tipi vb. sebeplerle çeşitlilik göstermektedir. Motorlu kara taşıtları kullanım amacına göre en genel anlamda binek otomobiller, hafif ticari araçlar, ağır ticari araçlar olmak üzere temelde üç kategoriye ayrılmaktadır. Nitekim Komisyonun *Peugeot/Opel*<sup>18</sup> kararında her ne kadar ilgili pazar tanımı yapılmamış olsa da, işlemin etkilerinin binek otomobiller (*passangers cars*) ve hafif ticari araçlar (*light commercial vehicles-LCVs*) bakımından ayrı ayrı incelendiği görülmektedir. Bu kapsamda binek otomobillerin (i) küçük araçlar (*mini cars*), (ii) ufak araçlar (*small cars*), (iii) orta büyüklükteki araçlar (*medium cars*), (iv) geniş araçlar

<sup>18</sup> Komisyonun 05.07.2017 tarihli, M.8449 sayılı *Peugeot/Opel* kararı.

(*large cars*), (v) üst sınıf araçlar (*executive cars*), (vi) lüks araçlar (*luxury cars*), (vii) spor araçlar (*sport cars*), (viii) SUV araçlar (*sport utility vehicles*) ve (ix) çok amaçlı araçlar (*multipurpose vehicles*) olarak alt segmentlere ayrılabilceği ancak bu segmentler arasındaki sınırların hem kullanım amacı hem de fiyatlar bakımından çok net olmadığı belirtilmiştir.

- (48) Uzun yıllardır Türkiye’de otomotiv sektörüne ilişkin çeşitli veriler paylaşan ODMD tarafından da kullanılan, sektörde yerleşmiş ve kabul gören segmentasyon, binek otomobillerin büyüklüğüne dayanmaktadır. Binek otomobiller kişisel kullanıma yönelik olup ODMD tarafından kendi içerisinde A, B, C, D, E, F ve G olmak üzere yedi alt segmente ayrılmaktadır. Bu çerçevede A segmenti; en küçük şehir otomobilleri olarak bilinen, boyut bakımından genelde 3,70 metreden kısa olan ve yakıt tüketimi ekonomik araçları kapsamaktadır. B segmenti; A segmentinden daha büyük olan ancak hala küçük otomobil sınıfında yer alan, boyutları 3,70 ila 4 metre arasındaki araçları kapsamaktadır. C segmenti; alt orta sınıf olan B segmentinden daha büyük ve konforlu araçları kapsamaktadır. C segmenti araçların boyları 4,10 ila 4,60 metre arasında değişmektedir. C segment araçlar “aile aracı” veya “orta sınıf araç” olarak da bilinmektedir. D, E, F ve G segmentteki araçlar lüks otomobil sınıfında değerlendirilmektedir. D segmenti boyutları 4,60 ila 4,90 metre arasında olan daha geniş araçları, büyük aile otomobili olarak bilinen üst orta sınıf modelleri kapsamaktadır. E segmenti otomobiller motor hacimleri yüksek, boyutları beş metreden büyük araçları kapsamaktadır. F segmenti yüksek donanım özelliklerine, geniş iç hacme, yüksek seviye işçilik ve malzeme kalitesine sahip lüks otomobilleri kapsamaktadır. G segment araçlar genelde spor araçları içermektedir.
- (49) Otomotiv sektöründe segmentlerin yanı sıra gövde tipine göre bir sınıflandırma da bulunmaktadır. Hafif ticari araçlarda ve binek otomobillerde gövde tipleri farklılık göstermektedir. Binek otomobillerde sedan, hatchback, *station wagon*, MPV (*multi purpose vehicle*-çok amaçlı araçlar), CDV (*car derived van*-binek tipli küçük vanlar), SUV (*sport utility vehicle*-arazi araçları) gövde tiplerinde üretim yapılmaktadır. Sedan gövde tipine sahip araçlarda, bagaj kapağı küçük olup bu bölüm arkaya doğru uzanmaktadır. Hatchback gövde tipine sahip araçlarda ise arabaların arka kısmı kısa ve küt olup bagaj uzantısı bulunmamaktadır. Bagaj kapağı, arka cam ile entegre olup yolcu bölümünün tavan mesafesi sedana göre daha yüksektir. Şehir yaşamına uygun olan bu tip araçlar aileler tarafından tercih edilmektedir. *Station wagon* gövde tipi, sedan gövde tipiyle aynı iç hacme sahip olup bagaj bölümü daha büyük olan araçları kapsamakta, hatchback kasa tipinin arkaya doğru uzatılmış versiyonuna benzetilmektedir. MPV olarak adlandırılan araçlar ise değişik koşullara ve durumlara uygun, ihtiyaçlara cevap veren, iç kabinde daha geniş bir hacim ve yüksek bagaj hacmi sunan araçları içermektedir. Türkiye’de MPV segmentinde bulunan araçların satışı çok kısıtlı olduğundan bu segmentin binek otomobil satışları içerisindeki payı oldukça düşüktür. Bu segmente yine Türkiye’de kısıtlı düzeyde satışın yapıldığı CDV kategorisinin de dâhil edilmesi mümkündür. SUV gövde tipine sahip araçlar ise son yıllarda oldukça yaygınlaşmıştır. Bu segmentteki araçlar spor bir otomobilin vaat ettiği özelliklerin yanı sıra arazi otomobillerinin sahip olduğu yerden yüksekliği de barındırmaktadır. SUV gövde tipi, kendi içerisinde küçük-orta-büyük gibi alt sınıflara da ayrılabilir. Son yıllarda en çok tercih edilen tip olan SUV modelleri artmaya devam etmektedir. Her marka, modellerini ya SUV segmentinde yoğunlaştırmakta ya da mevcut modellerine bir SUV eklentisi ruhu katmaya çalışmaktadır. Gövde tipine

göre değerlendirildiğinde binek otomobillerde en çok tercih edilen gövde tipi, %54,1 oran ile SUV otomobillerdir.<sup>19</sup>

- (50) Dosya konusunu oluşturan bir diğer pazar, hafif ticari araçlar pazarıdır. Hafif ticari araçlar, genel olarak yük taşıma gücüne ve kapasitesine sahip araçlardır. Bu araçların temel fonksiyonu, kullanıcıların iş ve ticaret gerekliliklerini karşılamaktır. Bu araçlar yoğunlukla yük taşımak amacıyla tasarlanmış olup taşıdığı yüke uygun olacak şekilde malzeme kalitesi ve teknolojik özellikler barındırmaktadır. Bu sebeple farklı kullanım ihtiyacını destekleyecek şekilde; donanımsal ve boyutsal olarak ürün farklılaşmaları ve alt kırımları, müşteri tercihleri ve yönelimleri baz alınarak oluşturulmaktadır. Hafif ticari araçların bu farklılaşması, bu araçların sınıflandırmalarına da yansımaktadır. Bazı markalar hafif ticari araçları brüt ağırlığına göre 0-3,5 ton, 3,5-6 ton şeklinde sınıflandırırken; bazı markalar N1, N2 şeklinde, bazı markalar C, D, E şeklinde; bazı markalar 1,5 tonu geçmeyen ve geçen şeklinde; bazı markalar AO, B, B-CDP, CD şeklinde; bazılarıysa van, kamyonet, karavan, minibüs, pick-up şeklinde sınıflandırmaktadır.
- (51) Hafif ticari araçlara ilişkin olarak ODMD tarafından pick-up, van, minibüs ve kamyonet gibi gövde tipi ayırımına gidildiği görülmektedir. Bununla birlikte, Komisyonun *Peugeot/Opel* kararı<sup>20</sup> ticari araçlar bakımından (i) hafif ticari araçlar, (ii) orta ticari araçlar ve (iii) ağır ticari araçlar şeklinde bir ayırım yapılmıştır. Bu kapsamda Komisyon tarafından brüt ağırlığı 6 tondan daha az olan araçların hafif ticari araç olarak kabul edildiği, burada da 0-3,5 ton ile 3,5-6 ton olarak iki alt kırıma gidilmesinin mümkün olduğu, ancak kesin bir sonuca varılamadığını belirtilmiştir. Kurulun *FCA/PSA* kararı<sup>21</sup> da hafif ticari araçlar bakımından benzer bir ayırım yapılmıştır.
- (52) Hafif ticari araçların brüt ağırlıkları bakımından 0-3,5 ton ile 3,5-6 ton alt kırımında tüketicilerin tercihlerine göre farklılaşan bir yapı mevcuttur. 0-3,5 ton ağırlığındaki hafif ticari araçların tercih edilmesinde, ilgili aracın alım ve satış sonrası maliyetlerinin diğer ticari araçlara göre daha uygun olması, 3,5 tona yakın ağırlık taşınmasını gerektiren operasyonların yürütülmesinde teknik açıdan verimli olması, park yeri tercihi, araç bakımlarının daha uygun fiyatlı olması, iç hacim genişliği, sürüş konforunun iyi olması gibi hususlar etkili olabilmektedir. 3,5-6 ton alt kırımındaki hafif ticari araçların tercih edilirliği bakımından ise park yeri, kullanım amaçları, yolcu kapasitesi gibi unsurlar dikkate alınmaktadır. Pick-up ve kamyonet tipindeki araçlar genellikle brüt ağırlığı 0-3,5 ton arasında olan hafif ticari araçlar alt kırımında yer almaktadır. Pick-up araçlar; arkasında kasası bulunan araç modelleridir. Yük ve eşya taşımaya müsait olan bu araçlar, farklı arazi tiplerine yatkın oldukları gibi hızlı ve konforlu olmaları sebebiyle de tercih edilmektedir. Komisyon tarafından *Peugeot/Opel* kararı kapsamında yapılan incelemelerde pick-up araçların da hafif ticari araç kapsamında olduğu tespit edilmiştir. Kamyonetler; izin verilebilen azami yüklü ağırlığı 3.500 kilogramı geçmeyen ve yük taşımak için imal edilmiş motorlu taşıtlardır. Minibüs ve van tipindeki araçların dâhil olduğu alt kırım ise, marka ve modele göre değişkenlik gösterebilmektedir. Van araçlar; genellikle küçük işletmeler tarafından gerek yakıt tüketimi gerekse de uygun fiyat seçenekleriyle tercih edilmekte olup, M segmenti araçlarla benzer özellikler göstermektedir. Minibüsler; 3,5 ila 4 metrelik kapalı aracın içine koltuklar yerleştirilerek yolcu taşımacılığında kullanılan hafif ticari araçlardır ve altı ila 14 adet koltuk sınırı içindeki taşıtları kapsamaktadır.

<sup>19</sup> 03.05.2024 tarihli ODMD Basın Bülteni

<sup>20</sup> Komisyonun 05.07.2017 tarihli ve M.8449 sayılı *Peugeot/Opel* kararı.

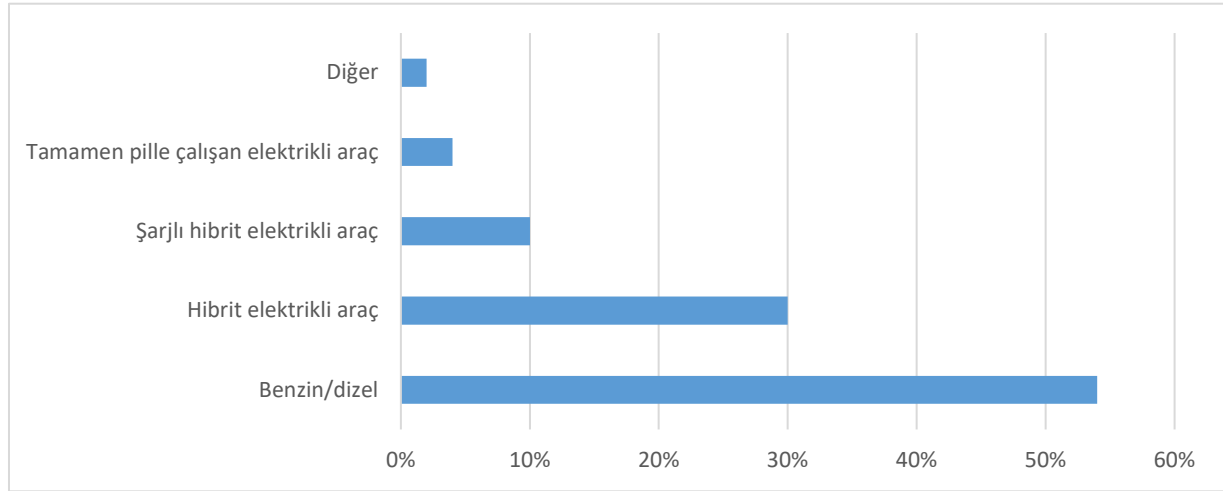
<sup>21</sup> Kurulun 30.12.2020 tarihli ve 20-57/794-354 sayılı kararı

- (53) Son olarak yeni araç modellerine yön veren, sektöre yapılan yatırımlarda önemli bir faktör olan ve dolayısıyla sektörün geleceğini de şekillendiren iklim değişikliği ve karbon emisyonları gibi etkenler üzerinde durulacaktır. KPMG'nin Raporu'nda, azot oksit (NO<sub>x</sub>) ve partikül maddenin (PM) hava kirliliğine ve iklim değişikliğine olumsuz etkileri olduğu, kara yolu taşımacılığı kaynaklı emisyonların, birçok ülkede emisyon standartları ile düzenlendiği, bu standartların araçlar tarafından salınan CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> ve PM gibi kirlitici maddelerin miktarına sınırlar getirdiği, çevresel etkiyi azaltmak ve iklim değişikliğine olan etkisini hafifletmek için daha katı emisyon standartları uygulandığı belirtilmektedir. İklim değişikliğine ilaveten fosil yakıtlı enerji kaynaklarının tükenme sorunu nedeniyle otomotiv sektörünün alternatif enerji kaynakları ile çalışan araçlara doğru evrildiği; hatta 21. yüzyılın hidrojen yakıtının yüzyılı olacağı öngörülmektedir.<sup>22</sup> Karbon emisyonlarının azaltılması politikası çerçevesinde, ABD'deki Kurumsal Ortalama Yakıt Ekonomisi Standartları ve Avrupa'daki Euro Emisyon Standartları gibi düzenlemeler getirildiği, araç üreticilerinin karbon salınımı düşük araçlar geliştirmeye yöneldiği bilinmektedir. Bununla birlikte, gerek araç üreticilerinin yatırım politikaları gerekse hükümetler tarafından getirilen yasal düzenlemeler iklim değişikliği temelinde şekillense de, tüketiciler bakımından elektrikli araçların cazibesinin yakıt maliyetlerinin daha düşük olmasından kaynaklandığı, bu çerçevede Deloitte'in 2021 yılı Küresel Otomotiv Tüketici Araştırması Raporunda<sup>23</sup> tüketicilerin elektrikli araçları tercih etme nedenleri arasında ilk sırada daha düşük yakıt maliyetlerinin bulunduğu, ikinci sırada daha iyi sürüş deneyiminin olduğu, ardından daha az bakım ihtiyacının geldiği, devlet teşviklerinin de bu sırayı takip ettiği ve son sırada içten yanmalı araçlara uygulanan ekstra vergilerin bulunduğu görülmektedir. İlgili raporda ayrıca tüketicilerin araç kullanma maliyetlerini düşürmeye çalıştıkça elektrikli araçlara olan ilgisinin arttığı; ancak bunun da şarj için gereken süre, menzil endişesi, halka açık şarj istasyonlarının altyapısı ve ulaşılabilirliği gibi bir dizi sorunu gündeme getirdiği belirtilmektedir.
- (54) Tüketiciler her ne kadar maliyet avantajı nedeniyle elektrikli araç tercih etme eğiliminde olsa da Deloitte tarafından yayımlanan raporda, aşağıdaki grafikte de yer verildiği üzere, Türkiye'de bir sonraki araç seçimi bakımından tüketicilerin %54'ünün benzin ya da dizel yakıtlı araçları, %30'nun hibrit elektrikli araçları; %10'unun bataryalı elektrikli araçları ve %4'ünün şarjlı hibrit elektrikli araçları tercih ettikleri görülmektedir.

<sup>22</sup> AKMAN G., DÖNMEZ M.A., ALADAĞ Z., "Otomotiv Sektöründe Hidrojen Yakıtlı Sistemlere Geçiş Sürecinde Kısıtlar Teorisi", 16-17 Ekim 2009 tarihli V. Yeni ve Yenilenebilir Enerji Kaynakları Sempozyumu Bildirisi TMMOB, Erişim Tarihi: 27.12.2023

<sup>23</sup> 2021 yılı Küresel Otomotiv Tüketici Araştırması Raporu <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/tr/Documents/manufacturing/2021-Kuresel-Otomotiv-Tuketici-Arastirmasi.pdf>, Erişim Tarihi: 27.12.2023

Grafik 3: Tüketicilerin Bir Sonraki Araç Motor Tipi Tercihi



Kaynak: Deloitte 2023 Global Automotive Consumer Study

- (55) Özetle otomotiv sektöründen kaynaklanan karbon emisyonunun azaltılmasında ilerleme kaydedilmiş olsa da, KPMG'nin Raporu'nda, düşük emisyonlu araçlara geçiş, yakıt verimliliğinin artırılması, sürdürülebilir üretim uygulamalarının benimsenmesi ve alternatif mobilite çözümlerinin teşvik edilmesi gibi konularda ilerleme kaydedilmesi gerektiği belirtilmektedir. Nitekim otomotiv sektörünün, gerek devlet teşvikleriyle gerek tüketici tercihleri ile bu yönde şekillendiği; artan elektrikli araç modelleri ve gelişen şarj altyapısı ile sektörün giderek daha elektrik odaklı olmasının muhtemel olduğu, güneş veya rüzgar enerjisiyle şarj edilen elektrikli araçlar gibi yenilenebilir enerjiyle çalışan araçlara doğru bir geçiş olacağı söylenebilecektir.
- (56) Dünya çapında, farklı ülkelerde ve çeşitli segmentlerde araç üreterek küresel araç pazarının çeşitliliğini ve dinamizmini sağlayan birçok araç markası bulunmaktadır. 2023 yılı itibarıyla yaklaşık 1.000 adet olan araç marka sayısının<sup>24</sup> yaklaşık 400 adedini elektrikli araç üreticileri oluşturmaktadır. Elektrikli araç üretiminde Çin, dünyanın en büyük elektrikli araç pazarı konumundadır. Araştırma firması Rho Motion'ın tahminleri, küresel elektrikli araç pazarındaki satışların %70'inden Çin'in sorumlu olduğu yönündedir.<sup>25</sup> Hükümet sübvansiyonlarının teşvikiyle hem köklü oyuncular hem de yeni kurulan teşebbüsler elektrikli otomobil üretimine yönelmişse de bu teşebbüslerin çoğunun iflas ettiği, Çinli elektrikli otomobil üreticilerinin sayısı 2019'da yaklaşık 500 adet iken; 2023 yılı ortalarında bu sayının yaklaşık 100'e düştüğü anlaşılmaktadır.<sup>26</sup> MarkLines'a<sup>27</sup> göre, Çin'de elektrikli otomobiller ve şarj edilebilir hibritler üreten yaklaşık 50 adet yerli elektrikli araç markası bulunmaktadır.<sup>28</sup> Otomotiv sektöründe özellikle binek otomobillerde tüketicilerin araçlardan beklentilerine göre çok çeşitli ürün portföyleri sunulabilmektedir. Bu özellikler, elektrikli araçlarda elektrik

<sup>24</sup> <https://tr.mashable.com/otomobiller/11913/araba-markalari-araba-isimleri-ve-modelleri-neler-en-bilinen-araba-logolari-ve-isimleri#:~:text=D%C3%BCnya%20%C3%A7ap%C4%B1nda%2C%20y%C3%BCzlerce%20otomobil%20markas%C4%B1,den%20fazla%20otomobil%20markas%C4%B1%20bulunmaktad%C4%B1r>, Erişim Tarihi: 11.06.2024

<sup>25</sup> Bkz. <https://fortune.com/asia/2024/03/20/china-booming-ev-market-asia-future-30-li-auto-byd-nio-future-growth/>, Erişim Tarihi: 06.06.2024.

<sup>26</sup> Bkz. <https://www.bloomberg.com/features/2023-china-ev-graveyards/>, Erişim Tarihi: 06.06.2024.

<sup>27</sup> MarkLines, bir otomotiv endüstrisi portalıdır.

<sup>28</sup> Bkz. <https://www.ft.com/content/43da3223-2311-4b73-97d9-83d20baedc6a>, Erişim Tarihi: 06.06.2024.

motorlarının gücü, menzil uzunluğu, hız ve konfor gibi özellikler şeklinde görülmekteyken; içten yanmalı araçlarda gövde tipi, motor tipi ve hacmi, yakıt tipi, şanzıman tipi gibi özelliklere göre farklılaşabilmektedir. Elektrikli araçlar bakımından ürün farklılaştırmasının yoğun olduğu Çin pazarında, üretici sayısının azalmasıyla birlikte yoğunlaşmanın arttığı, ancak ürün farklılaştırmasının halen yüksek seviyede olduğu sonucuna ulaşılmaktadır.

#### G.4. İlgili Pazar

##### G.4.1. İlgili Ürün Pazarı

- (57) Otomotiv sektöründe marka ve model bazında ürün çeşitliliğinin yoğun olması, ürünlerin bütünüyle homojen olmaması, farklılaştırılmış ürünler nedeniyle rakip teşebbüslerin ürünleri arasında ikame edilebilirliğin tespitinin güç olması gibi sebepler, ilgili sektör bakımından pazar tanımı yapmayı güçleştirmektedir.
- (58) İncelenen işlem kapsamında devre konu teşebbüs olan STELLANTIS TR'nin ana faaliyet alanı; Türkiye'deki tek ithalatçısı konumunda bulunduğu Peugeot, DS, Citroën ve Opel markalı araçların atanmış yetkili distribütörler ve servisler aracılığıyla pazarlanması, dağıtılması ve satış sonrası hizmetlerinin sunulmasıdır. Bununla birlikte STELLANTIS TR, STELLANTIS'e ait olan ECS ve Spoticar markalarının Türkiye'deki ana franchise sahibidir. Bu bağlamda STELLANTIS TR, bir yedek parça ve satış sonrası hizmetler markası olan ECS<sup>29</sup> aracılığıyla yedek parça<sup>30</sup> dağıtımı ve satış sonrası bakım onarım hizmetleri<sup>31</sup> alanlarında; Spoticar<sup>32</sup> markası aracılığıyla ise ikinci el araç alım satım alanında faaliyette bulunmaktadır.
- (59) Devralan konumundaki TOFAŞ'ın faaliyet konusu ise; başta binek otomobillerin ve hafif ticari araçların üretimi, ithalatı ve satışı olmak üzere kendi otomobillerinde kullanılan çeşitli otomobil yedek parçalarının üretimini içermektedir. TOFAŞ, Türkiye'de Fiat, Fiat Professional, Alfa Romeo, Jeep, Maserati ve Ferrari olmak üzere altı markanın temsilciliğini yürütmekte; üretim tesisinde ise Fiat Egea ailesinin Sedan, Hatchback, Station Wagon, Cross ve Cross Wagon modelleri ile Fiorino modelinin üretimini yapmaktadır. İlaveten TOFAŞ; FER MAS, KOÇ FİNANSMAN ve FİAT SİGORTA adlı teşebbüsleri kontrol etmektedir. FER MAS, Türkiye'de Ferrari ve Maserati markalı araçların distribütörü olarak otomobil ve yedek parça piyasalarında faaliyet göstermektedir.<sup>33</sup> TOFAŞ ayrıca, Magneti Marelli aracılığıyla kendi araçları (Fiat, Alfa Romeo ve Jeep) dışındaki diğer araçların yedek parçalarını bu marka altında bağımsız yedek parça satıcılarına ve servislere satışını gerçekleştirmektedir.

<sup>29</sup> Bildirim Formunda belirtildiği üzere STELLANTIS TR, Eurorepar markalı yedek parçaların dağıtıcısı ve tek yetkili ithalatçısı konumunda olup bahse konu yedek parçalar ithal edildikten sonra yerel seviyede sağlanmaktadır.

<sup>30</sup> Söz konusu yedek parçaların, orijinal yedek parçalar ve Orijinal Ekipman Üreticisi (OEM) yedek parçaları ile eş değer kalitede yedek parçalar oldukları; (.....) ifade edilmiştir.

<sup>31</sup> Bildirim Formunda STELLANTIS TR'nin ECS markasıyla, Türkiye'nin çeşitli yerlerinde bulunan bağımsız otomotiv tamircilerinden oluşan bir franchise ağı kurguladığı; bu franchise ağı kapsamındaki ECS otomotiv tamircilerinin araç sahiplerine bakım-onarım hizmeti sağladığı; STELLANTIS TR'nin ECS ağına pazarlanması ve genişletilmesi konusunda faaliyet gösterdiği ve bu kapsamda ilgili otomotiv tamircilerine aletler ve eğitimler verdiği belirtilmiştir.

<sup>32</sup> Bildirim Formunda belirtildiği üzere STELLANTIS TR, Spoticar markası kapsamında Türkiye'nin çeşitli yerlerinde bulunan ikinci el araç satıcılarından müteşekkil bir franchise ağı oluşturmuştur. Spoticar franchise sahipleri ikinci el araç alım-satım faaliyetinde bulunmakta, STELLANTIS TR ise Spoticar markasının pazarlanması, dijital pazaryeri ve franchise ağına genişletilmesi alanlarında faaliyet göstermektedir.

<sup>33</sup> TOFAŞ, (.....) belirtmiştir.

- (60) İlgili ürün pazarının belirlenmesinde, belirleyici olan birçok etmen bulunmaktadır. Öncelikle araçların kullanım amacı, yük/yolcu kapasitesi, aracın sahip olduğu teknik özellikler, yakıt türü, gövde tipi vb. birçok etmen tüketicilerin taleplerini belirlemelerinde böylece tercihlerinin farklılaşmasında önemli rol oynamaktadır. Bu kapsamda binek otomobiller günlük kullanımlarda yolcu taşıma amacıyla, hafif ticari araçlar ise daha çok teşebbüslerin veya gerçek kişilerin ticari faaliyetlerinde yük taşıma amacıyla kullanılmaktadır. İlgili araçların gövde tipi bakımından da farklılık gösterdiği, bu çerçevede binek otomobillerin sedan, hatchback, SUV gövde tiplerinde üretimi yapılırken; hafif ticari araçların van, kamyonet, minibüs, pick-up ve karavan başta olmak üzere daha fazla yük veya yolcu kapasitesine sahip gövde tiplerinde üretildikleri görülmektedir. Ön inceleme aşamasında, bildirim konu işlem çerçevesinde ilgili teşebbüslerin faaliyet alanları ve geçmiş Kurul kararları dikkate alındığında ilgili ürün pazarlarının “*binek otomobillerin üretimi ve satışı*”, “*0 ila 3,5 ton arası hafif ticari araçlar*”, “*3,5 ton ila 6 ton arası hafif ticari araçlar*”, “*yedek parça satışı ve satış sonrası hizmetler*” ve “*ikinci el araç alım satım*” pazarları olarak ayrı ayrı belirlenebileceği değerlendirilmiştir. Öte yandan işlem taraflarının “*yedek parça satışı ve satış sonrası hizmetler*” pazarı ile “*ikinci el araç alım satım*” pazarlarında oldukça düşük pazar paylarının olduğu, tarafların 2022 yılı tahmini pazar payları toplamının “*yedek parça satış ve satış sonrası hizmetleri*” pazarında % (.....) olarak gerçekleştiği, “*ikinci el araç alım satım*” pazarında ise % (.....) olarak gerçekleştiği tespit edilmiştir. Dolayısıyla, işlemin anılan iki pazar bakımından herhangi bir rekabetçi endişeye yol açmayacağı değerlendirilmiştir. Bu nedenle nihai inceleme sürecinde binek araçlar ve hafif ticari araçlar üzerinde yoğunlaşmıştır. Binek araçlar ve hafif ticari araçlar bakımından ilgili ürün pazarlarının ne şekilde tanımlanması gerektiğine, alt segmentler açısından pazar tanımı yapılmasına gerek olup olmadığına ilişkin değerlendirmelere aşağıda yer verilmektedir.
- (61) Binek otomobiller bakımından yapılacak ilgili ürün pazarı tanımı bağlamında, işlem taraflarınca; binek otomobiller pazarındaki araçlar arasındaki sınırların kullanım amacı veya fiyat açısından her zaman net olmadığı, bazı münferit modellerin birkaç kategoride sınıflandırılabilirdiği, bazı kategorilerde ise farklı fiyat düzeyine ve işlevselliğe sahip araçların bir araya geldiği belirtilerek, binek otomobiller bakımından yapılacak ilgili ürün pazarı tanımında pazarın alt segmentlere ayrılmaması gerektiği ifade edilmiştir. Buna paralel olarak, Kurulun geçmiş kararlarında<sup>34</sup> pazarı yeni binek otomobiller pazarı veya binek otomobillerin üretimi ve satışı pazarı olarak belirlediği, Kurulun yerleşik içtihadından sapmayı gerektirecek bir sebep olmadığı vurgulanmıştır. Örneğin, Kurulun *FCA/PSA* kararında<sup>35</sup> segment bazında pazar tanımı yapılmadığı, pazarın binek otomobiller pazarı olarak tanımlandığı belirtilmiştir. Öte yandan, Kurulun *Ford/Volvo* kararında<sup>36</sup> pazarın A (mini otomobiller), B (küçük otomobiller), C (orta otomobiller), D (büyük otomobiller), E (executive otomobiller), F (lüks otomobiller), S (spor coupeler), M (çok amaçlı otomobiller) ve J (sportif kullanım otomobilleri-SUV) olarak alt segmentler bazında incelenebileceğinin belirtildiğine, ancak pazarın “binek otomobiller” olarak tanımlandığına dikkat çekilmiştir.

<sup>34</sup> Kurulun 01.06.2017 tarihli ve 17-18/269-115 sayılı, 04.08.2016 tarihli ve 16-26/445-201 sayılı, 10.07.2009 tarihli ve 09-31/678-159 sayılı, 06.05.2009 tarihli ve 09-21/442-109 sayılı, 10.04.2003 tarihli ve 03-23/277-125 sayılı, 01.08.2002 tarihli ve 02-46/562-228 sayılı, 13.03.2001 tarihli ve 01-12/117-30 sayılı kararları.

<sup>35</sup> Kurulun 30.12.2020 tarihli ve 20-57/794-354 sayılı kararı

<sup>36</sup> Kurulun 29.04.1999 tarihli ve 99-21/189-105 sayılı kararı.

(62) Nihai inceleme kapsamında sektör oyuncularına, binek otomobillerin alt segmentleri bazında ayrı ilgili ürün pazarları teşkil edip etmeyeceğine ilişkin görüşleri sorulmuştur. Sektör oyuncularının cevaplarına bakıldığında, binek otomobiller pazarı bakımından alt segmentler bazında bir pazar tanımı yapılmasına gerek olmadığı görüşünün hâkim olduğu görülmektedir. Teşebbüslerden gelen cevaplarda bu durumun gerekçeleri şu şekilde sayılmıştır:

- **Segmentler arası ikame edilebilirliğin yüksek olması:** Teşebbüslerce yapılan açıklamalarda, segmentasyonun araç gövde tipine, kasa tipine, boyutlarına ve fiyat konumlandırmasına göre farklılaşabildiği ve değişken ekonomik şartlar içerisinde tüm segmentlerin kendi içerisinde ikame edilebilirliğinin zaman zaman değişiklik gösterebildiği, nitekim sektörü geniş çapta etkileyen çip krizinin getirdiği tedarik kısıtları ve pandemi döneminde müşterilerin tercihleri açısından segmentler arası geçişkenliğin arttığı belirtilmiştir.
- **Segmentler arası sınırların kesin olmaması:** Farklı binek otomobil kategorileri arasında fiyat ve kullanım amacı bakımından kesin sınırlar çizmenin mümkün olmadığı, bu nedenle bazı modellerin birden fazla kategoride sınıflandırılabilmesinin mümkün olduğu, bazı kategorilerde de farklı fiyat düzeyine ve işlevselliğe sahip araçların bir araya gelebilmesi ve teşebbüslerce kendi markalarına ilişkin segmentasyonların oluşturabilmesi gibi nedenlerle segmentler arası sınırların kesin olmadığı, bir müşterinin B segmenti araç almayı düşünürken C segmenti için de araştırmalar yapabildiği, bu nedenle ürün pazarının artık segmentler arası daha dinamik bir forma büründüğü, ilaveten segmentler özelinde farklılaşan bir tüketici kitlesinin olduğu; ancak piyasada son dönemde yaşanan değişimlerin ve fiyat değişikliklerinin, tüketicilerin benzer fiyat seviyelerinde farklı ikame modellere yönelmesine sebep olduğu, gövde tipi SUV olan B ve C segmentindeki modellerin, C segmentindeki diğer modellere önemli bir alternatif olabileceği, bu nedenle binek otomobiller bakımından alt segmentasyona göre bir pazar tanımı yapılmasına gerek olmadığı belirtilmiştir.
- **Arz ikamesinin mümkün olması:** Sektör oyuncuları tarafından, araç üreticilerinin genel itibarıyla aynı anda farklı segmentlerdeki araçların üretimini yaptığı ve pazara birden fazla araç modeli sunduğu, dolayısıyla arz ikamesinin mümkün olduğu belirtilmiş olup, bu kapsamda özellikle benzer boyutlardaki araçlar bakımından başka segmentte bir araç üretimi üretim hattı güncellemelerini gerektirse de anılan geçiş işleminin sıfırdan bir model yaratmaktan daha kısa süreceği, bunun yanında üretilecek yeni araç için yapılması gereken homologatif testlere, takım-kalıp çalışmalarına, üretim hattı güncellemelerine ihtiyaç duyulacağı vurgulanmıştır.
- **Talep ikamesinin olması:** Teşebbüslerce pazarda sunulan ürün çeşitliliği, konumlandırma ve vergilendirme sistemleri paralelinde bu alt kırılımlar arasında talep ikamesinin bulunduğu, tüketiciler için tek bir segmentin bulunmasının, diğer bir ifadeyle alternatif herhangi bir başka segmentin bulunmamasının söz konusu olmadığı belirtilmiştir.

(63) Bununla birlikte, diğer teşebbüslerden bir ölçüde farklı olarak (.....) tarafından yapılan açıklamalarda ise binek otomobillerin alt segmentleri olan ve teşebbüsün satışını gerçekleştirdiği C, D, E ve F segmentlerinde yer alan otomobillerin segmentler özelinde genel olarak farklılaşan bir müşteri kitlesine sahip olduğu; ancak özellikle son dönemde piyasa koşullarında yaşanan değişimler neticesinde yaşanan fiyat değişikliklerinin tüketicilerin benzer fiyat seviyelerinde ikame modellere yönelmesine sebep olduğu

ifade edilmiştir. Bununla birlikte, C segmentinde bulunan modeller için B segmenti ve D segmenti modellerin zaman zaman alternatif olarak değerlendirilebildiği, ayrıca gövde tipi SUV olan B ve C segmentindeki modellerin, C segmentinde bulunan diğer modeller için önemli bir alternatif olarak görülebildiği, bu nedenle segmentler arası rekabetçi baskının söz konusu olabileceği gerekçesiyle ayrı ilgili ürün pazarı tanımları yapılmasına ihtiyaç olmadığı belirtilmiştir.

- (64) (.....) tarafından B, C, D segmentlerinin birbirleri ile örtüşen bölümlerinin bulunduğu, bu bölümler özelinde ayrı bir segment tanımından bahsedilebileceği, B segmenti araçların gövde tipine göre ayrıştığı; ancak fiyat açısından genel anlamda hatchback-sedan-SUV şeklinde segment içinde bir fiyat hiyerarşisinden bahsedilebileceği, B-SUV araçların, B segmentinin üst fiyat grubunu; C hatchback araçların ise C segmentinin alt fiyat grubunu oluşturduğu, mevcut segmentlerin alt ve üst noktalarının da birbirlerine ikame olabildiği ve bu durumun tüketiciler tarafından satın alma davranışlarında, ürün planlamacıları tarafından ürün pozisyonlama süreçlerinde dikkate alındığı belirtilmiştir.
- (65) (.....) tarafından, büyüyen SUV talebi ve arzı sebebiyle SUV segmenti için alt kırımlar belirlenebileceği dile getirilmiştir. (.....) tarafından, pazarda 2022 yılına kadar C-sedan ağırlığının gözlemlendiği, C segmentinde 2022 yılı sonrasında SUV gövde tipinin lider pozisyona geçtiği, C-SUV tipinde 2018 yılında 34 model bulunurken günümüzde toplam 46 model bulunduğu, dolayısıyla pazar payının, piyasaya sunulan model sayısı ile doğru orantılı olduğu iletilmiştir. İlaveten Komisyonun *Nissan/Mitsubishi*<sup>37</sup> kararında yapılan pazar araştırması neticesinde; *"perakende müşterilerinin çoğunluğu, büyük ve küçük SUV'ler arasında doğrudan ikame edilebilirlik olmadığını belirtse de perakende müşterilerinin büyük bir çoğunluğu büyük ve küçük SUV'ler arasındaki ikame edilebilirliğin orta büyüklükteki SUV segmenti ile karşılandığını düşünmektedir."*; *Peugeot/Opel*<sup>38</sup> kararında yapılan pazar araştırması sonucunda da *"Alt segmentlere ayrılmasına gerek bulunmamaktadır. Zira bir segment ile diğerleri arasında fiyat, nitelik/özellikler ve kullanım amacı itibarıyla önemli bir farklılık olmadığından SUV segmentinin daha alt segmentlere ayrılmasını gerektirecek bir durum söz konusu değildir. Bir tüketici, SUV segmentindeki tüm modelleri kolayca birbiriyle ikame edebilecektir"* şeklinde görüşlerin ağırlıklı olarak sunulduğu belirtilmiş ve ayrı pazar tanımları yapılması konusunda kesin bir sonuca ulaşılmamıştır. Mevcut dosya kapsamında bu konuya ilişkin verilen görüşlerde ise teşebbüslerce çoğunlukla farklı büyüklükteki SUV'lara yönelik olarak müşteriler nezdinde çok net bir ayırım olduğunu farz etmenin makul olmayacağı; SUV gövde tipli araçların alt segmentlerinin, tüketici gözünde birbirinin ikamesi olabilecek nitelikte olduğu şeklinde görüşler ifade edilmiştir.
- (66) ODMD tarafından 2004 yılından itibaren kullanılan segmentasyonun; tüketicilerin tercihte yoğunlaştıkları benzer pozisyonadaki araçların kümelenmeleri, kullanım tipi, donanım ve boyutsal ürün farklılaşmaları ve alt kırımları, müşteri tercihleri ve yönelimleri gibi unsurlar göz önünde bulundurularak yapıldığı görülmektedir.
- (67) Bununla birlikte dosya konusu işlem taraflarının faaliyetleri, geçmiş Kurul ve Komisyon kararları ve sektör oyuncuları tarafından sunulan görüşler göz önüne alınarak, mevcut dosya bakımından segmentler arası ikame edilebilirliğin yüksek olduğu ve sınırların kesin olmadığı, segmentler arasında arz ve talep ikamesinin mümkün olduğu değerlendirilmiştir. Bu nedenle sözü edilen alt segmentlere ve SUV gövde tipinin kendi içindeki alt kırımlarına yönelik ilave pazar tanımları yapılmasına gerek görülmemiş ve ilgili ürün pazarı *"binek otomobillerin üretimi ve satışı pazarı"* olarak belirlenmiştir.

<sup>37</sup> Komisyonun 05.10.2016 tarihli ve M.8099 sayılı *Nissan/Mitsubishi* kararı

<sup>38</sup> Komisyonun 05.07.2017 tarihli ve M.8449 sayılı *Peugeot/Opel* kararı

Bununla birlikte, ilerleyen bölümlerde yer verileceği üzere, işlemin rekabetçi etkilerinin tam olarak değerlendirilebilmesi için alt segmentler bakımından da incelemeler yapılmıştır.

- (68) İlgili ürün pazarının tanımlanması kapsamında ele alınan bir diğer husus ise hafif ticari araçlar bakımından segment ayrımı yapılmasına gerek olup olmadığıdır. Ön inceleme aşamasında, hafif ticari araçlar bakımından ilgili ürün pazarının “0 ila 3,5 ton arası hafif ticari araçlar”, “3,5 ton ila 6 ton arası hafif ticari araçlar” olarak belirlenebileceği değerlendirilmiştir. Bu kapsamda, hafif ticari araçlar bakımından ilgili ürün pazarının ne şekilde yapılması gerektiğine, alt segmentler bakımından pazar tanımı yapılmasına gerek olup olmadığına ilişkin değerlendirmelere aşağıda yer verilmektedir.
- (69) Hafif ticari araçlar bakımından yapılacak ilgili ürün pazarı tanımı bağlamında, işlem taraflarınca; Kurulun geçmiş kararlarında<sup>39</sup> pazarın alt segmentlere ayrılmaksızın daha geniş şekilde tanımlandığı belirtilerek, mevcut işlem özelinde Kurulun yerleşik içtihadından sapmayı gerektirecek bir sebep olmadığı dile getirilmiştir.
- (70) Kurulun 05.10.2011 tarihli ve 11-51/1288-453 sayılı kararında hafif ticari araçlar pazarının kapsamı, ağırlığı 3,5 tona kadar olan araçlarla sınırlandırılmıştır. Komisyonun *Renault/Nissan* kararında hafif 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”<sup>40</sup> değerlendirmesi yapılmıştır. Komisyonun, *Peugeot/Opel* kararında hafif ticari araçların; (i) 3,5 tona kadar olan araçlar ve (ii) 3,5-6 ton arasında olan araçlar olmak üzere iki segmente ayrılabilirliği değerlendirilmiş ancak pazar araştırmasının net bir sonuç vermemesi gerekçesiyle kesin bir kanaate varılmamıştır<sup>41</sup>. İlâveten *Peugeot/Opel* kararında, pick-up araçların hafif ticari araçlar pazarına dâhil edilip edilmemesine ilişkin olarak “pazar araştırmasına katılanların büyük bir kısmının [...] pick-up araçların çoğunlukla ticari olarak kabul edildiğini belirttiği” vurgulanmıştır. Kurulun *FCA/PSA* kararında ise hafif ticari araçlar bakımından alt kırılıma gidilerek ilgili ürün pazarı, “0 ila 3,5 ton arası hafif ticari araçlar” ve “3,5 ile 6 ton arası hafif ticari araçlar” şeklinde belirlenmiştir<sup>42</sup>.
- (71) Nihai inceleme kapsamında sektör oyuncularına, hafif ticari araçların alt segmentleri bazında ayrı ilgili ürün pazarları teşkil edip etmeyeceğine ilişkin görüşleri sorulmuştur. Bu çerçevede, teşebbüslerden gelen cevaplar çerçevesinde, binek otomobillerin aksine, hafif ticari araçlar bakımından genel bir kanının oluştuğunu söylemek mümkün değildir. Hafif ticari araçlar pazarı bakımından alt segmentler bazında bir pazar tanımı yapılmasına gerek olmadığı görüşünü savunan teşebbüsler tarafından gerekçe olarak, hafif ticari araçlar pazarının hâlihazırda ticari araçlar segmentinin alt segmenti olması, ayrıca alt segmentasyonun tüketicinin araç alma kararını doğrudan etkilememesi sebebiyle alt segmente dayalı pazar tanımı yapılması gerekmediği, dolayısıyla hafif ticari araçlar pazarının bir bütün olarak değerlendirilmesi gerektiği, bu kapsamda segmentler arasında ikame edilebilirlik olduğu, arz ve talep ikamesi bakımından ayrı bir ilgili ürün pazarı tanımlanmasına gerek bulunmadığı belirtilmiştir. Hafif ticari araçların alt segmentleri bakımından ayrı pazar tanımları yapılması gerektiğini savunan teşebbüsler tarafından; segment ve alt segmentler kapsamında hafif ticari

<sup>39</sup> Kurulun 13.03.2001 tarihli ve 01-12/117-30 sayılı, 01.08.2002 tarihli ve 02-46/562-228 sayılı, 10.04.2003 tarihli ve 03-23/277-125 sayılı kararları.

<sup>40</sup> Komisyonun 12.05.1999 tarihli ve IV/M.1519 sayılı *Renault/Nissan* kararı.

<sup>41</sup> Komisyonun 05.07.2017 tarihli ve M.8449 sayılı *Peugeot/Opel* kararı.

<sup>42</sup> Kurulun 30.12.2020 tarihli ve 20-57/794-354 sayılı kararı.

araçlar bakımından satın alma kararının, aracın kullanım amacını, araç kapasitesini, farklı kullanım tipini ve ihtiyacını destekleyecek şekilde farklılaştığı, ticari araçların temel fonksiyonunun kullanıcıların ticari gerekliliklerinin karşılanması olması nedeniyle bu araçların çoğunlukla yük taşıma amacıyla tasarlandığı, bu sebeple donanım ve boyut olarak ürün farklılaştırmalarının müşteri tercihleri ve yönelimleri baz alınarak oluşturulduğu ve bu anlamda segmentler arasında talep ikamesi bulunmadığı; benzer taşıma kapasitesindeki modellerin tasarımı temel alınarak gövde kısmını farklılaştırmının, sıfırdan bir model yaratmaktan daha kısa süreceği öngörülse de üretilecek yeni araç için yapılması gereken homologatif testlere, takım-kalıp çalışmalarına, üretim hattı güncellemelerine ihtiyaç duyulacağı, bu nedenle arz ikamesinin de düşük olduğu ifade edilmiştir.

- (72) Bu kapsamda, ilgili ürün pazarının belirlenmesinde tüketici tercihlerinin önemine binaen hafif ticari araçların tercih edilme nedenlerinin ve anılan segmentlerdeki araçlar arasındaki ikame ilişkisinin detaylı değerlendirilebilmesi adına tarafların, araç kiralama faaliyetinde bulunan teşebbüslerin, kargo şirketlerinin ve ambalajlı su satışı ve dağıtım pazarında faaliyet gösteren teşebbüslerin bilgilerine ve görüşlerine başvurulmuştur. Bu kapsamda söz konusu teşebbüslerce; operasyonel ihtiyaçlar, kullanım amacı, taşıma kapasitesi, aracın boyut farklılıkları ve maliyet gereği segmentlerin birbirine ikame olmadığı belirtilmiştir.
- (73) Ayrıca, işlem taraflarının rakibi konumundaki teşebbüslere en yakın rakip marka ve modelleri sorulduğunda, teşebbüslerin cevaplarının 0-3,5 ton ve 3,5-6 ton ayırımında, farklılaştığı görülmüştür. Örneğin (.....), 3,5 ton ve üzeri olan (.....) marka (.....) model aracına rakip olarak yine 3,5 ton ağırlığında versiyonları bulunan (.....)'ı yakın rakip olarak gösterirken; teşebbüsün bu modeline 0-3,5 ton arasında olan herhangi bir ticari aracı rakip olarak görmediği anlaşılmıştır. İlâveten yukarıda verilen bilgilerden ve cevabi yazılardan çıkarılan sonuca göre, ağırlığı 3,5 ton olan araçların, 3,5-6 ton arası hafif ticari araçlara dâhil edilmesi gerekmektedir.
- (74) TOFAŞ tarafından yapılan münferit muafiyet başvurularına ilişkin alınan Kurul kararlarında, ilgili ürün pazarı tanımı yapılırken *“binek otomobiller”* ve *“hafif ticari araçlar”* bakımından bir ayrıma gidilmiştir.<sup>43</sup> Kurulun *FCA/PSA* kararında ilgili ürün pazarına ilişkin yapılan değerlendirme sonucunda; genel olarak otomotiv sektörüne ilişkin geçmiş Kurul kararlarında<sup>44</sup> pazar tanımı yapılırken binek ve hafif ticari araç ayırımına gidildiği, binek otomobiller bakımından alt segmentlere yönelik ilave pazar tanımları yapılmasına gerek olmadığı, öte yandan binek otomobillerin aksine hafif ticari araçlar pazarına ilişkin alt segmentler bazında bir pazar tanımı yapılmasının ilgili işlemin daha sağlıklı ele alınması bakımından faydalı olacağı ve bu çerçevede alt segmentasyonun brüt ağırlık göz önüne alınarak yapılması gerektiği belirtilerek ilgili ürün pazarları; *“binek otomobillerin üretimi ve satışı”*, *“0 ila 3,5 ton arası hafif ticari araçlar”* ve *“3,5 ile 6 ton arası hafif ticari araçlar”* şeklinde tanımlanmıştır.
- (75) Yukarıda yer verilen bilgiler ve sektör oyuncularının görüşleri dikkate alındığında; binek otomobillerin aksine hafif ticari araçlar pazarına ilişkin alt segmentler bazında bir pazar tanımı yapılması, dosya konusu işlemin daha sağlıklı incelenmesi bakımından gerekli görülmüştür. Bu kapsamda, yukarıda özetlenen görüşler de dikkate alınarak alt

<sup>43</sup> Kurulun 08.07.2005 tarihli ve 05-44/628-161 sayılı, 05.10.2011 tarihli ve 11-51/1288-453 sayılı, 31.01.2013 tarihli ve 13-08/93-54 sayılı, 24.12.2015 tarihli ve 15-45/755-277 sayılı kararları.

<sup>44</sup> Kurulun 01.06.2017 tarihli ve 17-18/269-115 sayılı, 04.08.2016 tarihli ve 16-26/445-201 sayılı, 10.07.2009 tarihli ve 09-31/678-159 sayılı kararları.

segmentasyonun araçların brüt ağırlıklarına göre yapılması gerektiği değerlendirilmiştir.

- (76) Bildirim konusu işlem taraflarının binek araç ve hafif ticari araç satış faaliyetlerinin araç kiralama faaliyeti yürüten teşebbüsler açısından girdi oluşturduğu ve bu kapsamda binek araç ve hafif ticari araç satışları ile araç kiralama faaliyetleri arasında dikey bir ilişki olduğu, bildirim konu işlemin araç kiralama pazarında rekabetçi yapıyı bozabileceğine ilişkin olarak dosya kapsamında yapılan bir itiraz başvurusunun da bulunduğu göz önüne alındığında ilgili işlemin araç kiralama faaliyetlerine etkisinin değerlendirilmesi de gerekmektedir. Ancak İlgili Pazarın Tanımlanmasına İlişkin Kılavuz'un 20. paragrafında yer verilen açıklamalar doğrultusunda, alternatif pazar tanımları çerçevesinde işlemin etkileri bakımından ulaşılan sonucun değişmemesi nedeniyle araç kiralama faaliyetlerine yönelik ilave bir pazar tanımı yapılmasına gerek görülmemiştir.
- (77) Sonuç olarak işlem taraflarının faaliyetleri, geçmiş tarihli Kurul ve Komisyon kararları ile sektör oyuncularının görüşleri göz önüne alınarak, binek ve hafif ticari araçlara ilişkin yapılan değerlendirmeler neticesinde mevcut dosya özelinde ilgili ürün pazarları *“binek otomobillerin üretimi ve satışı”*, *“brüt ağırlığı 3,5 tona kadar olan hafif ticari araçların üretimi ve satışı”* ile *“brüt ağırlığı 3,5 ila 6 ton arası olan hafif ticari araçların üretimi ve satışı”* olarak tanımlanmıştır<sup>45</sup>.

#### **G.4.2. İlgili Coğrafi Pazar**

- (78) Bildirilen işlem bakımından tarafların ilgili ürün pazarlarına ilişkin faaliyetlerinin tüm Türkiye’de gerçekleştiği göz önüne alınarak ilgili coğrafi pazar tüm ilgili ürün pazarları *bakımından “Türkiye”* olarak belirlenmiştir.

#### **G.5. Değerlendirme**

##### **G.5.1. İşlemin Niteliğine İlişkin Değerlendirme**

- (79) Bildirim konusu işlemin niteliğine ilişkin değerlendirme öncesinde, işlem kapsamında devre konu STELLANTIS TR’nin hisselerinin tamamına sahip olan STELLANTIS’in kurulmasına izin verilen 21.12.2020 tarihli Komisyon ve 30.12.2020 tarihli Kurul kararlarına değinilecektir.
- (80) Komisyon, FCA ve PSA birleşmesine ilişkin işleminin, Avrupa Ekonomik Alanı’nda (EEA) ve daha spesifik olarak 14 Avrupa Birliği (AB) üye devletinde (Belçika, Hırvatistan, Çekya, Fransa, Yunanistan, Macaristan, İtalya, Litvanya, Lüksemburg, Polonya, Portekiz, Slovakya, Slovenya, İspanya) ve Birleşik Krallık’ta 3,5 tonun altındaki hafif ticari araçlara ilişkin rekabeti azaltabileceğinden endişe duymuştur. Pek çok ülkede PSA’nın ya da FCA’nın, hafif ticari araçlarda hâlihazırda pazar lideri olduğu ve birleşmenin, ilgili pazarda ana rakiplerden birini ortadan kaldıracağı belirtilmiştir. Bu ülkelerin çoğunda birleşik teşebbüsün, her ölçekteki en geniş marka ve model yelpazesıyla birlikte yüksek pazar paylarına sahip olacağı, tarafların özellikle küçük van segmentinde güçlü görüldüğü, minibüslerde binek otomobillere göre daha az rakibinin olduğu ve bu ülkelerin çoğunda tüm rakiplerin, birleşik teşebbüsten önemli ölçüde daha küçük olacağı belirtilmiştir. Komisyonun rekabetçi endişelerini gidermek için FCA ve PSA iki taahhütte bulunmuştur. Bunlardan ilki Toyota<sup>46</sup>’ya sunulan

<sup>45</sup> Metinde, tanımlanan ilgili ürün pazarları için yer yer; “binek otomobiller pazarı”, “brüt ağırlığı 3,5 tona kadar olan hafif ticari araçlar pazarı”, “brüt ağırlığı 3,5 ila 6 ton arası olan hafif ticari araçlar pazarı” ve hafif ticari araçlar bakımından söz konusu olan iki pazarı birlikte ifade etmek üzere “hafif ticari araçlar pazarı” ifadeleri de kullanılmıştır.

<sup>46</sup> Toyota Motor Corporation

kapasitenin artırılması ve araçların, ilgili yedek parçaların veya aksesuarların transfer fiyatlarının düşürülmesi amacıyla PSA ile Toyota arasında küçük hafif ticari araçlar için hâlihazırda var olan iş birliği anlaşmasının uzatılması, bu anlaşma kapsamında Toyota tarafından Toyota markası altında satılan araçların ağırlıklı olarak AB’de üretilmesidir. Komisyona göre ilgili taahhüt, otomotiv sektöründe markalar arasında platform paylaşımının olağan durumunu yansıtmaktadır. Sunulan ikinci taahhüt ise rakiplerin PSA’nın ve FCA’nın hafif ticari araçlara yönelik tamir ve bakım ağlarına erişimini kolaylaştırmak amacıyla PSA, FCA ve bunların tamir ağları arasındaki binek ve hafif ticari araçlara yönelik mevcut tamir ve bakım anlaşmalarında değişiklik yapılmasıdır. Ayrıca, rakiplerin hafif ticari araçlarını onarmak veya bu araçlara servis vermek için PSA/FCA araçlarını ve ekipmanlarını kullanan tamirciler üzerindeki her türlü yasağın kaldırılacağı taahhüt edilmiştir. Komisyona göre, ilgili taahhütler, işlemten sonra piyasada etkin rekabetin sürdürülmesini sağlayacak ve dolayısıyla Komisyonun rekabetçi kaygılarını giderecektir.

- (81) Bahse konu birleşme işleminin değerlendirildiği Kurul kararında, işlemin, brüt ağırlığı 3,5 tona kadar olan hafif ticari araçların üretimi ve satışı pazarında yaratabileceği endişelere dikkat çekilmiş ve söz konusu işlemin koordinasyon doğurucu etkiler vasıtasıyla piyasadaki etkin rekabeti önemli ölçüde sınırlandıracağı sonucuna ulaşılmıştır. İlâveten hem TOFAŞ’ın hem de FORD OTOSAN’ın yönetim kurulu başkanı olarak görev alan yönetim pozisyonu, FCA ile FORD OTOSAN arasında ortak bir üçüncü taraf hissedar ve birbirine bağlı yönetim olarak adlandırabilecek yapısal bağların mevcut olduğu şeklinde değerlendirilmiş ve bu bağın özellikle rakipler arasında stratejik ticari bilgilerin aktarımına olanak sağlayarak pazardaki izleme mekanizmasını güçlendiren temel unsurlardan biri olabileceği, tarafların ortak bir koordinasyon anlayışına varma güdüsünü ve koordinasyonu sürdürebilme imkânlarını artırabileceği değerlendirilmiştir. Kurulun rekabetçi endişelerini gidermek için FCA ve KOÇ HOLDİNG tarafından taahhütler sunulmuş, bu doğrultuda FCA ile FORD OTOSAN tarafından sunulan birbirine bağlı yönetimin sonlandırılmasını ve güvenlik duvarı tedbirlerinin alınmasını içeren taahhütlerin, planlanan işlem sonrasında FCA ile FORD OTOSAN arasında mevcut olan yapısal bağlar nedeniyle brüt ağırlığı 3,5 tona kadar olan hafif ticari araçlar pazarında oluşabilecek koordinasyon doğurucu rekabetçi endişeleri ortadan kaldıracığı değerlendirilmiş olup, sunulan taahhütler çerçevesinde işleme koşullu olarak izin verilmiştir.<sup>47</sup>
- (82) Bildirim konusu işlem, STELLANTIS TR’nin tek kontrolünün TOFAŞ tarafından devralınmasına ilişkindir. Bildirim Formunda sunulan bilgilere göre işlem, alıcı konumundaki TOFAŞ ile satıcı konumundaki Automobiles PSA, Opel GmbH ve Opel EU arasında 29.07.2023 tarihinde imzalanmış olan Hisse Satım Sözleşmesi uyarınca gerçekleştirilecektir.
- (83) 4054 sayılı Kanun’un 7. maddesi;

*“Bir ya da birden fazla teşebbüsün başta hâkim durum yaratılması ya da mevcut bir hâkim durumun güçlendirilmesi olmak üzere ülkenin bütünü yahut bir kısmında herhangi bir mal veya hizmet piyasasındaki etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuracak şekilde birleşmeleri veya herhangi bir teşebbüsün ya da kişinin diğer bir teşebbüsün mal varlığını yahut ortaklık paylarının tümünü veya bir kısmını ya da kendisine yönetimde hak sahibi olma yetkisi veren araçları, miras yoluyla iktisap durumu hariç olmak üzere, devralması hukuka aykırı ve yasaktır.”*

<sup>47</sup> Kurulun 30.12.2020 tarihli ve 20-57/794-354 sayılı kararı.

hükmünü haizdir. Bu kapsamda, dosya konusu işlemin niteliğinin ilgili Kanun maddesi gereğince incelenmesi gerekmektedir.

(84) 2010/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesinde;

*“Kontrolde kalıcı değişiklik meydana getirecek şekilde;*

*a) İki veya daha fazla teşebbüsün birleşmesi ya da*

*b) Bir veya daha fazla teşebbüsün tamamının ya da bir kısmının doğrudan veya dolaylı kontrolünün, hisse ya da mal varlığının satın alınmasıyla, sözleşmeyle veya diğer bir yolla bir ya da daha fazla teşebbüs veya hâlihazırda en az bir teşebbüsü kontrol eden bir ya da daha fazla kişi tarafından devralınması, Kanunun 7 nci maddesi kapsamında birleşme veya devralma işlemi sayılır.”*

hükmüne yer verilmiştir. 2010/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesi uyarınca 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi kapsamında bir birleşme veya devralma işlemi ancak kontrolde kalıcı değişiklik meydana getiren işlemleri kapsamaktadır.

(85) Yukarıda “Bildirime Konu İşlem” ve “İşlem Tarafları” başlıklı bölümlerde işlem taraflarının hissedarlık yapılarına, kontrol yapılarına ve karar alma mekanizmalarına ilişkin detaylı bilgi verilmiş olup bu kapsamda STELLANTIS TR'nin tek kontrolünün dolaylı olarak STELLANTIS'e ait olduğu, TOFAŞ'ın ise KOÇ HOLDİNG ve STELLANTIS tarafından ortak kontrol edilen tam işlevsel bir ortak girişim olduğu tespitinde bulunulmuştur.

(86) Bildirime konu işlemin değerlendirilmesi açısından, işlem sonrasında STELLANTIS TR'nin şu anki faaliyetlerine devam edip etmeyeceği ve faaliyetlerini işlem taraflarından bağımsız olarak sürdürüp sürdürmeyeceği bilgisi talep edilmiştir. Bu kapsamda işlem taraflarınca, TOFAŞ'ın STELLANTIS TR'nin işlem sonrası faaliyetlerinde bir değişiklik planlamadığı, bu kapsamda TOFAŞ'ın STELLANTIS TR'nin yönetim yapısında herhangi bir ana şirkete veto hakkı tanınması veya yönetim kurulu üye sayısı bakımından çoğunluk sağlaması gibi bir uygulamada bulunmayacağı ve STELLANTIS TR'nin belirli bir süre ayrı bir tüzel kişilik olarak faaliyetlerine devam edeceği belirtilmiştir. Aynı cevabi yazıda TOFAŞ'ın KOÇ HOLDİNG ve STELLANTIS tarafından ortak kontrol edilmesi nedeniyle işlem sonrasında STELLANTIS TR'nin nihai olarak STELLANTIS'in ve KOÇ HOLDİNG'in ortak kontrolünde olacağından bahsedilebilecek ise de STELLANTIS TR'nin temel olarak tam işlevsel bir ortak girişim olan TOFAŞ tarafından kontrol edileceği ve yönetileceği ifade edilmiştir.

(87) Öte yandan, işlemin asıl amacının STELLANTIS TR'nin TOFAŞ ile aynı ekonomik bütünlük altına girmesi ve ardından TOFAŞ bünyesine dâhil edilmesi olduğu dile getirilmiştir. TOFAŞ'ın, işlem kapsamında STELLANTIS TR'nin tek kontrolünü devralacağı ve (.....) planlandığı, tek ekonomik bütünlük kavramı çerçevesinde değerlendirildiğinde STELLANTIS TR'nin TOFAŞ'tan bağımsız bir şekilde faaliyetlerini sürdürmesinin söz konusu olmayacağı belirtilmiştir.

(88) Sonuç olarak, TOFAŞ'ın, işlem kapsamında STELLANTIS TR'nin tek kontrolünü devralacağı ve (.....) planlandığı hususu, rekabet hukukundaki tek ekonomik bütünlük kavramı çerçevesinde değerlendirildiğinde, STELLANTIS TR'nin TOFAŞ'tan bağımsız bir şekilde faaliyetlerini sürdürmesinin söz konusu olmayacağı, işlemin ilerleyen dönemde birleşme etkisi göstereceği, bu kapsamda bildirime konu işlemin devre konu teşebbüs üzerinde tek kontrolden dolayı ortak kontrole geçiş şeklinde STELLANTIS TR'nin kontrol yapısında kalıcı değişiklik yaratacağı, buna karşın piyasadaki faaliyetleri bakımından hissedarları KOÇ HOLDİNG'den ve STELLANTIS'ten bağımsız, tam işlevsel bir ortak girişim niteliğini haiz TOFAŞ'ın -Birleşme ve Devralmalarda İlgili

Teşebbüs, Ciro ve Yan Sınırlamalar Hakkında Kılavuz'un 16. paragrafında yer alan *"Bir ortak girişim şirketinin, başka bir şirketin kontrolünü devraldığı işlemlerde, ortak girişimin kendisi ya da ana şirketlerin her biri ayrı ayrı ilgili teşebbüs olarak kabul edilebilir."* hükmü çerçevesinde- devralan taraf olduğu ve işlemin 2010/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesindeki esaslar çerçevesinde bir devralma işlemi olduğu kanaatine ulaşılmıştır.

- (89) 2010/4 sayılı Tebliğ'in 7. maddesinin ilk fıkrasına göre bir birleşme veya devralmanın Kurul iznine tabi olabilmesi için *"işlemin taraflarının Türkiye ciroları toplamının yedi yüz elli milyon TL'yi ve işlem taraflarından en az ikisinin Türkiye cirolarının ayrı ayrı iki yüz elli milyon TL'yi"* veya *"devralma işlemlerinde devre konu varlık ya da faaliyetin, birleşme işlemlerinde ise işlem taraflarından en az birinin Türkiye cirosunun iki yüz elli milyon TL'yi ve diğer işlem taraflarından en az birinin dünya cirosunun üç milyar TL'yi"* aşması gerekmektedir. İşlem taraflarının cirolarına aşağıdaki tabloda yer verilmektedir:

Tablo 4: İşlem Taraflarının 2023 Yılı Ciro Bilgileri

| İlgili Teşebbüsler | Türkiye Cirosu (₺)    | Dünya Cirosu (₺) |
|--------------------|-----------------------|------------------|
| TOFAŞ              | (.....)               | (.....)          |
| STELLANTIS TR      | (.....) <sup>48</sup> | (.....)          |
| TOPLAM             | (.....)               | (.....)          |

Kaynak: TOFAŞ'ın cevabi yazısı.

- (90) Yukarıda yer verilen ciro bilgileri dikkate alındığında, 2010/4 sayılı Tebliğ'in 7. maddesinin birinci fıkrasının (a) ve (b) bentlerinde öngörülen ciro eşikleri aşıldığından, bildirim konusu işlemin Kuruldan izin alınması gereken bir devralma işlemi olduğu anlaşılmıştır.

## G.5.2. Yoğunlaşma Değerlendirmesi

### G.5.2.1. Teorik ve Hukuki Çerçeve

- (91) 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesinde; bir ya da birden fazla teşebbüsün başta hâkim durum yaratılması ya da mevcut bir hâkim durumun güçlendirilmesi olmak üzere ülkenin bütünü yahut bir kısmında herhangi bir mal veya hizmet piyasasındaki etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuracak şekilde birleşmeleri veya devralma işlemi gerçekleştirmeleri yasaklanmaktadır. 2010/4 sayılı Tebliğ ile 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesine göre hukuki geçerlilik kazanabilmesi için Kurula bildirilerek izin alınması gereken birleşme ve devralmalar ile bu işlemlerin bildirimine ilişkin usul ve esaslar belirlenmiştir.
- (92) Bu düzenlemeler çerçevesinde Kurul, izne tabi bir birleşme veya devralma işlemini değerlendirirken işlemin etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucuna yol açıp açmayacağını dikkate almaktadır. 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesinde de ifade edildiği üzere, etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması, başta işlem sonucunda hâkim durum yaratılması ya da mevcut bir hâkim durumun güçlendirilmesi suretiyle söz konusu olmaktadır. Birleşme ve devralmaların, 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesini ihlal edip etmediğine yönelik değerlendirmeler, ilk olarak hâkim durum kavramı üzerine kurulmakta ve işlem sonucunda hâkim durum yaratılması veya mevcut hâkim durumun güçlendirilmesi, birleşme ve devralmaların etkin rekabeti önemli ölçüde azaltıp azaltmadığının belirlenmesinde esas alınacak rekabete ilişkin zararın önemli göstergelerinden biri olmaktadır. Rekabet hukukunda aynı ilgili ürün pazarlarındaki

<sup>48</sup> (.....)

mevcut ve potansiyel rakipler arasında gerçekleşen birleşme ve devralma işlemleri yatay birleşme ve devralmalar olarak tanımlanmaktadır.

- (93) Yatay Birleşme ve Devralmaların Değerlendirilmesi Hakkında Kılavuz (Yatay Kılavuz)'a göre, piyasalarda pazar gücünün önemli ölçüde artırılması neticesinde, bir veya daha fazla teşebbüs kârlı bir şekilde fiyatları artırabilme, üretim miktarını düşürebilme, mal veya hizmetlerin kalitesini veya çeşidini azaltabilme ya da yenilikleri azaltabilme veya geciktirebilme imkânına sahip olabilmektedir. Ürünün tüketici gözündeki değerini belirleyen fiyat dışındaki fonksiyonellik, dayanıklılık, güvenilirlik, tasarım, performans veya güvenlik gibi ürün özellikleri şeklinde tanımlanabilecek olan kalite, tüketicilerin alım kararlarında sıklıkla merkezi rol oynayabilmektedir. Birleşmeler tek taraflı etkiler yoluyla fiyat artışlarına sebep olabildiği gibi ürün kalitesinde de azalmaya yol açabilecektir. Yatay Kılavuz'da bir birleşme devralma işleminin değerlendirilmesinde dikkate alınması gereken başkaca unsurların da varlığı belirtilmiştir. Nitekim Kılavuz'un 11. paragrafında, "*Kurul bir birleşme işleminin rekabeti sınırlayıcı etkilerinin yanı sıra alıcı gücü, giriş engelleri, işlemin sağlayacağı muhtemel etkinlik kazanımları gibi dengeleyici unsurları da dikkate alır.*" ifadesine yer verilmiştir. Yatay Kılavuz'da yatay birleşmelerin rekabet karşıtı etkileri, tek taraflı etkiler ile koordinasyon doğurucu etkiler olarak ikiye ayrılmıştır<sup>49</sup>. Dosya kapsamında tarafların faaliyetlerinin yatay olarak örtüştüğü etkilenen pazarlara ilişkin değerlendirmelere zemin hazırlaması adına tek taraflı ve koordinasyon doğurucu etkilerin teorik ve hukuki çerçevesine aşağıda yer verilmiştir.

#### G.5.2.1.1. Tek Taraflı Etkiler

- (94) Birleşme işleminin tek taraflı etkileri, birleşen teşebbüsün fiyatları bağımsız olarak arttırma güdüsüne ve yeteneğine sahip olması durumunda fiyatlar üzerinde ortaya çıkabilecek etki şeklinde ifade edilebilir. Yatayda gerçekleşen bir birleşme devralma işlemi, teşebbüs üzerindeki önemli rekabetçi baskıların ortadan kalkmasına ve böylece teşebbüsün pazar gücünü artırmak suretiyle bir pazardaki etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılmasına yol açabilir. Böyle bir işlemin ilk etkisi, işlemin tarafları arasında mevcut olan rekabetin ortadan kalkmasıdır. Bununla birlikte, aynı pazarda faaliyette bulunan ve işlem tarafı olmayan teşebbüsler de, söz konusu birleşme işlemi sonucunda azalan rekabetçi baskıdan yararlanabilecek ve pazarda önemli derecede fiyat artışı yaşanabilecektir. Bu nitelikte tek taraflı etkilere yol açan bir birleşme, en yakın rakibinden kayda değer ölçüde fazla pazar payına sahip olacak teşebbüs bakımından, başta hâkim durum yaratmak veya mevcut hâkim durumu güçlendirmek suretiyle olmak üzere etkin rekabeti önemli ölçüde azaltabilecektir.<sup>50</sup> Bu tür

<sup>49</sup> ABD birleşme devralma değerlendirmelerini FTC'nin Birleşme Devralma Kılavuzu ile yapmaktadır. 18 Aralık 2023'te yayımlanan Kılavuz, yakın rakiplerin birleşmelerinden kaynaklanan "tek taraflı etkiler" kavramlarını da içermekte ve genişletmektedir. Buna göre birleşen teşebbüsler arasında rekabetin durumunu değerlendirmek üzere bazı göstergelere yer verilmiş, tek taraflı etkiler ve koordinasyon doğurucu etkiler şeklinde bir ayırım yapılmamıştır. Merger Guidelines U.S. Department of Justice and the Federal Trade Commission 4.2.D: "*Birleşen teşebbüsler arasındaki rekabet, (1) birleşen firmaların pazar payları nispeten yüksek olduğunda; (2) birleşen teşebbüslerin ürünleri nispeten birbirinden farklılaşmadığında; (3) talebin pazar esnekliği nispeten düşük olduğunda; (4) baskılanan çıktı üzerindeki marj nispeten düşük olduğunda ve (5) birleşmeyen rakiplerin arz tepkileri nispeten küçük olduğunda daha büyüktür.*"

<sup>50</sup> ABD'nin Birleşme Devralma Kılavuzu 2.6: "*Yetkililer, bir birleşmenin hâlihazırda hâkim olan bir konumu sağlamlaştırdırıp sağlamlaştırmayacağını veya genişletip genişletmeyeceğini değerlendirmektedir. Bu analizi gerçekleştirmek için, yetkililer öncelikle birleşen firmalardan birinin doğrudan kanıtlara veya kalıcı pazar gücünü gösteren pazar paylarına dayalı olarak hâkim durumda olup olmadığını değerlendirir. Örneğin, pazar gücünün sürekliliği, giriş engellerinin mevcut olduğunu, daha fazla yerleşmenin bir tekel yaratma eğiliminde olabileceğini ve yeni rekabetçi kısıtlamaların veya*

birleşmelerin etkisi ABD’de de Clayton Yasası’nın 7. bölümünü ihlal edecek şekilde "rekabeti önemli ölçüde azaltmak" veya "tekel yaratma eğiliminde olmak" şeklinde görülmektedir.

- (95) Birleşen teşebbüslerin pazar payının yüksek olması, birleşme taraflarının yakın rakip olması, müşterilerin sağlayıcı değiştirme olanaklarının kısıtlı olması, birleşmenin pazarda rekabetçi baskı yaratabilecek bir oyuncuyu ortadan kaldırması, rakiplerin fiyat artışları karşısında üretimlerini veya kapasitelerini artırmasının mümkün olmaması gibi durumlarda, tek taraflı etkiler yoluyla rekabeti sınırlama ihtimali yükselmektedir. Bu kapsamda, Yatay Kılavuz’da tek taraflı etkileri değerlendirmek için sayılan etkenlere yer verilmiş olup, bu etkenlerin birlikte değerlendirilmesi gerektiği, ancak her birinin aynı anda var olması gibi bir şartın aranmadığı ifade edilmiştir. Yatay Kılavuz’da örnek mahiyetinde değinilen bu etmenlere ilişkin açıklamalara bu başlık altında aşağıda yer verilecektir.
- (96) Yatay Kılavuz’un 27. paragrafına göre, birleşme taraflarının sahip olduğu pazar payının incelenmesi, tek taraflı etkileri değerlendirmek bakımından gereklidir. Teşebbüslerin pazar payları ve pazar paylarındaki artışlar, pazar gücüne ve pazar gücündeki artışlara dair ilk ve en önemli göstergedir. AB Yatay Birleşme ve Devralmaların Değerlendirilmesi Hakkında Rehber (Yatay Rehber)<sup>51</sup> bir birleşmeden kaynaklanması muhtemel tek taraflı etkileri etkileyebilecek bir dizi faktörü ele almaktadır. Bunlardan biri de birleşen firmaların pazar paylarıdır.<sup>52</sup> Çoğu birleşme işleminde AB makamları, farklılaştırılmış ürünlere sahip pazarlarda bile birleşmeye özgü tek taraflı etkileri değerlendirmek için HHI değerini ve birleşen teşebbüslerin pazar paylarını kullanmaktadır.<sup>53</sup> Farklı bir indeks olarak Brüt Yukarı Yönlü Fiyat Endeksi (*Gross Upward Pricing Pressure Index*, GUPPI) de teşvik edilen giriş, verimlilik ve ürün yeniden konumlandırmasının yokluğunda birleşen taraflar için yukarı doğru fiyatlandırma güdüsünü göstermeyi amaçlamaktadır. GUPPI testi, ekonomistlerin bir teşebbüsün birleşme sonrası fiyatları artırmaya yönelik güdüsünün ölçülebilirliğini sağlamak için geliştirdiği bir araçtır.<sup>54</sup>
- (97) GUPPI tahminleri genellikle “tolere edilebilir” olduğu varsayılan bir eşikle karşılaştırılmaktadır. Örneğin, GUPPI değeri %5’ten veya %10’dan büyük ise, birleşmenin rekabet endişelerini artırabileceği kabul edilmektedir.<sup>55</sup> GUPPI’nin formülizasyonu şu şekildedir: A firmasının B firmasını satın aldığı varsayımında, A

*aksaklıkların ortaya çıkmasından önemli faydalar sağlanacağını gösterebilir. Yetkililer hâkim durumdaki firmaları içeren birleşmeleri, bu hâkimiyetin kaynaklarına ilişkin kanıtlar bağlamında değerlendirir ve birleşmenin bu kaynaklarla ne ölçüde ilişkili olduğuna, bunları ne ölçüde güçlendirdiğine veya tamamladığına odaklanır.”* şeklinde hüküm altına alınmıştır.

<sup>51</sup> Guidelines on the Assessment of Horizontal Mergers under the Council Regulation on the Control of Concentrations between Undertakings (2004) 27. paragrafı da benzer yönde bir hüküm içermektedir.

<sup>52</sup> Panagiotis N. Fotis, Michael L. Polemis & Konstantinos Eleftheriou, Unilateral effects of partial acquisitions: consistent calculation of GUPPI under horizontal merger guidelines within the EU, *Economia e Politica Industriale Journal of Industrial and Business Economics*, ISSN 0391-2078 Volume 44, Number: 3 Erişim Tarihi: 06.02.2024

<sup>53</sup> Merger Guidelines U.S. Department of Justice and the Federal Trade Commission 2.1. “Yetkililer yoğunlaşma seviyelerini genellikle HHI kullanarak ölçmektedir, bunun yerine piyasadaki önemli rakiplerin sayısını kullanarak piyasa yoğunlaşmasını ölçebilirler. Bu ölçüt en çok, önemli rakipler ile daha küçük rakipler arasında pazar payında bir uçurum olduğunda veya ilgili pazardaki payları ölçmenin zor olduğu durumlarda kullanışlıdır.”

<sup>54</sup> Bkz. <https://media.crai.com/sites/default/files/publications/Economic-Tools%20for-Evaluating-Competitive-Harm-in-Horizontal-Mergers.pdf> Erişim Tarihi: 05.03.2024

<sup>55</sup> Kurulun 30.12.2020 tarihli ve 20-57/794-354 sayılı kararı.

firması 1. ürünü P1 fiyatından satar ve B firması 2. ürünü P2 fiyatından satarsa, ürün 1 için GUPPI aşağıdaki formül kullanılarak hesaplanır:

$$\text{GUPPI} = (\text{ürün 1'den 2'ye sapma oranı}) \times (\text{ürün 2'nin kâr marjı}) \times (P2/P1)^{56}$$

Yatay birleşme kılavuzları, GUPPI'nin orantılı olarak küçük olması durumunda, bir birleşmenin önemli tek taraflı etkilere yönelik endişelere yol açma ihtimalinin düşük olduğunu göstermektedir. Uygulamada bu miktarın genellikle %5'ten az olduğu kabul edilmektedir. Buna karşılık, eğer GUPPI %10 veya daha fazla ise ve dengeleme verimliliği yoksa, birleşmenin önemli tek taraflı etkilere yol açması muhtemel görülmektedir. Bu nedenle, GUPPI daha yüksek olduğunda, birleşen teşebbüsün fiyatları artırma konusunda daha fazla baskıyla karşı karşıya kalması beklenmektedir. Buna göre diğer her şey eşit olduğunda, saptırma oranı ne kadar yüksek olursa, GUPPI'nin de o kadar yüksek olacağı değerlendirilmektedir. Sonuç olarak birleşen teşebbüs fiyatları artırdığında, satışların azalması konusunda birleşme öncesine kıyasla daha az endişe duyacaktır. Dolayısıyla ürün 2'nin kârlılığını gösteren marj ne kadar yüksek olursa GUPPI'nin de o kadar yüksek olması beklenmektedir. GUPPI formülünün belirli sektör detaylarına ilişkin farklı varsayımlara dayanan farklı versiyonları bulunmaktadır. Bir birleşmenin tek taraflı etkileri değerlendirilirken, genellikle talep tarafı çeşitli faktörleri barındıran GUPPI ve diğer birçok test gibi statik analizlerde, birleşmenin olası rekabetçi etkilerinin tam olarak anlaşılabilmesi adına bu testlerin diğer analizlerle birlikte dikkate alınması gerekmektedir. Tek taraflı etki analizleri genellikle, bir birleşmenin bir firmanın fiyat artırma güdüsünü nasıl etkileyeceğine dair statik bir görünüm sağlamaktadır. Ancak birleşme veya birleşme sonrası fiyat artışı sonucunda piyasa koşullarının değişmesi muhtemelse, geçmiş bilgilere dayalı basit bir tek taraflı etki analizi yanıltıcı olabilecektir. Tek taraflı etkileri dengeleyen önemli bir faktör olan verimlilik, birleşen teşebbüsün marjinal maliyetlerini azaltarak satılan her birim ürün için teşebbüsün kârını artıracak ve dolayısıyla teşebbüsü satışlarını artırmaya teşvik edebilecektir. Satış artırma yollarından bir diğeri ise ürün fiyatlarını düşürmektir. Bu çerçevede verimliliğin, teşebbüsün fiyat artırma güdüsünü azaltabilen ve hatta tersine çevirebilen bir unsur olduğu söylenebilecektir.

<sup>56</sup> BMW, Mercedes'i satın alırsa GUPPI hesaplaması ( $\text{GUPPI} = (\text{ürün 1'den 2'ye sapma oranı}) \times (\text{ürün 2'nin kâr marjı}) \times (P2/P1)$ ) BMW ve Mercedes Benz için GUPPI'nin %16,5 olduğunu gösterir.  $\%60 \times \%25 \times (55.000 \text{ ABD doları}/50.000 \text{ ABD doları})$ . %16,5'lik bir GUPPI, önemli miktarda yukarı yönlü fiyat baskısına işaret etmektedir. Bu ölçüye göre, BMW'nin Mercedes'i satın alması, birleşme sonrasında önemli bir fiyat artışı riskini beraberinde getirmektedir. Bu, yakın ikame olarak görülebilecek olanların varsayımsal birleşmesi ile tutarlıdır. BMW, Honda'yı satın alırsa, GUPPI testi BMW ve Honda için GUPPI'nin %0,9 ( $\%15 \times \%10 \times (30.000 \text{ ABD doları}/50.000 \text{ ABD doları})$ ) olduğunu göstermektedir. %0,9'luk bir GUPPI, küçük miktarda yukarı yönlü fiyat baskısına işaret etmektedir. Bu ölçüme göre, BMW'nin Honda'yı satın almasının birleşme sonrasında önemli bir fiyat artışına yol açması pek mümkün görünmemektedir. Bu, uzak (yakın olmayan) ikameler olarak görülebilecek olanların varsayımsal birleşmesi ile tutarlıdır. Bu GUPPI hesaplamaları, yatay birleşme kılavuzlarının en son versiyonunda önemi azalmış olan pazar tanımının sınırlarına dayanmamaktadır. BMW'nin Mercedes'i satın aldıktan sonra fiyatları artırma güdüsünün artıp artmayacağını belirlemek için tüm otomobil pazarından ayrı olarak premium otomobil pazarının var olup olmadığını belirlemek gereksizdir. GUPPI sonuçları, BMW ile Mercedes arasındaki bir birleşmenin pazar tanımından bağımsız olarak önemli tek taraflı etkilere neden olabileceğine işaret etmektedir. İlgili pazar, BMW ve Mercedes'in toplam pazar payının yalnızca %20 olduğu otomobil pazarının tamamı olarak tanımlansa dahi, birleşme sonrasında önemli bir fiyat artışı riski söz konusu olacaktır. Bu örnek aynı zamanda fiili saptırma oranları ile pazar paylarının temsili olarak kullanılması arasındaki farkı da vurgulamaktadır. Bu örnekte BMW ve Mercedes'in gerçek sapma oranı %60'tır. Ancak, tüm arabaların eşit derecede yakın ikame olduğu varsayılarak, firmaların pazar payları temsili olarak kullanıldığında, BMW ve Mercedes'in tahmini saptırma oranı yalnızca %11'dir ( $\%10/(\%100-\%10)$ ) olarak hesaplanmıştır).

<https://media.crai.com/sites/default/files/publications/Economic-Tools%20for-Evaluating-Competitive-Harm-in-Horizontal-Mergers.pdf>.

GUPPI ile verimlilik arasındaki denge bakımından ise, eğer verimlilik oranı GUPPI'ye eşit veya ondan daha büyükse, birleşmenin tek taraflı etkilere yol açmasının muhtemel olmadığı anlaşılmaktadır.<sup>57</sup>

- (98) Yukarıda da yer verildiği üzere analiz, işlem sonrasında devralanın fiyatları artırma yöneliminin büyüklüğünü değerlendirmek için kıyaslama sağlamaktadır. GUPPI, birleşik teşebbüsün birleşme sonrası fiyatlandırma güdülerini etkileyen iki önemli faktörü dikkate almaktadır. Bunlar: (i) Teşebbüsün sattığı üründen elde ettiği marj (veya kar), (ii) Müşterileri birleşme ortağına yönlendirme oranı (yönlendirme oranı). GUPPI ile satışlardan kaçının yeniden elde edildiği (yönlendirme oranıyla ölçülen) ve yeniden elde edilen satışların kârlılığı (marjla ölçülen) analiz edilerek, teşebbüsün işlem sonrasında kaybedilen satışlardan elde ettiği karın ne kadarının geri kazanıldığı ölçülmektedir. Bu sayede, birleşmenin, teşebbüsü fiyatlarını artırmaya ne kadar istekli duruma getirdiği gösterilmektedir. GUPPI, genellikle farklılaştırılmış ürün pazarlarında olduğu gibi, pazarların tanımlanmasının zor olabileceği durumlarda rekabetin yakınlığını değerlendirmek için yararlı bir araç olabilecektir.<sup>58</sup> Bu nedenle işlem taraflarından binek araçlar (SUV gövde tipi dâhil olmak üzere B ve C segmentleri için) ve hafif ticari araçlar (0-3,5 ton ve 3,5-6 ton için ayrı ayrı) bakımından ayrı ayrı olmak üzere GUPPI analizi yapılarak Kuruma iletilmesi talep edilmiştir.
- (99) Tarafların 2023 yılı pazar payları dikkate alınarak sunulan analiz doğrultusunda, işlemin SUV gövde tipi dâhil olmak üzere B ve C segment binek otomobiller pazarıyla 0-3,5 ton arası hafif ticari araçlar ve 3,5-6 ton arası hafif ticari araçlar pazarında tüketiciler üzerinde tek taraflı fiyat etkilerinin kısıtlı olacağı, birleşmenin ilgili alt pazarlarda ve segmentlerde tekel gücüyle veya rekabetin önemli ölçüde azalmasıyla sonuçlanmasının muhtemel olmadığı, işlemin ilgili pazarlarda rekabeti önemli ölçüde azaltacak bir fiyat artışı yaratma olasılığının düşük olduğu belirtilmektedir. Bu kapsamda STELLANTIS TR'den TOFAŞ'a zımni sapma oranlarının aşağıdaki tablodaki gibi olduğu belirtilmiştir.

Tablo 5: STELLANTIS TR'den TOFAŞ'a Zımni Sapma Oranları

| Segment                                                    | Zımni Sapma Oranı |
|------------------------------------------------------------|-------------------|
| 0-3,499 Ton Hafif Ticari Araçlar Pazarı                    | (.....)           |
| 3,5-6 Ton Hafif Ticari Araçlar Pazarı                      | (.....)           |
| B Segmenti (SUV Gövde Tipi Dâhil) Binek Otomobiller Pazarı | (.....)           |
| C Segmenti (SUV Gövde Tipi Dâhil) Binek Otomobiller Pazarı | (.....)           |
| Kaynak: TOFAŞ'ın cevabi yazısı.                            |                   |

- (100) Tabloda sunulan veriler çerçevesinde, 0-3,499 ton hafif ticari araçlar pazarı için hesaplanan (.....)'lik zımni sapma oranının, STELLANTIS TR'nin fiyat artışı, üretimin durdurulması, başka bir pazara geçiş gibi herhangi bir nedenle kaybettiği her 100 satışın (.....)'sinin TOFAŞ'a aktarılacağı anlamına geldiği, bahse konu segmentte taraflar arasında orta seviyede ikame edilebilirlik bulunduğu, bunun sonucunda TOFAŞ'ın 0-3,499 ton hafif ticari araçlarını, STELLANTIS TR'nin hafif ticari araçlarının yakın ikamesi olarak gören bir tüketici grubunun var olduğu, bunun yanı sıra diğer markaların tercih edilebileceği veya farklı araç kategorilerini tercih edebilecek önemli bir kitlenin olduğu belirtilmiştir. İlaveten orta seviyede ikame durumunun, hafif ticari

<sup>57</sup> Practice Note, How Antitrust Agencies Analyze M&A: Efficiencies (<http://us.practicallaw.com/3-383-7854>).

<sup>58</sup> Bkz. Yatay Birleşmelerde İlgili Pazarın Analiz Edilmesi (<http://us.practicallaw.com/6->) 518-5514

araçlar pazarında tekелci veya hâkim durum yaratacak kadar önemli bir rakibi ortadan kaldıracığı sonucuna işaret etmeyeceği ifade edilmiştir.

- (101) 3,5-6 ton hafif ticari araçlar pazarı için hesaplanan (.....)'lik zımni sapma oranının STELLANTIS TR'nin fiyat artışı, üretimin durdurulması, başka bir pazara geçiş gibi herhangi bir nedenle kaybettiği her 100 satışın (.....)'inin TOFAŞ'a aktarılacağı anlamına geldiği, bahse konu pazarda tarafların araçları arasında düşük düzeyde ikame edilebilirlik bulunduğu, bunun sonucunda STELLANTIS TR'den ayrılan tüketicilerin, TOFAŞ'ın teklifini bir sonraki en iyi seçim olarak görme olasılıklarının yüksek olmadığı, bunun yerine diğer rakiplerin veya farklı araç kategorilerinin tercih edilebileceği, sonuç olarak bu pazarda dosya konusu işlemin gerçekleşmesi durumunda, taraflar arasındaki rekabetin önemli ölçüde azalma ihtimalinin düşük olduğu belirtilmiştir.
- (102) Binek otomobiller pazarında B segmenti için hesaplanan (.....)'lik zımni sapma oranının STELLANTIS TR'nin fiyat artışı, üretimin durdurulması, başka bir pazara geçiş gibi herhangi bir nedenle kaybettiği her 100 satışın (.....)'inin TOFAŞ'a aktarılacağı anlamına geldiği, bunun tüketicilerin STELLANTIS TR ve TOFAŞ'ı binek otomobiller pazarında B segmenti alt kırılımında yakın ikame olarak görmedikleri sonucunu doğurduğu, bu durumda STELLANTIS TR'den ayrılan tüketicinin çoğunlukla TOFAŞ dışındaki markalara yöneldiği, sonuç olarak bu pazarda dosya konusu işlemin gerçekleşmesi durumunda, taraflar arasındaki rekabetin önemli ölçüde azalma ihtimalinin düşük olduğu dile getirilmiştir.
- (103) Binek otomobiller pazarında C segmenti için hesaplanan (.....)'lik zımni sapma oranının STELLANTIS TR'nin fiyat artışı, üretimin durdurulması, başka bir pazara geçiş gibi herhangi bir nedenle kaybettiği her 100 satışın (.....)'sinin TOFAŞ'a aktarılacağı anlamına geldiği, bunun tüketicilerin STELLANTIS TR ve TOFAŞ'ı binek otomobiller pazarında C segmenti alt kırılımında mükemmel ikame olarak görmedikleri sonucunu doğurduğu, bu durumda STELLANTIS TR'den ayrılan tüketicilerin çoğunluğunun, TOFAŞ dışındaki markaları tercih edebildiği, sonuç olarak bu pazarda dosya konusu işlemin gerçekleşmesi durumunda, taraflar arasındaki rekabetin önemli ölçüde azalma ihtimalinin düşük olduğu ifade edilmiştir.
- (104) Taraflarca sunulan GUPPI analizinde anket temelli sapma oranlarına da yer verilmiştir. Bu doğrultuda, pazar payına dayalı sapma oranlarıyla bir ölçüde farklılaşsa da, dosya konusu işlemin gerçekleşmesi durumunda, ilgili pazarlarda taraflar arasındaki rekabetin önemli ölçüde azalmasının muhtemel olmadığı belirtilmiştir. Sonuç olarak pazar payına dayanarak hesaplanan GUPPI oranlarının %10 olan eşiğe uzak olduğu, dolayısıyla söz konusu dört pazarda da tüketiciler üzerinde tek taraflı fiyat etkilerinin kısıtlı olacağı, işlem neticesinde ilgili pazarlarda rekabetin önemli ölçüde azalmasının muhtemel olmadığı dile getirilmiştir.
- (105) İlâveten pazar payı işlemin tek taraflı etkileri bakımından önemli bir gösterge olmasına rağmen tek başına yeterli bir değerlendirme kriteri değildir. Birleşme tarafı teşebbüslerin pazar payları değerlendirildikten sonra işlem tarafları ile pazarda faaliyet gösteren diğer teşebbüsler arasındaki rakiplik ilişkisi ve bu rakiplik ilişkisinde pazarın homojen olup olmaması da önem arz etmektedir. Farklılaştırılmış ürünlerin söz konusu olduğu bir ilgili pazarda, bazı ürünler daha yakın ikamedirler. Birleşme taraflarının ürünleri arasındaki ikame oranı ne kadar yüksekse, birleşik teşebbüsün fiyatları önemli ölçüde artırma olasılığı da o derece yüksek olacaktır ve ilgili birleşmenin başta hâkim durum yaratmak ya da mevcut hâkim durumu güçlendirmek suretiyle olmak üzere etkin rekabeti önemli ölçüde azaltma olasılığı da o kadar yüksek olacaktır. Rakip

teşebbüslerin ürünlerinin birleşen teşebbüslerin ürünleriyle ikame edilebilirliğinin yüksek olduğu durumlarda, birleşik teşebbüsün fiyatları artırma güdüsü sınırlanacaktır.<sup>59</sup> Böyle bir durumda, işlem tarafları arasındaki rekabet, ilgili pazardaki rekabetin önemli bir kaynağı olması nedeniyle, yapılacak analizin merkezinde olacaktır. Bu nedenle hâkim durumun oluşturulması veya var olan hâkim durumun güçlendirilmesi sonucunun oluşup oluşmadığının değerlendirilmesi, dolayısıyla rekabet yakınlığının analizi önem teşkil etmektedir.

- (106) Rekabet yakınlığının analizi, özellikle farklılaştırılmış ürünlerin söz konusu olduğu pazarlarda, bir birleşmenin rekabetçi etkilerinin daha detaylı değerlendirmesine olanak sağlamaktadır. Birleşme tarafları kendi aralarında yakın rakip değilken birleşme tarafı olmayan diğer teşebbüslerle yakın rakip olmaları; birleşme taraflarının yakın rakip olmalarına göre daha az sakınca doğurabilecektir. Yakın ikame değerlendirilmesinde, birleşme taraflarının farklılaştırılmış ürünlerini kalite, görsellik, fiyat ve tüketiciler tarafından uygun görülebilecek diğer özellikler açısından karşılaştıran, tüketici tercihlerinin analizi gibi nitel bir analiz kullanılabilecektir. Yakın ikame ürünlere ilişkin analizde, pazardaki ürünlere ait pazar payları ve bunların zaman içindeki değişimleri, ürünlerin fiyatı veya pazarlama ve promosyon faaliyetleri bakımından zaman içerisinde gerçekleşen değişimler kullanılabilmektedir.
- (107) Homojen ürünlerin yer aldığı pazarlarda rakipler arasında yakın rekabet analizi bakımından ürün arzını artırma yeteneği önemlidir. Ürün arzını artırma yeteneği bulunan sektör oyuncularını, kapasite kısıtı olan oyunculardan daha güçlü bir rekabet baskısı uygulayabilmektedir. Bu incelemelere ek olarak birleşik teşebbüs ya da rakipler tarafından, ürünlerinin yeniden konumlandırılması ya da ürün hatlarının genişletilmesi gibi çoğu zaman yüksek batık maliyetli ve riskli durumların birleşik teşebbüsün fiyatları artırmaya olan etkisi de incelenebilecektir. Farklılaştırılmış ürün pazarlarında birleşmeden sonra pazardaki teşebbüsler tarafından, ürünlerinin yeniden konumlandırılması mümkün olabilirken, durumun fiyat üzerindeki etkilerine ve birleşen teşebbüslerin rakiplerinin ürün konumlandırmalarına bağlı olarak refah artırıcı sonuçlar yaratabileceğini de göz önünde bulundurmak gerekmektedir. Ancak ürünlerin yeniden konumlandırılmasının, bazı durumlarda üretimin durdurulması ve tüketiciye sunulan ürün çeşitliliğinin azalması ile de sonuçlanabileceğinin, ayrıca pazarda kalitenin önemli bir rekabet parametresi olduğu durumlarda birleşmenin fiyat üzerine etkilerinin yanı sıra tüketici refahı üzerindeki olası diğer etkilerin de dikkate alınması gerekmektedir.
- (108) Tek taraflı etkilerin değerlendirilmesinde incelenmesi gereken bir diğer husus, tüketicilerin sağlayıcı değiştirme olanaklarının sınırlı olup olmadığıdır. Birleşme taraflarının müşterisi olan tüketiciler tarafından, pazarda az sayıda alternatif sağlayıcı bulunması ya da sağlayıcı değişikliğinin önemli geçiş maliyetlerine katlanılmasını gerektirmesi gibi durumlarla karşılaşılabilecektir. Bu durumlarla karşılaşan tüketicilerin, fiyat düzeyindeki artışlara karşı korunmasız olmaları, birleşme işlemi ile ortaya çıkacak fiyat artışlarına karşı kendilerini savunma yetilerini azaltabilecektir.
- (109) Yatay Kılavuz'a göre tek taraflı etkilerin değerlendirilebilmesi için incelenmesi gereken bir diğer husus, rakiplerin fiyat artışları karşısında üretimlerini artırmalarının muhtemel olup olmadığıdır. Yatay Rehber'in 28. paragrafına göre: *"...önemli sayıda müşterinin birinci ve ikinci tercihleri olarak gördükleri ürünleri sunan iki üretici arasındaki birleşme,*

<sup>59</sup> Yatay Rehber'de de *"birleşen teşebbüslerin ürünleri arasındaki ikame edilebilirlik derecesi ne kadar yüksekse, birleşen teşebbüslerin fiyatları önemli ölçüde artırma olasılığının o kadar yüksek olacağı"* belirtilmektedir.

*önemli bir fiyat artışı yaratabilir".* Pazar koşullarının, birleşik teşebbüsün rakiplerinin, fiyat artışları karşısında üretim miktarlarını kayda değer biçimde artırmalarının olası olmaması halinde; birleşik teşebbüs, üretim miktarını, birleşme öncesinde tarafların toplam üretim miktarlarından daha aşağı düzeye düşürme ve böylece piyasa fiyatını artırma yönünde bir saike sahip olabilir. Birleşme işlemi, birleşik teşebbüse, çıktının azalması sonucunda fiyatların artmasından kaynaklanan yüksek marjların elde edildiği daha geniş bir satış tabanı sunarak üretim miktarını azaltması yönünde bir teşvik mekanizması sağlar. Ancak rakip teşebbüslerin yeterli kapasiteye sahip olması ve üretimi yeterli düzeyde artırmayı kârlı bulmaları halinde, birleşme işleminin hâkim durum yaratmak ya da mevcut bir hâkim durumu güçlendirmek suretiyle ya da diğer bir biçimde etkin rekabeti önemli ölçüde azaltması olası görünmemektedir.

- (110) Tek taraflı etkiler hem homojen hem de farklılaştırılmış ürünlerin bulunduğu pazarlarda ortaya çıkabilmektedir. Homojen ürünlerin bulunduğu pazarlarda arz tarafındaki değişkenler daha çok önem kazanırken, farklılaştırılmış ürünlerin bulunduğu pazarlarda talep tarafının incelenmesi önemlidir. Homojen ürünlerin bulunduğu bir pazarda birleşme tarafı olmayan rakip teşebbüslerin atıl kapasitelerinin fazla olması, tek taraflı etkilerin ortaya çıkması ihtimalini düşürmektedir. Farklılaştırılmış ürünlerin bulunduğu bir pazarda ise rakiplerin atıl kapasiteleri bulunsada dahi birbirine yakın ikame ürünler üreten teşebbüslerin birleşmesi, birleşen teşebbüsün fiyat artırmaya karşılık tüketicinin rakip sağlayıcıların ürünlerini tercih etmemesi, tek taraflı etkilerin ortaya çıkmasına neden olabilecektir.
- (111) Yatay Kılavuz'da tek taraflı etkilerin değerlendirilmesinde, birleşik teşebbüsün rakiplerin büyümesini önleyebilecek kapasitede olup olmasının incelenmesi gerektiği belirtilmektedir. Bazı birleşme işlemleri, gerçekleştirmeleri halinde birleşik teşebbüsün görece küçük mevcut rakiplerinin ya da potansiyel rakiplerinin büyümelerini daha da zorlaştıracak ya da rakiplerin rekabet etme yeteneklerini kısıtlayacak ve birleşik teşebbüsün bu yöndeki davranışlarını teşvik edecek niteliktedir. Böyle bir durumda, rakipler tek tek ya da birlikte, birleşik teşebbüsü fiyatları artırmaması ya da rekabete zarar verebilecek diğer eylemlerde bulunmaması yönünde baskı altında tutabilecek bir konumda olamayacaklardır. Yapılacak değerlendirmelerde, diğer faktörlerin yanında, birleşik teşebbüsün rakiplerine göre sahip olduğu finansal güç de göz önünde bulundurulması gereken bir husustur.
- (112) Son olarak Yatay Kılavuz'a göre, tek taraflı etkilerin değerlendirilmesi bakımından incelenmesi gereken bir husus de birleşmenin önemli bir rekabetçi gücü ortadan kaldırıp kaldırmadığıdır. Bazı teşebbüsler, faaliyette bulundukları pazarlardaki rekabetçi süreç üzerinde, pazar payları ve benzeri göstergelerin işaret ettiklerinden daha yüksek düzeyde etkiye sahip olabilmektedir. Bu nitelikteki bir teşebbüs kapsayan bir birleşme işlemi, özellikle ilgili pazarın yoğunlaşmış olduğu durumda, pazarın dinamiklerinde, ciddi ve rekabet karşıtı bir yönde değişikliğe yol açabilir. Yeniliğin önemli bir rekabetçi güç olduğu pazarlarda, bir birleşme, birleşik teşebbüsün pazara yenilikler getirme kapasitesini ve güdüsünü artırabilir.
- (113) Yukarıda yer verilen bilgiler ışığında özetle tek taraflı etkiler, birleşen teşebbüsün fiyatları bağımsız olarak artırma güdüsüne ve yeteneğine sahip olması durumunda fiyatlar üzerinde ortaya çıkabilecek etkiyi ifade etmektedir. Yatay Kılavuz'a göre bir birleşmenin, ilgili pazarda etkin rekabeti önemli ölçüde azaltacak nitelikte tek taraflı etkilere yol açıp açmayacağını belirleyen birçok etken bulunmaktadır. Yatay Kılavuz'da, bu faktörlerin hepsinin aynı anda mevcut olması gerekmez de, faktörlerin ayrı ayrı ele alındığında belirleyici olmayabileceği, bu nedenle birlikte değerlendirilmesi gerektiği ifade edilmektedir. Bu çerçevede dosya kapsamında tek taraflı etkilerin

değerlendirilmesi; birleşme taraflarının pazar payı, birleşme taraflarının yakın rakipliği, tüketicilerin sağlayıcı değiştirme olanakları, işlemin önemli bir rekabetçi gücü ortadan kaldırması gibi faktörler özelinde izleyen bölümlerde ele alınacaktır.

#### **G.5.2.1.2. Koordinasyon Doğurucu Etkiler**

- (114) Koordinasyon doğurucu etkiler, birleşme öncesinde davranışlarını uyumlaştırmadan faaliyet gösteren teşebbüslerin birleşme sonrasında koordinasyon yoluyla fiyatları yükseltme ya da rekabeti azaltma ihtimallerinin önemli ölçüde artmasını ifade etmektedir.<sup>60</sup> Birleşik teşebbüsün tek başına piyasa gücünü kullanmasından kaynaklanan tek taraflı etkilerin aksine, koordinasyon doğurucu etkiler pazardaki diğer teşebbüslerin uyumlu tepkilerine dayanmaktadır.<sup>61</sup>
- (115) Bazı pazarların yapısı, o pazarlarda faaliyet gösteren teşebbüslerin sürdürülebilir bir temelde, yüksek düzeydeki fiyatlar üzerinden satış yapmalarını amaçlayan bir davranış kalıbı benimsemelerini olası, iktisadi açıdan rasyonel ve dolayısıyla tercih edilebilir kılabilenmektedir. Yoğunlaşmış bir pazardaki bir birleşme işlemi, birlikte hâkim durum yaratmak ya da mevcut hâkim durumu güçlendirmek suretiyle etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılmasına yol açabilmektedir. Zira böyle bir işlem, pazardaki teşebbüslerin, 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında açık bir anlaşma yapmadan ya da uyumlu eyleme başvurmada, pazara ilişkin davranışlarını koordine etme ve fiyatları yükseltme yeteneklerini artırabilecektir. Bir birleşme işlemi, söz konusu işlem öncesinde davranışlarını koordinasyon içerisinde sürdüren teşebbüsler için mevcut koordinasyonu daha güçlü hale getirebilmekte ya da teşebbüslere daha yüksek fiyatlar üzerinden koordinasyon olanağı sağlayabilmektedir. Bununla birlikte, koordinasyon çeşitli şekillerde ortaya çıkabilmektedir. Bazı pazarlarda, en olası koordinasyon, fiyatların rekabetçi düzeyin üzerinde tutulmasını içerirken, bazı pazarlarda ise koordinasyon, üretimin ya da pazara sunulan yeni kapasitenin kısıtlanmasını amaçlayabilmektedir. Teşebbüsler ayrıca, coğrafi alana veya diğer müşteri özelliklerine göre ya da ihale piyasalarında sözleşmeleri kendi aralarında paylaşmak suretiyle pazarı bölme konusunda da koordinasyon içine girebilmektedir.<sup>62</sup>
- (116) Yatay Kılavuz'da koordinasyonun sürdürülebilir olmasının üç koşulun varlığına bağlı olduğu belirtilmiştir. Söz konusu koşullar;
- Koordinasyona dâhil olan teşebbüslerin, koordinasyon koşullarına uyulup uyulmadığını yeterli düzeyde izleyebilmeleri,
  - Koordinasyondan sapmaların tespit edilmesi halinde işletilecek birtakım caydırıcı mekanizmaların varlığı ve
  - Koordinasyon kapsamı dışındaki birimler tarafından koordinasyondan beklenen sonuçların tehlikeye sokulmaması
- olarak sayılmaktadır.
- (117) Yatay Kılavuz'da koordinasyon koşullarına dair ortak bir anlayışa varmanın mümkün ve koordinasyonun sürdürülebilir olup olmadığının incelenmesi bakımından, birleşme işleminin ilgili pazarın koşullarında ne gibi değişikliklere yol açtığının ortaya konulması gerektiği ifade edilmektedir. Bir pazarda faaliyette bulunan teşebbüslerin sayısındaki

<sup>60</sup> "Koordinasyon Doğurucu Etkiler" tanımı için bkz. <https://www.rekabet.gov.tr/tr/Sayfa/Yayinlar/rekabet-terimleri-sozlugu/terimler-listesi?icerik=c4c4a103-604a-4f62-a5bd-acbcbef011ae> Erişim Tarihi: 26.02.2024

<sup>61</sup> PRINCE, Jeffrey, "Coordinated Effects" <https://www.concurrences.com/en/dictionary/coordinated-effects> Erişim Tarihi: 26.02.2024

<sup>62</sup> Yatay Kılavuz para. 42.

azalma, koordinasyonu kolaylaştıran bir etken olabilmektedir. Bir birleşme işlemi, koordinasyon doğurucu etkilerin gerçekleşme olasılığını ya da ciddiyetini başka yollarla da artırabilmektedir. İlgili pazardaki koordinasyonu, rakiplerin fiyat artışlarını takip etmemek ya da koordinasyon içindeki rakiplerin tercih ettiklerinden farklı stratejik tercihler yürütme saiki içinde bulunmak suretiyle engelleyen veya bozan bir geçmişe sahip, oyunbozan bir teşebbüsün işlem taraflarından biri olması bu durumlara örnek olarak gösterilebilecektir. Birleşik teşebbüsün diğer rakiplerin stratejilerine benzer stratejiler benimsemesi halinde, işlem sonrasında pazarda kalan teşebbüsler daha kolay bir şekilde koordinasyon içine girebilecek ve ilgili birleşme işlemi koordinasyon olasılığını, sürdürülebilirliğini ya da etkinliğini artıracaktır.

- (118) Yatay Kılavuz'da koordinasyon doğurucu etkilerin değerlendirilmesinde, ilgili pazarın özelliklerine ilişkin, teşebbüslerin geçmiş davranışları ve pazarın yapısal özellikleri dâhil, her türlü mevcut verinin değerlendirilmesi gerektiği belirtilmektedir. Bu çerçevede, kritik verilerin kamuya açık olması, teşebbüs birlikleri aracılığıyla bilgilerin değiş tokuş edilmesi veya çapraz hissedarlıklar ya da ortak girişimler yoluyla bilgi paylaşımları koordinasyona varılmasında yardımcı olan etkenler olarak sayılmıştır. Çapraz hissedarlık ya da ortak girişimlere iştirak gibi yapısal bağlantıların teşebbüslerin davranışlarını uyumlaştırmalarını teşvik edici unsurlar arasında yer aldığı, bu nedenle, ilgili pazarın, koordinasyon kapsamındaki teşebbüslerin, ortak stratejiden sapan teşebbüsleri tespit etmelerini sağlayacak ve gerekirse doğru zamanda misillemede bulunmalarına olanak tanıyacak kadar şeffaf olması gerektiği ifade edilmiştir.
- (119) Yatay Kılavuz'da rakipler arasındaki koordinasyonun sürdürülebilirliğinin, bu koordinasyondan sapan teşebbüslere karşı diğer teşebbüsler tarafından uygulanabilecek misilleme mekanizmasının inandırıcılığına bağlı olduğu ve misillemenin, ortak girişimlerin veya diğer iş birliği yapılanmalarının iptal edilmesi ya da ortak kontrol edilen şirketlerdeki payların satılması dâhil pek çok şekilde gerçekleşebileceği belirtilmiştir. Bununla birlikte, koordinasyonun başarılı olabilmesi, koordinasyon dışında kalan teşebbüslerin ve potansiyel rakiplerin yanı sıra müşterilerin tepkilerinin koordinasyondan beklenen sonuçları tehlikeye sokamamasına bağlı olacaktır.
- (120) Koordinasyon doğurucu etkilerin varlığı, aralarında hiyerarşi bulunmayan birtakım faktörler çerçevesinde incelenmektedir. Bu kapsamda teşebbüs sayısı ve yoğunlaşma oranı, pazara giriş engelleri, simetri, ürünün homojenliği, alıcı gücü, talep belirsizliği, şeffaflık, yapısal bağlar, aşırı kapasite, çoklu pazar ilişkisi gibi hususlar koordinasyon doğurucu etkilerin değerlendirilmesinde işlemin özellikleri de göz önünde bulundurularak dikkate alınmaktadır.<sup>63</sup>
- (121) Koordinasyon doğurucu etkiler bakımından *Coca-Cola/Dr. Pepper* davası örnek olarak verilebilecektir.<sup>64</sup> Pazarda iki lider ve rakip konumunda olan kola üreticileri Coca Cola Co. ve PepsiCo 1970'lerde ve 1980'lerde rekabet içerisindeyken toplam satışlar içindeki payları toplamda %66'yı bulmaktaydı. 1986 yılında PepsiCo Seven-Up'ı devralmak istediğini ilan ettikten bir hafta sonra Coca Cola Co. da Dr. Pepper'ı devralmak istediğini ilan etmiştir. Federal Ticaret Komisyonu (*Federal Trade Commission* - FTC) önerilen devralma işlemlerine ilişkin anti rekabetçi sonuçlar ortaya çıkabileceğini öne sürünce PepsiCo, Seven-Up işleminden vazgeçmiş, Coca Cola Co. ise Dr. Pepper'ı devralmıştır. *FTC v. Coca Cola Co.* davasında FTC, birleşme

<sup>63</sup> Kurulun 30.12.2020 tarihli ve 20-57/794-354 sayılı kararı.

<sup>64</sup> 641 F. Supp 1128 (1986).

sonrasında Dr. Pepper ile Coca Cola Co. arasındaki rekabet sona ereceği için pazardaki yoğunlaşmanın artacağını, bunun da Coca Cola Co. ile PepsiCo arasındaki olası bir zımni iş birliğini kolaylaştırabileceğini öne sürerek, birleşmenin Clayton Yasası'nın 7. maddesini ihlal ettiği sonucuna varmıştır. Kararda pazara giriş engelleri gibi piyasa yapısının diğer özellikleri de incelenmiş ve pazara giriş engellerinin yoğunlaşmadaki artışın sürekli olması anlamına geldiği ifade edilmiştir.<sup>65</sup>

- (122) Komisyonun koordinasyon doğurucu etkileri incelemeye aldığı ilk karar *Nestle/Perrier* birleşmesidir.<sup>66</sup> Komisyon değerlendirmesinde birleşik teşebbüs ile sektördeki diğer öncü teşebbüs BSN S.A. arasında birleşme sonrasında iş birliğine dayalı bir ilişki olacağını iddia etmiştir. Dosya kapsamında rekabetçi endişelerin giderilebilmesi için Nestle'nin bazı markaları bağımsız bir üreticiye devretmesi koşulu getirilmiştir.<sup>67</sup> Koordinasyon doğurucu etkilere ilişkin dikkat çeken bir diğer Komisyon kararı *Airtours* kararıdır.<sup>68</sup> Bahse konu karar 2002 yılında İlk Derece Mahkemesi (CFI) tarafından iptal edilmiştir. CFI bu kararla koordinasyon doğurucu etkilerin değerlendirilmesi bakımından genel standartları belirlemiştir. Buna göre ilk olarak; pazar, diğer teşebbüslerin pazardaki davranışlarının izlenmesine izin verecek kadar şeffaf olmalıdır. İkinci olarak, koordinasyon sürdürülebilir olmalıdır, bu da katılımcıların misilleme korkusuyla ayrılmaktan caydırılması gerektiği anlamına gelmektedir. Üçüncüsü, koordinasyonun faydaları mevcut veya gelecekteki rakiplerin veya müşterilerin eylemleriyle tehlikeye atılmamalıdır. CFI bu üç kriterin kümülatif olarak değerlendirilmesi gerektiğini vurgulamıştır.<sup>69</sup>
- (123) Komisyonun yoğunlaşma artışının koordinasyon doğurucu etki yaratıp yaratmayacağına ilişkin diğer bir kararı *Pilkington-Techint/SIV* kararıdır.<sup>70</sup> Birleşme işlemi sonrasında Pilkington pazarda ikinci büyük teşebbüs konumuna gelse de Komisyon, düz cam pazarında aşırı kapasite mevcut olması nedeniyle koordinasyon doğurucu etkilerin varlığı için gerekli koşulların oluşmadığına kanaat getirmiştir.
- (124) Kurulun koordinasyon doğurucu etkilerin incelediği kararlarından *Mardaş/Limar* devralma kararında<sup>71</sup> Mardaş Marmara Deniz İşletmeciliği AŞ'nin Arkas Holding'in kontrolünde olan Limar Liman ve Gemi İşletmeleri AŞ tarafından devralınması işlemi sonrasında teşebbüsler arasında meydana gelecek çapraz hissedarlıklar ile işlem sonrasında birleşik teşebbüsün %82'lik pazar payına sahip olması değerlendirilmiştir. Söz konusu işleme, teşebbüsler arasında gerçekleştirilecek rekabete hassas bilgi değişiminin önlenmesi için getirilen taahhütlerle izin verilmiştir.
- (125) Kurulun Socar Turkey LNG Satış AŞ'nin tek kontrolünün Naturelgaz Sanayi ve Ticaret AŞ tarafından devralınması işlemini değerlendirdiği *Naturelgaz/Socar* kararında<sup>72</sup>, dökme doğal gaz iletim, dağıtım ve satış pazarında görece az oyuncu bulunsada pazarın büyüme potansiyelinin yeni girişleri ve mevcut oyuncuların pazardan aldıkları payın değişmesini teşvik edici olduğu, işlemin pazarın ilk beş oyuncusunu değiştirmedeği ve teşebbüsler arası asimetriyi görece artırdığı, anılan gerekçelerle bildirim konu işlemin etkin rekabeti önemli ölçüde azaltacak koordinasyona bağlı

<sup>65</sup> KULAKSIZOĞLU, Ş. (2003), "Rekabet Hukukunda Yatay Birleşmeler: Antirekabetçi Etkiler ile Öne Sürülen Savunma ve Yararlar", Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezi, Ankara, s. 22-23.

<sup>66</sup> Case IV/M190 (1993).

<sup>67</sup> KULAKSIZOĞLU, s. 23.

<sup>68</sup> Case T-342/99 (2002).

<sup>69</sup> Kurulun 30.12.2020 tarihli ve 20-57/794-354 sayılı kararı.

<sup>70</sup> Case IV/M358 (1994).

<sup>71</sup> Kurulun 08.05.2018 tarihli ve 18-14/267-129 sayılı kararı.

<sup>72</sup> Kurulun 09.07.2020 tarihli ve 20-33/427-194 sayılı kararı.

etkiler barındırmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Bildirime konu işlemin Oto-CNG pazarında koordinasyona bağlı etkiler yoluyla etkin rekabeti önemli ölçüde kısıtlayıp kısıtlamayacağına yönelik değerlendirmede ise pazarın yeni girişler bakımından cazibe arz ettiği gibi, mevcut oyuncular bakımından da büyüme potansiyeli sunduğu ve yine rekabeti önemli ölçüde azaltacak koordinasyona bağlı etkiler barındırmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

- (126) Kurulun *FCA/PSA* birleşme kararında hafif ticari araçlar pazarında koordinasyon doğurucu etkilerin varlığı incelenmiş olup, bu kapsamda FCA ile FORD OTOSAN arasında mevcut olan yapısal bağlar, teşebbüslerin pazar payları ve yoğunlaşma oranları, pazara giriş engelleri, ürünün homojenliği, kapasite kullanım oranları, maliyet benzerliği, alıcı gücü, pazardaki oyuncuların geçmiş davranışları, şeffaflık gibi faktörler değerlendirilmiştir. Bu kapsamda planlanan işlem neticesinde brüt ağırlığı 3,5 tona kadar olan hafif ticari araçların üretimi ve satışı pazarında koordinasyon doğurucu etkiler vasıtasıyla 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi çerçevesinde etkin rekabetin önemli ölçüde azalmasının söz konusu olacağına, bununla birlikte sunulan taahhütler çerçevesinde işleme koşullu izin verilmesine karar verilmiştir.<sup>73</sup>
- (127) Kurulun *Fraport TAV/Potas* devralma kararında<sup>74</sup> Fraport TAV Yatırım Yapım ve İşletme AŞ'nin (FRAPORT TAV) Antalya Havalimanı bünyesinde yeni imtiyaz döneminde sahip olacağı akaryakıt ikmal ve depolama tesislerinin inşası ve işletilmesi haklarının Potas Akdeniz Akaryakıt Dağıtım AŞ'ye (POTAS) devredilmesi değerlendirilmiştir. Kararda koordinasyon doğurucu etkilerin belirli bir pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin sürdürülebilir bir temelde yüksek düzeydeki fiyatlar üzerinden satış yapmalarını amaçlayan bir davranış kalıbı benimsemelerinin iktisadi açıdan rasyonel ve tercih edilebilir olduğu durumda ortaya çıktığı ve koordinasyon doğurucu etkiler açısından bildirime konu işlem sonrasında oluşacak yapının pazarı daha şeffaf ve teşebbüslerin rekabet karşıtı uzlaşısı imkânını daha muhtemel hale getirip getirmediği değerlendirmesi yapılması gerektiği belirtilmiştir. Bu çerçevede dosya kapsamında yapılan değerlendirmede, pazardaki oyuncu sayısının azalmasından kaynaklı bir koordinasyon riskinin ortaya çıkmadığı, zira POTAS'ın yeni bir oyuncu olarak piyasaya girdiği, kontrol yapıları itibarıyla<sup>75</sup> POTAS'ın ve Petrol Ofisi AŞ'nin Antalya Havalimanı'nda jet yakıtı satışı yapacak olması nedeniyle potansiyel bir koordinasyon riskinin mevcut olduğu fakat jet yakıtı ihalelerinin genellikle 1-2 yıllık sürelerle havalimanı bazında yapılması, havayolu şirketlerinin ihale süresi sonunda tedarikçi değiştirmesinin önünde bir engel olmaması, sektörün çeşitli düzenlemelere tabi olması nedeniyle koordinasyon doğurucu etki ihtimalinin azaldığı ifade edilmiştir. Ek olarak Türkiye genelindeki mevcut işleyiş kapsamında söz konusu koordinasyon riskine ilişkin Kurum nezdinde yürütülmüş olan bir incelemenin veya şikâyetin olmamasının da koordinasyon riskinin düşük olduğu yönündeki kanaati güçlendirdiği belirtilmiştir. Sonuç olarak yatay etkilenen pazarlar bakımından işlemin koordinasyon doğurucu etki yaratma suretiyle piyasadaki rekabeti engellemeyeceği sonucuna ulaşılmış, dikey etkilenen pazarlardaki girdi kısıtlaması endişeleri nedeniyle ise işleme sunulan taahhütler çerçevesinde izin verilmiştir.
- (128) Yukarıda yer verilen bilgiler ışığında özetle koordinasyon doğurucu etkiler, birleşme öncesinde davranışlarını uyumlaştırmadan faaliyet gösteren teşebbüslerin birleşme

<sup>73</sup> Kurulun 30.12.2020 tarihli ve 20-57/794-354 sayılı kararı.

<sup>74</sup> Kurulun 12.05.2023 tarihli ve 23-22/426-142 sayılı kararı.

<sup>75</sup> TAV Antalya Akaryakıt Dağıtım AŞ ile Petrol Ofisi AŞ tarafından ortak kontrol edilecek tam işlevsel bir ortak girişim olan POTAS'ın kurulmasına, Kurulun 23.02.2023 tarihli ve 23-10/158-49 sayılı kararı ile izin verilmiştir.

sonrasında koordinasyon yoluyla fiyatları yükseltme ya da rekabeti azaltma ihtimallerinin önemli ölçüde artmasını ifade etmektedir. Bu çerçevede mevcut işlem kapsamında koordinasyon doğurucu etkilerin bulunup bulunmadığı; teşebbüsler arasındaki yapısal bağlar, pazarın yapısı ve simetri, pazardaki oyuncuların geçmiş davranışları, şeffaflık gibi faktörler özelinde izleyen bölümlerde ele alınacaktır.

### G.5.2.2. İşlemin İlgili Pazarlardaki Etkilerinin Değerlendirilmesi

- (129) “İlgili Ürün Pazarı” başlıklı bölümde belirtildiği üzere işlem taraflarının faaliyetleri “binek otomobiller”, “hafif ticari araçlar”, “yedek parça ve satış sonrası hizmetler” ve “ikinci el araç alım satımı” pazarlarında yatay olarak örtüşmektedir. Öte yandan, “yedek parça ve satış sonrası hizmetler” ile “ikinci el araç alım satımı” pazarları bakımından teşebbüslerin pazar paylarının herhangi bir rekabetçi endişeye yol açabilecek düzeyde olmadığı tespit edilmiştir. Bu nedenle, bildirim konusu işlemin etkilerinin değerlendirildiği bu bölümde;

- i) Binek Otomobillerin Üretimi ve Satışı Pazarı
- ii) Hafif Ticari Araçların Üretimi ve Satışı Pazarı

özelinde değerlendirme yapılmıştır. Bununla birlikte, bütünlük sağlamak adına, bu değerlendirmelerin öncesinde her iki pazar bakımından ortak olan giriş engelleri ve işlemten beklenen etkinlik gibi birtakım rekabetçi dinamiklere ve akabinde işlem taraflarının rakibi konumundaki teşebbüslerin inceleme konusu işlem hakkındaki görüşlerine yer verilecektir.

#### G.5.2.2.1. Giriş Engelleri

- (130) Gerek binek otomobiller pazarı gerekse de hafif ticari araçlar pazarı bakımından ortak bir pazar dinamiği olan konulardan ilki, pazara giriş engelleridir. Piyasaya girişlerin kolay olup olmadığının, pazara girişlerin önünde ne gibi engellerin bulunduğunun ve bu engellerin rekabet karşıtı etkilerinin ilgili pazarlar bakımından ne düzeyde olduğunun ortaya konulması, bir birleşme işlemi akabinde ortaya çıkması muhtemel etkilerin belirlenmesi bakımından kritik öneme sahiptir. Bunun temel nedeni, bir pazara girişlerin yeterince kolay olması halinde, bu pazardaki birleşme işlemlerinin rekabeti sınırlayıcı etkiler doğurma riskinin az olmasıdır.<sup>76</sup> Yatay Kılavuz’a göre, birleşme işlemine taraf olan teşebbüsler üzerinde rekabetçi baskı oluşturabilmeleri için piyasaya girişlerin muhtemel, zamanında ve yeterli düzeyde olması gerekmektedir.
- (131) Yatay Kılavuz’da, pazara giriş engelleri en basit ifadeyle; *“herhangi bir piyasaya girme potansiyeli olan teşebbüsler karşısında yerleşik teşebbüslerin sahip olduğu ve genellikle piyasanın kendi özelliklerinden kaynaklanan birtakım avantajlar”* şeklinde tanımlanmış ve akabinde giriş engellerinin farklı şekillerde ortaya çıkabileceği belirtilmiştir:

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

*(b) Piyasada yerleşik olan teşebbüsler bazı zorunlu unsurlara, doğal kaynaklara, yenilik ve Ar-Ge’ye ya da fikri mülkiyet haklarına sahip olmak suretiyle piyasaya girecek olan yeni teşebbüsler karşısında teknolojik avantaja sahip olabilirler. Örneğin, bazı sektörlerde zorunlu girdi malzemelerine erişim zor olabilir ya da fikri mülkiyet hakları veya prosedürleri koruyor olabilir. Ayrıca, ölçek veya*

<sup>76</sup> Yatay Kılavuz, paragraf 97.

*kapsam ekonomileri, dağıtım ve satış ağları ya da önemli teknolojilere ulaşım da kısıtlamalar diğer giriş engeli biçimleridir.*

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

- (132) Yatay Kılavuz'daki bu açıklamalar çerçevesinde, otomotiv sektörüne ilişkin pazara giriş engellerinin incelenmesi, her iki pazar bakımından da önem taşımaktadır. Otomotiv piyasasında uzun yıllardır faaliyette bulunan küresel oyuncular ön planda olup T.C. Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığının<sup>77</sup> Otomotiv Sektörü Strateji Belgesi'nde<sup>78</sup> sektördeki yoğun rekabet nedeniyle motorlu taşıt üreticileri arasında yaşanan birleşmelerin artarak devam edeceğinden bahsedilmiş, bunun sonucunda Türkiye'yi de etkileyecek biçimde sektördeki üretimin belirli teşebbüsler üzerinde yoğunlaşacağı öngörülmüştür.<sup>79</sup>
- (133) Birleşmeler ve devralmalar yoluyla vuku bulan söz konusu küresel iş birlikleri sonucunda, sektörel rekabetin bir nevi yapı taşları olan Ar-Ge yatırımları ve fikri mülkiyet hakları gibi unsurlar söz konusu yoğunlaşmanın etkisiyle belli başlı büyük teşebbüslerin bünyesinde toplanabilecektir. Bu durum ise Yatay Kılavuz'un 100. paragrafının yukarıda yer verilen (b) bendi kapsamında yerleşik teşebbüslerin piyasaya girecek olan yeni teşebbüsler karşısında teknolojik avantaja sahip olmaları neticesinde bir pazara giriş engeli oluşturabilecektir.
- (134) Ar-Ge çalışmalarının otomotiv sektöründeki önemi yadsınamayacak bir gerçek olup bu alanda gerçekleştirilecek yatırımlar ve çalışmalar hatırı sayılır düzeyde bir sermayeyi gerekli kılmaktadır. Yüksek sermaye gereksinimine ek olarak, Ar-Ge faaliyetlerinde istihdam edilecek personelin kalifiye olması gerekmekte, belirli kriterleri sağlayan nitelikli iş gücü ihtiyacı ise teşebbüsün katlanmak zorunda kaldığı üretim maliyetlerini ayrıca artırmaktadır.<sup>80</sup> Söz konusu üretim maliyetleri ölçek ekonomilerinden faydalanılabildiği ölçüde azalmakta, otomotiv endüstrisinin yapısı gereği belirli büyüklükte üretim hacmine sahip olan teşebbüsler pozitif ölçek ekonomilerinden kaynaklanan maliyet avantajları sonucu rekabette üstünlük elde edebilmektedir.<sup>81</sup>

<sup>77</sup> 2018 yılı itibariye Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı

<sup>78</sup> T.C. Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığının Sanayi Genel Müdürlüğü, Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Belgesi ve Eylem Planı (2016 – 2019), 2016

<sup>79</sup> Sektörde artış eğiliminde olduğu belirtilen böylesi küresel iş birliği aksiyonlardan literatürde *ortaklaşa rekabet* veya *rekaberlik* terimleri ile bahsedildiğini görmek mümkündür. İlgili terimler, İngilizce *cooperation* (iş birliği) ve *competition* (rekabet) sözcüklerinin birleştirilmesiyle oluşturulan *coopetition* sözcüğünden esinlenilerek türetilmiştir. Kaynak: Gökben BAYRAMOĞLU, “Rekabetin Değişen Doğası: Paradoksal Bir İlişki Olarak Rekaberlik”

<sup>80</sup> Batı Avrupa ülkeleri gibi işçilik ücretlerinin özellikle yüksek olduğu yerlerde, firmalar emeğin gün geçtikçe artan maliyetine katlanmak yerine üretimde otomasyon süreçlerinin yaygınlaştırılmasını tercih edebilmektedir.

<sup>81</sup> Kullanılan “ölçek ekonomileri” kavramı ile esasen pozitif ölçek ekonomilerinden bahsedilmektedir. Rekabet Terimleri Sözlüğü'nde tanımlandığı haliyle pozitif ölçek ekonomisi; *üretim arttıkça ortalama*

Buradan hareketle; ölçek ekonomilerinin yerleşik ve belirli bir kapasite büyüklüğüne haiz firmaların lehine olması, sektöre girişin yüksek sermaye gerektirmesi ve emek gibi temel üretim girdilerinin maliyetlerinin fazla olması, pazara giriş engellerinin varlığını gösterir niteliktedir.

- (135) Piyasaya giriş yapacak teşebbüsler açısından giriş engeli yaratabilen bir diğer unsur, pazardaki yerleşik teşebbüslerin kapasite kullanım oranlarıdır. Pazarın lideri konumunda bulunan ve/veya yüksek pazar payına sahip olan yerleşik teşebbüslerin kapasite kullanım oranlarının düşük olması, piyasaya girişleri caydırıcı bir rol oynayabilecektir. Şöyle ki; bahse konu yerleşik teşebbüslerin atıl kapasite ile çalışması; pazara yeni bir teşebbüsün girmesi durumunda, yerleşik teşebbüslerin üretimlerini (kapasite kullanım oranlarını) artırmak suretiyle fiyatları düşürmesine, böylece pazara yeni giren teşebbüsün pazardan alacağı payı kendilerine çekme güdüsüyle hareket etmelerine olanak sağlamaktadır. Otomotiv sektöründe teşebbüslerin yüzleştiği başlıca problemlerden biri de kapasite kullanım oranlarının düşük olmasıdır.<sup>82</sup> Atıl kapasitenin varlığı sektörde faaliyet gösteren teşebbüslerin maliyetlerinde ciddi bir artışa neden olmakta, teşebbüsler bir taraftan sahip oldukları markaları tüketici gözünde tutundurmak için yarışmakta, diğer taraftan fiyat rekabetinde yer edinebilmek adına bilhassa atıl kapasiteden kaynaklı üretim maliyetlerini düşürmeye çabalamaktadır.<sup>83</sup> Sonuç olarak, otomotiv endüstrisinde faaliyet gösteren teşebbüslerin kapasite kullanım oranlarının düşük olduğu, sektördeki atıl kapasitenin ise Yatay Kılavuz'un 100. paragrafının yukarıda yer verilen (c) bendi kapsamında bir pazara giriş engeli oluşturabileceği anlaşılmaktadır.
- (136) Son olarak, bir sektörün kimi mevzuat hükümleri gereğince çeşitli yasal yükümlülüklerle tabi tutulması veya söz konusu piyasanın fazlaca regüle edilmiş olması da giriş engeli yaratabilecektir. Bu kapsamda otomotiv sektörü; teknik, idari ve çevresel anlamda birçok düzenlemenin konusu olmuş, ayrıca satış sonrası hizmetler gibi belirli alanlarda da spesifik düzenlemelere tabi kılınmış bir sektördür. Otomotiv regülasyonlarına dair bilindik bir örnek, 13.06.2014 tarihli ve 29029 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Satış Sonrası Hizmetler Yönetmeliği'dir. Bu Yönetmelik çerçevesinde, binek otomobil üreticileri Türkiye'de yedi coğrafi bölgede toplam 20 adet servis sağlamakla yükümlü kılınmıştır<sup>84</sup>. İlâveten, Ticaret Bakanlığınca yayımlanan ve 01.01.2024 tarihinde yürürlüğe giren Bazı Elektrikli Araçların İthaline İlişkin Tebliğ, otomotiv piyasasına ilişkin daha güncel bir regülasyon örneği olarak gösterilebilecektir. İlgili Tebliğ'de; Türkiye'de elektrikli araç ithalatçısı olmak isteyen teşebbüslerin, faaliyetlerini gerçekleştirebilmelerinin ön koşulu olarak "İzin Belgesi" almaları gerekli kılınmıştır.<sup>85</sup> Bahsi geçen bu ve benzeri regülasyonlara uyum sağlayabilmek teşebbüsler açısından

*maliyetlerin azaldığı* modeli ifade etmektedir. Pozitif ölçek ekonomilerinden kaynaklanan maliyet tasarrufları fiyatlara yansıyabilmekte, bu da üretici firmalar açısından rakipleri karşısında avantaj sağlayabilmektedir. Otomotiv endüstrisi açısından, üretim için katlanılan (ortalama) maliyetlerin düşürülmesinin yolu; seri üretim kabiliyetinin yaygınlaştırılmasından ve kapasite kullanım oranlarının artırılmasından geçmektedir.

<sup>82</sup> T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Sanayi Genel Müdürlüğü, Sektörel Raporlar ve Analiz Serisi, Otomotiv Sektörü Raporu (2020)

<sup>83</sup> Her tekil olay bakımından kesinlik arz etmemekle birlikte, teşebbüslerin katlanmak zorunda kaldığı sabit maliyetler (tesis ve arazi kiralari, emlak vergisi, sigorta ve amortisman giderleri vb.) olması nedeniyle kapasite kullanım oranı artırıldıkça, yani daha fazla üretim gerçekleştirildikçe, genel olarak firmaların ortalama maliyetlerini düşürebileceği kabul edilmektedir.

<sup>84</sup> <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=19783&MevzuatTur=7&MevzuatTertip=5> Erişim Tarihi: 29.01.2024

<sup>85</sup> <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=40591&MevzuatTur=9&MevzuatTertip=5> Erişim Tarihi: 29.01.2024

caydırıcı olabilmekte, bu durum Yatay Kılavuz'un 100. paragrafının yukarıda yer verilen (a) bendi kapsamında bir giriş engeli oluşturabilmektedir.

- (137) Sektöre ilişkin genel bilgiler dikkate alındığında teorik olarak motorlu araçlar sektöründe giriş engellerinin bulunduğu anlaşılmaktadır. Yatay Kılavuz rehberliğinde yapılan bu değerlendirmeler çerçeve niteliğinde olup her bir somut olay, içinde bulunan sektörün dinamikleri ve işlemin kendine has özellikleri gibi değişkenler göz önünde bulundurularak detaylı olarak ele alınmalıdır. Bir başka deyişle; farklı nitelikteki pazara giriş engelleri her potansiyel yeni teşebbüs bakımından aynı düzeyde etki yaratmayabilecek, bir piyasada bulunan yerleşik teşebbüslerin pazara giriş yapacak teşebbüsler üzerindeki caydırıcı etkisi tüm sektörler bakımından aynı şiddette tezahür etmeyebilecektir. Pazara giriş koşulları coğrafi pazar tanımlamalarına göre farklı derecede önem ihtiva edebilecektir. Bu doğrultuda mevcut dosya kapsamında tanımlanan coğrafi pazar gereği, Türkiye otomotiv piyasasına 2020-2024 yılları arasında girişler olup olmadığının incelenmesi, sektörün fiilen nasıl bir görünüm sergilediğini anlamak açısından önemlidir.
- (138) ODM'd yıllık araç satış verilerine bakıldığında, 2021'de Türkiye otomotiv pazarına giriş yapan Cupra ve 2023 yılında giriş yapan BYD, Chery, DFSK, Hongqi, Leapmotor, Skywell, Tesla ve Togg gibi markaların bulunduğu, dolayısıyla söz konusu girişler arasında bilhassa 2023 yılında güçlü küresel ve ulusal markaların yer aldığı görülmektedir.
- (139) Yapılan açıklamalar neticesinde; otomotiv sektöründe yüksek sermaye gereksinimi ve düzenlemeler gibi birtakım giriş engellerinin bulunduğu, öte yandan ilgili pazarda hâlihazırda faaliyette bulunan teşebbüslerin özelliklerine bakılarak ileride pazara giriş yapmak isteyecek teşebbüslerin de start-up niteliğinde küçük girişimlerden ziyade regüle edilmiş ve yüksek maliyetli sektörlerde varlık sürdürebilecek nitelikleri haiz küresel ölçekli teşebbüsler olacağı, bu çerçevede teoride mevcut olan giriş engellerinin pazara fiilen yansıdığı değerlendirilmektedir.

#### **G.5.2.2.2. İşlemden Beklenen Etkinlik**

- (140) İnceleme konusu işlemin hem binek otomobiller pazarı hem de hafif ticari araçlar pazarı bakımından ortak etkiler doğuracağı değerlendirilen ikinci husus, işlemin sağlayacağı etkinlik kazanımlarının mevcut olup olmadığıdır. Daha önce değinildiği üzere; bir devralma işleminin rekabeti sınırlayıcı etkilerinin yanı sıra alıcı gücü, giriş engelleri, işlemin sağlayacağı muhtemel etkinlik kazanımları gibi dengeleyici unsurlar da işlemin değerlendirilmesinde dikkate alınmalıdır.<sup>86</sup> Bu başlıkta, inceleme konusu işlemin Türkiye özelinde ortaya çıkaracağı muhtemel etkinlik kazanımlarından bahsedilecektir.
- (141) Otomotiv sektörünün; geçmişten günümüze ülkelerin endüstriyel gelişimlerinin öncüsü olduğu, birbirinin peşi sıra eklenen inovasyonlara ve teknolojik gelişmelere kaynaklık ettiği, pek çok farklı sanayi dalıyla ve ham maddeyle arasındaki yakın ilişkiler sonucunda ekonomi için vazgeçilmez bir unsur olduğu kabul edilmektedir.<sup>87</sup> Anılan nedenlerle, otomotiv sektöründeki etkinlik kazanımının ilgili ülkenin ekonomisi üzerinde olumlu etkiler doğuracağı söylenebilecektir.
- (142) Yatay Kılavuz'da "*etkinlik kazanımlarını göz önünde bulundurarak bir işleme izin verilebilmesi için, elde edilecek etkinliklerin tüketicilere fayda sağlaması, inceleme konusu işleme özgü olması ve doğrulanabilir olması gerekmektedir.*" ifadelerine yer

<sup>86</sup> Yatay Kılavuz, paragraf 11.

<sup>87</sup> FERRAZZI, M. ve CASSIA, F. 2018. *The Economics of Cars*, sf. 1-13.

verilmektedir. Bu nedenle, inceleme konusu işlem sonucu elde edilmesi öngörülen etkinlikler Kılavuz'un ilgili maddesi çerçevesinde değerlendirilecektir.

(143) Tüketicilerin bir birleşme işleminden sağlayacağı faydaya ilişkin olarak Yatay Kılavuz'da;

- *“Etkinlik kazanım iddialarını değerlendirirken esas alınacak kriter, tüketicilerin söz konusu birleşme sonrasında işlem öncesine kıyasla daha kötü bir duruma gelmemeleridir. Bu kriterin sağlanabilmesi için, işlem neticesinde kazanılacak olan etkinliklerin önemli miktarda, zamanında ve rekabetçi kaygıların söz konusu olduğu pazardaki tüketicilere fayda sağlayacak nitelikte olması gerekmektedir.”*
- *“Tüketiciler Ar-Ge ve yenilik alanında elde edilen etkinlikler vasıtasıyla piyasaya sürülen yeni ve geliştirilmiş ürün ve hizmetlerden de fayda sağlayabilirler...”*
- *“Birleşme işlemleri başta düşük fiyatlar olmak üzere bazı tüketici faydalarına yol açacak biçimde etkinlik artışları sağlayabilirler. Örneğin, üretim ve dağıtımda elde edilecek maliyet avantajları birleşik teşebbüsün tüketicilere daha düşük fiyatlar sunmasına imkân verebilir. Değişken ve marjinal maliyetlerde düşme sağlayan işlemler sabit maliyetlerde düşme sağlayan işlemlere göre tüketicilere fayda sağlanması kriterini daha kolay sağlayacaktır. Rekabeti azaltıcı biçimde pazardaki üretim miktarında yaşanan düşüşlerin yol açtığı maliyet azalmalarının bu kriteri sağlaması mümkün değildir.”*
- *“Etkinlik kazanımlarının piyasalardaki teşebbüsler arasında rekabeti kısıtlayıcı koordinasyon oluşması riskini azaltıcı bir etkisi de olabilir. Şöyle ki; işlem neticesinde elde edilen etkinlik artışları sayesinde fiyatlarını düşürme ve satış miktarını artırma imkânı bulan yeni teşebbüs, pazardaki diğer teşebbüslerle rekabeti kısıtlayıcı bir eylem içerisinde bulunmayı kârlı bulmayacaktır.”*

ifadelerine yer verilmektedir. İlgili ifadelerden anlaşıldığı üzere, devralma sonucu piyasada elde ettiği yüksek pazar payını fırsat olarak değerlendirip üretim miktarını kasten rekabetçi seviyenin altında tutarak maliyetlerini düşüren bir teşebbüsün bu davranışı bir etkinlik kazanımı olarak kabul edilmeyecektir. Bahse konu maliyet avantajlarının tüketicilere daha düşük fiyatlar şeklinde yansımaları ve ilgili bu sürecin pazarda bilhassa tüketici refahında bir azalmaya sebep olmayacak ölçüde makul bir sürede gerçekleşmesi beklenmektedir. Tüketicinin sağladığı faydanın ölçülmesinde; fiyatlarda yaşanan düşüş, satış sonrası müşteri memnuniyeti, ürün çeşitliliği, ürünün kalitesinde artış, tüketicinin ürüne daha kolay erişmesi, ürün arzında süreklilik vb. faktörler dikkate alınmaktadır.

(144) Bildirim Formunda devralma işlemi sonucunda; tüketicilerin tercih edebileceği araç modelleri açısından bir azalma olmayacağı, birleşik teşebbüste meydana gelecek verimlilik artışı sonucu maliyetlerin düşeceği, azalan maliyetlerin hizmet kalitesini ve yenilik güdüsünü artıracığı, bunun sonucunda yüksek kalite standartlarına sahip yeni girişimlerde bulunulması için gerekli olan belirli kaynakların ihtiyaç duyduğu yatırımların yapılmasına olanak sağlayacağı belirtilmiştir. Bildirim Formunda ayrıca; işlem sonrasında tüketicilere daha etkin satış ve servis hizmeti sunulabileceği, daha fazla teknolojik ve kurumsal yatırım gerçekleştirilerek tüketicilere sağlanan hizmetlerde iyileştirmeler yapılabileceği, Türkiye'deki son kullanıcıların daha geniş ve kapsamlı bir ürün ve hizmet sunumuna erişim sağlayabileceği, bahse konu bu faydaların TOFAŞ'ın sözleşme imzalayacağı tüm yetkili servisler ve bayiler açısından da geçerli olacağı, böylece yalnızca nihai değil, ara kullanıcılar bakımından da fayda sağlanması koşulunun gerçekleştirilebileceği ifade edilmiştir.

(145) Yatay Kılavuz'da belirtildiği üzere etkinlik kazanımı iddiaları değerlendirilirken esas alınacak kriter, tüketicilerin söz konusu birleşme/devralma sonrasında işlem öncesine kıyasla daha kötü bir duruma gelmemeleridir. Ayrıca Kurul, birleşme/devralma işlemini değerlendirirken tarafların etkinlik kazanım iddialarını dikkate alacak ve bu iddiaları gerçekçi bulması halinde işleme izin verebilecektir. Anılan hüküm uyarınca Bildirim Formunda işlemin gerçekleşmesi sonucunda sağlanacağı öngörülen; ürün çeşitliliğinin artması, tüketicinin ürüne daha kolay ulaşabilmesi, malın arzında devamlılığın sağlanması, dağıtım sisteminde tüketici lehine fayda sağlanması gibi etkinlik kazanımlarının daha detaylı açıklanmasına yönelik bilgi talebinde bulunulmuştur. Tarafların konuya ilişkin açıklamalarının değerlendirilmesi, etkinlik kazanımı iddialarının işlem bazında somutlaştırılması bakımından önem arz etmektedir.

(146) Bildirim Formu, Nihai İnceleme Bildirimi Görüş Yazısı ve cevabi yazıda inceleme konusu devralma işlemi hakkında;

- STELLANTIS'e ait tüm markaların dağıtımının aynı yerden yönetilmesinin hem maliyetlerde düşüş hem de bayilik ağının daha nitelikli hizmet vermesini sağlayacağı,<sup>88</sup>
- Küresel FCA/PSA birleşmesinden beklenen faydaların, Türkiye özelinde dağıtımın TOFAŞ ve STELLANTIS TR olmak üzere iki ayrı kanaldan gerçekleştirilmesi nedeniyle oldukça kısıtlı kaldığı,
- TOFAŞ'ın, STELLANTIS TR'den daha yaygın bir satış ve satış sonrası hizmetler ağının bulunduğu, mevcut TOFAŞ ağı ile işlem öncesinde STELLANTIS TR tarafından dağıtımı yapılan markalara ait araçların ve özellikle yedek parçaların daha geniş bir coğrafi alana daha kısa sürede ulaşmasının mümkün olacağı,
- STELLANTIS TR'nin Türkiye'de faaliyet göstermediği ancak TOFAŞ'ın servis veya yedek parça ağının bulunduğu il ve ilçelerdeki tüketiciler için Peugeot, Citroën, DS ve Opel markalarına ait yedek parçalara erişimin mümkün olacağı,
- Söz konusu markalar için tedarik edilen yedek parçaların sevk ve idaresinin aynı yerden yapılmasının taşıma maliyetlerinden de tasarruf edilmesini ve böylece maliyetlerin parça fiyatlarına etkisinin de daha düşük olmasını sağlayabileceği,
- İşlem öncesinde sadece TOFAŞ tarafından dağıtımı yapılan Fiat, Alfa Romeo ve Jeep marka araçlar için yedek parça tedarik edilen noktalarda artık Peugeot, Citroën, DS ve Opel marka araçlar için de yedek parça bulunabileceği,
- TOFAŞ'ın mevcut tedarikçilerinin işlem öncesinde STELLANTIS TR tarafından dağıtımı yapılan araçlara ait parçaları da üretebilmelerinin söz konusu olabileceği, böylece daha önce yurt dışında üretilip ithalata konu olan parçaların Türkiye'de üretilir hale gelebileceği,<sup>89</sup> bir yandan yerli tedarikçilere fayda sağlanarak genel ekonomiye katkıda bulunulacağı, bir yandan da tüketicilerin daha uygun koşullarda yedek parça satın almalarının mümkün hale gelebileceği,

<sup>88</sup> Bildirim konusu işlem sonrasında, STELLANTIS TR tarafından dağıtılan markalar (Peugeot, Citroën, DS, Opel) TOFAŞ tarafından dağıtılmaya başlayacak, Türkiye'de satışı gerçekleştirilen ve STELLANTIS NV'ye ait olan tüm markaların dağıtımı TOFAŞ bünyesinde yürütülecektir.

<sup>89</sup> Cevabi yazıda TOFAŞ'ın özellikle Türkiye'de üretilen araçlar için yedek parçaları Türkiye'deki parça üreticilerinden tedarik ettiği, STELLANTIS TR'nin ise yedek parçaları büyük ölçüde ithal ettiği belirtilmiştir.

- Yeni “K0” modelinin hafif ticari araç ve Combi versiyonlarının TOFAŞ’ın Bursa’da bulunan fabrikasında geliştirilmesi, üretimi, tedariki, ihracatı ve yerel dağıtımının Türkiye açısından önemli bir yatırım fırsatı yaratacağı,
- (.....)

ifade edilmiştir.

- (147) Yatay Kılavuz’da, Kurulun herhangi bir birleşme/devralma işlemini incelerken topyekûn bir değerlendirme yapacağı ve tüketicilere fayda sağlayan ve rekabete zarar vermeyen teknolojik ve ekonomik gelişmeleri göz önünde bulunduracağı belirtilmektedir. Bu kapsamda, bildirilen işlemin ortaya çıkartacağı ekonomik gelişmelerin ve tüketici faydasının işlemten beklenen etkinlik kazanımlarının ölçülmesinde belirleyici olduğu değerlendirilmektedir.
- (148) Daha önce belirtildiği üzere, bildirim konusu işlemin gerçekleşmesi durumunda K0 Üretim Sözleşmesi çerçevesinde 2025 yılı başından itibaren beş adet STELLANTIS NV markası (Fiat, Fiat Professional, Peugeot, Citroën, Opel) için Türkiye’de TOFAŞ bünyesinde K0 model hafif ticari araç üretilecektir. Türkiye’de Peugeot, Citroën ve Opel marka araçların tamamı ithal olup STELLANTIS TR tarafından dağıtımı yapılmakta, tarafların beyan ettiği üzere işleme izin verilmesi halinde ise söz konusu ithalatın azalabileceği, hatta K0 kodlu araçların ihracata konu edilebileceği bir yapı gündeme gelmektedir. ODMD’den elde edilen veriler doğrultusunda; söz konusu markaların hafif ticari araçlar segmentinde 2021, 2022 ve 2023 yılı için toplam satışlar içerisinde ithal araçların oranı sırasıyla yaklaşık olarak %34, %35 ve %60 olarak hesaplanmıştır.<sup>90</sup> Veriler incelendiğinde; son üç yılın ithalat ortalamasının %43’e tekabül ettiği ve 2023 yılındaki ithalat oranının bir önceki yıla kıyasla %71 artış gösterdiği anlaşılmaktadır. Taraflarca, bildirim konusu işlemin gerçekleştiği bir senaryoda Türkiye’nin söz konusu markalar bazında ithalat oranında iyileşmeler yaşanacağı, yıllık üretim kapasitesi (.....) olan K0 araçların ihraç edilmesinin bahse konu iyileşmeye katkı sağlayacağı ifade edilmiştir.
- (149) TOFAŞ tarafından K0 projesi kapsamında 2024-2032 yılları arasında toplam yaklaşık (.....) araç üretimi yapılmasının ve (.....); TOFAŞ tarafından 2023 yılında Türkiye’deki tedarikçi parkından Stellantis grubuna (.....) değerinde yedek parça ihraç edildiği, işlemten sonra TOFAŞ satın alma biriminin koordinasyonunda bu tutarın (.....) seviyesine ulaşacağına ilişkin beklentilerinin bulunduğu; Fiat Fiorino üretiminin durdurulması kararından kaynaklı olarak boşta kalacak olan (.....) kişilik istihdamın K0 projesinde kullanılacağı, bunun yanı sıra 2027 yılına kadar başta endüstriyel ve Ar-Ge fonksiyonları olmak üzere mevcut kadroya ilave (.....) çalışana istihdam sağlanabileceği belirtilmiştir.
- (150) (.....) böylece 2024 yılında (.....), 2025 yılında ise (.....) tasarruf edilmesine imkân sağlanacağı belirtilmiştir.
- (151) Yukarıda yer verilen açıklamalar doğrultusunda, Yatay Kılavuz’da yer alan ifadeler ve taraflarca konuya ilişkin sunulan bilgiler birlikte ele alındığında, bildirim konu işlemin üretim, dağıtım, pazarlama ve istihdam gibi çeşitli alanlarda maliyet etkinlikleri sağlayacağı; söz konusu etkinliklerin dağıtım ve satış sonrası hizmetler kanalıyla tüketicilere aktarılabilmesi; özellikle nihai tüketicilerin bir yandan işlem taraflarının

<sup>90</sup> ODMD verilerinde Fiat Professional ayrı bir başlıkta ele alınmadığından ilgili hesaplama dört markayı içerecek şekilde yapılmıştır. Öte yandan ODMD satış verilerinde Fiat Professional’ın, Fiat markasına dâhil edilerek sunulduğu kabul edilmektedir.

ürünlerine daha kolay erişim sağlayabileceği, diğer yandan bahse konu ürünlere ilişkin satış sonrası hizmetlerden daha etkin biçimde faydalanabileceği değerlendirilmektedir.

#### **G.5.2.2.3. Rakip Teşebbüslerin Planlanan İşlem Hakkındaki Görüşleri**

- (152) Binek ve hafif ticari araç pazarlarında planlanan işlemin etkileri bakımından, söz konusu pazarlarda işlem taraflarının rakibi konumunda bulunan teşebbüslerin işleme ilişkin görüşlerine ve bu görüşlerin gerekçelerine aşağıda yer verilmektedir.
- (153) (.....) tarafından, planlanan işlemin tamamlanmasıyla toplam binek otomobil ve hafif ticari araçlar pazarında TOFAŞ'ın pazar payının %34'e ulaşacağı; bu durumun, Türkiye binek otomobil ve hafif ticari araçlar pazarında satılan her üç araçtan birinin TOFAŞ tarafından satılması anlamına geleceği, TOFAŞ ve STELLANTIS'in toplam pazar payının 2021 yılında %30, 2023 yılında %34 olduğu, 2023 yılının bazı aylarında ise %40'ın üzerine çıktığı, olası bir birleşmenin markaların yoğunlaşmasına ve daha yüksek pazar payına yol açacağı belirtilmiştir. Hafif ticari araçlar bakımından 2023 verileri dikkate alındığında, planlanan işlem sonrasında TOFAŞ'ın pazar payının %45'e ulaşacağı, bazı aylarda %50'nin dahi üzerine çıktığı ifade edilmiştir. Planlanan işlem sonrasında tüm pazarın %6,5'ini oluşturan CDV (otomobilden türetilmiş van) segmentindeki dağılımın, birleşik teşebbüs için bazı aylarda %81'e kadar çıkabildiği, TOFAŞ'ın MVAN (medium van) segmentinde ise Türkiye'de satışa sunulan tüm markaların ve modellerin üreticisi olacağı belirtilmiştir. Planlanan işlem sonrasında birleşen teşebbüsün, pazarın en büyük segmenti olarak %23'ünü oluşturan C-SUV segmentindeki pazar payının %40'ın üzerinde olacağı, TOFAŞ ve STELLANTIS'in birlikte; C-SUV segmentinde %49 (Şubat 2023) – C sedan segmentinde %75 (Ocak 2023) – B-SUV segmentinde ise %47 (Haziran 2023) oranında pazar payına ulaşabileceği dile getirilmiştir. İlave olarak bildirime konu işlem sonrası piyasa koşullarında fiyat/ürün/hizmet kalitesi açısından birbirleriyle rekabet etmesi beklenen markaların fiyat pozisyonu/kârlılık stratejilerinin nihai olarak tek elden yönetileceği, grubun çatısı altındaki dokuz marka ile binek, lüks binek ve ticari araç segmentlerinde pazarda söz sahibi olması ve rekabeti lehine yönlendirebilecek pazar payına ulaşması, pazar payının sonucu olarak kârlılık politikalarını dönemsel değiştirerek fiyat noktasında belirleyici olması ve uygun fiyatlı araçların nihai müşteriye erişimini engellemesi olasılığı nedeniyle planlanan işlemin etkin rekabeti önemli ölçüde kısıtlayacağı görüşü sunulmuştur.
- (154) (.....) tarafından, FCA'nın, Türkiye'de binek otomobiller ile hafif ticari araçların üretimi ve satışı alanındaki faaliyetlerini KOÇ HOLDİNG ile ortak kontrolüne sahip olduğu TOFAŞ aracılığıyla yürüttüğü; FORD OTOSAN'ın da Türkiye'de Ford markalı hafif ticari araçların üretimi ve satışı pazarında faaliyet gösterdiği FORD ile KOÇ HOLDİNG'in ortak kontrolünde olduğu, KOÇ HOLDİNG'in hem TOFAŞ hem de FORD OTOSAN ortak girişimlerinin tarafı olduğu, Koç Grubu'nun kontrolünde bulunan Otokoç Otomotiv Ticaret ve Sanayi AŞ tarafından da binek ve hafif ticari araçların satışı alanında faaliyet gösterildiği, planlanan işlem sonrasında TOFAŞ'ın distribütörlüğünü yapacağı markaların, binek otomobiller pazarında sahip oldukları pazar paylarının geçmiş beş yıl içerisinde genel itibarıyla arttığı, nihayetinde söz konusu markaların 2023 yılında binek otomobiller pazarındaki pazar payının %30'u aştığı belirtilmiştir. İlave olarak KOÇ HOLDİNG bünyesinde dağıtımı gerçekleştirilen Ford markasının 2023 yılındaki pazar payı da hesaba katıldığında; öngörülen işleme izin verilmesi halinde KOÇ HOLDİNG'in kontrolündeki teşebbüsler tarafından dağıtımı gerçekleştirilen markaların 2023 yılında binek otomobiller pazarında sahip oldukları pazar payının %34'ü aştığı, planlanan işlem sonrasında;

- TOFAŞ'ın distribütörlüğünü yapacağı markaların toplam pazar paylarının %50'nin üzerine çıkabileceği, nitekim söz konusu markaların hafif ticari araçlar pazarındaki sahip oldukları pazar paylarının geçmiş beş yıl içerisinde genel itibarıyla arttığı ve 2023 yılında %44'ü aşmış olduğu,
- İlaveten KOÇ HOLDİNG bünyesinde dağıtımı gerçekleştirilen Ford markasıyla birlikte 2023 yılında hafif ticari araçlar pazarında sahip oldukları pazar payının %70'i aşacağı, işlem sonrasında KOÇ HOLDİNG'in kontrolündeki teşebbüsler tarafından dağıtımı gerçekleştirilen markaların pazar payının yakın gelecekte %80'i dahi aşabileceği, bu durumda ticari araç pazarında KOÇ HOLDİNG'in hem hafif ticari araçlar hem de binek otomobiller pazarında rekabet avantajı sağlayacağı, ürün stratejisi olarak bakıldığında aynı segmentte yer alan rakip modellere sahip olan TOFAŞ'ın, bu modellere yönelik fiyat, ürün ve ekipman stratejilerini belirlerken birbirini en az etkileyecek şekilde konumlandırabileceği ve bu konumlandırma ile rakip markaları hedef alacağı ortak bir strateji belirleyebileceği,
- TOFAŞ distribütörlüğünde aynı segment içerisinde dağıtımı gerçekleştirilen markaların birinde stok olmaması durumunda diğer marka araçların satışının arttırılabilmesi için stok olmayan markanın ürününde fiyat pozisyonlamasının da geçici olarak yükseltilebileceği, gelen müşterilerin ellerinde stok bulunan diğer markalara yönlendirilebileceği ve potansiyel müşterilerin TOFAŞ çatısı altında dağıtımı gerçekleştirilen markalardan birini tercih etmesinde etkili olunabileceği,
- TOFAŞ'ın tüm segmentlere daha rahat hükmedebilmesi ile rakiplerin sahip olamayacağı bir rekabet avantajı sağlayacağı, böylece yükselen pazar payının daha da artacağı ve aynı zamanda pazarda fiyat belirleyicisi konumuna gelebileceği,
- Planlanan işlem sonucunda TOFAŞ ağıнын, ülkenin en yaygın ağı durumuna geleceği, satış ve satış sonrası kanallarda ortak bayilerin artması ile TOFAŞ bakımından operasyonel maliyetlerin düşeceği ve diğer markaların TOFAŞ distribütörlüğü altında satılan markalar ile rekabet edebilmesinin zorlaşacağı,
- TOFAŞ'ın hem yurt içi hem de yurt dışı sevkiyatlarında çalıştığı teşebbüslerden, sadece kendi markalarını taşımasını isteyerek münhasırlık talep edebileceği, bu nedenle TOFAŞ'ın rakiplerinin tedarik zinciri operasyonlarında maliyet artışı ve aksaklıklar ile karşı karşıya kalabilecekleri ve sektördeki rekabetçi yapının bozulabileceği,
- Türkiye hafif ticari araç üretiminin neredeyse %75'inin KOÇ HOLDİNG'in (TOFAŞ ve FORD OTOSAN aracılığıyla) hâkimiyetinde olacağı, sonuç olarak tedarikçilerin ve diğer üçüncü taraf teşebbüslerin TOFAŞ tedarikçisi olmak zorunda bırakılmasının mümkün olduğu, bu durumun TOFAŞ'ın fiyatta daha rekabetçi olmasını sağlayacağı gibi aynı zamanda fiyat belirleyici konumuna da getirebileceği, belirlenen fiyata uymayan teşebbüslere yaptırım uygulanabileceği ve bu durumun tedarikçilerin iflasına yol açabileceği,
- Hafif ticari araçlar pazarında birleşen teşebbüsün pazar gücünün neredeyse tekel konumuna yaklaşacağı, böylece KOÇ HOLDİNG'in pazarda fiyat belirleyici konumuna geleceği

öngörülerinde bulunulmuştur.

(155) (.....) tarafından, planlanan işlemin, satış ağı ve bayiler hususunda önemli derecede rekabetçi baskılara neden olacağı, rakip teşebbüsler üzerinde olumsuz etkilere yol açacağı belirtilmiştir.

- (156) (.....) tarafından, TOFAŞ'ın önemli bir pazar gücü elde edeceği, bu gücüyle pazarı şekillendirmesinin/yönlendirmesinin; aynı bayi/dağıtım ağının yönetimi ve kullanımı sayesinde merkezden uygulanacak fiyatlandırma taktikleri ve geniş fiyat aralığında ürün gamı ile tüketicilerin zararına olacak uygulamaların benimsenmesinin mümkün olabileceği, inovasyon gibi katma değer oluşmayacağı, rekabetçiliğin salt ucuz işçiliğe ve ölçeğe dayandırılacağına düşünülüyor ifade edilmiştir.
- (157) (.....) tarafından, planlanan işlem sonrasında TOFAŞ'ın hafif ticari araçlar pazarında yüksek pazar payına sahip olacağı, birleşik teşebbüsün pazarda kontrol sahibi olabileceği, daha fazla pazarlık gücüne sahip olacağı, geniş ürün yelpazesi sunacağı ve rekabetin azalabileceği belirtilmiştir.
- (158) (.....) tarafından, planlanan işlem neticesinde, binek otomobillerin satışı ve dağıtımı pazarında TOFAŞ'ın sahip olacağı pazar payının yaklaşık %31 olacağı, TOFAŞ'ın ortak kontrolünü elinde bulunduran KOÇ HOLDİNG'in bir başka iştiraki olan FORD OTOSAN'ın pazar payı dâhil edildiğinde bu oranın yaklaşık %34'e yükseldiği, hâlihazırda daha yüksek yoğunlaşma oranına sahip olan hafif ticari araçlar pazarında ise TOFAŞ'ın sahip olacağı pazar payının %46 civarında olacağı, FORD OTOSAN ile birlikte bu oranın %72 seviyesine çıkacağı öngörülerinde bulunulmuştur. İşlem neticesinde pazardaki büyük bir oyuncunun eksileceği, bu nedenle en yakın rakibi ile önemli bir pazar gücü farkının oluşacağı, TOFAŞ'ın özellikle hafif ticari araçlar pazarında sahip olacağı pazar payının önemli bir seviyeye ulaşacağı değerlendirilmelerine yer verilmiştir. FCA/PSA kararında yoğunlaşmış bir yapıya sahip olduğu tespit edilen hafif ticari araçlar pazarında, işlem sonrasında bu yoğunlaşmanın daha da artacağı, otomotiv sektöründe dağıtım kanallarına erişimin pazara giriş engeli teşkil ettiği, planlanan işlem sonrasında TOFAŞ'ın, önemli otomotiv markalarının çoğunun dağıtımını yapacak olması nedeniyle yeniden satıcılar bakımından kritik önem arz eden bir sağlayıcı olarak konumlanacağı, yüksek pazar gücüne ve önemli bir araç dağıtım portföyüne sahip teşebbüsün, dağıtıcıları ile olan ilişkilerinde gerçekleştirebileceği uygulamaların, diğer oyuncularını pazardan dışlayıcı etki doğurma potansiyelini artırabileceği belirtilmiştir. Binek otomobil ve hafif ticari araç dağıtım pazarında kazanılacak önemli pazar gücünün ve dağıtım ölçeğinin, üretim pazarında tedarikçiler üzerinde de önemli bir alıcı gücü oluşturabileceği ve bu bakımdan üretim pazarındaki rekabetçi süreci de olumsuz etkileyebileceği dile getirilmiştir.
- (159) (.....) tarafından, 2023 yılı ODMD perakende satış verileri kullanılarak yapılan hesaplama göre, planlanan işlem sonrasında binek ve hafif ticari araçlarda birleşik teşebbüsün pazar payının %33,70 olduğu; binek otomobiller pazarında %30,65; ticari araçlarda ise pazar payının %44,83 olacağı, bu durumun pazarın üçte birine hâkim olacak bir grup oluşması anlamına geleceği, TOFAŞ'ın tüm segmentlerde rekabet açısından büyük bir avantaj sağlayabileceği belirtilmiştir.
- (160) (.....) tarafından, planlanan işlemin pazarda yoğunlaşma oluşturacağı, TOFAŞ'ın pazar payının neredeyse ikiye katlanacağı; hâlihazırda rekabetçi yapıda olan pazarda yaklaşık %34,5 paya sahip olan güçlü bir teşebbüsün doğacağı, işlem sonrasında pazarda üç araçtan birini TOFAŞ'ın satacağı, işlem taraflarından STELLANTIS'in Peugeot, Citroën ve Opel markalarının, TOFAŞ'ın Fiat markasıyla; STELLANTIS'in DS markasının ise TOFAŞ tarafından dağıtılan Alfa Romeo markasıyla yakın rakipler olduğu ve mevcut durumda birbirleri üzerinde rekabetçi baskı yarattığı, devralınan teşebbüsçe uygulanan rekabetçi baskının sonlanması ile devralınan teşebbüsün pazar gücünün artacağı, yakın rakiplerin fiyatlarında paralellik oluşabileceği belirtilmiştir. İşlem taraflarının binek otomobiller ve hafif ticari araçlar pazarı bakımından ürünlerinin tüketici gözündeki değerini belirleyen fiyat dışındaki fonksiyonellik, dayanıklılık,

güvenilirlik, tasarım, performans veya güvenlik gibi ürün özelliklerinin tüketicilerin alım kararlarında önemli bir rol oynadığı, farklı segment, sınıf ve fiyat skalasında 10'a yakın markayı içeren geniş bir ürün yelpazesine sahip olacak olan birleşik teşebbüsün, farklı gelir sınıflarındaki tüketicilerin tercihlerini sınırlayabilecek bir güce ulaşacağı vurgulanmıştır. ODDM Aralık 2023 verilerine göre hafif ticari araçlar pazarında işlem taraflarının pazardaki paylarının toplamının yaklaşık %45'i bulunduğu, bu durumun da binek otomobiller pazarı bakımından benzer rekabetçi endişelere yol açabileceği, FORD OTOSAN'ın %30'a yakın pazar payı ile hafif ticari araçlar pazarında pazar lideri olduğu, bunun bir sonucu olarak planlanan işlem neticesinde KOÇ HOLDİNG'in ortak kontrolündeki teşebbüsler (TOFAŞ ve FORD OTOSAN) aracılığıyla Türkiye hafif ticari araçlar pazarının yaklaşık %75'ini elinde bulunduracağı ifade edilmiştir.

- (161) Yukarıda yer verilen görüşlere ek olarak, bildirim konu işlemin pazarda olumsuz etkilere neden olmayacağını belirten teşebbüslerin işlem hakkındaki öngörülerine aşağıda yer verilmektedir.
- (162) (.....) tarafından, her markanın ayrı operasyonel yapısının olması, farklı bayi teşkilatı ve yönetim anlayışı ile yönetilecek olması gibi nedenlerle işlemin pazara olumsuz bir etkisinin olmayacağı belirtilmiştir.
- (163) (.....) tarafından, binek otomobiller pazarının rekabetçi bir yapıya sahip olduğu, TOFAŞ ve STELLANTIS TR markalarının 2022 ve 2023 yıllarına ait toplamı pazar paylarının binek otomobiller pazarında yaklaşık %30 olacağı, birçok oyuncunun bulunduğu hafif ticari araçlar pazarında ise söz konusu markaların pazar payının %40-45 seviyesine ulaştığı, otomotiv sektörüne son dönemde yeni girişlerin bulunduğu, teknik gelişmelerin önemli bir rekabetçi parametre olduğu dikkate alındığında, söz konusu işlem sonucunda TOFAŞ nezdindeki marka çeşitliliğinin artacağı ve işlemin otomotiv piyasasının rekabetçi yapısı üzerinde önemli derecede olumsuz bir etkiye sahip olmayacağı belirtilmiştir.
- (164) (.....) ve (.....) tarafından, planlanan işlemin hem olumlu hem olumsuz yönlerine yer vermiştir. Bu kapsamda (.....) tarafından, teşebbüslerin pazardaki konumunun ve birçok farklı markanın tek elden dağıtımını TOFAŞ'ın gerçekleştirmesinin, teşebbüsün pazar payını arttıracığı ve pazardaki konumunu güçlendireceği belirtilmiştir. Birçok markanın fiyatlandırma politikaları ve performans göstergeleri elinde olan bir teşebbüsün son tüketiciye daha az rekabetçi bir tutumla satış alternatifleri sunabileceği, araç içi bağlantılı servislerin önümüzdeki yıllarda yaygınlaşmasının beklendiği, bu teknoloji sayesinde TOFAŞ'ın tüketici tercihlerinin izlenmesi ve müşteriye hitap eden araç içi eğlence sistemlerinin sunulabilmesi, oluşan ve oluşması muhtemel servis ihtiyaçlarının tespiti ve öngörüsü, şarj istasyonu gibi kişiselleştirilmiş tercihlerin tüketiciye sağlanması için rakiplere göre daha fazla veri sahibi olabileceği, Türkiye'ye ithal edilen otomobil adedi içinde büyük paya sahip olmanın yaratacağı satın alma gücünün rakip markalara kalite, fiyat, süre dezavantajı olarak yansıyabileceği, bunun teslimat sürelerine ve yedek parça teminine olumsuz şekilde yansıyabileceği, öte yandan pazardaki oyuncu sayısının çokluğu, segmentler arası ikame edilebilirlik, tüketici tercihlerinin fiyat, performans, yaygın servis ağı, hızlı teslimat gibi ek kriterlere göre şekillenmesi sebebiyle planlanan işlemin, güncel pazar yapısından farklı olarak pazarı kapatıcı veya pazara yeni girişleri engelleyici bir etki doğurmayacağı değerlendirmesinde bulunulmuştur. (.....) tarafından ise, planlanan devralma işleminin, çeşitli binek otomobil markalarının yer aldığı pazarın rekabetçi yapısı nedeniyle bu pazarda olumsuz etkisinin olmayacağı, ancak hafif ticari araçlar pazarının alt segmentlerinde hâkim durum yaratacağı ve bu sebeple rekabete olumsuz etkilerinin olacağı ifade edilmiştir.

- (165) Planlanan işlem hakkında, yedek parça pazarı açısından rakip teşebbüsler tarafından sunulan görüşlere aşağıda yer verilmektedir.
- (166) (.....) tarafından, planlanan işlemin yedek parça pazarında parça nakliyesi, bulunurluk ve fiyat üzerinde etki doğurabileceği belirtilmiştir. İşlem sonucunda TOFAŞ'ın elde edeceği pazar gücü ile hizmetlerin sunulması ve ürün satışı noktasındaki pazarlık üstünlüğünün, hem yetkili servisler hem de özel servisler tarafından piyasadan tedarik edilen orijinal ve eş değer parçalar ile atölyelerde kullanılmakta olan sarf malzemelerinin fiyatlandırılması ve bulunurluğu açısından olumsuz yönde etki edebileceği dile getirilmiştir. TOFAŞ'ın parça lojistiği kapsamında hizmet alınan depo ve antrepoculuk bakımından avantajlı konumda olacağı, planlanan işlemin yurt dışı ve yurt içi parça nakliyelerinde de tedarikçi bulma ve fiyatlandırma konusunda rekabete olumsuz etki edebileceği belirtilmiştir. Bununla birlikte yedek parça pazarı açısından rekabet üzerindeki ilgili olumsuz etkinin, otomobil nakliyesinde olduğu kadar belirgin bir sonuç doğurmayacağı da vurgulanmıştır.
- (167) (.....) tarafından, özellikle parça satışı bakımından önemli bir etkinin olmayacağı belirtilmiştir.
- (168) (.....) tarafından, yetkili servislerde eş değer kalitede parça kullanımının sınırlı olduğu, eş değer kalitede yedek parçaların esas olarak özel servisler tarafından kullanıldığı, bu nedenle işlemin eş değer kalitede yedek parça pazarı bakımından etkisine dair bir öngörülerinin bulunmadığı ifade edilmiştir.
- (169) (.....) tarafından, STELLANTIS'in ve TOFAŞ'ın eş değer ve orijinal parçalarla pazarda hâlihazırda aktif olduğu, STELLANTIS'in Eurorepar, TOFAŞ'ın da Opar ve Maretti markaları ile pazara farklı marka araçlarla uyumlu eş değer parçalar sunduğu, yedek parça pazarının çok oyunculu bir yapıya sahip olduğu, işlem sonucunda pazarın yapısı üzerinde önemli bir olumsuz etkinin doğmayacağı belirtilmiştir.
- (170) (.....) tarafından, söz konusu işlem sonucunda TOFAŞ'ın bünyesine kazandıracağı markalar ile elde edeceği pazar gücü nedeniyle yedek parça tedarik pazarında önemli bir alım gücünün oluşabileceği, bu doğrultuda yedek parça üretimi ve dağıtımını yapan teşebbüslerin üretim kapasitesinin önemli bir kısmını TOFAŞ'a ayırma veya TOFAŞ'ı önceliklendirme motivasyonuna sahip olabileceği ve bu durumun ise fiili münhasırlığa yol açabileceği, bunun sonucu olarak yedek parça dağıtımını yapan diğer oyuncuların, tedarikçilere/sağlayıcılara erişimini zorlaştırabileceği belirtilmiştir. Öte yandan alım gücünün, pazardaki diğer oyunculara kıyasla önemli bir maliyet avantajı yaratabileceği, yoğunlaşma sonucunda yedek parça dağıtım pazarında önemli bir paya sahip olması öngörülen teşebbüs üzerinde diğer markaların rekabetçi baskısının azalmasının, nihai tüketici fiyatlarına olumsuz yönde yansıtılabileceği dile getirilmiştir.
- (171) (.....) tarafından, planlanan işlemin yalnızca binek ve hafif ticari araçların satışı pazarında değil aynı zamanda yedek parça pazarı üzerinde de etki doğuracağı, Opar, Eurorepar ve Distrigo markalarıyla TOFAŞ ve STELLANTIS bünyesinde satılan araçların orijinal yedek parçaları ve ikinci kalite ürünlerinin yanı sıra diğer otomotiv markalarının eş değer kalitede yedek parçalarının da aynı şebeke üzerinden satışa sunulabileceği, hâlihazırda orijinal yedek parça ürünlerinin kullanıldığı araç park oranının %30'un üzerinde olduğu, işlem sonrasında TOFAŞ'ın Opar, Eurorepar ve Distrigo markalarıyla birlikte bir yedek parça toptancısının ihtiyacının %50'sinden fazlasını tedarik edebilecek duruma geleceği, bu orana KOÇ HOLDİNG bünyesinde yer alan yedek parça satışları da dâhil edildiğinde; söz konusu yapının yedek parça satışı pazarındaki payının %50'den fazla olacağı, TOFAŞ'ın, bağımsız yenileme pazarına yönelik ticari faaliyetlerinde kendi ürünlerini kayırcı davranışlarda

bulunabileceği, bu durumun ise diğer markaların aleyhine olacak şekilde piyasadaki rekabeti kısıtlayabileceği değerlendirilmelerinde bulunulmuştur.

- (172) (.....) tarafından, planlanan işlemin hem binek otomobil hem hafif ticari araç yedek parça pazarında doğrudan müşteri hizmetlerine bir etkisi olmayacağı, bununla birlikte planlanan işlem sonrası birleşik teşebbüsün yedek parça pazarında sahip olacağı alıcı gücünün, yedek parça pazarındaki fiyat rekabetini etkileyebileceği belirtilmiştir.
- (173) (.....) tarafından, işlem sonrasında, her üç araçtan birinin TOFAŞ'ın yetkili servislerine gireceği ve her üç yedek parçadan birinin aynı sağlayıcı tarafından satılacağı, sıfır araçların satışı bakımından garanti koşulları, yetkili servislerde bakım onarım hizmeti alma gibi kriterlerinin önem kazandığı, işlem sonrasında TOFAŞ ve STELLANTIS bünyesindeki Eurorepar, Distrigo ve Opar yedek parça markalarının fiyat pozisyonlarının/kârlılık stratejilerinin nihai olarak tek elden yönetileceği, bu nedenle planlanan işlemin, yedek parça fiyatlarını rekabete aykırı şekilde manipülasyona açık hale getireceği, işlem sonrasında birleşik teşebbüsün hâkim duruma geleceği ve bu doğrultuda yedek parça pazarında kârlılık politikalarının dönemsel olarak değiştirilmesinin ve tüketicilere rekabetçi fiyatlarla yedek parça ve satış sonrası hizmet sunulmasının zorlaşabileceği belirtilmiştir.
- (174) (.....) tarafından, eş değer yedek parça pazarında çok sayıda oyuncu olduğu, pazarın dinamik ve rekabetçi yapıda olduğu, piyasanın doğal akışında yedek parça pazarında faaliyet gösteren teşebbüslerin birbirleri ile etkin bir şekilde rekabet etmekte olduğu, öte yandan işlem sonrasında birleşik teşebbüsün elde etmesi öngörülen yüksek pazar payı ve pazar gücü neticesinde yedek parça pazarında da rekabete aykırı uygulamalarla karşılaşılması riskinin ihtimal dâhilinde olduğu, (.....) marka araçlar açısından garanti süresinin bitimi olan üç yılı takiben rekabetçi endişe ortaya çıkabileceği belirtilmiştir.
- (175) (.....) tarafından, işlem sonrasında yedek parça pazarında olumsuz bir etki oluşmasının beklenmediği beyan edilmiştir.
- (176) (.....) tarafından, ilgili markaların yedek parça ve teknik bileşenlerinin sadece o marka araçlara uygun olması ve buna göre üretiminin ve tedarikinin yapılması nedenleriyle rakip teşebbüsler bakımından olumsuz bir etki yaratmayacağı ifade edilmiştir.
- (177) (.....) ve (.....) tarafından, planlanan işleme ilişkin bir çalışmalarının olmadığı; (.....) tarafından planlanan işleme ilişkin görüşlerinin bulunmadığı belirtilmiştir.

#### **i) İşlemin Filo Kiralama Pazarını Olumsuz Etkileyeceğine İlişkin Görüş**

- (178) Bildirime konu işleme ilişkin olarak Kuruma intikal eden itiraz başvurusunda, planlanan işlemin binek otomobiller pazarında, hafif ticari araçlar pazarında ve filo kiralama pazarında etkin rekabeti önemli ölçüde kısıtlayacağı ileri sürülmüştür.
- (179) Bu kapsamda itiraz başvurusunda; devre konu STELLANTIS TR'nin Türkiye'de dağıtımını yaptığı binek otomobil ve hafif ticari araç markaları arasında Citroën, Opel, Peugeot gibi marka bilinirliği yüksek orta sınıf araç markalarının yer aldığı, devralan TOFAŞ'ın ise Fiat markalı araçların dağıtımını yaptığı; işlemin gerçekleşmesi durumunda binek otomobil ve hafif ticari araç pazarlarında 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi anlamında önemli bir yoğunlaşma meydana geleceği ifade edilmiştir. İlaveten işlemin dikey etkilerinin de olacağı, TOFAŞ'ın ortak kontrolünü haiz olan KOÇ HOLDİNG bünyesinde yer alan OTOKOÇ'un araç kiralama pazarında Avis, Avis Filo, Budget ve Zipcar markalarıyla faaliyet gösterdiği, bu doğrultuda Avis'in kendisi gibi Koç Grubu bünyesinde yer alan Ford ve Fiat markalı araçlar için oldukça avantajlı kira

bedelleri sunduğu, bu durumun sebebinin Avis'in Koç Grubu bünyesinde yer alan araç markalarında daha avantajlı iskonto ve vade şartları alabilmesi olduğunun düşünüldüğü, itiraz başvurusunda bulunan teşebbüsün, Fiat ve Ford markalı araçlar bakımından Avis ile etkin şekilde rekabet edemediği belirtilmiştir.

- (180) İtiraz başvurusunda bulunan teşebbüs tarafından; filo kiralama şirketlerinin, gerçek kişilere ve işletmelere, ihtiyaçları doğrultusunda belirli bir süre boyunca bir dizi aracı kiraya verdikleri; bu kapsamda filo kiralama şirketlerinin, genellikle bayiler aracılığıyla farklı araç markalarından araçları satın alıp akabinde bu araçları belirli bir fiyat karşılığında ve belli bir süre ile müşterilerine kiraladıkları; filo kiralama şirketlerinin, aracı satın aldıkları fiyat, aracın ikinci el değeri, operasyonel giderleri, faiz giderleri vb. maliyetleri dikkate alarak bir araç kira bedeli belirledikleri; kiraya verilen araçlar birbirine çok yakın özelliklere sahip olduğundan, müşteriler tarafından araç tercihi yapılırken en çok dikkate alınan kriterin kira bedeli olduğu; bu sebeple araç kira bedelinin, filo kiralama şirketlerinin etkin şekilde rekabet edebilmesi için oldukça önem arz ettiği ve aracı satın alma fiyatının ve vadesinin filo kiralama şirketleri arasındaki rekabetin en önemli dinamiklerinden biri olduğu vurgulanmıştır.
- (181) Başvuru çerçevesinde; işlemin gerçekleşmesi halinde, STELLANTIS TR bünyesinde yer alan araç markaları için de aynı avantajların Avis'e sağlanması ve hem kendisinin hem de diğer filo kiralama şirketlerinin bu araçlar bakımından da dezavantajlı bir konuma düşmesi konusunda endişe duyulduğu, Fiat ve Ford markaları ile Stellantis Grubu markalarının birlikte hem binek otomobil hem de hafif ticari araçlar bakımından pazarın önemli bir bölümünü kapsadığı ifade edilmiştir. Bu çerçevede, tüm filo kiralama şirketlerindeki araç parkı marka dağılımına ilişkin sunulan tabloya aşağıda yer verilmektedir:

Tablo 6: 2021 – 2023 Döneminde Tüm Filo Kiralama Şirketlerindeki Araç Parkı Marka Dağılımı

| Marka   | 2021 | 2022 | 2023 |
|---------|------|------|------|
| Fiat    | 14,9 | 15   | 17,1 |
| Ford    | 10,7 | 10,4 | 9,6  |
| Opel    | 2,2  | 1,9  | 2,3  |
| Peugeot | 4,6  | 4,2  | 4,2  |
| Citroën | 2,6  | 2,6  | 2,7  |
| Toplam  | 35   | 34,1 | 35,9 |

Kaynak: Tüm Oto Kiralama Kuruluşları Derneği, Operasyonel Kiralama Sektörü Yıllık Raporu

- (182) İtiraz başvurusunda ek olarak, KOÇ HOLDİNG ve STELLANTIS TR bünyesindeki araçların, filo kiralama şirketleri açısından oldukça önemli bir girdi niteliğinde olduğu; işlem sonrasında filo kiralama pazarında en sıklıkla tercih edilen araçların Avis'e çok daha fazla sayıda otomobil ve hafif ticari araç için daha avantajlı fiyat ve vade koşullarıyla sağlanması halinde, filo kiralama şirketleri için bir girdi kısıtlaması oluşacağı ve pazar kapama etkilerine yol açacağı, Avis'in yukarıda yer verilen tablodaki markalar bakımından oldukça çeşitli segmentteki ve modellerdeki araçları rakiplerinden daha avantajlı fiyat ve vade koşullarıyla satın alabileceği ve filo şirketlerinin mevcut durumdan daha dezavantajlı konuma geleceği öne sürülmektedir.

#### G.5.2.3. İşlemin Binek Otomobillerin Üretimi ve Satışı Pazarına Etkileri

- (183) Ön inceleme aşamasında, işlem sonrasında oluşabilecek etkiler değerlendirilirken, ilgili ürün pazarlarının segment bazında daha detaylı incelenmesi gerektiği değerlendirilmiştir.<sup>91</sup> Bu çerçevede, ilerleyen bölümlerde segment bazında detaylı

<sup>91</sup> İşlemin nihai incelemeye alınmasına dayanak teşkil eden hususlardan biri ilgili ürün pazarlarının segment bazında daha detaylı incelenmesine duyulan gereksinimdir.

değerlendirme yapılacak olmakla birlikte, genel bir çerçeve çizilebilmek adına pazardaki teşebbüslerin binek otomobiller pazarında son beş yıldaki pazar payları incelenmiştir.

- (184) Aşağıdaki Tablo 7’de detayları yer aldığı üzere; binek otomobiller pazarında 2019-2023 döneminde MAİS (Renault ve Dacia) %20,95 - %16,41 arasında seyreden pazar payıyla pazarın lideri (2023 hariç) konumundadır. Yine aşağıdaki tablodan, TOFAŞ’ın %16,97 - %13,6 aralığında seyreden pazar payıyla pazarın ikinci büyük oyuncusu olduğu, STELLANTIS TR’nin %17,42 - %12,61 aralığında seyreden pazar payıyla pazarın üçüncü büyük oyuncusu (2023 yılında birinci) olduğu ve bunları %14,4 - %12,02 aralığındaki pazar payıyla DOĞUŞ’un (VW, Audi, Bentley, Cupra, Lamborghini, Seat ve Porsche) izlediği görülmektedir. Ek olarak ilgili pazarda çok sayıda teşebbüsün ve bilinen markanın bulunduğu, genel olarak 2023 yılında önceki yıla kıyasla paylarının düşme eğilimi (STELLANTIS TR ve FORD OTOSAN hariç) gösterdiği anlaşılmakta, bunun sebebinin ise aralarında TOGG ve TESLA’nın da bulunduğu markaların pazara girmesi ve elektrikli araç kullanımının yaygınlaşması olduğu değerlendirilmektedir. Tablo 7 incelendiğinde, STELLANTIS TR’nin ve TOFAŞ’ın paylarının toplamının 2019 yılında %27,98, 2020 yılında %30,76, 2021 yılında %26,63, 2022 yılında %30,04 ve 2023 yılında %30,96 olduğu görülmektedir.

Tablo 7: Türkiye’de Binek Otomobillerin Satışı Pazarında Faaliyet Gösteren Teşebbüslerin 2019 - 2023 Dönemi Pazar Payları (Toplam Satış Miktarı Bakımından, %)

| Teşebbüs                      | 2019          |                | 2020          |                | 2021          |                | 2022          |                | 2023          |                |
|-------------------------------|---------------|----------------|---------------|----------------|---------------|----------------|---------------|----------------|---------------|----------------|
|                               | Satış Miktarı | Pazar Payı (%) | Satış Miktarı | Pazar Payı (%) | Satış Miktarı | Pazar Payı (%) | Satış Miktarı | Pazar Payı (%) | Satış Miktarı | Pazar Payı (%) |
| STELLANTIS TR                 | 48.842        | 12,61          | 90.766        | 14,87          | 73.221        | 13,03          | 77.465        | 13,07          | 168.512       | 17,42          |
| TOFAŞ                         | 59.537        | 15,37          | 96.947        | 15,89          | 76.442        | 13,6           | 100.596       | 16,97          | 131.067       | 13,54          |
| FORD OTOSAN                   | 108.379       | 4,05           | 27.596        | 4,52           | 14.052        | 2,5            | 11.303        | 1,9            | 30.936        | 3,19           |
| MAİS <sup>92</sup>            | 78.201        | 20,19          | 124.810       | 20,45          | 103.233       | 18,37          | 124.206       | 20,95          | 158.830       | 16,41          |
| DOĞUŞ <sup>93</sup>           | 55.137        | 14,24          | 83.108        | 13,62          | 80.955        | 14,4           | 73.880        | 12,46          | 116.281       | 12,02          |
| HYUNDAI                       | 22.786        | 5,88           | 27.541        | 4,51           | 36.935        | 6,57           | 42.241        | 7,12           | 52.856        | 5,46           |
| TOYOTA <sup>94</sup>          | 23.447        | 6,05           | 39.101        | 6,4            | 46.131        | 8,21           | 38.612        | 6,51           | 45.976        | 4,75           |
| CHERY <sup>95</sup>           | 0             | 0              | 0             | 0              | 0             | 0              | 0             | 0              | 40.590        | 4,19           |
| YÜCE AUTO <sup>96</sup>       | 15.369        | 3,97           | 24.175        | 3,96           | 25.228        | 4,49           | 19.464        | 3,28           | 35.041        | 3,62           |
| BORUSAN <sup>97</sup>         | 12.452        | 3,22           | 17.940        | 2,94           | 18.891        | 3,36           | 20.642        | 3,48           | 29.006        | 2,99           |
| MERCEDES <sup>98</sup>        | 9.906         | 2,56           | 15.666        | 2,56           | 15.407        | 2,74           | 18.661        | 3,14           | 24.646        | 2,54           |
| HONDA                         | 20.354        | 5,26           | 22.222        | 3,64           | 28.150        | 5,01           | 21.429        | 3,61           | 21.322        | 2,20           |
| NISSAN                        | 11.980        | 3,09           | 12.717        | 2,08           | 12.780        | 2,27           | 9.337         | 1,57           | 21.278        | 2,19           |
| ÇELİK <sup>99</sup>           | 4.987         | 1,29           | 13.542        | 2,21           | 15.250        | 2,71           | 18.462        | 3,11           | 20.629        | 2,13           |
| DOĞAN OTOMOTİV <sup>100</sup> | 2.381         | 0,61           | 2.977         | 0,48           | 4.294         | 0,76           | 5.228         | 0,87           | 19.836        | 2,04           |
| TOGG <sup>101</sup>           | 0             | 0              | 0             | 0              | 0             | 0              | 0             | 0              | 19.583        | 2,02           |
| TESLA <sup>102</sup>          | 0             | 0              | 0             | 0              | 0             | 0              | 0             | 0              | 12.150        | 1,25           |
| VOLVO                         | 4.155         | 1,07           | 8.200         | 1,34           | 8.000         | 1,42           | 8.228         | 1,38           | 11.646        | 1,2            |

<sup>92</sup> MAİS; Renault ve Dacia markalı araçların distribütörlüğünü yapmaktadır.

<sup>93</sup> DOĞUŞ; Volkswagen, Audi, Bentley, Cupra, Lamborghini, Seat ve Porsche markalı araçların distribütörlüğünü yapmaktadır.

<sup>94</sup> TOYOTA, Toyota ve Lexus markalı araçların distribütörlüğünü yapmaktadır.

<sup>95</sup> CHERY, 2023 yılının başında Türkiye pazarında giriş yapmıştır.

<sup>96</sup> YÜCE AUTO; Skoda markalı araçların distribütörlüğünü yapmaktadır.

<sup>97</sup> BORUSAN; BMW, Jaguar, Land Rover ve Mini markalı araçların distribütörlüğünü yapmaktadır.

<sup>98</sup> MERCEDES; Mercedes ve Smart markalı araçların distribütörlüğünü yapmaktadır.

<sup>99</sup> ÇELİK; Kia markalı araçların distribütörlüğünü yapmaktadır.

<sup>100</sup> DOĞAN OTOMOTİV; MG ve Suzuki markalı araçların distribütörlüğünü yapmaktadır.

<sup>101</sup> TOGG markalı tam elektrikli araçların üretimini ve dağıtımını gerçekleştirmektedir, 2023 yılında satış yapmaya başlamıştır.

<sup>102</sup> Tesla Inc, Tesla markalı tam elektrikli araçların satışını gerçekleştirmektedir, 2023 yılında Türkiye pazarında giriş yapmıştır.

**25-15/359-172**

| Teşebbüs                                                                                                 | 2019             |                   | 2020             |                   | 2021             |                   | 2022             |                   | 2023             |                   |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|-------------------|------------------|-------------------|------------------|-------------------|------------------|-------------------|------------------|-------------------|
|                                                                                                          | Satış<br>Miktarı | Pazar<br>Payı (%) | Satış<br>Miktarı | Pazar<br>Payı (%) | Satış<br>Miktarı | Pazar<br>Payı (%) | Satış<br>Miktarı | Pazar<br>Payı (%) | Satış<br>Miktarı | Pazar<br>Payı (%) |
| ULU MOTOR <sup>103</sup>                                                                                 | 0                | 0                 | 0                | 0                 | 0                | 0                 | 0                | 0                 | 2.896            | 0,29              |
| ŞAHSUVAROĞLU <sup>104</sup>                                                                              | 111              | 0,03              | 650              | 0,1               | 640              | 0,1               | 1.156            | 0,18              | 1.444            | 0,14              |
| BAYTUR <sup>105</sup>                                                                                    | 662              | 0,17              | 673              | 0,11              | 796              | 0,14              | 622              | 0,1               | 966              | 0,1               |
| BYD                                                                                                      | 0                | 0                 | 0                | 0                 | 0                | 0                 | 0                | 0                 | 839              | 0,08              |
| FER MAS                                                                                                  | 65               | 0,02              | 68               | 0,01              | 123              | 0,02              | 336              | 0,05              | 558              | 0,06              |
| TEMSA <sup>106</sup>                                                                                     | 747              | 0,19              | 1.237            | 0,2               | 1.139            | 0,2               | 583              | 0,09              | 208              | 0,02              |
| MAZDA <sup>107</sup>                                                                                     | 417              | 0,11              | 156              | 0,02              | 153              | 0,02              | 181              | 0,03              | 203              | 0,02              |
| D ve D <sup>108</sup>                                                                                    | 18               | 0                 | 17               | 0                 | 33               | 0                 | 28               | 0                 | 42               | 0                 |
| TOPLAM                                                                                                   | 387.256          | 99,98             | 610.109          | 100               | 561.853          | 100               | 592.660          | 99,87             | 967.341          | 99,85             |
| STELLANTIS TR + TOFAŞ                                                                                    | 108.379          | 27,98             | 187.713          | 30,76             | 149.663          | 26,63             | 178.061          | 30,04             | 299.579          | 30,96             |
| Kaynak: ODMD'nin internet sitesinde yer alan veriler kullanılarak dosya kapsamında yapılan hesaplamalar. |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |                  |                   |

<sup>103</sup> Ulubaşlar Holding bünyesinde yer alan Ulu Motor; Skywell, Proton ve Leapmotor markalarının ana distribütörüdür.

<sup>104</sup> ŞAHSUVAROĞLU; SsangYong, DFSK ve Seres markalı araçların distribütörlüğünü yapmaktadır.

<sup>105</sup> Baytur Motorlu Vasıtalar Tic. AŞ, Subaru markalı araçların distribütörlüğünü yapmaktadır.

<sup>106</sup> TEMSA, Mitsubishi markalı araçların distribütörlüğünü yapmaktadır.

<sup>107</sup> Mazda Motor Logistics Europe NV, Türkiye'deki Mazda satış ağını belirsiz bir süre durdurma kararı almıştır.

<sup>108</sup> D ve D Motorlu Araçlar AŞ, Hongqi ve Aston Martin markalı araçların distribütörlüğünü yapmaktadır.

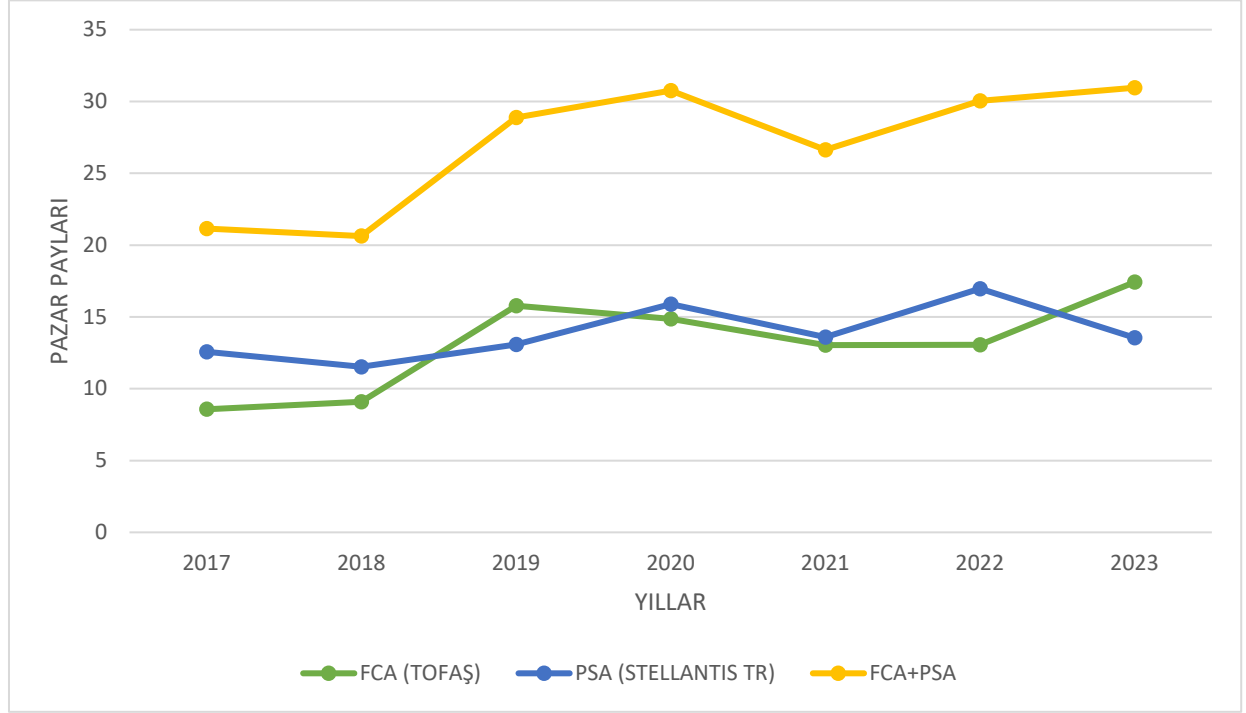
(185) 2017-2019 döneminde (FCA/PSA birleşmesi henüz gerçekleşmemiş iken) binek otomobillerin üretimi ve satışı pazarına ilişkin pazar paylarına ise aşağıdaki tabloda yer verilmektedir:

Tablo 8: Türkiye’de Binek Otomobillerin Satışı Pazarında Faaliyet Gösteren Teşebbüslerin 2017 - 2019 Dönemi Pazar Payları (Toplam Satış Miktarı Bakımından, %)

| Teşebbüs                                                            | 2017  | 2018  | 2019  |
|---------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|
| FCA (TOFAŞ)                                                         | 8,57  | 9,10  | 15,79 |
| PSA (STELLANTIS TR)                                                 | 12,58 | 11,53 | 13,09 |
| FCA+PSA                                                             | 21,15 | 20,63 | 28,88 |
| MAİS                                                                | 22,01 | 22,12 | 20,52 |
| DOĞUŞ                                                               | 12,84 | 9,70  | 9,91  |
| TOYOTA                                                              | 5,68  | 6,14  | 6,24  |
| DOĞUŞ                                                               | 2,97  | 2,78  | 2,57  |
| BORUSAN                                                             | 2,70  | 2,63  | 2,47  |
| YÜCE AUTO                                                           | 3,47  | 4,38  | 3,91  |
| MERCEDES                                                            | 3,03  | 2,82  | 2,20  |
| HYUNDAI                                                             | 6,96  | 6,72  | 6,08  |
| HONDA                                                               | 3,72  | 6,10  | 5,28  |
| FORD OTOSAN                                                         | 5,59  | 5,09  | 4,21  |
| NISSAN                                                              | 4,48  | 5,29  | 2,88  |
| ÇELİK                                                               | 1,53  | 1,48  | 1,30  |
| VOLVO                                                               | 0,57  | 1,22  | 0,95  |
| DOĞUŞ                                                               | 2,39  | 1,85  | 1,54  |
| SUZUKI                                                              | 0,60  | 0,67  | 0,64  |
| BORUSAN                                                             | 0,21  | 0,29  | 0,34  |
| DOĞUŞ-PORSCHE                                                       | 0,10  | 0,10  | 0,08  |
| DOĞUŞ-LAMBORGHINI                                                   | 0,00  | 0,00  | 0,00  |
| DOĞUŞ-BENTLEY                                                       | 0,00  | 0,00  | 0,00  |
| TOPLAM                                                              | 100   | 100   | 100   |
| Kaynak: ODMD verileri kullanılarak dosya kapsamında hazırlanmıştır. |       |       |       |

(186) 2017’den günümüze dek işlem taraflarının binek otomobillerin üretimi ve satışı pazarında ayrı ayrı ve toplam pazar paylarının izlediği seyir ise aşağıdaki grafikten daha net izlenebilmektedir.

Grafik 4: FCA (TOFAŞ) ve PSA'nın (STELLANTIS TR) 2017-2023 Dönemi Binek Otomobillerin Üretimi ve Satışı Pazarında Pazar Payı Değişim Grafiği (Toplam Satış Miktarı Bakımından, %)



Kaynak: Tablo 7 ve 8 çerçevesinde dosya kapsamında hazırlanmıştır.

- (187) Grafik incelendiğinde *FCA/PSA* birleşmesinin gerçekleştiği 2020 yılına dek TOFAŞ'ın ve STELLANTIS TR'nin pazar paylarının genel olarak birbirlerine yakın bir seyir izlediği; 2020 yılı itibarıyla teşebbüslerin toplam pazar payının %30 seviyesine yükseldiği, bununla birlikte pandeminin ve küresel çip krizinin etkisini gösterdiği 2021 yılında %25 bandına gerilediği anlaşılmaktadır. 2022 yılında STELLANTIS TR'nin bir önceki yıla göre pazar payını artırdığı, TOFAŞ'ın pazar payının bu dönemde sabit bir seyir izlediği, 2022 yılından itibaren STELLANTIS TR'nin pazar payında düşüş yaşandığı, öte yandan TOFAŞ'ın pazar payını artırdığı görülmektedir.
- (188) Teşebbüslerin pazar paylarına ilişkin incelemenin detaylandırılması adına, yukarıda yıllık bazda verilen pazar paylarına ek olarak işlem taraflarının dağıtımını üstlendiği markaların 2023 yılı bakımından ay bazında pazar paylarına aşağıda yer verilmektedir.

Tablo 9: İşlem Taraflarının Dağıtımını Üstlendiği Markaların 2023 Yılı Aylık Bazda Pazar Payları (Toplam Satış Adedi Bakımından, %)

| Markalar / Aylar                                                    | Ocak  | Şubat | Mart  | Nisan | Mayıs | Haziran | Temmuz | Ağustos | Eylül | Ekim  | Kasım | Aralık |
|---------------------------------------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|--------|---------|-------|-------|-------|--------|
| Alfa Romeo                                                          | 0,37  | 0,65  | 0,26  | 0,17  | 0,49  | 0,18    | 0,34   | 0,21    | 0,11  | 0,11  | 0,14  | 0,04   |
| Fiat                                                                | 18,09 | 35,80 | 18,58 | 14,79 | 15,58 | 11,74   | 13,29  | 5,15    | 14,84 | 11,17 | 9,39  | 8,29   |
| Jeep                                                                | 0,40  | 0,44  | 0,20  | 0,45  | 0,37  | 0,26    | 0,45   | 0,32    | 0,36  | 0,45  | 0,58  | 0,35   |
| TOFAŞ                                                               | 18,86 | 36,89 | 19,04 | 15,41 | 16,45 | 12,18   | 14,08  | 5,68    | 15,31 | 11,73 | 10,10 | 8,68   |
| Citroën                                                             | 3,79  | 6,09  | 4,17  | 3,64  | 6,41  | 7,27    | 3,67   | 4,58    | 3,70  | 4,55  | 4,66  | 4,85   |
| DS                                                                  | 0,28  | 0,79  | 0,41  | 0,56  | 0,50  | 0,61    | 0,65   | 0,19    | 0,30  | 0,12  | 0,11  | 0,19   |
| Opel                                                                | 3,96  | 9,75  | 5,94  | 6,60  | 10,06 | 9,21    | 7,16   | 5,77    | 3,86  | 4,67  | 5,35  | 5,55   |
| Peugeot                                                             | 4,37  | 14,03 | 8,68  | 6,02  | 7,84  | 6,19    | 7,62   | 4,85    | 4,65  | 4,38  | 4,65  | 4,95   |
| STELLANTIS TR                                                       | 12,40 | 30,66 | 19,20 | 16,82 | 24,82 | 23,28   | 19,09  | 15,39   | 12,51 | 13,72 | 14,76 | 15,54  |
| TOFAŞ+STELLANTIS TR                                                 | 31,26 | 67,55 | 38,24 | 32,23 | 41,27 | 35,46   | 33,17  | 21,07   | 27,82 | 25,45 | 24,86 | 24,22  |
| Kaynak: ODMD verileri kullanılarak dosya kapsamında hazırlanmıştır. |       |       |       |       |       |         |        |         |       |       |       |        |

(189) Tablo incelendiğinde; TOFAŞ'ın dağıtımını gerçekleştirdiği markalardan Alfa Romeo ile Jeep'in pazar paylarının tüm aylar itibarıyla %1'in altında kaldığı ve TOFAŞ'ın binek otomobiller pazarında 2023 yılında sahip olduğu pazar payının neredeyse tamamını Fiat markası aracılığıyla elde ettiği; teşebbüsün en yüksek pazar payını %36,89 ile Şubat ayında, en düşük pazar payını ise %5,68 ile Ağustos ayında elde ettiği anlaşılmaktadır. STELLANTIS TR'nin distribütörlüğünü yaptığı markalardan DS'in pazar payının ilgili ayların tümünde %1'in altında yer aldığı ve teşebbüsün ilgili dönemdeki pazar payının esasen Citroën, Opel ve Peugeot markalarından kaynaklandığı, teşebbüsün en yüksek pazar payını %30,66 ile Şubat ayında, en düşük pazar payını ise %12,40 ile Ocak ayında elde ettiği anlaşılmaktadır. Son olarak, iki teşebbüsün toplam pazar payının Şubat ve Mayıs ayları itibarıyla kayda değer bir artış gösterdiği, öte yandan Haziran ayı itibarıyla pazar paylarının azalış trendine girerek Ağustos ayında %21,07 ile 12 ayın en düşük seviyesine gerilediği, her ne kadar Eylül ayında toplam pazar payında bir artış yaşansa da takip eden aylarda pazar payının yeniden azalmaya başladığı ve yıl sonunda %24,22 seviyesinde gerçekleştiği gözlemlenmektedir.

(190) Piyasa dinamiklerinin anlaşılabilmesi bakımından binek otomobillerin üretimi ve satışı pazarındaki yoğunlaşmaya değinilmesi önem arz etmektedir. Yatay Kılavuz'un 15. paragrafında; *"Bir pazardaki yoğunlaşma seviyeleri, pazarın rekabetçi yapısı hakkında faydalı bilgiler sunar. Yoğunlaşma seviyelerini ölçmek için, yoğunlaşma oranı (CR4, CR5 vb.), Herfindahl Hirschman Endeksi (HHI) veya diğer ölçütler kullanılabilir."* açıklaması yer almaktadır. Bu bağlamda, köklü küresel oyuncuların faaliyette bulunduğu otomotiv pazarında HHI endeksi, bildirim konu işlemin değerlendirilmesi açısından yerinde bir göstergedir. Aşağıdaki tabloda binek otomobillerin üretimi ve satışı pazarında HHI endeksine dayalı yoğunlaşma oranları yer almaktadır.

Tablo 10: Binek Otomobillerde Toplam Satış Adedi Bakımından 2020-2023 Dönemi HHI Değerleri

| HHI                                            | 2019        | 2020        | 2021        | 2022        | 2023        |
|------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|                                                | Satış Adedi | Satış Adedi | Satış Adedi | Satış Adedi | Satış Adedi |
| İşlem Öncesi                                   | 1.166       | 1.214       | 1.095       | 1.210       | 1.034       |
| İşlem Sonrası                                  | 1.554       | 1.687       | 1.450       | 1.653       | 1.506       |
| Değişim                                        | 388         | 473         | 355         | 443         | 472         |
| Kaynak: Dosya kapsamında yapılan hesaplamalar. |             |             |             |             |             |

(191) Yatay Kılavuz'da *"Birleşme sonrası pazardaki HHI endeksi 1.000 ile 2.000 arasında olan ve işlem neticesinde HHI endeksindeki değişim 250'nin altında kalan ya da birleşme sonrası pazardaki HHI endeksi 2.000'nin üzerinde olan ancak işlem neticesinde HHI endeksindeki değişimi 150'nin altında kalan işlemlerde de aşağıdaki istisnalar hariç olmak üzere rekabetçi kaygılar oluşması ihtimali düşüktür"* ifadesine yer verilmektedir. Tablo 10'da yer alan veriler incelendiğinde, 2022 yılında işlem sonrasında HHI endeksinin 1.653 olduğu, işlem öncesi ve sonrası endeks değerindeki değişimin 443 olarak hesaplandığı; 2023 yılında ise işlem sonrası endeks değerinin 1.506 olduğu ve endeksteeki değişimin 472 olarak hesaplandığı görülmektedir. Bu kapsamda HHI değerleri Yatay Kılavuz'un ilgili bölümü çerçevesinde değerlendirildiğinde rekabetçi endişelerin varlığından bahsetmek mümkündür. Şöyle ki, işlem öncesi ve işlem sonrası endeks değerleri her ne kadar Yatay Kılavuz'da bahsedildiği gibi 1.000 ile 2.000 arasında bir değer olsa da endeksteeki değişim anılan Kılavuz'da dikkate alınması gerektiği belirtilen eşik olan 250'nin üzerindedir. Bu çerçevede, işleme ilişkin inceleme binek otomobillerin üretimi ve satışı pazarı özelinde tek taraflı etkiler bakımından derinleştirilmiştir.

(192) Bu çerçevede, binek otomobillerin üretimi ve satışı pazarı kapsamında işlem, tarafların ilgili pazarda faaliyet gösterdiği segmentler bakımından incelenmiştir. Dosya kapsamındaki bilgiler çerçevesinde, TOFAŞ'ın ve STELLANTIS TR'nin faaliyetlerinin kesiştiği segmentlerin; B, C ve D segmentleri olduğu anlaşılmaktadır. Taraflar, ODMD'nin artık J (SUV) segmenti için ayrı bir veri toplamadığını, bu çerçevede tarafların SUV tipi araçların satışlarını boyutlarına göre sınıflandırarak ilgili binek otomobil segmenti kapsamına dâhil ettiğini, ayrıca ODMD'nin 2020 yılı itibarıyla M segmenti binek otomobilleri hafif ticari araç olarak kabul etmesinden ötürü M segmenti araç satışlarının da hafif ticari araçlar kapsamında gösterildiğini ifade etmişlerdir. Bu noktada belirtmek gerekir ki; ODMD verilerinde "SUV" ifadesi ayrı bir segmenti belirtmeyip aracın gövde tipine ilişkin bir kategoriye anlatmaktadır. Bildirim konusu işlemi bir bakıma önceleyen işlem olan FCA/PSA birleşmesine ilişkin kararda, "J (SUV)" şeklinde ayrı bir segment yer almakla birlikte, ODMD verilerinde "J" ismiyle bir segmentin ayrıca bulunmadığı, "SUV" kategorisinin ise tıpkı "hatchback" ve "sedan" gibi bir gövde tipi olarak kabul edildiği anlaşılmaktadır. Dolayısıyla inceleme kapsamında "J (SUV)" şeklinde ayrı bir segment tanımı yapılmamış olup bunun yerine tarafların faaliyetlerinin kesiştiği B ve C segmentleri bakımından B-SUV ve C-SUV kırılımları ayrıca değerlendirilmiştir. Bu çerçevede, bahse konu değerlendirmelerin yer aldığı bölümlerde "B-SUV segmenti" ve "C-SUV segmenti" ifadeleri kullanılmış olup söz konusu ifadeler ile B ve C segmentinde yer alan SUV gövde tipli araçlar kastedilmektedir.

(193) Dosya kapsamında elde edilen bilgi ve belgeler neticesinde, işlem bakımından tarafların faaliyetlerinin kesiştiği segmentler, pazar payları, rakiplerin konumu ve satış adetleri gibi değişkenler göz önünde bulundurulduğunda rekabetçi endişelerin B segmenti ve C segmenti ile bu segmentlerin SUV gövde tipi kırılımı üzerinde yoğunlaştığı değerlendirilmektedir. Bu nedenle bildirim konu işlem; B, B-SUV, C, C-SUV segmentleri özelinde detaylıca incelenmiştir. Binek otomobiller bakımından söz konusu segmentler özelinde değerlendirmeye geçmeden önce, sonraki bölümlerde yapılacak değerlendirmeler açısından aydınlatıcı olması amacıyla genel olarak segmentlerin birbirleri üzerinde ne ölçüde rekabetçi baskı oluşturdıklarına ilişkin açıklamalara yer verilmektedir.

#### **G.5.2.3.1. Segmentler Arası Rekabet Baskısı**

(194) Bildirilen işlemin gerçekleşmesi halinde, birleşik teşebbüsün, rakipleri tarafından ne düzeyde rekabetçi baskıya maruz kalacağını, dolayısıyla pazarda ortaya çıkacak yeni durumda etkin rekabetin önemli ölçüde azalıp azalmayacağını açık bir biçimde ortaya konulması adına, ilgili pazarda segmentler arasındaki rekabet baskısı incelenmiştir. Bu kapsamda, sektörde faaliyet gösteren teşebbüslerin binek otomobillerin üretimi ve satışı pazarında segmentler arası rekabetçi baskının ne seviyede olduğuna yönelik görüşleri incelendiğinde, segment ayrımının; fiyat aralıkları, ürün çeşitliliği ve tüketici ihtiyaçları da göz önüne alınmakla birlikte en temelde araç boyutu baz alınarak yapıldığı anlaşılmaktadır. Teşebbüslerin cevabi yazılarında; her segmentin aslında belirli tüketici tercihlerini haiz bir müşteri kitlesine hitap ettiği, öte yandan segmentler arasında katı sınırların bulunmadığı, segmentlerin konumlandığı fiyat aralıkları ve değişken ekonomik koşullar gibi unsurlara göre segmentler arası geçişlerin bilhassa talep ikamesi bakımından mümkün olduğu belirtilmiştir. Binek otomobiller açısından genellikle, bir segmentin kendisinden bir alt veya bir üst basamakta yer alan segment tarafından ikame edilebilir olduğu, örneğin C segment bir aracın özellikle B ve D segmentinden rekabetçi baskıya maruz kaldığı bildirilmiştir. Öte yandan, çoğu teşebbüs tarafından SUV gövde tipinin son yıllarda büyüme eğiliminde olduğu, diğer

segmentler üzerinde rekabet baskısı oluşturabildiği, örneğin C veya B segmentindeki araçların sırasıyla C-SUV ve B-SUV araçlar tarafından ikame edilebileceği belirtilmiştir.

- (195) (.....) tarafından, araçların segment bazında ayrıştırılmasının müşterilerin aynı grupta yer alan otomobilleri satın alarak benzer ihtiyaçlarını karşıladıkları varsayımı ile talep ikamesine dayandığı, farklı kullanım tipini ve ihtiyaçları destekleyecek şekilde donanım ve boyut olarak ürün farklılaşmaları ve alt kırılımları, müşteri tercihleri ve yönelimleri baz alınarak oluşturulduğu dile getirilmiştir. Bununla birlikte pazarda sunulan ürün çeşitliliği, konumlandırma ve vergilendirme sistemleri paralelinde bu alt kırılımlar arasında talep ikamesinin olabileceği belirtilmiştir. Arz ikamesi noktasında ise boyutsal farklılıkları olan modeller arasında ikame edilebilirlik düşük iken benzer boyutlardaki araçlarda, örnek olarak C segment bir aracın alt yapısı temel alınarak üst yapıda yapılacak tasarımsal değişiklikler ile C-MAV / C-SUV modellere geçiş imkânı bulunduğu; bu geçişin birtakım testler yapılmasını, takım-kalıp çalışmalarını, üretim hattı güncellemelerini gerektirse de anılan geçiş işleminin sıfırdan bir model yaratmaktan daha kısa süreceği ifade edilmiştir. Ayrıca, segmentlerin kendi içerisindeki minimum-maksimum fiyat aralıkları göz önünde bulundurulduğunda müşterilerin satın alımlarında farklı segmentleri tercih edebileceği; örneğin, yakın fiyat seviyesindeki B segment üst donanım bir modelin, giriş seviyesi C segment bir araca veya B-SUV bir araca alternatif olarak görülebileceği beyan edilmiştir. Son olarak, sektörü geniş çapta etkileyen çip krizinin getirdiği tedarik kısıtlarının ve pandemi döneminin müşteri tercihlerinde segmentler arası geçişkenliği daha da arttığı öne sürülmüştür.
- (196) (.....) tarafından, Türkiye’de binek otomobiller için uygulanan segmentasyon şartlarının uluslararası düzeyde de kabul gören standartlara uygun olacak şekilde düzenlendiği ve çok uzun yıllardır uygulanan bu sistemin, amacına yönelik olarak ülkemizde güncelliğini korumaya devam ettiği; segmentler ayrı birer ürün pazarı olarak değerlendirildiğinde ise günümüzde müşterilerin satın alma kararı esnasında eskiye nazaran segmentler arasında çok daha kolay geçiş yapabildiğinin gözlemlendiği belirtilmiştir. Bu açıklamalara örnek olarak; bir müşterinin B segment bir araç almayı düşünürken C segmenti için de araştırmalar yapabildiği, pazarın segmentler arası daha dinamik bir forma büründüğü belirtilmiştir. Ek olarak; 2023 yılı içerisinde toplam binek otomobiller pazarı bir önceki yıla göre %63 büyümeye kaydederken, B ve C Sedan pazarının payının %29’dan %23’e düştüğü, buna karşılık B-SUV ve C-SUV pazar payının ise %37’den %44’e yükseldiği belirtilmiş, söz konusu gelişmeler göz önüne alındığında, arz ve talep uyumsuzlukları yaşanan durumlarda tüketicinin tercihlerinin değişkenlik gösterebileceği ifade edilmiştir.
- (197) Binek otomobillerin segment ve gövde tipi bazında pazardaki dağılımına aşağıdaki tablolarda yer verilmektedir.<sup>109</sup>

<sup>109</sup> ODMD segmentasyonunda J (SUV) ayrı bir segment olarak yer almamakta, bunun yerine örneğin; B segmentinin içerisinde B-SUV verileri, C segmentinin içerisinde C-SUV verileri de yer almaktadır.

Tablo 11: ODMD Segmentasyonuna Dayalı Segmentlerin Toplam Binek Otomobillerin Üretimi ve Satışı Pazarındaki Dağılımı (Satış Adedi Bakımından, %)

| Segment | 2019        |                | 2020        |                | 2021        |                | 2022        |                | 2023        |                |
|---------|-------------|----------------|-------------|----------------|-------------|----------------|-------------|----------------|-------------|----------------|
|         | Satış Adedi | Pazar Payı (%) | Satış Adedi | Pazar Payı (%) | Satış Adedi | Pazar Payı (%) | Satış Adedi | Pazar Payı (%) | Satış Adedi | Pazar Payı (%) |
| A       | 992         | 0,3            | 3.182       | 0,5            | 3.677       | 0,7            | 2.839       | 0,5            | 8.265       | 0,9            |
| B       | 92.452      | 23,9           | 146.821     | 24,1           | 179.698     | 32             | 215.644     | 36,4           | 309.987     | 32             |
| C       | 239.254     | 61,8           | 384.457     | 63             | 303.143     | 54             | 303.145     | 51,1           | 542.432     | 56,1           |
| D       | 42.760      | 11             | 56.324      | 9,2            | 55.632      | 9,9            | 47.383      | 8,0            | 72.195      | 7,5            |
| E       | 8.852       | 2,3            | 15.019      | 2,5            | 15.447      | 2,7            | 20.653      | 3,5            | 28.558      | 3              |
| F       | 2.946       | 0,8            | 4.306       | 0,7            | 4.256       | 0,8            | 2.996       | 0,5            | 5.904       | 0,6            |
| Toplam  | 387.256     | 100            | 610.109     | 100            | 561.853     | 100            | 592.660     | 100            | 967.341     | 100            |

Kaynak: ODMD Yıllık Pazar Değerlendirme Raporları.<sup>110</sup>Tablo 12: ODMD Segmentasyonuna Dayalı Gövde Tiplerinin Toplam Binek Otomobillerin Üretimi ve Satışı Pazarındaki Dağılımı (Satış Adedi Bakımından, %)<sup>111</sup>

| Gövde tipi         | 2019        |                | 2020        |                | 2021        |                | 2022        |                | 2023        |                |
|--------------------|-------------|----------------|-------------|----------------|-------------|----------------|-------------|----------------|-------------|----------------|
|                    | Satış Adedi | Pazar Payı (%) | Satış Adedi | Pazar Payı (%) | Satış Adedi | Pazar Payı (%) | Satış Adedi | Pazar Payı (%) | Satış Adedi | Pazar Payı (%) |
| SD                 | 193.082     | 49,9           | 268.509     | 44             | 222.632     | 39,6           | 217.004     | 36,6           | 257.469     | 26,6           |
| HB                 | 80.788      | 20,9           | 141.271     | 23,2           | 133.670     | 23,8           | 119.087     | 20,1           | 196.854     | 20,4           |
| SW                 | 5.443       | 1,4            | 6.115       | 1              | 1.863       | 0,3            | 1.465       | 0,2            | 5.759       | 0,6            |
| MPV <sup>112</sup> | 2.588       | 0,7            | 2.443       | 0,4            | 2.223       | 0,4            | 2.085       | 0,4            | 4.173       | 0,4            |
| CDV                | 4.824       | 1,2            | 4.583       | 0,8            | 2.577       | 0,5            | 2.882       | 0,5            | 1.469       | 0,2            |
| Spor               | 2.022       | 0,5            | 5.634       | 0,9            | 4.382       | 0,8            | 4.727       | 0,8            | 7.660       | 0,8            |
| SUV                | 98.509      | 25,4           | 181.554     | 29,8           | 194.506     | 34,6           | 245.410     | 41,4           | 493.957     | 51,1           |
| Toplam             | 387.256     | 100            | 610.109     | 100            | 561.853     | 100            | 592.660     | 100            | 967.341     | 100            |

Kaynak: ODMD Yıllık Pazar Değerlendirme Raporları.<sup>113</sup>

(198) Tablo 11 incelendiğinde; A, E ve F segmentlerinin pazardan aldıkları payın tüm yıllar itibarıyla oldukça düşük olduğu ve pazar payı bu üç segmentin pazar payları toplamından daha fazla olmakla birlikte yine de son dört yıl bakımından %10'un altında seyreden D segmentinin en küçük dördüncü segment olduğu görülmektedir. Beş yıl boyunca pazarda en yüksek ikinci payı B segmentinin aldığı, C segmentinin ise %50'den fazla pazar payı ile binek otomobiller pazarında segment bazında lider konumda bulunduğu anlaşılmaktadır. 2023 yılı itibarıyla A ve F segmentlerinin pazar paylarının bir önceki yıla kıyasla artış gösterdiği, D ve E segmentinin pazar paylarının ise azaldığı görülmektedir. İlave, B segmentinin pazar payının 2022'de %36,4 iken 2023'te %32'ye gerilediği, C segmentinin ise 2022'de %51,1 olan pazar payını 2023'te %56,1'e yükselttiği gözlemlenmektedir.

(199) Tablo 12'de yer alan verilerde; pazarda SD, HB ve SUV olmak üzere üç ana gövde tipinin bulunduğu, bunlar arasında ise ağırlığı SUV araçların oluşturduğu

<sup>110</sup> [https://www.odmd.org.tr/web\\_2837\\_1/neuralnetwork.aspx?type=35](https://www.odmd.org.tr/web_2837_1/neuralnetwork.aspx?type=35) Erişim Tarihi: 06.03.2024

<sup>111</sup> SD: Sedan, HB: Hatchback, SW: Station Wagon, MPV: Multi Purpose Vehicle (Çok Amaçlı Araçlar), CDV: Car Derived Van (Binek Tipli Küçük Vanlar), SUV: Sport Utility Vehicle (Arazi Araçları)

<sup>112</sup> MPV ve CDV gövde tipleri, ODMD Yıllık Pazar Değerlendirme Raporlarında her ne kadar binek otomobiller pazarında gösterilmiş olsa da mevcut dosya kapsamında hafif ticari araçların üretim ve satışı pazarında ele alınmaktadır.

<sup>113</sup> [https://www.odmd.org.tr/web\\_2837\\_1/neuralnetwork.aspx?type=35](https://www.odmd.org.tr/web_2837_1/neuralnetwork.aspx?type=35) Erişim Tarihi: 06.03.2024

anlaşılmaktadır. SD ile HB tipli araçların pazar paylarının genel olarak azaldığı, buna karşın SUV araçların pazar payının her yıl bir önceki yıla göre arttığı görülmektedir. SUV gövde tipinin, 2022 yılı itibarıyla binek otomobiller pazarında gövde tipi bakımından lider pozisyona geldiği, 2023 yılında ise %51,1 oranındaki pazar payı ile liderliğini koruduğu görülmektedir. Bununla birlikte, SUV gövde tipinde satılan araç miktarı 2023 yılında bir önceki yıla göre iki katına çıkarken aynı döneme ilişkin pazar payı artışının %23'e tekabül ettiği gözlemlenmektedir.<sup>114</sup>

- (200) Tablolardaki veriler incelendiğinde, genel olarak 2022-2023 döneminde binek otomobiller pazarının kayda değer bir büyüme gösterdiği dikkat çekmektedir. Örneğin B segmentinin 2022 yılından 2023 yılına geçerken satış miktarı %43 artış göstermiş fakat aynı dönemde pazar payı %11 azalış göstermiştir. Aynı dönemde C segmenti satış miktarı bakımından %78'lik bir artış yakalarken, pazar payı olarak yalnızca %9 artış göstermiştir. Satış adedinde meydana gelen yüksek artışların pazar paylarına yansımalarının düşük olması, 2023 yılı itibarıyla Türkiye'de binek otomobil satışlarında topyekûn bir artış yaşandığının göstergesidir. Binek otomobiller pazarında yakalanan bu ivmede; pandemi nedeniyle sekteye uğrayan tedarik zincirinde iyileşme sürecine girilmesi ve küresel çip krizi sonucu görülen etkilerin zayıflamasıyla otomotiv arzı üzerinde yaşanan baskının hafiflemesi gibi etkenler rol almaktadır.

#### **G.5.2.3.2. Pazara Giriş/Pazardan Çıkış Yapan Modeller ve Teşebbüslerin Ürünlerini Yeniden Konumlandırma İmkanları**

- (201) Dosya kapsamında teşebbüslerden B, B-SUV, C, C-SUV segmentleri bakımından Türkiye'de son dört yılda satışa sunulan modellere ve bunların satışa sunulma tarihlerine yönelik bilgi talep edilmiştir. Ek olarak, teşebbüslerden önümüzdeki dönemde satışa sunulması planlanan modeller ile satışlarının sonlandırılması planlanan modellere ilişkin bilgi talep edilmiştir. Teşebbüslerin yanıtları çerçevesinde oluşturulan tablolara aşağıda yer verilmekte olup 2021 yılında taraf olunan Paris İklim Anlaşması gereği ülkemizin emisyon hedefleri doğrultusunda elektrikli araçların yaygınlaştığı 2019-2023 döneminde, binek otomobillerin alt model ve yakıt türü açısından hayli dinamik bir görünüm sergilediği anlaşılmaktadır. Bahsi geçen dinamik yapı gereği tablolardaki veri bütünlüğünün korunması adına, araçlar her bir teşebbüs özelinde ana model bazında gösterilmiştir. Aşağıda ilk olarak, 2024 yılı itibarıyla pazardan tamamen çıkması planlanan modellere ilişkin tabloya yer verilmektedir.

<sup>114</sup> DOĞUŞ tarafından; tüketicilerin tercihlerinin her geçen gün SUV araçlara yöneldiği, üreticilerin de en çok model yatırımı yaptığı segmentin SUV olduğu, SUV araçların tüketici kitlesinin kolay kolay başka segmentleri tercih etmediği, bir segmentteki SUV modellerin, aynı segmentin SUV olmayan modellerine göre daha fazla bir prestij algısı olduğunun düşünüldüğü belirtilmiştir.

Tablo 13: 2024 Yılı İtibariyle Pazardan Çıkması Planlanan Modeller (B, B-SUV, C, C-SUV Segmentleri Bakımından)

| Segment                                   | Distribütör   | Model                                 | Tarih          |
|-------------------------------------------|---------------|---------------------------------------|----------------|
| B                                         | BORUSAN       | MINI Cooper SE (Elektrik)             | 31.01.2024     |
|                                           |               | MINI Cooper (Benzin) <sup>115</sup>   | 29.02.2024     |
|                                           | HONDA         | City (Benzin)                         | Kasım 2024     |
|                                           | HYUNDAI       | Hyundai i20 N (Benzin)                | Temmuz 2024    |
|                                           | MAİS          | Renault Zoe (Benzin)                  | 2024 1. çeyrek |
|                                           | STELLANTIS TR | (.....)                               | (.....)        |
| B-SUV                                     | TOFAŞ         | Fiat 500X (İçten yanmalı)             | 2024           |
| C                                         | BORUSAN       | BMW <sup>116</sup>                    | 30.06.2024     |
|                                           |               | BMW M2 (Benzin)                       | 31.07.2024     |
|                                           |               | BMW <sup>117</sup>                    | 31.10.2024     |
|                                           | ÇELİK         | KIA Cerato (Benzin)                   | Haziran 2024   |
|                                           | DOĞUŞ         | Volkswagen Tiguan Allspace (Benzin)   | 2024 ilk yarı  |
|                                           | FORD OTOSAN   | (.....)                               | (.....)        |
|                                           | HYUNDAI       | Hyundai Elantra 1.6MPi (Benzin)       | Temmuz 2024    |
|                                           | TOFAŞ         | Egea Hatchback (İçten yanmalı)        | 2024           |
| (.....)                                   |               | (.....)                               |                |
| C-SUV                                     | VOLVO         | XC40 T2 Automatic (Benzin)            | Mart 2024      |
|                                           | MAİS          | (.....)                               | (.....)        |
|                                           | TOFAŞ         | (.....)                               | (.....)        |
|                                           |               | Fiat Egea Cross Wagon (İçten yanmalı) | 2024           |
| Kaynak: Distribütörlerin cevabi yazıları. |               |                                       |                |

Kaynak: Distribütörlerin cevabi yazıları.

(202) Yukarıda yer verilen tablo incelendiğinde, 2024 yılı itibarıyla toplamda 44 modelin pazardan çıkmasının planlandığı, söz konusu modellerin ağırlıklı olarak B ve C segmenti araçlar olduğu, B-SUV segmentinde yalnızca bir modelin pazardan çıkışının planlandığı, C-SUV segmenti bakımından dört modelin piyasadan çıkmasının planlandığı gözlemlenmektedir. Motor tipi göz önüne alındığında, pazardan çıkması planlanan modellerin genellikle içten yanmalı motora sahip araçlar olduğu ve bu araçlar içerisinde ağırlığı benzinli modellerin oluşturduğu, elektrikli araçlar bakımından yalnızca MINI Cooper SE modelinin pazardan çıkmasının planlandığı görülmektedir. Devralan TOFAŞ'a ilişkin verilere bakıldığında; piyasadan çıkarılması planlanan modellerinin B-SUV segmentinde Fiat 500X, C segmentinde Fiat Egea'nın sedan ve hatchback gövde tipleri ve C-SUV segmentinde (.....) ile Fiat Egea Cross Wagon olduğu, söz konusu modellerin tamamının içten yanmalı motora sahip olduğu gözlemlenmektedir. Ayrıca teşebbüs tarafından, (.....) belirtilmiştir. Devre konu STELLANTIS TR'nin pazardan çıkarılması planlanan tek modelinin B segmentinde yer alan Citroën C-Elysee'nin benzinli ve dizel motor tiplerinin olduğu görülmektedir. İlaveten, teşebbüs tarafından, (.....) ifade edilmiştir. Son olarak, BORUSAN'ın distribütörlüğündeki MINI ve BMW markalarının B ve C segmentinde yer alan

<sup>115</sup> Tümü benzinli olmak üzere; "MINI John Cooper Works, MINI Cooper 5 Kapı, MINI Cooper Cabrio, MINI Cooper S Cabrio, MINI John Cooper Works Clubman ALL4, MINI Cooper Clubman, MINI Cooper S Clubman ALL4" modelleri yer almaktadır.

<sup>116</sup> BMW 116i (Benzin), BMW 116d (Dizel), BMW 118i (Benzin), BMW 118d (Dizel), BMW 120i (Benzin), BMW M135i xDrive (Benzin), BMW 128ti (Benzin), BMW 120d (Dizel), BMW 120d xDrive (Dizel)"

<sup>117</sup> BMW 220i (Benzin), BMW M235i xDrive (Benzin), BMW 220i xDrive (Benzin), BMW 216d (Dizel), BMW 218d (Dizel), BMW 220d (Dizel), BMW 220d xDrive (Dizel), BMW 218i (Benzin)

neredeyse tamamı benzinli çok sayıda modelinin piyasadan çıkmasının planladığı göze çarpmakta ve benzer şekilde tablodaki veriler ilgili piyasada genel anlamda içten yanmalı motorların 2024 yılı itibarıyla azalacağı izlenimini vermektedir.

- (203) Aşağıdaki tabloda ise teşebbüslerin son beş yıl içinde B, B-SUV, C ve C-SUV segmentleri özelinde satışa sundukları araç modellerine ve ilgili modellerin piyasaya sürülme tarihlerine yer verilmektedir.

Tablo 14: 2019 - 2023 Döneminde Satışa Sunulan Modeller (B, B-SUV, C, C-SUV Segmentleri Bakımından)

| Segment | Distribütör                  | Pazara Giren Model                          | Pazara Giriş Tarihi |
|---------|------------------------------|---------------------------------------------|---------------------|
| B       | BORUSAN                      | MINI COOPER CABRIO (Benzin)                 | 04.01.2019          |
|         |                              | MINI COOPER D 5 KAPI (Dizel)                | 09.01.2019          |
|         |                              | MINI COOPER CABRIO (Benzin)                 | 18.01.2019          |
|         |                              | MINI ONE D CLUBMAN (Dizel)                  | 18.02.2019          |
|         |                              | MINI COOPER 5 KAPI (Benzin)                 | 28.02.2019          |
|         |                              | MINI JOHN COOPER WORKS (Benzin)             | 06.03.2019          |
|         |                              | MINI COOPER 3 KAPI (Benzin)                 | 11.03.2019          |
|         |                              | MINI Cooper D 3 Kapı (Dizel)                | 25.03.2019          |
|         |                              | MINI Cooper Clubman (Benzin)                | 29.03.2019          |
|         |                              | MINI Clubman <sup>118</sup>                 | 29.08.2019          |
|         |                              | MINI COOPER SE (Elektrik)                   | 21.05.2020          |
|         |                              | MINI Cooper 5 Kapı (Benzin)                 | 22.04.2021          |
|         |                              | MINI Cooper <sup>119</sup>                  | 26.04.2021          |
|         |                              | MINI Cooper SE (Elektrik)                   | 29.04.2021          |
|         |                              | MINI John Cooper Works Cabrio (Benzin)      | 30.06.2021          |
|         |                              | MINI John Cooper Works (Benzin)             | 12.11.2021          |
|         |                              | MINI Cooper S Cabrio (Benzin)               | 21.09.2023          |
|         | DOĞUŞ                        | SEAT Ibiza (Benzin)                         | 01.07.2021          |
|         |                              | Volkswagen POLO (Benzin)                    | 24.09.2021          |
|         | FORD OTOSAN                  | Fiesta <sup>120</sup>                       | 23.05.2022          |
|         |                              | Fiesta ST 5 Kapı (Benzin)                   | 01.07.2023          |
|         | HONDA                        | City (Benzin)                               | 11.09.2021          |
|         |                              | Jazz (Hibrit)                               | 05.06.2021          |
|         | HYUNDAI                      | Hyundai i20 BC3/3. Nesil (Benzin)           | Ekim 2020           |
|         |                              | Hyundai i20 N BC3 N (Benzin)                | Nisan 2022          |
|         |                              | Hyundai i20 BC3 PE/3. Nesil Makyaj (Benzin) | Ağustos 2023        |
|         | MAİS                         | Renault Taliant (Benzin, LPG)               | 25.05.2021          |
|         | NISSAN                       | Nissan K14 Micra (Benzin)                   | 11.11.2019          |
|         | STELLANTIS TR <sup>121</sup> | Peugeot 208 (Benzin, Dizel)                 | 2021 Şubat          |
|         |                              | Opel Corsa (Benzin, Dizel)                  | Ocak 2020           |
|         |                              | Opel Corsa (Elektrik)                       | 2022                |

<sup>118</sup> MINI One D Clubman (Dizel), MINI Cooper Clubman (Benzin)

<sup>119</sup> MINI Cooper Cabrio (Benzin), MINI Cooper 3 Kapı (Benzin)

<sup>120</sup> Fiesta Style 5 Kapı 1.1L (Benzin), Fiesta Titanium 5 Kapı 1.0L Ecoboost (Hibrit)

<sup>121</sup> Teşebbüsün cevabi yazısı çerçevesinde, tabloda yer alan STELLANTIS TR'ye ait araçların versiyon bilgisinin bulunmadığı şekliyle yer verilmiştir.

| Segment | Distribütör    | Pazara Giren Model                                    | Pazara Giriş Tarihi |
|---------|----------------|-------------------------------------------------------|---------------------|
|         |                | Opel Corsa Makyaj (Benzin, Dizel)                     | Ekim 2023           |
|         | YÜCE AUTO      | Skoda Fabia (Benzin)                                  | Mart 2022           |
| B-SUV   | DOĞAN OTOMOTİV | MG ZS (Benzin)                                        | 01.10.2021          |
|         |                | MG ZS (Elektrik)                                      | 31.05.2021          |
|         |                | Suzuki Swift (Hibrit)                                 | 2020                |
|         |                | Suzuki Vitara (Hibrit)                                | 2021                |
|         |                | Suzuki S-Cross (Hibrit)                               | 2022                |
|         | DOĞUŞ          | AUDI Q2 35 TFSI 150 hp (Benzin)                       | 16.03.2021          |
|         |                | SEAT Arona (Benzin)                                   | 01.08.2021          |
|         |                | Volkswagen T-CROSS (Benzin)                           | 17.02.2022          |
|         |                | Volkswagen TAIGO (Benzin)                             | 17.02.2022          |
|         | FORD OTOSAN    | FORD EcoSport (Benzin)                                | 01.10.2019          |
|         |                | Puma <sup>122</sup>                                   | 13.07.2020          |
|         |                | Puma St-Line Gold Edition 1.0L EcoBoost (Hibrit)      | 01.10.2022          |
|         |                | Puma <sup>123</sup>                                   | 26.12.2022          |
|         | HYUNDAI        | Hyundai KONA OS PE /1. Nesil Makyaj (Benzin ve Dizel) | Aralık 2020         |
|         |                | Hyundai KONA OS PE EV / 1. Nesil Makyaj (Elektrik)    | Eylül 2021          |
|         |                | Hyundai BAYON BC3 CUV / 1. Nesil (Benzin)             | Haziran 2021        |
|         |                | Hyundai KONA SX2 / 2. Nesil (Benzin)                  | Temmuz 2023         |
|         | NISSAN         | Nissan F16 Juke (Benzin)                              | Şubat 2019          |
|         | STELLANTIS TR  | DS 3 Crossback (Benzin, Dizel)                        | Mayıs 2019          |
|         |                | Peugeot 2008 (Benzin, Dizel)                          | Ocak 2020           |
|         |                | Peugeot 2008 (Elektrik)                               | 2022                |
|         |                | Peugeot 2008 Makyaj (Benzin, Dizel)                   | Ağustos 2023        |
|         |                | Opel Crossland (Benzin, Dizel)                        | Aralık 2020         |
|         |                | Opel Mokka (Benzin, Dizel)                            | Haziran 2021        |
|         |                | Opel Mokka (Elektrik)                                 | Ocak 2023           |
|         | TOFAŞ          | 500X (Hibrit)                                         | Kasım 2023          |
|         | TOYOTA         | Toyota Yaris Cross (Benzin ve Hibrit)                 | 20.06.2022          |
|         | YÜCE AUTO      | Skoda Kamiq (Benzin)                                  | Haziran 2020        |
| C       | BORUSAN        | BMW 116d (Dizel)                                      | 15.10.2019          |
|         |                | BMW 116i (Benzin)                                     | 28.10.2021          |
|         |                | BMW 118i (Benzin)                                     | 27.09.2019          |
|         |                | BMW 128ti (Benzin)                                    | 14.04.2021          |
|         |                | BMW 216d Gran Coupé (Dizel)                           | 31.03.2020          |
|         |                | BMW 218i Active Tourer (Benzin)                       | 29.06.2022          |
|         |                | BMW 218i Gran Coupé (Benzin)                          | 24.02.2020          |
|         |                | BMW 220i Active Tourer (Benzin)                       | 11.02.2022          |
|         |                | BMW i3 120 Ah (Elektrik)                              | 10.06.2020          |

<sup>122</sup> Puma Style 1.0L EcoBoost (Benzin), Puma St-Line 1.0L EcoBoost (Hibrit), Puma St-Line 1.0L EcoBoost (Hibrit), Yeni Ford Puma ST-line 1.0L EcoBoost (Benzin), Yeni Ford Puma Style 1.0L EcoBoost (Benzin)

<sup>123</sup> Puma ST 1.5L 200PS 6S MT (Benzin), Puma ST 1.5L 200PS 6S MT (Benzin)

| Segment | Distribütör    | Pazara Giren Model                                 | Pazara Giriş Tarihi |
|---------|----------------|----------------------------------------------------|---------------------|
|         |                | BMW i3s 120 Ah (Elektrik)                          | 29.07.2020          |
|         |                | BMW M235i xDrive Gran Coupé (Benzin)               | 21.07.2020          |
|         |                | Yeni BMW M2 Coupé (Benzin)                         | 22.08.2023          |
|         |                | Yeni BMW M2 CS (Benzin)                            | 7.08.2020           |
|         |                | Yeni BMW M240i xDrive Coupé (Benzin)               | 11.05.2022          |
|         | CHERY          | Omoda 5 (Benzin)                                   | 21.03.2023          |
|         | ÇELİK          | KIA Ceed HB (Benzin)                               | 15.03.2019          |
|         |                | KIA Ceed HB (Dizel)                                | 08.06.2020          |
|         |                | KIA Ceed HB (Hibrit)                               | 11.11.2021          |
|         |                | KIA Ceed SW (Benzin)                               | 15.03.2019          |
|         |                | KIA Ceed SW (Dizel)                                | 08.06.2020          |
|         |                | KIA Ceed SW (Hibrit)                               | 01.02.2021          |
|         | DOĞAN OTOMOTİV | MG4 (Elektrik)                                     | 20.02.2023          |
|         | DOĞUŞ          | AUDI A3 Sportback 30 TFSI 110 hp (Benzin)          | 16.02.2021          |
|         |                | AUDI A3 Sportback 35 TFSI 150 hp (Benzin)          | 16.02.2021          |
|         |                | AUDI S3 Sportback 2.0 TFSI 310 hp quattro (Benzin) | 24.02.2022          |
|         |                | AUDI A3 Sedan 30 TFSI 110 hp (Benzin)              | 16.02.2021          |
|         |                | AUDI A3 Sedan 35 TFSI 150 hp (Benzin)              | 16.02.2021          |
|         |                | AUDI S3 Sedan 2.0 TFSI 310 hp quattro (Benzin)     | 24.02.2022          |
|         |                | Volkswagen GOLF (Benzin)                           | 15.03.2021          |
|         |                | SEAT Leon Yeni Kasa (Benzin)                       | 21.01.2021          |
|         |                | CUPRA Leon (Benzin)                                | 01.04.2021          |
|         |                | Focus <sup>124</sup>                               | 01.03.2022          |
|         | FORD OTOSAN    | Focus Titanium 4 Kapı (Dizel)                      | Ocak 2023           |
|         |                | Focus ACTIVE 5K (Dizel)                            | Ocak 2023           |
|         |                | Focus ST-LINE 5K (Dizel)                           | Ocak 2023           |
|         |                | Focus Titanium 5 Kapı (Dizel)                      | Ocak 2023           |
|         |                | Focus ACTIVE SW (Dizel)                            | Ocak 2023           |
|         |                | Focus Titanium SW (Dizel)                          | Ocak 2023           |
|         |                | Focus Trend X 4 Kapı (Dizel)                       | Ocak 2023           |
|         |                | Focus <sup>125</sup>                               | 01.02.2023          |
|         |                | Focus Titanium 4 Kapı (Benzin)                     | Şubat 2023          |
|         |                | Focus Titanium X 4 Kapı (Benzin)                   | Şubat 2023          |
|         |                | Focus Titanium Stil 4 Kapı (Benzin)                | Mart 2023           |
|         |                | Focus ACTIVE X 5K (Hibrit)                         | Mart 2023           |
|         |                | Focus ACTIVE STIL SW (Hibrit)                      | Mart 2023           |

<sup>124</sup> Focus Titanium 4 Kapı (Benzin), Focus Titanium 4 Kapı (Dizel), Focus Trend X 4 Kapı (Dizel), Focus Trend X 4 Kapı (Benzin), Focus ACTIVE 5K (Hibrit), Focus ACTIVE 5K (Dizel), Focus ST-LINE (Hibrit), Focus ST-LINE (Dizel), Focus Titanium 5 Kapı (Hibrit), Focus Titanium 5 Kapı (Dizel), Focus Trend X 5 Kapı (Dizel), Focus Trend X 5 Kapı (Benzin), Focus ACTIVE SW (Hibrit), Focus ACTIVE SW (Dizel), Focus Titanium SW (Hibrit), Focus Titanium SW (Dizel), Focus Trend X SW (Dizel).

<sup>125</sup> Focus ACTIVE STIL 5K (Hibrit), Focus Titanium Stil 5 Kapı (Hibrit), Focus Titanium X 5 Kapı (Hibrit).

| Segment | Distribütör    | Pazara Giren Model                               | Pazara Giriş Tarihi |
|---------|----------------|--------------------------------------------------|---------------------|
|         |                | Focus ACTIVE X SW (Hibrit)                       | Mart 2023           |
|         |                | Focus Titanium X 4 Kapı (Dizel)                  | Mayıs 2023          |
|         |                | Focus ACTIVE X SW (Dizel)                        | Mayıs 2023          |
|         |                | Focus Trend X 4 Kapı (Benzin)                    | Mayıs 2023          |
|         |                | Focus Titanium Stil 5 Kapı (Benzin)              | Haziran 2023        |
|         |                | Focus ACTIVE X 5K (Benzin)                       | Haziran 2023        |
|         |                | Focus ACTIVE X 5K (Dizel)                        | Haziran 2023        |
|         |                | Focus ACTIVE X SW (Benzin)                       | Haziran 2023        |
|         |                | Focus Titanium Stil 4 Kapı (Dizel)               | Temmuz 2023         |
|         |                | Focus ACTIVE STIL 5K (Benzin)                    | Ağustos 2023        |
|         |                | Focus Titanium X 5 Kapı (Dizel)                  | Ağustos 2023        |
|         |                | Focus Titanium X SW (Dizel)                      | Ağustos 2023        |
|         |                | Focus Titanium 4 Kapı (Benzin)                   | Eylül 2023          |
|         |                | Focus Titanium Stil 5 Kapı (Hibrit)              | Kasım 2023          |
|         |                | Focus ACTIVE STIL 5K (Hibrit)                    | Kasım 2023          |
|         | HONDA          | Civic HB (Benzin)                                | Kasım 2019          |
|         |                | Civic Sedan (Benzin)                             | 13.11.2021          |
|         |                | Civic Type-R (Benzin)                            | 15.06.2023          |
|         | HYUNDAI        | Hyundai Elantra AD PE / 6. Nesil Makyaj (Benzin) | Haziran 2019        |
|         |                | Hyundai Elantra CN7 / 7. Nesil                   | Nisan 2021          |
|         |                | Hyundai Elantra CN7 PE/ 7. Nesil Makyaj (Benzin) | Ağustos 2023        |
|         | MAİS           | Renault Megane E-Tech (Elektrik)                 | 01.08.2023          |
|         | MERCEDES       | A-Serisi Sedan (Benzin, Dizel)                   | Mayıs 2019          |
|         | STELLANTIS TR  | Citroën C4 (Elektrik)                            | 2021                |
|         |                | Citroën C4 X (Benzin, Dizel, Elektrik)           | 2022 sonu           |
|         |                | DS 4 (Benzin, Dizel)                             | Ağustos 2022        |
|         |                | Peugeot 308 (Benzin, Dizel)                      | Eylül 2022          |
|         |                | Peugeot 308 (Elektrik)                           | 2023                |
|         |                | Opel Astra (Benzin, Dizel)                       | Eylül 2022          |
|         |                | Opel Astra (Elektrik)                            | Eylül 2023          |
|         | TOFAŞ          | Egea Sedan (Hibrit)                              | Mart 2022           |
|         | YÜCE AUTO      | Skoda Scala (Benzin)                             | Haziran 2020        |
|         |                | Skoda Octavia 4. Nesil (Benzin, Dizel ve Hibrit) | Aralık 2020         |
| C-SUV   | CHERY          | Tiggo 7 Pro (Benzin)                             | 21.03.2023          |
|         | ÇELİK          | KIA Xceed (Dizel)                                | 26.12.2019          |
|         |                | KIA Xceed (Benzin)                               | 01.01.2022          |
|         |                | KIA Xceed (Hibrit)                               | 01.01.2022          |
|         |                | KIA Niro (Elektrik)                              | 01.08.2022          |
|         | DOĞAN OTOMOTİV | MG ZS EV (Elektrik)                              | 2021                |
|         |                | MG E-HS (Hibrit)                                 | 2021                |
|         |                | Yeni MG ZS EV (Elektrik)                         | 20.02.2023          |
|         | DOĞUŞ          | AUDI Q3 35 TFSI 150 hp (Benzin)                  | 01.04.2021          |
|         |                | AUDI Q3 Sportback 35 TFSI 150 hp (Benzin)        | 01.04.2021          |

| Segment | Distribütör   | Pazara Giren Model                                    | Pazara Giriş Tarihi |
|---------|---------------|-------------------------------------------------------|---------------------|
|         |               | AUDI RS Q3 Sportback 2.5 TFSI 400 hp (Benzin)         | 01.03.2022          |
|         |               | CUPRA Ateca (Benzin)                                  | 01.04.2021          |
|         |               | CUPRA Formentor (Benzin)                              | 01.04.2021          |
|         |               | SEAT Ateca (Benzin)                                   | 01.02.2021          |
|         |               | Volkswagen TIGUAN (Benzin)                            | 01.10.2020          |
|         |               | Volkswagen TIGUAN ALLSPACE (Benzin)                   | 02.12.2021          |
|         |               | Volkswagen T-ROC (Benzin)                             | 01.03.2022          |
|         | FORD OTOSAN   | Kuga <sup>126</sup>                                   | 21.05.2020          |
|         |               | Kuga <sup>127</sup>                                   | 01.11.2022          |
|         | HONDA         | HR-V (Hibrit)                                         | 05.03.2022          |
|         | HYUNDAI       | Hyundai Tucson NX4 / 4. Nesil                         | Mayıs 2021          |
|         |               | Hyundai Tucson NX4 HEV / 4. Nesil (Hybrid)            | Haziran 2022        |
|         |               | Hyundai IONIQ 5 NE / 1. Nesil (Elektrik)              | Eylül 2022          |
|         | MAİS          | Renault Austral (Benzin)                              | 24.04.2023          |
|         |               | Renault Austral (Hibrit)                              | 01.08.2023          |
|         | NISSAN        | Nissan J12 Qashqai (Hibrit)                           | 17.01.2022          |
|         |               | Nissan J12 Qashqai e-POWER (Hibrit)                   | Kasım 2022          |
|         | STELLANTIS TR | Citroën C5 Aircross (Hibrit)                          | Eylül 2022          |
|         |               | DS 7 Crossback (Hibrit)                               | 2020                |
|         |               | DS 7 (Benzin, Dizel, Hibrit)                          | Aralık 2022         |
|         |               | Peugeot 3008 (Benzin, Dizel)                          | 2020 sonu           |
|         |               | Peugeot 408 (Benzin)                                  | 01.02.2023          |
|         |               | Opel Grandland (Benzin, Dizel)                        | Mart 2022           |
|         | TOFAŞ         | Fiat Egea Cross (İçten yanmalı)                       | Ocak 2021           |
|         |               | Fiat Egea Cross (Hibrit)                              | Mart 2022           |
|         |               | Fiat Egea Cross Wagon (İçten Yanmalı, Hibrit)         | Mart 2022           |
|         |               | Alfa Romeo Tonale (Hibrit)                            | Temmuz 2022         |
|         |               | Alfa Romeo Tonale (İçten yanmalı)                     | Ekim 2022           |
|         |               | Alfa Romeo Tonale Plug-in (Hibrit)                    | Mart 2023           |
|         | TOGG          | T10X (Elektrik)                                       | Nisan 2023          |
|         | TOYOTA        | Toyota Corolla Cross (Hibrit)                         | 01.11.2022          |
|         | VOLVO         | XC40_536 <sup>128</sup>                               | 22.05.2019          |
|         |               | XC40 T3 FWD R-Design (Benzin)                         | 17.07.2019          |
|         |               | XC40 Recharge Plug-in Hybrid T5 FWD R-Design (Hibrit) | 26.02.2020          |

<sup>126</sup> ST-Line SUV 1.5L EcoBlue (Dizel), ST-Line SUV 2.5L (Hibrit), Style SUV 1.5L EcoBlue (Dizel), Style SUV 1.5L EcoBlue (Dizel), Style SUV 1.5L EcoBoost (Benzin), Titanium SUV 1.5L EcoBlue (Dizel).

<sup>127</sup> St-Line BlackPackage SUV (Benzin), St-Line SUV (Benzin), Style SUV (Benzin), Titanium SUV (Benzin).

<sup>128</sup> XC40 D3 FWD R-Design (Dizel), XC40 D4 AWD Inscription (Dizel), XC40 D4 AWD Momentum (Dizel), XC40 D4 AWD R-design (Dizel), XC40 T3 FWD Inscription (Benzin), XC40 T3 FWD Momentum (Benzin), XC40 T4 AWD Inscription (Benzin), XC40 T4 AWD Momentum (Benzin), XC40 T4 AWD R-Design (Benzin).

| Segment                                   | Distribütör | Pazara Giren Model                               | Pazara Giriş Tarihi |
|-------------------------------------------|-------------|--------------------------------------------------|---------------------|
|                                           |             | XC40_536 <sup>129</sup>                          | 28.05.2020          |
|                                           |             | XC40_536 <sup>130</sup>                          | 16.07.2020          |
|                                           |             | XC40 Recharge, Twin motor, Ultimate (Elektrik)   | 25.11.2021          |
|                                           |             | XC40 Recharge, Single motor, Ultimate (Elektrik) | 11.03.2022          |
|                                           |             | XC40 T2, Plus, Bright (Benzin)                   | 07.07.2022          |
|                                           |             | XC40 Recharge, T5, Plus, Dark (Hibrit)           | 25.07.2022          |
|                                           |             | XC40 Recharge, T5, Plus, Bright (Hybrid)         | 07.09.2022          |
|                                           |             | C40_539 <sup>131</sup>                           | 15.09.2022          |
|                                           |             | XC40 T2, Plus, Dark (Benzin)                     | 05.05.2023          |
|                                           |             | C40_539 <sup>132</sup>                           | 04.08.2023          |
|                                           |             | XC40_536 <sup>133</sup>                          | 04.08.2023          |
|                                           | YÜCE AUTO   | Skoda Karoq Makyaj (Benzin)                      | Mayıs 2021          |
| Kaynak: Distribütörlerin cevabi yazıları. |             |                                                  |                     |

(204) Yukarıda yer verilen tablo incelendiğinde, 2019-2023 yılları arasında pazara çok sayıda farklı modelin giriş yaptığı, söz konusu modellerin ağırlıklı olarak benzinli ve dizel araçlardan oluştuğu, öte yandan bilhassa 2021 yılından itibaren elektrikli ve hibrit araçların da piyasadaki görünürlüğünün arttığı anlaşılmaktadır. Segment bazında pazara en çok modelin C ve C-SUV segmentinde sunulduğu, C-SUV segmentinde 2020 yılı itibarıyla belirgin bir ivmenin yaşandığı, söz konusu gelişmenin, SUV gövde tipinin zaman içerisindeki büyümesini gösterir nitelikte olduğu değerlendirilmektedir. Son olarak, pazara sunulan modellerin çok sayıda farklı versiyonunun bulunabildiği, bahse konu versiyon çeşitliliğinin farklı tüketici kitlelerine hitap edebileceği anlaşılmakta olup bu yönüyle binek otomobiller pazarı ürün çeşitliliğinin fazla olduğu ve ürün farklılaştırmasının görüldüğü bir pazar olarak değerlendirilmektedir.

(205) Aşağıdaki tabloda 2024 yılı itibarıyla teşebbüslerce Türkiye’de satışa sunulması planlanan modeller ile bunların lansman tarihine ilişkin bilgileri içeren tabloya yer verilmiştir. Tabloda pazara sıfırdan giriş yapacak yeni modellerin yanı sıra hâlihazırda piyasada bulunan modellerin yeni donanım veya yeni kasa ile tekrar piyasaya sürülmesine ilişkin bilgiler de yer almaktadır.

Tablo 15: 2024 Sonrasında Pazara Yeni Girecek Modeller (B, B-SUV, C, C-SUV Segmentleri Bakımından)

| Segment | Distribütör | Model   | Tarih   |
|---------|-------------|---------|---------|
| B       | BORUSAN     | (.....) | (.....) |
|         |             | (.....) | (.....) |
|         |             | (.....) | (.....) |
|         |             | (.....) | (.....) |

<sup>129</sup> XC40 B4 AWD Inscription (Dizel), XC40 B4 AWD Momentum (Dizel), XC40 B4 AWD R-Design (Dizel).

<sup>130</sup> XC40 Recharge Plug-in Hybrid T5 FWD Inscription (Hibrit), XC40 Recharge Plug-in Hybrid T5 FWD Inscription Expression (Hibrit), XC40 Recharge Plug-in Hybrid T5 FWD R-Design Expression (Hibrit).

<sup>131</sup> C40 Recharge, Twin motor, Ultimate (Elektrik), C40 Recharge, Single motor, Ultimate (Elektrik).

<sup>132</sup> C40 Recharge, P8 Single Motor Extended Range Ultimate (Elektrik), C40 Recharge P8 Twin Motor Ultimate (Elektrik).

<sup>133</sup> XC40 Recharge P8 Single Motor Extended Range Ultimate (Elektrik), XC40 Recharge P8 Twin Motor Ultimate (Elektrik).

|       |               |                        |         |
|-------|---------------|------------------------|---------|
|       |               | (.....)                | (.....) |
|       | MAİS          | (.....)                | (.....) |
|       | NISSAN        | (.....)                | (.....) |
|       | STELLANTIS TR | (.....)                | (.....) |
|       |               | (.....)                | (.....) |
| B-SUV | DOĞUŞ         | (.....)                | (.....) |
|       | FORD OTOSAN   | (.....)                | (.....) |
|       |               | (.....)                | (.....) |
|       | HYUNDAI       | (.....)                | (.....) |
|       |               | (.....)                | (.....) |
|       | MAİS          | (.....)                | (.....) |
|       |               | (.....)                | (.....) |
|       | NISSAN        | (.....)                | (.....) |
|       | STELLANTIS TR | (.....)                | (.....) |
|       |               | (.....)                | (.....) |
|       |               | (.....)                | (.....) |
|       | TOFAŞ         | (.....)                | (.....) |
|       |               | (.....)                | (.....) |
|       |               | (.....)                | (.....) |
|       |               | (.....)                | (.....) |
|       |               | (.....)                | (.....) |
|       | TOGG          | (.....)                | (.....) |
|       | YÜCE AUTO     | (.....)                | (.....) |
| C     | BORUSAN       | (.....) <sup>134</sup> | (.....) |
|       |               | (.....)                | (.....) |
|       |               | (.....)                | (.....) |
|       |               | (.....)                | (.....) |
|       |               | (.....)                | (.....) |
|       |               | (.....)                | (.....) |
|       |               | (.....)                | (.....) |
|       |               | (.....)                | (.....) |
|       |               | (.....)                | (.....) |
|       |               | (.....)                | (.....) |
|       |               | (.....)                | (.....) |
|       |               | (.....)                | (.....) |
|       |               | (.....)                | (.....) |
|       |               | (.....)                | (.....) |
|       | CHERY         | (.....)                | (.....) |
|       |               | (.....)                | (.....) |
|       | ÇELİK         | (.....)                | (.....) |
|       | DOĞUŞ         | (.....)                | (.....) |
|       |               | (.....)                | (.....) |
|       |               | (.....)                | (.....) |
|       |               | (.....)                | (.....) |
|       |               | (.....)                | (.....) |
|       |               | (.....)                | (.....) |

<sup>134</sup> (.....) belirtilmiştir.

|                                           |               |         |         |
|-------------------------------------------|---------------|---------|---------|
|                                           |               | (.....) | (.....) |
|                                           |               | (.....) | (.....) |
|                                           |               | (.....) | (.....) |
|                                           |               | (.....) | (.....) |
|                                           |               | (.....) | (.....) |
|                                           | HONDA         | (.....) | (.....) |
|                                           | TOGG          | (.....) | (.....) |
|                                           | YÜCE AUTO     | (.....) | (.....) |
|                                           |               | (.....) | (.....) |
| C-SUV                                     | DOĞUŞ         | (.....) | (.....) |
|                                           |               | (.....) | (.....) |
|                                           |               | (.....) | (.....) |
|                                           |               | (.....) | (.....) |
|                                           |               | (.....) | (.....) |
|                                           |               | (.....) | (.....) |
|                                           |               | (.....) | (.....) |
|                                           |               | (.....) | (.....) |
|                                           |               | (.....) | (.....) |
|                                           |               | (.....) | (.....) |
|                                           |               | (.....) | (.....) |
|                                           |               | (.....) | (.....) |
|                                           | FORD OTOSAN   | (.....) | (.....) |
|                                           |               | (.....) | (.....) |
|                                           | HONDA         | (.....) | (.....) |
|                                           | HYUNDAI       | (.....) | (.....) |
|                                           |               | (.....) | (.....) |
|                                           | MAİS          | (.....) | (.....) |
|                                           | MERCEDES      | (.....) | (.....) |
|                                           |               | (.....) | (.....) |
|                                           | STELLANTIS TR | (.....) | (.....) |
|                                           |               | (.....) | (.....) |
|                                           | TOYOTA        | (.....) | (.....) |
|                                           |               | (.....) | (.....) |
|                                           | YÜCE AUTO     | (.....) | (.....) |
| Kaynak: Distribütörlerin cevabi yazıları. |               |         |         |

(206) Tablodaki veriler incelendiğinde, 2024 yılında çok sayıda modelin piyasaya sürüleceği ve bahse konu modellerin ağırlıklı olarak hibrit ve elektrikli araçlardan oluştuğu, segment bakımından en fazla piyasaya girişin C ve C-SUV segmentlerinde planlandığı, B segmentinde pazara giriş yapması planlanan modellerin diğer segmentlere kıyasla daha düşük seviyede kaldığı gözlemlenmektedir. Devralan konumundaki TOFAŞ'ın B-SUV segmentinde Alfa Romeo, Fiat ve Jeep marka toplam (.....) modeli piyasaya sürmeyi planladığı, (.....) devre konu STELLANTIS TR'nin B ve B-SUV segmentlerinde (.....) modeli, C-SUV segmentinde (.....) modeli piyasaya sürmeyi planladığı, C segmenti bakımından pazara yeni giriş yapması planlanan herhangi bir modelin bulunmadığı anlaşılmaktadır. Ayrıca, DOĞUŞ'un B-SUV, C ve C-SUV segmentlerindeki markalarına ait çok sayıda modelin piyasaya giriş yapmasının planlandığı, söz konusu modellerin motor tipi bakımından ağırlıklı olarak benzinli ve elektrikli araçlar olduğu, dolayısıyla önümüzdeki dönemde bilhassa Audi, Cupra ve

Volkswagen markaları aracılığıyla pazardaki rekabetçi gücünü artırabileceği öngörülmektedir.

- (207) Diğer taraftan, pazara giriş yapması planlanan bazı modellerin, ilgili markaların daha önceden piyasaya sundukları ya da hâlihazırda piyasada bulunan modellerinin çeşitli tasarımsal veya donanımsal modifikasyonlara tabi tutularak yeniden pazara sunulan varyasyonları olduğu görülmektedir. Buradan hareketle, herhangi bir segmentte yer alan bir aracın, söz konusu değişikliklere tabi tutulması sonucunda segmentindeki rakiplerinden farklılaştırılabilirdiği, donanım olarak bir alt veya bir üst segmentteki başka bir model araca yakınlaşabildiği ve nihayetinde teşebbüslerin ürünlerini yeniden konumlandırma kabiliyetini haiz olduğu değerlendirilmektedir.
- (208) Bu çerçevede bir önceki bölümde yer verildiği üzere, binek otomobiller pazarında zaman içerisinde segmentler arasında talep kayması yaşanması ve ürünlerin yeniden konumlandırılması ile birlikte teşebbüslerin de çeşitli segmentlerde yer alan belirli modellerini pazardan çıkarabildikleri ya da yeni modelleri pazara sürebildikleri görülmektedir. Anılan nedenlere istinaden, binek otomobiller pazarında segmentler arası geçişkenlikten bahsedilmesinin mümkün olduğu ve ürünlerin özellikle tasarımsal ve donanımsal alanda farklılaştırılabilirdiği kanaatine ulaşılmaktadır.
- (209) Yatay Kılavuz'a göre farklılaştırılmış ürünlerin bulunduğu bazı pazarlarda teşebbüslerin ürünlerini yeniden konumlandırmaları ya da ürün gamlarını genişletmeleri görece kolay ve daha az maliyetlidir. Buradan hareketle, rakiplerin ürünlerini yeniden konumlandırmalarının ya da ürün hatlarını genişletmelerinin, birleşik teşebbüsün kendi ürünlerinin fiyatlarını artırma yönündeki kararı üzerinde caydırıcı etkilerinin olup olmayacağına değinilmesi gerekmektedir.
- (210) Yatay Kılavuz'un 34. paragrafından anlaşıldığı üzere; özellikle farklılaştırılmış ürünlerin bulunduğu pazarlarda devralma işleminden sonra rakip teşebbüsler ürünlerini yeniden konumlandırabilecek, öte yandan ürünün yeniden konumlandırılması ya da ürün hattının genişletilmesi çoğu zaman yüksek batık maliyetler ve risk içerebileceğinden teşebbüsler açısından daha az kârlı olabilecektir. Devralma sonrası oluşacak konjonktürde firmaların ürünlerini yeniden konumlandırmalarının maliyetinin yüksek olduğu varsayımında, teşebbüsler bu maliyete katlanmaktan kaçınabilecek, bunun sonucunda birleşik teşebbüsün fiyat artırma kararına rakipler kayıtsız kalabilecek ve nihayetinde tüketici refahında birleşik teşebbüs lehine bir kayıp yaşanabilecektir.
- (211) Cevabi yazılardan, binek otomobillerin üretimi ve satışı pazarında teşebbüslerin genel itibarıyla aynı anda farklı segmentlerde ve gövde tiplerinde yer alan araçların üretimini yaptığı ve pazara birden fazla model sunduğu anlaşılmaktadır. Örneğin, (.....) tarafından, üretim olanaklarının belli segmentteki bir aracın üretiminden benzer boyutlarda başka segmentteki bir aracın üretimine koşulmasının üretim hattı güncellemelerini gerektirse dahi yine de sıfırdan bir model yaratmaktan daha kısa süreceği; örneğin C segmenti bir aracın alt yapısı baz alınarak üst yapıda uygulanacak tasarımsal değişiklikler ile ilgili aracın C-SUV segmentine geçiş imkânının bulunduğu belirtilmiştir. Benzer şekilde, diğer teşebbüslerin cevabi yazılarından da hem arz hem talep ikamesi bakımından birbirine yakın boyutlardaki araçlar bakımından segmentler arasında geçişkenliğin bulunduğu, tüketicilerin bilhassa fiyat duyarlılığı sebebiyle örneğin üst donanımlı B segmenti bir modeli, C segmentinin giriş seviyesindeki bir modele tercih edebileceği, üreticilerin de bahse konu tüketici tercihlerine göre ürünlerini konumlandırabileceği anlaşılmaktadır.
- (212) İlaveten, teşebbüslerce gönderilen cevabi yazıların neredeyse tamamından; ürünlerin konumlandırılmasının yalnızca piyasaya yeni bir model sunmaktan ibaret olmadığı,

pazara daha önceden sunulmuş kimi araç modellerinin birtakım tasarımsal değişikliklere uğrayarak tekrar pazara sunulduğu anlaşılmaktadır. Cevabi yazılarda rastlanan “yeni” ve “makyajlı” ifadelerinin, ürünlerin yeniden konumlandırılması örneği teşkil ettiği, söz konusu modellerin belli başlı değişiklikler sonucu yeniden piyasaya sunulduğu; “yeni kasa” araç modellerinde araç modeli aynı kalmakla birlikte kasasının yenilendiği, “makyajlı” modellerde ise aracın altyapısı (kasası) yenilenmeksizin tasarımsal veya donanımsal birtakım değişiklikler yapılabildiği görülmektedir. Bu çerçevede teknik olarak B segmentinde yer alan bir araç, fiyat düzeyindeki benzerlikten ötürü tüketici gözünde C segmentindeki araçlarla yarışıyor ise böyle bir durumda ilgili aracın üreticisi olan teşebbüsün, aracın iç veya dış dizaynında yahut donanımında değişiklikler yaparak ürününü B segmenti araçlara rakip olacak şekilde yeniden konumlandırabileceği söylenebilecektir.

- (213) Yukarıda yer alan Tablo 15’ten, 2024 yılından itibaren pazara çok sayıda yeni modelin ve hâlihazırda piyasada var olan modellerin yeni varyasyonlarının karar tarihi itibarıyla büyük oranda giriş yaptığı görülebilmektedir. Cevabi yazılar ile Tablo 14 ve Tablo 15 birlikte değerlendirildiğinde, binek otomobillerin üretimi ve satışı pazarındaki ürün çeşitliliğinin fazla olduğu ve pazarın dinamik bir görünüm sergilediği anlaşılmaktadır. Model çeşitliliğinin fazla olması ve aynı model bir aracın kasasının yenilenerek veya araçta tasarımsal değişiklikler yapılarak piyasaya yeniden sürülmesi, teşebbüslerin ürünlerini makul bir maliyete katlanmak suretiyle yeniden konumlandırabildiğini göstermektedir. Yüksek maliyetlere katlanmadan teşebbüslerin ürünlerini çeşitlendirebildiği binek otomobiller pazarında, birleşik teşebbüsün fiyat artırma yönündeki davranışına rakipler tarafından kayıtsız kalınmayacağı, böyle bir varsayımda rakiplerin ürünlerini yeniden konumlandırma şeklinde bir manevra kabiliyetlerinin bulunduğu, böylece işlem sonrasında birleşik teşebbüsün piyasadaki rekabetçi baskıya maruz kalmaya devam edeceği değerlendirilmektedir.
- (214) Önceki bölümlerde TOFAŞ’ın ve STELLANTIS TR’nin faaliyetlerinin B, C ve D segmentlerinde örtüştüğüne ve bildirim konusu devralma işleminin rekabet karşıtı etkilerinin hususi olarak B ve C segmenti ile bunların SUV gövde tipleri bakımından incelendiğine vurgu yapılmıştır. Her ne kadar segment bazında ayrı ilgili ürün pazarları tanımlanmamış olsa da işlemin piyasadaki etkin rekabeti önemli ölçüde sınırlandırıp sınırlandırmadığının değerlendirilmesinde tarafların faaliyetlerinin çıktığı segmentler ayrı ayrı ele alınmıştır.
- (215) Bu aşamada belirtmek gerekir ki her ne kadar işlem taraflarının faaliyetleri D segmenti bakımından örtüşüyor olsa da pazar paylarının devralma sonrası söz konusu segment açısından herhangi bir rekabetçi endişe yaratacak düzeyde değildir. ODMD segmentasyonuna göre teşebbüslerin 2019-2023 döneminde D segmentinde sahip oldukları pazar payları aşağıdaki tabloda gösterilmektedir.

Tablo 16: ODMD Segmentasyonuna Göre Teşebbüslerin 2019-2023 Dönemi D Segmenti Pazar Payları (Toplam Satış Adedi Bakımından, %)

| Teşebbüs                                                                                  | Satış Adedi (%) |         |         |         |         |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|---------|---------|---------|---------|
|                                                                                           | 2019            | 2020    | 2021    | 2022    | 2023    |
| TOFAŞ                                                                                     | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| STELLANTIS TR                                                                             | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| TOFAŞ+<br>STELLANTIS TR                                                                   | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| BAYTUR                                                                                    | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| BORUSAN                                                                                   | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| CHERY                                                                                     | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| ÇELİK                                                                                     | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| DOĞAN OTOMOTİV                                                                            | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| DOĞUŞ                                                                                     | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| FORD OTOSAN                                                                               | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| HONDA                                                                                     | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| HYUNDAI                                                                                   | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| MAİS                                                                                      | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| MAZDA                                                                                     | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| MERCEDES                                                                                  | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| NISSAN                                                                                    | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| ŞAHSUVAROĞLU                                                                              | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| TEMSA                                                                                     | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| TOYOTA                                                                                    | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| VOLVO                                                                                     | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| ULU MOTOR                                                                                 | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| YÜCE AUTO                                                                                 | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| TOPLAM                                                                                    | 100             | 100     | 100     | 100     | 100     |
| Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen bilgiler kullanılarak dosya kapsamında hesaplanmıştır. |                 |         |         |         |         |

(216) D segmentine ilişkin yukarıdaki tablo incelendiğinde, 2023 yılı itibarıyla pazara aynı yıl giriş yapan CHERY'nin %(.....) pazar payı ile pazarın lideri olduğu, BORUSAN'ın %(.....) pazar payı ile pazarın ikinci büyük oyuncusu olduğu ve YÜCE AUTO'nun %(.....) pazar payı ile pazarın üçüncü büyük oyuncusu olduğu görülmektedir. CHERY'nin 2023 yılında pazara girmesiyle birlikte pazarda daha uzun süredir faaliyet gösteren BORUSAN, DOĞUŞ, MERCEDES ve YÜCE AUTO'nun bir önceki yıla kıyasla pazar paylarında düşüş yaşandığı görülmektedir. İşlem taraflarının 2023 yılı pazar paylarına bakıldığında; TOFAŞ'ın %(.....) pazar payına sahip olduğu, STELLANTIS TR'nin ise %(.....) pazar payına sahip olduğu ve tarafların toplam pazar payının %(.....) olduğu anlaşılmaktadır. İlâveten, ilgili yıllarda birleşik teşebbüsün en

yüksek pazar payını 2020 yılında %(.....) ile gerçekleştirdiği ve söz konusu pazar payının neredeyse tamamının STELLANTIS TR'nin pazar payından kaynaklandığı gözlemlenmektedir. ODM D perakende satış rakamları göz önünde bulundurulduğunda, işlem taraflarının 2023 yılında ilgili pazarda Alfa Romeo Giulia, Opel Insignia, Peugeot 508 ve Peugeot 5008 olmak üzere dört farklı model ile faaliyette bulunduğu anlaşılmaktadır. Birleşik teşebbüsün ilgili zaman aralığında sahip olduğu pazar paylarının büyük ölçüde Peugeot ve Opel markalarından kaynaklandığı, 2019 ve 2023 yılları arasındaki sürece bakıldığında Opel'in payının zaman içerisinde azaldığı izlenmiştir. 2023 yılında (.....) adet Opel, (.....) adet Alfa Romeo ve (.....) adet Peugeot satışı gerçekleştiren birleşik teşebbüsün D segmentindeki pazar payının esas itibarıyla tek bir marka olarak Peugeot'dan sağlandığı değerlendirilmektedir.

- (217) Yukarıdaki açıklamalar doğrultusunda işlem taraflarının binek otomobiller bakımından esas faaliyet alanlarının D segmenti üzerine yoğunlaşmadığı, birleşik teşebbüsün pazar payı ve piyasadaki rakiplerin konumu birlikte ele alındığında, bildirim konusu işlemin anılan segmentte rekabetçi endişe yaratacak düzeyde bir yoğunlaşma ortaya çıkarmadığı, dolayısıyla işlemin D segmenti bakımından etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğurmayacağı değerlendirilmektedir.

#### G.5.2.3.3. B Segmentine Yönelik Değerlendirmeler

- (218) Binek otomobilleri başlangıçta gövde uzunluğu olmak üzere kullanım amacı, teknolojik donanım ve arazi performansı gibi çeşitli ölçütler temel alınarak segmentlere ayırmak mümkündür. Segmentasyon sonucunda farklı markalara ait araç modelleri birtakım ortak kriterleri taşıyorlarsa aynı gruba dâhil edilmekte, böylece araç boyutu ve kullanım amacı gibi belirli tüketici tercihlerini karşılayacak alternatifler aynı çatı altında daha sistematik bir biçimde ele alınabilmektedir.
- (219) B segmentinde yer alan araçlar; gövde boyu 3,7 ila 4,1 metre arasında değişen kompakt araçları ifade etmektedir. A segmenti araçlara kıyasla daha ağırdırlar ve daha geniş bir iç hacim sunmalarından ötürü aile kullanımı için daha elverişli oldukları kabul edilmektedir. Aracın ağırlığı, motor gücü ve satış fiyatı bakımından genellikle C segmentinden aşağıda konumlanan B segmenti araçlar son beş yılda ortalama %30 pazar payı ile Türkiye'de en çok satılan ikinci segmenti oluşturmaktadır.
- (220) ODM D segmentasyonuna göre teşebbüslerin B segmentinde sahip oldukları pazar payları, her bir araç modelinin pazardan aldığı paylar da ayrıca gösterilmek üzere aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Tablo 17: ODM D Segmentasyonuna Göre B Segmentinde Modele Göre 2019-2023 Dönemi Pazar Payları (Toplam Satış Adedi Bakımından, %)

| Teşebbüs              | Model         | 2019    | 2020    | 2021    | 2022    | 2023    |
|-----------------------|---------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| TOFAŞ-FIAT            | 124 SPIDER    | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                       | 500X          | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| TOFAŞ-JEEP            | AVENGER       | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                       | RENEGADE      | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| STELLANTIS TR-CİTROËN | C-ELYSEE      | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                       | C3            | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                       | C3 AIRCROSS   | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| STELLANTIS TR-DS      | DS3 CROSSBACK | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |

| Teşebbüs                 | Model                      | 2019    | 2020                   | 2021                   | 2022    | 2023    |
|--------------------------|----------------------------|---------|------------------------|------------------------|---------|---------|
| STELLANTIS TR-OPEL       | CORSA                      | (.....) | (.....)                | (.....)                | (.....) | (.....) |
|                          | CROSSLAND                  | (.....) | (.....)                | (.....)                | (.....) | (.....) |
|                          | CROSSLAND X <sup>135</sup> | (.....) | (.....)                | (.....) <sup>136</sup> | (.....) | (.....) |
|                          | MOKKA                      | (.....) | (.....) <sup>137</sup> | (.....)                | (.....) | (.....) |
| STELLANTIS TR-PEUGEOT    | 2008                       | (.....) | (.....)                | (.....)                | (.....) | (.....) |
|                          | 208                        | (.....) | (.....)                | (.....)                | (.....) | (.....) |
|                          | 301                        | (.....) | (.....)                | (.....)                | (.....) | (.....) |
| BORUSAN-MINI             | CABRIO                     | (.....) | (.....)                | (.....)                | (.....) | (.....) |
|                          | CLUBMAN                    | (.....) | (.....)                | (.....)                | (.....) | (.....) |
|                          | HATCH                      | (.....) | (.....)                | (.....)                | (.....) | (.....) |
| ÇELİK-KIA <sup>138</sup> | RIO                        | (.....) | (.....)                | (.....)                | (.....) | (.....) |
|                          | STONIC                     | (.....) | (.....)                | (.....)                | (.....) | (.....) |
| DOĞAN OTOMOTİV-SUZUKI    | BALENO                     | (.....) | (.....)                | (.....)                | (.....) | (.....) |
|                          | JIMNY                      | (.....) | (.....)                | (.....)                | (.....) | (.....) |
|                          | S-CROSS                    | (.....) | (.....)                | (.....)                | (.....) | (.....) |
|                          | SX4 S-CROSS                | (.....) | (.....)                | (.....)                | (.....) | (.....) |
|                          | SWIFT                      | (.....) | (.....)                | (.....)                | (.....) | (.....) |
|                          | VITARA                     | (.....) | (.....)                | (.....)                | (.....) | (.....) |
| DOĞAN OTOMOTİV- MG       | ZS                         | (.....) | (.....)                | (.....)                | (.....) | (.....) |
| DOĞUŞ-VW                 | POLO                       | (.....) | (.....)                | (.....)                | (.....) | (.....) |
|                          | TAIGO                      | (.....) | (.....)                | (.....)                | (.....) | (.....) |
|                          | T-CROSS                    | (.....) | (.....)                | (.....)                | (.....) | (.....) |
| DOĞUŞ-SEAT               | ARONA                      | (.....) | (.....)                | (.....)                | (.....) | (.....) |
|                          | IBIZA                      | (.....) | (.....)                | (.....)                | (.....) | (.....) |
| FORD OTOSAN              | ECOSPORT                   | (.....) | (.....)                | (.....)                | (.....) | (.....) |
|                          | FIESTA                     | (.....) | (.....)                | (.....)                | (.....) | (.....) |
|                          | PUMA                       | (.....) | (.....)                | (.....)                | (.....) | (.....) |
| HONDA                    | CITY                       | (.....) | (.....)                | (.....)                | (.....) | (.....) |
|                          | JAZZ                       | (.....) | (.....)                | (.....)                | (.....) | (.....) |

<sup>135</sup> Crossland X modelinin 2022 yılında Crossland modeli ile değiştirildiği bildirilmiştir.

<sup>136</sup> 2021 yılında Opel Crossland X modelinden (.....) adet satılmıştır.

<sup>137</sup> 2020 yılında Opel Mokka modelinden (.....) adet satılmıştır.

<sup>138</sup> Kia Soul modeli yalnızca 2019 yılında (.....) adet satılmış olup tabloda ayrı bir model başlığı altında yer verilmesi gerekli görülmemiştir.

| Teşebbüs                                                                                  | Model               | 2019    | 2020                   | 2021    | 2022    | 2023    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|---------|------------------------|---------|---------|---------|
| HYUNDAI                                                                                   | BAYON               | (.....) | (.....)                | (.....) | (.....) | (.....) |
|                                                                                           | i10                 | (.....) | (.....)                | (.....) | (.....) | (.....) |
|                                                                                           | i20                 | (.....) | (.....)                | (.....) | (.....) | (.....) |
|                                                                                           | KONA                | (.....) | (.....)                | (.....) | (.....) | (.....) |
| MAİS-RENAULT                                                                              | CAPTUR              | (.....) | (.....)                | (.....) | (.....) | (.....) |
|                                                                                           | CLIO <sup>139</sup> | (.....) | (.....)                | (.....) | (.....) | (.....) |
|                                                                                           | KANGOO              | (.....) | (.....)                | (.....) | (.....) | (.....) |
|                                                                                           | SYMBOL              | (.....) | (.....)                | (.....) | (.....) | (.....) |
|                                                                                           | TALIAN              | (.....) | (.....)                | (.....) | (.....) | (.....) |
|                                                                                           | ZOE                 | (.....) | (.....)                | (.....) | (.....) | (.....) |
| MAİS-DACIA                                                                                | SANDERO             | (.....) | (.....)                | (.....) | (.....) | (.....) |
| MAZDA                                                                                     | CX-3                | (.....) | (.....) <sup>140</sup> | (.....) | (.....) | (.....) |
|                                                                                           | MAZDA2              | (.....) | (.....)                | (.....) | (.....) | (.....) |
|                                                                                           | MX-5                | (.....) | (.....)                | (.....) | (.....) | (.....) |
| MERCEDES                                                                                  | SMART<br>FORFOUR    | (.....) | (.....)                | (.....) | (.....) | (.....) |
| NISSAN                                                                                    | JUKE                | (.....) | (.....) <sup>141</sup> | (.....) | (.....) | (.....) |
|                                                                                           | MICRA               | (.....) | (.....)                | (.....) | (.....) | (.....) |
| ŞAHSUVAROĞLU-<br>SSANGYONG                                                                | TIVOLI              | (.....) | (.....)                | (.....) | (.....) | (.....) |
| TEMSA-<br>MITSUBISHI                                                                      | SPACESTAR           | (.....) | (.....)                | (.....) | (.....) | (.....) |
| TOYOTA                                                                                    | YARIS               | (.....) | (.....)                | (.....) | (.....) | (.....) |
|                                                                                           | YARIS CROSS         | (.....) | (.....)                | (.....) | (.....) | (.....) |
| YÜCE AUTO-SKODA                                                                           | FABIA               | (.....) | (.....)                | (.....) | (.....) | (.....) |
|                                                                                           | KAMIQ               | (.....) | (.....)                | (.....) | (.....) | (.....) |
|                                                                                           | RAPID               | (.....) | (.....)                | (.....) | (.....) | (.....) |
| TOPLAM                                                                                    |                     | ~100    | ~100                   | ~100    | ~100    | ~100    |
| Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen bilgiler kullanılarak dosya kapsamında hesaplanmıştır. |                     |         |                        |         |         |         |

(221) Yukarıda yer verilen tablodan, 2023 yılında en çok satılan markanın %(.....) pazar payı ile Renault olduğu, Opel'in %(.....) pazar payı ile en çok satılan ikinci marka olduğu ve anılan markaları %(.....) pazar payı ile Hyundai'nin izlediği görülmektedir. 2023 yılında en çok satılan üç modelin ise sırasıyla; %(.....) pazar payı ile Renault Clio, %(.....) pazar payı ile Hyundai i20 ve %(.....) pazar payı ile Opel Corsa olduğu ve 2019-2023 döneminde B segmentindeki en geniş ürün gamına STELLANTIS TR'nin sahip olduğu

<sup>139</sup> Renault Clio Hatchback ve Renault Clio Sport (SW) modellerini içermektedir.

<sup>140</sup> 2020 yılında Mazda CX-3 modelinden (.....) adet satılmıştır.

<sup>141</sup> 2020 yılında Nissan Juke modelinden (.....) adet satılmıştır.

anlaşılmaktadır. Devralan taraf TOFAŞ'ın ilgili segmentte Fiat 124 Spider, Fiat 500x, Jeep Avenger ve Jeep Renegade olmak üzere dört model ile faaliyette bulunduğu, söz konusu modellerden Fiat 124 Spider'in 2020 yılı itibarıyla pazar payının sıfır olduğu, diğer üç model bakımından pazar paylarının %(.....) ila %(.....) aralığında oldukça düşük bir düzeyde gerçekleştiği anlaşılmaktadır.

- (222) ODDM segmentasyonuna göre teşebbüslerin B segmentindeki pazar payları ise aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Tablo 18: ODDM Segmentasyonuna Göre Teşebbüslerin 2019-2023 Dönemi B Segmenti Pazar Payları (Toplam Satış Adedi Bakımından, %)

| Teşebbüs            | 2019    | 2020    | 2021    | 2022    | 2023    |
|---------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| TOFAŞ               | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| STELLANTIS TR       | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| TOFAŞ+STELLANTIS TR | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| BORUSAN             | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| ÇELİK               | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| DOĞAN OTOMOTİV      | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| DOĞUŞ               | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| FORD OTOSAN         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| HONDA               | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| HYUNDAI             | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| MAİS                | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| MAZDA               | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| MERCEDES            | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| NISSAN              | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| ŞAHSUVAROĞLU        | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| TEMSA               | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| TOYOTA              | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| YÜCE AUTO           | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| TOPLAM              | 100     | 100     | 100     | ~100    | 100     |

Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen bilgiler kullanılarak dosya kapsamında hesaplanmıştır.

- (223) Tablo 18 incelendiğinde, 2023 yılında B segmentinde %(.....) pazar payı ile STELLANTIS TR'nin pazar lideri olduğu, MAİS'in %(.....) pazar payı ile ikinci büyük oyuncu olduğu ve DOĞUŞ'un %(.....) pazar payı ile pazarın üçüncü büyük oyuncusu olduğu gözlemlenmektedir. MAİS'in, dört yıl boyunca pazarın lideri konumundayken 2023 yılı itibarıyla STELLANTIS TR'nin az bir miktar gerisinde kaldığı, DOĞUŞ'un pazar payında ise 2023 yılında bir önceki yıla göre artış yaşandığı anlaşılmaktadır. TOFAŞ'ın 2020 yılında 2019 yılına kıyasla pazar payının arttığı, bununla birlikte 2021 yılından itibaren pazar payının düşmeye başladığı ve 2022'de %(.....) seviyesine gerilediği, 2023 yılında ise %(.....) olarak gerçekleştiği görülmektedir. Öte yandan 2023 yılında %(.....) pazar payı elde eden HYUNDAI ilgili segmentte önemli rakiplerden biri

haline gelmiştir. İlaveten, TOFAŞ ile arasındaki yapısal bağ nedeniyle bildirim konu işlemin değerlendirilmesi bakımından özel bir konuma sahip olan FORD OTOSAN'ın B segmenti bakımından 2023 yılı itibarıyla %(.....) seviyesinde düşük bir pazar payına sahip olduğu anlaşılmaktadır.

- (224) İşlem sonrası etkin rekabetin önemli ölçüde kısıtlanıp kısıtlanmayacağını değerlendirmesi bakımından HHI değerleri önem taşımaktadır. Bu çerçevede B segmentine ilişkin HHI değerleri aşağıdaki tabloda gösterilmektedir.

Tablo 19: B Segmentinde Toplam Satış Adedi Bakımından 2019-2023 Dönemi HHI Değerleri

| HHI                                            | 2019        | 2020        | 2021        | 2022        | 2023        |
|------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|                                                | Satış Adedi | Satış Adedi | Satış Adedi | Satış Adedi | Satış Adedi |
| İşlem Öncesi                                   | 2.822       | 2.673       | 1.928       | 1.909       | 1.997       |
| İşlem Sonrası                                  | 2.916       | 2.764       | 1.987       | 1.937       | 2.014       |
| Değişim                                        | 94          | 90          | 58          | 27          | 16          |
| Kaynak: Dosya kapsamında yapılan hesaplamalar. |             |             |             |             |             |

- (225) Yatay Kılavuz'un 20. paragrafında; *"Birleşme sonrası pazardaki HHI endeksi 1.000 ile 2.000 arasında olan ve işlem neticesinde HHI endeksindeki değişimi 250'nin altında kalan ya da birleşme sonrası pazardaki HHI endeksi 2.000'nin üzerinde olan ancak işlem neticesinde HHI endeksindeki değişimi 150'nin altında kalan işlemlerde"* belli başlı istisnalar haricinde rekabetçi kaygılar oluşması ihtimalinin düşük olduğu belirtilmektedir. Yukarıda yer verilen tabloda görüldüğü üzere 2021 ve 2022 yıllarında işlem sonrası HHI değerleri 1.000-2.000 aralığında yer almakta, HHI endeksindeki değişim değerleri ise Yatay Kılavuz'da belirtilen 250 eşliğinin altında kalmaktadır. 2019, 2020 ve 2023 yılları bakımından ise her ne kadar işlem sonrası HHI değerleri 2.000'in üzerinde olsa da endeksteki değişimin Kılavuz'da belirtilen 150 eşliğinin altında olduğu, ayrıca son beş yıl verileri esas alınarak hesaplama yapıldığında HHI endeksindeki değişimin her bir yıl verisi çerçevesinde bir önceki yıl verisiyle yapılan hesaplama göre azaldığı ve 2023 yılı verileri esas alınarak hesaplandığında oldukça düşük bir değer aldığı görülebilmektedir.
- (226) B segmentine ilişkin olarak bu bölüme kadar yapılan değerlendirmeler, aynı segmentin SUV gövde tipi bakımından da ayrıca yapılmış olup söz konusu verilere aşağıda yer verilmektedir.
- (227) ODMD segmentasyonuna göre teşebbüslerin B-SUV segmentinde sahip oldukları pazar payları, her bir araç modelinin pazardan aldığı paylar ayrıca gösterilmek suretiyle aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Tablo 20: ODMD Segmentasyonuna Göre B-SUV Segmentinde Modele Göre 2019-2023 Dönemi Pazar Payları (Toplam Satış Adedi Bakımından, %)

| Teşebbüs-Marka        | Model         | Satış Adedi (%) |         |         |         |         |
|-----------------------|---------------|-----------------|---------|---------|---------|---------|
|                       |               | 2019            | 2020    | 2021    | 2022    | 2023    |
| TOFAŞ-FIAT            | 500X          | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| TOFAŞ-JEEP            | AVENGER       | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                       | RENEGADE      | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| STELLANTIS TR-CITROËN | C3 AIRCROSS   | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| STELLANTIS TR-DS      | DS3 CROSSBACK | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                       | CROSSLAND     | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |

| Teşebbüs-Marka                                                                            | Model       | Satış Adedi (%) |         |         |         |         |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-----------------|---------|---------|---------|---------|
|                                                                                           |             | 2019            | 2020    | 2021    | 2022    | 2023    |
| STELLANTIS TR-OPEL                                                                        | CROSSLAND X | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                                                                                           | MOKKA       | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| STELLANTIS TR-PEUGEOT                                                                     | 2008        | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| ÇELİK-KIA                                                                                 | SOUL        | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                                                                                           | STONIC      | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| DOĞAN-SUZUKI                                                                              | VITARA      | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                                                                                           | S-CROSS     | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                                                                                           | SX4 S-CROSS | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                                                                                           | JIMNY       | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| DOĞAN-MG                                                                                  | ZS          | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| DOĞUŞ-VW                                                                                  | TAIGO       | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                                                                                           | T-CROSS     | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| DOĞUŞ-SEAT                                                                                | ARONA       | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| FORD OTOSAN                                                                               | ECOSPORT    | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                                                                                           | PUMA        | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| HYUNDAI                                                                                   | BAYON       | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                                                                                           | KONA        | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| MAİS-RENAULT                                                                              | CAPTUR      | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| MAİS-DACIA                                                                                | SANDERO     | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| MAZDA                                                                                     | CX-3        | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| NISSAN                                                                                    | JUKE        | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| ŞAHSUVAROĞLU-SSANGYONG                                                                    | TIVOLI      | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| TOYOTA                                                                                    | YARIS CROSS | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| YÜCE AUOTO-SKODA                                                                          | KAMIQ       | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| TOPLAM                                                                                    |             | ~100            | 100     | ~100    | ~100    | 100     |
| Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen bilgiler kullanılarak dosya kapsamında hesaplanmıştır. |             |                 |         |         |         |         |

(228) Tablo 20 incelendiğinde, 2023 yılında B-SUV segmentinde en çok satılan markanın %(.....) pazar payı ile Opel olduğu, Hyundai'nin %(.....) pazar payı ile en çok satılan ikinci marka olduğu ve anılan markaları %(.....) pazar payı ile Peugeot'nun izlediği görülmektedir. 2023 yılında en çok satılan üç modelin sırasıyla; %(.....) pazar payı ile Peugeot 2008, %(.....) pazar payı ile Hyundai Bayon ve %(.....) pazar payı ile Opel Mokka olduğu; 2019-2023 döneminde B-SUV segmentindeki en geniş ürün gamına STELLANTIS TR'nin sahip olduğu anlaşılmaktadır. İlgili segmentte TOFAŞ'ın Fiat 500x, Jeep Avenger ve Jeep Renegade olmak üzere az sayıda modelinin bulunduğu

ve söz konusu modellerin 2023 pazar paylarının %(.....) ila %(.....) aralığında düşük bir seviyede gerçekleştiği görülmektedir.

- (229) ODMD segmentasyonuna göre teşebbüslerin B-SUV segmentindeki pazar payları ise aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Tablo 21: ODMD Segmentasyonuna Göre Teşebbüslerin 2019-2023 Dönemi B-SUV Segmenti Pazar Payları (Toplam Satış Adedi Bakımından, %)

| Teşebbüs                | Satış Adedi (%) |         |         |         |         |
|-------------------------|-----------------|---------|---------|---------|---------|
|                         | 2019            | 2020    | 2021    | 2022    | 2023    |
| TOFAŞ                   | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| STELLANTIS TR           | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| TOFAŞ+<br>STELLANTIS TR | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| ÇELİK                   | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| DOĞAN OTOMOTİV          | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| DOĞUŞ                   | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| FORD OTOSAN             | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| HYUNDAI                 | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| MAİS                    | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| MAZDA                   | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| ŞAHSUVAROĞLU            | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| TOYOTA                  | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| NISSAN                  | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| YÜCE AUTO               | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| TOPLAM                  | 100             | 100     | ~100    | ~100    | 100     |

Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen bilgiler kullanılarak dosya kapsamında hesaplanmıştır.

- (230) Tablo 21 incelendiğinde; 2023 yılında B-SUV segmentinde %(.....) pazar payı ile STELLANTIS TR'nin pazar lideri olduğu, DOĞUŞ'un %(.....) pazar payı ile pazarın ikinci büyük oyuncusu olduğu ve HYUNDAI'nin %(.....) pazar payı ile pazarın üçüncü büyük oyuncusu olduğu gözlemlenmektedir. STELLANTIS TR'nin pazar payının 2020 yılında bir önceki yıla kıyasla önemli bir artış gösterdiği, 2021 ile 2022 yıllarında bir önceki yıla göre pazar paylarının azaldığı, öte yandan 2023 yılında 2022'ye nazaran pazar payının arttığı görülmektedir. 2019 yılındaki pazar payı %(.....) olan DOĞUŞ'un takip eden yıllarda payını istikrarlı bir biçimde kayda değer ölçüde artırarak 2023 yılında pazarın en büyük ikinci oyuncusu haline geldiği, HYUNDAI'nin ilgili pazardaki en yüksek pazar payını %(.....) oranıyla 2019 yılında elde ettiği, söz konusu pazar payının 2022 yılı hariç izleyen yıllarda azalma eğiliminde olduğu gözlemlenmektedir. Devralan TOFAŞ'ın B-SUV segmentinde en yüksek pazar payını %(.....) seviyesi ile 2019 yılında yakaladığı, bununla birlikte izleyen yıllarda teşebbüsün pazar payının düzenli olarak azaldığı ve 2023 yılında %(.....) gibi oldukça düşük bir seviyede olduğu görülmektedir. İlaveten, MAİS'in 2023 yılında %(.....) pazar payı elde ederek ilgili segmentteki önemli rakiplerden biri olduğu, FORD OTOSAN'ın ise B-SUV segmenti bakımından 2023 yılı itibarıyla %(.....) düzeyinde düşük bir pazar payına sahip olduğu anlaşılmaktadır. Son olarak, Tablo 20'den 2021 yılında Dacia Sandero ve Nissan Juke

modellerinin %(.....) ile %(.....) pazar payıyla; 2022 yılında Toyota Yaris Cross, Volkswagen T-Cross ve Volkswagen Taigo modellerinin %(.....) ile %(.....) arası pazar payları ile pazara giriş yaptığı anlaşılmakta ve bu gelişmeler doğrultusunda pazardaki rekabetin arttığı değerlendirilmektedir.

- (231) Pazardaki yoğunlaşmanın ne düzeyde olduğunun tespiti adına B-SUV segmentine yönelik HHI değerleri aşağıdaki tabloda gösterilmektedir.

Tablo 22: B-SUV Segmentinde Toplam Satış Adedi Bakımından 2019-2023 Dönemi HHI Değerleri

| HHI                                            | 2019        | 2020        | 2021        | 2022        | 2023        |
|------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|                                                | Satış Adedi | Satış Adedi | Satış Adedi | Satış Adedi | Satış Adedi |
| İşlem Öncesi                                   | 1.722       | 2.478       | 1.738       | 1.735       | 2.008       |
| İşlem Sonrası                                  | 2.543       | 3.270       | 1.937       | 1.827       | 2.111       |
| Değişim                                        | 821         | 792         | 199         | 92          | 103         |
| Kaynak: Dosya kapsamında yapılan hesaplamalar. |             |             |             |             |             |

- (232) Tabloya bakıldığında, B-SUV segmentindeki yoğunlaşmanın B segmentine kıyasla daha fazla olduğu, özellikle 2019 ve 2020 yıllarındaki işlem sonrası HHI değerlerinin ve endeksteki değişimlerin Yatay Kılavuz'da belirtilen eşiklerin hayli üzerinde olduğu gözlenmektedir. Buna göre, her iki yıl verileriyle de işlem sonrası HHI değerlerinin 2.000'in üzerinde olduğu, endeksteki değişim değerlerinin ise Yatay Kılavuz'da ilgili aralık için belirtilen 150 eşiğinin üzerinde olduğu; 2021 ve 2022 yılları verilerine göre yapılan hesaplamada ise işlem sonrası HHI değerlerinin 1.000-2.000 aralığında yer aldığı, endeksteki değişimlerin ise anılan Kılavuz'da ilgili aralık için belirtilen 250 eşiğinin altında yer aldığı; 2023 verileri itibarıyla işlem sonrası HHI değerinin 2.000'in üzerinde olduğu fakat endeksteki değişimin 150'nin altında yer aldığı gözlemlenmektedir.

- (233) Bu bölüme kadar yapılan açıklamalar çerçevesinde, B ve B-SUV segmentleri bakımından 2019-2023 döneminde STELLANTIS TR'nin çok sayıda model ile pazarda güçlü bir konumda bulunmasına karşın TOFAŞ'ın sınırlı sayıda model ile oldukça düşük pazar paylarına sahip olduğu; pazarda MAİS, HYUNDAI ve DOĞUŞ gibi güçlü rakiplerin bulunduğu ve piyasanın marka ve model bazında çeşitlilik arz ederek rekabetçi bir görünüm sergilediği anlaşılmaktadır. Ayrıca, bildirim konu işlemin B ve B-SUV segmentleri açısından pazarın güçlü iki oyuncusu arasında gerçekleşmeyeceği, TOFAŞ'ın pazar paylarının devralma sonrasında rekabetçi endişe yaratacak düzeyde olmadığı, işlem sonrasında piyasada tüketicilerin erişebileceği ürünler bakımından herhangi bir azalmanın olmayacağı ve tüketicilerin alternatifler arasında seçim yapmalarını zorlaştıracak bir faktörün bulunmadığı, pazarda hem segment içi hem de segmentler arası mevcut olan arz ve talep ikamesinin işlem sonrasında kısıtlanacağı yönünde herhangi bir bulguya rastlanmadığı değerlendirilmektedir. İlaveten, birleşik teşebbüs 2023 yılı verileri itibarıyla B segmentinde %(.....) pazar payıyla, B-SUV segmentinde ise %(.....) pazar payıyla pazarın lideri olacak olmakla birlikte, söz konusu pazar gücü yalnızca STELLANTIS TR'nin pazar payından kaynaklanmaktadır. Bir başka deyişle, STELLANTIS TR hâlihazırda B segmentinde %(.....) pazar payına, B-SUV segmentinde ise %(.....) pazar payına sahip olarak her iki pazarda da pazar lideri olarak faaliyet göstermekte olup işlem sonucunda birleşik teşebbüse atfedilebilecek pazar gücü aslında tek başına STELLANTIS TR'nin pazar gücünden kaynaklanmaktadır. TOFAŞ'ın 2023 yılında B segmentinde %(.....) ve B-SUV segmentinde %(.....) pazar payına sahip olduğu dikkate alındığında, işlem öncesinde STELLANTIS TR'nin pazardaki konumu ile işlem sonrasında birleşik teşebbüsün pazardaki konumunun aynı olacağı anlaşılmaktadır.

- (234) Yukarıda yer verilen HHI değerlerinin (Tablo 19) 2019-2023 döneminde izlediği seyir göz önünde bulundurulduğunda, işlem sonrasında B segmentinde rekabetin sınırlandırılacağını ortaya koyan herhangi gösterge olmadığı değerlendirilmektedir. B-SUV segmentinde ise yoğunlaşmanın B segmentine kıyasla daha yüksek olduğu, öte yandan beş yılın verileriyle hesaplanan HHI endeksleri dikkate alındığında; 2019 ve 2020 yıllarında görülen yoğunlaşmanın takip eden iki yıl boyunca belirgin bir azalış gösterdiği dikkat çekmekte olup bu azalışın DOĞUŞ'un, MAİS'in ve TOYOTA'nın distribütörlüğünü yürüttüğü bazı modellerin 2021 ve 2022 yıllarında pazara girmesi sonucunda gerçekleştiği, bu gelişmelerin pazardaki rekabeti artırarak yoğunlaşma üzerinde dengeleyici bir unsur oluşturduğu değerlendirilmektedir (Tablo 22).
- (235) Yapılan tüm açıklamalar ve değerlendirmeler doğrultusunda, bildirim konu işlemin B ve B-SUV segmentleri bakımından pazardaki etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğurmayacağı kanaatine ulaşılmıştır.

#### G.5.2.3.4. C Segmentine Yönelik Değerlendirmeler

- (236) Kompakt sınıf olarak da lanse edilen C segmenti binek otomobiller 4,1 ile 4,6 metre<sup>142</sup> arasında değişen uzunluğa sahip, çoğunlukla fiyat seviyesi olarak orta sınıfa veya alt orta sınıfa tekabül eden, genellikle 95HP – 140HP<sup>143</sup> aralığındaki motorlara sahip sınıfı oluşturmaktadır.
- (237) Türkiye'de en çok tercih edilen binek otomobil segmenti olan C segmenti araçlar, geniş boyutlu ve konforlu olmaları nedeniyle hem bireysel hem aile kullanımı açısından elverişli bir seçenek oluşturmaktadır. Bu segmentteki araçlar genellikle fiyatına oranla yüksek performans ve konfor sunduğu için fiyat – performans ürünleri olarak algılanmakta ve ülkemizde pek çok kullanıcıya hitap etmektedir. C segmenti ayrıca hatchback, sedan ve SUV gibi çeşitli gövde tipleri ile fiyat ve hacim gibi konularda farklı beklentilere sahip tüketiciler için uygun alternatifler sunmaktadır.
- (238) C segmentinde, 2019-2023 döneminde, satılan araçların gövde tipleri bakımından kırılımı aşağıdaki tabloda gösterilmektedir.

Tablo 23: C Segmentinde 2019-2023 Döneminde Araçların Gövde Tipleri Bakımından Dağılımı (Satış Adedi Bakımından, %)<sup>144</sup>

| C Segmenti | 2019   |       | 2020    |       | 2021    |       | 2022    |       | 2023    |       |
|------------|--------|-------|---------|-------|---------|-------|---------|-------|---------|-------|
|            | Adet   | Oran  | Adet    | Oran  | Adet    | Oran  | Adet    | Oran  | Adet    | Oran  |
| Hatchback  | 3.068  | 6,92  | 41.614  | 11,32 | 24.729  | 8,21  | 18.984  | 6,30  | 46.864  | 8,71  |
| Sedan      | 24.967 | 56,28 | 201.272 | 54,74 | 162.684 | 54,00 | 146.409 | 48,62 | 191.449 | 35,56 |
| S. Wagon   | 123    | 0,28  | 1.307   | 0,36  | 622     | 0,21  | 367     | 0,12  | 1.577   | 0,29  |
| Spor       | 63     | 0,14  | 4.457   | 1,21  | 2.760   | 0,92  | 2.939   | 0,98  | 4.198   | 0,78  |
| SUV        | 16.144 | 36,39 | 119.020 | 32,37 | 110.457 | 36,67 | 132.437 | 43,98 | 294.257 | 54,66 |
| TOPLAM     | 44.365 | 100   | 367.670 | 100   | 301.252 | 100   | 301.136 | 100   | 538.345 | 100   |

Kaynak: ODMD verileri kullanılarak dosya kapsamında hazırlanmıştır.

- (239) Tablo incelendiğinde segment içerisinde en fazla tercih edilen gövde tiplerinin sırasıyla SUV, sedan ve hatchback olduğu, station wagon ve spor tipli araçların ise segmentten

<sup>142</sup> Bazı teşebbüsler C segmentindeki araçları farklı uzunluk aralıklarında tanımlamıştır. (.....), C segmenti araçların 4,4 ile 4,7 metre arasında; TOFAŞ, 4,2 ile 4,6 metre arasında yer aldığını ifade etmiştir.

<sup>143</sup> HP (Horse Power), bir araç motorunun sahip olduğu motor gücünü ifade etmek için kullanılmaktadır.

<sup>144</sup> Kurulun FCA/PSA kararında CDV ve MPV gövde tipindeki araçlar M segmenti binek otomobiller olarak nitelenmiş olsa da, Birinci Yazılı Görüşte M segmentinin ODMD tarafından 2020 yılı itibarıyla hafif ticari araçlar altında sınıflandırıldığı belirtilmiştir.

aldıkları payların son derece düşük olduğu görülmektedir. İlgili dönemde, SUV gövde tipinin C segmentindeki payının kayda değer ölçüde arttığı ve 2023 yılı itibarıyla C segmenti içerisinde satılan her iki araçtan birinin SUV olduğu anlaşılmaktadır.

- (240) Dosya kapsamında teşebbüslerden C segmentinin genel özellikleriyle ve diğer hangi segmentlerden rekabetçi baskıya maruz kaldığı ile ilgili bilgi talep edilmiştir. Bu kapsamda iletilen cevaplara aşağıda yer verilmektedir.
- (241) (.....) ve (.....) tarafından; C segmentindeki modellerin son yıllarda özellikle B segmentinden gördüğü baskının oldukça yüksek olduğu, son yıllarda yaşanan gelişmeler akabinde C segmenti müşterisinin ciddi bir kısmının B segmentine yöneldiği ve C segmentinin 2020-2022 döneminde B segmenti lehine bir küçülme yaşadığı ifade edilmiştir. İlaveten, 2023 yılının Türkiye tarihinde en çok otomobil satılan yıl olduğu, hem C segmentinin hem de B segmentinin 2023 yılında büyümesine rağmen C segmenti müşterilerinin B segmentine yönelim trendinin devam ettiği belirtilmiştir. 2020-2022 döneminde C segmentinde B segmenti lehine gözlemlenen daralmanın temel sebebinin 2021 yılının başında Euro 6d olarak da bilenen Avrupa Emisyon Standartları'nın yürürlüğe girmesi olduğu, bu regülasyonun araçların fiyatlarını arttırarak C segmentindeki çok satan bazı versiyonların üretiminin sonlanmasına sebep olduğu dile getirilmiştir. Bu duruma örnek olarak, (.....)'ın en çok satan C Segmenti modeli olan (.....)'nın dizel otomatik ve benzinli otomatik versiyonlarının sonlandırılması gösterilmiştir. Buna göre, 2020 yılında (.....) satışlarının %(.....)'sına tekabül eden otomatik versiyonun üretiminin (.....) yılında sonlandırıldığı ifade edilmiştir. (.....) ve (.....) tarafından; C segmentinin fiyat seviyesinin 800.000 TL - 1.700.000 TL aralığında olduğu ve ÖTV bareminin %80 ve üzeri gruba tekabül ettiği belirtilmiştir.
- (242) (.....) tarafından; Türkiye'de en çok satan araçların genellikle C segmenti içerisinde yer aldığı, segment içerisinde sedan, hatchback ve station wagon gibi birçok farklı kasa tipinde araç bulunduğu, SUV modellerin üst segmentlere göre düşük yakıt tüketimi ve fiyatları ile, alt segmentlerdeki otomobillere göre ise sunduğu hacimsel avantaj ile ailelerin daha rahat edebileceği bir segment konumunda olduğu ifade edilmiştir. Ayrıca C segmentinin en büyük avantajlarının; ikinci el satışlarının diğer segmentlere göre biraz daha kolay olması ve uzun yol seyahatleri için uygun kabin genişliğini ve motor gücünü aynı anda barındırabilmesi olduğu belirtilmiştir.
- (243) (.....) tarafından; binek otomobillerde C segmentinin, D segmenti giriş seviyesi modeller ve B segmenti üst seviye modeller karşısında önemli bir alternatif olarak değerlendirilebileceği, D segmentinin boyutsal açıdan, B segmentinin ise benzer fiyat seviyelerinde daha iyi teknoloji ve donanım sunmasından ötürü C segmenti üzerinde rekabetçi baskı oluşturabildiği ifade edilmiştir.
- (244) (.....) tarafından; C segmentinin Komisyon tarafından tanımlanan binek otomobil sınıflandırma sisteminde üçüncü kategori olduğu ve alt orta sınıf otomobiller için kullanıldığı, *The European New Car Assessment Programme* (Avrupa Yeni Araba Değerlendirme Programı, Euro NCAP)'daki "küçük aile otomobili" sınıfına ve Amerika Birleşik Devletleri'ndeki "kompakt otomobil" kategorisine eş değer olduğu, son yıllarda C segmentine olan talebin giderek arttığı belirtilmiştir.
- (245) ODMD segmentasyonuna göre teşebbüslerin C segmentinde sahip oldukları pazar payları, her bir araç modelinin pazardan aldığı paylar ayrıca gösterilmek üzere aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Tablo 24: ODMD Segmentasyonuna Göre C Segmentinde Modele Göre 2019-2023 Dönemi Pazar Payları (Toplam Satış Adedi Bakımından, %)

| Teşebbüs-Marka        | Model                           | Satış Adedi (%) |         |         |         |         |
|-----------------------|---------------------------------|-----------------|---------|---------|---------|---------|
|                       |                                 | 2019            | 2020    | 2021    | 2022    | 2023    |
| TOFAŞ-ALFA ROMEO      | GIULIETTA                       | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                       | TONALE                          | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| TOFAŞ-FIAT            | EGEA                            | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                       | EGEA CROSS                      | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| TOFAŞ-JEEP            | COMPASS                         | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| STELLANTIS TR-CİTROËN | C4                              | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                       | C5 AIRCROSS                     | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| STELLANTIS TR-DS      | DS 4                            | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                       | DS 7                            | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                       | DS 7 CROSSBACK                  | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| STELLANTIS TR-OPEL    | OPEL ASTRA                      | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                       | OPEL GRANDLAND                  | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                       | OPEL GRANDLAND X <sup>145</sup> | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| STELLANTIS TR-PEUGEOT | PEUGEOT 3008                    | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                       | PEUGEOT 308                     | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                       | PEUGEOT 408                     | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| BAYTUR-SUBARU         | CROSSTREK                       | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                       | XV                              | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| BORUSAN-BMW           | 1 SERİSİ                        | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                       | 2 SERİSİ                        | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                       | i3                              | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| BYD                   | ATTO                            | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| CHERY                 | OMODA 5                         | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                       | TIGGO                           | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| ÇELİK-KIA             | CEED                            | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                       | CERATO                          | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                       | NIRO                            | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                       | SPORTAGE                        | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                       | XCEED                           | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |

<sup>145</sup> Grandland X modelinin, 2022 yılında Grandland modeli ile değiştirildiği ifade edilmiştir.

| Teşebbüs-Marka       | Model       | Satış Adedi (%) |         |         |         |         |
|----------------------|-------------|-----------------|---------|---------|---------|---------|
|                      |             | 2019            | 2020    | 2021    | 2022    | 2023    |
| DOĞAN<br>OTOMOTİV-MG | HS          | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                      | MG4         | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                      | ZS          | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| DOĞUŞ-AUDI           | A3          | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                      | Q2          | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                      | Q3          | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                      | S3          | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| DOĞUŞ-CUPRA          | ATECA       | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                      | FORMENTOR   | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                      | LEON        | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| DOĞUŞ-VW             | GOLF        | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                      | TIGUAN      | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                      | T-ROC       | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| DOĞUŞ-SEAT           | ATECA       | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                      | LEON        | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| FORD OTOSAN          | FOCUS       | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                      | KUGA        | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| HONDA                | CIVIC       | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                      | HR-V        | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| HYUNDAI              | ACCENT BLUE | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                      | ELANTRA     | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                      | IONIQ       | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                      | IONIQ 5     | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                      | TUCSON      | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| MAİS-RENAULT         | AUSTRAL     | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                      | KADJAR      | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                      | MEGANE      | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| MAİS-DACIA           | DUSTER      | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                      | JOGGER      | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| MAZDA                | CX-5        | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                      | MAZDA3      | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| MERCEDES             | A SERİSİ    | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |

| Teşebbüs-Marka         | Model         | Satış Adedi (%) |         |         |         |         |
|------------------------|---------------|-----------------|---------|---------|---------|---------|
|                        |               | 2019            | 2020    | 2021    | 2022    | 2023    |
|                        | B SERİSİ      | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                        | CLA           | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                        | EQA           | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                        | EQB           | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| NISSAN                 | QASHQAI       | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| ŞAHSUVAROĞLU-SERES     | SERES 3       | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| ŞAHSUVAROĞLU-SSANGYONG | KORANDO       | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                        | XLV           | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| TEMSA-MITSUBISHI       | ASX           | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                        | ECLIPSE CROSS | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| TESLA                  | MODEL Y       | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| TOGG                   | T10X          | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| TOYOTA                 | AURIS         | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                        | C-HR          | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                        | COROLLA       | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| TOYOTA-LEXUS           | CT            | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| VOLVO                  | C40           | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                        | V40           | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                        | XC40          | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| YÜCE AUTO-SKODA        | KAROQ         | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                        | OCTAVIA       | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                        | SCALA         | (.....)         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| TOPLAM                 |               | ~100            | 100     | ~100    | ~100    | ~100    |

Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen bilgiler kullanılarak dosya kapsamında hesaplanmıştır.

(246) Yukarıda yer verilen Tablo 24'teki verilere göre, 2023 yılında en çok satılan markanın %(.....) pazar payı ile Fiat olduğu, Renault'nun %(.....) pazar payı ile en çok satılan ikinci marka olduğu ve anılan markaları %(.....) pazar payı ile Peugeot'nun izlediği görülmektedir. 2023 yılında en çok satılan üç modelin sırasıyla; %(.....) pazar payı ile Fiat Egea, %(.....) pazar payı ile Toyota Corolla ve %(.....) pazar payı ile Fiat Egea Cross olduğu ve 2019-2023 döneminde en geniş ürün gamına STELLANTIS TR ile DOĞUŞ'un sahip olduğu anlaşılmaktadır. Türkiye binek otomobiller pazarında alışlagelmiş modellerden biri olan Honda Civic'in 2019'da ve 2021'de %(.....)'nin üzerinde pazar payına sahipken bu oranın 2023 yılına gelindiğinde %(.....)'e düştüğü, öte yandan Tesla Model Y, Togg T10X, BYD Atto, Chery Omoda 5 ve Chery Tiggo gibi modellerin 2023 yılı itibarıyla pazara giriş yaptıkları görülmektedir. 2019-2023 döneminde C segmentinin model bazında dinamik bir görünüm sergilediği, pazarda

farklı gövde tiplerinde çok sayıda alternatif modelin bulunduğu söylenebilecektir. 83 adet farklı modelin bulunduğu pazarda TOFAŞ'ın ve STELLANTIS TR'nin söz konusu modellerden 16 tanesinin dağıtımını yaptığı, işlem sonrasında birleşik teşebbüsün C segmentindeki tüm modellerin yaklaşık %20'sinin distribütörlüğünü yapacağı anlaşılmaktadır.

- (247) ODDM segmentasyonuna göre C segmentine ilişkin model kırılımlarına yer verilmeksizin teşebbüs bazında pazar paylarının gösterildiği tablo aşağıda yer almaktadır.

Tablo 25: ODDM Segmentasyonuna Göre Teşebbüslerin 2019-2023 Dönemi C Segmenti Pazar Payları (Toplam Satış Adedi Bakımından, %)

| Teşebbüs             | 2019            | 2020            | 2021            | 2022            | 2023            |
|----------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
|                      | Satış Adedi (%) | Satış Adedi (%) | Satış Adedi (%) | Satış Adedi (%) | Satış Adedi (%) |
| TOFAŞ                | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         |
| STELLANTIS TR        | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         |
| TOFAŞ+ STELLANTIS TR | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         |
| BAYTUR               | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         |
| BORUSAN              | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         |
| BYD                  | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         |
| CHERY                | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         |
| ÇELİK                | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         |
| DOĞAN OTOMOTİV       | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         |
| DOĞUŞ                | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         |
| FORD OTOSAN          | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         |
| HONDA                | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         |
| HYUNDAI              | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         |
| MAİS                 | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         |
| MAZDA                | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         |
| MERCEDES             | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         |
| NISSAN               | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         |
| ŞAHSUVAROĞLU         | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         |
| TEMSA                | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         |
| TESLA                | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         |
| TOGG                 | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         |
| TOYOTA               | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         |
| VOLVO TR             | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         |
| YÜCE AUTO            | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         | (.....)         |
| TOPLAM               | ~100            | 100             | ~100            | ~100            | ~100            |

Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen bilgiler kullanılarak dosya kapsamında hesaplanmıştır.

- (248) Yukarıdaki tablo incelendiğinde, 2023 yılında C segmentinde %(.....) pazar payı ile TOFAŞ'ın pazar lideri olduğu, MAİS'in %(.....) pazar payı ile pazarın ikinci büyük oyuncusu olduğu ve STELLANTIS TR'nin %(.....) pazar payı ile pazarın üçüncü büyük oyuncusu olduğu gözlemlenmektedir. Devralan konumundaki TOFAŞ'ın 2019-2021 döneminde pazar payının yaklaşık %(.....) düzeyinde seyrettiği, 2022 yılında pazar payının %(.....) seviyesine yükseldiği, 2023 yılında ise %(.....) seviyesine gerilediği; devre konu STELLANTIS TR'nin pazar payının 2019-2020 döneminde yaklaşık %(.....) düzeyinde seyrettiği, 2021 yılında %(.....) seviyesine düştüğü, 2022 ve 2023 yıllarında artış göstererek sırasıyla %(.....) ve %(.....) seviyelerine yükseldiği görülmektedir. MAİS'in 2019 yılında %(.....) olan pazar payının 2023 yılına kadar istikrarlı bir artış gösterdiği, 2023 yılında ise azalarak %(.....) seviyesine gerilediği görülmektedir. İlave, 2023 yılı itibarıyla %(.....) pazar payına sahip DOĞUŞ'un ve %(.....) pazar

payına sahip TOYOTA'nın C segmenti bakımından önemli rakipler olduğu, FORD OTOSAN'ın ilgili segment bakımından 2023 yılı itibarıyla %(.....) düzeyinde düşük bir pazar payına sahip olduğu anlaşılmaktadır. STELLANTIS TR hariç anılan teşebbüslerin 2023 yılında bir önceki yıla kıyasla pazar paylarında düşüş yaşandığı görülmekte olup bu düşüşün BYD, CHERY, TESLA ve TOGG gibi yeni markaların pazara giriş yapmasıyla bağlantılı olduğu değerlendirilmektedir.

- (249) C segmentine yönelik açıklamalara ilaveten, KOÇ HOLDİNG'in, hem TOFAŞ'ın hem de FORD OTOSAN'ın ortak hissedarı olması hasebiyle, FORD OTOSAN'ın C segmentindeki pazar paylarına değinmek gerekmektedir. Tablo 24'te ve Tablo 25'te verilen bilgiler değerlendirildiğinde, FORD OTOSAN'ın C segmentinde Ford Focus ve Ford Kuga olmak üzere iki model ile faaliyette bulunduğu, teşebbüsün beş yıllık ortalama pazar payının %(.....) ve 2023 yılı pazar payının %(.....) olduğu görülmektedir. Teşebbüsün düşük pazar paylarına sahip olduğu ve pazarda az sayıda model ile faaliyette bulunduğu dikkate alındığında, FORD OTOSAN'ın C segmentinde güçlü bir oyuncu olmadığı değerlendirilmektedir.
- (250) Yatay Kılavuz'da belirtildiği üzere pazar payları ve pazar paylarındaki artışlar, pazar gücüne ve pazar gücündeki artışa dair ilk ve önemli göstergelerdir. C segmentine yönelik 2023 yılı pazar verileri dikkate alındığında, bildirim konusu işlemin pazar payları birbirine yakın olan teşebbüsler arasında gerçekleşeceği, pazarın lideri konumunda bulunan TOFAŞ'ın, pazarın üçüncü büyük oyuncusu olan STELLANTIS TR'yi devralacağı ve birleşik teşebbüsün pazar payının, en yakın rakibi MAİS'in pazar payının (.....) katına ulaşacağı anlaşılmaktadır. İşlem sonrasında ortaya çıkacak bu durum ise birtakım rekabetçi endişeleri beraberinde getirebilecektir.
- (251) İşlemin sonrasında, C segmentindeki yoğunlaşmanın ne düzeyde olacağı HHI değerlerinin gösterildiği aşağıdaki tablo yardımıyla açıklanmıştır.

Tablo 26: C Segmentinde Toplam Satış Adedi Bakımından 2019-2023 Dönemi HHI Değerleri

| HHI           | 2019  | 2020  | 2021  | 2022  | 2023  |
|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| İşlem Öncesi  | 1.222 | 1.287 | 1.320 | 1.739 | 1.098 |
| İşlem Sonrası | 1.738 | 1.843 | 1.678 | 2.253 | 1.718 |
| Değişim       | 516   | 556   | 358   | 514   | 620   |

Kaynak: Dosya kapsamında yapılan hesaplamalar.

- (252) Yatay Kılavuz'un 20. paragrafında; "*Birleşme sonrası pazardaki HHI endeksi 1.000 ile 2.000 arasında olan ve işlem neticesinde HHI endeksindeki değişimi 250'nin altında kalan ya da birleşme sonrası pazardaki HHI endeksi 2.000'in üzerinde olan ancak işlem neticesinde HHI endeksindeki değişim 150'nin altında kalan işlemlerde*" belli başlı istisnalar haricinde rekabetçi kaygılar oluşması ihtimalinin düşük olduğu belirtilmektedir. Tablo 26'da işlem sonrası HHI seviyelerine ve endeksteeki değişim değerlerine bakıldığında, 2022 yılı verilerine göre HHI seviyesinin 2.000'in üzerinde olduğu ve endeksteeki değişimin Yatay Kılavuz'da ilgili aralık için üst sınır olarak kabul edilen 150'nin üzerinde olduğu, diğer dört yıl bakımından işlem sonrası HHI değerleri 1.000-2.000 aralığında yer alsa dahi endeksteeki değişimlerin anılan Kılavuz'da ilgili aralık için belirtilen 250 eşliğinin üzerinde olduğu görülmektedir. Dolayısıyla, pazar payları ve HHI göstergeleri ışığında, bildirim konu işlemin C segmentinde belirli bir yoğunlaşmayı beraberinde getireceği ve bunun sonucunda birtakım rekabetçi endişelerin gündeme geleceği söylenebilecektir.
- (253) Pazar payları ve yoğunlaşma seviyeleri her ne kadar bir devralma işleminin rekabetçi kaygılar oluşturup oluşturmadığının tespiti bakımından nihai unsurlar olmasa da, Yatay

Kılavuz'da pazar paylarının ve yoğunlaşma seviyelerinin pazar yapısı ile devralma işleminin tarafları ve diğer teşebbüsler arasındaki rekabete ilişkin önemli bilgiler sunan ilk ve öncül göstergeler olduğu ifade edilmektedir. Bu kapsamda yukarıdaki tablolar aracılığıyla da açıklandığı üzere, birleşik teşebbüs, C segmenti özelinde gerek pazar payının rakiplerine kıyasla önemli oranda fazla oluşundan gerekse de işlemin tarafları arasındaki rekabetin ortadan kalkması ve dolayısıyla üzerindeki rekabetçi baskının azalmasından dolayı pazar gücü elde edebilecektir. Bu durumda söz konusu işlem, ortaya çıkardığı tek taraflı etkiler nedeniyle pazardaki etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğurabilecektir. Bu nedenle, her ne kadar segment bazında ayrı ilgili ürün pazarları tanımlanmamış olsa da bildirim konusu işlemin binek otomobiller pazarında muhtemel rekabeti kısıtlayıcı etkilerini ortaya koyabilmek adına, inceleme C segmenti bakımından derinleştirilmiştir.

- (254) Aşağıdaki tablolarda, Türkiye'de 2022 ve 2023 yıllarında C segmentinde en çok satılan 10 modele ve bu modellerin ilgili yıllardaki satış fiyatlarına yer verilmiştir.

Tablo 27: C Segmentinde 2022 ve 2023 Yıllarında En Çok Satılan İlk 10 Model ve Satış Fiyatları (₺)<sup>146</sup>

| 2022                                                                                      |          |              | 2023              |          |              |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|----------|--------------|-------------------|----------|--------------|
| Model                                                                                     | Versiyon | Satış Fiyatı | Model             | Versiyon | Satış Fiyatı |
| Fiat - Egea Sedan                                                                         | (.....)  | (.....)      | Fiat - Egea Sedan | (.....)  | (.....)      |
| Toyota - Corolla                                                                          | (.....)  | (.....)      | Fiat - Egea Cross | (.....)  | (.....)      |
| Renault - Megane                                                                          | (.....)  | (.....)      | Renault - Megane  | (.....)  | (.....)      |
| Fiat - Egea Cross                                                                         | (.....)  | (.....)      | Toyota - Corolla  | (.....)  | (.....)      |
| Dacia - Duster                                                                            | (.....)  | (.....)      | Dacia - Duster    | (.....)  | (.....)      |
| VW - T-Roc                                                                                | (.....)  | (.....)      | Togg - T10X       | (.....)  | (.....)      |
| Hyundai - Tucson                                                                          | (.....)  | (.....)      | Peugeot - 3008    | (.....)  | (.....)      |
| Peugeot - 3008                                                                            | (.....)  | (.....)      | Nissan - Qashqai  | (.....)  | (.....)      |
| Honda - Civic                                                                             | (.....)  | (.....)      | Ford - Focus      | (.....)  | (.....)      |
| VW - Golf                                                                                 | (.....)  | (.....)      | Citroën - C4      | (.....)  | (.....)      |
| Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen bilgiler kullanılarak dosya kapsamında hazırlanmıştır. |          |              |                   |          |              |

<sup>146</sup> Tablodaki fiyat verileri, söz konusu modellerin ilgili yılda en çok satılan versiyonları dikkate alınarak hazırlanmış olup ilgili yılın aralık ayı fiyatlarını göstermektedir. Tabloda yer alan modeller bakımından teşebbüslerce yapılan kampanyalar da dikkate alınmış olup bu durumda kampanyalı fiyat gösterilmiştir. Hem 2022 hem 2023 bakımından araçların içinde bulundukları yılın model yılı esas alınmıştır.

- (255) Tablodaki veriler incelendiğinde; C segmentinde 2022’de en çok satılan otomobilin Fiat Egea Sedan olduğu, işlem taraflarının ilk 10 model içerisinde Fiat Egea Sedan, Fiat Egea Cross ve Peugeot 3008 olmak üzere toplamda üç modelinin yer aldığı, FORD OTOSAN’a ait bir model bulunmadığı görülmektedir. En çok tercih edilen ilk beş model içerisinde Fiat Egea Sedan’ı takiben sırasıyla, Toyota Corolla, Renault Megane, Fiat Egea Cross ve Dacia Duster modellerinin yer aldığı gözlemlenmektedir. C segmentinde 2023 yılında en çok satılan modelin Fiat Egea Sedan olduğu, işlem taraflarının ilk 10 model içerisinde Fiat Egea Sedan, Fiat Egea Cross, Peugeot 3008 ve Citroën C4 olmak üzere toplamda dört modelinin bulunduğu, FORD OTOSAN’a ait Focus modelinin dokuzuncu sırada yer aldığı görülmektedir. 2022 yılı ile benzer biçimde, 2023 yılında Fiat Egea Sedan’ı takiben en çok tercih edilen araçlar; Fiat Egea Cross, Toyota Corolla, Renault Megane ve Dacia Duster şeklinde sıralanmaktadır. C segmentinde en çok satılan ilk 10 model arasında 2022 yılında iki adet dizel araç modeli ve sekiz adet benzinli araç modeli bulunduğu, 2023 yılındaki modeller arasında üç dizel, bir elektrikli, bir hibrit ve beş adet benzinli araç modelinin yer aldığı gözlemlenmektedir. 2022 yılında fiyatların (.....) TL aralığında ve 2023 yılında (.....) TL aralığında değişiklik gösterdiği anlaşılmaktadır.
- (256) Tabloya bakıldığında C segmenti bakımından satış miktarını belirleyen temel parametrenin fiyat olduğu görülmekle birlikte fiyatların tek başına belirleyici olmadığı anlaşılmaktadır. 2022 yılında en çok satışı yapılan Fiat Egea Sedan aynı zamanda listedeki modeller arasında fiyatı en düşük olan model olsa da, kimi araçlar bakımından fiyatı daha yüksek olan bir modelin fiyatı daha düşük olan bir modele tercih edilebildiği anlaşılmaktadır. Örneğin, 2022 yılında Fiat Egea Cross’un kendisinden yaklaşık %(.....) daha yüksek fiyata sahip Toyota Corolla ve Renault Megane modellerine kıyasla daha az satıldığı; 2023 yılı bakımından TOGG T10X’in kendisinden daha düşük fiyatlı Nissan Qashqai ve Ford Focus gibi modellere nazaran daha fazla satış elde ettiği anlaşılmaktadır.
- (257) Yukarıdaki açıklamalar doğrultusunda C segmentinde farklı markaların fiyatın yanı sıra marka imajı, gövde tipi, motor tipi, iç ve dış donanım, tasarım gibi birçok değişken üzerinden rekabet ettikleri anlaşılmaktadır. Tüketici kısa vadede daha düşük fiyattan benzinli bir otomobil almak yerine uzun vadede elde edeceği harcama avantajlarını ön planda tutarak dizel bir otomobili veya sıfır emisyonlu olmasından dolayı elektrik motorlu araçları tercih edebilecektir. Daha önceki bölümlerde belirtildiği üzere bir otomobil modelinde çeşitli teknik ve donanımsal yenilikler yapılarak söz konusu modelin farklı tüketici ihtiyaçlarına hitap edebilecek şekilde yeniden piyasaya sürülebildiği, böylece hem segmentler özelinde hem de genel olarak binek otomobillerin üretimi ve satışı pazarında ürün farklılaştırmasının mevcut olduğu görülmektedir. Nitekim önceki bölümlerde yer verilen binek otomobiller pazarında model sirkülasyonunun olduğuna, piyasada aynı modelin birbirinden farklı çeşitli versiyonlarının bulunabildiğine, teşebbüslerin ise ürünlerini yeniden konumlandırabilme yetisine sahip olduğuna yönelik değerlendirmeler, bu bölümde varılan sonuçları desteklemektedir.
- (258) Yatay Kılavuz’a göre; farklılaştırılmış ürünlerin söz konusu olduğu pazarlarda işlem taraflarının ürünleri arasındaki ikame oranı ne kadar yüksekse birleşik teşebbüsün fiyatları önemli ölçüde artırma olasılığı da o derece yüksek olacak, örneğin ürünleri tüketiciler nezdinde birinci ve ikinci tercih olarak görülen teşebbüsler arasında gerçekleşecek bir devralma işlemi fiyatlarda önemli ölçüde bir artışa yol açabilecektir. Öte yandan; rakip teşebbüslerin ürünlerinin, işlem tarafı teşebbüslerin ürünleriyle olan ikame edilebilirliğinin yüksek olduğu durumlarda, birleşik teşebbüsün fiyatları artırma

güdüğü sınırlanacak, birleşik teşebbüs ile rakip teşebbüslerin ürünleri arasındaki ikame oranı ne kadar yüksekse, ilgili devralmanın başta hâkim durum yaratmak ya da mevcut hâkim durumu güçlendirmek suretiyle olmak üzere etkin rekabeti önemli ölçüde azaltma olasılığı da o kadar düşük olacaktır. Bu aşamada, Yatay Kılavuz'un anılan hükümleri uyarınca işlem taraflarının ürünlerinin birbirlerinin en yakın rakipleri olup olmadığı incelenmiştir. Bu kapsamda, ilk olarak teşebbüslerin C segmentindeki modellerine ilişkin fiyatları karşılaştırılmıştır.

- (259) Karşılaştırma yapılırken kolaylık sağlanması adına, işlem taraflarının C segmenti binek otomobillerinin fiyatları, gövde tipleri ekseninde bir ayrıma tabi tutulmuş olup teşebbüslerden elde edilen tavsiye satış fiyatları incelenmiştir. Bilhassa binek otomobiller söz konusu olduğunda, belirli bir model aracın farklı bütçeden tüketicilere hitap eden birden fazla versiyonu/paketi piyasaya sürülebildiğinden ilgili modele ilişkin tek bir fiyatın tespit edilmesi güçleşmektedir. Bu nedenle aşağıdaki tabloda teşebbüslerin 2023 yılı Aralık ayına ilişkin C hatchback, C sedan ve C-SUV gövde tipindeki araçlarının en düşük ve en yüksek fiyat bilgilerine yer verilmektedir.

Tablo 28: İşlem Taraflarının Farklı Gövde Tipindeki Araçlarına İlişkin Fiyat Bilgileri

| C Hatchback                            |                     |                |                 |
|----------------------------------------|---------------------|----------------|-----------------|
| Teşebbüs                               | Model               | En Düşük Fiyat | En Yüksek Fiyat |
| TOFAŞ                                  | Fiat Egea Hatchback | (.....)        | (.....)         |
| STELLANTIS TR                          | Citroen C4          | (.....)        | (.....)         |
|                                        | DS 4                | (.....)        | (.....)         |
|                                        | Opel Astra          | (.....)        | (.....)         |
|                                        | Peugeot 308         | (.....)        | (.....)         |
| C Sedan                                |                     |                |                 |
| Teşebbüs                               | Model               | En Düşük Fiyat | En Yüksek Fiyat |
| TOFAŞ                                  | Fiat Egea Sedan     | (.....)        | (.....)         |
| STELLANTIS TR                          | Citroen C4X         | (.....)        | (.....)         |
| C-SUV                                  |                     |                |                 |
| Teşebbüs                               | Model               | En Düşük Fiyat | En Yüksek Fiyat |
| TOFAŞ                                  | Alfa Romeo Tonale   | (.....)        | (.....)         |
|                                        | Fiat Egea Cross     | (.....)        | (.....)         |
|                                        | Jeep Compass        | (.....)        | (.....)         |
| STELLANTIS TR                          | Citroen C5 Aircross | (.....)        | (.....)         |
|                                        | DS 7                | (.....)        | (.....)         |
|                                        | Opel Grandland      | (.....)        | (.....)         |
|                                        | Peugeot 3008        | (.....)        | (.....)         |
|                                        | Peugeot 408         | (.....)        | (.....)         |
| Kaynak: Teşebbüslerin cevabi yazıları. |                     |                |                 |

- (260) Tablodaki veriler incelendiğinde, C hatchback sınıfında; TOFAŞ'ın Fiat Egea Hatchback modelinin tek bir versiyonu olduğu ve ilgili modelin tavsiye edilen fiyatının (.....) TL olduğu, STELLANTIS TR'nin Citroen C4, DS 4, Opel Astra ve Peugeot 308 olmak üzere dört farklı model ile faaliyette bulunduğu, söz konusu modellerin tavsiye fiyatlarının (.....) TL ile (.....) TL arasında değişiklik gösterdiği görülmektedir. C sedan sınıfında; TOFAŞ'ın Fiat Egea Sedan modelinin tavsiye edilen fiyatının (.....) TL ile (.....) TL arasında değişiklik gösterdiği, STELLANTIS TR'nin Citroen C4X modelinin tavsiye edilen fiyatının (.....) TL ile (.....) TL aralığında olduğu görülmektedir. Teşebbüslerin C-SUV sınıfındaki araçları incelendiğinde; TOFAŞ'ın Alfa Romeo Tonale, Fiat Egea Cross ve Jeep Compass modellerinin bulunduğu, söz konusu

modellerin tavsiye edilen fiyatlarının (.....) TL ile (.....) TL arasında konumlandığı, STELLANTIS TR'nin Citroen C5 Aircross, DS 7, Opel Grandland, Peugeot 3008 ve Peugeot 408 modellerinin bulunduğu, söz konusu modellere ilişkin tavsiye fiyatların (.....) TL ile (.....) TL aralığında olduğu görülmektedir. Alfa Romeo, Jeep ve DS markalarının premium markalar olduğu hesaba katılarak diğer markalardan ayrı olarak fiyatları karşılaştırıldığında; DS'in özellikle üst paketlerinin hem Alfa Romeo hem de Jeep modellerinden oldukça yüksek (yaklaşık (.....) TL) tavsiye fiyatlara sahip olduğu anlaşılmaktadır.

- (261) STELLANTIS TR'nin dağıttığı C hatchback sınıfındaki modeller arasında Fiat Egea Hatchback modeline en yakın fiyatlı modelin Opel Astra olduğu, buna rağmen iki model arasındaki fiyat farkının (.....) TL olduğu, bir başka ifadeyle Opel Astra modelinin fiyatının Fiat Egea Hatchback modelinin fiyatının yaklaşık 1,5 katı olduğu görülmektedir. İşlem taraflarının C sedan sınıfındaki modellerine ilişkin en düşük versiyonlara ait tavsiye fiyatları arasında (.....) TL, en yüksek versiyonlara ait tavsiye fiyatları arasında (.....) TL fark bulunduğu, Fiat Egea Sedan modeli ile Citroen C4X modelinin üst versiyonlarına ait fiyatların, ilgili modellerin alt versiyonlarına ait fiyatlara kıyasla birbirine daha yakın olduğu anlaşılmaktadır. Son olarak, C-SUV sınıfında işlem taraflarına ait modellerin en düşük versiyonları arasında (.....) TL, en yüksek versiyonları arasında (.....) TL fiyat farkı bulunduğu, incelenen üç gövde tipi arasında fiyat makasının en geniş olduğu gövde tipinin SUV olduğu gözlemlenmektedir. İlaveeten, işlem taraflarının C-SUV sınıfındaki markalarına ilişkin fiyatlar incelendiğinde; TOFAŞ markalarından Fiat ile STELLANTIS TR markalarından Citroen, Opel ve Peugeot'nun birbirleriyle benzer klasmanda olduğu, TOFAŞ markalarından Alfa Romeo'nun ve Jeep'in ise STELLANTIS TR markalarından DS ile birbirlerine benzer klasmanda yer aldığı anlaşılmaktadır.
- (262) Teşebbüslerin C hatchback sınıfındaki araçları arasında mevcut olan fiyat farklılıklarına ek olarak, TOFAŞ'ın Fiat Egea Hatchback aracının 2023 yılı itibarıyla en çok satılan versiyonunun 95 beygir gücünde, benzinli ve manuel şanzımana sahip olduğu; diğer taraftan STELLANTIS TR'nin Citroen C4, Opel Astra ve Peugeot 308 araçlarının 2023 yılı itibarıyla en çok satılan versiyonlarının 130 beygir gücünde, benzinli ve tam otomatik modeller olduğu dikkat çekmektedir. Benzer donanım farklılıklarının C sedan sınıfı araçlar bakımından da geçerli olduğu; C sedan gövde tipinde 2023 yılında en çok satılan Fiat Egea Sedan modeli ile Citroen C4X modeli arasında fiyat farklılığının yanı sıra motor gücü, yakıt türü ve şanzıman tipi açısından da farklılıkların bulunduğu gözlemlenmiştir. İlaveeten, C-SUV sınıfında 2023 yılında en çok satılan Fiat Egea Cross versiyonunun 95 beygir, benzinli ve manuel şanzıma sahip olduğu; diğer taraftan aynı yıl en çok satılan Citroen C5 Aircross, Opel Grandland ve Peugeot 3008 versiyonlarının 130 beygir, dizel ve tam otomatik araçlar olduğu görülmektedir. TOFAŞ'ın C-SUV segmentindeki Alfa Romeo ve Jeep modellerinin 2023 yılında en çok satan versiyonları ile STELLANTIS TR'nin 2023 yılında en çok satan DS modeli arasında donanımsal açıdan benzerlikler olduğu, öte yandan DS'in fiyat yönüyle diğer markalardan ayrılarak daha üst bir basamakta yer aldığı anlaşılmaktadır.
- (263) Yukarıdaki açıklamalar çerçevesinde, işlem taraflarının C segmentindeki farklı gövde tiplerinde piyasaya sunduğu modellere ilişkin donanımsal farklılıkların bulunduğu, bu durumun STELLANTIS TR'ye ait modellerin fiyatlarının görece daha yüksek olmasına neden olabileceği, bir başka deyişle TOFAŞ'a ait modellerin hem fiyat hem donanım açısından STELLANTIS TR markalarına kıyasla daha düşük bütçeli tüketicilere hitap edebileceği değerlendirilmektedir. Dolayısıyla işlem taraflarının C segmenti binek

otomobiller pazarında dağıtımını üstlendiği araçların gerek fiyat yönüyle gerekse de donanım yönüyle birbirlerinin yakın rakipleri olduğunu söylemek mümkün değildir. Bu aşamada, sektörde faaliyet gösteren oyuncuların C segmentindeki araçlarına, diğer teşebbüslerin dağıtımını gerçekleştirdiği araçlardan hangilerini yakın rakip olarak algıladıklarının ortaya konulması önemlidir.

- (264) Dosya kapsamında, binek otomobillerin üretimi ve satışı pazarında faaliyet gösteren teşebbüslere C segmentindeki hangi markaları ve modelleri kendi araçlarına yakın rakip olarak gördükleri sorulmuş olup teşebbüslerin yanıtları aşağıda tablo halinde verilmiştir. Markaların birbirlerini yakın rakip olarak görüp görmemesini belirleyen faktörler arasında fiyat, motor tipi, şanzıman tipi, yakıt tüketimi, motor gücü, jant ölçüsü, far özellikleri, park sensörleri vb. pek çok teknik ve donanımsal değişkenin bulunmakta ve bahse konu yakın rakiplik ilişkisi zaman içinde değişiklik gösterebilmektedir.

Tablo 29: Teşebbüslerin C Segmentindeki Araçlarına Yakın Rakip Olarak Gördüğü Markalar ve Modeller<sup>147</sup>

| Distribütör                                                                              | Marka ve Model                                         | Rakip Görülen Marka ve Model |
|------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|------------------------------|
| TOFAŞ                                                                                    | Fiat Egea Sedan                                        | (.....)                      |
| STELLANTIS TR                                                                            | Citroen C4 (HB)<br>Opel Astra (HB)<br>Peugeot 308 (HB) | (.....)                      |
|                                                                                          | DS 4 (HB)                                              | (.....)                      |
| BORUSAN                                                                                  | BMW 1 Serisi (Hatchback)                               | (.....)                      |
|                                                                                          | BMW 2 Serisi (Coupe)                                   | (.....)                      |
|                                                                                          | BMW M Serisi (Coupe, Sedan)                            | (.....)                      |
| ÇELİK                                                                                    | Kia Ceed (HB)                                          | (.....)                      |
| DOĞAN OTOMOTİV                                                                           | MG MG4 (Hatchback)                                     | (.....)                      |
| DOĞUŞ                                                                                    | Volkswagen Golf (Hatchback)                            | (.....)                      |
| FORD OTOSAN                                                                              | Ford Focus (HB, SD, SW)                                | (.....)                      |
| HONDA                                                                                    | Honda Civic (SD)                                       | (.....)                      |
| HYUNDAI                                                                                  | Hyundai Elantra (SD)                                   | (.....)                      |
| MAİS                                                                                     | Renault Megane (SD)                                    | (.....)                      |
| MERCEDES                                                                                 | A Serisi (HB, SD)<br>CLA (Coupe, SW)                   | (.....)                      |
| TOYOTA                                                                                   | Corolla (SD)                                           | (.....)                      |
| YÜCE AUTO                                                                                | Skoda Octavia (SD)                                     | (.....)                      |
|                                                                                          | Skoda Scala (HB)                                       | – (.....)                    |
| Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen veriler kullanılarak dosya kapsamında hazırlanmıştır. |                                                        |                              |

- (265) Yukarıdaki tablo incelendiğinde; TOFAŞ'ın Fiat Egea Sedan modeline yakın rakip olarak (.....) ve (.....) modelini gördüğü, STELLANTIS TR'nin Citroen C4 (HB), Opel Astra (HB) ve Peugeot 308 (HB) modellerine yakın rakip olarak tamamı hatchback olmak üzere (.....) ve (.....) modellerini gördüğü gözlemlenmektedir. Teşebbüslerin

<sup>147</sup> VOLVO, model belirtmeksizin genel olarak premium segmentte faaliyet gösteren bir marka olarak diğer premium markaları ((.....)) takip ettiklerini ifade etmiştir.

dağıtımını gerçekleştirdiği modellerin segmenti ile bu araçlara yakın rakip olarak görülen modellerin segmentlerinin aynı olduğu, benzer bir durumun gövde tipleri bakımından da çoğu zaman geçerli olduğu görülmektedir. Buna ek olarak, TOFAŞ markalarını yakın rakip olarak gören teşebbüslerden sadece (.....)'ın aynı zamanda STELLANTIS TR'ye ait markaları da yakın rakip olarak gördüğü, diğer teşebbüsler bakımından ise yakın rakipler arasında TOFAŞ ve STELLANTIS TR markalarının birlikte yer almadığı anlaşılmaktadır. Bir başka deyişle, (.....) hariç rakip teşebbüslerden hiçbiri aynı anda hem TOFAŞ'ı hem de STELLANTIS TR'yi kendilerinin yakın rakibi olarak görmemektedir. İlaveten, tablodaki veriler göz önüne alındığında C segmenti binek otomobiller pazarında TOFAŞ'ın ana rakiplerinin (.....) ile (.....) olduğu; STELLANTIS TR'nin ana rakiplerinin (.....) ile (.....) olduğu; TOFAŞ ile STELLANTIS TR arasındaki rakiplik derecesinin yüksek olmadığı değerlendirilmektedir.

- (266) Yukarıda yer verilen bilgilere ek olarak, 2019 ile 2023 yılları arasında C segmentinde model bazında en çok satılan ve pazar payı en yüksek olan (Tablo 24) aracın, işlem taraflarından TOFAŞ'a ait Fiat Egea Sedan modeli olduğu göz önüne alınarak,<sup>148</sup> yakın rakipliğin incelenebilmesi adına aşağıdaki tabloda Fiat Egea Sedan modeline alternatif olarak görülen ilk 10 model ile söz konusu modellerin hangi oranda alternatif olarak görüldüğünü gösteren 2022 yılı NCBS (*New Car Buyer Survey*) Türkiye verilerine yer verilmiştir.

Tablo 30: NCBS 2022 Türkiye Verilerine Göre Fiat Egea Sedan Modeline Alternatif Olarak Görülen İlk 10 Model ve Bu Modellerin Alternatif Olarak Görülme Oranları (%)

| Alternatif Araç Modeli            | Alternatif Olarak Görülme Oranı (%) |
|-----------------------------------|-------------------------------------|
| Toyota Corolla-Altis (2019)       | (.....)                             |
| Renault Megane IV (2016)          | (.....)                             |
| Hyundai i20 (2020)                | (.....)                             |
| Renault Clio V (2019)             | (.....)                             |
| Honda Civic (2016)                | (.....)                             |
| Dacia Duster (2017)               | (.....)                             |
| Ford Focus (2018)                 | (.....)                             |
| Hyundai Bayon (2021)              | (.....)                             |
| Volkswagen Passat (2015)          | (.....)                             |
| Fiat Tipo/Egea (2016)             | (.....)                             |
| Diğer                             | 31,7                                |
| TOPLAM                            | 100                                 |
| Kaynak: (.....)'in cevabi yazısı. |                                     |

- (267) Tablo incelendiğinde; Fiat Egea Sedan modeline %5'in üzerinde alternatif görülme oranına sahip modellerin sırasıyla Toyota Corolla (%(.....)), Renault Megane (%(.....)), Hyundai i20 (%(.....)), Renault Clio (%(.....)), Honda Civic (%(.....)) olduğu ve C segmenti araçlar içerisinde Fiat Egea Sedan'a en yakın rakiplerin Toyota Corolla, Renault Megane ve Honda Civic olduğu anlaşılmaktadır. Tablodan, listelenen modellerin çoğunun C segmenti araçlar olduğu, öte yandan söz konusu modeller arasında Hyundai i20 ve Renault Clio gibi B segmenti ve Volkswagen Passat gibi D segmenti araçların da yer aldığı görülmekte olup teknik olarak farklı segmentlerde bulunsalar dahi tüketici gözünde kimi modellerin birbirlerinin alternatifleri olarak

<sup>148</sup> (.....) tarafından Fiat Egea Sedan modelinin dizel motor sunmasına karşın pazarda çok daha rekabetçi fiyatlar ile faaliyette bulunabildiği, bu yönüyle teknik olarak C segmenti bir araç olmasına karşın B segmenti fiyatlarıyla satıldığı ifade edilmiştir.

görülebileceği anlaşılmaktadır. Ayrıca, Fiat Egea Sedan modeline alternatif olarak görülen ilk 10 model arasında STELLANTIS TR'ye ait bir markanın bulunmadığı, NCBS verileri çerçevesinde Citroën, DS, Opel ve Peugeot markalı araçların Fiat Egea Sedan'a alternatif olarak görülme oranlarının %(.....) ile %(.....) arasında değişiklik gösterdiği anlaşılmaktadır. İlâveten, Fiat markasına STELLANTIS TR'ye ait markaların alternatif görülme oranları sırasıyla; Peugeot (%(.....)), Opel (%(.....)), Citroën (%(.....)) ve DS (%(.....)) şeklindedir. Dolayısıyla tüketiciler tarafından, devralan TOFAŞ'a ait olan ve C segmentinin en çok tercih edilen modeline, STELLANTIS TR'ye ait modellerin yakın alternatifler olarak görülmediği değerlendirilmektedir.

- (268) C segmentine ilişkin olarak bu bölüme kadar yapılan değerlendirmeler, aynı segmentin SUV gövde tipi bakımından da ayrıca yapılmış olup söz konusu verilere aşağıda yer verilmektedir.
- (269) ODMD segmentasyonuna göre, teşebbüslerin C-SUV segmentinde sahip oldukları pazar payları, her bir araç modelinin pazardan aldığı paylar ayrıca gösterilmek üzere aşağıdaki tabloda verilmektedir.

Tablo 31: ODMD Segmentasyonuna Göre C-SUV Segmentinde Modele Göre 2019-2023 Dönemi Pazar Payları (Toplam Satış Adedi Bakımından, %)

| Teşebbüs-Marka        | Model          | 2019    | 2020    | 2021    | 2022    | 2023    |
|-----------------------|----------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| TOFAŞ-ALFA ROMEO      | TONALE         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| TOFAŞ-FIAT            | EGEA CROSS     | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| TOFAŞ-JEEP            | COMPASS        | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                       | RENEGADE       | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| STELLANTIS TR-CİTROËN | C5 Aircross    | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| STELLANTIS TR-DS      | DS 7 CROSSBACK | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                       | DS 7           | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| STELLANTIS TR-OPEL    | GRANDLAND      | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                       | GRANDLAND X    | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| STELLANTIS TR-PEUGEOT | 3008           | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                       | 408            | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| BAYTUR-SUBARU         | CROSSTEK       | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                       | XV             | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| BYD                   | ATTO 3         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| CHERY                 | OMODA 5        | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                       | TIGGO          | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| ÇELİK-KIA             | KIA - NIRO     | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                       | KIA - SPORTAGE | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                       | KIA - XCEED    | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| DOĞAN OTOMOTİV-MG     | HS             | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                       | ZS             | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| DOĞUŞ-AUDI            | Q2             | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                       | Q3             | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| DOĞUŞ-CUPRA           | ATECA          | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                       | FERMENTOR      | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| DOĞUŞ-VW              | TIGUAN         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                       | T-ROC          | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| DOĞUŞ-SEAT            | ATECA          | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| FORD OTOSAN           | KUGA           | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| HONDA                 | HR-V           | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| HYUNDAI               | TUCSON         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |

|                                                                                           |               |         |         |         |         |         |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------|---------|---------|---------|---------|
|                                                                                           | IONIQ         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| MAİS-RENAULT                                                                              | AUSTRAL       | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                                                                                           | KADJAR        | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| MAİS-DACIA                                                                                | DUSTER        | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| MAZDA                                                                                     | CX-5          | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| MERCEDES                                                                                  | EQA           | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                                                                                           | EQB           | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| NISSAN                                                                                    | QASHQAI       | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| ŞAHSUVAROĞLU-SSANGYONG                                                                    | KORANDO       | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                                                                                           | XLV           | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                                                                                           | SERES 3       | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| TEMSA-MITSUBISHI                                                                          | ASX           | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                                                                                           | ECLIPSE CROSS | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| TESLA                                                                                     | MODEL Y       | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| TOGG                                                                                      | T10X          | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| TOYOTA                                                                                    | C-HR          | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                                                                                           | COROLLA CROSS | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| VOLVO                                                                                     | C40           | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                                                                                           | XC40          | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| YÜCE AUTO-SKODA                                                                           | KAROQ         | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| TOPLAM                                                                                    |               | ~100    | ~100    | ~100    | ~100    | 100     |
| Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen bilgiler kullanılarak dosya kapsamında hesaplanmıştır. |               |         |         |         |         |         |

(270) Yukarıdaki tablodan, 2023 yılında en çok satılan markanın %(.....) pazar payı ile Fiat olduğu, Peugeot'nun %(.....) pazar payı ile en çok satılan ikinci marka olduğu ve anılan markaları %(.....) pazar payı ile Chery'nin izlediği görülmektedir. 2023 yılında en çok satılan üç modelin sırasıyla; %(.....) pazar payı ile Fiat Egea Cross, %(.....) pazar payı ile Dacia Duster ve %(.....) pazar payı ile Togg T10X olduğu ve 2019-2023 döneminde en geniş ürün gamına STELLANTIS TR ile DOĞUŞ'un sahip olduğu anlaşılmaktadır. C segmentinde olduğu gibi C-SUV segmenti bakımından da pazara girişler olduğu, bunlar arasında TOGG'un tek modeli T10X ile pazara girdiği 2023 yılında %(.....)'dan fazla pazar payına eriştiği, benzer şekilde Chery markasının 2023 yılında pazara etkili bir biçimde girerek her iki modelinde de %(.....)'ten fazla pazar payı elde ettiği görülmektedir.

(271) ODMD segmentasyonuna göre, teşebbüslerin C-SUV segmentindeki pazar paylarını gösteren tablo aşağıda yer almaktadır.

Tablo 32: ODMD Segmentasyonuna Göre Teşebbüslerin 2019-2023 Dönemi C-SUV Segmenti Pazar Payları (Toplam Satış Adedi Bakımından, %)

| Teşebbüs                | 2019    | 2020    | 2021    | 2022    | 2023    |
|-------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| TOFAŞ                   | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| STELLANTIS TR           | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| TOFAŞ+<br>STELLANTIS TR | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| BAYTUR                  | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| BYD                     | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| CHERY                   | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| ÇELİK                   | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| DOĞAN OTOMOTİV          | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| DOĞUŞ                   | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| FORD OTOSAN             | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| HONDA                   | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| HYUNDAI                 | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| MAİS                    | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| MAZDA                   | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| MERCEDES                | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| NISSAN                  | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| ŞAHSUVAROĞLU            | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| TEMSA                   | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| TESLA                   | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| TOGG                    | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| TOYOTA                  | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| VOLVO                   | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| YÜCE AUTO               | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| TOPLAM                  | 100     | ~100    | 100     | ~100    | 100     |

Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen bilgiler kullanılarak dosya kapsamında hesaplanmıştır.

(272) Tablo 32'den; 2023 yılında C-SUV segmentinde %(.....) pazar payı ile TOFAŞ'ın pazar lideri olduğu, STELLANTIS TR'nin %(.....) pazar payı ile pazarın ikinci büyük oyuncusu olduğu ve DOĞUŞ'un %(.....) pazar payı ile pazarın üçüncü büyük oyuncusu olduğu gözlemlenmektedir. TOFAŞ'ın 2019 ve 2020 yıllarında oldukça düşük pazar payına sahipken Fiat Egea Cross'un piyasaya sürüldüğü yıl olan 2021 yılında ani bir ivme yakaladığı, 2022 yılında da pazar payındaki artışın devam ettiği, fakat 2023 yılında pazar payının önceki yıla kıyasla düştüğü görülmektedir. STELLANTIS TR'nin 2019 ve 2020 yıllarında %(.....) düzeyinde seyreden pazar payının, 2021 ve 2022 yıllarında düşerek %(.....) ve %(.....) seviyelerine gerilediği, 2023 yılında ise bir önceki yıla kıyasla artış gösterdiği anlaşılmaktadır. DOĞUŞ'un 2019 yılında yaklaşık %(.....) olan

pazar payının izleyen yılda artarak %(.....)'ye çıktığı, 2021, 2022 ve 2023 yıllarında ise %(.....), %(.....) ve %(.....) seviyelerine gerilediği görülmektedir. İlaveten, 2023 yılında %(.....) pazar payına sahip MAİS'in, %(.....) pazar payına sahip CHERY'nin ve %(.....) pazar payına sahip TOGG'un C-SUV segmenti bakımından önemli rakipler olduğu, FORD OTOSAN'ın ilgili segment bakımından 2023 yılı itibarıyla %(.....) düzeyinde hayli düşük bir pazar payına sahip olduğu anlaşılmaktadır.

- (273) İşlem taraflarından TOFAŞ'ın üç marka ve dört modelle, STELLANTIS TR'nin dört marka ve yedi model ile faaliyet gösterdiği C-SUV kırılımı -model çeşitliliği C segmentine kıyasla daha az olmasına karşın- pazar paylarının büyüklükleri ve teşebbüsler arasındaki dağılımları itibarıyla daha rekabetçi bir görünüm sergilemektedir. Diğer taraftan, pazara 2023 yılında giriş yapan CHERY, TOGG ve TESLA'nın pazardaki ilk 10 teşebbüs arasında yer edinmeleri bilhassa elektrikli araçlar bakımından pazarın yeni girişlere açık ve rekabetçi nitelikte olduğunu göstermektedir. C-SUV pazarındaki yoğunlaşmanın tespiti açısından aşağıdaki tabloda HHI değerlerine yer verilmektedir.

Tablo 33: C-SUV Segmentinde Toplam Satış Adedi Bakımından 2019-2023 Dönemi HHI Değerleri

| HHI           | 2019  | 2020  | 2021  | 2022  | 2023  |
|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| İşlem Öncesi  | 1.372 | 1.521 | 1.405 | 1.451 | 966   |
| İşlem Sonrası | 1.407 | 1.781 | 1.943 | 2.045 | 1.440 |
| Değişim       | 35    | 259   | 538   | 594   | 473   |

Kaynak: Dosya kapsamında yapılan hesaplamalar.

- (274) Yatay Kılavuz'un 20. paragrafında; *“Birleşme sonrası pazardaki HHI endeksi 1.000 ile 2.000 arasında olan ve işlem neticesinde HHI endeksindeki değişimi 250'nin altında kalan ya da birleşme sonrası pazardaki HHI endeksi 2.000'in üzerinde olan ancak işlem neticesinde HHI endeksindeki değişimi 150'nin altında kalan işlemlerde”* belli başlı istisnalar haricinde rekabetçi kaygılar oluşması ihtimalinin düşük olduğu belirtilmektedir. Tablo 33'te yer alan işlem sonrası HHI seviyelerine ve endeksteki değişim değerlerine bakıldığında, 2019 ve 2020 yılı verileriyle hesaplanan işlem sonrası HHI endekslerinin 1.000-2.000 arasında yer aldığı, endeksteki değişimlerin 2019 yılı için 35 ve 2020 yılı için 259 olduğu, bahse konu değerlerin Yatay Kılavuz'daki eşikler dikkate alındığında yüksek düzeyde yoğunlaşmaya işaret etmediği değerlendirilmektedir. Bununla birlikte, C-SUV kırılımındaki yoğunlaşmanın 2021 yılı itibarıyla artış gösterdiği, ilgili yıl verileriyle hesaplanan işlem sonrası endeks değerinin 1.943'e yükseldiği ve HHI değişiminin 538 olduğu görülmektedir. 2022 yılı verileri baz alındığında işlem sonrası endeksin 2.000'in üzerinde yer aldığı, endeks değerindeki değişimin anılan Kılavuz'da ilgili aralık için belirtilen 150'in üzerinde yer aldığı, 2023 yılı verileriyle işlem sonrası HHI değerinin 1.000-2.000 arasında yer almakla birlikte HHI değişiminin 250'in üzerinde olduğu anlaşılmaktadır. Dolayısıyla C-SUV segmentinde pazar payları ve yoğunlaşma düzeyleri birtakım rekabetçi endişeleri beraberinde getirebilecektir.

- (275) Yukarıdaki açıklamalar doğrultusunda, C-SUV binek otomobiller pazarındaki yoğunlaşmanın esasen 2021 yılında rekabetçi endişe oluşturabilecek düzeyde olduğu, bununla birlikte pazardaki yoğunlaşmanın 2023 yılında azalmaya başladığı söylenebilecektir. Önceki paragraflarda açıklandığı üzere söz konusu gelişmenin Chery, Togg, Tesla ve BYD gibi markaların pazara girmesinden kaynaklandığı, C segmentine kıyaslandığında C-SUV kırılımındaki yoğunlaşmanın daha düşük olduğu değerlendirilmektedir.

(276) Bütünlük sağlaması adına, işlem taraflarının C-SUV segmentindeki modellerine ilişkin fiyat ve donanım bakımından yakın rakiplik analizine yukarıda (Tablo 28) yer verilmiştir. Bu çerçevede donanım ve fiyat özellikleri baz alındığında, TOFAŞ ile STELLANTIS TR arasında C-SUV segmenti bakımından yakın rakipliği gösteren bir sonuca ulaşılmamıştır. Binek otomobillerin üretimi ve satışı pazarında faaliyet gösteren teşebbüslerce C-SUV segmentindeki hangi marka ve modelleri kendi araçlarına yakın rakip olarak gördüklerine ilişkin olarak verilen yanıtlar aşağıda tablolştırılmıştır.

Tablo 34: Teşebbüslerin C-SUV Segmentindeki Araçlarına Yakın Rakip Olarak Gördükleri Markalar ve Modeller

| Distribütör                                                                              | Marka ve Model                                        | Rakip Görülen Marka ve Model |
|------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|------------------------------|
| TOFAŞ                                                                                    | Fiat Egea Cross                                       | (.....)                      |
| STELLANTIS TR                                                                            | Citroen C5 Aircross<br>Opel Grandland<br>Peugeot 3008 | (.....)                      |
|                                                                                          | DS 7                                                  | (.....)                      |
| ÇELİK                                                                                    | Kia Sportage                                          | (.....)                      |
| DOĞAN OTOMOTİV                                                                           | MG HS (SUV)                                           | (.....)                      |
|                                                                                          | MG ZS                                                 | (.....)                      |
| DOĞUŞ                                                                                    | Volkswagen T-ROC                                      | (.....)                      |
|                                                                                          | Volkswagen Tiguan <sup>149</sup>                      | (.....)                      |
| FORD OTOSAN                                                                              | Ford Kuga                                             | (.....)                      |
| HONDA                                                                                    | Honda HR-V                                            | (.....)                      |
| HYUNDAI                                                                                  | Hyundai Tucson                                        | (.....)                      |
|                                                                                          | Hyundai IONIQ 5                                       | (.....)                      |
| MAİS                                                                                     | Renault Austral                                       | (.....)                      |
| MERCEDES                                                                                 | EQA                                                   | (.....)                      |
|                                                                                          | EQB                                                   | (.....)                      |
| NISSAN                                                                                   | Qashqai                                               | (.....)                      |
| TOGG                                                                                     | T10X                                                  | (.....)                      |
| TOYOTA                                                                                   | Corolla Cross                                         | (.....)                      |
|                                                                                          | C-HR                                                  | (.....)                      |
| YÜCE AUTO                                                                                | Skoda Karoq                                           | (.....)                      |
| Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen veriler kullanılarak dosya kapsamında hazırlanmıştır. |                                                       |                              |

(277) Yukarıdaki tablo incelendiğinde; TOFAŞ'ın Fiat Egea Cross modeline yakın rakip olarak (.....) ve (.....) modellerini gördüğü, STELLANTIS TR'nin kendi modellerine yakın rakip olarak farklı distribütörlere ve markalara ait çok sayıda modeli gördüğü gözlemlenmektedir. C segmentinden farklı olarak, C-SUV segmentinde teşebbüslerin dağıtımını gerçekleştirdiği modellerin segmentleri ile bu araçlara yakın rakip olarak görülen modellerin segmentlerinin farklı olabildiği, gövde tipleri açısından ise yakın rakip olarak görülen modellerin neredeyse tamamının yine SUV gövde tipindeki araçlar olduğu anlaşılmaktadır. Buna ek olarak, TOFAŞ markalarını yakın rakip olarak gören

<sup>149</sup> Volkswagen Tiguan Allspace alt modeline ilişkin bilgiler de dâhil edilmiştir.

teşebbüsler içerisinde yalnızca (.....)'in aynı zamanda STELLANTIS TR'ye ait markaları da yakın rakip olarak gördüğü, diğer teşebbüsler bakımından ise yakın rakipler arasında TOFAŞ ve STELLANTIS TR markalarının birlikte yer almadığı görülmektedir. C segmentine benzer şekilde, bir istisna hariç rakip teşebbüslerden hiçbirisi aynı anda hem TOFAŞ'ı hem de STELLANTIS TR'yi kendilerinin yakın rakibi olarak algılamamaktadır. Dolayısıyla, teşebbüslerden elde edilen bilgiler doğrultusunda C-SUV segmenti binek otomobiller pazarı bakımından işlem taraflarının yakın rakip olduğunu ileri sürmeye elverişli bir bulguya rastlanmadığı söylenebilecektir.

- (278) Sonuç olarak C ve C-SUV segmentlerine ilişkin olarak yapılan açıklamalar çerçevesinde; C segmentinde farklı gövde tiplerinden çok sayıda markanın ve modelin pazarda rekabet içinde bulunduğu, teşebbüslerin ürünlerini yeniden konumlandırma imkânına ve manevra kabiliyetine sahip olduğu, dolayısıyla ürün farklılaştırmasının pazarın temel dinamiklerinden biri olduğu, C segmentinin binek otomobillerin üretimi ve satışı pazarındaki en rekabetçi segment olduğu, fiyat, tüketici tercihleri ve rakip teşebbüslerin konumu göz önüne alındığında TOFAŞ'ın ve STELLANTIS TR'nin C segmentinde yakın rakipler olarak addedilemeyeceği, bildirilen işlem akabinde piyasadaki ürün çeşitliliğinde tüketicilerin aleyhinde bir azalma yaşanmayacağı, FORD OTOSAN'ın pazarda koordinasyon doğurucu etkilere neden olabilecek düzeyde bir pazar gücüne sahip olmadığı; öte yandan birleşik teşebbüsün C ve C-SUV segmentleri bakımından %30'un üzerinde pazar paylarına ulaşacağı, işlemin pazarın iki güçlü oyuncusu arasında gerçekleşeceği, bunun sonucunda bildirim konusu işlemin pazarda belirli bir yoğunlaşmayı beraberinde getireceği, birleşik teşebbüsün premium ve lüks segmentler de dâhil olmak üzere toplam dokuz markayı bünyesinde barındıracağı ve bu yönüyle belirli bir pazar gücü elde edeceği, bunun sonucunda farklı markaları aracılığıyla farklı tüketici tercihlerine hitap etme yetisi kazanarak pazardaki diğer oyuncuların karşısındaki pozisyonunu güçlendirebileceği ve anılan nedenlerle işlemin birtakım rekabetçi endişeleri gündeme getireceği değerlendirilmektedir.

#### **G.5.2.3.5. Binek Otomobillerin Üretimi ve Satışı Pazarına İlişkin Genel Değerlendirme**

- (279) Hem genel olarak binek otomobiller bakımından hem de inceleme konusu segmentler özelinde verilen bilgiler ve yapılan açıklamalar çerçevesinde, 2023 yılında binek otomobiller pazarında TOFAŞ'ın ve STELLANTIS TR'nin pazar payları toplamının %30,96 olduğu, ilgili pazarda STELLANTIS TR'nin birinci, TOFAŞ'ın ise üçüncü sırada yer aldığı, birleşik teşebbüsün pazar payının en yakın rakibi MAİS'in pazar payının neredeyse iki katı olduğu anlaşılmaktadır (Tablo 7). İlaveten ODMD verilerine göre 2023 yılında binek otomobillerin üretimi ve satışı pazarında 26 teşebbüsün faaliyet gösterdiği, aynı dönemde CR<sub>4</sub> oranının %59,39 olduğu, ilgili pazarda faaliyet gösteren ilk dört teşebbüsün geriye kalan 22 teşebbüsten daha fazla satış adedine sahip olduğu görülmektedir. Dolayısıyla pazardaki oyuncuların pazar payları bakımından orantısız bir yapının bulunduğu, bu kapsamda binek otomobiller pazarında faaliyet gösteren ilk dört teşebbüs arasında yer alan iki teşebbüsten birinin diğerini devralması işleminin pazardaki rekabetçi endişeleri arttıracak değerlendirilmektedir.
- (280) Segmentler özelinde bakıldığında, 2023 yılında işlem taraflarının pazar payları toplamının B segmentinde %(.....) (Tablo 18), B-SUV segmentinde %(.....) (Tablo 21) olduğu, ülkemizde en çok tercih edilen C segmentinde işlem taraflarının pazar payları toplamının %(.....) (Tablo 25), C-SUV segmentinde ise %(.....) (Tablo 32) olduğu görülmektedir. Birleşik teşebbüsün B ve B-SUV segmentlerinde elde edeceği pazar paylarının neredeyse tek başına STELLANTIS TR'den kaynaklandığı, TOFAŞ'ın söz konusu iki segmentteki pazar payının oldukça düşük olduğu, dolayısıyla söz konusu

segmentler bakımından işlemin pazarın iki büyük oyuncusu arasında gerçekleşmeyeceği, HHI endekslerindeki değişim değerlerinde B segmentinde Yatay Kılavuz'da belirtilen eşiklerin aşılmadığı, B-SUV segmentinde ise eşiklerin yalnızca 2019 ve 2020 yılları verileri esas alındığında aşıldığı, pazardaki yoğunlaşmanın 2021 yılından itibaren azaldığı, her iki segmentte de DOĞUŞ, MAİS ve HYUNDAI gibi güçlü rakiplerin bulunduğu, dolayısıyla işlemin B segmenti ve B-SUV segmenti binek otomobiller pazarındaki etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğurmayacağı değerlendirilmektedir.

- (281) Öte yandan 2023 yılı bakımından C segmentinde TOFAŞ'ın pazardaki birinci oyuncu, STELLANTIS TR'nin ise üçüncü oyuncu konumunda bulunduğu, ilgili segmentte HHI değerinin Yatay Kılavuz'da belirtilen eşiklerin üzerinde olduğu, C-SUV segmenti açısından TOFAŞ'ın ve STELLANTIS TR'nin pazardaki birinci ve ikinci oyuncu konumunda bulunduğu, ilgili segmentte HHI değerinin Yatay Kılavuz'da belirtilen eşiklerin üzerinde olduğu, dolayısıyla işlemin ilgili segmentler bakımından pazarın güçlü iki oyuncusu arasında gerçekleşeceği, birleşik teşebbüsün premium ve lüks segmentler dâhil dokuz markayı bünyesinde barındıracağı, bu doğrultuda işlemin gerek C segmenti ve C-SUV segmenti özelinde gerekse de bir bütün olarak olarak binek otomobillerin üretimi ve satışı pazarında birtakım rekabetçi endişeleri beraberinde getireceği değerlendirilmektedir.

#### **G.5.2.4. İşlemin Hafif Ticari Araçların Üretimi ve Satışı Pazarlarındaki Etkileri**

##### **G.5.2.4.1. İşlemin Hafif Ticari Araçların Üretimi ve Satışı Pazarlarındaki Tek Taraflı Etkileri**

- (282) "Tek Taraflı Etkiler" başlığı altında da bahsedildiği üzere, yatay bir birleşmenin sonucu ortaya çıkabilecek tek taraflı etkilerin irdelenebilmesi için -hepsinin bir arada bulunması şartı aranmaksızın- Yatay Kılavuz'da sıralanan etkenlerin ele alınması gerekmektedir. Söz konusu etkenler Yatay Kılavuz'da, sırasıyla; i) birleşme taraflarının sahip olduğu yüksek pazar payı, ii) birleşme taraflarının yakın rakip olması, iii) müşterilerin sağlayıcı değiştirme olanaklarının sınırlı olması, iv) rakiplerin fiyat artışları karşısında üretimlerini artırmalarının muhtemel olmaması, v) birleşik teşebbüsün rakiplerin büyümesini önleyebilecek kapasitede olması, vi) birleşmenin önemli bir rekabetçi gücü ortadan kaldırması şeklinde sıralanmış, ancak bu etkenlerin her birinin aynı anda var olması gibi bir şartın aranmadığı ifade edilmiştir.
- (283) Bu bölümde, bildirilen işlemin tek taraflı etkileri değerlendirilirken hafif ticari araçlar bakımından tanımlanan her iki ilgili ürün pazarı bakımından Yatay Kılavuz'da sayılan etkenler ilgili işlem bakımından sırasıyla ele alınacak ve nihayetinde bu pazarlar açısından genel bir değerlendirme yapılacaktır.

##### **i) Birleşme Taraflarının Sahip Olduğu Yüksek Pazar Payı**

- (284) Yatay Kılavuz'a göre tek taraflı etkilerin değerlendirilmesinde ele alınması gereken ilk unsur pazar payıdır. Zira bir teşebbüsün pazar payının yüksekliği o teşebbüsün pazardaki gücünün de yüksek olması ihtimalini ortaya çıkarmaktadır. Keza, bir birleşme işlemi sonucunda pazar payında gerçekleşecek artış da birleşmenin pazar gücünde yol açacağı artışa dair bir gösterge teşkil etmektedir.
- (285) Rekabet hukuku literatüründe; yoğunlaşma işlemlerinin değerlendirilmesine yönelik olarak, birleşik teşebbüsün sahip olacağı %40 ve üzeri bir pazar payının, istisnai durumlar dışında, tek başına hâkim durumu gösterebileceği yorumu yapılmaktadır. Ayrıca, bir birleşme/devralma işleminde, birleşik teşebbüsün pazar payının %40'ın altında kalması halinde dahi diğer birtakım faktörlerin varlığına bağlı olarak rekabetçi

endişelerin ortaya çıkabileceği de kabul edilmektedir. Birleşik teşebbüsün sahip olacağı yüksek pazar payı ve bu pazar payının rakiplerin payları karşısındaki göreceli üstünlüğü, işlem sonrasında oluşacak pazar gücünün rakipler tarafından kısıtlanma ihtimalinin düşük olacağı şeklinde yorumlanmaktadır.

- (286) Benzer şekilde, Hâkim Durumdaki Teşebbüslerin Dışlayıcı Davranışlarına İlişkin Kılavuz (Hâkim Durum Kılavuzu)'un 12. paragrafında:

*“Bir teşebbüsün hâkim durumda bulunduğu dair delil teşkil eden belirli bir pazar payı eşiği yoktur. Bununla birlikte, aksini gösterecek bir durum söz konusu değilse, Kurul’un yerleşik uygulamasında %40’ın altında pazar payına sahip olan teşebbüslerin hâkim durumda olması ihtimalinin düşük olduğu kabul edilmekte, bu düzeyin üzerindeki pazar payına sahip olan teşebbüsler bakımından ise daha detaylı bir incelemeye gidilmektedir.”*

ifadeleri yer almaktadır.

- (287) İşlem taraflarının ve rakiplerinin, ODMD internet sitesinden elde edilen hafif ticari araçların satış miktarları esas alınarak hesaplanan, 2019-2023 dönemine ilişkin pazar payı verileri aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Tablo 35: Türkiye’de Hafif Ticari Araçların Satışı Pazarında Faaliyet Gösteren Teşebbüslerin 2020-2023 Dönemi Pazar Payları (Toplam Satış Adedi Bakımından, %)

| Teşebbüs              | 2019          |            | 2020          |            | 2021          |            | 2022          |            | 2023          |            |
|-----------------------|---------------|------------|---------------|------------|---------------|------------|---------------|------------|---------------|------------|
|                       | Satış Miktarı | Pazar Payı | Satış Miktarı | Pazar Payı | Satış Miktarı | Pazar Payı | Satış Miktarı | Pazar Payı | Satış Miktarı | Pazar Payı |
| STELLANTIS TR         | 10.380        | 11,30      | 15.378        | 9,45       | 21.357        | 12,16      | 22.586        | 11,84      | 50.649        | 19,09      |
| TOFAŞ                 | 19.090        | 20,79      | 44.961        | 27,63      | 48.173        | 27,44      | 49.081        | 25,74      | 68.274        | 25,73      |
| STELLANTIS TR + TOFAŞ | 29,470        | 32,09      | 60.339        | 37,08      | 69.530        | 39,60      | 71.667        | 37,58      | 118.923       | 44,82      |
| FORD OTOSAN           | 31.405        | 34,20      | 64.891        | 39,88      | 53.217        | 30,32      | 66.132        | 34,69      | 71.444        | 26,93      |
| MAİS                  | 6.782         | 7,38       | 7.524         | 4,62       | 12.913        | 7,35       | 11.433        | 5,99       | 18.154        | 6,84       |
| DOĞUŞ                 | 9.676         | 10,53      | 12.036        | 7,39       | 14.663        | 8,35       | 10.646        | 5,58       | 17.683        | 6,66       |
| TOYOTA                | 939           | 1,02       | 1.417         | 0,87       | 6.689         | 3,81       | 11.661        | 6,11       | 13.656        | 5,14       |
| MERCEDES              | 5.074         | 5,52       | 5.175         | 3,18       | 6.100         | 3,47       | 6.327         | 3,31       | 9.294         | 3,50       |
| HYUNDAI               | 1.114         | 1,21       | 990           | 0,60       | 1.595         | 0,90       | 2.935         | 1,53       | 5.882         | 2,21       |
| IVECO <sup>150</sup>  | 1.326         | 1,44       | 1.851         | 1,13       | 2.652         | 1,51       | 2.966         | 1,55       | 2.927         | 1,10       |
| ISUZU <sup>151</sup>  | 925           | 1,00       | 545           | 0,33       | 1.107         | 0,63       | 1.895         | 0,99       | 2.350         | 0,88       |
| ÇELİK                 | 1355          | 1,47       | 1.900         | 1,16       | 1.333         | 0,75       | 1.905         | 0,99       | 2.710         | 1,02       |
| ŞAHSUVAROĞLU          | 260           | 0,28       | 434           | 0,26       | 420           | 0,23       | 489           | 0,25       | 1073          | 0,40       |
| BORUSAN               | 0             | 0          | 0             | 0          | 0             | 0          | 419           | 0,21       | 645           | 0,24       |
| KARSAN <sup>152</sup> | 511           | 0,55       | 404           | 0,24       | 187           | 0,10       | 316           | 0,16       | 278           | 0,10       |
| TEMSA                 | 1.880         | 2,04       | 4.629         | 2,84       | 3.775         | 2,15       | 1.437         | 0,75       | 163           | 0,06       |
| NISSAN                | 1.087         | 1,18       | 544           | 0,33       | 1.316         | 0,74       | 395           | 0,20       | 0             | 0          |
| DOĞAN OTOMOTİV        | 0             | 0          | 0             | 0          | 0             | 0          | 0             | 0          | 112           | 0,04       |
| TOPLAM                | 91.804        | ~100       | 162.679       | ~100       | 175.497       | ~100       | 190.623       | ~100       | 265.294       | ~100       |

Kaynak: ODMD internet sitesinden elde edilen bilgiler kullanılarak dosya kapsamında hesaplanmıştır.

- (288) Tablodaki verilerden anlaşılacağı üzere, 2019-2023 döneminde; %26,93-%39,88 aralığındaki pazar payıyla FORD OTOSAN’ın pazarın en büyük oyuncusu olduğu,

<sup>150</sup> Iveco Araç Sanayi ve Tic. AŞ

<sup>151</sup> Anadolu Isuzu Otomotiv Sanayi ve Ticaret AŞ

<sup>152</sup> Karsan Otomotiv Sanayii ve Tic. AŞ

TOFAŞ'ın %20,79 - %27,63 arasında değişiklik gösteren pazar payıyla pazarın ikinci büyük oyuncusu olduğu, STELLANTIS TR'nin ise %9,45 - %19,09 arasında değişen pazar payıyla pazarın üçüncü büyük oyuncusu olduğu ve bunları %5,58 - %10,53 aralığında seyreden pazar payıyla DOĞUŞ'un; %4,62 ile %7,38 arasında değişen pazar payıyla MAİS'in takip ettiği görülmektedir. Ayrıca işlem taraflarından TOFAŞ'ın pazar payının son dört yılda hemen hemen stabil bir görünüm sergilediği, STELLANTIS TR'nin pazar payında ise 2023 yılında önemli bir artış gerçekleştiği anlaşılmaktadır. İlaveten binek otomobiller pazarına kıyasen daha az olmakla birlikte hafif ticari araçlar pazarında da pazar payı %5'in altında olan çok sayıda teşebbüs bulunduğu, bunun bir sonucu olarak ilgili pazardaki yoğunlaşmanın binek otomobiller pazarına nazaran daha fazla olduğu gözlemlenmektedir. Ek olarak bildirim konu işlem çerçevesinde STELLANTIS TR'nin ve TOFAŞ'ın pazar paylarının toplamının 2019 yılında %32,09; 2020 yılında %37,08; 2021 yılında %39,60; 2022 yılında %37,58 ve 2023 yılı bakımından ise %44,82 olduğu görülmektedir. Buradan hareketle, tarafların pazar payları toplamının yıllar itibarıyla artma eğiliminde olduğu anlaşılmaktadır. Nihayetinde, pazar payları bakımından, işlem sonucunda birleşik teşebbüsün hafif ticari araçlar pazarında pazar lideri konumuna erişeceği görülmektedir. İlaveten, işlem sonrasında birleşik teşebbüsün en yakın rakibi konumunda ve pazarda ikinci sırada olacak olan FORD OTOSAN ile TOFAŞ arasında yapısal bağlar bulunmakta olup bu husus üzerinde koordinasyon doğurucu etkilerin değerlendirilmesine ilişkin bölümde ayrıca durulacaktır.

- (289) Tablo 35'teki veriler, genel anlamda hafif ticari araçlar pazarına ilişkin olup gerek işlem taraflarının gerekse de rakiplerinin pazardaki konumunun ve pazarın yapısının daha ayrıntılı olarak ele alınabilmesi adına hafif ticari araçlar pazarının alt kırılımları ve dosya bakımından ilgili ürün pazarları olan *"0 ila 3,5 ton arası hafif ticari araçlar pazarı"* ve *"3,5 ila 6 ton arası hafif ticari araçlar pazarı"* ayrı ayrı incelenmiştir. Hafif ticari araçlar pazarında brüt ağırlığı 3,5 tondan az olan hafif ticari araçların payı, brüt ağırlığı 3,5 ile 6 ton arasında olanlara nazaran oldukça yüksektir. Bu durum aşağıda yer alan ve 2019-2023 döneminde hafif ticari araçlar pazarında satılan araçların brüt ağırlığa göre dağılımını gösteren tablodan da anlaşılabilecektir.

Tablo 36: Türkiye'de 2019-2023 Döneminde Satılan Hafif Ticari Araçların Brüt Ağırlığa Göre Dağılımı (%)

| Brüt Ağırlık | 2019  | 2020  | 2021  | 2022  | 2023  |
|--------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 0-3,5 ton    | 75,35 | 76,47 | 80,41 | 80,50 | 79,67 |
| 3,5-6 ton    | 24,65 | 23,53 | 19,59 | 19,50 | 20,33 |

Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen veriler.

- (290) Tablo 36'dan görüleceği üzere, 2019-2023 döneminde hafif ticari araçlar pazarındaki satışlarda 0 ila 3,5 ton arasında brüt ağırlığa sahip araçların payı oldukça yüksek seyretmektedir. Öyle ki söz konusu pay, 2022 yılında %80,50'e ulaşmış, 2023 yılında ise bir puana yakın azalışla %79,67'ye gerilemiştir. Bu durum Türkiye'de tüketici tercihinin ağırlıklı olarak 0 ila 3,5 ton arası hafif ticari araçlardan yana olduğunu göstermektedir. Bunun yanı sıra, aşağıda yer verilen ve brüt ağırlık ayırımında hesaplanan pazar paylarını gösteren tablolardan da anlaşılabileceği üzere, 0 ila 3,5 ton arası hafif ticari araç üretimi/ithalatı ve/veya satışı gerçekleştiren teşebbüslerin sayısı 3,5 ila 6 ton arası hafif ticari araçlar bakımından bu faaliyetleri yürüten teşebbüslere kıyasla daha fazladır.
- (291) Aşağıda, teşebbüslerden elde edilen verilerle oluşturulan ve ilgili ürün pazarları özelinde hazırlanan pazar payı tablolarına yer verilmektedir.

Tablo 37: Türkiye’de 3,5 ila 6 Ton Arası Hafif Ticari Araçlar Pazarında Toplam Satış Adedi Bakımından 2019-2023 Dönemi Pazar Payları (%)

| Teşebbüs              | 2019          |            | 2020          |            | 2021          |            | 2022          |            | 2023          |            |
|-----------------------|---------------|------------|---------------|------------|---------------|------------|---------------|------------|---------------|------------|
|                       | Satış Miktarı | Pazar Payı | Satış Miktarı | Pazar Payı | Satış Miktarı | Pazar Payı | Satış Miktarı | Pazar Payı | Satış Miktarı | Pazar Payı |
| STELLANTIS TR         | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    |
| TOFAŞ                 | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    |
| FORD OTOSAN           | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    |
| DOĞUŞ                 | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    |
| IVECO <sup>153</sup>  | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    |
| MAİS                  | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    |
| MERCEDES              | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    |
| ISUZU <sup>154</sup>  | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    |
| KARSAN <sup>155</sup> | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    |
| TEMSA                 | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    |
| HYUNDAI               | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    |
| ÇELİK                 | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    |
| ŞAHSUVAROĞLU          | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    |
| BORUSAN               | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    |
| TOYOTA                | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    |
| NISSAN                | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    |
| DOĞAN OTOMOTİV        | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    |
| TOPLAM                | 22.630        | 100        | 38.279        | 100        | 34.407        | 100        | 35.784        | ~100       | 16.122        | ~100       |
| STELLANTIS TR + TOFAŞ | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    |

Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen veriler kullanılarak dosya kapsamında yapılan hesaplamalar.

<sup>153</sup> Iveco Araç Sanayi ve Tic. AŞ<sup>154</sup> Anadolu Isuzu Otomotiv Sanayi ve Ticaret AŞ<sup>155</sup> Karsan Otomotiv Sanayii ve Tic. AŞ

Tablo 38: Türkiye’de 0 ila 3,5 Ton Arası Hafif Ticari Araçlar Pazarında Toplam Satış Adedi Bakımından 2019-2023 Dönemi Pazar Payları (%)

| Teşebbüs              | 2019          |            | 2020          |            | 2021          |            | 2022          |            | 2023          |            |
|-----------------------|---------------|------------|---------------|------------|---------------|------------|---------------|------------|---------------|------------|
|                       | Satış Miktarı | Pazar Payı | Satış Miktarı | Pazar Payı | Satış Miktarı | Pazar Payı | Satış Miktarı | Pazar Payı | Satış Miktarı | Pazar Payı |
| STELLANTIS TR         | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    |
| TOFAŞ                 | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    |
| FORD OTOSAN           | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    |
| DOĞUŞ                 | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    |
| MAİS                  | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    |
| MERCEDES              | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    |
| TOYOTA                | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    |
| HYUNDAI               | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    |
| IVECO <sup>156</sup>  | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    |
| ISUZU <sup>157</sup>  | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    |
| ÇELİK                 | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    |
| ŞAHSUVAROĞLU          | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    |
| BORUSAN               | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    |
| KARSAN <sup>158</sup> | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    |
| TEMSA                 | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    |
| NISSAN                | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    |
| DOĞAN OTOMOTİV        | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    |
| TOPLAM                | 69.174        | 100        | 124.400       | 100        | 141.090       | 100        | 154.839       | 100        | 211.347       | 100        |
| STELLANTIS TR + TOFAŞ | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    | (.....)       | (.....)    |

Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen veriler kullanılarak dosya kapsamında yapılan hesaplamalar.

(292) Yukarıdaki tablolar incelendiğinde, işlem taraflarının 3,5 ile 6 ton arası hafif ticari araçlar pazarında Türkiye’deki toplam pazar paylarının 2019 yılında %(.....) iken 2023 yılına gelindiğinde %(.....)’e ulaştığı anlaşılmaktadır. TOFAŞ ile yapısal bağı bulunan FORD OTOSAN ise söz konusu pazarda 2019 yılından bu yana pazar lideridir. İncelenen dönemin ilk dört yılında FORD OTOSAN’ı IVECO ile MERCEDES takip etmektedir. 2023 yılında ise FORD OTOSAN liderliğini korurken; TOFAŞ pazar payını yaklaşık olarak (.....) puan artırarak IVECO, MERCEDES ve STELLANTIS TR’yi geride bırakmış ve pazarda ikinci büyük oyuncu konumuna gelmiştir. Tablo 37’de yer alan verilerden, STELLANTIS TR’nin 2019-2023 döneminde her yıl pazar payının %(.....)’dan düşük olduğu ancak 2023’te %(.....) sınırına ulaştığı ve pazarda üçüncü büyük oyuncu konumuna eriştiği gözlemlenmektedir.

(293) Tablo 37’den hareketle yapılan bir başka önemli tespit ise incelenen dönemde FORD OTOSAN’ın en düşük pazar payının 2023 yılında %(.....) oranında gerçekleştiğidir. Bu

<sup>156</sup> Iveco Araç Sanayi ve Tic. AŞ<sup>157</sup> Anadolu Isuzu Otomotiv Sanayi ve Ticaret AŞ<sup>158</sup> Karsan Otomotiv Sanayii ve Tic. AŞ

durumda dahi FORD OTOSAN, en yakın rakibinin neredeyse dört katı kadar pazar payına sahiptir. Ek olarak ilgili dönemde söz konusu ürün pazarında faaliyet gösteren yalnızca dokuz teşebbüs bulunduğu, bu teşebbüslerden DOĞUŞ, ISUZU ve KARSAN'ın pazar paylarının incelenen her bir yıl %(.....)'in altında kaldığı, MAİS'in pazar payının ise yalnızca 2023 yılında %(.....)'in üzerine çıkabildiği gözlenmiştir. Dolayısıyla ilgili dönemde, FORD OTOSAN dışında, %(.....)'lik pazar payı seviyesinin daima üzerinde olan dört teşebbüs olduğu; FORD OTOSAN'ın *3,5 ila 6 ton arası hafif ticari araçlar pazarı* bakımından Hâkim Durum Kılavuzu'nda değinilen pazar payını aşan paya sahip bir pazar lideri olarak faaliyet gösterdiği söylenebilecektir.

- (294) *3,5 ila 6 ton arası hafif ticari araçlar pazarı* bakımından birleşik teşebbüsün pazar payı Hâkim Durum Kılavuzu'nda gösterge olarak öngörülen %40 eşiğinin yarı oranında altında olsa ve pazarda FORD OTOSAN, IVECO, MERCEDES ve MAİS gibi güçlü rakipler bulunsu dahi işlem taraflarının bu denli yoğunlaşmış bir pazarda ikinci ve üçüncü oyuncu konumunda olmaları dolayısıyla, ilgili pazar bakımından yapılan tek taraflı etki değerlendirmesi derinleştirilmiş olup bu değerlendirmeye ilerleyen kısımlarda yer verilecektir.
- (295) *0 ila 3,5 ton arası hafif ticari araçlar pazarında* ise çok oyunculu bir pazar yapısı söz konusudur. Elektrikli araç teknolojisine sahip markalardan birinin de yakın tarihte giriş yaptığı<sup>159</sup> ilgili pazarda FORD OTOSAN'ın yanı sıra DOĞUŞ, MAİS ve TOYOTA gibi güçlü teşebbüsler bulunmaktadır. Tablo 38'e göre, 2019 yılında pazar lideri konumunda bulunan FORD OTOSAN, ilk kez 2020 yılında TOFAŞ'ın gerisinde kalmış ve 2023 yılına kadar TOFAŞ'ın yakın takipçisi olarak ikinci sıradaki konumunu korumuştur. 2023 yılına gelindiğinde ise FORD OTOSAN'ın pazar payı dikkat çekici bir kayıpla %(.....)'e gerilemiş ve teşebbüs devre konu STELLANTIS TR'nin de gerisine düşerek pazardaki üçüncü oyuncu konumuna gelmiştir. Bununla birlikte 2019-2023 dönemi bakımından TOFAŞ'ın pazardaki payı incelendiğinde, teşebbüsün 2023 yılında, 2020 yılında eriştiği en yüksek pazar payı olan %(.....) oranındaki payın dahi gerisinde olmasına rağmen, pazar lideri olduğu görülmektedir. STELLANTIS TR'nin pazar payı ise, 2020-2022 döneminde %(.....) aralığında seyrederken 2023 yılında %(.....) seviyesine ulaşmıştır. Böylelikle işlem taraflarının toplam pazar paylarının 2023 yılında, incelenen dönem içerisindeki en yüksek seviyesinde gerçekleşerek %(.....)'a ulaştığı anlaşılmaktadır.
- (296) İşlem taraflarının ilgili ürün pazarlarındaki konumlarını göstermek bakımından ulaşılabilecek sonuç değişmeyeceğinden gövde tipi bakımından ayrıca bir değerlendirme yapılmamıştır. Bununla birlikte rakip teşebbüslerden (.....)'in işleme dair olumsuz görüşünü içeren cevabi yazısında yer alan gövde tipi bakımından pazar payı tahminlerinden bahsedilmesinde fayda görülmektedir. Zira (.....), tarafların daha alt segmentlere ilişkin pazar payı tahminlerini de cevabi yazısında sunarak işlem taraflarının toplam pazar paylarının özellikle *Car Drived Van* (CDV) gövde tipli araçlarda çok daha yüksek olduğunu ileri sürmüştür. (.....) tarafından sunulan ve CDV tipi araçlar için 2020-2023 dönemindeki yıllık değişimlerle birlikte 2023 yılındaki aylık değişimleri gösterir grafiğe aşağıda orijinal haliyle yer verilmektedir.

<sup>159</sup> DOĞAN OTOMOTİV, 2023 yılı Haziran ayından itibaren MAXUS marka elektrikli hafif ticari araçların Türkiye pazarında satışına başlamıştır.

Grafik 5: (.....)'ın Tahminlerine Göre CDV Tipi Araçlar Bakımından İşlem Taraflarının Pazar Payları Değişimi

(.....) TİCARİ SIR (.....)

Kaynak: (.....)'ın cevabi yazısı.

- (297) CDV tipi araçlar, işlem taraflarıyla birlikte FORD OTOSAN'ın en çok sattıkları araç tipleridir. Buradan hareketle CDV tipi araçların, *0 ila 3,5 ton arası hafif ticari araçlar pazarında* önemli bir yerinin olduğu söylenebilecektir. (.....)'ın tahminleriyle oluşturduğu grafiğe bakıldığında, 2020-2023 döneminde işlem taraflarının pazar payları toplamının yıllık olarak en düşük %(.....), en yüksek ise %(.....) oranında gerçekleştiği, bunun yanı sıra 2023 yılı içerisinde %(.....)'e kadar yükseldiği de görülmektedir. Dolayısıyla (.....)'ın tahminlerinden hareketle, işlemin gerçekleşmesi durumunda, *0 ila 3,5 ton arası hafif ticari araçlar pazarında* tek taraflı etkilerin doğabileceği yönündeki rekabetçi endişeler, CDV segmenti bakımından çok daha yüksektir.
- (298) Yatay Kılavuz'da HHI endeksi seviyesinin 2.000'nin üzerinde olduğu ve işlem sonucunda HHI endeksindeki değişimin 150'nin üzerinde olduğu işlemlerin rekabetçi kaygılar doğurabileceği ifade edilmektedir. Bu bakımdan değerlendirme yapabilmek adına, hafif ticari araçların üretimi ve satışı pazarındaki HHI seviyeleri ve işlem sonrasında HHI seviyesindeki değişim aşağıdaki tabloda gösterilmektedir.

Tablo 39: Türkiye'deki Hafif Ticari Araçlar Pazarına İlişkin İşlem Öncesi ve Sonrası HHI Değerleri (2023 Yılı Verilerine Göre)<sup>160</sup>

| Pazar                                                                                                | Değerler     |               |      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|---------------|------|
|                                                                                                      | İşlem Öncesi | İşlem Sonrası | Fark |
| Hafif Ticari Araçlar <sup>161</sup>                                                                  | 1.888        | 2.871         | 983  |
| Kaynak: ODMD internet sitesinde yer alan veriler kullanılarak dosya kapsamında yapılan hesaplamalar. |              |               |      |

- (299) Tablo 39'dan, hafif ticari araçlar pazarının ağırlık bazında alt kırılımlarına yer verilmeden yapılan HHI hesaplamalarında, pazardaki HHI seviyesinin işlem öncesi durumda Yatay Kılavuz'da makul karşılanabileceği belirtilen 1.000-2.000 seviyeleri arasında olduğu ancak 2.000'e çok yaklaştığı, işlem sonrası durumda ise 3.000'e yakın bir değer ortaya çıktığı gözlemlenmektedir. Hafif ticari araçlar pazarında HHI değişiminin ise 983 olarak gerçekleştiği ve Yatay Kılavuz'da uygun görülebileceği belirtilen değer oldukça üzerinde olduğu görülmektedir. Ancak tanımlanan ilgili ürün pazarlarındaki HHI seviyeleri ve değişimi, hafif ticari araçlar pazarından farklılık arz etmektedir. İlgili ürün pazarları bakımından ayrı ayrı yapılan HHI hesaplamalarını gösterir tabloya aşağıda yer verilmektedir.

Tablo 40: Brüt Ağırlık Ayrımında Türkiye'deki Hafif Ticari Araçlar Pazarlarına İlişkin İşlem Öncesi ve Sonrası HHI Değerleri (2023 Yılı Verilerine Göre)

| Pazar                                                                                          | Değerler     |               |       |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|---------------|-------|
|                                                                                                | İşlem Öncesi | İşlem Sonrası | Fark  |
| Hafif Ticari Araçlar (0-3,5 ton)                                                               | 1.877        | 3.134         | 1.237 |
| Hafif Ticari Araçlar (3,5-6 ton)                                                               | 3.165        | 3.434         | 269   |
| Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen veriler kullanılarak dosya kapsamında yapılan hesaplamalar. |              |               |       |

- (300) Tablo 40'tan, *0 ile 3,5 ton arası hafif ticari araçlar pazarında* işlem sonrası HHI değerinin 3.134, endeksteeki değişimin ise 1.237 olduğu; *3,5 ile 6 ton arası hafif ticari araçlar pazarında* ise işlem sonrası HHI değerinin 3.434, endeksteeki değişimin ise 269 olduğu anlaşılmaktadır. HHI değerleri, Yatay Kılavuz'un ilgili bölümü çerçevesinde değerlendirildiğinde, *0 ile 3,5 ton arası hafif ticari araçlar pazarında* hem işlem sonrası HHI endeksinin 2.000'in üzerinde olduğu hem de endeksteeki değişimin Yatay Kılavuz'da belirtilen 150 eşliğinin oldukça üzerinde olduğu görülmektedir. Benzer şekilde *3,5 ile 6 ton arası hafif ticari araçlar pazarında* da işlem sonrası HHI endeksinin 2.000'in üzerinde, endeksteeki değişimin de 150 eşliğinin üzerinde olduğu görülmektedir.
- (301) Yatay Kılavuz'a göre, HHI endeksinin birleşme işlemi sonrasındaki mutlak değeri, pazardaki rekabetin yoğunluğuna ilişkin öncül bir gösterge olsa da, inceleme konusu birleşme işleminin yoğunlaşma seviyesinde yarattığı değişimi esas olarak bu endeksteeki değişim vermektedir. Buradan hareketle her iki ilgili ürün pazarının da işlem sonrasında Yatay Kılavuz'da öngörülen eşğin üzerinde yoğunlaştığı, söz konusu yoğunlaşmanın *0 ile 3,5 ton arası hafif ticari araçlar pazarında* daha yüksek gerçekleştiği, bununla birlikte işlemin yoğunlaşma üzerindeki etkisini esas olarak ortaya koyan HHI değişiminin *3,5 ile 6 ton arası hafif ticari araçlar pazarında* Yatay Kılavuz'daki 150 eşliğinin üzerinde gerçekleştiği; *0 ile 3,5 ton arası hafif ticari araçlar pazarında* ise işlem sonrasında HHI değerinin Yatay Kılavuz'da öngörülen eşğin

<sup>160</sup> Yatay Kılavuz'un 16. paragrafı göz önünde bulundurularak pazar payı %5'in altında olan teşebbüsler hesaplamalara dâhil edilmemiştir.

<sup>161</sup> ODMD 2023 yılı verileri, hafif ticari araçlar pazarı açısından alt kırılımlara göre rapor edilmediğinden hafif ticari araçlar pazarı bakımından ağırlık bazında alt kırılımlara yer verilememiştir.

üzerinde olmasına ek olarak HHI değişiminin de kabul edilebilir eşiğin oldukça üzerinde gerçekleştiği tespit edilmektedir.

- (302) Dolayısıyla Tablo 39'daki ve Tablo 40'taki veriler birlikte değerlendirildiğinde, hafif ticari araçlar bakımından tanımlanan ilgili ürün pazarlarında, işlem sonrası durumdaki pazar payı verileri itibarıyla işlemin, *3,5 ila 6 ton arası hafif ticari araçlar pazarında* hâlihazırda zaten yoğunlaşmış olan pazarda önemli bir değişiklik yaratmayacağı ancak Yatay Kılavuz'da öngörülen eşikleri aşması nedeniyle, diğer ilgili ürün pazarına nazaran daha az olmakla birlikte, rekabetçi riskler oluşturabileceği; bununla beraber *0 ila 3,5 ton arası hafif ticari araçlar pazarında* ise pazarda çok sayıda oyuncu olmasına rağmen tek taraflı rekabeti kısıtlayıcı etkilere neden olabileceği değerlendirilmektedir.

## ii) Birleşme Taraflarının Yakın Rakip Olması

- (303) Tek taraflı etkilerin değerlendirilmesi bakımından pazar payının ardından en önemli gösterge işlem taraflarının yakın rakip olup olmadıklarıdır. Yukarıda “Tek Taraflı Etkiler” başlığı altında da açıklandığı üzere, Yatay Kılavuz'a göre, işlem taraflarının ürünleri arasındaki ikamelik ne denli yüksekse, birleşik teşebbüsün fiyatları önemli ölçüde artırma olasılığı da o derece yüksek olacaktır. Buradan hareketle Yatay Kılavuz'da farklılaştırılmış ürünlerin olduğu pazarlarda yatay bir birleşmenin tek taraflı etkileri değerlendirilirken birleşme taraflarının ürünleri arasındaki ikameliğin ve dolayısıyla rekabetin incelenmesinin de önemli olduğu vurgulanmaktadır. Bu nedenle işlem tarafları arasındaki rekabet, ilgili pazardaki rekabetin önemli bir kaynağı olması nedeniyle, yapılacak analizin merkezinde yer alacaktır. Buna karşın rakip teşebbüslerin ürünlerinin birleşen teşebbüslerin ürünleriyle ikame edilebilirliğinin yüksek olduğu durumlarda, birleşik teşebbüsün fiyatları artırma güdüsü sınırlanacaktır.
- (304) Yatay Kılavuz'da yakın rekabetin analizinde uygulanacak metodoloji ve hangi hususlara dikkat edilmesi gerektiğiyle ilgili olarak 30. ve 31. paragraflarda sırasıyla;

*“Yakın rekabet değerlendirmesinde ürünler arasındaki ikame oranı, ilgili verinin mevcut olması halinde, tüketici tercihi anketleri, satın alma davranışı analizleri, ilgili ürünlerin çapraz fiyat esnekliklerinin ya da sapma oranlarının hesaplanması aracılığıyla değerlendirilebilir. ...”*

*“İkame edilebilirliğin yakınlığının değerlendirilmesi, birleşme taraflarının farklılaştırılmış ürünlerini kalite, görsellik, fiyat ve müşteriler tarafından uygun görülebilecek diğer özellikler açısından karşılaştıran nitel bir analizle başlayabilir. Müşteri tercihlerinin analizi daha fazla bilgi sağlayabilir. Yakın ikame ürünlere ilişkin analizde pazardaki ürünlere ait pazar payları ve bunların zaman içinde değişimleri, ürünlerin fiyatı veya pazarlama ve promosyon faaliyetleri bakımından zaman içerisinde gerçekleşen değişimler incelenebilir. Örnekleme, anket tasarımı, anket metodu gibi konular bakımından güvenilir nitelikte olan tüketici anketleri de tüketicilerin demografik özellikleri, marka bağlılığı, sağlayıcı değiştirme ve araştırma maliyetleri ve ürünlerin tüketicilerce yakın ikame görülüp görülmediği gibi tüketici tercih ve davranışlarına ilişkin önemli bir bilgi kaynağı olabilmektedir. Yakın ikame analizinde ayrıca düzenleyici çerçeve ile teşebbüslerin rakip ürünlere, yeni ürün sunulmasına, pazara girişlere ilişkin değerlendirmelerini içeren bilgi ve belgeler kullanılabilir.”*

ifadeleri yer almaktadır.

- (305) Dosya kapsamında belirlenen ilgili pazarlarda ve genel olarak otomotiv sektöründe farklılaştırılmış ürünler arz edilmektedir. Bu nedenle, işlem taraflarının yakın rakipliği değerlendirilirken tarafların pazardaki konumları, pazardaki teşebbüslerin kendi

ürünlerine rakip olarak gördükleri ürünler ve ilgili diğer veriler dikkate alınarak işlem taraflarına ait ürünlerin tüketici gözünde birbirinin yerine tercih edilebilirliğinin belirlenmesi üzerinde durulmuştur.

- (306) Tarafların hafif ticari araçlar pazarlarındaki ürünlerinin ikamelik bakımından yakınsama durumu değerlendirilmeden önce, tarafların ilgili ürün pazarlarındaki konumlarının karşılaştırılması amacıyla tarafların pazar paylarının tekraren incelenmesi yerinde görülmüştür. Bu çerçevede, işlem taraflarının 2019-2023 döneminde ilgili ürün pazarlarındaki pazar paylarını karşılaştırmalı olarak gösterir tabloya aşağıda yer verilmektedir.

Tablo 41: Tarafların Türkiye’de Hafif Ticari Araçlar Pazarlarındaki Payları (%)

| Yıllar | 0 ila 3,5 Ton Arası Hafif Ticari Araçlar Pazarı (%) |               |         | 3,5 ila 6 Ton Arası Hafif Ticari Araçlar Pazarı (%) |               |         |
|--------|-----------------------------------------------------|---------------|---------|-----------------------------------------------------|---------------|---------|
|        | TOFAŞ                                               | STELLANTIS TR | TOPLAM  | TOFAŞ                                               | STELLANTIS TR | TOPLAM  |
| 2019   | (.....)                                             | (.....)       | (.....) | (.....)                                             | (.....)       | (.....) |
| 2020   | (.....)                                             | (.....)       | (.....) | (.....)                                             | (.....)       | (.....) |
| 2021   | (.....)                                             | (.....)       | (.....) | (.....)                                             | (.....)       | (.....) |
| 2022   | (.....)                                             | (.....)       | (.....) | (.....)                                             | (.....)       | (.....) |
| 2023   | (.....)                                             | (.....)       | (.....) | (.....)                                             | (.....)       | (.....) |

Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen veriler kullanılarak dosya kapsamında yapılan hesaplamalar.

- (307) Yukarıda yer verilen tablodan, *0 ila 3,5 ton arası hafif ticari araçlar pazarında* 2023 yılına kadar TOFAŞ’ın pazar payının %(.....) aralığında; STELLANTIS TR’nin pazar payının ise %(.....) aralığında olduğu, 2023 yılına gelindiğinde ise TOFAŞ’ın pazar payının bir önceki yıla kıyasla bir miktar azalmakla birlikte yine aynı aralıkta kaldığı, buna karşın STELLANTIS TR’nin pazar payının %(.....)’ye ulaştığı görülmektedir. Ayrıca tabloda yer alan verilerden 2022 yılına kadar işlem taraflarının *0 ila 3,5 ton arası hafif ticari araçlar pazarındaki* pazar paylarının birbirlerine yakın olmadığı, 2023 yılında ise önceki yıla kıyasla TOFAŞ’ın pazar payında az da olsa düşüş yaşanırken, STELLANTIS TR’nin pazar payında ciddi bir artış olduğu ve tarafların pazardan aldıkları payların oldukça yakınlaştığı anlaşılmaktadır. Öyle ki STELLANTIS TR, 2023 yılı satışlarıyla yıllardır pazarın ikinci sırasında yer alan FORD OTOSAN’ı geçmiş (Tablo 38) ve pazar payları birbirine yakınlaşan işlem tarafları pazarın birinci ve ikinci sırasında yer alır hale gelmiştir. Dolayısıyla, 2023 yılı itibarıyla işlem tarafları arasında yakın bir rekabet olduğunu söylenebilecektir.

- (308) Birinci yazılı görüşte, *0 ila 3,5 ton arası hafif ticari araçlar pazarında* STELLANTIS TR’nin 2023 yılındaki söz konusu pazar payı artışının, FORD OTOSAN’ın pazar payı kaybından ve FORD OTOSAN’ın kaybettiği pazar payının diğer teşebbüslerce elde edilmesinden ileri geldiği belirtilmiştir. Taraflar, STELLANTIS TR’nin 2023 yılındaki pazar payının olağan dışı bir durumun sonucu olduğunu, zira teşebbüsün pazar payının diğer yıllara nazaran 2023 yılında ise sert bir şekilde arttığını, bu artışın ise (.....) ve STELLANTIS TR’nin 2023 yılında (.....) ile yaptığı anlaşma sonucunda aldığı yüksek seviyedeki (.....) siparişinden kaynaklandığını ifade etmiştir. Taraflarca, ek olarak; 2023 yılında, FORD OTOSAN’ın en çok satan modellerinden biri olan (.....) FORD OTOSAN nezdinde üretiminin sona erdirildiği ve bu modelin (.....) tesisinde üretilmeye başlandığı, dolayısıyla 2023 yılı özelinde bu aracın bulunurluğunda ve tedarikinde sıkıntılar yaşandığı, aynı şekilde 2023 yılının ilk yarısında (.....) modelinde de Türkiye’ye yeterli sayıda aracın tedarik edilememesi sonucunda bulunurluk problemleri yaşandığı dile getirilmiştir. Ancak, söz konusu problemlerin 2023 yılının Aralık ayı itibarıyla çözüme kavuşturulduğu ve 2024 yılı açısından marka bilinirliği

yüksek olan söz konusu modellerin Türkiye'ye olağan seyrinde tedarikiyle birlikte FORD OTOSAN'ın geçici pazar payı kaybının ortadan kalkacağı belirtilmiştir. Taraflar, bu açıklamalarına dayanak olarak, aşağıda Tablo 42 olarak yer verilen ve 2023 yılına ilişkin aylık pazar payı değişimlerini gösteren tabloyu sunmuşlardır.

- (309) Taraflarca sunulan aşağıdaki tabloya bakıldığında, FORD OTOSAN'ın pazar payında aylık bazda dikkat çekici düşüşlerin yaşandığı, özellikle Ocak, Nisan, Eylül, Ekim ve Kasım aylarında söz konusu pazar payı düşüşlerinin (.....) ile (.....) puan aralığında gerçekleştiği gözlemlenmektedir. Pazarda ikinci büyük oyuncu konumunda bulunan FORD OTOSAN'ın ciddi pazar payı kaybı yaşadığı Ocak ayında DOĞUŞ markası olan Volkswagen'in pazar payında artış olduğu, Mayıs ayında ise pazardaki neredeyse tüm teşebbüslerin pazar payında azalma yaşanırken STELLANTIS TR markaları ile Volkswagen'in pazar payında artış yaşandığı gözlemlenmektedir. FORD OTOSAN'ın pazar payında düşüşün yüksek olduğu Ekim ve Kasım aylarında ise TOFAŞ'ın pazar payının (.....) puan seviyelerinde arttığı; STELLANTIS TR'nin pazar payında ise Ekim ayında yaklaşık (.....) puanlık bir artışın, Kasım ayında ise düşüşün yaşandığı gözlemlenmektedir. Nihayetinde Ocak-Aralık döneminde yıllık bazda FORD OTOSAN'ın bir önceki yıla göre, toplam (.....) puanlık bir düşüş yaşadığı, FORD OTOSAN'la birlikte TOFAŞ'ın ve TOYOTA'nın da yıllık bazda düşüş yaşadığı bununla birlikte (.....) puanla en çok pazar payı artışını elde eden teşebbüsün STELLANTIS TR olduğu ilgili ürün pazarında, tüm teşebbüslerin pazar payında artış olduğu gözlemlenmektedir. Bununla birlikte aylık bazda düzenlenen söz konusu tablo TOFAŞ ile STELLANTIS TR'nin birbirleriyle de kıyaslanmasına imkân tanımaktadır. Tablo bu bakımdan değerlendirildiğinde, yılın dokuz ayında işlem taraflarının pazar payı değişimlerinin zıtlık gösterdiği anlaşılmaktadır. Bu çerçevede Şubat, Nisan ve Ekim aylarında tarafların pazar payı değişimleri birbirine paralel olsa da diğer aylarda birinin pazar payı artarken bir diğeri ise düştüğü görülmektedir.

Tablo 42: Hafif Ticari Araçlar Pazarı 2023 Yılı Aylık Pazar Payı Değişimi<sup>162, 163</sup>

| Aylar                                        | Ocak                    | Şubat  | Mart   | Nisan  | Mayıs  | Haziran | Temmuz | Ağustos | Eylül  | Ekim   | Kasım  | Aralık | Ocak-Aralık |
|----------------------------------------------|-------------------------|--------|--------|--------|--------|---------|--------|---------|--------|--------|--------|--------|-------------|
| Marka                                        | Değişimler (Yüzde-Puan) |        |        |        |        |         |        |         |        |        |        |        |             |
| Ford                                         | (....)                  | (....) | (....) | (....) | (....) | (....)  | (....) | (....)  | (....) | (....) | (....) | (....) | (....)      |
| Citroën                                      | (....)                  | (....) | (....) | (....) | (....) | (....)  | (....) | (....)  | (....) | (....) | (....) | (....) | (....)      |
| Opel                                         | (....)                  | (....) | (....) | (....) | (....) | (....)  | (....) | (....)  | (....) | (....) | (....) | (....) | (....)      |
| Peugeot                                      | (....)                  | (....) | (....) | (....) | (....) | (....)  | (....) | (....)  | (....) | (....) | (....) | (....) | (....)      |
| Fiat                                         | (....)                  | (....) | (....) | (....) | (....) | (....)  | (....) | (....)  | (....) | (....) | (....) | (....) | (....)      |
| Hyundai                                      | (....)                  | (....) | (....) | (....) | (....) | (....)  | (....) | (....)  | (....) | (....) | (....) | (....) | (....)      |
| Mercedes-Benz                                | (....)                  | (....) | (....) | (....) | (....) | (....)  | (....) | (....)  | (....) | (....) | (....) | (....) | (....)      |
| Renault                                      | (....)                  | (....) | (....) | (....) | (....) | (....)  | (....) | (....)  | (....) | (....) | (....) | (....) | (....)      |
| Toyota                                       | (....)                  | (....) | (....) | (....) | (....) | (....)  | (....) | (....)  | (....) | (....) | (....) | (....) | (....)      |
| Volkswagen                                   | (....)                  | (....) | (....) | (....) | (....) | (....)  | (....) | (....)  | (....) | (....) | (....) | (....) | (....)      |
| Kaynak: Birinci Yazılı Görüş ve Cevabi Yazı. |                         |        |        |        |        |         |        |         |        |        |        |        |             |

<sup>162</sup> Aylık değişimlerin bir önceki yılın aynı ayıyla yapılan karşılaştırma sonucu elde edildiği ifade edilmiştir.<sup>163</sup> Tablodaki negatif değişimler vurgulanmıştır.

- (310) *3,5 ila 6 ton arası hafif ticari araçlar pazarı* açısından Tablo 41’de yer alan veriler incelendiğinde; tarafların pazar paylarının yıllar itibarıyla belirgin bir şekilde birbirine yakın seyrettiği, ancak 2023 yılına gelindiğinde TOFAŞ’inki daha yüksek olmak üzere, işlem taraflarından her ikisinin de pazar paylarının arttığı görülmektedir. Yukarıda yer verilen Tablo 37’deki *3,5 ila 6 ton arası hafif ticari araçlar pazarının* görünümüne bakıldığında, 2023 yılında pazarda faaliyet gösteren dokuz teşebbüsten pay kaybı yaşayan tek teşebbüsün FORD OTOSAN olmadığı, pazarın güçlü oyuncularından IVECO’nun da kayıp yaşadığı, bunun yanı sıra düşük pazar payları olan ISUZU’nun ve KARSAN’ın da sınırlı da olsa kayıplar yaşadığı anlaşılmaktadır. İlaveten FORD OTOSAN’ın pazar payının incelenen dönemde yalnızca 2023 yılında dikkat çekici bir azalışla  $\%(\dots)$ ’nin altına gerilediği görülmektedir. Dolayısıyla Tablo 37 ile Tablo 41 birlikte ele alındığında, FORD OTOSAN’ın *3,5 ila 6 ton arası hafif ticari araçlar pazarında* ilgili dönemde  $\%(\dots)$ ’nin üzerinde pazar payı olan lider bir oyuncu olduğu, işlem taraflarının ise birbirlerine yakın paylara sahip ikinci ve üçüncü oyuncular oldukları anlaşılmaktadır.
- (311) Her iki ilgili ürün pazarı bakımından da, işlem tarafları birbirlerine yakın pazar paylarıyla üst sıralarda yer almaktadır. Bu nedenle, tarafların pazara sundukları ürünler bakımından yakın rakip olup olmadıkları tüketici tercihleri ışığında incelenmiştir. Bu çerçevede ilk olarak işlemin etkilerinin daha sınırlı olduğu *3,5 ila 6 ton arası hafif ticari araçlar pazarı* ele alınmıştır.
- (312) Bu kapsamda yapılan değerlendirmeleri daha anlamlı kılması adına öncelikle 2019-2023 döneminde pazara sunulan modellerin sayılarına yer verilecektir. Taraflardan elde edilen ODMD ham verilerine göre, *3,5 ila 6 ton arası hafif ticari araçlar pazarında* 2019 yılında satılan 12 model bulunmaktayken; 2020, 2021 ve 2022 yıllarında model sayısı 10, 2023 yılında ise 11 olarak gerçekleşmiştir. Dolayısıyla, 3,5 ila 6 ton arası hafif ticari araçlar bakımından tüketici tercihlerinin brüt ağırlığı 3,5 tonun altında olan hafif ticari araçlara nazaran sınırlı olduğu söylenebilecektir. Aşağıda 2019-2023 döneminde *3,5 ila 6 ton arası hafif ticari araçlar pazarında* en çok satılan 10 farklı model aracı gösterir tabloya satış miktarlarını da içerecek şekilde yer verilmektedir.

Tablo 43: 3,5 ila 6 Ton Arası Hafif Ticari Araçlar Pazarında 2019-2023 Döneminde En Çok Tercih Edilen 10 Model ve Satış Adetleri

|                                                                                             | 2019    |         | 2020    |         | 2021    |         | 2022    |         | 2023    |         |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
|                                                                                             | Miktar  | Model   | Miktar  | Model   | Miktar  | Model   | Miktar  | Model   | Miktar  | Model   |
| 1                                                                                           | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| 2                                                                                           | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| 3                                                                                           | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| 4                                                                                           | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| 5                                                                                           | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| 6                                                                                           | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| 7                                                                                           | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| 8                                                                                           | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| 9                                                                                           | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| 10                                                                                          | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| Kaynak: Taraflardan elde edilen veriler kullanılarak dosya kapsamında yapılan hesaplamalar. |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |

(313) Tablo 43'ten, her yıl işlem taraflarının üç modelinin<sup>164</sup> listede yer aldığı, ayrıca satışlarının da giderek arttığı anlaşılmaktadır. Ek olarak TOFAŞ ile STELLANTIS TR satış miktarı bakımından da birbirlerine yakın bir görünüm sergilemektedir. FORD OTOSAN'ın (.....) ürününün her yıl birinci sırada olduğu ve diğer markaların ürünlerinin tamamından açık ara daha fazla satıldığı görülmekte olup bu çerçevede pazardaki rekabetin diğer markalar arasında olduğu söylenebilecektir. Bu anlamda pazarda faaliyet gösteren teşebbüslere, rakip markalara ait hangi modellerin kendi ürünlerine yakın rakip olarak görüldüğü sorulmuştur. Teşebbüslerce verilen cevaplar kapsamında oluşturulan tablo aşağıda yer almaktadır.

Tablo 44: 3,5 ila 6 Ton Arası Hafif Ticari Araçlar Pazarında Faaliyet Gösteren Teşebbüslerin Model Bazında Yakın Rakiplik Değerlendirmesi

| Sağlayıcı                              | Marka ve Model                                                                            | Rakip Görülen Marka ve Model |
|----------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
| TOFAŞ                                  | Fiat Ducato Kamyonet (3,5-6)                                                              | (.....)                      |
|                                        | Fiat Ducato Minübüs (3,5-6)                                                               | (.....)                      |
| STELLANTIS TR                          | Peugeot Boxer (3,5-6)<br>Citroën Jumper (3,5-6)                                           | (.....)                      |
| FORD OTOSAN                            | Ford Transit Kamyonet (3,5-6)<br>Ford Transit Van (3,5-6)<br>Ford Transit Minübüs (3,5-6) | (.....)                      |
| DOĞUŞ                                  | Volkswagen Crafter (3,5-6)<br>Volkswagen Grand California (3,5-6)                         | (.....)                      |
| MAİS                                   | Renault Master Panelvan (3,5-6)                                                           | (.....)                      |
| MERCEDES                               | Mercedes Sprinter (3,5-6)                                                                 | (.....)                      |
| IVECO                                  | Iveco Daily (3,5-6)                                                                       | (.....)                      |
| Kaynak: Teşebbüslerin cevabi yazıları. |                                                                                           |                              |

(314) Teşebbüslerin kendi ürünlerine yakın rakip olarak gördüğü ürünler incelendiğinde, öncelikle hafif ticari araçlar pazarında segmentler arası baskının, binek otomotiv pazarına göre, belirgin bir şekilde az olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim Tablo 44'e göre, teşebbüslerin hemen hemen tamamı, azami ağırlığı 3,5 ila 6 ton aralığında olan modelleri için rakip markaların yine aynı ağırlık aralığındaki modellerini rakip görmüşlerdir. Teşebbüslerin hemen hepsinin bu değerlendirmeyi yaparken pazardaki konumlarının yanı sıra ürünlerin teknik özellikleri ile fiyat seviyelerini gözettiği anlaşılmaktadır. Daha önce de belirtildiği üzere, genelde otomotiv pazarı, özelde ise hafif ticari araçlar pazarları farklılaştırılmış ürünlerin olduğu pazarlardır. Dolayısıyla 3,5 ila 6 ton arası hafif ticari araçlar bakımından, yakın rakiplik analizi yapılırken teknik özellikler itibarıyla birbirine yakın ürünlerin en düşük ve en yüksek donanımlarının fiyatları ve ürünlerin tüketicilerin gözünde ikame olup olmadığı üzerinde durulacaktır.

(315) Tablo 44'ten çıkarılabilecek bir başka sonuç ise, işlem taraflarının ilgili pazardaki rakiplerinin tamamının işlem taraflarının ürünlerinden en az birini kendi ürünlerine rakip olarak gördükleridir. Bunun yanı sıra, işlem taraflarının güçlü rakiplerinden (.....), (.....) ve (.....), hem TOFAŞ'ın hem de STELLANTIS TR'nin ürünlerini birlikte rakip görmektedir. (.....) ile (.....) ise yalnızca TOFAŞ'ın (.....) modelini rakip olarak

<sup>164</sup> TOFAŞ'ın (.....) modeli, STELLANTIS TR'nin (.....) ile (.....) modelleri.

algılamaktadır. STELLANTIS TR, (.....) ve (.....) modellerine TOFAŞ'a ait (.....) modelini rakip olarak değerlendirmektedir. Bu tespitler, TOFAŞ ile STELLANTIS TR'nin yakın rakipliğine ilişkin emaralar taşısa da az sayıda marka ve modelin yer aldığı ilgili pazar bakımından yalnızca teşebbüslerin rakiplik değerlendirmeleriyle sonuca varılamamaktadır. Dolayısıyla değerlendirmeyi daha da derinleştirmek bakımından gerek ürünlerin tüketiciler nezdindeki yeri gerekse de teknik özellikleri ve fiyatları bağlamında ayrıntılı incelemeler yapılmıştır.

- (316) Bu çerçevede, *3,5 ila 6 ton arası hafif ticari araçlar pazarında* son iki yılda tüketiciler tarafından en çok tercih edilen 10 modelin en çok satılan versiyonları ile söz konusu versiyonların satış fiyatlarına aşağıdaki tabloda yer verilmektedir.

Tablo 45: 2022 ve 2023 Yıllarında En Çok Tercih Edilen 10 Modelin En Çok Satılan Versiyonları ve Satış Fiyatları<sup>165</sup> (3,5-6 Ton)

| Yıl                                                                                    | 2022    |          |                   | 2023    |          |                   |
|----------------------------------------------------------------------------------------|---------|----------|-------------------|---------|----------|-------------------|
| Sıra                                                                                   | Model   | Versiyon | Satış Fiyatı (TL) | Model   | Versiyon | Satış Fiyatı (TL) |
| 1                                                                                      | (.....) | (.....)  | (.....)           | (.....) | (.....)  | (.....)           |
| 2                                                                                      | (.....) | (.....)  | (.....)           | (.....) | (.....)  | (.....)           |
| 3                                                                                      | (.....) | (.....)  | (.....)           | (.....) | (.....)  | (.....)           |
| 4                                                                                      | (.....) | (.....)  | (.....)           | (.....) | (.....)  | (.....)           |
| 5                                                                                      | (.....) | (.....)  | (.....)           | (.....) | (.....)  | (.....)           |
| 6                                                                                      | (.....) | (.....)  | (.....)           | (.....) | (.....)  | (.....)           |
| 7                                                                                      | (.....) | (.....)  | (.....)           | (.....) | (.....)  | (.....)           |
| 8                                                                                      | (.....) | (.....)  | (.....)           | (.....) | (.....)  | (.....)           |
| 9                                                                                      | (.....) | (.....)  | (.....)           | (.....) | (.....)  | (.....)           |
| 10                                                                                     | (.....) | (.....)  | (.....)           | (.....) | (.....)  | (.....)           |
| Kaynak: Taraflardan elde edilen veriler kullanılarak dosya kapsamında oluşturulmuştur. |         |          |                   |         |          |                   |

<sup>165</sup> Fiyatlar, sağlayıcılar tarafından bayilerine gönderilen ilgili yılların Aralık ayı satış fiyatı listelerindeki en uygun fiyatlar olan tavsiye edilen anahtar teslim fiyatları esas alınarak aktarılmıştır.

(317) Tablo 45'te yer verilen en çok satılan 10 modelin fiyatları incelendiğinde, Mercedes (.....), Karsan (.....) ile Isuzu (.....) modellerine ait versiyonların, fiyatlarının yüksekliği itibarıyla diğer ürünlerden ayrıştığı görülmektedir. Bunlar dışındaki modellerin fiyat düzeylerinin 2022 yılında birbirine çok yakın seyrettiği, 2023 yılında ise sırasıyla Iveco (.....) ile Volkswagen (.....) modellerine ait versiyonların fiyatlarının geriye kalan modellerin fiyatlarından uzaklaştığı gözlemlenmektedir. Bununla birlikte, işlem taraflarıyla birlikte FORD OTOSAN'ın ve MAİS'in sunduğu modellere ait versiyonların ise fiyat bakımından birbirlerine oldukça yakın olduğu anlaşılmaktadır. Dolayısıyla tüketicilerce en çok tercih edilen ürünler bakımından, işlem taraflarına ait modellerin fiyat rekabeti içerisinde oldukları söylenebilecektir. Ancak tabloda yer alan versiyonların özellik itibarıyla birbirlerinden farklılaştığı da bilinmektedir. Kurulun FCA/PSA kararında binek otomobiller bakımından ürün rakipliği incelemesi yapılırken teknik özellikler göz önüne alınarak benzer özellikteki araçların donanım itibarıyla farklılaşacağı göz önünde bulundurularak fiyat seviyeleri karşılaştırılmıştır. İlgili ürün pazarı bakımından da benzer bir değerlendirme, işlem taraflarının en çok sattıkları gövde tipi olan van bakımından yapılmıştır.

(318) Taraflardan ve rakiplerden edinilen bilgilere göre, 3,5 ton ve üstü van gövde tipli araçlar, motor gücü bakımından 130 ile 180 HP; hacim bakımından 8 ile 18 m<sup>3</sup>; uzunluk olarak genelde 5 ile 7 metre, yükseklik olarak ise genelde 1,9 ile 2,9 metre aralığında tasarlanan araçlardır. Aşağıda, bu kapsamdaki araçların 2023 yılı bakımından fiyat seviyelerini gösterir grafiğe yer verilmektedir.

Grafik 6: (.....) (TL)

(.....) TİCARİ SİR (.....)

Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen veriler.

(319) Yukarıdaki grafiğe bakıldığında (.....)'ın en düşük fiyatlı donanımının tüm modeller arasında en düşük fiyata sahip olduğu; en yüksek fiyatın ise (.....) modelinin en üst donanımına ait olduğu görülmektedir. İşlem taraflarına ait modeller olan (.....) ve (.....) ile (.....) modeli olan (.....)'ın en düşük fiyatlı donanımlarının birbirlerine oldukça yakın satış fiyatlarına sahip oldukları anlaşılmaktadır. Bununla birlikte (.....)'ın en yüksek fiyatlı donanımı itibarıyla işlem taraflarının ürünlerinden ayrıştığı görülmektedir. En yüksek fiyatlı donanımların fiyatları bakımından, işlem taraflarının araçları (.....) ürünlerdir. Ayrıca dosya kapsamında elde edilen verilerden, işlem taraflarına ait üç markanın pazardaki diğer oyuncuların markalarına kıyasla daha fazla modelinin bulunduğu ve bunların pazarda birbirlerine çok yakın fiyatlarla konumlandırıldığı anlaşılmaktadır. Buradan hareketle rakip teşebbüslerin fiyat bakımından birleşik teşebbüse baskı oluşturabileceği model sayısının az olduğu, gerek donanım özellikleri gerekse de fiyat seviyeleri bakımından işlem taraflarına ait ürünlerin birbirleri açısından daha yakın rakipler oldukları değerlendirilmektedir.

(320) 3,5 ila 6 ton arası hafif ticari araçlar pazarı bakımından yapılan yakın rakiplik analizi, 0 ila 3,5 ton arası hafif ticari araçlar pazarı bakımından da gerçekleştirilmiştir. Bu çerçevede ilgili pazarda en çok satılan ürünler tespit edilmiş, pazardaki oyunculara kendi ürünlerine hangi ürünleri yakın rakip olarak gördükleri sorulmuş, bunun yanı sıra binek otomobiller bakımından yapılan değerlendirme kısmında yer alan ve binek

otomobiller özelinde yapılan çalışma sonucu raporlanan NCBS tüketici anketi çalışmasından sınırlı da olsa 0-3,5 ton arası hafif ticari araçlar için çıkarımlarda bulunulmuş, son olarak pazardaki ürünlerin fiyatlarına ilişkin kıyaslamalar yapılmıştır.

- (321) 2019-2023 döneminde *0 ila 3,5 ton arası hafif ticari araçlar pazarında* en çok satılan 10 farklı modeli gösterir tabloya, bu araçların satış miktarlarını da içerecek şekilde, aşağıda Tablo 46 olarak yer verilmektedir. Ancak tablodan önce, yıllar itibarıyla pazardaki model sayısının belirtilmesinde fayda görülmektedir. ODMD verileri incelendiğinde, 2019-2023 döneminde *0 ila 3,5 ton arası hafif ticari araçlar pazarında* yer alan modellerin giderek arttığı anlaşılmaktadır. Buna göre, pazarda 2019 yılında 30 farklı model yer alırken model sayısı 2020 yılında 32, 2021 yılında 33, 2022 yılında 34 ve 2023 yılında 37 olmuştur. Dolayısıyla, pazarın *3,5 ila 6 ton arası hafif ticari araçlar pazarına* kıyasla daha rekabetçi bir yapıda olduğu söylenebilecektir.

Tablo 46: 0 ila 3,5 Ton Arası Hafif Ticari Araçlar Pazarında 2019-2023 Döneminde En Çok Tercih Edilen 10 Araç Modeli ve Satış Miktarları

|                                                                                   | 2019    |         | 2020    |         | 2021    |         | 2022    |         | 2023    |         |
|-----------------------------------------------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
|                                                                                   | Miktar  | Model   | Miktar  | Model   | Miktar  | Model   | Miktar  | Model   | Miktar  | Model   |
| 1                                                                                 | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| 2                                                                                 | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| 3                                                                                 | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| 4                                                                                 | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| 5                                                                                 | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| 6                                                                                 | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| 7                                                                                 | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| 8                                                                                 | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| 9                                                                                 | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| 10                                                                                | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| Kaynak: Taraflardan elde edilen veriler ve dosya kapsamında yapılan hesaplamalar. |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |

(322) Tablo 46 incelendiğinde, ilk bakışta listenin ilk üç sırasında FORD OTOSAN ile TOFAŞ arasında gerçekleşen rekabet göze çarpmaktadır. Görüleceği üzere, 2019-2023 dönemindeki her yıl tüketicilerin tercih ettiği modellerin sıralamasında değişim yaşanmış olmakla birlikte ilk üç sırayı her daim FORD OTOSAN ile TOFAŞ modelleri almıştır. Diğer bir deyişle, ilgili ürün pazarında ilk sıralar bakımından ürün rekabeti esasen bu modeller arasında gerçekleşmiştir. Listenin diğer sıralarına bakıldığında ise, aralarında STELLANTIS TR'nin de bulunduğu farklı teşebbüslere ait modellerin rekabet içinde olduğu söylenebilecektir. Çok sayıda modelin olduğu ilgili ürün pazarında, en çok satılan 10 model arasında 2019 ve 2022 yıllarında işlem taraflarının piyasaya sunduğu dört; 2020, 2021 ve 2023 yıllarında ise işlem taraflarının piyasaya sunduğu beş model bulunmaktadır. Ayrıca 2023 yılında, STELLANTIS TR'ye ait (.....) modelinin listede dördüncü sıraya eriştiği görülmektedir. Dolayısıyla, FORD OTOSAN ile TOFAŞ ürünleri arasında var olan rekabete kıyasla daha düşük olmasına rağmen, TOFAŞ ürünleri ile STELLANTIS TR ürünleri arasında da rekabetin var olduğu sonucuna varılmaktadır. Satış miktarları da dikkate alındığında listenin ilk sıraları bakımından FORD OTOSAN ile TOFAŞ ürünleri arasında yıllar itibarıyla istikrarlı bir şekilde yakın rakipliğin mevcut olduğu, bunun yanı sıra (.....) modeliyle STELLANTIS TR'nin de listenin ilk sıralarına yaklaştığı ve ilgili dönemde en çok satan 10 model arasında bulunan iki yahut üç modeliyle TOFAŞ'a rekabetçi baskı oluşturduğu söylenebilecektir.

(323) Pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin değerlendirmelerini almak amacıyla teşebbüslere, hangi araç modellerini kendi modellerine yakın rakip olarak gördükleri sorulmuştur. Teşebbüslerce verilen cevaplar kapsamında oluşturulan tablo aşağıda yer almaktadır.

Tablo 47: 0 ila 3,5 Ton Arası Hafif Ticari Araçlar Pazarında Faaliyet Gösteren Teşebbüslerin Yakın Rakiplik Değerlendirmesi

| Sağlayıcı     | Marka ve Model                                                            | Rakip Görülen Marka ve Model |
|---------------|---------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
| TOFAŞ         | Fiat Doblo Kargo Kısa (0-3,5)                                             | (.....)                      |
|               | Doblo Cargo Maxi (0-3,5)                                                  | (.....)                      |
|               | Fiat Doblo Combi (0-3,5)                                                  | (.....)                      |
|               | Fiat Fiorino Kargo (0-3,5)                                                | (.....)                      |
|               | Fiorino Combi (0-3,5)                                                     | (.....)                      |
|               | Fiat Scudo (0-3,5)                                                        | (.....)                      |
|               | Fiat Ulysse (0-3,5)                                                       | (.....)                      |
| STELLANTIS TR | Peugeot Rifter (0-3,5)<br>Opel Combo (0-3,5)<br>Citroën Berlingo (0-3,5)  | (.....)                      |
|               | Peugeot Partner (0-3,5)<br>Opel Combo (0-3,5)<br>Citroën Berlingo (0-3,5) | (.....)                      |
|               | Peugeot Expert (0-3,5)<br>Opel Vivaro (0-3,5)<br>Citroën Jumpy (0-3,5)    | (.....)                      |
|               |                                                                           |                              |
|               |                                                                           |                              |
|               |                                                                           |                              |

| Sağlayıcı                                                                                 | Marka ve Model                   | Rakip Görülen Marka ve Model |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|------------------------------|
|                                                                                           | Peugeot Traveller (0-3,5)        | (.....)                      |
|                                                                                           | Opel Zafira (0-3,5)              |                              |
|                                                                                           | Citroën Jumpy (0-3,5)            |                              |
|                                                                                           | Peugeot Expert (0-3,5)           | (.....)                      |
|                                                                                           | Opel Vivaro (0-3,5)              |                              |
|                                                                                           | Citroën Jumpy (0-3,5)            |                              |
| FORD OTOSAN                                                                               | Ford Custom (0-3,5)              | (.....)                      |
|                                                                                           | Ford Courier (0-3,5)             | (.....)                      |
|                                                                                           | Ford Connect (0-3,5)             | (.....)                      |
|                                                                                           | Ford Ranger (0-3,5)              | (.....)                      |
| DOĞUŞ                                                                                     | Volkswagen Caddy (0-3,5)         | (.....)                      |
|                                                                                           | Volkswagen Transporter (0-3,5)   | (.....)                      |
|                                                                                           | Volkswagen Caravelle (0-3,5)     |                              |
|                                                                                           | Volkswagen California (0-3,5)    |                              |
|                                                                                           | Volkswagen Multivan (0-3,5)      |                              |
| MAİS                                                                                      | Volkswagen Amarok (0-3,5)        | (.....)                      |
|                                                                                           | Renault Express Van (0-3,5)      | (.....)                      |
|                                                                                           | Renault Express Combi (0-3,5)    | (.....)                      |
|                                                                                           | Renault Trafic (0-3,5)           | (.....)                      |
| MERCEDES                                                                                  | Renault Trafic Combi (0-3,5)     | (.....)                      |
|                                                                                           | Mercedes Vito (0-3,5)            | (.....)                      |
|                                                                                           | Mercedes Sprinter (3,5-6)        | (.....)                      |
|                                                                                           |                                  |                              |
| TOYOTA                                                                                    | Toyota Proace City (0-3,5)       | (.....)                      |
|                                                                                           | Toyota Proace City Kargo (0-3,5) |                              |
|                                                                                           | Toyota Xilux                     | (.....)                      |
| HYUNDAİ                                                                                   | Hyundai H-100 (0-3,5)            | (.....)                      |
|                                                                                           | Hyundai Staria (0-3,5)           | (.....)                      |
| ÇELİK                                                                                     | Kia Bongo (0-3,5)                | (.....)                      |
| NISSAN <sup>166</sup>                                                                     | Nissan Townstar (0-3,5)          | (.....)                      |
|                                                                                           | Nissan Primastar (0-3,5)         | (.....)                      |
| Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen veriler kullanılarak dosya kapsamında oluşturulmuştur. |                                  |                              |

(324) Yukarıdaki tablodan ve teşebbüslerin cevaplarından, piyasada faaliyet gösteren teşebbüslerin hemen hemen tamamının ürünlerine yakın rakip gördükleri rakip marka modellerini, ürünün teknik özellikleriyle bağdaştırarak sınıflandırdıkları, bunun yanı sıra fiyat itibarıyla birbirlerine yakın ürünleri yakın rekabet içerisinde gördükleri anlaşılmaktadır. Tablodan çıkarılan bir başka sonuç ise, sağlayıcıların ekseriyetinin nezdinde pazarda rekabetin yüksek olduğudur. Nitekim teşebbüslerin neredeyse

<sup>166</sup> NISSAN, belirtilen ürünlerinin hâlihazırda Türkiye pazarında bulunmadığını, buradaki yakın rakiplik değerlendirmesinin, pazara söz konusu modellerin sunulması amacıyla yapılan analizlerin sonucu olduğunu ifade etmiştir.

tamamı kendi markalarına ve modellerine birden fazla markayı ve modeli yakın rakip olarak görmektedir.

- (325) Bununla birlikte işlem taraflarının da yakın rakip oldukları ve birbirleri üzerinde rekabetçi baskı oluşturdıkları değerlendirilmektedir. Zira pazar payı itibarıyla üst sıralarda olan teşebbüslerden (.....), (.....) ve (.....)'in yakın rakip olarak gördükleri markalar ve modeller arasında TOFAŞ'a ve STELLANTIS TR'ye ait markaların ve modellerin bir arada yer aldığını görülmektedir. İlaveten işlem tarafı olan TOFAŞ, (.....) modeli için STELLANTIS TR'nin modellerini yakın rakip olarak gördüğünü ifade etmiştir. Bu çerçevede, buraya kadar ele alınan göstergelerden TOFAŞ ve STELLANTIS TR ürünlerinin yakın rakip olduğu kanaatine varılmaktadır.
- (326) Binek otomobiller açısından gerçekleştirilen ve soruların esasen binek otomobiller için sorulduğu NCBS anketinde, 0-3,5 ton arası brüt ağırlığa sahip olan hafif ticari araçların binek otomobillere segmentler arası rekabetçi baskısı gözetilerek soru sorulduğu görülmüştür. 2022 yılında gerçekleştirilen bu anket çalışmasında, TOFAŞ'a ait en çok satan model olan Fiat Doblo modeline hangi model araçların rakip görüldüğüne ilişkin sonuçlar aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Tablo 48: TOFAŞ'ın Fiat Doblo Modeline Tüketici Tarafından Alternatif Görülen 10 Model

| Model                                                     | Oran (%) |
|-----------------------------------------------------------|----------|
| VW Caddy Passenger (2020)                                 | (.....)  |
| Fiat Tipo/Egea (2016)                                     | (.....)  |
| Renault Kangoo (2008)                                     | (.....)  |
| Citroën Berlingo (2018)                                   | (.....)  |
| Peugeot Rifter (2018)                                     | (.....)  |
| Peugeot (Herhangi bir ürünü)                              | (.....)  |
| Ford Tourneo Courier (2014)                               | (.....)  |
| Toyota (Herhangi bir ürünü)                               | (.....)  |
| Dacia Duster (2017)                                       | (.....)  |
| Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen veriler (NCBS Anketi). |          |

- (327) Yukarıdaki tabloda listenin ilk sırasında 2019, 2020 ve 2021 yıllarında Türkiye'de en çok satılan dördüncü model olan DOĞUŞ'a ait Volkswagen Caddy modeli bulunmakta ve tüketiciler tarafından Fiat Doblo'ya diğer modellere nazaran oldukça yüksek oranda alternatif görülmektedir. Bunun yanı sıra 3,5 tondan düşük ağırlığa sahip hafif ticari araçların binek otomobillere rekabetçi baskısını destekler nitelikte, listenin ikinci sırasına bir binek otomobil modeli olan Fiat Tipo/Egea modeli bulunmaktadır. Tablonun üçüncü sırasında ise Türkiye'de son beş yılda en çok satılan 10 model listesine sadece 2019 yılında girebilen MAİS'e ait Renault Kangoo bulunmaktadır. Renault Kangoo'yu ise STELLANTIS TR ürünleri olan Citroën Berlingo ve Peugeot Rifter ile Peugeot'un herhangi bir modeli tercihi takip etmektedir. Böylece hafif ticari araçlar açısından bir değerlendirme yapmak gayesiyle tablodan binek otomobil Fiat Tipo/Egea çıkarıldığında, tablonun ilk beş sırasında STELLANTIS TR ürünlerinin üç sırada olduğu görülebilecektir. Ayrıca STELLANTIS TR'ye ait Citroën Berlingo ve Peugeot Rifter modellerinin, her yıl Türkiye'de en çok satılan 10 model listesinde yer almakla birlikte 2023 yılında listenin dördüncü ve altıncı sırasında bulunduğunu belirtmekte fayda görülmektedir.

- (328) NCBS çalışmasında, son beş yıldır Türkiye'de en çok satan 10 model listesinin ilk üç sırasında bulunan FORD OTOSAN'a ait Ford Courier modelinin de örneklem olarak

ele alındığı gözlemlenmektedir. NCBS çalışmasından olabildiğince faydalanmak ve işlem taraflarına ait modellere alternatifliğinin ne denli olduğunu görmek maksadıyla, Fiat Doblo için oluşturulan tablonun benzerine aşağıda Ford Tourneo Courier<sup>167</sup> için yer verilmektedir.

Tablo 49: FORD OTOSAN'ın Ford Tourneo Courier (2014) Modeline Tüketici Tarafından Alternatif Görülen 10 Model

| Model                                                     | Oran (%) |
|-----------------------------------------------------------|----------|
| VW Caddy Passenger (2020)                                 | (.....)  |
| Fiat Tipo/Egea (2016)                                     | (.....)  |
| Ford Focus (2018)                                         | (.....)  |
| Toyota Corolla 2019/Altis                                 | (.....)  |
| Fiat Doblo (2010)                                         | (.....)  |
| Peugeot Rifter (2018)                                     | (.....)  |
| Fiat Qubo (2008)                                          | (.....)  |
| Honda Civic (2016)                                        | (.....)  |
| Renault Megane IV (2016)                                  | (.....)  |
| Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen veriler (NCBS Anketi). |          |

- (329) Türkiye’de son beş yılda tüketicilerin en çok tercih ettiği 10 model listesinin ilk üç sırasında yer edinen Ford Courier modeline alternatif görülen 10 rakip modelin -Fiat Doblo için olduğu gibi- ilk sırasında Volkswagen Caddy yer almaktadır. Bunun dışında Fiat Doblo listede beşinci sırada, Peugeot Rifter ise altıncı sırada yer almaktayken listedeki geri kalan yedi model binek otomobildir. Dolayısıyla bu çalışmadan, işlem taraflarına ait ürünlerin Ford Courier’e sınırlı bir oranda alternatif görüldüğü, Ford Courier’e alternatif görülen modellerin ağırlıklı olarak binek otomobiller olduğu anlaşılmaktadır.
- (330) Bu değerlendirmeler ışığında, Tablo 46’daki veriler çerçevesinde, TOFAŞ’ın ve STELLANTIS TR’nin *0 ila 3,5 ton arası hafif ticari araçlar pazarında* yakın rakipler olduğu söylenebilecektir. Ancak Yatay Kılavuz’a göre, yakın rakiplik analizi sonucunda varlığı tespit edilen yakınlığın derecesi de önemlidir. Bu nedenle farklılaştırılmış ürünlerin olduğu pazarlarda tüketicilerin tercihlerini etkileyen bir başka önemli faktör ürünlerin fiyatları olduğundan, tarafların diğer rakiplere nispetle birbirlerine olan yakın rakiplik derecelerinin tespit edilebilmesi için TOFAŞ ile STELLANTIS TR modelleri satış fiyatı bağlamında da ele alınmıştır. Bu çerçevede, pazarda tüketici tercihlerinin ne yönde geliştiğini de görmek bakımından son 2022 ve 2023 yıllarında en çok satılan 10 model açısından bu modellerin en çok satılan versiyonlarının ilgili yıllardaki en uygun fiyatları<sup>168</sup> esas alınarak aşağıda yer verilen tablo oluşturulmuştur.

<sup>167</sup> Ford Courier’in bir versiyonu.

<sup>168</sup> Fiyatlar 2022 yılı için Aralık ayı fiyatları, 2023 yılı için ise Mayıs ayı fiyatları esas alınarak aktarılmıştır. Zira TOFAŞ, Yeni Fiat Doblo modelini 2023 yılı Haziran ayı itibarıyla piyasaya sürdüğünden Fiat Doblo modelinin 2023 yılında en çok satılan versiyonunun liste fiyatı, TOFAŞ tarafından en son Mayıs-Haziran dönemi için sunulmuştur.

Tablo 50: 2022 ve 2023 Yıllarında En Çok Tercih Edilen 10 Modelin En Çok Satılan Versiyonları ve Satış Fiyatları<sup>169</sup> (0-3,5 Ton)

| Yıl                                                                                | 2022    |          |              | 2023    |          |              |
|------------------------------------------------------------------------------------|---------|----------|--------------|---------|----------|--------------|
| Sıra                                                                               | Model   | Versiyon | Satış Fiyatı | Model   | Versiyon | Satış Fiyatı |
| 1                                                                                  | (.....) | (.....)  | (.....)      | (.....) | (.....)  | (.....)      |
| 2                                                                                  | (.....) | (.....)  | (.....)      | (.....) | (.....)  | (.....)      |
| 3                                                                                  | (.....) | (.....)  | (.....)      | (.....) | (.....)  | (.....)      |
| 4                                                                                  | (.....) | (.....)  | (.....)      | (.....) | (.....)  | (.....)      |
| 5                                                                                  | (.....) | (.....)  | (.....)      | (.....) | (.....)  | (.....)      |
| 6                                                                                  | (.....) | (.....)  | (.....)      | (.....) | (.....)  | (.....)      |
| 7                                                                                  | (.....) | (.....)  | (.....)      | (.....) | (.....)  | (.....)      |
| 8                                                                                  | (.....) | (.....)  | (.....)      | (.....) | (.....)  | (.....)      |
| 9                                                                                  | (.....) | (.....)  | (.....)      | (.....) | (.....)  | (.....)      |
| 10                                                                                 | (.....) | (.....)  | (.....)      | (.....) | (.....)  | (.....)      |
| Kaynak: Taraflardan elde edilen veriler ile dosya kapsamında yapılan hesaplamalar. |         |          |              |         |          |              |

<sup>169</sup> Fiyatlar, sağlayıcılar tarafından bayilerine gönderilen ilgili yılların Aralık ayı satış fiyatı listelerindeki en uygun fiyatlar olan tavsiye edilen anahtar teslim fiyatları esas alınarak aktarılmıştır.

(331) Tablo 50 incelendiğinde, ürün fiyatlarının 2022 yılında (.....) TL ile (.....) TL arasında; 2023 yılında ise (.....) TL ile (.....) TL arasında değiştiği göze çarpmaktadır. Buradan hareketle pazarda, fiyatları etkileyen birçok hususun varlığı da bir kenara bırakılmadan, ürün fiyatları bakımından rekabetin fazla olduğu söylenebilecektir. Ayrıca tüketicilerin ağırlıklı olarak tercih ettikleri FORD OTOSAN ve TOFAŞ ürünlerinden her iki yılda da ilk üç sıraya sahip olan ürünler ile MAİS'e ait ürünlerin diğer sağlayıcıların ürünlerine nazaran düşük fiyatlara sahip olduğu ve bu üç distribütöre ait ürünlerin fiyatlarının birbirine yakın olduğu görülmektedir. İlaveten tabloda yer verilen ve tüketiciler tarafından çokça tercih edilen işlem taraflarına ait ürünlerin fiyatları itibarıyla birbirlerinden oldukça farklılaştığı anlaşılmaktadır. Bununla birlikte, STELLANTIS TR ürünlerinin tablonun üst sıralarındaki ürünlere tüketici tercihleri bakımından rekabetçi baskısının yadsınamayacak derecede olduğu değerlendirilmektedir.

(332) Yukarıda yer alan ve 2022 ile 2023 yıllarında tüketiciler tarafından en çok tercih edilen 10 modelin versiyonlarının gösterildiği Tablo 50'den TOFAŞ ile STELLANTIS TR'nin araç fiyatları arasında görece farklılık bulunduğu tespit edilmiştir. Bu durumun ise ürünlerin teknik özellik, kullanım amacı ve gövde tipi gibi unsurlar bakımından farklı olmasından ileri geldiği değerlendirilmektedir. Yakın rakipliğe ilişkin tüm göstergelerin yanı sıra işlem taraflarının yakın rakip olup olmadıkları analizinde; ürün fiyatları ile gövde tipi ve teknik özellikleri esas alan bir kıyaslama da yapılmıştır. Ancak 0-3,5 ton arası hafif ticari araçlar bakımından örneklem niteliğinde gövde tipi tespit edilerek fiyat seviyelerinin karşılaştırılmasından önce, işlem taraflarının pazara sundukları tüm ürünlerin fiyatları incelenmiştir. Bu çerçevede TOFAŞ ile STELLANTIS TR tarafından satışa sunulan araç modelleri, teknik özellikleri ve çeşitli versiyon ayrıntıları ile 2023 yılı bakımından fiyat bilgilerini de içerecek şekilde aşağıda yer almaktadır.

Tablo 51: 0-3,5 Ton Arası Hafif Ticari Araçlar Pazarında İşlem Taraflarına Ait Ürünler ve Fiyatları (TL)<sup>170</sup>

| TOFAŞ |                                    |                            |         |
|-------|------------------------------------|----------------------------|---------|
| Marka | Model                              | Versiyon                   | Fiyat   |
| FIAT  | Doblo Cargo                        | 1.5 100 HP BlueHDI E6.4    | (.....) |
|       | Doblo Cargo Maxi                   | 1.5 100 HP BlueHDI E6.4    | (.....) |
|       | Doblo Combi Easy                   | 1.5 100 HP BlueHDI E6.4    | (.....) |
|       | Doblo Combi Urban                  | 1.5 130 HP BlueHDI E6.4    | (.....) |
|       | Doblo Combi Urban                  | 1.5 130 HP BlueHDI E6.4 AT | (.....) |
|       | Doblo Combi Premio Plus            | 1.5 130 HP BlueHDI E6.4 AT | (.....) |
|       | Fiorino Cargo                      | 1.3 M.Jet 95 Hp E6.4       | (.....) |
|       | Fiorino Cargo Plus                 | 1.3 M.Jet 95 Hp E6.4       | (.....) |
|       | Fiorino Combi S2 1.4 Fire Pop      | 1.4 77 Hp Fire E6DF        | (.....) |
|       | Fiorino Combi S2 1.4 Fire Safeline | 1.4 77 Hp Fire E6DF        | (.....) |
|       | Fiorino Combi S2 1.4 Fire Premio   | 1.4 77 Hp Fire E6DF        | (.....) |
|       | Fiorino Combi S2 1.4 Eko Pop       | 1.4 77 Hp Fire E6DF        | (.....) |
|       | Fiorino Combi S2 1.4 Eko Safeline  | 1.4 77 Hp Fire E6DF        | (.....) |
|       | Fiorino Combi S2 1.4 Eko Premio    | 1.4 77 Hp Fire E6DF        | (.....) |
|       | Fiorino Combi S2 1.3 Dizel Pop     | 1.3 M.Jet 95Hp E6.4        | (.....) |

<sup>170</sup> Fiyatlar 2023 yılı Aralık ayında teşebbüslerin bayilerine iletildiği fiyat listelerindeki tavsiye edilen anahtar teslim fiyatları esas alınarak aktarılmıştır.

|               | Fiorino Combi S2 1.3 Dizel Safeline             | 1.3 M.Jet 95Hp E6.4                               | (.....) |
|---------------|-------------------------------------------------|---------------------------------------------------|---------|
|               | Fiorino Combi S2 1.3 Dizel Premio               | 1.3 M.Jet 95Hp E6.4                               | (.....) |
|               | Fiorino Combi S2 1.3 Dizel 100. Yıl Özel Serisi | 1.3 M.Jet 95 Hp E6.4                              | (.....) |
|               | Scudo S1 Van Maxi Business                      | 2.0 Multijet3 145 HP E6.4                         | (.....) |
|               | Ulysse S1 Lounge Maxi 8+1                       | 2.0 Multijet3 177 HP AT8 E6.4                     | (.....) |
|               | Ulysse S1 Lounge Maxi 8+1                       | 2.0 Multijet3 177 HP AT8 E6.4 Panoramik Paket     | (.....) |
|               | Ulysse S1 Lounge Maxi 8+1                       | 2.0 Multijet3 177 HP AT8 E6.4 Konfor Paket        | (.....) |
| STELLANTIS TR |                                                 |                                                   |         |
| Marka         | Model                                           | Versiyon                                          | Fiyat   |
| OPEL          | Combo Life                                      | 1.5 Dizel MT-6 102 HP Edition                     | (.....) |
|               | Combo Life                                      | 1.5 Dizel AT-8 130 HP Edition                     | (.....) |
|               | Combo Life                                      | 1.5 Dizel AT-8 130 HP Elegance                    | (.....) |
|               | Combo Life                                      | 1.5 Dizel AT-8 130 HP Ultimate                    | (.....) |
|               | Combo Cargo                                     | 1.5 102 HP Dizel MT6 Edition                      | (.....) |
|               | Combo Cargo                                     | 1.5 102 HP Dizel MT6 Elegance XL                  | (.....) |
|               | Combo Cargo                                     | 1.5 130 HP Dizel MT6 Elegance XL                  | (.....) |
|               | Vivaro Cargo                                    | 2.0 145 HP Dizel MT6 Elegance XL                  | (.....) |
|               | Vivaro Cargo                                    | 2.0 180 HP Dizel AT8 Elegance XL                  | (.....) |
|               | Vivaro City Van                                 | 2.0 145 HP Dizel MT6 Elegance XL                  | (.....) |
|               | Zafira Life                                     | 2.0 Dizel AT-8 180 HP Elegance XL                 | (.....) |
| PEUGEOT       | Rifter                                          | ALLURE 1.5 BlueHDi 100hp                          | (.....) |
|               | Rifter                                          | ALLURE 1.5 BlueHDi 130 hp 6MT                     | (.....) |
|               | Rifter                                          | ALLURE 1.5 BlueHDi 130hp EAT8                     | (.....) |
|               | Rifter                                          | GT 1.5 BlueHDi 130hp EAT8                         | (.....) |
|               | Partner Van                                     | 1.5 BlueHDi 100 hp 6.2 Stop & Start               | (.....) |
|               | Expert Van                                      | STANDART (L2) 1.5 BlueHDi 120 HP                  | (.....) |
|               | Expert Van                                      | UZUN (L3) 2.0 BlueHDi 145 HP                      | (.....) |
|               | Expert Combi Van                                | (4+1) 2.0 BlueHDi 145hp EU6.3                     | (.....) |
|               | Expert Traveller                                | ALLURE L3 8+1 2.0 BlueHDi 180hp EAT8              | (.....) |
|               | Expert Traveller                                | L3 8+1 2.0 BlueHDi 145hp MT                       | (.....) |
| CİTROËN       | Berlingo                                        | 1.5 BlueHDi 100 HP - 6 İleri Manuel Feel Bold     | (.....) |
|               | Berlingo                                        | 1.5 BlueHDi 130 HP - EAT8 Feel Bold               | (.....) |
|               | Berlingo                                        | 1.5 BlueHDi 130 HP - EAT8 Shine                   | (.....) |
|               | Berlingo                                        | 1.5 BlueHDi 130 HP - EAT8 Shine Bold              | (.....) |
|               | Berlingo Van                                    | 1.5 BlueHDi 100 HP S&S 5 İleri Manuel             | (.....) |
|               | Berlingo Van                                    | 1.5 BlueHDi 130 HP S&S EAT8                       | (.....) |
|               | Jumpy                                           | 2.0 BlueHDi 145 HP - Spacetourer - 6 İleri Manuel | (.....) |
|               | Jumpy                                           | 2.0 BlueHDi 180 HP - Spacetourer - EAT8           | (.....) |

|                                                                                           |           |                                                    |         |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|----------------------------------------------------|---------|
|                                                                                           | Jumpy Van | 2.0 BlueHDİ 145 HP - 6 İleri Manuel City Van (5+1) | (.....) |
|                                                                                           | Jumpy Van | 2.0 BlueHDİ 145 HP – 6 İleri Manuel Panelvan       | (.....) |
| Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen veriler kullanılarak dosya kapsamında oluşturulmuştur. |           |                                                    |         |

(333) Tabloda yer alan verilerden, 0-3,5 ton arası hafif ticari araçlar bakımından işlem taraflarının neredeyse tüm gövde tiplerinde ürünlerinin bulunduğu anlaşılmaktadır. Ayrıca gövde tipleri itibarıyla eşleştirmeler yapıldığında, tarafların aynı gövde tipinde ve teknik özelliklerde sundukları ürünlerin donanım itibarıyla en düşük ve en yüksek fiyatları karşılaştırıldığında, 3,5-6 ton arasındaki hafif ticari araçlara benzer sonuçlar ortaya çıkmaktadır. İlâveten TOFAŞ'ın Fiat Fiorino modeline ait tüm versiyonlarının fiyatlarının, diğer markalara ve modellere kıyasla oldukça düşük kaldığı gözlemlenmektedir. Bu durum, 2023 yılında anılan modelin satış miktarlarına da etki etmiş ve Fiat Fiorino modelleri ilgili yılda (.....) adet satışla birinci sırada yer almıştır. Fiat Fiorino'nun tavsiye edilen satış fiyatındaki düşüklüğün; aracın yerli üretim olmasının yanı sıra iç hacminin brüt ağırlığı 3,5 tonun altında olan diğer hafif ticari araçlarla karşılaştırıldığında belirgin olarak küçük ve motor gücünün nispeten düşük olmasından kaynaklandığı değerlendirilmektedir. Nitekim yukarıdaki tablodan da Fiorino versiyonlarının ağırlıklı olarak 77 HP motor gücüyle piyasa sunulduğu, bu anlamda en yüksek motor gücüne sahip Fiorino versiyonunun 95 HP olduğu görülmektedir.

(334) Yukarıda yer verildiği üzere brüt ağırlığı 3,5 ila 6 ton arasındaki hafif ticari araçlarda yapılan incelemelerdeki gibi, brüt ağırlığı 3,5 tondan az olan araçlar için de teknik özellik ve kullanım amacı gibi kriterlerle birbirine benzeşen donanım varyasyonları esas alınarak fiyat düzeyleri incelenmiştir. Fiyat düzeyleri van gövde tipli araçlar ile 2023 yılı Aralık ayı fiyatları esas alınarak aktarılmıştır. Bu çerçevede, 0-3,5 ton arası van gövde tipli hafif ticari araçların fiyat düzeylerini gösteren grafiğe aşağıda yer verilmektedir.

Grafik 7: (.....) (TL)

(.....) TİCARİ SİR (.....)

Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen veriler.

(335) Yukarıda yer verilen grafik incelendiğinde, Fiat Fiorino'nun en ucuz donanımının tüm modeller arasında en düşük fiyata sahip olduğu, en yüksek fiyatlı donanımının ise diğer modellerin en yüksek fiyatlı donanımlarından düşük fiyatta olduğu görülmektedir. Bunun yanı sıra MERCEDES'e ait (.....)'ın fiyatının, gerek en düşük gerekse en yüksek fiyatlı donanıma sahip diğer modellere kıyasla yüksek olduğu anlaşılmaktadır. İşlem taraflarına ait modellere bakıldığında ise en düşük fiyatlı donanıma sahip modeller bakımından, Fiat Fiorino dışında, fiyatların birbirine oldukça yakın olduğu, bu durumun en yüksek donanım fiyatları bakımından daha belirgin olduğu gözlemlenmektedir. Dolayısıyla fiyat rekabeti bakımından işlem taraflarının birbirlerinin önemli rakipleri oldukları değerlendirilmektedir. Ancak 0 ila 3,5 ton arası hafif ticari araçlar pazarı bakımından, fiyat anlamında daha çok markanın ve modelin işlem taraflarına ait ürünlere rekabetçi baskı oluşturduğu da söylenebilecektir. Tarafların ürünlerine rekabetçi baskı oluşturan ürünler FORD OTOSAN'a ait (.....), MAİS'e ait (.....),

TOYOTA'ya ait (.....) ile DOĞUŞ'a ait (.....) modellerinin en düşük fiyatlı ve en yüksek fiyatlı donanımları olarak sayılabilecektir.

- (336) *0 ila 3,5 ton arası hafif ticari araçlar pazarı* bakımından yukarıda yer verilen hususlar çerçevesinde, 2023 yılı itibarıyla pazarda birinci ve ikinci sırada konumlanan işlem tarafları, gerek pazar payları gerekse de tüketici tercihleri ile fiyat bağlamında ürün ikameliği bakımından yakın rakip olarak değerlendirilmektedir. Yatay Kılavuz'da rakip teşebbüslerin ürünlerinin birleşen teşebbüslerin ürünleriyle olan ikame edilebilirliğinin yüksek olduğu durumlarda, birleşik teşebbüsün fiyatları artırma güdüsünün sınırlanabileceği belirtilmektedir. Bu çerçevede işlem taraflarının ilgili ürün pazarında, model versiyonlarından varestede olarak, üç marka altında 12 modelinin bulunduğu, bu modellere fiyat anlamında rekabetçi baskı oluşturabilen dört rakip sağlayıcıya ait dört modelin bulunduğu söylenebilecektir. Dolayısıyla fiyat bakımından esasen işlem taraflarının birbirleri üzerinde rekabetçi baskılarının olduğu, bu nedenle de işlem taraflarının ilgili ürün pazarında daha yakın rakip oldukları değerlendirilmektedir.

### **iii) Müşterilerin Sağlayıcı Değiştirme Olanaklarının Sınırlı Olması**

- (337) “Tek Taraflı Etkiler” başlığında ifade edildiği üzere, sağlayıcılar arasında değişiklik yapmanın önemli geçiş maliyetlerine katlanmayı gerektirmemesi halinde birleşik teşebbüsün fiyatları artırma güdüsü sınırlanacaktır. Müşterilerin önemli bir geçiş maliyetine katlanmaksızın sağlayıcı değiştirme olanağının bulunmasının pazarda anlamlı bir sonuç doğurabilmesi ve birleşik teşebbüsün fiyatları artırma güdüsünü sınırlayabilmesi için, pazarda alternatif sağlayıcıların bulunması ve bu sağlayıcıların fiyat artışından kaçan müşterilere ürün ya da hizmet sunabilecek durumda olması gerekmektedir.
- (338) Hafif ticari araçlar bakımından belirlenen her iki ilgili ürün pazarında da, pazarın yapısı gereği, müşterilerin sağlayıcı değiştirmelerinin pazarların mevcut koşulları altında sınırlı da olsa mümkün olduğu değerlendirilmektedir. Nitekim “Sektöre İlişkin Bilgiler” başlığı altında da açıklandığı üzere, hafif ticari araçlar pazarı, binek otomobil pazarına nazaran daha az olsa da ürün farklılaştırmasının olduğu ve yine binek otomobil pazarına göre daha az sayıda olsa da güçlü sağlayıcının bulunduğu bir pazardır.
- (339) “Giriş Engelleri” başlığı altında yer verildiği üzere, otomotiv sektöründe dağıtım ağı oluşturulması önemli bir giriş engeli teşkil etmektedir. Gerek yerli üretim yapan gerekse de araçları ithal eden distribütörlerin, ürünlerini nihai tüketiciler ile buluşturmak için dağıtım ağı; satış sonrası bakım ve onarım hizmetlerinin sunulması için ise yetkili servis ve yedek parça ağı oluşturmaları gerekmektedir. Bu çerçevede satış sonrası hizmetler bakımından Türkiye’de faaliyette bulunmak isteyen sağlayıcılar, 13.06.2014 tarihli ve 29029 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Satış Sonrası Hizmetler Yönetmeliği ile yedi coğrafi bölgede toplam 20 adet servis kurmakla yükümlü kılınmıştır<sup>171</sup>. İlaveten, Ticaret Bakanlığınca yayımlanan ve 01.01.2024 tarihinde yürürlüğe giren Bazı Elektrikli Araçların İthaline İlişkin Tebliğ’de; Türkiye’de elektrikli araç ithalatçısı olmak isteyen teşebbüslerin, faaliyetlerini gerçekleştirebilmelerinin ön koşulu olarak “İzin Belgesi” almaları, TSE standartlarında yedi coğrafi bölgede en az 20 yetkili servis istasyonunun kurulması, ithalatı yapılacak her bir marka için Türkiye’de kurulmuş ve en az 40 personele sahip Türkçe çağrı merkezi ile hizmet verilmesi gerekli kılınmıştır.<sup>172</sup> Anılan düzenlemeler, motorlu taşıtlar sektörü bakımından giriş engeli

<sup>171</sup> <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=19783&MevzuatTur=7&MevzuatTertip=5> Erişim Tarihi: 29.01.2024

<sup>172</sup> <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=40591&MevzuatTur=9&MevzuatTertip=5> Erişim Tarihi: 29.01.2024

oluşturmaktadır. Nihai tüketiciler açısından ise bayilik, yetkili servis, bakım ve onarım ağları ile yedek parça ve satış sonrası hizmetlere ulaşılabilirlik bakımından önem teşkil ettiği; nitekim dağıtım ağının yaygınlığının, bayideki ürün çeşitliliğinin, satın alınan aracın yedek parça bulunurluğunun ve özellikle garanti süresince yetkili servislerin hizmet kalitesinin ve yaygınlığının nihai tüketiciler açısından motorlu taşıtlar sektöründe ayırt edici faktörler olduğu değerlendirilmektedir.

- (340) İşlem taraflarının ve pazar payları bakımından önemli rakiplerinin yetkili satıcıları ile yetkili servislerinin sayısına ilişkin tablo aşağıda yer almaktadır.

Tablo 52: Hafif Ticari Araçlar Pazarında Faaliyet Gösteren Sağlayıcıların Bayi ve Yetkili Servis Sayısı

| Teşebbüs                | Bayi sayısı            | Yetkili servis sayısı |
|-------------------------|------------------------|-----------------------|
| STELLANTIS TR           | (.....)                | (.....)               |
| TOFAŞ                   | (.....)                | (.....)               |
| FORD OTOSAN             | (.....)                | (.....)               |
| DOĞUŞ                   | (.....)                | (.....)               |
| MERCEDES                | (.....) <sup>173</sup> | (.....)               |
| MAİS                    | (.....)                | (.....)               |
| Kaynak: Cevabi yazılar. |                        |                       |

- (341) Yukarıda yer alan açıklamalar ışığında her iki ilgili ürün pazarı incelendiğinde, sağlayıcıların satış için yaygın bayilik ve satış sonrası hizmetler için yaygın yetkili servis ağlarının mevcut olduğu, nihai tüketicilerin ek bir maliyete katlanmaksızın bayileri ziyaret etmek yahut gerek sağlayıcıların gerekse de üçüncü taraf çevrim içi platformların internet sitelerinde gezinmek suretiyle ürünleri karşılaştırarak araç satın alma tercihinin yapabildiği mümkün iken yetkili servislere erişimin de nispeten kolay olduğu anlaşılmaktadır. Bu çerçevede nihai tüketiciler bakımından sağlayıcı değiştirme durumunda herhangi bir geçiş maliyetinden söz edilemeyeceği değerlendirilmektedir. Ancak söz konusu değerlendirme pazarın hâlihazırdaki yapısı göz önünde bulundurularak yapılmış olup, işlem sonucunda birleşik teşebbüsün daha yaygın bir bayi, servis ve yedek parça ağına ulaşacağı ve yıllar itibarıyla bu gelişimin artabileceği dikkate alındığında, nihai tüketicilerin servis ve yedek parça ağına ulaşılabilirlik bakımından birleşik teşebbüs tarafından satışı yapılan araçları rakiplerine kıyasla tercih etmesi mümkün görülmektedir. Bir diğer deyişle, işlem sonucunda TOFAŞ, tüketicilerin gözünde rakipleri karşısında rekabetçi açıdan avantaj kazanabilecektir.

- (342) Bununla birlikte sağlayıcı değiştirme olanağının bayiler açısından daha katı bir görünüm sergilediği anlaşılmaktadır. Otomotiv sektöründe faaliyet gösteren bir bayi, birden fazla markanın bayiliğini aynı anda yapabilmektedir. Örnek vermek gerekirse, STELLANTIS TR'nin markaları Citroën, DS, Peugeot ve/veya Opel ile aynı zamanda STELLANTIS TR'nin rakibi olan distribütörlerin bayiliğini yapan (.....) adet bayi bulunmaktadır. Benzer şekilde Fiat markası ile rakip markaların bayiliğini yürüten (.....) teşebbüs bulunmaktadır. Birden fazla distribütörün veya markanın bayisi olabilmek teşebbüsün kapasitesiyle ve yatırımının büyüklüğüyle ilişkilendirilebilecektir. Bir teşebbüsün birden fazla distribütörün bayiliğini üstlenebilmesi sağlayıcı değiştirme konusunda bir esneklik sağlasa da bayilik alınabilmesi için bir teşebbüsün ilgili tesis/showroom üzerinde sabit bir maliyete katlanacağı göz ardı edilmemelidir. Otomotiv sektöründe bayilik faaliyeti göstermeyi planlayan veya hâlihazırda faaliyet gösteren bir teşebbüs için, işlem sonrasında TOFAŞ'ın bünyesinde oluşacak marka portföyü cazip bir yatırım haline gelebilecektir. Nitekim işlem sonrasında TOFAŞ

<sup>173</sup> MERCEDES, yeni araçların satışı bakımından bayilik sisteminden acentelik sistemine geçildiğini, belirtilen sayının acente sayısı olduğunu ifade etmiştir.

bünyesinde yer alacak tüm markaların ve modellerin tek bir bayi yerleşkesinde satılabilecek olması TOFAŞ'ı daha az markalı diğer sağlayıcılara nazaran tercih edilir kılabilir. “Birleşik Teşebbüsün Rakiplerin Büyümesini Önleyebilecek Kapasitede Olması” başlığında ayrıntılı olarak yer verildiği üzere, TOFAŞ'ın işlem sonrasında nitel seçici dağıtım sistemine geçecek olması, gerekli kriterleri taşıyan bayi adaylarını dağıtım sistemine dâhil etmek durumunda kalmasına yol açacağından, bayilik almak isteyen ve/veya bayiliklerini devam ettirmek isteyen teşebbüsler tarafından rakiplerine nazaran marka ve model portföyü fazla olan TOFAŞ'ın bayilik ağının tercih edileceği ve dolayısıyla TOFAŞ'ın bayilik ağının genişletilmesi açısından rakiplerine kıyasla avantajlı konuma geleceği değerlendirilmektedir.

- (343) Yukarıda yer verilen bilgiler ve açıklamalar ışığında; işlemin gerçekleşmesi ile TOFAŞ'ın, gerek nihai tüketicilerin gerek bayilerin sağlayıcı değiştirme güdüsü bakımından rakipleri karşısında avantajlı konuma geleceği değerlendirilmektedir.

**iv) Rakiplerin Fiyat Artışları Karşısında Üretimlerini Artırmalarının Muhtemel Olmaması**

- (344) Yatay Kılavuz'da tek taraflı etkilerin değerlendirilmesi açısından ele alınması gereken bir başka husus olarak birleşik teşebbüsün olası fiyat artışlarına karşın rakiplerin -özellikle- üretim anlamında ortaya koyabilecekleri rekabetçi tepkinin var olup olmadığı belirtilmiştir. Yatay Kılavuz'a göre, birleşik teşebbüsün fiyat artışları karşısında rakiplerin üretim miktarlarını kayda değer biçimde artırmaları mümkün değilse, birleşik teşebbüs üretim miktarını, tarafların birleşme öncesindeki toplam üretim miktarına kıyasla azaltarak fiyatları artırmayı amaçlayabilir. Yine Yatay Kılavuz'a göre, tek taraflı etkilerin incelenmesinde homojen ürünlerin olduğu pazarlarda pazarın arz kısmına, farklılaştırılmış ürünlerin olduğu pazarlarda ise talep kısmına bakılması gerekmektedir. Zira homojen ürünlerin olduğu pazarlarda, rakip teşebbüslerin atıl kapasiteye sahip olmaları tek taraflı etkilerin ortaya çıkması ihtimalini düşürebilecektir. Farklılaştırılmış ürünlerin olduğu pazarlarda ise yakın ikame ürünleri üreten teşebbüslerin birleşmesi, birleşme sonrasında tüketicilerin rakip sağlayıcıların ürünlerinin alıcısı haline gelmeyecek olmaları durumunda, tek taraflı etkilerin ortaya çıkması ihtimalini doğurabilecektir.
- (345) Binek otomobiller pazarına nazaran ürün farklılaştırması daha az olsa da, hafif ticari araçlar pazarında da ürün çeşitliliğinin fazla olduğu söylenebilecektir. Dolayısıyla birleşik teşebbüsün üretim azaltımı ve fiyat artışı saikiyle hareket ettiği durumlarda rakiplerin tepkilerinin ne olabileceği yönünde değerlendirme yapabilmek adına öncelikle rekabet karşıtı risklerin daha fazla olduğu değerlendirilen *0 ila 3,5 ton arası hafif ticari araçlar pazarında* atıl kapasitenin mevcudiyetiyle birlikte birleşen teşebbüslerin ürünlerinin yakın ikame olup olmadığı ele alınmıştır.
- (346) Türkiye'de 0 ila 3,5 ton aralığında hafif ticari araç üretimi gerçekleştiren teşebbüsler; ISUZU, FORD OTOSAN, KARSAN ve TOFAŞ'tan ibarettir. Pazardaki diğer distribütörler ise ürünlerini ithalat yoluyla tedarik etmektedir. Her ne kadar ISUZU'nun ve KARSAN'ın da Türkiye'de hafif ticari araç üretimi olduğundan bahsedilebilecekse de ilgili teşebbüslerin üretim sayılarının oldukça az olması ve dolayısıyla birleşik teşebbüsün fiyat artışlarına üretimle cevap veremeyecekleri hasebiyle ISUZU ve KARSAN bakımından ayrıntılı bir değerlendirme yapılmasına ihtiyaç duyulmamıştır. Daha önce belirtildiği üzere, söz konusu pazarda FORD OTOSAN üçüncü sırada yer alırken TOFAŞ birinci, STELLANTIS TR ise ikinci sıradadır (Tablo 38). Bunun yanı sıra FORD OTOSAN, ilgili ürün pazarında TOFAŞ'a yakın rakip olsa da işlem tarafları TOFAŞ'ın ve STELLANTIS TR'nin yakın rakipliğinin daha belirgin olduğu ve işlemin

gerçekleşmesi halinde FORD OTOSAN'ın rekabetçi baskısının daha da azalacağı değerlendirilmektedir.

- (347) Aşağıda, FORD OTOSAN'ın son beş yıldaki üretim kapasitesini ve kapasite kullanım oranlarını gösterir tabloya yer verilmektedir.

Tablo 53: FORD OTOSAN'ın Son Beş Yıldaki Üretim Kapasitesi ile Kapasite Kullanım Oranları

| Teşebbüs    | Üretim Yeri | Model           | Toplam Üretim Kapasitesi |         |         | Kapasite Kullanım Oranı (%) |         |         |
|-------------|-------------|-----------------|--------------------------|---------|---------|-----------------------------|---------|---------|
|             |             |                 | 2021                     | 2022    | 2023    | 2021                        | 2022    | 2023    |
| FORD OTOSAN | YENİKÖY     | Courier         | (.....)                  | (.....) | (.....) | (.....)                     | (.....) | (.....) |
|             |             | Yeni Custom     | (.....)                  | (.....) | (.....) | (.....)                     | (.....) | (.....) |
|             | GÖLCÜK      | Transit (0-3,5) | (.....)                  | (.....) | (.....) | (.....)                     | (.....) | (.....) |
|             |             | Transit (3,5-6) | (.....)                  | (.....) | (.....) | (.....)                     | (.....) | (.....) |
|             |             | Custom          | (.....)                  | (.....) | (.....) | (.....)                     | (.....) | (.....) |
|             | CRAIOVA     | New Courier     | (.....)                  | (.....) | (.....) | (.....)                     | (.....) | (.....) |

Kaynak: Cevabi yazı.

- (348) Yukarıdaki tablodan görüleceği üzere, FORD OTOSAN'ın brüt ağırlığı 3,5 tondan düşük araçlar bakımından üretim kapasitesi 2021 yılında (.....) iken, 2022 yılında bu sayı (.....)'e gerilemiş ve 2022 yılında en çok satılan modeli Ford Courier bakımından kapasite kullanım oranı %(.....)'e ulaşmıştır. 2022 yılında kapasite kullanım oranının Ford Transit için %(.....), Ford Custom modeli için ise %(.....) olarak gerçekleştiği görülmektedir. 2023 yılına gelindiğinde ise 3,5 tondan düşük ağırlığa sahip araçlar bakımından FORD OTOSAN'ın kapasitesinin Yeniköy ve Romanya fabrikalarıyla artırdığı, böylelikle Türkiye ve Romanya fabrikalarında (.....) adet 0-3,5 ton brüt ağırlıkta hafif ticari araç kapasitesine ulaştığı anlaşılmaktadır. İlaveten FORD OTOSAN'ın 2023 yılında (.....) modeli için üretim kapasitesinin üzerinde olmak üzere %(.....) oranında kapasite kullandığı, bunun yanı sıra 2023 yılında Yeni Custom modeli için %(.....), Ford Transit modeli için %(.....) ve Custom modeli için %(.....) oranında kapasite kullandığı gözlemlenmektedir.
- (349) FORD OTOSAN'ın kapasite kullanım oranlarının değerlendirilmesinde objektif bir kriter kullanmak adına, Kurulun FCA/PSA kararında tarafların kapasite kullanım oranlarına ilişkin yapılan değerlendirmede de faydalanılan, üretim kapasitesi ve kapasite kullanım oranı bilgisi sunan *Harbour Report* adlı veritabanının öngördüğü ideal kapasite kullanımının referans alınması uygun görülmüştür. *Harbour Report* ölçümlerinde, istenen seviyede faaliyet gösteren bir tesisin ideal kapasite kullanım oranının %130 olduğu varsayılmıştır. Hafif ticari araçlar pazarı bakımından Türkiye'de üretim yapan dört teşebbüsten biri olan ancak birleşik teşebbüsün fiyat artışlarına üretimle karşı koyabilecek yegâne teşebbüs olduğu değerlendirilen FORD OTOSAN'ın, *Harbour Report* referansıya, (.....) modeli dışında atıl kapasitesinin mevcut olduğu anlaşılmaktadır.
- (350) Tablo 53'te yer alan 3,5 ila 6 ton arası hafif ticari araçlara ilişkin veriler incelendiğinde ise, FORD OTOSAN'ın atıl kapasitesinin brüt ağırlığı 3,5 tondan az olan hafif ticari araçlara kıyasla (.....) gözlemlenebilecektir. FORD OTOSAN'ın ilgili araçlar bakımından 2021-2023 döneminde (.....) ile (.....) aralığında seyreden üretim kapasitesinin olduğu ancak ilgili dönemde kapasite kullanım oranının %(.....) ile %(.....) aralığında gerçekleştiği anlaşılmaktadır.

(351) Bu bilgilerden hareketle birleşik teşebbüsün olası fiyat artışına, üretimle gerçek anlamda karşı koyabilecek tek teşebbüsün FORD OTOSAN olmasının tek taraflı etkilerin ortaya çıkması ihtimalini azaltmayacağı değerlendirilmektedir. Zira FORD OTOSAN'ın üretim bandında atıl kapasitesi mevcut olmasına rağmen, "ii) Birleşme Taraflarının Yakın Rakip Olması" başlığı altında yer verildiği üzere, FORD OTOSAN ile TOFAŞ'ın ürünleri tüketiciler nezdinde yakın ikame olarak görülse ve Yatay Kılavuz'da bu durumun tek taraflı etkileri sınırlayabileceği ifade edilse de işlem tarafları bakımından ürün rakipliğinin daha yakın olması tek taraflı etkilerin ortaya çıkma ihtimalini artırmaktadır. İlaveten FORD OTOSAN atıl kapasiteye sahip olsa da birleşik teşebbüsün erişeceği pazar gücü, Türkiye'de hafif ticari araç üreten teşebbüs sayısının azlığı ve ilgili teşebbüslerden sadece FORD OTOSAN'ın üretim bakımından birleşik teşebbüse karşı rekabetçi bir güce sahip olmasıyla birlikte, FORD OTOSAN'ın birleşik teşebbüsle arasındaki yapısal bağın oluşturabileceği koordinasyon riskleri de göz önünde bulundurulduğunda, rakiplerin birleşik teşebbüsün fiyat artışlarına üretimlerini artırarak karşılık vermeleri noktasında rekabetçi endişeler mevcuttur.

#### **v) Birleşik Teşebbüsün Rakiplerin Büyümesini Önleyebilecek Kapasitede Olması**

(352) Yatay Kılavuz'a göre bazı birleşme işlemleri, birleşik teşebbüsün potansiyel rakiplerin büyümelerini zorlaştıracak ya da rakiplerin rekabet etme yeteneklerini kısıtlayacak ve birleşik teşebbüsün bu yöndeki davranışlarını teşvik edecek bir konum elde etmeleri ile sonuçlanabilecek niteliktedir. Böyle bir durumda, rakipler tek tek ya da birlikte, birleşik teşebbüsün fiyatları artırmaması ya da rekabete zarar verebilecek diğer eylemlerde bulunmaması yönünde baskı altında tutabilecek bir konumda olamayacaklardır. Yatay Kılavuz bu duruma örnek olarak birleşik teşebbüsün girdiler veya dağıtım kanalları üzerinde, rakiplerin büyümesini ya da pazara girmelerini daha maliyetli kılacak kadar kontrolünün bulunabilmesini göstermiştir. Benzer şekilde birleşik teşebbüsün patentler ya da diğer çeşitli fikri mülkiyet haklarından kaynaklanan gücünün de aynı sonuçlara yol açabileceğini açıklayan Yatay Kılavuz'da, bu bağlamda bir değerlendirme yapılırken tüm bu hususların yanı sıra birleşik teşebbüsün oluşturacağı finansal gücün de göz önünde bulundurulması gerektiğini belirtilmiştir.

(353) Hâkim Durum Kılavuzu'nun 18. paragrafında da konuya ilişkin olarak;

*"İncelenen teşebbüsün özelliklerinden kaynaklanan engeller arasında; teşebbüsün kilit girdilere ve özel bilgiye erişim imkânına, atıl kapasiteye, dikey bütünleşik yapıya, güçlü bir dağıtım ağına ve geniş bir ürün portföyüne, yüksek marka bilinirliğine, finansal ve ekonomik güce sahip olması sayılabilir. İncelenen teşebbüsün sahip olduğu bu özellikler, teşebbüse mevcut ya da potansiyel rakipleri karşısında avantaj sağlamak suretiyle rakiplerin pazara girişini ya da pazarda büyümesini zorlaştırabilmektedir."*

açıklaması yer almaktadır.

(354) İlgili ürün pazarları açısından, dağıtım kanallarına erişim kritik önem arz etmektedir. Bu kapsamda TOFAŞ'ın hâlihazırda uyguladığı bayilik ve satış sonrası hizmetler ağıının yapısının ve işlem den sonraki durumda ilgili ağı yapısındaki değişikliğin ele alınması önem taşımaktadır. TOFAŞ, binek otomobilleri ve hafif ticari araçları birlikte kapsayacak şekilde, Fiat markalı araçları bakımından satış ve satış sonrası hizmetler ağını nicel seçici dağıtım sistemine göre kurgulamaktadır<sup>174</sup>. 2017/3 sayılı Motorlu

<sup>174</sup> Kurulun 01.11.2018 tarihli ve 18-41/658-322 sayılı kararıyla "Fiat Markalı Motorlu Araçların Satışı ve/veya Servis ve/veya Yedek Parçaların Dağıtımı İçin Bayilik Sözleşmesi'nin, pazar payı eşiği ve diğer hükümleri itibarıyla, Fiat markasının yedek parça ve bakım onarım hizmetlerinin nicel dağıtım sistemi esaslarına göre yürütülmesine ilişkin hükümleri bakımından 2017/3 sayılı Motorlu Taşıtlar Sektöründeki

Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği'ne (Motorlu Taşıtlar Tebliği) göre, bir sağlayıcının nicel dağıtım sistemi esaslı bir dağıtım ağı yapılanması oluşturabilmesi için araç sağladığı pazarda; nicel dağıtım sistemi esaslı bir satış sonrası hizmet ağı oluşturabilmesi için ise bu hizmetleri sağladığı pazarda pazar payının %30'un altında olması gerekmektedir. Bu çerçevede ODMD'de yer alan 2023 yılı satış adetleri baz alınarak yapılan hesaplamalarda; birleşik teşebbüsün pazar payının, binek araçların ve hafif ticari araçların satışı pazarları birlikte ele alındığında %33,95 olduğu, birleşik teşebbüsün 2023 yılında binek otomobillerin satışı pazarında %30,96 (Tablo 7), hafif ticari araçların satışı pazarında ise %44,82 (Tablo 35) paya sahip olduğu görülmektedir. Dolayısıyla birleşik teşebbüsün ilgili pazarlar bakımından payının Motorlu Taşıtlar Tebliği'nde yer alan %30 eşiğini aştığı; TOFAŞ'ın işlem sonrasında binek ve hafif ticari araçların satışına yönelik dağıtım ağı bakımından nicel dağıtım sistemi esasına dayalı bir dağıtım ağı kurmasının grup muafiyetinden yararlanamayacağı değerlendirilmektedir. Bu çerçevede işlem sonrasında TOFAŞ'ın nitel dağıtım sistemine geçmesi beklenmektedir. Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Grup Muafiyeti Tebliğini Açıklayıcı Kılavuz'da yer alan *"nitel seçici dağıtım sistemini benimseyen bir sağlayıcı, dağıtıcıları için yalnızca nitel kriterler koyabilecek ve anlaşmaları sona ermiş, ancak sağlayıcının ağı bünyesinde faaliyetlerine devam etmek isteyen dağıtıcılar da dâhil olmak üzere, bu kriterleri karşılayan tüm dağıtıcıların ağı bünyesinde çalışmasına izin vermek zorunda olacaktır."* ifadeleri doğrultusunda işlem sonrasında TOFAŞ'ın nitel kriterlere uyan bayi adaylarını dağıtım ağına dâhil etmesi gerektiği sonucuna varılmaktadır.

(355) TOFAŞ'ın birçok markayı bünyesinde barındırması nedeniyle ürün gamının genişliği, yerli üretim yapmasından ileri gelen avantajlara sahip olması, pazardaki güçlü konumu gibi faktörler dikkate alındığında, işlem sonrasında teşebbüsün dağıtıcılar bakımından da cazip bir sağlayıcı konumuna erişeceği değerlendirilmektedir. Gerekli nitel kriterleri taşıyan dağıtıcıları da ağına dâhil etme zorunluluğunda olacak TOFAŞ'ın bayi sayısının yıllar itibarıyla yükseleceği öngörülmektedir. Bu durumun sonucu olarak, dağıtıcıların TOFAŞ'a olası meyli, rakip sağlayıcıların dağıtım kanallarına erişimini, özellikle *brüt ağırlığı 3,5 tonun altında olan hafif ticari araçlar pazarında* olmak üzere ürün pazarlarındaki yaygınlıklarını ve dolayısıyla büyüme olanaklarını güçleştirebilecektir. Bu çerçevede, işlem sonrasında TOFAŞ'ın ilgili pazarlarda elde edeceği etkin pazar gücü ve bünyesinde bulunduracağı marka çeşitliliği göz önünde bulundurulduğunda, birleşik teşebbüsün dağıtım ağı ve satış sonrası hizmetler bakımından rakiplerine nazaran avantajlı konuma geleceği ve özellikle pazar payının yüksek olduğu *hafif ticari araçlar pazarında* (Tablo 35) rakiplerin büyüme olanaklarının kısıtlanacağı değerlendirilmektedir.

(356) İşlem neticesinde, TOFAŞ'ın ürün gamının genişliği ile pazarda erişeceği etkin piyasa gücü, bazı rakip teşebbüsler tarafından piyasadaki fiyatların ve arzın TOFAŞ tarafından tek taraflı olarak kontrol edilerek rekabetin TOFAŞ lehine bozulacağı şeklinde yorumlanmaktadır. Söz konusu teşebbüslerden (.....) ve (.....) tarafından, işlem sonrasında birleşik teşebbüsün yetkili satıcılar ve yetkili servisler bakımından ulaşacağı pazar gücüne değinilerek, birleşik teşebbüsün dağıtım ve satış sonrası hizmetler bakımından rekabetçi avantajlara sahip olacağı, bunun da pazarlardaki rekabeti zedeleyeceği ifade edilmiştir. (.....) tarafından ayrıca dağıtım kanallarına erişimin bir pazara giriş engeli teşkil ettiği, planlanan işlem sonrasında TOFAŞ'ın önemli otomotiv markalarının çoğunun dağıtımını yapacak olması nedeniyle yeniden

satıcılar bakımından kritik önem arz eden bir sağlayıcı olarak konumlanacağı, yüksek pazar gücüne ve önemli bir araç dağıtım portföyüne sahip olacak TOFAŞ'ın dağıtıcılarına ilişkin uygulamalarının, diğer oyuncularını pazardan dışlayıcı etki doğurma potansiyelini artırabileceği belirtilmiştir. Hafif ticari araç pazarları bakımından olumlu görüş belirten teşebbüslerden (.....) ise dağıtım ağı bakımından birleşik teşebbüsün marka özelinde farklı bayileşme yapısına gideceğini varsayarak olumlu görüş belirtmiştir.

(357) İlaveten (.....) cevabi yazısında, ürün stratejisi olarak bakıldığında aynı segmentte yer alan rakip modellere sahip olan TOFAŞ'ın; bu modellere yönelik fiyat, ürün ve ekipman stratejilerini belirlerken birbirini en az etkileyecek şekilde konumlandırabileceğini ve bu konumlandırma ile rakip markaları hedef alabileceğini dile getirmiştir. Buna ek olarak (.....); TOFAŞ distribütörlüğünde aynı segment içerisinde dağıtımını gerçekleştirilen markaların birinde stok olmaması durumunda, diğer marka araçların satışının arttırılabilmesi için stok olmayan markanın ürününde fiyat pozisyonlamasının da geçici olarak yükseltilebileceğini, gelen müşterilerin stoku bulunan diğer markalara yönlendirilebileceğini ve potansiyel müşterilerin TOFAŞ çatısı altında dağıtımını gerçekleştirilen markalardan birini tercih etmesinde etkili olabileceğini ifade etmiştir. (.....), işlemin TOFAŞ'ın tüm segmentlere daha rahat hükmedebilmesini ve TOFAŞ'a rakiplerin sahip olamayacağı bir rekabet avantajı sağlayacağını, böylece yükselişte olan pazar payının daha da artacağını ve aynı zamanda pazarda fiyat belirleyicisi konumuna gelebileceğini vurgulamıştır.

(358) Yukarıda yer verilen bilgilere ek olarak 0 ila 3,5 ton arası hafif ticari araçlar pazarı bakımından ayrı bir parantez açılması gerekirse; işlem sonrasında, TOFAŞ bünyesine katılacak Citroën, Fiat, Opel ve Peugeot markalarının her biri için ayrı ayrı üretileceği bildirilen "K0" model hafif ticari araçların da, dört markaya ait (.....) elde edilecek maliyet avantajı ve ilgili markalara ilişkin fiyatlamaların TOFAŞ tarafından tek elden yapılacak olması sayesinde TOFAŞ'ın pazardaki konumunu güçlendireceği değerlendirilmektedir. Bu durum pazarda ithalatla faaliyet gösteren sağlayıcıların TOFAŞ ile rekabet etmelerini zorlaştırabilecek ve söz konusu sağlayıcıların büyüyebilme olanaklarının sınırlandırılmasına neden olabilecektir.

(359) Bu açıklamalar ışığında, işlem sonrasında TOFAŞ'ın elde edeceği pazar gücü ve ürün gamı genişliği göz önünde bulundurulduğunda, birleşik teşebbüsün dağıtım ağı ve satış sonrası hizmetler bakımından rakiplerine nazaran avantajlı konuma gelebileceği ve özellikle pazar payının yüksek olduğu hafif ticari araçlar pazarında birleşik teşebbüsün, rakiplerin büyümesini engelleyebilecek kapasiteye ulaşabileceği sonucuna varılmaktadır.

#### **vi) Birleşmenin Önemli Bir Rekabetçi Gücü Ortadan Kaldırması**

(360) Yatay Kılavuz'da; bazı teşebbüslerin faaliyette bulundukları pazarlardaki rekabetçi süreç üzerinde, pazar payları ve benzeri göstergelerin işaret ettiklerinden daha yüksek düzeyde etkiye sahip olabilecekleri gözetilerek bu nitelikteki bir teşebbüsü kapsayan bir birleşme işleminin, özellikle ilgili pazarın yoğunlaşmış olduğu bir durumda, pazarın rekabetçi dinamiklerinde, ciddi ve rekabet karşıtı bir yönde değişikliğe yol açabileceği ifade edilmekte ve değerlendirilen işlemde böyle bir teşebbüsün varlığının araştırılması gerektiği belirtilmektedir. Yatay Kılavuz'da öngörülen bu durum için, pazara henüz girmiş ancak ileride mevcut pazar oyuncuları üzerinde rekabetçi baskı oluşturabilecek bir teşebbüsün işlem taraflarından biri olması durumu örnek verilmiştir. Bunların yanı sıra Yatay Kılavuz'da, inovasyonun önemli olduğu pazarlar bakımından bir birleşmenin birleşik teşebbüsün pazara yenilikler getirme kapasitesini ve güdüsünü artırabileceği, böylelikle de rakipler üzerinde pazara yenilikler getirme hususunda rekabetçi baskı

oluşturabileceği ifade edilmektedir. Benzer şekilde pazarda faaliyette bulunan iki yenilikçi teşebbüs arasında gerçekleşen bir birleşme de etkin rekabeti önemli ölçüde azaltabilecektir.

- (361) Potansiyel rekabet ve inovasyon rekabetinin değerlendirildiği örnek kararlara bakıldığında<sup>175</sup>; ABD’de yürütülen *General Motors/ZF Friedrichshafen* devralma dosyasında Adalet Bakanlığının (DOJ), şikâyetle yer verilen iki ilgili ürün pazarına ilişkin olarak gelecekteki teknolojik gelişmelerin ele alınabilmesi adına, tarafların faaliyet gösterdiği ilgili ürün pazarlarındaki ürünlerin geliştirilmesini ve bu alandaki teknolojik yenilikleri kapsayacak üçüncü bir ilgili ürün pazarı belirleyerek inovasyon rekabetini de ele aldığı görülmektedir. Bir başka karar olan FTC’nin *Synergy* kararında ise FTC, *Synergy*’nin yıkım potansiyeline sahip ürünüyle dosya konusu ilgili ürün pazarında yerleşik oyuncu olan ve kendisini devralacak olan *Steris*’in potansiyel rakibi olduğunu tespit etmiş ve işleme izin verilmemesini talep etmiştir.
- (362) 2017 yılına ait *Dow/DuPont* kararında ise Komisyon, işlemin inovasyon rekabeti üzerindeki etkisini değerlendirirken aynı zamanda potansiyel rekabet bağlamında da değerlendirmelerde bulunmuştur<sup>176</sup>. Kararda kimyasal tarım ürünlerinin üretimi pazarında faaliyet gösteren işlem taraflarının pazarda faaliyet gösteren yalnızca beş küresel oyuncu arasında yer aldıkları, işlem taraflarının faaliyet gösterdikleri pazarda Ar-Ge’nin ve inovasyonun önem arz ettiği, Dow’un ve DuPont’un hem alt pazardaki paylarına ilişkin hem de Ar-Ge harcamalarına ilişkin göstergelerin ortaya koyduğundan daha önemli inovatif teşebbüsler oldukları belirtilmiş ve bu iki güçlü oyuncunun birleşmesinin inovasyon faaliyetlerini azaltacağı sonucuna varılmıştır.
- (363) Devre konu STELLANTIS TR, küresel ölçekte faaliyet gösteren STELLANTIS’in Citroën, Peugeot, Opel ve DS markalarının Türkiye’deki dağıtıcısı konumunda olup gerek küresel anlamda gerekse de Türkiye ölçeğinde yerleşik bir teşebbüs olarak nitelendirilmektedir. Devralan TOFAŞ ise Türkiye’de Fiat, Fiat Professional, Alfa Romeo, Jeep ile FER MAS aracılığıyla dağıtımını yaptığı Maserati ve Ferrari olmak üzere toplamda altı markanın temsilciliğini yürüten yerleşik bir teşebbüstür. Bu nedenle işlem taraflarının, Yatay Kılavuz’da potansiyel rekabet değerlendirmesi bakımından kastedilen türden teşebbüsler olmadıkları, pazarda yerleşik oyuncular oldukları ayrıca hâlihazırda birbirlerinin yakın rakipleri oldukları değerlendirilmektedir. Ayrıca tarafların her ikisinin de hâlihazırda STELLANTIS’in ürünlerinin dağıtıcısı konumunda olmaları, TOFAŞ’ın yerli bir üretici olsa da FCA/PSA birleşmesinin gerçekleştiği 2020 yılından günümüze STELLANTIS bünyesinde yer alan markaların çeşitli modellerini üretmesi gibi hususlar ele alındığında, işlemin gerçekleşmemesi durumunda dahi taraflar arasında üretim ve Ar-Ge anlamında potansiyel ürün rekabetinin oluşmayacağı öngörülmektedir.
- (364) Genelde otomotiv pazarı, özelde ise bu bölümde değerlendirmesi yapılan hafif ticari araçlar pazarı literatürde geleneksel pazarlar olarak adlandırılmakla birlikte, bildirim kapsamında da vurgulandığı üzere özellikle son yıllarda motor teknolojilerinde meydana gelen gelişmelerle birlikte, inovasyonun önem kazandığı pazarlar haline gelmişlerdir. Hafif ticari araçlar pazarının da inovasyon bakımından henüz doymamış bir pazar yapısında olduğu söylenebilecektir. Nitekim hafif ticari araçlar pazarında, binek otomobiller pazarına kıyasla henüz az sayıda elektrikli araç modeli yer edinmiştir. Bu nedenlerle, genellikle ticari faaliyetlerde kullanıldığı yukarıda da tespit olunan hafif

<sup>175</sup> OLGUN B. (2022), *Rekabet Hukuku Perspektifinden Yıkıcı İnovasyon*, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi, No: 382, s.44-49.

<sup>176</sup> HİMMETOĞLU A.Ö. (2020), *Birleşmelerin Kontrolünde İnovasyon Rekabetinin Değerlendirilmesi: AB Uygulamaları Ve Türkiye İçin Öneriler*, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi, No: 362, s.45-50.

ticari araçlarda başta yakıt tüketiminin azaltılmasına, servis ve bakım maliyetlerinin düşürülmesine olumlu katkı sunan elektrikli motorların kullanımının artırılması gibi inovatif gelişmelerin ilgili pazarda rekabetçi baskı oluşturmaları öngörülmektedir. Bununla birlikte, söz konusu rekabetçi baskının işlem sonrasında TOFAŞ üzerinde oluşup oluşmayacağı hakkında bir öngöründe bulunulması mümkün görünmemektedir. Şöyle ki; işlemi takiben TOFAŞ tarafından hafif ticari araçlarda elektrikli motor kullanımı, otonom sürüş gibi çeşitli inovasyonların geliştirilmesi durumunda, söz konusu rekabetçi baskının TOFAŞ'ın rakipleri üzerinde oluşacağı söylenebilecektir. TOFAŞ'ın yerli araç üretim kapasitesinden kaynaklı rekabetçi avantajını, ilerleyen dönemde inovasyon çalışmaları ile artırabileceği de göz önünde bulundurulmalıdır.

- (365) Özetle hafif ticari araçlar pazarının yapısı bir kenara bırakıldığında, işlem taraflarının, işlem öncesinde bünyelerinde bulundurdıkları tüm markaların esasen STELLANTIS'e ait olduğu ve işlem sonrasında da bu durumun değişmeyeceği gerçeğinden hareketle, dosya konusu işlemin inovasyonun engellenmesi bakımından Yatay Kılavuz'da öngörüldüğü türden bir rekabetçi endişe doğurmayacağı kanaatine varılmaktadır.

#### **G.5.2.4.2. Hafif Ticari Araçlar Pazarında İşlemin Tek Taraflı Etkilerine İlişkin Genel Değerlendirme**

- (366) Yukarıda yer verilen bilgiler ve yapılan açıklamalar çerçevesinde, *3,5 ila 6 ton arası hafif ticari araçlar pazarı* bakımından işlem taraflarının pazar payları toplamının 2023 yılında %(.....) oranında kalması ve işlem neticesinde pazarda gerçekleşecek yoğunlaşma değişiminin sınırlı olması nedenleriyle *3,5 ila 6 ton arası hafif ticari araçlar pazarı* bakımından tek taraflı etkilerin ortaya çıkmayacağı değerlendirilmektedir.
- (367) Öte yandan *0 ila 3,5 ton arası hafif ticari araçlar pazarı* bakımından; (i) tarafların sahip olduğu pazar payı toplamının 2023 yılında %(.....) olması, (ii) işlem taraflarınca sunulan ürünlerin fiyat ve özellik bakımından yakın rakip olması, (iii) dağıtım ağı yaygınlığının, ürün çeşitliliğinin, satın alınan aracın yedek parça bulunurluğunun tüketicilerin sağlayıcı değiştirmesi açısından TOFAŞ'a rekabetçi avantaj sağlayacağı, (iv) Türkiye'de hafif ticari araç üretimi gerçekleştiren teşebbüs sayısının azlığı ve ilgili teşebbüslerden sadece FORD OTOSAN'ın üretim bakımından birleşik teşebbüse karşı rekabetçi bir güce sahip olduğu, öte yandan FORD OTOSAN'ın birleşik teşebbüsle arasındaki (aşağıda detaylarına yer verilecek olan) yapısal bağın oluşturabileceği koordinasyon risklerinin bulunduğu ve son olarak (v) işlem sonrasında TOFAŞ'ın rakiplerinin büyümesini engelleyebilecek üretim kapasitesine sahip olması göz önünde bulundurulduğunda tek taraflı etkilere ilişkin rekabetçi endişeler bulunduğu kanaatine varılmaktadır.

#### **G.5.2.4.3. İşlemin Hafif Ticari Araçların Üretimi ve Satışı Pazarlarındaki Koordinasyon Doğurucu Etkileri**

- (368) Ön inceleme safhasında elde edilen bulgular ve yapılan değerlendirmeler çerçevesinde; "*0 ila 3,5 ton arası hafif ticari araçlar*" ve "*3,5 ila 6 ton arası hafif ticari araçlar*" pazarlarında hem TOFAŞ hem de FORD OTOSAN markalarının üretiminin ve/veya dağıtımının ayrı ayrı STELLANTIS/KOÇ HOLDİNG ve FORD/KOÇ HOLDİNG ortak girişimleri tarafından yapılması, KOÇ HOLDİNG'in bu teşebbüslerin ortak kontrolüne sahip olması ve yönetiminde yer alması, ayrıca STELLANTIS TR'nin dağıtım ağının ve Türkiye'de sunduğu markaların TOFAŞ bünyesine dâhil edilecek olması, ilgili pazardaki koşullar ve yoğunlaşma oranları dikkate alınarak işlem nedeniyle ilgili ürün pazarlarında rekabet karşıtı olası koordinasyon risklerinin daha detaylı değerlendirilmesi gerekli görülmüştür. Bu minvalde aşağıda öncelikle TOFAŞ ile FORD OTOSAN arasındaki yapısal bağ ele alınacak, daha sonra ise Yatay Kılavuz

rehberliğinde, bildirilen işlem ilgili ürün pazarlarındaki koordinasyon doğurucu etkileri bakımından incelenecektir.

### i) TOFAŞ ile FORD OTOSAN Arasındaki Yapısal Bağ

- (369) Yapısal bağlar, kısmi çapraz hissedarlıklar, birbirine bağlı yönetim yapıları, ortak yöneticilerin bulunması, ortak bir üçüncü taraf ile kurulan hissedarlıklar, Ar-Ge anlaşmaları, ortak girişimler, stratejik iş birlikleri, ortak sağlayıcılarda hissedarlık gibi çeşitli şekillerde ortaya çıkabilmektedir. Bu türden yapısal bağlar, rakipler arasında rekabete duyarlı bilgilerin değişimine olanak sağlayarak pazar gücünün tek tarafı olarak kullanılmasına ya da zımni iş birliğinin kolaylaştırılmasına zemin hazırlayabilmektedir.<sup>177</sup>
- (370) Bu kapsamda, TOFAŞ ile FORD OTOSAN arasındaki yapısal bağlar incelenmiştir. TOFAŞ'ın faaliyet konusu, binek otomobillerin ve hafif ticari araçların üretimi, ithalatı ve satışı ile çeşitli otomobil yedek parçalarının üretimini içermektedir. TOFAŞ iç pazarda Fiat, Fiat Professional, Alfa Romeo, Jeep ile FER MAS aracılığıyla dağıtımını yaptığı Maserati ve Ferrari olmak üzere toplamda altı markanın temsilciliğini yürütmekte ve ayrıca Ar-Ge merkezi aracılığıyla STELLANTIS bünyesinde bulunan farklı modellerin ürün geliştirme süreçlerinde faaliyet göstermektedir. TOFAŞ anılan faaliyetleri KOÇ HOLDİNG ile STELLANTIS'in ortak kontrolünde yürütmektedir.
- (371) KOÇ HOLDİNG ile FORD'un ortak kontrolünde olan FORD OTOSAN'ın faaliyet alanları ise; otomobil, kamyon ve her türlü motorlu araç ve nakil vasıtalarının tasarımı, imalatı ve montajı, bunların parçalarının ve komponentlerinin tasarımı, üretimi ve montajı ile tüm bu ürünlerin satışı, ithalatı ve ihracatıdır. FORD OTOSAN'ı kontrol eden ana teşebbüsler arasında KOÇ HOLDİNG'in yer alması hasebiyle KOÇ HOLDİNG'in, hem TOFAŞ hem de FORD OTOSAN ortak girişimlerinin tarafı olduğu, bu çerçevede, binek otomobiller ve hafif ticari araçlar pazarında faaliyet gösteren rakip teşebbüsler arasında ortak hissedar aracılığıyla dolaylı bağ bulunduğu anlaşılmaktadır.<sup>178</sup>
- (372) TOFAŞ ve FORD OTOSAN arasındaki yapısal bağlara ilişkin olarak; Kurulun *FCA/PSA* kararında ilgili teşebbüsler arasındaki potansiyel koordinasyon riski detaylı bir şekilde ele alınmış ve işlem taraflarınca bu çerçevede doğan endişelerin giderilmesine yönelik olarak kapsamlı taahhütler verilmiş olup bu taahhütler rekabetçi endişelerin giderilmesi bakımından Kurul tarafından yeterli görülmüştür. Mevcut işlem bakımından, işlem taraflarınca; TOFAŞ'ın yönetim kurulu üyesi olan herhangi bir kişinin FORD OTOSAN'ın yönetim kuruluna atanmayacağı, FORD OTOSAN'ın yönetim kurulu üyesi olan bir kişinin de TOFAŞ'ın yönetim kuruluna atanmayacağı, aynı zamanda güvenlik duvarı tedbirleri kapsamında oluşturulmuş gizlilik politikaları ve gizlilik sözleşmelerine ilişkin olarak *FCA/PSA* kararında sunulan taahhütler çerçevesinde oluşturulan yapının ve işleyişin STELLANTIS TR'nin TOFAŞ'a dâhil olmasının ardından aynı şekilde uygulanmaya devam edeceği ifade edilmiştir.
- (373) Dosya kapsamında elde edilen bilgilerden, TOFAŞ ve FORD OTOSAN'ın yönetim kurullarında yer alan üyelerin tamamıyla farklılaştığı; bununla birlikte TOFAŞ Yönetim Kurulu üyeleri arasında Yönetim Kurulu Başkanı olarak Ömer Mehmet KOÇ'un, FORD OTOSAN Yönetim Kurulu üyeleri arasında ise Yönetim Kurulu Başkanı olarak Ömer Mehmet KOÇ'un kardeşi Ali Yıldırım KOÇ'un olduğu görülmektedir. Bu kapsamda TOFAŞ ile FORD OTOSAN arasında, KOÇ HOLDİNG'in her iki teşebbüste de hissedar

<sup>177</sup> REKABET KURUMU (2019), Rekabet Terimleri Sözlüğü, Gözden Geçirilmiş Altıncı Baskı, Rekabet Kurumu, Ankara, s. 51-52.

<sup>178</sup> FORD OTOSAN'ın %41'lik hissesi FORD'a, %41'lik hissesi KOÇ HOLDİNG'e ait olup, %18'lik hissesi ise halka açıktır.

olmasından kaynaklı olarak Koç Ailesi üyelerinin hem TOFAŞ'ın hem de FORD OTOSAN'ın yönetim kurulunda bulunması şeklinde bir yapısal bağın mevcut olduğu anlaşılmaktadır.

(374) Ek olarak TOFAŞ'tan, KOÇ HOLDİNG Otomotiv Grubu Başkanı (.....)'ün görev kapsamı ile FORD OTOSAN'ın ve TOFAŞ'ın yönetimlerindeki ve karar alma süreçlerindeki rolü hakkında bilgi talep edilmiştir. TOFAŞ'ın cevabi yazısında KOÇ HOLDİNG Otomotiv Grubu Başkanı (.....)'ün görevleri; (.....) olarak sayılmıştır. Cevabi yazıda ek olarak söz konusu kişinin TOFAŞ'ın ve FORD OTOSAN'ın yönetim kurulu üyesi olmadığı, TOFAŞ'ın stratejik ticari kararlarında veya günlük ticari işlerinde herhangi bir doğrudan veya dolaylı etkisinin bulunmadığı ifade edilmiştir. Bu çerçevede holding yapılanmalarında grup başkanı olarak görevlendirilen kişilerin çeşitli raporlama mekanizmalarında görev almasının karşılaşılabilen bir durum olması ile birlikte, işlemin gerçekleşmesi ile TOFAŞ'ın ve hâlihazırda FORD OTOSAN'ın ilgili ürün pazarlarındaki pazar payları değerlendirildiğinde, koordinatör niteliğindeki söz konusu pozisyonun varlığının koordinasyon doğurucu rekabetçi endişelerin artmasında rol oynayabileceği değerlendirilmektedir.

(375) Bildirime konu işlemin değerlendirilmesinde TOFAŞ ile FORD OTOSAN arasındaki dolaylı bağ, TOFAŞ'ın ve FORD OTOSAN'ın yönetim kurullarında aynı aileye mensup kişilerin Başkan sıfatıyla bulunması, ilaveten KOÇ HOLDİNG Otomotiv Grubu Başkanı'nın hem TOFAŞ'a hem de FORD OTOSAN'a dair sorumluluklarının bulunması gibi nedenlerle oluşabilecek etkiler de önem arz etmektedir. Teşebbüslerin karar mekanizmalarında aynı veya ilişkili kişileri görevlendirmelerinin meşru nedenleri olabileceksin de, bu durumun rakip teşebbüsler arasında rekabete hassas stratejik bilgilerin paylaşımı ve sonuç olarak gizli anlaşmaların kolaylaştırılması gibi olumsuz etkileri olabilecektir.<sup>179</sup>

## ii) Pazarın Yapısı ve Simetri

(376) Koordinasyon doğurucu etkilerin, koordinasyonun koşulları üzerinde ortak bir anlayışa varmanın görece kolay olduğu pazarlarda ortaya çıkması daha olasıdır. Bu noktada pazarda faaliyet gösteren teşebbüs sayısı, pazardaki yoğunlaşma oranı, ürünün homojenliği, talebin belirsizliği ve alıcı gücü gibi faktörler belirleyici olabilecektir. Yatay Kılavuz'un 47. paragrafına göre; ilgili pazarda faaliyet gösteren teşebbüsler pazar payları, maliyet yapıları, kapasite düzeyleri ve dikey bütünleşiklik bakımından kendi aralarında ne kadar simetrik bir yapıya sahip olurlarsa, koordinasyonun gerçekleşme olasılığı da o derece yüksektir. Ayrıca yapısal bağlantılar da teşebbüslerin davranışlarını uyumlaştırmalarını teşvik edici unsurlar arasında sayılmaktadır.

(377) Bu kapsamda, hâlihazırda ve işlem sonrasında incelenen pazarlarda simetrik bir yapının bulunup bulunmadığı ve pazarda ortak bir anlayışa varmanın görece kolay olup olmadığı; teşebbüslerin pazar payları ve yoğunlaşma oranları, pazara giriş engelleri, ürünün homojenliği, kapasite, maliyet benzerliği, çoklu pazar ilişkisi, alıcı gücü, talep belirsizliği ve pazardaki büyüme çerçevesinde ele alınmıştır.

### a) Teşebbüslerin Pazar Payları ve Yoğunlaşma Oranları

(378) Pazardaki teşebbüs sayısının az olması veya pazarın yoğunlaşmış olması koordinasyonun etkilerini artıran veya koordinasyon kurulmasını kolaylaştıran unsurlar arasındadır. Hafif ticari araçların brüt ağırlığına göre bir ayrıma gidildiğinde; ODMD verilerine göre, *brüt ağırlığı 0-3,5 ton arası olan hafif ticari araçlar pazarında 15*

<sup>179</sup> ÜNÜBOL, Neyzar (2019), "Avrupa Birliği Rekabet Hukukunda Birbirine Bağlı Yönetim Kurulları", Rekabet Dergisi, Ankara, s.96.

teşebbüsün faaliyet gösterdiği, ancak ilgili pazar bakımından CR4 değerinin 2023 yılında %78,39 olduğu, Tablo 38’de yer alan verilerden de, *brüt ağırlığı 0-3,5 ton arası hafif ticari araçlar pazarında* pazar payı bakımından ilk üç teşebbüs olan STELLANTIS TR, TOFAŞ ve FORD OTOSAN’ın pazar paylarının diğer teşebbüslerin paylarına kıyasla yüksek kaldığı, ayrıca işlem tarafları STELLANTIS TR’nin ve TOFAŞ’ın pazar payları toplamının %(.....) olduğu görülmektedir.

- (379) *Brüt ağırlığı 3,5-6 ton arası olan hafif ticari araçlar pazarı* bakımından ise pazarda dokuz teşebbüsün faaliyet gösterdiği, ilgili pazar bakımından CR4 değerinin 2023 yılında %84,21 olduğu, ilaveten Tablo 37’de yer alan verilerden de pazarın lideri konumunda bulunan FORD OTOSAN’ın 2023 yılında %(.....) pazar payına sahip olduğu, öte yandan işlem tarafları STELLANTIS TR’nin ve TOFAŞ’ın pazar payları toplamının %(.....) olduğu görülmektedir.
- (380) Ek olarak hafif ticari araçlara ilişkin araçların brüt ağırlıkları bakımından ayrıma gidilmediği durumda dahi Tablo 35’ten görülebileceği üzere, ilgili pazar bakımından 2023 yılında CR4 değerinin %78,59 ve işlem taraflarının pazar payları toplamının %(.....) olduğu, ilaveten ilk üç teşebbüs olan FORD OTOSAN, TOFAŞ ve STELLANTIS TR’nin pazar paylarının diğer teşebbüslerin pazar paylarına kıyasla yüksek olduğu anlaşılmaktadır.
- (381) Son olarak pazardaki yoğunlaşma derecesinin ölçülmesi bakımından, HHI değerleri incelendiğinde; Tablo 39’da görülebileceği üzere hafif ticari araçlar pazarının ağırlık bazında alt kırılımlarına yer verilmeden yapılan HHI hesaplamalarında, HHI seviyesinin işlem sonrası durumda 3.000’e yakın bir değerde olduğu, HHI değişiminin ise 983 olarak gerçekleştiği ve Yatay Kılavuz’da uygun görülebileceği belirtilen değerlerin oldukça üzerinde olduğu görülmektedir. Bununla birlikte hafif ticari araçlar pazarının ağırlık bazında alt kırılımlarına yer verilerek yapılan ve Tablo 40’da yer alan HHI hesaplamalarına göre; *0 ila 3,5 ton arası hafif ticari araçlar pazarında* hem işlem sonrası HHI endeksinin 2.000’in üzerinde olduğu hem de endeksteeki değişimin Yatay Kılavuz’da belirtilen 150 eşliğinin çokça üzerinde olduğu; benzer şekilde *3,5 ila 6 ton arası hafif ticari araçlar pazarında* da işlem sonrası HHI endeksinin 2.000’in üzerinde, endeksteeki değişimin de 150 eşliğinin üzerinde olduğu anlaşılmaktadır.
- (382) Bu çerçevede, hafif ticari pazarında ve ilgili pazarın alt kırılımları olan *brüt ağırlığı 0-3,5 ton arası olan hafif ticari araçlar* ve *3,5-6 ton arası olan hafif ticari araçlar* pazarları bakımından pazardaki oyuncu sayısı, işlem taraflarının ve rakip teşebbüslerin pazar payları, yoğunlaşma dereceleri dikkate alındığında ilgili pazarların koordinasyona bağlı rekabetçi endişelerin ortaya çıkmasına elverişli olduğu değerlendirilmektedir.

#### **b) Pazara Giriş Engelleri**

- (383) “Giriş Engelleri” başlıklı bölümde ayrıntısıyla yer verildiği üzere, otomotiv sektöründe faaliyet gösterebilmek için gerekli olan sermaye büyüklüğü, rekabetçi konumu koruyabilmek için önem taşıyan Ar-Ge harcamaları, maliyet avantajı için ihtiyaç duyulan seri üretim kabiliyeti, dağıtım kanalına erişim imkânı, yasal gereksinimler ile tüketicilerin güvenlik, güvenilirlik ve dayanıklılık konularındaki taleplerini karşılayabilme yetisi sektördeki giriş engellerinin yüksek olduğunu ortaya koymaktadır. İlaveten hafif ticari araçlar pazarının kalıplaşmış yapısı, yüksek CR4 seviyesi ve 2019-2023 döneminde ilgili pazara sadece DOĞAN OTOMOTİV’in katıldığı göz önünde bulundurulduğunda pazarın yapısından kaynaklı giriş engellerinin varlığından söz edilebilecektir. Bu çerçevede hâlihazırda hafif ticari araç pazarlarında faaliyeti olmayan teşebbüslerce muhtemel, zamanında ve yeterli düzeyde yeni girişler yapılabilmesinin yüksek giriş engellerinin varlığı nedeniyle olası olmadığı değerlendirilmektedir.

(384) *Brüt ağırlığı 3,5 tona kadar olan hafif ticari araçlar pazarında* işlem taraflarının ve rakiplerin mevcut durumda sundukları, zaman içerisinde pazardan çıkan ve gelecekte pazara girecek olan modellerin sayısı da pazara giriş engellerinin yüksek olup olmadığı hakkında bilgi verebilecek bir diğer göstergedir. Aşağıdaki tabloda 2023 yılında söz konusu pazarda teşebbüslerin piyasaya sundukları modellerin bilgisi verilmektedir.

Tablo 54: Brüt Ağırlığı 0-3,5 Ton Arasındaki Hafif Ticari Araçlar Bakımından Teşebbüslerin 2023 Yılında Piyasaya Sundukları Modellerin Adı ve Sayısı

| Teşebbüs                                                                                  | Model Adı                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Model Sayısı |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| TOFAŞ                                                                                     | Fiat Doblo (0-3,5 ton) (Van)<br>Fiat Fiorino (0-3,5 ton) (Van)<br>Fiat Pratico (0-3,5 ton) (Kamyonet)<br>Fiat Scudo (0-3,5 ton) (Van)<br>Fiat Ulysee (0,3-5 ton) (Minibüs)                                                                                                                                                                            | 5            |
| STELLANTIS                                                                                | Opel Combo (0-3,5 ton) (Van)<br>Opel Vivaro (0-3,5 ton) (Van/Minibüs)<br>Opel Zafira (0-3,5 ton) (Minibüs)<br>Peugeot Expert (0-3,5 ton) (Van/Minibüs)<br>Peugeot Express (0-3,5 ton) (Van)<br>Peugeot Rifter (0-3,5 ton) (Van)<br>Peugeot Partner (0-3,5 ton) (Van)<br>Citroën Jumpy (0-3,5 ton) (Van/Minibüs)<br>Citroën Berlingo (0-3,5 ton) (Van) | 9            |
| FORD OTOSAN                                                                               | Ford Tourneo Courier (0-3,5 ton) (Van)<br>Ford Transit (0-3,5 ton) (Kamyonet)<br>Ford Transit Custom (0-3,5 ton) (Van/Minibüs)<br>Ford Transit Courier (0-3,5 ton) (Van)<br>Ford Ranger (0-3,5 ton) (Pickup)<br>Ford Tourneo Custom (0-3,5 ton) (Minibüs)<br>Ford Tourneo Connect (0-3,5 ton) (Van)<br>Ford Transit Connect (0-3,5 ton) (Van)         | 8            |
| MAİS                                                                                      | Renault Trafic (0-3,5 ton) (Van/Minibüs)<br>Renault Express (0-3,5 ton) (Van)                                                                                                                                                                                                                                                                         | 2            |
| DOĞUŞ                                                                                     | Volkswagen Caddy (0-3,5 ton) (Van)<br>Volkswagen Transporter (0-3,5 ton) (Van/Kamyonet)<br>Volkswagen Amarok (0-3,5 ton) (Pickup)<br>Volkswagen California (0-3,5 ton) (Karavan)<br>Volkswagen Caravelle (0-3,5 ton) (Minibüs)<br>Volkswagen Multivan (0-3,5 ton) (Minibüs)                                                                           | 6            |
| NISSAN                                                                                    | Navara (0-3,5 ton) (Pickup)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 1            |
| TEMSA                                                                                     | Mitsubishi L200 (0-3,5 ton) (Pickup)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 1            |
| MERCEDES                                                                                  | Mercedes-Benz Vito (0-3,5 ton) (Van/Minibüs)                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 1            |
| DOĞAN OTOMOTİV                                                                            | Maxus e-Deliver 3 (0-3,5 ton) (Van)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 1            |
| BORUSAN                                                                                   | Land Rover Defender (0-3,5 ton) (Kamyonet)                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | 1            |
| HYUNDAI                                                                                   | H100 (0-3,5 ton) (Kamyonet)<br>Staria (0-3,5 ton) (Minibüs)                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 2            |
| TOYOTA                                                                                    | Hilux (0-3,5 ton) (Pickup)<br>Proace (0-3,5 ton) (Van)                                                                                                                                                                                                                                                                                                | 2            |
| ÇELİK                                                                                     | Kia Bongo (0-3,5 ton) (Kamyonet)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 1            |
| ISUZU                                                                                     | Isuzu D-Max (0-3,5 ton) (Pickup)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 1            |
| ŞAHSUVAROĞLU                                                                              | DFSK C31 (0-3,5 ton) (Pickup)<br>DFSK C32 (0-3,5 ton) (Pickup)<br>DFSK EC31 (0-3,5 ton) (Pickup)<br>DFSK EC35 (0-3,5 ton) (Pickup)<br>SSANGYONG Musso Grand (0-3,5 ton) (Pickup)                                                                                                                                                                      | 5            |
| Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen veriler kullanılarak dosya kapsamında oluşturulmuştur. |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |              |

(385) Tablodaki bilgilere göre, 2023 yılında, 0-3,5 ton arası hafif ticari araçlarda model sayısı 46 olup bu modellerin 14'ü işlem taraflarınca sunulmaktadır. FORD OTOSAN ile TOFAŞ arasındaki ilişki dikkate alındığında ise bu sayı 22'ye ulaşmakta olup geriye kalan teşebbüslerce sunulan model sayısı 24 olarak gerçekleşmektedir. Bunun yanı sıra, Kurulun FCA/PSA kararındaki bilgiler çerçevesinde 2019 yılında pazardaki model sayısının 44 olduğu, 2023 yılında model sayısının yalnızca 46'ya yükselebildiği gözlemlenmektedir. Bu çerçevede, 2023 yılında rakip teşebbüslerce sunulan modellerin araç türlerine göre sayısı da göz önüne alındığında bu teşebbüslerin sahip oldukları model sayılarının aralarında yapısal bağ bulunan teşebbüsler karşısında düşük kaldığı; ayrıca pazara giriş- pazardan çıkış yapan modeller olmakla birlikte 2019 yılına göre, model sayısında da kayda değer bir artışın olmadığı anlaşılmaktadır. Bu noktada, *brüt ağırlığı 0-3,5 ton arasında olan hafif ticari araçlar pazarına* giriş ve pazardan çıkış yapan model sayısının binek otomobiller pazarı ile kıyaslandığında daha az olduğu belirtilmelidir.

(386) Ayrıca pazarın gelecekteki görünümünü ortaya koyabilmek adına, pazardaki oyunculara bildirim tarihi itibarıyla satışı durdurulan/durdurulması planlanan modeller ile gelecek dönemde pazara sunulması planlanan yeni modeller sorularak aşağıda yer verilen tablolar oluşturulmuştur.

Tablo 55: Satışı Durdurulan/Durdurulması Planlanan Modeller

| Öngörülen Durdurma Tarihi | Araç Türü | Distribütör | Model                  |
|---------------------------|-----------|-------------|------------------------|
| Temmuz 2024               | Van       | (.....)     | (.....)                |
| 3.Çeyrek 2024             | Van       | (.....)     | (.....) <sup>180</sup> |
| Haziran 2024              | Kamyonet  | (.....)     | (.....)                |
| Temmuz 2024               | Kamyonet  | (.....)     | (.....)                |
| Kaynak: Cevabi yazılar.   |           |             |                        |

<sup>180</sup> (.....)

Tablo 56: Gelecek Dönemde Sunulması Planlanan Modeller

| Öngörülen Sunulma Tarihi | Araç Türü | Distribütör | Model   |
|--------------------------|-----------|-------------|---------|
| Eylül 2024               | Van       | (.....)     | (.....) |
| Eylül 2024               | Minibüs   | (.....)     | (.....) |
| Eylül 2024               | Van       | (.....)     | (.....) |
| 1. Çeyrek 2024           | Van       | (.....)     | (.....) |
| 2025                     | Van       | (.....)     | (.....) |
| 2025                     | Van       | (.....)     | (.....) |
| 2025                     | Van       | (.....)     | (.....) |
| Kaynak: Cevabi yazılar.  |           |             |         |

- (387) Tablolarda yer alan bilgilerden sağlayıcı teşebbüslerin modellerinin belli tür donanımlarında satışını durduğu/durdurmayı planladığı ve/veya yeni donanımlarını piyasaya sürmeyi planladığı görölse de bu durumun pazardaki toplam model sayısında önemli derecede bir artış sağlamayacağı görölmektedir. Ancak bu noktada, işlem sonrasında, K0 Projesi kapsamında TOFAŞ tarafından Fiat, Citroën, Peugeot ve Opel markalarının her biri için brüt ağırlığı 3,5 tona kadar olan hafif ticari araçların üretilerek piyasaya sunulmasının planlandığının hatırlatılmasında fayda bulunmaktadır. Zira TOFAŞ tarafından, K0 projesi kapsamında 2024-2032 döneminde toplam (.....).
- (388) Diğer taraftan (.....) ve (.....) tarafından gönderilen görüşlerde, pazara sunulacak yeni modellerin pazarda rekabetçi baskı anlamında olumlu sonuçlar oluşturabileceği düşünölebilecekse de pazardaki teşebbüslerin konumları, model sayısında aralarında yapısal bağ bulunan teşebbüsler lehine olan dağılım, işlem sonucunda pazarda oluşacak yeni yapı ve işlem taraflarının piyasaya sürmeyi planladığı modellerin olacağı bilgisi birlikte ele alındığında rakip teşebbüslerce pazara sunulacak yeni modellerin pazardaki koordinasyon riskini bertaraf etme konusunda yeterli olmayacağı belirtilmiştir. Rakip teşebbüslerce mevcut durumda sunulan ve sunulması planlanan modeller araçların gövde tipi de göz önüne alınarak değerlendirildiğinde, bu teşebbüslerin sahip oldukları model sayılarının aralarında yapısal bağ bulunan teşebbüsler karşısında düşük kaldığı, K0 Projesinin hayata geçirilmesi durumunda aradaki farkın daha da artacağı, bu durumun rakip teşebbüslerin işlemin koordinasyon riskini bozucu bir etki veya rekabetçi baskı yaratma güçlerini sınırlandıracağı değerlendirilmektedir.
- (389) Son olarak, *brüt ağırlığı 3,5 tona kadar olan hafif ticari araçlar pazarındaki* model sayısının binek otomobillere kıyasla daha az olması, pazara giren/pazardan çıkan model sayısının sınırlı olması ve ilgili dönemde en çok satan modellerin genel olarak değişmemesi karşısında pazara girişin daha zor olduğu söylenebilecektir.
- (390) Yukarıdaki değerlendirmeler 3,5 ila 6 ton arası hafif ticari araçlar bakımından yapıldığında, bu pazardaki koordinasyon riskinin brüt ağırlığı 3,5 tona kadar olan araçlara nazaran çok daha fazla olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim *brüt ağırlığı 3,5 ila 6 ton arası hafif ticari araçlar* pazarı çok daha dar bir yelpazede ürün çeşitliliğine sahiptir. Aşağıdaki tabloda 2023 yılında söz konusu pazarda teşebbüslerin sundukları modeller listelenmektedir.

Tablo 57: Brüt Ağırlığı 3,5-6 Ton Arasındaki Hafif Ticari Araçlar Bakımından Teşebbüslerin Sundukları Modellerin Adı ve Sayısı

| Teşebbüs                | Model Adı                                                                                         | Model Sayısı |
|-------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------|
| TOFAŞ                   | Fiat Ducato (3,5-6 ton) (Kamyonet/Van/Minibüs)                                                    | 1            |
| STELLANTIS              | Peugeot Boxer (3,5-6 ton) (Van/Minibüs)<br>Citroën Jumper (3,5-6 ton) (Van)                       | 2            |
| FORD OTOSAN             | Ford Transit (3,5-6 ton) (Kamyonet/Van/Minibüs)                                                   | 1            |
| MAİS                    | Renault Master (3,5-6 ton) (Kamyonet/Van)                                                         | 1            |
| DOĞUŞ                   | Volkswagen Crafter (3,5-6 ton) (Van/Minibüs)<br>Volkswagen Grand California (3,5-6 ton) (Karavan) | 2            |
| MERCEDES                | Mercedes-Benz Sprinter (3,5-6 ton) (Van/Minibüs/Kamyonet)                                         | 1            |
| ISUZU                   | N-Wide (3,5-6 ton) (Kamyonet)                                                                     | 1            |
| IVECO                   | Daily (3,5-6 ton) (Kamyonet/Van)                                                                  | 1            |
| KARSAN                  | Jest (3,5-6 ton) (Minibüs)                                                                        | 1            |
| Kaynak: Cevabi yazılar. |                                                                                                   |              |

(391) Tablodan anlaşılacağı üzere, *3,5 ila 6 ton arası hafif ticari araçlar pazarında* yalnızca 11 model bulunmakta olup bu sayı yıllar itibarıyla büyük bir değişiklik göstermemiştir. İlgili pazarda 2019 yılında 12 model bulunmaktayken; 2020, 2021 ve 2022 yıllarında piyasadaki model sayısı 10, 2023 yılında ise 11 olarak gerçekleşmiştir. Bunun yanı sıra, 2023 yılı itibarıyla pazardaki sınırlı sayıdaki modelin beş tanesi aralarında yapısal bağ olan teşebbüslere aittir. Üstelik “İşlemin Hafif Ticari Araçlar Pazarındaki Tek Taraflı Etkileri” başlığında da ayrıntılı olarak değinildiği üzere, pazarda en çok satılan 10 modelin üst sıralarındaki değişim de oldukça sınırlıdır.

(392) Tablo 57’nin değerlendirmesinde yer verilen olguların ilerleyen süreçte de pazara hâkim olacağı; pazardaki sınırlı tercih imkânının devam edeceği, en çok satılan modeller sıralamasının üst sıralarının kolay kolay değişmeyeceği öngörülmektedir. Nitekim hafif ticari araçlar pazarında faaliyet gösteren teşebbüslere, satışı durdurulan/durdurulması planlanan modeller ile gelecek dönemde pazara sunulması planlanan yeni modeller sorulduğunda; 2023 yılı ve sonrasında yakın tarihli planlamalarında satışının durdurulması yahut pazara sunulması planlanan yeni modellerin olmadığı belirtilmiştir. Dolayısıyla *brüt ağırlığı 3,5 tona kadar olan hafif ticari araçlar pazarı* bakımından yapılan öngörülerin, *3,5-6 ton arası hafif ticari araçlar pazarı* bakımından çok daha katı şekilde gerçekleşmesi beklenmektedir. Bu sebeple ilgili pazar bakımından koordinasyon riskinin çok daha yüksek, pazardaki teşebbüslerden birinin veya daha fazlasının olası bir koordinasyonu rekabetçi baskıyla bertaraf etme ihtimalinin de bir o kadar düşük olduğu değerlendirilmektedir.

### c) Ürünün Homojenliği

(393) Hafif ticari araçlar öncelikli olarak yük taşınması için tasarlanan ve imal edilen motorlu araçlar olup taşıdığı yüke uygun olacak şekilde teknik ve teknolojik özellikler barındırmaktadır. Hafif ticari araçlar, genel olarak, bu kullanım ihtiyacını destekleyecek şekilde gövde tipine ya da yükleme hacmine veya ağırlığına göre alt segmentlere ayrılabilir. Binek otomobillerde ise segmentler gövde tipine ve araç boyutuna göre belirlenmektedir. Bununla birlikte, gövde tipine göre ayrılmış binek otomobiller kendi içerisinde alt segmentlere ayrılabilir. ODMD verileri esas alındığında, hafif ticari araçlardaki segment sayısının binek otomobillere kıyasla daha az olduğu görülmektedir.

(394) Kurulun FCA/PSA kararında da “...*hafif ticari araçları binek otomobiller ve hafif ticari araçlar için ürün farklılaştırma seviyesinin müşterilerin ihtiyaçları doğrultusunda farklı*

*olduğu; binek otomobiller bakımından kullanım amacının yanında donanım, ekipman, opsiyon, renk ve konfor gibi ilave kişisel algıların da bu araçların tercih edilmesinde önemli ölçüde etkili olduğu ve bu faktörlerin de ürünlerin farklılaşmasında rol oynadığı değerlendirilmektedir. Hafif ticari araçlarda ise genellikle kullanım amacının ön planda olduğu ve buna bağlı olarak ürün farklılaştırmasının müşteriler üzerindeki etkisinin sınırlı olduğu...” ifade edilerek hafif ticari araçlarda ürün farklılaştırılmasının olduğu kabul edilmiş ancak tüketici algısı bakımından kullanım amacının öne çıktığı ve farklılaşma seviyesinin binek otomobillere nazaran daha sınırlı olduğu sonucuna varılmıştır. Bu kapsamda FCA/PSA kararında, hafif ticari araçlar pazarının binek otomobillere göre, koordinasyona daha elverişli olduğu değerlendirilmiştir.*

- (395) Nihayetinde yukarıda aktarılan veriler ve yapılan değerlendirmeler, “İlgili Ürün Pazarı” başlığı altında özetlenen pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin görüşleri ve Kurulun FCA/PSA kararındaki tespitleri göz önüne alındığında; binek otomobiller pazarına nazaran hafif ticari araçlar pazarında ürün farklılaştırmasının daha sınırlı olduğu kanaatine ulaşılmaktadır. Böylelikle, Kurulun FCA/PSA kararındaki tespitine paralel olarak, hafif ticari araçlar pazarının binek otomobiller pazarına göre koordinasyona daha müsait olduğu ve bu anlamda riskler barındırdığı sonucuna varılmaktadır.

#### **d) Kapasite**

- (396) Belli bir kapasite ile kurulan iktisadi birimlerin üretim güçlerinin faaliyetleri sırasında kullanılmayan kısmı atıl kapasite olarak adlandırılırken, bir teşebbüsün tasarladığından daha düşük bir üretim ölçeğinde üretim yapması aşırı kapasite olarak tanımlanmaktadır.<sup>181</sup>
- (397) Yatay Kılavuz’un 33. paragrafına göre ürün arzını artırma yeteneğine sahip oyuncular, kapasite kısıtı olan oyunculardan daha güçlü bir rekabet baskısı uygulayabileceklerdir. Yatay Kılavuz’un 34. paragrafına göre ise kapasite kısıtları, daha ziyade homojen ürünlerin söz konusu olduğu pazarlar bakımından önemli kabul edilse de, farklılaştırılmış ürünlerin söz konusu olduğu pazarlar bakımından da ürünler arasındaki ikame derecesine göre önem arz edebilmektedir.
- (398) Kurulun FCA/PSA kararında tarafların kapasite kullanım oranlarına ilişkin yapılan değerlendirmede, üretim kapasitesi ve kapasite kullanım oranı bilgisi sunan *Harbour Report* adlı veritabanından yararlanıldığı belirtilmiştir. Mevcut dosya kapsamında işlem taraflarından *Harbour Report* verileri talep edilmiş olup taraflar 2021 yılı itibarıyla *Harbour Report*’a katılmadıklarını ve bu nedenle veri tabanlarına erişim sağlansa dahi işlem taraflarının verilerinin *Harbour Report*’ta yer almadığını belirtmiştir. Kurulun FCA/PSA kararında atıf yapılan *Harbour Report* ölçümlerine göre, istenen seviyede faaliyet gösteren bir tesisin ideal kapasite kullanım oranının %130 olduğu varsayılmaktadır.
- (399) Nihai inceleme sürecinde, sektör oyuncularından sahip oldukları kapasite ve kapasite kullanım oranları hakkında bilgi talep edilmiş, yerli üretimi olmayan taraflardan Türkiye’de üretim yapmamaları nedeniyle konuya dair bilgi alınamamıştır. Teşebbüslerin cevapları ile yapılan değerlendirmelere aşağıda yer verilmektedir.
- (400) TOFAŞ tarafından kapasite kullanım oranlarına ilişkin olarak; TOFAŞ’ın Türkiye’de yalnızca C segmenti binek otomobil ve 0-3,5 ton hafif ticari araç üretimi gerçekleştirdiği, 2024 yılında %(.....) kapasite kullanım oranı ile (.....) araç üretimi yapılması planlandığı, 2025 yılında ise K0 projesinin hayata geçmesi halinde %(.....) kapasite

<sup>181</sup> Bkz. Rekabet Terimleri Sözlüğü, <https://www.rekabet.gov.tr/tr/Sayfa/Yayinlar/rekabet-terimleri-sozlugu/terimler-listesi>, Erişim Tarihi: 06.06.2024

kullanım oranı ile (.....) araç üretimi gerçekleştirilmesinin planlandığı, K0 projesinin gerçekleşmemesi halinde (.....) belirtilmiştir. Ayrıca TOFAŞ'ın üretim kapasitesinin otomotiv sektörü açısından bir giriş engeli oluşturmadığı, zira Türkiye'ye araç ithal etmenin önünde önemli bir engel bulunmadığı, 2021 yılı itibariyle pandeminin tedarik sürecini geciktirici negatif etkisi ortadan kalktığı için ithal ürünlerin tedarik süreçlerinin daha etkin ve efektif hale geldiği, Renault, Nissan, Mitsubishi, Volkswagen, Mercedes, Toyota gibi birçok otomotiv markasının yıllardır Türkiye'de hafif ticari pazarında üretim yapmadan faaliyet gösterdiği, Türkiye'de üretim tesisi bulunan TOFAŞ'ın dahi 2023 yılı Haziran ayında yerli üretimini sonlandırdığı, Doblo'yu ithal ederek Türkiye'de satışa sunduğu, STELLANTIS TR'nin de Türkiye'de üretim yapmayan ve yurt dışından ithal ettiği araçların satışı yoluyla Türkiye'de faaliyet gösteren teşebbüsler arasında yer aldığı, dolayısıyla Türkiye'de üretim yapılmasının otomotiv piyasası bakımından giriş engeli oluşturmadığı ifade edilmiştir. Ek olarak hâlihazırda Türkiye'de faaliyet gösteren Renault, Nissan, Mitsubishi, Volkswagen ve Daimler gibi küresel oyuncuların, Türkiye dışındaki üretim kapasitelerini kullanarak rahatlıkla Türkiye'ye arz edilen ürün miktarlarını artırebilecekleri belirtilmiştir.

(401) FORD OTOSAN tarafından kapasite kullanım oranları ve tedarik sürecine ilişkin olarak; Türkiye'de satışa sunulmak üzere ithal edilen hafif ticari araçların sipariş edildikten sonra bayilere teslim edilme süresinin aracın Avrupa'dan teslim edilecek olması durumunda (.....) ile (.....) gün arasında sürdüğü, Afrika'dan teslim edilecek olması durumunda ise ortalama (.....) ile (.....) gün sürdüğü, bununla birlikte Türkiye'nin hem Türkiye'de hem de Avrupa'da satışa sunulan hafif ticari araçların üretimi bakımından önemli bir kaynak gücüne sahip olduğu, otomotiv piyasası giriş engellerinin görece yüksek olduğu bir pazar olarak değerlendirilse dahi, yeni yatırımların yapılmasının ve hafif ticari araçlar pazarında Türkiye'nin üretim açısından cazip bir pazar olduğu hususlarının dikkate alınması gerektiği, Türkiye'de binek ve hafif ticari araç üretiminde devlet desteklerinin ve yatırım teşviklerinin bulunduğu, ODMD verilerine göre hafif ticari araçlar pazarının son 10 yıl içerisinde önemli bir gelişim gösterdiği, dolayısıyla FORD OTOSAN'ın sahip olduğu kapasitenin pazarda ek bir giriş engeli yaratmadığı ifade edilmiştir.

(402) Türkiye'de üretimi bulunan FORD OTOSAN'ın ve TOFAŞ'ın kapasitelerini ve kapasite kullanım oranlarını içeren tabloya aşağıda yer verilmektedir.

Tablo 58: FORD OTOSAN ve TOFAŞ'ın Kapasite Bilgileri

| Teşebbüs             | Üretim Yeri | Model                   | Toplam Üretim Kapasitesi |         |         | Kapasite Kullanım Oranı (%) |         |         |
|----------------------|-------------|-------------------------|--------------------------|---------|---------|-----------------------------|---------|---------|
|                      |             |                         | 2021                     | 2022    | 2023    | 2021                        | 2022    | 2023    |
| TOFAŞ <sup>182</sup> | BURSA       | Fiat Doblo+Fiat Fiorino | (.....)                  | (.....) | (.....) | (.....)                     | (.....) | (.....) |
| FORD OTOSAN          | YENİKÖY     | Courier                 | (.....)                  | (.....) | (.....) | (.....)                     | (.....) | (.....) |
|                      |             | New Custom              | (.....)                  | (.....) | (.....) | (.....)                     | (.....) | (.....) |
|                      | GÖLCÜK      | Transit (0-3,5)         | (.....)                  | (.....) | (.....) | (.....)                     | (.....) | (.....) |
|                      |             | Transit (3,5-6)         | (.....)                  | (.....) | (.....) | (.....)                     | (.....) | (.....) |
|                      |             | Custom                  | (.....)                  | (.....) | (.....) | (.....)                     | (.....) | (.....) |
|                      | CRAIOVA     | New Courier             | (.....)                  | (.....) | (.....) | (.....)                     | (.....) | (.....) |

Kaynak: Cevabi yazılar.

<sup>182</sup> (.....) belirtilmiştir.

- (403) Tablodaki kapasite bilgileri ve kapasite kullanım oranları tesis özelinde incelendiğinde; FORD OTOSAN'ın Yeniköy'de üretilen Courirer modelinde (.....), bunun dışında TOFAŞ ve FORD OTOSAN tarafından (.....) görülmektedir.
- (404) Yatay Kılavuz'a göre; koordinasyon içinde bulunan teşebbüsler için, örneğin fiyatları düşürerek, gizli indirimler teklif ederek, kaliteyi ya da kapasiteyi artırarak veya yeni müşteriler kazanmaya çalışarak koordinasyon koşullarına uymamak suretiyle pazar paylarını artırmak genellikle cazip bir seçenektir. Atıl kapasitenin bulunması doğrudan belirleyici bir faktör olmamakla birlikte rakiplere koordinasyondan sapma teşviki vererek, onların koordinasyonu bozma imkânlarını arttırabilecektir. Bu çerçevede TOFAŞ'ın kapasite kullanım oranlarının (.....) olmasının teşebbüsün olası bir koordinasyondan sapma güdüsünün yüksek olacağı şeklinde yorumlanması mümkündür. Ancak K0 projesinin hayata geçirilmesi durumunda TOFAŞ'ın kapasite kullanım oranının artacağı göz ardı edilmemelidir. Böyle bir durumda TOFAŞ'ın koordinasyondan sapma güdüsü azalabilecektir. Ayrıca her ne kadar FORD OTOSAN ile TOFAŞ'ın atıl kapasitelerinin mevcut olduğu ve bundan dolayı koordinasyondan sapma güdülerinin artacağı söylenebilecekse de söz konusu teşebbüsler arasındaki yapısal bağların teşebbüslerin koordinasyondan sapma güdülerini azaltabileceği değerlendirilmektedir.
- (405) Dosya kapsamında edinilen bilgilerden, hafif ticari araç siparişlerinin sistem üzerinden oluşturulmasından araçların bayiye varışı/nihai tüketiciye teslimine kadar geçen ortalama sürenin TOFAŞ yerli üretim hafif ticari araçlar için (.....) gün olduğu, genel olarak ithal araçlarda ise (.....) gün ile (.....) gün arasında değiştiği görülmektedir.

Tablo 59: Tarafların Yerli ve İthal Araçlarının Tedarik Süreleri

| Teşebbüs             | Araç Türü                           | Araç siparişlerinin sistem üzerinden oluşturulması ile araçların bayiye varışı/nihai tüketiciye teslimi arasındaki ortalama süre (gün) |
|----------------------|-------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| TOFAŞ                | Hafif Ticari Araçlar (Yerli Üretim) | (.....)                                                                                                                                |
|                      | Hafif Ticari Araçlar (İthal)        | (.....)                                                                                                                                |
| STELLANTIS TR        | Hafif Ticari Araçlar (İthal)        | (.....) <sup>183</sup>                                                                                                                 |
| Kaynak: Cevabi yazı. |                                     |                                                                                                                                        |

- (406) Aşağıdaki tabloda FORD OTOSAN'ın 2019-2023 dönemindeki tedarik süreleri ayrıca gösterilmektedir.

Tablo 60: FORD OTOSAN'ın Yerli ve İthal Araçlarının Tedarik Süreleri

| Teşebbüs             | Araç Türü                           | Araç siparişlerinin sistem üzerinden oluşturulması ile araçların bayiye varışı/nihai tüketiciye teslimi arasındaki ortalama süre (gün) |         |         |         |         |
|----------------------|-------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|
|                      |                                     | 2019                                                                                                                                   | 2020    | 2021    | 2022    | 2023    |
| FORD OTOSAN          | Hafif Ticari Araçlar (Yerli Üretim) | (.....)                                                                                                                                | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                      | Hafif Ticari Araçlar (İthal-Avrupa) | (.....)                                                                                                                                | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
|                      | Hafif Ticari Araçlar (İthal-Afrika) | (.....)                                                                                                                                | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| Kaynak: Cevabi yazı. |                                     |                                                                                                                                        |         |         |         |         |

- (407) Tablolardan TOFAŞ'ın yerli hafif ticari araç üretimi bakımından ortalama tedarik süresinin FORD OTOSAN'a kıyasla daha kısa olduğu, ithal hafif ticari araçlarda ise

<sup>183</sup> Tarafça, (.....) olarak ifade edilmiştir.

hem TOFAŞ'ın hem STELLANTIS TR'nin, FORD OTOSAN'a göre daha kısa ortalama tedarik sürelerine sahip oldukları görülmektedir. TOFAŞ'ın ve STELLANTIS TR'nin ithal araçlarda tedarik sürelerinin benzerlik taşıdığı, aralarında yapısal bağ bulunan TOFAŞ ve FORD OTOSAN'ın hafif ticari araçlarda yerli üretim araçlara sahip olmaları nedeniyle bu araçları ithal araçlara göre daha kısa sürede tedarik etme şansları olduğu anlaşılmaktadır.

- (408) Sonuç olarak, kapasite kullanımları ile tedarik süreleri bakımından işlem sonrasında oluşacak etkiler hakkında mevcut koşullar çerçevesinde geleceğe yönelik kesin bir yorum yapmak mümkün olmasa da işlemin gerçekleşmesiyle birlikte, kapasite bakımından birleşik teşebbüs ve FORD OTOSAN arasındaki benzerliğin özellikle K0 projesinin hayata geçmesi halinde artacağı ve simetrinin güçleneceği değerlendirilmektedir. Hafif ticari araçlar pazarında Türkiye'de ISUZU'nun ve KARSAN'ın da üretim yaptığı bilinmekle birlikte bu araç üreticilerinin üretim miktarları değerlendirmeye etki etmeyecek kadar düşük olduğundan, Türkiye'de üretimin esas olarak FORD OTOSAN ve TOFAŞ tarafından yapılıyor olması koordinasyon riskini artıran bir unsur olarak görülmektedir. Ek olarak, TOFAŞ'ın kapasite kullanım oranlarının görece düşük olması, koordinasyondan sapma güdüsünü artırıcı olarak yorumlanabilecektir. Öte yandan K0 projesinin hayata geçmesi halinde TOFAŞ'ın kapasite kullanım oranının artacağı ve dolayısıyla koordinasyondan sapma güdüsünün azalabileceği değerlendirilmektedir. Tedarik süreleri bakımından ise, rakiplerin olası bir koordinasyonu bozabilecek nitelikte kısa sürede tedarik imkânlarının mevcut olduğunu gösterir herhangi bir bulgunun varlığından bahsedilememektedir.

#### **e) Maliyet Benzerliği**

- (409) Pazardaki teşebbüsler arasındaki simetriye ilişkin olarak ele alınması gereken bir başka unsur teşebbüslerin maliyet yapılarıdır. Zira benzer maliyet yapılarına sahip olan teşebbüslerin benzer güdülere sahip olması muhtemeldir. Yatay Kılavuz'un 54. paragrafına göre ilgili pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin maliyet yapıları kendi aralarında ne kadar simetrik olursa koordinasyonun gerçekleşme olasılığı da o kadar yüksektir.
- (410) Maliyetlerin benzerliğine ilişkin değerlendirme yapabilmek adına, işlem taraflarından ve FORD OTOSAN'dan, ithal edilen ve/veya ülkemizde üretilen, binek otomobiller ve hafif ticari araçlar bakımından ayrı ayrı olmak üzere maliyet kalemlerine ilişkin bilgi (her bir maliyet kaleminin toplam maliyet içerisindeki oranı ile birlikte) talep edilmiştir. STELLANTIS TR'nin binek otomobiller ve hafif ticari araçlar için ayrı ayrı kayıt tutmadığı belirtilmiş ve STELLANTIS TR açısından veriler binek otomobil ve hafif ticari araç pazarları için birlikte sunulmuştur. TOFAŞ tarafından segment bazlı finansal tablo takibinin maliyet sistemi değişikliği sebebiyle 2020 yılından itibaren Türkiye Finansal Raporlama Standartları'na (TFRS) göre yapıldığı, sunulan bilgilerin de TFRS kayıtlarına göre hazırlandığı belirtilmiştir. FORD OTOSAN tarafından ise yerli araç üretimi maliyet oranlarının yalnızca hafif ticari araçların üretiminin ortalama maliyet oranları olduğu, bununla birlikte ithal araçlara ilişkin sunulan ortalama maliyet oranlarının FORD OTOSAN'ın ithal ettiği tüm binek otomobillerin ve hafif ticari araçların ortalama maliyet oranları olduğu ifade edilmiştir. Cevabi yazılar ışığında hazırlanan ve teşebbüslerin maliyet kalemleri ve bu maliyet kalemlerinin toplam maliyetleri içerisindeki oranlarını gösteren tablolara aşağıda yer verilmektedir.

Tablo 61: TOFAŞ ve STELLANTIS TR'nin 2023 Yılına Ait Maliyet Oranları

| Teşebbüs                     | Maliyet Kalemi                                           | Oran (%) |
|------------------------------|----------------------------------------------------------|----------|
| TOFAŞ <sup>184</sup>         | Direkt malzeme ve ticari mal maliyeti                    | (.....)  |
|                              | Direkt işçilik maliyeti                                  | (.....)  |
|                              | Diğer üretim maliyetleri (enerji, yardımcı malzeme, vb.) | (.....)  |
|                              | Yıpranma ve amortisman maliyeti                          | (.....)  |
|                              | Satış, pazarlama ve dağıtım giderleri                    | (.....)  |
|                              | Genel yönetim ve idari giderler                          | (.....)  |
|                              | Toplam                                                   | 100,00   |
| STELLANTIS TR <sup>185</sup> | Yeni araç iletim maliyetleri                             | (.....)  |
|                              | Satılan malın maliyeti (ithalat maliyetleri dâhil)       | (.....)  |
|                              | Garanti giderleri                                        | (.....)  |
|                              | Pazarlama giderleri                                      | (.....)  |
|                              | Genel giderler (tüm faaliyetlerin ortalaması)            | (.....)  |
|                              | Finansal sonuç (tüm faaliyetlerin ortalaması)            | (.....)  |
|                              | Toplam                                                   | 100,00   |

Kaynak: Cevabi Yazı.

Tablo 62: FORD OTOSAN'ın 2023 Yılına Ait Maliyet Oranları

| Teşebbüs                     | Maliyet Kalemi          | Oran (%) |
|------------------------------|-------------------------|----------|
| Yerli Araç Maliyet Kalemleri | Malzeme                 | (.....)  |
|                              | Değişken pazarlama      | (.....)  |
|                              | İşçilik ve genel üretim | (.....)  |
|                              | Lisans                  | (.....)  |
|                              | Amortisman              | (.....)  |
|                              | Nakliye                 | (.....)  |
|                              | Pazarlama satış         | (.....)  |
|                              | Garanti                 | (.....)  |
|                              | Sabit pazarlama         | (.....)  |
|                              | Kur gelir ve gideri     | (.....)  |
|                              | Yönetim                 | (.....)  |
|                              | Faiz gelir ve gideri    | (.....)  |
|                              | Diğer gelir ve giderler | (.....)  |

<sup>184</sup> Tabloda yer alan maliyet kalemleri ve maliyet oranları teşebbüsün Türkiye'de ürettiği hafif ticari araçlara ilişkindir.

<sup>185</sup> Cevabi yazıda STELLANTIS TR'nin, hafif ticari araç ve binek otomobiller için ayrı ayrı kayıt tutmaması sebebiyle, ilgili verilerin söz konusu pazarlar için birlikte sunulduğu belirtilmiştir.

|                                             |                         |         |
|---------------------------------------------|-------------------------|---------|
|                                             | Ürün geliştirme         | (.....) |
|                                             | Toplam                  | 100,00  |
| İthal Araç Maliyet Kalemleri <sup>186</sup> | İthal araç mal maliyeti | (.....) |
|                                             | Değişken pazarlama      | (.....) |
|                                             | Sabit pazarlama         | (.....) |
|                                             | Kur gelir ve gideri     | (.....) |
|                                             | Garanti                 | (.....) |
|                                             | Nakliye                 | (.....) |
|                                             | Pazarlama satış         | (.....) |
|                                             | Yönetim                 | (.....) |
|                                             | Faiz gelir ve gideri    | (.....) |
|                                             | Diğer gelir ve giderler | (.....) |
|                                             | Toplam                  | 100,00  |
| Kaynak: Cevabi yazı.                        |                         |         |

- (411) Yukarıdaki tablolar incelendiğinde; TOFAŞ'ın ve STELLANTIS TR'nin maliyet kalemleri arasındaki farkların TOFAŞ'ın Türkiye'de üretim yapmasından, STELLANTIS TR tarafından dağıtımı yapılan araçların ise ithal edilmesinden kaynaklandığı anlaşılmaktadır. Buna göre TOFAŞ'ın maliyet kalemleri arasında "direkt malzeme ve ticari mal maliyeti", "direkt işçilik maliyeti" ve "diğer üretim maliyetleri" başlıklı maliyet kalemleri yer alırken STELLANTIS TR'nin maliyet kalemleri daha ziyade araçların ithal edilmesinden kaynaklıdır.
- (412) TOFAŞ'ın ve FORD OTOSAN'ın maliyet kalemleri birlikte incelendiğinde ise her iki teşebbüsün de Türkiye'de üretimlerinin bulunması nedeniyle beklendiği üzere, maliyet yapılarının benzer olduğu görülmektedir. Nitekim 2023 yılında TOFAŞ'ın Bursa tesislerinde Fiat Egea, Fiat Doblo ve Fiat Fiorino üretimi yapılırken; FORD OTOSAN'ın Kocaeli fabrikasında Transit ve Transit Custom, Yeniköy fabrikasında Courier model üretimi yapılmaktadır. Bu çerçevede tablodan, TOFAŞ ve FORD OTOSAN tarafından Türkiye'de üretilen hafif ticari araçların maliyetlerinde en yüksek paya sahip olan kalemin her iki teşebbüs için de "malzeme giderleri" olduğu görülmektedir. "Direkt malzeme ve ticari mal maliyeti"nin TOFAŞ'ın maliyet kalemleri içerisindeki oranının %(.....) olduğu görülürken, "malzeme" maliyetinin FORD OTOSAN'ın maliyet kalemleri arasındaki oranının %(.....) olduğu belirtilmiştir.
- (413) Tablodan görülebileceği üzere, taraflar maliyet kalemlerine ilişkin olarak oldukça farklı sınıflandırmalar kullanmaktadır. Ayrıca STELLANTIS TR hafif ticari araçlar ve binek otomobiller için ayrı ayrı kayıt tutmadığı için ilgili veriler hafif ticari araçlar ve binek otomobiller pazarları için birlikte sunulmuştur. Dolayısıyla sunulan bilgilerden hafif ticari araç ve binek otomobil ayrımı yapılamamaktadır. FORD OTOSAN'ın ithal araç maliyet oranları ise ithal edilen tüm binek otomobil ve hafif ticari araç ortalama maliyetlerine ilişkindir. Sayılan nedenlerle, tarafların maliyet kalemlerinin tümüyle karşılaştırılabilir olması oldukça güçtür. Bu kapsamda, taraflarca dosya konusu ilgili ürün pazarları açısından karşılaştırılabilir bir maliyet verisi sunulamadığından, teşebbüslerin maliyet

<sup>186</sup> Teşebbüsten alınan cevabi yazıda ithal araç maliyet oranlarının ithal edilen tüm binek ve hafif ticari araçlara ilişkin maliyet oranları olduğu belirtilmiştir.

yapılarının benzer olup olmadığı konusunda kesin bir değerlendirme yapılabilmesi mümkün olmamaktadır.

**f) Çoklu Pazar İlişkisi**

- (414) Teşebbüsler, rakiplerle birlikte izleyecekleri ortak stratejinin koşullarına uymalarının kendi menfaatleri bakımından mevcut seçenekler arasında en iyisi olduğuna ikna olmadıkça, ilgili pazarda koordinasyonun sürdürülebilir olmasından bahsedilemeyecektir. Rakipler arasındaki koordinasyonun sürdürülebilirliği ise bu koordinasyondan sapan teşebbüslere karşı diğer teşebbüsler tarafından uygulanabilecek misilleme mekanizmasının inandırıcılığına bağlıdır.
- (415) Yatay Kılavuz'un 62. paragrafına göre misillemelerin, mutlaka sapmanın gerçekleştiği pazarda gerçekleşmesi gerekmektedir. Koordinasyon içindeki teşebbüslerin diğer pazarlarda ticari etkileşimlerinin söz konusu olduğu durumlarda, çeşitli misilleme yöntemlerinin uygulanması mümkün olabilecektir. Misilleme, ortak girişimlerin veya diğer iş birliği yapılanmalarının iptal edilmesi ya da ortak kontrol edilen şirketlerdeki payların satılması dâhil pek çok şekilde gerçekleşebilmektedir.
- (416) Daha önceki kısımlarda verilen bilgilerden görülebileceği üzere, gerek işlemin tarafları gerekse de sektördeki rakipleri hem binek otomobiller hem de hafif ticari araçlar pazarında ve bu pazarların alt pazarlarında birbirleriyle rekabet halindedirler. Dolayısıyla çoklu pazar ilişkisinin dosya kapsamında mevcut olduğu, bu bağlamda rakipler arasında gerçekleştirilecek bir koordinasyon bakımından misilleme mekanizmalarının uygulanmasının mümkün olabileceği söylenebilecektir.

**g) Alıcı Gücü**

- (417) Koordinasyonun sürdürülebilirliği bakımından dikkate alınabilecek bir diğer faktör müşterilerin dengeleyici bir alıcı gücüne sahip olup olmadığıdır. Yatay Kılavuz'da dengeleyici alıcı gücü, müşterilerin büyüklükleri, sağlayıcı açısından önemli olmaları ve alternatif sağlayıcılara geçme becerileri sayesinde ticari işlem yaparken sağlayıcıları karşısında elde ettikleri pazarlık gücü olarak tanımlanmaktadır. Müşterilerin önemli bir alıcı gücüne sahip olduğu hallerde, çok yüksek pazar payına sahip sağlayıcı teşebbüsler dahi etkin rekabeti önemli ölçüde azaltamayacaklardır. Bununla birlikte Yatay Kılavuz'un 96. paragrafına göre birleşme işleminin yaratacağı yüksek fiyatlardan sadece pazarlık gücüne sahip sınırlı bir müşteri kitlesi korunabiliyorsa, işlemin yaratacağı rekabeti sınırlayıcı etkileri dengeleyici bir alıcı gücünden bahsetmek mümkün olmayacaktır.
- (418) Bu çerçevede Türkiye'deki distribütörlerin yıllık bazda en çok satış yaptıkları ilk 10 müşteri ile bu müşterilere yapılan satışların ilgili yıldaki toplam satışlarına oranı hakkında bilgi talep edilmiştir. Teşebbüslerin yanıtlarına göre hazırlanan tablo aşağıda yer almaktadır.

Tablo 63: 2019-2023 Dönemi 0-3,5 Ton Hafif Ticari Araçlar Pazarındaki Teşebbüslerin İlk 10 Müşterisine Satışlarının Toplam Satışları İçindeki Payı (Adet Bazında, %)

| Teşebbüs      | İlk 10 Müşteriye Yapılan Satışların Toplam Satışlar İçindeki Payı |         |         |         |         |
|---------------|-------------------------------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|
|               | 2019                                                              | 2020    | 2021    | 2022    | 2023    |
| TOFAŞ         | (.....)                                                           | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| STELLANTIS TR | (.....)                                                           | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| FORD OTOSAN   | (.....)                                                           | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| HYUNDAI       | (.....)                                                           | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| MAİS          | (.....)                                                           | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| DOĞUŞ         | (.....)                                                           | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |

Kaynak: Teşebbüslerin gönderdiği bilgiler kullanılarak dosya kapsamında yapılan hesaplamalar.

Tablo 64: 2019-2023 Dönemi 3,5-6 Ton Hafif Ticari Araçlar Pazarındaki Teşebbüslerin İlk 10 Müşterisine Satışlarının Toplam Satışları İçindeki Payı (Adet Bazında, %)

| Teşebbüs      | İlk 10 Müşteriye Yapılan Satışların Toplam Satışlar İçindeki Payı |         |         |         |         |
|---------------|-------------------------------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|
|               | 2019                                                              | 2020    | 2021    | 2022    | 2023    |
| TOFAŞ         | (.....)                                                           | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| STELLANTIS TR | (.....)                                                           | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| FORD OTOSAN   | (.....)                                                           | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| MAİS          | (.....)                                                           | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |

Kaynak: Teşebbüslerin gönderdiği bilgiler kullanılarak dosya kapsamında yapılan hesaplamalar.

(419) 0-3,5 ton ve 3,5-6 ton hafif ticari araç pazarlarındaki teşebbüslerin ilk 10 müşterisine satışlarının toplam satış adetleri içerisindeki payları incelendiğinde, söz konusu payların genel olarak teşebbüslerin toplam satışlarının yarısından azına ve kimi teşebbüsler bakımından daha yüksek veya daha düşük oranlara tekabül ettiği görülmektedir. Bu çerçevede teşebbüslerin ilk 10 müşterisinden kaynaklı dengeleyici alıcı gücünden bahsetmek mümkün görünmemektedir.

(420) Dengeleyici alıcı gücünün varlığına dair daha kapsamlı bir değerlendirme yapabilmek adına, teşebbüslerden filo müşterilerine yapılan satışların miktarına ve bu satışlar kapsamında sağlanan indirimlere ilişkin bilgiler talep edilmiştir. Bu kapsamda öncelikle Tüm Oto Kiralama Kuruluşları Derneğinin (TOKKDER) 2023 yılına ait sonuçların derlendiği TOKKDER Operasyonel Kiralama Sektör Raporu<sup>187</sup> incelenmiştir. Anılan raporda filo kiralama sektöründe faaliyet gösteren teşebbüslerin 2023 yılı toplam tahmini araç sayısının 254 bine ulaştığı, en çok kiralanan araç markalarında ilk üç sıranın Renault, Fiat ve Toyota'ya ait olduğu, segment bazlı en çok tercih edilen araç sıralamasında ise C segmentinin %47,5, B segmentinin %29,2, D segmentinin %11,7,

<sup>187</sup> <https://tokkder.org/tokkder-dergi/3139>, Erişim Tarihi: 07.06.2024

hafif ticari araç segmentinin ise %6,9 paya sahip olduğu görülmektedir. Bu çerçevede, filo araç parkında hafif ticari araçların binek otomobillere göre daha az yer aldığı ve bu nedenle hafif ticari araçlar pazarında filo müşterilerinin dengeleyici alıcı gücü oluşturma güçlerinin düşük olduğu değerlendirilmektedir.

- (421) Aşağıdaki tabloda ise 2023 yılında hafif ticari araçlar pazarında faaliyet gösteren teşebbüslerin toplam satışları içerisindeki filo satışlarının ağırlığı gösterilmektedir.

Tablo 65: Hafif Ticari Araçlarda 2023 Yılı Filo Satış Oranları (%)

| Teşebbüs                                     | Filo Satışlarının Payı (0-3,5 Ton) | Filo Satışların Payının (3,5-6 Ton) |
|----------------------------------------------|------------------------------------|-------------------------------------|
| TOFAŞ                                        | (.....)                            | (.....)                             |
| STELLANTIS TR                                | (.....)                            | (.....)                             |
| FORD OTOSAN                                  | (.....)                            | (.....)                             |
| MAİS                                         | (.....)                            | (.....)                             |
| MERCEDES-BENZ                                | (.....)                            | (.....)                             |
| Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen bilgiler. |                                    |                                     |

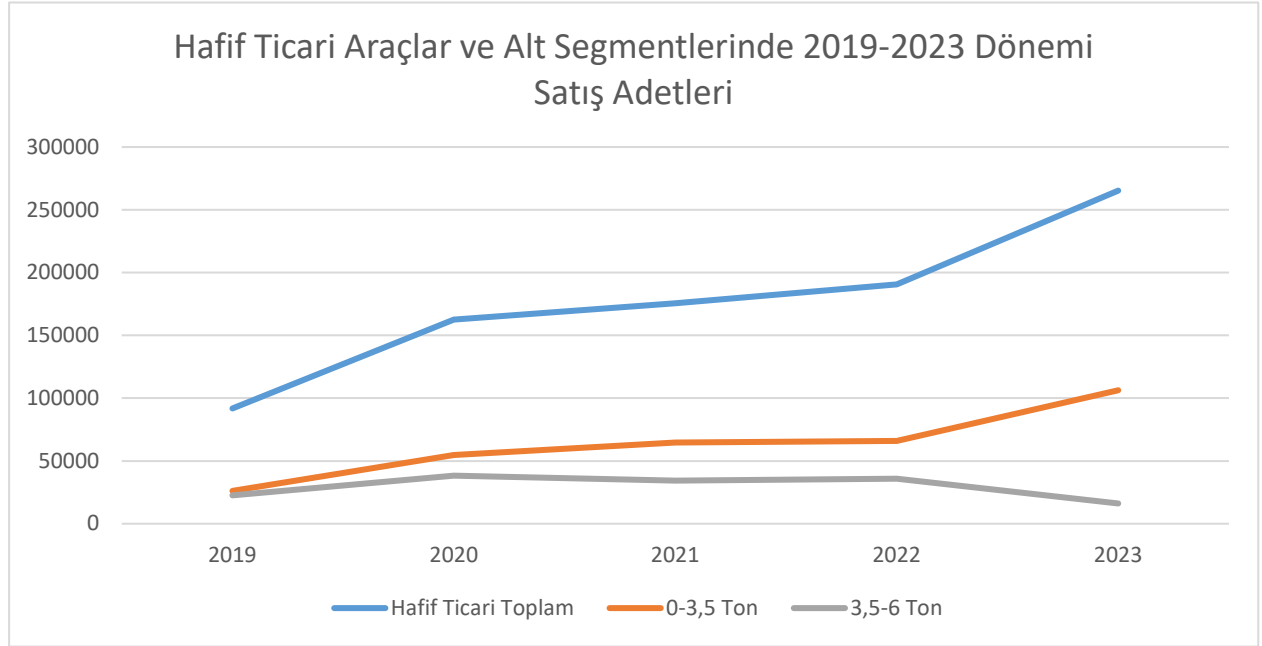
- (422) Tablodan, ilgili teşebbüslerin hafif ticari araçlar bakımından filo satışlarının, toplam satışları içerisinde düşük paya sahip olduğu görülmektedir. Teşebbüslerin toplam satışları içerisindeki filo satış oranları, kiralama hizmetlerinde hafif ticari araçların daha az tercih edildiğini gösteren TOKKDER verileri ile birlikte değerlendirildiğinde, filo kiralama hizmeti sunan teşebbüslerin araç alım koşullarını belirleyebilme güçlerine sahip olmadıkları anlaşılmaktadır. Alıcıların dikey bütünleşmeye giderek üst pazarda faaliyet göstermeleri ya da alımlarını üst pazara girmeye niyetli olan başka bir teşebbüse kaydırarak pazara yeni teşebbüslerin girmesini teşvik etmeleri gibi durumların muhtemel olmadığı değerlendirilmektedir. Bu kapsamda, *brüt ağırlığı 3,5 tona kadar olan hafif ticari araçların ve brüt ağırlığı 3,5-6 ton arası hafif ticari araçların üretimi ve satışı pazarında dengeleyici bir alıcı gücünden söz edilememektedir.*

#### **h) Talep Belirsizliği ve Pazardaki Büyüme**

- (423) Yatay Kılavuz'un 51. paragrafına göre ilgili pazardaki ekonomik ortam ne kadar az karmaşıksa ve ne kadar istikrarlı bir yapıdaysa, teşebbüslerin koordinasyon koşullarına ilişkin ortak bir anlayışa varmaları da o derece kolay olacaktır. Buna göre, arz ve talep koşullarının sürekli değişiklik gösterdiği duruma kıyasla daha istikrarlı olduğu bir pazarda fiyat koordinasyonu içine girilmesi daha kolaydır. Dalgalı talep, pazara girişlerin kolay olması, ilgili pazarın mevcut durumu gibi unsurların pazarın koordinasyonu mümkün kılacak kadar istikrarlı olmadığına işaret ettiği ifade edilmektedir. Teknolojik gelişmelerin etkisi de bu kapsamda dikkate alınabilecek olmakla birlikte söz konusu etkilere ilişkin bir öngöründe bulunmak kimi zaman güçtür.
- (424) "Sektöre İlişkin Bilgiler" başlıklı bölümde 2023 yılının Ocak-Aralık döneminde otomobil ve hafif ticari araçlar pazarının bir önceki yılın aynı dönemine göre %57,4 büyüdüğü, pazarda 1.232.635 adet satış gerçekleştiği, hafif ticari araç satışlarının ise %39,2 artarak 265.294 adede ulaştığı belirtilmiştir. Ek olarak elektrikli otomobil satışlarının tüm otomobil satışları içerisindeki payının giderek arttığı, elektrikli otomobillerde ÖTV matrah sınırının yukarı çekilmesinin bu durumu olumlu etkilediği, 2023 yılında satılan tam elektrikli otomobil sayısının 65.562'e ulaştığı ifade edilmiştir. Bununla birlikte, elektrikli araç satışlarında yaşanan artışın rekabet açısından olumlu yanlarından birinin de pazara giren oyuncu sayısının artması olduğu belirtilmiştir.

(425) Aşağıdaki grafikte 2019-2023 döneminde hafif ticari araçlarda ve alt segmentlerinde satış adetleri gösterilmektedir.

Grafik 8: Hafif Ticari Araçlar ve Alt Segmentlerinde 2019-2023 Dönemi Satış Adetleri



Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen bilgiler.

(426) Grafikte dikkat çeken husus, hafif ticari araç toplam satışları ile 0-3,5 ton arası hafif ticari araç satışlarının birbirine benzer hareket etmesine rağmen 2022 yılından sonra 3,5-6 ton hafif ticari araçlardaki satışların düşmesidir. Bu durumun 3,5-6 ton arası hafif ticari araçlar içerisinde en çok satılan model olan (.....)'te 2023 yılında yaşanan tedarik sıkıntılarından kaynaklandığı değerlendirilmektedir. Öte yandan pazardaki bu seyir karşısında talebin dalgalı ve değişken olduğundan bahsetmek mümkün görünmemektedir.

(427) Sonuç olarak, 2019 yılından itibaren brüt ağırlığı 3,5 tona kadar olan hafif ticari araçlar pazarındaki satışların istikrarlı bir şekilde arttığı, 3,5-6 ton arası hafif ticari araç satışlarında 2023 yılında görülen düşüşün ise tedarik sıkıntılarından kaynaklı geçici bir durum olduğu, dolayısıyla pazardaki talebin değişken olmadığı değerlendirilmektedir. Bununla beraber, sektöre yenilik getiren elektrikli ve hibrit araçlara dönüşümün hafif ticari araçlar pazarı özelinde henüz pazara girişleri artırıcı nitelikte rol oynadığı söylenemeyecekse de gelecekte elektrikli ve hibrit araçların kullanımının artacağı ve pazara girişlerin de bu durumdan etkileneceği öngörülmektedir.

### iii) Pazardaki Oyuncuların Geçmiş Davranışları

#### a) Fiyat Güncelleme Tarihleri

(428) Dosya kapsamında, bildirim konu işlemin taraflarından ve sektörde faaliyet gösteren teşebbüslerden fiyat güncelleme tarihleri ve güncelledikleri fiyat bilgisi istenmiş olup hafif ticari araçların fiyat güncelleme tarihlerine ilişkin olarak elde edilen bilgiler çerçevesinde;

- TOFAŞ'ın hafif ticari araç fiyatlarını ağırlıklı olarak her ayın (.....) olmakla birlikte kimi zaman ayın (.....) belirli bir düzene tabi olmaksızın güncellediği,
- STELLANTIS TR'nin hafif ticari araç fiyatlarını çok büyük oranda her ayın (.....), nadiren de ilgili ayın (.....) güncellediği,

- FORD OTOSAN'ın hafif ticari araç fiyatlarını 2021 ve 2022 yıllarında genellikle her ayın (.....), 2023 yılında ise her ayın (.....) güncellediği,
- ÇELİK'in hafif ticari araç fiyatlarını genel olarak her ayın (.....) ve kimi zaman ayın (.....) güncellediği,
- DOĞAN'ın Maxus markasına ait hafif ticari araçların fiyatlarını ayın çeşitli tarihlerinde güncellediği,
- DOĞUŞ'un hafif ticari araç fiyatlarını her ayın (.....) haftasında çeşitli tarihlerde olmakla birlikte genellikle ayın (.....) güncellediği,
- HYUNDAI'nin hafif ticari araç fiyatlarını genellikle her ayın (.....) güncellediği,
- IVECO'nun hafif ticari araç fiyatlarını her ayın (.....) içinde çeşitli tarihlerde güncellediği,
- MAİS'in başlıca hafif ticari araç fiyatlarını genellikle her ayın (.....) ve (.....) güncellediği,
- MERCEDES'in hafif ticari araç fiyatlarını 2022 ve 2023 yıllarında (.....) büyük ölçüde aynı olmakla birlikte çeşitli tarihlerde güncellediği,
- NISSAN'ın hafif ticari aracı Navara'nın fiyatını 2019 ila 2022 yılları arasında muhtelif tarihlerde güncellediği,
- TOYOTA'nın hafif ticari araç fiyatlarını genellikle ayın (.....), kimi zaman da ayın (.....) güncellediği

görülmektedir.

(429) Yukarıda yer verilen bilgilerden, hafif ticari araçlar pazarında faaliyet gösteren teşebbüslerin araç fiyatlarını büyük oranda her ayın (.....) günü veya (.....) haftası güncelledikleri anlaşılmaktadır. TOFAŞ'ın fiyat güncelleme tarihlerinin sektördeki eğilime paralel bir şekilde seyretmesine karşın ayın (.....) kez fiyat güncellemesi gerçekleştirebildiği, diğer yandan STELLANTIS TR'nin fiyat güncelleme tarihleri sektördeki eğilimle benzer olmakla birlikte arada sırada (.....) fiyatlarını güncelleyebildiği gözlemlenmektedir. FORD OTOSAN'ın fiyat güncelleme tarihlerinin diğer distribütörlere benzer şekilde 2021 ve 2022 yıllarında genel olarak ayın (.....), 2023 yılında genellikle ayın (.....) tekabül ettiği görülmektedir. Bildirim sahiplerince de belirtildiği üzere, fiyat güncellemeleri normal şartlar altında ayda bir kez gerçekleştirilmektedir. Öte yandan KDV, MTV ve ÖTV değişiklikleri ile döviz kurlarında meydana gelen dalgalanmaların araç fiyatlarına etki edebileceği, söz konusu gelişmelerin fiyatların güncelleme tarihini ve sıklığını değiştirebileceği ve bu faktörlerin sektördeki oyuncuların tümünü ilgilendirdiği değerlendirilmektedir. Dolayısıyla, teşebbüslerin aylık liste fiyatlarına yansıyabilecek olan vergi, ithalat, döviz kuru, enflasyon vb. makroekonomik gelişmelerin distribütör, marka ve model fark etmeksizin sektörün geneline yayılacak etkileri olabilecektir. Anılan nedenlerle; TOFAŞ, STELLANTIS TR ve FORD OTOSAN dâhil olmak üzere sektörün genelinde fiyat güncelleme tarihleri ve sıklıkları açısından bir benzerlik olduğu görülmektedir. Ancak bu benzerliğin pazarda koordinasyonun varlığını ortaya koyduğu söylenemeyecektir.

#### **b) Sektöre İlişkin Kurul Kararları**

(430) Otomotiv sektörü münferit başvurular kapsamında ya da resen Kurulun gündemine gelmiş ve bu sektördeki teşebbüslerin davranışları 4054 sayılı Kanun kapsamında değerlendirmeye tabi tutulmuştur. Bu kararların bir kısmı menfi tespit/muafiyet verilmesini içerirken bir kısmı Kanun'un 4. maddesinin ihlal edilip edilmediğine ilişkindir. Öne çıkan Kurul kararlarına ilişkin bilgilere aşağıda yer verilmektedir:

- Kurulun 18.04.2011 tarihli ve 11-24/464-139 sayılı kararında; otomotiv pazarında faaliyet gösteren çeşitli teşebbüslerin stok, hedef, satış ve fiyat stratejisine ilişkin bilgilerin paylaşımına yönelik görüşmelerinin Kanun'un 4. maddesine aykırılık teşkil ettiğine hükmedilmiş olup yapılan incelemelerde binek otomobil ve hafif ticari araç pazarlarındaki ilk 12 oyuncunun pazar payları toplamının %80'in ve hafif ticari araçlar pazarında ilk dört teşebbüsün pazar paylarının toplamının %70'in üzerinde olması sebebiyle pazarın daha çok oligopol niteliği taşıdığı ve söz konusu pazarda koordinasyonun daha kolay gerçekleştirileceği tespitlerine yer verilmiştir.
- Kurulun 07.12.2011 tarihli ve 11-60/1559-552 sayılı kararında; FORD OTOSAN'ın ve TOFAŞ'ın ortak araç taşıma hizmeti almalarına ilişkin ayrı ayrı yaptıkları anlaşmalar kapsamında maliyetlerinin benzeşmesi suretiyle uyumlu eylem olasılığının bulunup bulunmadığı irdelenmiş, araç taşıma maliyetlerinin toplam ürün maliyetleri içindeki payının çok düşük olduğu, bu bahisle olası maliyet benzerliğinin fiyat koordinasyonuna yol açma olasılığının zayıf görüldüğü sonucuna ulaşılmış, FORD OTOSAN'ın ve TOFAŞ'ın alım pazarında pazar paylarının %30'a ulaştığı ancak bu payın rakiplerinin araç taşıma hizmetine ulaşmalarını sınırlamasına ya da nakliye firmalarının ürün çeşitliliğini azaltmasına yetmeyeceği kanaatine varılmıştır.
- Kurulun 24.12.2015 tarihli ve 15-45/755-277 sayılı bireysel muafiyet verilmesi kararında; TOFAŞ, FCA ve PSA arasında hafif ticari aracın geliştirilmesinde ve üretiminde iş birliğini içeren protokole konu Fiat Fiorino, Peugeot Bipper, Citroen Nemo araçlarının aynı üretim sürecinde üretilmesi sonucunda tarafların üretim maliyetlerinin benzer hale gelmesi ve üretim maliyetlerinin araçların vergisiz perakende satış fiyatlarının yaklaşık %80'ini teşkil etmesi nedeniyle, protokolün fiyat açısından taraflar arasında koordinasyona yol açabileceği değerlendirmelerden birini oluşturmuştur.
- Kurulun 28.02.2019 tarihli ve 19-10/115-46 sayılı kararında; Ağustos 2018 döneminde döviz kurlarındaki artışla birlikte, otomotiv pazarının ciddi bir daralma yaşadığı ve bu daralmanın üstesinden gelebilmek ve pazarı canlandırabilmek amacıyla ÖTV ve KDV indirimlerinin yapıldığı, anılan düzenlemenin soruşturma tarafları üzerindeki etkileri incelendiğinde, pazarın daralmaya başlamasıyla beraber teşebbüslerin yoğun bir rekabet içine girdikleri, bu rekabetin ÖTV ve KDV indirimlerinden olumlu yönde etkilendiği değerlendirilmiş ve yapılan incelemelerde Kanun'un 4. maddesinin ihlal edildiğine ilişkin bir bulguya ulaşılamadığına hükmedilmiştir.
- Kurulun, Otomotiv Sanayii Derneği (OSD) tarafından kamuya sunulan bilgilerin kapsamının genişletilmesine yönelik menfi tespit/bireysel muafiyet verilmesi talebinin incelendiği 21.10.2021 tarihli ve 21-51/714-355 sayılı kararında; OSD tarafından toplanması ve paylaşılması planlanan veri kırılımları bazındaki kümülatif üretim ve ihracat bilgilerinin teşebbüslerin satış ve fiyatlama kararlarına etki edecek nitelikte olmadığı; söz konusu bilgilerin toplanmasının ve paylaşılmasının koordinasyon doğurucu nitelikte olmadığı ve pazarın kapanması sonucunu doğurmayacağı anlaşıldığından rekabeti kısıtlamayacağı, bu nedenle bildirim konusu işlemin 4054 sayılı Kanun'un 8. maddesi uyarınca menfi tespit belgesi alabileceği sonucuna ulaşılmıştır.
- Kurulun 17.08.2023 tarihli ve 23-39/723-247 sayılı kararında; hafif ve orta sınıf ile ağır vasıta ticari araç sektöründe faaliyet gösteren teşebbüslerin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal ettikleri iddiası değerlendirilmiş olup incelenen

teşebbüslerin rekabeti engelleyen nitelikte bir bilgi değişimine taraf olduğuna yönelik herhangi bir bulguya rastlanmadığı kanaatine varılmıştır.

- (431) Yukarıdaki karar özetlerinde değinildiği üzere; Kurul tarafından sektörün kendine has dinamikleri, tüketici davranışları ve pazardaki teşebbüslerin konumu göz önüne alınarak pazarın koordinasyon riskine elverişli olduğu, üretim/tedarik süreçlerinin teşebbüsler açısından benzer maliyetler ortaya çıkarabildiği ve dolayısıyla taraflar arasında koordinasyona yol açabileceği değerlendirilmiştir. Dahası, 2011 yılında soruşturma tarafı teşebbüsler arasında stratejik bilgilerin paylaşımını içeren görüşmeler ihlal olarak değerlendirmiştir. Diğer taraftan, 2023 yılında yapılan önaraştırma neticesinde alınan karar kapsamında; sektörün işleyiş şekli gereği sektörde faaliyet gösteren teşebbüslerin, rakiplerin fiyatlarını pazar araştırmalarıyla yakından takip edebildiği, ek bir çabaya ihtiyaç duymadan – müşteriler aracılığıyla – pazardaki diğer oyuncuların fiyat teklifleri hakkında bilgi sahibi olabildikleri, müşterilerin daha iyi bir fiyat teklifi almak ve pazarlık gücünü artırmak amacıyla bir teşebbüsten aldığı fiyat teklifini diğer teşebbüsle paylaştığı bir pazarlık düzeninin son derece yaygın olduğu değerlendirilmesi yapılmıştır. Her ne kadar sektörün koordinasyon riskine elverişliliğinin ve şeffaf yapısının çeşitli kararlarda gündeme geldiği görülse de yakın zamanda sektörde bir rekabet ihlali tespit edilmemiştir.

#### iv) Şeffaflık

- (432) Yatay Kılavuz'un 46. paragrafına göre, kritik verilerin kamuya açık olması, teşebbüs birlikleri aracılığıyla bilgilerin değiş tokuş edilmesi veya çapraz hissedarlıklar ya da ortak girişimler yoluyla bilgi paylaşımları koordinasyona varılmasında yardımcı olan etkenlerdir. İlgili pazarın koşulları ne kadar karmaşıksa, koordinasyonun koşullarına ilişkin ortak bir anlayışa varmak için gerekli şeffaflık ve iletişim ihtiyacı da o derece artmaktadır. Bu kapsamda, aşağıda öncelikle kamuya açıklanan liste fiyatlarına ve sektör oyuncularının fiili fiyatlarının yayınladıkları liste fiyatlarından ne ölçüde farklılaştığının anlaşılabilmesi adına sektördeki indirim uygulamalarına, ardından teşebbüs birlikleri ODMD ve OSD tarafından paylaşılan bilgilere ilişkin açıklamalara yer verilmektedir.

#### a) Teşebbüslerin İnternet Sitelerinde Yayımlanan Perakende Satış Fiyatı Bilgileri

- (433) Pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin internet siteleri incelendiğinde, genel olarak her bir model için donanım, şanzıman tipi, yakıt tipi bakımından ayrı ayrı olmak üzere tavsiye edilen liste fiyatı ile tavsiye edilen kampanyalı fiyatın yayımlandığı görülmektedir. Bahse konu durum, pazarın şeffaflığını artıran bir unsurdur.
- (434) Öte yandan, bildirim sahipleri tarafından fiyatlandırma stratejisi ile ilgili olarak; bayilerine toptan satış fiyatları temel alınarak önerilen yeniden satış fiyatının; teşebbüsün satış hacmi ve kârlılık hedeflerine ulaşmak için ürün ve dağıtım maliyetleri, hedeflenen rekabet ve özellikle döviz kuru olmak üzere ekonomik ortamın dikkate alınarak belirlendiği, ticari duruma göre müşteri kredi teşviki, takas desteği, nakit ödeme desteği gibi ek aksiyonların sunulabildiği, bayilere veya satış hacmine bağlı uygulanan indirimlerle tavsiye edilen satış fiyatından farklılaşan nihai fiyatların oluşabileceği belirtilmiştir. Bu durumda özellikle daha çok ticari aktörlere (B2B - işletmeler arası) yapılan ve filo satışlarına uygulanan indirimler gündeme geldiğinden hafif ticari araç satışları bakımından önem teşkil eden satış hacmine dayalı uygulamalar nedeniyle filo şirketlerine yapılan satışlar değerlendirilmiştir. 2023 yılında TOFAŞ'ın 0-3,5 ton arası hafif ticari araç satışlarının %(.....)'inin; 3,5-6 ton arası hafif ticari araç satışlarının %(.....)'unun filo kanalına yapıldığı belirtilmiştir. STELLANTIS

TR'nin ise, 2023 yılında 0-3,5 ton arası hafif ticari araç satışlarının %(.....)'inin; 3,5-6 ton arası hafif ticari araç satışlarının %(.....)'inin filo kanalına yapıldığı belirtilmiştir.

- (435) Bu kapsamda, bildirim sahiplerince de dile getirildiği üzere, tavsiye edilen satış fiyatı ile fiili fiyatların, bayilere veya satış hacmine bağlı uygulanan indirimlere göre değiştiği kabul edilebilecekse de indirimler nedeniyle fiili fiyatların liste fiyatından ne ölçüde farklılaştığı "İndirim Uygulamaları" başlığı altında incelenmiştir.

#### **b) İndirim Uygulamaları**

- (436) Pazarın şeffaflığı açısından, tedarikçiler tarafından tavsiye edilen yeniden satış fiyatları kamuya ilan ediyor olsa da nihai satın alım fiyatının kamuya ilan edilen bu fiyattan önemli ölçüde farklılaşıp farklılaşmadığı önem arz etmektedir. Sektör oyuncularının fiili fiyatlarının yayınladıkları liste fiyatlarından ne ölçüde farklılaştığının anlaşılabilmesi adına teşebbüslerden indirim uygulamalarına ilişkin olarak elde edilen bilgiler ile bu bilgilerin değerlendirilmesine aşağıda yer verilmektedir.

- (437) Hafif ticari araçlar ve binek otomobiller açısından yapılan indirimlere ilişkin açıklamalarında;

- (.....) tarafından, dönemsel olarak değişen ekonomik ve ticari şartlara bağlı olarak, model ve/veya versiyon bazında yapılan indirimlerin kur ve stok seviyesi, satış hedefleri ve pazar dinamiklerine göre değişkenlik gösterebildiği, tek bir araç almayı planlayan perakende müşterilerine distribütör ve/veya yetkili satıcılar tarafından dönemsel olarak ek indirimler sağlanabildiği, distribütör tarafından perakende müşterilere sağlanan indirimlerin satış artırıcı etkisi olan model ve/veya versiyon bazında yapılan genel indirimler veya nakit alım desteği şeklinde gerçekleşebildiği, ek olarak yetkili satıcıların kendi inisiyatifleri ile müşterilere ek indirimler yapabildiği; birden fazla araç talebi olan KOBİ'ler, kısa/uzun dönem kiralama yapan firmalar ve üst yapı firmaları gibi filo müşterilerine ek filo indirimlerinin sağlanabildiği, bunların satış hacmine göre değişebildiği,
- (.....) tarafından, satışlarının çoğunluğunun yetkili satıcılara yapıldığı, bir kısmının ise kamu kuruluşlarına doğrudan yapıldığı, indirim uygulamalarının ise, bayilerin vade seçeneğine göre her bayi için eşit oranda indirim uygulandığı, bayilerin nihai müşteri taleplerine göre veya toplu satış projelerine göre özel indirim ve fiyatlandırma yapılabildiği, (.....) yapılan indirimin ise ilgili yönetmelik uyarınca yapıldığı,
- (.....) tarafından, satışların Türkiye pazarında bayilere yapıldığı, dolayısıyla nihai tüketicilere doğrudan satışlarının bulunmadığı, filo satışları gibi istisnai hallerde, çoklu araç alımlarında, satışın hacmine ve ödeme tipine göre ilgili filo müşterilerine indirim uygulandığı, finansmana ilişkin ya da aylık kampanyaların oluşturulabildiği, bununla birlikte takas ve müşteri sadakat kampanyası gibi indirimlerin uygulanabildiği,
- (.....) tarafından, tüm araç satışlarının yetkili bayilere aynı koşullarda yapıldığı, bayilerin nihai fiyatlara kendi kâr marjlarının ne kadarının yansıtılacağına kendileri karar verdiği, ihtiyaç halinde dönemsel olarak koşulları sağlayan nihai müşteri alımları için kurgulanan ek kampanyalarda da yine her bayi için aynı koşulların sunulduğu, satış hacmine göre filolara ve çoklu alım yapacak müşteri gruplarına uygulanan tavsiye edilen indirimli fiyat listelerinin bulunduğu,
- (.....) tarafından, tüm araç satışlarının yetkili bayilere aynı koşullarda yapıldığı, indirim uygulamasının peşin alımlara özgü ve bunlarla sınırlı olduğu,

- (.....) tarafından, bayilere yapılan satışlarda, bayilere veya nihai müşterilere yönelik düzenlenen farklı kampanyaların olabildiği, nakit indirim, kredi kampanya destekleri, takas desteği, filo indirimleri, meslek grubu indirimleri gibi indirim uygulamalarının olduğu, bayiler tarafından satış yapılan müşterilerin filo müşterileri gibi özel müşteri grupları olması durumunda, indirimlerin, ilgili dönemdeki kur seviyelerindeki değişime göre bayi alış fiyatı üzerinden yapılan indirimler yoluyla uygulanabildiği,
- (.....) tarafından, filolar için yıllık bazda araç modellerine göre indirim oranlarının satın alınan adet ile orantılı olarak değişebildiği, perakende müşteriler için, alım türlerine göre gruplandırılmış ve standardize edilmiş indirimler uygulanabildiği,
- (.....) tarafından, piyasa şartları ve stok dengeleri gözetilerek dönemsel ve tavsiye niteliğinde indirim uygulamalarının yapıldığı, filolara yapılan satışlarda indirim uygulamalarının şirket stratejilerine, pazar koşullarına, bayi ve müşteri taleplerine göre belirlendiği, standart bir indirim oranının bulunmadığı,
- (.....) tarafından, bayilere yapılan satışlarda %3 iskonto uygulandığı, satış adedine göre yıllık bazda araç alım vadesinin bulunduğu, erken dönemdeki ödemelerde indirim uygulanabildiği, filo satışının bulunmadığı,
- (.....) tarafından, satışlarda standart bir indirim uygulamasının bulunmadığı, araç talebinde bulunan tüketicinin dağıtım ağının olup olmadığı (kargo-mobilya-halı-meşrubat vs.), farklı markaya sahip ürün/ürünleri olup olmadığı, bulunduğu bölgede diğer müşterileri/potansiyel müşterileri etkileme ihtimalinin olup olmadığı, satış hacmi, stok durumu gibi hususlar gözetilerek indirim sağlanabildiği,
- (.....) tarafından, satışlarının çoğunluğunun yetkili bayilerince gerçekleştirildiği, aylık kampanya tutarlarının piyasa koşullarına göre farklılık gösterebildiği, filolara doğrudan satışının bulunmadığı ve bayileri aracılığıyla satış gerçekleştirdiği, filolara uygulanan indirimin pazardaki rekabet şartlarına, pazarın durumuna ve müşteri/ihale taleplerine göre değişiklik gösterebildiği,
- (.....) tarafından, bayilerin özellikle büyük siparişler veren ya da ihaleler organize eden müşterilerine daha rekabetçi fiyatlar sunabilmek için bazı durumlarda ilave indirimler alabildiği, kredi desteği, nakit indirim kampanyaları, vergi levhası kampanyaları, önceden (.....) marka araç alan tüketicilere yönelik kampanya ve takas kampanyaları gibi çeşitli indirim uygulamalarının olduğu, bayilere ve müşterilere aylık olarak duyurulan perakende müşterilere nakit/kredi kampanyaları yapılabildiği, belirli bir zaman aralığında (.....) grubu markalarından belirli bir alım miktarına ulaşan tüketicilerin, aynı anda belirli bir miktarda alım yapan tüketicilerin ve bunun gibi belirli şartlar altında yapılan satışların da filolar gibi değerlendirildiği, bu kanalda yapılan satışların da indirim uygulamalarının dönemsel olarak değişkenlik gösterebildiği,
- (.....) tarafından, indirim uygulamalarının pazar yapısına ve pazarın gelişimine uygun olarak (.....) markalı araçların pazardaki konumlandırmalarına bağlı olarak ayarlandığı, KOBİ'lerdeki indirim seviyesinin perakende fiyatına kıyasla %3-5 civarında olduğu, kilit müşteri indiriminin perakende fiyatına kıyasla %10-16 civarında olduğu, piyasanın durumuna göre müşteri kredi teşviki, takas desteği, nakit ödeme desteği gibi ek aksiyonlar sunulabildiği, standart bir indirim uygulamasının bulunmadığı, uygulanan indirimlerin markaya ve modele bağlı olarak değişkenlik gösterebildiği,
- (.....) tarafından markalara göre tavsiye edilen temel kâr marjı ve iskonto oranlarının aracın model, motor, donanım seçenekleri ve müşteri grubuna göre

değişiklik gösterdiği, filo satışlarının yetkili satıcılar tarafından yapıldığı ve filo satışlarında hacme bağlı olarak tavsiye edilen kâr marjının değişebildiği

belirtilmiştir. Bu bilgilerden, distribütörlerin çoğunlukla veya sadece bayilere satış yaptığı görülmekte olup ayrıca genel uygulamada bayilere uygulanan satış fiyatlarının ve indirimlerin aynı olduğu; ancak çoğunlukla filo müşterilerinin talep ettikleri araç adedi de dikkate alınarak ilave indirimlerin söz konusu olabildiği; indirimlerin belirlenmesinde hafif ticari araç veya binek otomobil ayrımının önemli bir kriter olmadığı anlaşılmaktadır.

- (438) Yukarıda verilen bilgiler ve yapılan açıklamalar çerçevesinde, kamuya açık mecralarda her bir model için donanım, şanzıman tipi, yakıt tipi bakımından ayrı ayrı olmak üzere tavsiye edilen liste fiyatı ile tavsiye edilen kampanyalı fiyatın yayımlanmasının sektörün şeffaflaşmasında rol oynadığı değerlendirilmektedir. %10 seviyelerinin üzerine çıkabilecek indirim oranlarının çoğunlukla filo müşterilerine verildiği ve filolara yapılan satışların toplam satışlar içerisinde %(...) oranında olduğu anlaşılmaktadır. 2023 yılında TOFAŞ'ın hafif ticari araç satışlarının (sırasıyla 0-3,5 ve 3,5-6 ton özelinde) %(...)’inin ve %(...)’unun; STELLANTIS TR’nin ise, %(...)’inin ve %(...)’inin filo kanalına yapılan satışlardan oluştuğu; geri kalan %(...)’lik kısım bakımından indirim oranlarının önemli seviyelerde olmadığı görülmektedir. Bu açıdan kamuya açık mecralarda yayınlanan fiyatların bir gösterge niteliği taşıyarak şeffaflığı artırıcı bir rol oynadığı söylenebilecektir. İlaveten, ODMD Raporu incelendiğinde, her ne kadar filo müşterilerinin adları açık bir şekilde yazmasa da, aylık olarak teşebbüslerin filo satış adetlerinin filo, araç kiralama, leasing, özel satışlar şeklinde ayrıştırılarak verildiği görülmekte olup bu durumun pazardaki şeffaflığı artırdığı değerlendirilmektedir.

### c) ODMD ve OSD Tarafından Yayınlanan Bilgiler

- (439) ODMD, yurt içinde ve/veya dışında; bir ana üretici firma tarafından imal edilen veya ettirilen otobüs, minibüs, midibüs, treyler çekicisi, traktör, arazi binek aracı, otomobil, kamyon, kamyonet, motosiklet gibi motorlu taşıtların Türkiye'deki genel distribütörleri tarafından kurulmuştur.<sup>188</sup> 2024 yılı itibarıyla ODMD'nin 52 adet uluslararası markayı temsil eden 32 üyesi bulunmaktadır. ODMD aracılığıyla paylaşılan bilgiler zaman zaman Kurul kararlarında incelenmiş olup bu kararlarda ODMD aracılığıyla paylaşılan bilgilere ilişkin ulaşılan tespitlere aşağıda yer verilmektedir.
- (440) Kurulun 15.04.2004 tarihli ve 04-26/287-65 sayılı kararında; ODMD tarafından kurulan ve Türkiye motorlu taşıt piyasasına ilişkin istatistiki bilgilerin yer aldığı internet sitesinin, hem pazarın ve ürünün nitelikleri gereği hem de sitede yer verilen bilgilerin niteliği gereği rakipler arasında rekabeti koordine edici davranışların ortaya çıkmasına yol açmayacağı gerekçesiyle menfi tespit verilmesine karar verilmiştir. Söz konusu Kurul kararında, motorlu taşıt ürününün niteliği açısından bakıldığında ürünlerin homojen ürünler olmaktan uzak olduğu, piyasadaki rekabetin ise tamamıyla fiyat rekabetine dayanmadığı ifade edilmiştir. Bununla birlikte fiyatın yanında kalite, etkin bir pazarlama, değişen talebe hızlı yanıt verme, yeni model geliştirme yeteneği, ürün çeşitliliği, servis ağının yaygınlığı gibi etkenlerin piyasadaki rekabet açısından büyük önem taşıdığı değerlendirilmiştir.
- (441) Kurulun 14.07.2011 tarihli ve 11-43/916-285 sayılı kararında; ODMD'nin internet sitesindeki muhtelif zamanlarda markaların şebekelerindeki personel sayısına, yetkili satıcı ve servis adetlerine ilişkin bilgi paylaşımına 4054 sayılı Kanun'un 8. maddesi uyarınca menfi tespit belgesi verilmesine, öte yandan ODMD'nin internet sitesinde paylaşılan;

<sup>188</sup> [https://www.odmd.org.tr/web\\_2837\\_1/neuralnetwork.aspx?type=18](https://www.odmd.org.tr/web_2837_1/neuralnetwork.aspx?type=18), Erişim Tarihi: 05.06.2024

- Toplam binek ve ticari araç satışlarının illere göre dağılımını gösterir üçer aylık veriler,
- Üçer aylık dönemlerde yayımlanmak üzere markaların yeni modellerine ilişkin kesin olmayan takvim çalışmaları (lansman),
- Binek ve hafif ticari araçların filo satışlarında markaların devlet, kiralama şirketleri, taksiler, leasing ve özel satış olarak sınıflandırılan alıcı gruplarına yönelik satışlardaki payı

bakımından bilgi paylaşımına ilişkin olarak 4054 sayılı Kanun'un 8. maddesi kapsamında menfi tespit belgesi verilemeyeceğine, ancak;

- İl bazındaki verilerin marka, model ve alt kırılım ayrıştırması içermemesi,
- Lansmana ilişkin paylaşımların; uygulanacak tavsiye veya nihai satış fiyatları, satış stratejisi, hedef, arz miktarı gibi koordinasyon doğurucu etkisi bulunan bilgileri içermemesi,
- Filo satış rakamlarının alıcı grupları bakımından ayrıştırılmasında alıcıların ünvanlarına ilişkin bilgilerin yer almaması

koşuluyla söz konusu bilgilerin paylaşımına 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesi uyarınca bireysel muafiyet tanınmasına karar verilmiştir.

(442) Kurulun ODMD ile ilgili bir başka kararı ise, ODMD ve OSD üyesi teşebbüslerin dernek çatısı altında çeşitli toplantılarda bir araya gelerek geleceğe ilişkin fiyat, üretim, satış gibi bilgilerini ve tahminlerini paylaşımlarının 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında incelenmesine ilişkindir. İnceleme sonucunda Kurul tarafından alınan 09.09.2009 tarihli ve 09-41/998-225 sayılı kararda; teşebbüslerin mevcut pazar payları ve mevcut fiyatlara ilişkin bilgiler ile genel pazar tahminlerini paylaşımlarının rekabeti engelleyici, bozucu veya kısıtlayıcı amacının ya da etkisinin bulunmadığı değerlendirilmiştir.

(443) Yukarıda verilen kararlardan görüleceği üzere Kurul, pazarın özelliklerinin ve paylaşılan bilgilerin niteliğini dikkate alarak ODMD üzerinden yapılan bilgi paylaşımlarını incelemiştir. Kurulun 14.07.2011 tarihli ve 11-43/916-285 sayılı kararında il bazında ayrıştırılmış veriler, lansman bilgileri ve markaların filo satış rakamlarının paylaşılması hususlarında, sözü edilen verilerin kapsamının geniş tespit edilmesi halinde koordinasyon riskinin ortaya çıkabileceği dikkate alınarak bireysel muafiyet verilebilmesi için hangi bilgilerin paylaşılacağına ilişkin kısıtlar getirilmiştir.

(444) Hâlihazırda ODMD'nin internet sitesinde paylaşılan bilgilerin başında motorlu taşıtlar ile ilgili çeşitli raporlar gelmektedir. Bu raporlar arasında;

- Aylık olarak yayımlanan otomobil ve hafif ticari araç pazar değerlendirme raporu,
- Distribütörlerden alınan veriler ile oluşturulan ve aylık olarak yayımlanan 55 markaya<sup>189</sup> ait yerli/ithal, binek/hafif ticari araçların perakende satış adetleri,
- Aylık olarak yayımlanan Türkiye otomotiv pazarının makroekonomik değerlendirme raporu,

<sup>189</sup> 2024 yılı Ocak – Mayıs dönemi perkande satışları bakımından: Alfa Romeo, Alpine, Aston Martin, Audi, Bentley, BMW, BYD, Chery, Citroën, Cupra, Dacia, DFSK, DS, Farizon, Ferrari, Fiat, Ford, Honda, Hongqi, Hyundai, Isuzu, Iveco, Jaguar, Jeep, Karsan, KG Mobility (SsangYong), Kia, Lamborghini, Land Rover, Leapmotor, Lexus, Maserati, Mercedes-Benz, MG, Mini, Mitsubishi, Neta, Nissan, Opel, Peugeot, Porsche, Renault, Seat, Seres, Skoda, Skywell, Smart, Subaru, Suzuki, Tesla, Togg, Toyota, Volkswagen, Volvo.

- Avrupa otomotiv pazarına ilişkin aylık olarak yayımlanan değerlendirme raporu<sup>190</sup>,
- Kamuya açık yabancı kaynaklardan elde edilen bilgilere göre her ay yayımlanan Avrupa otomotiv pazarına ilişkin otomotiv verileri,
- Kamuya açık yabancı kaynaklardan elde edilen bilgilere göre her yıl için dört çeyrek olarak yayımlanan Avrupa ticari araç verileri,
- Kamuya açık yabancı kaynaklardan elde edilen bilgilere göre her yıl için dört çeyrek olarak yayımlanan dünya otomotiv verileri,
- 2020 yılının Ocak ayından itibaren her ay yayımlanan ve sahibinden.com tarafından oluşturulan söz konusu ay içerisinde en çok ilan verilen araçlar ve markalara ilişkin rapor,
- Distribütörlerden elde edilen bilgiler ile hazırlanan 2024 yılında lansmanı yapılacak araçlara ilişkin takvim

yer almaktadır.

(445) ODMD tarafından, Türkiye’de binek ve hafif ticari araçlara ilişkin gerçekleşen toplam (yerli ve ithal) satış miktarlarını ve pazar paylarını içerecek şekilde ülkedeki bölgeler/iller bazında ayrıntılı istatistiki bilgiler paylaşılmaktadır. Ayrıca, ODMD’nin internet sitesinden, yerli/ithal, binek/hafif ticari araçların perakende satış adetlerine ilişkin verilerin 2004-2009 döneminde yıllık olarak, 2010-2024 döneminde ise aylık olarak paylaşıldığı anlaşılmaktadır. Bu bakımdan, söz konusu bilgiler daha önce yıllık olarak yayımlanmaktayken yayımlanma sıklığının aylığa dönmesiyle birlikte bilgi paylaşımının sıklığının arttığı ve paylaşılan en son bilgilerin bir önceki aya ilişkin olacak şekilde aylık olarak yayınlandığı dikkate alındığında bu bilgilerin güncel nitelikte olduğu değerlendirilmektedir. Nitekim aşağıda verilen ve ODMD aracılığıyla sektör oyuncularıyla paylaşılan bilgiler de ulaşılan bu sonucu desteklemektedir.

(446) Dosya kapsamında elde edilen bilgilerden, ODMD veri tabanında, binek ve hafif ticari araçlara ilişkin aşağıdaki bilgilerin aylık olarak paylaşıldığı görülmüştür:<sup>191</sup>

- Marka,
- Model,
- Donanım,
- Üretim yeri,
- Gövde tipi (Cabrio, Coupe, Hatchback, Sedan, SUV, CDV, MPV vb.),
- Motor tipi (Benzin, Dizel, Elektrik, Hybrid),
- Motor hacmi (cc),
- Maksimum güç (hp),
- Emisyon kontrol seviyesi,
- Şanzıman tipi (Tam otomatik, Yarı otomatik, Manuel vb.),
- Aracın boş ve azami yüklü ağırlıkları (kg),
- Aracın piyasaya çıkış tarihi,
- Model yılı,
- Satış adetleri (Ocak 2024’te oluşturulan veri raporunda 2023 yılının 12 ayında gerçekleşen satış adetleri bulunmaktadır.),

<sup>190</sup> Avrupa otomotiv pazarına ilişkin olarak ODMD tarafından yayımlanan son rapor tarihi Aralık 2022’dir.

<sup>191</sup> Söz konusu veri tabanında bulunan başlıklar dosya kapsamında toplulaştırılmış ve kısaltılmıştır.

- Tavsiye edilen satış fiyatı (Ocak 2024'te oluşturulan veri raporunda 2023 yılının Aralık ayında tavsiye edilen satış fiyatları bulunmaktadır.),
- Tavsiye edilen kampanyalı fiyat bilgisi (Ocak 2024'te oluşturulan veri raporunda 2023 yılının Aralık ayında tavsiye edilen satış fiyatları bulunmaktadır.),
- Müzik sistemi özellikleri (Hoparlör adedi, CD çalar, Radyo, Bluetooth, Navigasyon, USB girişi, AUX girişi, Akıllı telefon entegrasyonu vb.),
- Araç ekranı özellikleri (Dokunmatik, Renkli vb.),
- Gövde özellikleri (Tavan, Kapılar, Spoiler vb.),
- Fren özellikleri (Yokuş kalkış desteği, İniş desteği vb.),
- Koltuk özellikleri (Adet, Isıtma, Döşeme),
- Klima özellikleri,
- Direksiyon özellikleri,
- Bagaj özellikleri (Uzaktan kumandalı, Elektrikli bagaj kapama vb.),
- Park sistemi (Park sensörü, Geri görüş kamerası, Park yardım sistemi vb.),
- Far özellikleri,
- Lastik ve jant özellikleri,
- Hava yastığı özellikleri,
- Hız sabitleme sistemleri ile ilgili özellikler.

(447) ODMD veri tabanında üye distribütörlerle paylaşılan raporlarda binek ve hafif ticari araçların tüm özelliklerini içeren ayrıntılı bilgiler bulunduğu ve bu raporların aylık bir şekilde yayımlandığı görülmektedir. Dolayısıyla ODMD veri setlerinin, teşebbüslere rakiplerinin pazardaki konumları hakkında bilgi sağlayabilecek ölçüde bir açıklık sağladığı söylenebilecektir.

(448) ODMD tarafından yayımlanan raporlar ile benzer şekilde OSD'nin internet sitesinde de motorlu taşıtlar ile ilgili çeşitli raporlar paylaşılmaktadır. Bu raporlar arasında;

- Aylık olarak yayımlanan otomotiv sektörü değerlendirme raporu,
- Yıllık olarak yayımlanan otomotiv sanayii üretim bültenleri,
- Yıllık olarak yayımlanan küresel otomotiv sektörü değerlendirme raporları,
- Türkiye'de araç üretimi gerçekleştiren teşebbüslere ilişkin üretim yeri bilgileri, üretim kapasiteleri, üretim adetleri gibi bilgilerin yer aldığı yıllık olarak yayımlanan istatistikler.

(449) Yukarıda yer verilen bilgiler doğrultusunda, her ne kadar ODMD ve OSD tarafından paylaşılan bilgilerin geçmiş verilere dayandığı anlaşılrsa da paylaşılan bilgilerin içerikleri ve kapsamı, paylaşım konu olma sıklığı ve güncelliği dikkate alındığında ODMD ve OSD aracılığıyla gerçekleşen bilgi paylaşımlarının pazarın şeffaf hale gelmesine ve böylelikle, piyasada ortak bir anlayışın oluşmasına yol açabileceği değerlendirilmektedir.

#### **v) Koordinasyon Koşullarına İlişkin Ortak Bir Anlaşmaya Varılmasına ve Koordinasyonun Sürdürülebilirliğine İlişkin Genel Değerlendirme**

(450) Bazı pazarların yapısı, o pazarlarda faaliyet gösteren teşebbüslerin sürdürülebilir bir temelde, yüksek düzeydeki fiyatlar üzerinden satış yapmalarını amaçlayan bir davranış kalıbı benimsemelerini olası, iktisadi açıdan rasyonel ve dolayısıyla tercih edilebilir kılabilmekte ve bu tip pazarlarda gerçekleşen birleşme işlemleri, teşebbüslerin, pazara ilişkin davranışlarını koordine etme eğilimlerinin güçlenmesine ya da işlem öncesinde

davranışlarını zaten koordinasyon içerisinde sürdüren teşebbüsler için mevcut koordinasyonun daha güçlü hale gelmesine olanak tanıyabilecektir. Bu kapsamda, bölümün önceki başlıkları altında teşebbüsler arasındaki ilişki, pazarın yapısı ve özellikleri, geçmiş davranışlar ve pazardaki şeffaflık unsurları işlemin koordinasyon doğurucu bir sonuca yol açıp açmayacağı noktasında ayrıntılı bir şekilde değerlendirilmiştir. Bu başlık altında ise yukarıda ulaşılan sonuçlar bütüncül bir yaklaşım çerçevesinde dosya kapsamında tanımlanan ve işlem sonrasında rekabetçi endişeler oluşacağı öngörülen *brüt ağırlığı 3,5 tona kadar olan hafif ticari araçlar ile 3,5-6 ton arasında olan hafif ticari araçların üretimi ve satışı pazarlarında* koordinasyonun kurulması ve sürdürülebilirliği açısından Yatay Kılavuzu'da sayılan ve aşağıda yer verilen üç koşulun var olup olmadığı ele alınmaktadır.

(451) Yukarıda yer verilen başlıklardaki açıklamalar çerçevesinde, koordinasyon koşullarına ilişkin ortak bir anlaşmaya varılması için elverişli pazar koşullarının söz konusu olduğu değerlendirilmektedir. İşlemlerle birlikte her iki hafif ticari araçlar pazarında, işlem öncesinde aralarında yapısal bağ bulunan teşebbüslerden birinin pazar payı artarken aynı zamanda dağıtımını yaptığı marka sayısı da artacak, pazardaki teşebbüs sayısı ise azalacaktır. Pazardaki şeffaflık düzeyinin oldukça yüksek olduğu, gerek başta FCA/PSA kararı olmak üzere geçmiş Kurul kararlarında gerekse de mevcut dosyada detaylı bir şekilde ortaya konmuştur. Pazarın bu durumuna ek olarak incelenen işlem, aralarında yapısal bağ bulunan teşebbüslerin pazar gücü göz önüne alındığında, teşebbüsler arasında stratejik ticari bilgilerin paylaşımı riskini doğurarak şeffaflığı arttırabilecektir. FCA/PSA kararında; *“işlemlerle birlikte aralarında yapısal bağ bulunan teşebbüslerin pazardaki payları ve üretim kapasitesi bakımından aralarındaki simetri artacak olup brüt ağırlığı 0-3,5 ton arasında olan hafif ticari araçların yerli üretiminin sadece TOFAŞ ve FORD OTOSAN tarafında yapılıyor olması da dikkate alındığında özellikle ürünlerin arzı ya da pazar paylaşımı gibi yollarla taraflar arasında ortak bir anlayışa varma güdüsü artabilecektir.”* tespiti yapılmıştır. Bu riskin berteraf edilmesi adına, anılan karara konu işlem kapsamında, TOFAŞ ile FORD OTOSAN arasında gizliliğin sağlanması ve koordinasyon riskinin berteraf edilmesi adına birtakım davranışsal taahhütler alınmıştır. Ancak mevcut dosyaya konu olan işlemin gerçekleşmesiyle birlikte ortaya çıkacak yoğunlaşmış pazar yapısında işlemin, koordineli davranışlara ilişkin uzlaşmaya varılmasını kolaylaştıracağı söylenebilecektir. Zira aralarında yapısal bağ bulunan teşebbüsler arasında her ne kadar koordinasyon riskini ortadan kaldırmaya yönelik davranışsal taahhütler bulunsun da hâlihazırda şeffaf olan pazar yapısı, KOÇ HOLDİNG'in pazarların en büyük oyuncularını TOFAŞ'ta ve FORD OTOSAN'da kontrol hakkının bulunması, ilgili teşebbüslerin yönetim kurullarında Koç Ailesi'ne mensup fertlerin bulunması, pazardaki teşebbüsler ve bilhassa hafif ticari araçların yerli üretiminde başat rol oynayan TOFAŞ ile FORD OTOSAN arasındaki simetrinin artması gibi birçok unsurun pazarda koordineli davranışlara ilişkin uzlaşmaya varılması ihtimalini artıracak değerlendirilmektedir.

(452) Yatay Kılavuz'a göre koordinasyonun sürdürülebilir olması;

- i) Koordinasyona dâhil olan teşebbüslerin, koordinasyon koşullarına uyulup uyulmadığını yeterli düzeyde izleyebilmeleri,
- ii) Koordinasyondan sapmaların tespit edilmesi halinde işletilecek birtakım caydırıcı mekanizmaların var olması,
- iii) Koordinasyon kapsamında bulunmayan mevcut veya gelecekteki rakiplerin yanı sıra müşteriler gibi koordinasyon kapsamı dışındaki birimler tarafından koordinasyondan beklenen sonuçların tehlikeye sokulmaması

koşullarının sağlanması halinde mümkün olacaktır.

(453) Birinci koşul açısından ilgili pazarın, koordinasyon kapsamındaki teşebbüslerin, ortak stratejiden sapan teşebbüsleri tespit etmelerini sağlayacak ve gerekirse doğru zamanda misillemede bulunmalarına olanak tanıyacak kadar şeffaf olması gerekmektedir. Buradan hareketle öncelikli olarak değinilmesi gereken husus, işlem taraflarından TOFAŞ'ın pazardaki konumu itibarıyla güçlü bir rakibi olan FORD OTOSAN ile arasındaki yapısal bağıdır. Yukarıda da izah edildiği üzere, bu teşebbüsler arasında FCA/PSA kararına konu işlem kapsamında söz konusu yapısal bağın işlevselliğini ortadan kaldırmaya yönelik olarak verilen davranışsal taahhütler geçerliliğini korumaktadır. Ancak "TOFAŞ ile FORD OTOSAN Arasındaki Yapısal Bağ" başlığı altında ayrıntılı olarak ele alındığı üzere, ilgili teşebbüsler arasındaki koordinasyon riskini güçlendiren birtakım bağlar halen mevcuttur. Keza bildirilen işlemin mahiyeti, söz konusu yapısal bağlara ilişkin güncel duruma göre yeni bir değerlendirme yapma gereksinimi doğurmuştur. Zira taraflar arasında, üçüncü taraf hissedar Koç Ailesi ve KOÇ HOLDİNG nezdinde bağlantısal yönetim olarak ortaya çıkan bu yapısal bağ, taraflara başta rakiplerin olmak üzere birbirlerinin stratejik ticari bilgilerine erişim imkânı sağlayarak pazardaki izleme mekanizmasını güçlendiren temel unsurlardan birini oluşturabilecektir. İkinci olarak, kamuya açık mecralarda paylaşılan liste fiyatları, Kurulun 17.08.2023 tarihli ve 23-39/723-247 sayılı kararında da tespit edildiği üzere, nihai tüketicilerin pazarlık aracı olarak fiyat bilgilerini bayiler arasında taşımaları, OSD raporlarında erişime açık olan kapasite ve kapasite kullanım oranları ile ODMD ve OSD tarafından güncel nitelikte ve aylık bir şekilde sektöre ilişkin çok sayıda kırılımda detaylı bilgilerin paylaşılması sektörün şeffaf bir yapıyı haiz olmasında önemli bir rol oynamaktadır. Bunun yanında, inceleme konusu pazarlarda faaliyet gösteren az sayıda teşebbüs bulunması, binek otomobillere kıyasla hafif ticari araçlar pazarında ürün farklılaştırmasının sınırlı olması, talebin değişken ve öngörülemez olmaması, hâlihazırdaki teknolojik gelişmelerin yapılan değerlendirmeleri değiştirecek şekilde pazarı etkileme imkânının kısa vadede olası görünmemesi gibi bölümün önceki kısımlarında ulaşılan sonuçlar çerçevesinde pazarın izleme mekanizmasına imkân tanıyan bir yapıya sahip olduğu değerlendirilmektedir. Bu bağlamda, her iki hafif ticari araçlar pazarı bakımından koordinasyonun sürdürülebilirliğine ilişkin ilk koşulun sağlandığı kanaatine varılmaktadır.

(454) İkinci koşula göre rakipler arasındaki koordinasyonun sürdürülebilirliği, bu koordinasyondan sapan teşebbüslere karşı diğer teşebbüsler tarafından uygulanabilecek misilleme mekanizmasının inandırıcılığına bağlıdır. Yatay Kılavuz'da caydırma mekanizmalarının yürütülebilme hızının ve dolayısıyla inandırıcılığının, esasen şeffaflıkla ilişkili olduğu belirtilmiştir. İşlemlerle birlikte daha simetrik pazar paylarına sahip olacak ve pazarda liderliğe ulaşabilecek iki teşebbüsün aralarındaki dolaylı bağların ve pazardaki oyuncu sayısındaki azalmanın -ve dolayısıyla oligopol piyasa görünümüne doğru seyrin- yarattığı rekabetçi açıdan hassas bilgilerin paylaşımı riskinin, teşebbüs davranışlarının belirli bir gecikme olmaksızın gözlemlenmesini ve bu sayede caydırma mekanizmalarının daha hızlı ve inandırıcı olmasını sağlayabileceği değerlendirilmektedir. Pazarın seyrek ve büyük hacimli siparişler ile karakterize edilmemesi ile pazarda sağlayıcılar için iş birliğinin avantaj olacağı belirgin bir alıcı gücüne sahip alıcının bulunmaması da sapmalardan kazançların yüksek olmamasına neden olacaktır. Pazardaki şeffaflık her ay ve hatta daha kısa süreli periyotlarda teşebbüslerin birbirlerinin davranışlarını gözlemlenmelerine imkân vermektedir. Buna ek olarak Yatay Kılavuz'a göre, teşebbüslerin diğer pazarlarda ticari etkileşimlerinin söz konusu olduğu durumlarda, çeşitli misilleme yöntemlerinin uygulanması mümkün olabilmektedir. İncelenen işlemin taraflarının ve sektördeki diğer teşebbüslerin hem binek otomobiller hem de hafif ticari araçlar pazarlarında ve bu pazarların alt

pazarlarında birbirleriyle rekabet halinde oldukları bilinmektedir. Dolayısıyla çoklu pazar ilişkisinin mevcut olması, ikinci koşulun da karşılanması bakımından önem arz etmektedir.

- (455) Üçüncü koşul açısından koordinasyonun başarılı olabilmesi, koordinasyon dışında kalan teşebbüslerin ve müşterilerin tepkilerinin koordinasyondan beklenen sonuçları tehlikeye sokmamasına bağlıdır. Aralarında yapısal bağ bulunan teşebbüslerden birinin incelemeye konu işlemle birlikte pazardaki payının artmasının pazardaki yoğunlaşmayı artırmasının yanı sıra, söz konusu işlemin bu teşebbüsler arasındaki simetriyi artırabileceği ve böylece koordinasyona dâhil olma güdüsünü güçlendirebileceği değerlendirilmektedir.
- (456) Planlanan işlem sonrasında aralarında yapısal bağ bulunan teşebbüslerin arasında stratejik bilgilerin paylaşımı yoluyla kurulmasının ve sürdürülmesinin olası olduğu değerlendirilen koordinasyon karşısında, geriye kalan teşebbüslerin yıllar içerisinde pazarda sahip oldukları payın, model sayısının ve bu modellerin tercih edilebilirliğinin düşük kalması bu teşebbüslerin koordinasyon bozucu rol oynama imkânlarının sınırlı olacağına işaret etmektedir. Aralarında yapısal bağ bulunan teşebbüslerin hafif ticari araçların yerli üretiminde başat rol oynadıkları, araçların tedarik süreleri göz önünde bulundurulduğunda rakip teşebbüslerin olası bir koordinasyonu bozabilecek nitelikte kısa sürede tedarik imkânlarının olmadığı ve ilgili pazarda dengeleyici bir alıcı gücünden söz edilemediği de dikkate alındığında üçüncü koşulun karşılandığı kanaatine ulaşılmaktadır.
- (457) Yukarıda yer verilen değerlendirmeler ışığında, bildirim konusu işlemle birlikte ilgili pazarda koordinasyonun sürdürülebilir olması için aranan üç koşulun mevcut olduğu; işlemin *brüt ağırlığı 0-3,5 ton arasındaki hafif ticari araçlar pazarı* ve *brüt ağırlığı 3,5-6 ton arasındaki hafif ticari araçlar pazarı* bakımından koordinasyon doğurucu etkiler vasıtasıyla etkin rekabeti sınırlayabileceği sonucuna varılmaktadır.

### **G.5.3. Yazılı Görüşlerin Değerlendirilmesi**

#### **G.5.3.1. İşlemin Niteliğine İlişkin Görüşler**

#### **İşlemin Türkiye’de Herhangi Bir Pazarda Gerçek Anlamda Bir Pazar Payı veya Yoğunlaşma Artışına Sebebiyet Vermediği Görüşü**

- (458) Taraflarca, bildirilen işlemin müzakere sürecinde, alternatif bir yöntem olarak (.....) bu durumun STELLANTIS TR çalışanlarının işten çıkarılması sonucunu doğuracağı, dolayısıyla STELLANTIS TR çalışanlarının mağdur olmaması ve diğer bazı ticari/hukuki öncelikler nedeniyle TOFAŞ’ın STELLANTIS TR’nin hisselerini devralması yoluyla işlemin planlandığı dile getirilmiştir. Bu kapsamda esasen, (.....) alternatif bir yöntem ile gerçekleştirilmesi halinde Kurulun iznine dahi tabi olmayabilecek bir işlemin nihai incelemeye alındığı ifade edilmiştir.
- (459) İlaveten işlem kapsamında ortaya çıkan örtüşmelerin teorik olduğu, söz konusu örtüşmelerin ve pazar payı artışlarının zaten FCA/PSA kararında Kurul tarafından incelendiği ve ilgili yoğunlaşmaya izin verildiği, yoğunlaşmanın fiiliyatta da gerçekleştiği göz önüne alındığında, mevcut işlemin ne şekilde bir yoğunlaşma oluşturduğu sorusunun gündeme geldiği belirtilmiştir. Ek olarak gerek TOFAŞ tarafından, gerekse STELLANTIS TR tarafından dağıtımı yapılan markaların STELLANTIS’e ait olduğu ve markaların temel ticari stratejilerinin nihayetinde aynı şirket tarafından belirlendiği, bu gerekçeyle STELLANTIS TR’nin TOFAŞ üzerinde her halükarda üçüncü taraf bir şirkete benzer bir rekabetçi baskı kuracağının varsayılmasının ekonomik gerçeklikle örtüşmeyen bir değerlendirme yapılmasına sebebiyet verebileceği öne sürülmüştür.

Bu çerçevede işlemin esasen bir pazar payı artışı gerçekleştirmeyeceği, dosya kapsamında Kurulun hâlihazırda izin vermiş olduğu bir işlemdeki örtüşmeleri yeniden değerlendirdiği, bildirilen işlemin Kurulun FCA/PSA kararının uygunluğunu tekrar gözden geçirmek için kullanılmaması gerektiği, aksine sadece işlem sonucunda ortaya çıkacak yeni etkilerin değerlendirilmesi gerektiği ifade edilmiştir. Buna ek olarak işlemin markalar arası rekabet üzerinde bir etki doğurmayacağı ve en fazla marka içi minimal bir etkiden bahsedilebileceği belirtilmiştir.

#### **Değerlendirme:**

- (460) 2010/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesi "*Kontrolde kalıcı değişiklik meydana getirecek şekilde; a) İki veya daha fazla teşebbüsün birleşmesi ya da b) Bir veya daha fazla teşebbüsün tamamının ya da bir kısmının doğrudan veya dolaylı kontrolünün, hisse ya da mal varlığının satın alınmasıyla, sözleşmeyle veya diğer bir yolla bir ya da daha fazla teşebbüs veya hâlihazırda en az bir teşebbüsü kontrol eden bir ya da daha fazla kişi tarafından devralınması Kanunun 7 nci maddesi kapsamında birleşme veya devralma işlemi sayılır.*" hükmünü haizdir. Birleşme ve Devralma Sayılan Haller ve Kontrol Kavramı Hakkında Kılavuz'un 3. paragrafında ise birleşme ve devralma sayılan hallerin tespitinde esas olan unsurun teşebbüsün kontrolünde meydana gelecek kalıcı değişiklik olduğu düzenlenmektedir. Bu kapsamda kontrolde kalıcı değişiklik meydana getiren bir işlem, 2010/4 sayılı Tebliğ'in 7. maddesinde yer alan ciro eşiklerinin aşılması halinde Kurulun iznine tabidir. "İşlemin Niteliğine İlişkin Değerlendirme" başlığında açıklandığı üzere bildirim konu işlem, STELLANTIS TR'nin kontrol yapısında tek kontrolden dolayı ortak kontrole geçiş şeklinde kalıcı değişiklik yaratmaktadır. Bu aşamada işlemin Türkiye'de herhangi bir pazarda gerçek anlamda bir pazar payı veya yoğunlaşma artışına sebebiyet verip vermediği hususu işlemin niteliği itibarıyla izne tabi bir devralma işlemi olduğu sonucunu değiştirmeyecektir. Bu kapsamda işlem 2010/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesindeki esaslar çerçevesinde bir devralma işlemi olup aynı Tebliğ'in 7. maddesinin birinci fıkrasının (a) ve (b) bentlerinde öngörülen ciro eşikleri aşıldığından Kuruldan izin alınması gereken bir işlemdir.

#### **G.5.3.2. Binek Otomobillerin Üretimi ve Satışı Pazarına İlişkin Görüşler**

##### **İlgili Ürün Pazarının Segment Bazında Belirlenmemesi Gerektiği Görüşü**

- (461) TOFAŞ tarafından; otomotiv şirketleri arasındaki işlemlere ilişkin yakın tarihli Kurul kararlarında<sup>192</sup>, ilgili pazarların "yeni binek otomobiller pazarı" veya "binek otomobillerin üretimi ve satışı pazarı" olarak tanımlandığı, mevcut dosyada da Kurulun yerleşik içtihtadından farklı bir ilgili ürün pazarının belirlenmesi gerektirecek bir durum olmadığı ifade edilmiştir. Bu kapsamda TOFAŞ'ın ve STELLANTIS TR'nin birbirlerine farklı markalar aracılığıyla rekabetçi baskı uygulayan teşebbüsler olmadıkları, her iki tarafın da sattığı markaların STELLANTIS'e ait olduğu, dolayısıyla işlemin herhangi bir pazar tanımını altında bir rekabetçi endişe yaratmasının mümkün olmadığı belirtilmiştir.

#### **Değerlendirme:**

- (462) Yukarıda "İlgili Pazar" başlığında da açıklandığı üzere, işlemin rekabetçi etkilerinin tam olarak değerlendirilebilmesi için binek otomobiller pazarının alt segmentleri açısından da işlemin olası etkileri incelenmiş olmakla birlikte, dosya kapsamında edinilen bilgiler ile geçmiş tarihli Kurul ve Komisyon kararları ışığında ilgili ürün pazarları "*binek otomobillerin üretimi ve satışı pazarı*", *brüt ağırlığı 3,5 tona kadar olan hafif ticari*

<sup>192</sup> Kurulun 30.12.2020 tarihli ve 20-57/794-354 sayılı, 01.06.2017 tarihli ve 17-18/269-115 sayılı, 04.08.2016 tarihli ve 16-26/445-201 sayılı kararları.

araçların üretimi ve satışı" ile "brüt ağırlığı 3,5 ila 6 ton arası olan hafif ticari araçların üretimi ve satışı" şeklinde tanımlanmıştır.

### **İşlemin Binek Otomobiller Pazarında Segment Bazında Etkin Rekabetin Önemli Ölçüde Azaltılması Sonucunu Doğurmayacağı Görüşü**

(463) Taraflarca, STELLANTIS'in A, E, F ve S segmentlerinde 2020, 2021, 2022 yıllarında ve 2023'ün ilk 11 ayında Türkiye'de herhangi bir satışının olmadığı, bu nedenle bu segmentlerde herhangi bir örtüşme meydana gelmeyeceği ve işlemin bu segmentler bazında herhangi bir rekabetçi endişeye yol açmayacağı ifade edilmiştir.<sup>193</sup> İşlemin olası etkilerine ilişkin yapılan açıklamalarda;

- Tarafların 2022 ve 2023<sup>194</sup> yıllarında B segmenti binek otomobiller pazarındaki pazar payı artışlarının kısıtlı olduğu<sup>195</sup>, B segmentinde STELLANTIS TR'nin pazar payının yaklaşık %(.....) seviyelerinde olmasına rağmen, TOFAŞ'ın B segmentinde elde ettiği pazar payının 2020 yılından itibaren istikrarlı şekilde düştüğü (sırasıyla %(.....), %(.....)%(.....)), B segmentindeki HHI seviyelerinin endişe verici olmadığı ve HHI endeksindeki değişimin Yatay Kılavuz'da belirlenen seviyenin altında olduğu<sup>196</sup>,
- C segmenti binek otomobiller pazarında TOFAŞ ve STELLANTIS TR tarafından dağıtımı yapılan STELLANTIS markalarının toplam payının istikrarlı olarak %40'ın altında olduğu, bunun tek istisnası olan 2022 yılında teşebbüslerin C segmenti araçlara ilişkin pazar payları toplamının %(.....) olduğu, bu istisnanın pazarın gerçek dinamiklerini yansıtmadığı, zira bunun altında yatan sebebin 2022 yılında TOFAŞ tarafından otomatik vitesli Egea Cross'un piyasaya sunulması olduğu, ilaveten STELLANTIS TR'nin 2023 yılı pazar payının %(.....) seviyelerinde olduğu, bu kapsamda işlem sonrasında C segmentinde gerçekleşecek pazar payı artışının yalnızca %(.....) seviyelerinde olacağı,
- Türkiye binek otomobiller pazarındaki en büyük segmentin C segmenti olduğu ve bu segmentin oldukça rekabetçi bir yapıya sahip olduğu, 2018 yılından beri Volkswagen Grubu'nun ve Renault Grubu'nun pazar payı seviyelerinin STELLANTIS TR ile benzer olduğu,
- Hem mevzuatta hem de Kurul içtiğinde %40'ın altında pazar payına sahip olan teşebbüslerin hâkim durumda olması ihtimalinin düşük olarak kabul edildiği,
- C segmentindeki modellerin son yıllarda özellikle B segmenti modellerden baskı gördüğü, 2020-2022 döneminde C segmenti daralırken, B segmentinin düzenli olarak büyüdüğü<sup>197</sup>, C segmenti müşterilerinin bir kısmının B segmentine kaymasının segmentler arası rekabeti ortaya koymak bakımından önemli

<sup>193</sup> Taraflarca, ODMD'nin artık SUV (J) segmenti için ayrı bir veri toplamadığı, bu çerçevede tarafların SUV tipi araçların satışlarını boyutlarına göre sınıflandırarak ilgili binek otomobil segmenti altına dâhil ettikleri ve ayrıca ODMD, 2020 yılı itibarıyla M segmenti binek otomobilleri hafif ticari araç olarak kabul ettiği için M segmenti araç satışlarının da hafif ticari araçlar altında gösterildiği ifade edilmiştir.

<sup>194</sup> 2023 yılı bakımından 11 aylık verilere ilişkin açıklamalara yer verilmiştir.

<sup>195</sup> TOFAŞ tarafından, B segmenti binek otomobiller pazarında 2023 yılının ilk 11 ayında tarafların pazar paylarının toplamındaki artışın bir önceki yıla kıyasla %(.....) olduğu belirtilmektedir.

<sup>196</sup> TOFAŞ tarafından sunulan bilgilere göre; 2023 yılının ilk 11 ayına ilişkin pazar payı verileri esas alınarak hesaplanan işlem öncesi HHI 2.177,8, işlem sonrası HHI 2.220, HHI değişimi ise 43'tür.

<sup>197</sup> Bunun temel sebebinin 2021 yılının başında devreye giren ve Euro 6D olarak da bilinen Avrupa Emisyon Standartları'nın yürürlüğe girmesinin olduğu, bu regülasyonun araçların fiyatlarını artırdığı ve C segmentindeki çok satan bazı araç versiyonlarının üretiminin sonlanmasına sebep olduğu ifade edilmiştir.

olduğu, bu durumun tüketicilerin C segmentindeki modellerin alternatifi olarak B segmentindeki araçları gördüğünü ortaya koyduğu,

- Tarafların sunduğu ürünlerin birbirlerine yakın rakip olmadığı, nitekim Kurulun FCA/PSA kararında STELLANTIS TR'nin Türkiye'de sattığı araç modelleri olan PSA modellerinin, TOFAŞ'ın Türkiye'de sattığı araç modelleri olan FCA araç modellerine yakın rakip olarak değerlendirilmediği, TOFAŞ'ın portföyünde bulunan FCA'nın C segmentindeki en güçlü modelinin Fiat Egea olduğu, 2022 yılı NCBS verilerine göre Fiat Egea modeline PSA modellerinin alternatif olarak görülme oranının oldukça düşük olduğu, yine 2022 yılı NCBS verilerine göre B, C ve D segmentlerinde yer alan araçların müşteriler tarafından C segmenti model olan Fiat Egea'ya alternatif olarak tercih edildiği<sup>198</sup>,
- Genel Mahkemenin, 2020 tarihli *CK Telecoms* kararında<sup>199</sup>, rekabetin önemli ölçüde azaldığı sonucuna varabilmek için birleşen tarafların, bazı segmentlerde görece yakın rakip olmasının ortaya konmasının yeterli olmayacağına karar verdiği,
- C segmentinde STELLANTIS TR'nin TOFAŞ'ın yakın bir rakibi olmadığı, ayrıca STELLANTIS markası olmayan Renault, Dacia, Toyota ve Volkswagen'in 2020-2023 döneminde C segmentinde Türkiye'de en çok satan 10 binek otomobil listesinde yer aldığı, 2020-2023 (Kasım) döneminde Türkiye'de C segmentinde en çok satılan 10 binek otomobil arasında STELLANTIS TR'nin sattığı markalardan yalnızca Peugeot'un tek modelle (Peugeot 3008) yer bulduğu,
- D segmentinde TOFAŞ'ın Türkiye'deki mevcudiyetinin sınırlı olduğu (2023 yılının ilk 11 ayı için pazar payı %(.....)) ve işlem kapsamında bu segmentte gerçekleşecek pazar payı artışının %(.....) seviyesinde ve önemsiz düzeyde olacağı, 2023 yılının ilk 11 ayına ilişkin pazar verilerine göre hesaplanan HHI seviyelerinin de bu durumu desteklediği<sup>200</sup>, ayrıca Volkswagen Grubu'nun bu segmentte 2023 yılının ilk 11 ayı için %(.....) pazar payı ile pazarda lider oyuncu konumunda olduğu, BMW'nin %(.....) pazar payı ile Volkswagen Grubu'nu takip ettiği, Mercedes markasının dâhil olduğu Daimler Grubu'nun da Türkiye'de 2023 yılında elde ettiği %(.....) pazar payıyla ilgili segmentte faaliyet gösterdiği, işlemin D segmentinde kayda değer bir pazar payı artışına sebep olmayacağı ve küresel OEM'lerin işlem sonrasında da rekabet baskısı oluşturacağı

belirtilmiş ve işlemin binek otomobillerin üretimi ve satışı pazarında veya bu pazarın alt segmentlerinde etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğurmayacağı öne sürülmüştür. Tarafça belirtilen hususlar "İşlemin Binek Otomobillerin Üretimi ve Satışı Pazarına Etkileri" başlıklı bölümde detaylı bir şekilde değerlendirilmiş olup işlemin binek otomobiller bakımından rekabetçi endişeler barındırdığı ortaya konulmuştur.

### **G.5.3.3. Hafif Ticari Araçların Üretimi ve Satışı Pazarına İlişkin Görüşler**

#### **İşlemin 3,5-6 Ton Hafif Ticari Araçlar Pazarında Etkin Rekabetin Önemli Ölçüde Azaltılması Sonucunu Doğurmayacağı Görüşü**

<sup>198</sup> 2022 yılı NCBS verilerine göre müşteriler tarafından Fiat Egea modeline alternatif olarak görülme oranlarına bakıldığında ilk beş sırada; %(.....) ile Toyota Corolla-Altis, %(.....) ile Renault Megane, %(.....) ile Hyundai i20, %(.....) ile Renault Clio, %(.....) ile Honda Civic'in yer aldığı ifade edilmiştir.

<sup>199</sup> T-399/16 sayılı *CK Telecoms* Uk Investments Ltd. kararı.

<sup>200</sup> Taraflarca sunulan bilgilere göre; 2023 yılının ilk 11 ayına ilişkin D segmenti pazar payı verileri esas alınarak hesaplanan işlem öncesi HHI 1.175, işlem sonrası HHI 1.176,84, HHI değişimi 1,84'tür.

- (464) TOFAŞ tarafından 3,5-6 ton arası hafif ticari araçlar pazar paylarına ilişkin olarak; TOFAŞ'ın satış adedinin 2020 yılında (.....), 2021 yılında (.....), 2022 yılında (.....), 2023 yılında (ilk 11 ay) (.....) olduğu; pazar payının ise 2020, 2021, 2022 ve 2023 yılları için sırasıyla %(.....), %(.....), %(.....) ve %(.....) olduğu, STELLANTIS TR'nin satış adedinin 2020 yılında (.....), 2021 yılında (.....), 2022 yılında (.....), 2023 yılında (ilk 11 ay) (.....) olduğu; pazar payının ise 2020, 2021, 2022 ve 2023 yılları için sırasıyla %(.....), %(.....), %(.....) ve %(.....) olduğu ve dolayısıyla STELLANTIS TR ve TOFAŞ'ın pazar payları toplamının ilgili yıllarda sırasıyla %(.....), %(.....), %(.....) ve %(.....) olduğu belirtilmiştir. Ek olarak TOFAŞ'ın 2023 yılında pazar payının olağan seyrinden yüksek olmasının araç bulunurluğundan kaynaklandığı, TOFAŞ'ın ilgili segmentte Fiat Ducato modelinin satışını gerçekleştirdiği, söz konusu aracın ithal edilmesi nedeniyle düzenli tedarik sağlanamadığı öne sürülmüştür.
- (465) TOFAŞ tarafından; 2023 yılının ilk 11 ayına ilişkin pazar verilerine göre hesaplanan işlem öncesi HHI değerinin 3.196, işlem sonrası HHI değerinin 3.360 ve HHI değerindeki değişimin ise 164 olduğu ve HHI değerlerinin pazarın 3,5-6 ton segmentinde yoğunlaşma seviyesinin önemli ölçüde değişmeyeceğini gösterdiği ifade edilmiştir. Buna ek olarak, 3,5-6 ton hafif ticari araç segmentinde TOFAŞ'ın FORD OTOSAN ve Daimler gibi güçlü rakiplerinin bulunduğu, FORD OTOSAN'ın 3,5-6 ton hafif ticari araçlar segmentinde 2023 yılında (ilk 11 ay) %(.....), Daimler'in ise 2023 yılında (ilk 11 ay) %(.....) pazar payı elde ettiği belirtilmiştir. Sonuç olarak brüt ağırlığı 3,5-6 ton arasında olan hafif ticari araçlar pazarı bakımından işlemden kaynaklanabilecek bir rekabetçi endişeden bahsedilemeyeceği ileri sürülmüştür.
- (466) Tarafça belirtilen hususlar, yukarıda "İşlemin Hafif Ticari Araçlar Pazarındaki Etkileri" başlıklı bölümünde detaylı bir şekilde değerlendirilmiştir.

**İşlemin Tek Taraflı Etkiler Bağlamında 0-3,5 Ton Arası Hafif Ticari Araçlar Pazarında Etkin Rekabetin Önemli Ölçüde Azaltılması Sonucunu Doğurmayacağı Görüşü**

- (467) TOFAŞ tarafından, işlemin tek taraflı etkiler bağlamında 0-3,5 ton arası hafif ticari araçlar pazarında etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğurmayacağına ilişkin yapılan açıklamalar şu şekildedir:
- 0-3,5 ton arası hafif ticari araçlar pazar paylarına ilişkin olarak aşağıdaki tablo sunulmuştur. Bu kapsamda, TOFAŞ'ın ve STELLANTIS TR'nin 2023 yılı pazar payı seviyelerinin olağan dışı faktörlerden kaynaklandığı ve bu artışın pazarın normal gidişatını ve rekabetçi dinamikleri temsil etmediği, TOFAŞ'ın ve STELLANTIS TR'nin toplam pazar payının 2023 yılı dışında genel olarak %(.....) bandında seyrettiği, benzer biçimde FORD OTOSAN'ın %(.....)'un üzerinde seyreden pazar payıyla TOFAŞ ve STELLANTIS TR tarafından dağıtımı yapılan STELLANTIS markalarının toplam pazar payına yakın bir pazar payı elde ettiği; bununla birlikte 2023 yılında pazarda çok ciddi pazar payı değişiklikleri yaşandığı, TOFAŞ'ın ve STELLANTIS TR'nin toplam pazar payının rakiplerine kıyasla oldukça yükseldiği ifade edilmiştir.

Tablo 66: 0-3,5 Ton Arası Hafif Ticari Araçlar Pazarı Satış Adetleri ve Pazar Payları<sup>201</sup>

| Teşebbüs      | Satış Adetleri |         |         |         | Pazar Payları (%) |         |         |         |
|---------------|----------------|---------|---------|---------|-------------------|---------|---------|---------|
|               | 2020           | 2021    | 2022    | 2023    | 2020              | 2021    | 2022    | 2023    |
| TOFAŞ         | (.....)        | (.....) | (.....) | (.....) | (.....)           | (.....) | (.....) | (.....) |
| STELLANTIS TR | (.....)        | (.....) | (.....) | (.....) | (.....)           | (.....) | (.....) | (.....) |

<sup>201</sup> 2023 yılı verileri ilk 11 ay için verilmiştir.

|                                           |         |         |         |         |         |         |         |         |
|-------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| TOFAŞ+<br>STELLANTIS TR                   | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| Ford                                      | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| Volkswagen Grubu                          | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| Renault Grubu                             | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| Toyota                                    | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| Daimler                                   | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| Diğer                                     | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) | (.....) |
| Toplam                                    | 152.319 | 166.601 | 182.864 | 222.123 | 100     | 100     | 100     | 100     |
| Kaynak: TOFAŞ tarafından sunulan veriler. |         |         |         |         |         |         |         |         |

- 2023 yılında pazar paylarında bir yükseliş gerçekleşse de bu durumun pazar gücüne işaret edecek nitelikte olmadığı, tarafların toplam pazar payının %50'nin altında olduğu ve FORD OTOSAN'ın %(.....) pazar payı ile taraflara rekabetçi baskı oluşturduğu öne sürülmüştür.
- 2023 yılında FORD OTOSAN'ın pazar payında yaşanan düşüşün üretim aşamasında yaşanan bazı aksaklıklardan kaynaklandığı ve bu sorunların çözülmesi ile FORD OTOSAN'ın pazar payında yükseliş beklendiği, bu kapsamda FORD OTOSAN'ın en çok sattığı modellerinden olan (.....)'in tedarikinde yaşanan sorunların ortadan kalkmasının beklendiği, ek olarak (.....) modelinde de 2023 yılının ilk yarısında Türkiye'ye yeterli sayıda aracın tedarik edilememesi sonucunda bulunurluk problemi yaşandığı ve bu sorunun da hâlihazırda çözüldüğü, ayrıca FORD OTOSAN'ın Yeniköy fabrikasında üreteceği yeni nesil van aracıyla birlikte 2024 yılından itibaren FORD OTOSAN'ın ilgili segmentteki pazar payının önemli ölçüde artmasının beklendiği belirtilmiştir.
- Hafif ticari araçlar pazarının oldukça rekabetçi bir yapıda olduğu ve aydan aya FORD OTOSAN'ın kaybettiği pazar payının başka markalara kaydığı, örneğin 2023 yılının Ocak ayında Volkswagen ciddi pazar payı kazanırken, Ekim ve Kasım aylarında TOFAŞ tarafından dağıtımı yapılan markaların yüksek seviyede pazar payı artışı kaydettiği ifade edilmiştir.
- STELLANTIS TR'nin 0-3,5 ton hafif ticari araçlar bakımından TOFAŞ'ın en yakın rakibi olmadığı, Toyota, Volkswagen ve Renault-Nissan-Mitsubishi'nin (Dacia modelleri dâhil olmak üzere) Türkiye'deki müşteriler tarafından tanınan ve tercih edilen popüler hafif ticari araç modellerine sahip olduğu ve istikrarlı şekilde en çok satan modeller arasında üst sıralarda yer alan modeller ürettikleri, bu durumun STELLANTIS TR'nin normal performansının oldukça üzerinde bir pazar payına sahip olduğu 2023 yılında dahi geçerli olduğu belirtilmiştir. Bu kapsamda pazarda birleşik teşebbüs üzerinde önemli ölçüde rekabetçi baskı uygulayacak birçok küresel OEM olduğu, işlemin piyasada faaliyet gösteren OEM sayısında herhangi bir azalmaya sebebiyet vermeyeceği ve tarafların işleminden sonra da OEM'lerden gelen yoğun rekabetçi baskıyla karşı karşıya olacağı belirtilmiştir.
- TOFAŞ'ın (.....) planlandığı, 2022 yılında hafif ticari araçlar pazarında %(.....) payı olan Fiat Doblo'nun 2023 yılının Haziran ayında Türkiye'deki üretiminin sonlandığı ve ithalata dönüldüğü, (.....)TOFAŞ'ın aynı pazarda sadece (.....) ile yer alacağı, bu durumun da özellikle (.....) neticesinde TOFAŞ'ın pazar payında önemli seviyede düşüşe neden olacağı ifade edilmiştir.
- Brüt ağırlığı 0-3,5 ton arası olan hafif ticari araçlar bakımından önemli pazar payına sahip güçlü rakipler bulunduğu ve işlemin pazarın rekabetçi yapısı

üzerinde herhangi bir etki doğurmayacağından bahisle bu teşebbüslerin TOFAŞ üzerindeki rekabetçi baskısının devam edeceği, bu kapsamda işlem sonrasında TOFAŞ üzerinde rekabetçi baskı uygulamaya devam edecek FORD OTOSAN, Volkswagen Grubu ve Renault Grubu gibi küresel rakiplerin pazarda faaliyet gösterdiği, işlemin pazardaki markalar arası rekabetçi yapıyı etkilemeyeceği öne sürülmüştür. Bu kapsamda 2020 yılından beri piyasadaki rakip sayısının arttığı, TOYOTA'nın FCA/PSA birleşmesi sonrasında Avrupa Birliği'nde verilen taahhütler sonucunda etkili bir şekilde pazara girdiği, TOYOTA'nın pazara yeni giren bir teşebbüs olarak pazar payını kısa sürede %(.....) seviyelerine getirebilmesinin pazarın girişlere açık olduğunu ortaya koyduğu belirtilmiştir.

- Yakın zamanda brüt ağırlığı 0-3,5 ton arası olan hafif ticari araçlar pazarında yeni model lansmanlarının gerçekleşmesinin ve FORD OTOSAN'ın 2024 yılında piyasaya sunulması planlanan yeni Ford Courier modeliyle pazardaki güçlü konumunu korumasının beklendiği, Volkswagen'nin otomatik vitesli Caddy modelinin bulunurluğunun sağlanabilmesi ile pazardaki toplam satış adedinin yükselmesinin öngörüldüğü ifade edilmiştir. Ek olarak ilgili segmentte HYUNDAI'nın Staria modeliyle pazar payını artırmasının ve Renault Grubu'nun 2024 yılında piyasaya sunulacak Renault Trafic ve elektrikli versiyonuyla pazardaki rekabetçi faaliyetlerine devam etmesinin beklendiği belirtilmiştir.

(468) Belirtilen hususlar, "İşlemin Hafif Ticari Araçlar Pazarındaki Etkileri" başlıklı bölümünde detaylı bir şekilde değerlendirilmiştir.

**İşlemin Koordinasyon Doğurucu Etkiler Bağlamında 0-3,5 Ton Arası Hafif Ticari Araçlar Pazarında Etkin Rekabetin Önemli Ölçüde Azaltılması Sonucunu Doğurmayacağı Görüşü**

(469) TOFAŞ tarafından işlemin koordinasyon doğurucu etkiler bağlamında *0-3,5 ton arası hafif ticari araçlar pazarında etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğurmayacağına ilişkin olarak yapılan açıklamalar şu şekildedir:*

- FORD OTOSAN'ın TOFAŞ'tan tamamen bağımsız bir oyuncu olduğu ve KOÇ HOLDİNG'in çapraz hissedarlığının FCA/PSA birleşmesi kapsamında sunulan taahhütler doğrultusunda herhangi bir rekabetçi endişe yaratmayacağı, tarafların *0-3,5 ton arası hafif ticari araçlar pazarında* FORD OTOSAN'ın rekabetçi baskısıyla karşı karşıya olduğu belirtilmiştir.
- TOFAŞ'ın ve FORD OTOSAN'ın yönetim kurulu üyelerinin birbirinden farklı olduğu, FCA/PSA birleşmesi kapsamında KOÇ HOLDİNG tarafından sunulan taahhütler doğrultusunda TOFAŞ'ın yönetim kurulu üyesi olan herhangi bir kişinin FORD OTOSAN'ın yönetim kuruluna, FORD OTOSAN'ın yönetim kurulu üyesi olan herhangi bir kişinin TOFAŞ'ın yönetim kuruluna atanmayacağı ve bu anlamda herhangi bir örtüşme gerçekleşmeyeceği ifade edilmiştir.
- Ek olarak "Tofaş Yönetim Kurulu Üyelerine Yönelik Rekabet Açısından Hassas Bilgilere İlişkin Gizlilik Politikası" gereğince TOFAŞ Yönetim Kurulu üyelerinin FORD OTOSAN'ı rakip olarak kabul ettikleri ve bu kapsamda rekabet açısından hassas bilgileri rakiplerle paylaşmayacaklarını taahhüt ettikleri ifade edilmiştir. Yine ilgili politika kapsamında TOFAŞ Yönetim Kurulu üyesinin kendisini atayan hissedara raporlama yapması gerektiğinde rekabete hassas bilgilerin ilgili hissedar grubuna dâhil rakip bir şirkete ifşasını engelleyecek uygun önlemlerin alınmasından sonra ilgili hissedara iletebileceği belirtilmiştir. Ayrıca TOFAŞ'ın çalışanlarına rekabet hukuku eğitimi verdiği ve vermeye devam edeceği, her yıl bu kapsamda denetimler gerçekleştirdiği ifade edilmiştir.

- TOFAŞ'ın ve FORD OTOSAN'ın ayrı yerleşkelerinin, ayrı bilişim sistemlerinin ve ayrı operasyonel yönetimlerinin bulunduğu, bu kapsamda KOÇ HOLDİNG'in çapraz hissedarlığı nedeniyle iki teşebbüs arasında rekabete hassas bilgi paylaşımlarının vuku bulmasını engelleyecek mekanizmaların hâlihazırda var olduğu ve FCA/PSA kararına konu taahhütlerle de bu mekanizmaların sağlamaştırıldığı belirtilmiştir.
- Hafif ticari araçlar pazarının rekabetçi özellikleri nedeniyle bu pazarda koordinasyon doğurucu etkilerin ortaya çıkma olasılığının düşük olduğu, bu hususun Komisyon tarafından *Peugeot/Opel*<sup>202</sup> kararında da belirtildiği ifade edilmiştir.
- Hem binek otomobiller hem de hafif ticari araçlar pazarlarının heterojen ürünler içerdiği, pazarda sadece fiyat açısından değil, marka imajı, konfor, güvenlik, estetik, yakıt verimliliği, yenilikçilik gibi çok sayıda parametrenin yanı sıra hizmet ağı gibi faktörler açısından da rekabet edildiği, hafif ticari araçlar açısından ek faktörlerin eklenmesiyle durumun daha da karmaşıklaştığı, işlem kapsamında hem binek hem de ticari araçlar pazarında faaliyet gösteren OEM ve marka sayısında azalma yaşanmayacağı da göz önüne alındığında işlemin pazarın rekabetçi ve dinamik yapısını değiştirmeyeceği öne sürülmüştür.
- Yatay Kılavuz'un 51. paragrafında birden çok oyuncunun ve ürün farklılaşmasının bulunduğu bir pazarda koordinasyon tesis etmenin daha güç olacağının belirtildiği, *Demirdöküm/Vaillant*<sup>203</sup> kararında da Kurulun koordinasyon kurulabilmesi için pazarın ve talebin istikrara kavuşmuş olmasının ve homojen bir ürünün söz konusu olmasının gerekli olduğunu açıkladığı belirtilmiştir.
- KOÇ HOLDİNG'in, TOFAŞ'ın ve FORD OTOSAN'ın kurulmasından beri bu şirketlerde hissedar olduğu, FORD OTOSAN ve FCA (FCA/PSA birleşmesi sonrasında STELLANTIS) ile ortaklığının yıllar öncesine dayandığı, Kurulun hiçbir zaman bu yapının iki şirket arasında bir koordinasyona vücut verdiğini belirtmediği, tam aksine Kurulun TOFAŞ/FCA ile FORD OTOSAN'ı rekabet içinde olan rakipler olarak değerlendirdiği ifade edilmiştir.<sup>204</sup>
- FCA/PSA işlemi kapsamında sunulan taahhütlerin<sup>205</sup> TOFAŞ ile FORD OTOSAN arasındaki olası bir koordinasyon riskinin önüne geçmek bakımından Kurul tarafından yeterli kabul edildiği belirtilmiştir. Bununla birlikte KOÇ HOLDİNG'in FCA/PSA işlemi kapsamında sunulan taahhütler çerçevesinde belirtilen gizlilik taahhütnamesini, taahhütlerin kapsamından ileri taşıyarak tüm ilgili departmanlardaki çalışanlara imzalattığı, ayrıca KOÇ HOLDİNG'in uygulamaları kapsamında holding bünyesinde düzenlenen ve rekabete duyarlı bilgilerin görüşülebileceği toplantılara FORD OTOSAN ve TOFAŞ temsilcilerinin birlikte katılamayacağı ifade edilmiştir. Ayrıca TOFAŞ'ın ve FORD OTOSAN'ın halka açık şirketler oldukları, her iki teşebbüsün yönetim kurulu üyelerinin ve yöneticilerinin 6362 sayılı Sermaye Piyasası Kanunu hükümlerine tabi oldukları, bu çerçevede sermaye piyasası düzenlemelerine göre içsel bilgilere sahip olan kişilerin bu gizliliği korumalarının esas olduğu ve sahip olunan içsel bilgilerin ilgili

<sup>202</sup> Komisyonun 05.07.2017 tarihli ve Case M.8449 sayılı kararı.

<sup>203</sup> Kurulun 21.08.2007 tarihli ve 07-65/804-299 sayılı kararı.

<sup>204</sup> Kurulun 07.12.2011 tarihli ve 11-60/1559-552 sayılı, 28.02.2019 tarihli ve 19-10/115-46 sayılı, 18.04.2011 tarihli ve 11-24/464-139 sayılı, 31.01.2013 tarihli ve 13-08/93-54 sayılı, 24.12.2015 tarihli ve 15-45/755-277 sayılı kararları.

<sup>205</sup> Kurulun 30.12.2020 tarihli ve 20-57/794-354 sayılı kararı, 497. paragraf.

düzenlemelere aykırı olarak üçüncü taraflar ile paylaşılması halinde sermaye piyasası düzenlemelerinde tanımlanan yaptırımların uygulanmasının gündeme gelebileceği belirtilmiştir.

- FORD OTOSAN'ın KOÇ HOLDİNG dışındaki diğer ortağı olan FORD ile STELLANTIS'in sadece Türkiye bazında değil küresel çapta da rakip oldukları, FORD OTOSAN ile TOFAŞ arasındaki bir koordinasyon ihtimalinde küresel seviyede birbirine rakip olan şirketlerin her birinin kendi ortaklarına karşı sorumluluklarının gündeme geleceği ifade edilmiştir.
- Yukarıda yer verilen açıklamalar neticesinde işlemin pazardaki rekabet üzerinde herhangi bir olumsuz etki yaratmayacağı, TOFAŞ ile FORD OTOSAN arasındaki koordinasyon riskinin FCA/PSA işleminde sunulan taahhütler kapsamında ortadan kalktığı ve sonuç olarak işlemin pazardaki olası bir koordinasyonu kolaylaştırmak gibi bir sonuç doğurmasının mümkün olmadığı belirtilmiştir.

(470) Belirtilen hususlar, "TOFAŞ ile FORD OTOSAN Arasındaki Yapısal Bağ" başlıklı bölümde detaylı bir şekilde değerlendirilmiştir.

#### **G.5.4. Dosya Kapsamında Sunulan Taahhütler**

(471) "Dosya Evreleri" başlığında detaylarına yer verildiği üzere, nihai inceleme sürecinde; KOÇ HOLDİNG ve TOFAŞ tarafından Kurum kayıtlarına sırasıyla 10.06.2024 tarih, 52839 sayı ve 25.06.2024 tarih, 53231 sayı ile intikal eden yazılarla taahhüt sunulmuştur (İlk Taahhüt Paketleri). Söz konusu taahhütler 24.10.2024 tarihli Kurul toplantısında görüşülmüş olup başvuru sahipleri tarafından verilen taahhütlerin işleme izin verilebilmesi için yeterli olmadığına 24-43/1027-M sayı ile karar verilmiştir. Nihai inceleme sürecinin ilerleyen aşamalarında ise KOÇ HOLDİNG tarafından verilen taahhütleri içeren yazı 18.04.2025 tarih ve 66630 sayı ile, TOFAŞ tarafından nihai inceleme kapsamında daha önce sunulan taahhütlerin revize edilmiş nihai metni ise 18.04.2025 tarih ve 66629 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal etmiştir (İkinci Taahhüt Paketleri).

(472) Aşağıda öncelikle teşebbüsler tarafından sunulan İlk Taahhüt Paketlerinin içeriğine ve bu bunlarla ilgili Kurul kararına yer verilecektir. Ardından ise teşebbüslerce sunulan İkinci Taahhüt Paketleri ve bunlara ilişkin değerlendirmeler aktarılacaktır.

#### **G.5.4.1. TOFAŞ ve KOÇ HOLDİNG Tarafından Sunulan İlk Taahhüt Paketleri**

##### **G.5.4.1.1. TOFAŞ Tarafından Sunulan İlk Taahhüt Paketi**

(473) İlk Taahhüt Paketi kapsamında TOFAŞ tarafından sunulan taahhütler aşağıdaki şekildedir:

##### **Yönetim Kurulunun Yapısı ile İlgili Taahhütler**

- (i) 30.12.2020 tarihli ve 20-57/794-354 sayılı Kurul kararı ile bağlayıcı hale gelen taahhütler çerçevesinde KOÇ HOLDİNG, "TOFAŞ'ın yönetim kurulu üyesi olan herhangi bir kişiyi FORD OTOSAN'ın yönetim kuruluna, FORD OTOSAN'ın yönetim kurulu üyesi olan herhangi bir kişiyi TOFAŞ'ın yönetim kuruluna atamamayı" taahhüt etmiş ve bu taahhüdünü yerine getirdiğini Kuruma tevsik etmiştir. Söz konusu taahhüdü genişletecek şekilde ve "TOFAŞ Tarafından Sunulan Taahhütlerin Süresi" başlığında yer alan (i) numaralı paragrafta tabi olarak TOFAŞ, işlemin kapanışından itibaren; FORD OTOSAN'ın Yönetim Kurulu'nda Koç Ailesi mensuplarından herhangi biri olduğu sürece, TOFAŞ'ın Yönetim Kurulu'nun, Koç Ailesi mensuplarından herhangi birini içermeyecek şekilde teşekkül ettirilmesini taahhüt etmektedir.

- (ii) TOFAŞ, "TOFAŞ Tarafından Sunulan Taahhütlerin Süresi" başlığında yer alan (i) numaralı paragrafa tabi olarak, işlemin kapanış tarihi itibarıyla TOFAŞ Yönetim Kurulu'nda görev yapan Koç Ailesi mensuplarının TOFAŞ Yönetim Kurulu üyeliğinin işlemin kapanışını takiben 30 (otuz) iş günü içerisinde sonlandırılacağını taahhüt etmektedir.

#### **Gizlilik Politikalarına İlişkin Taahhütler**

- (i) 30.12.2020 tarihli ve 20-57/794-354 sayılı Kurul kararı ile bağlayıcı hale gelen taahhütler çerçevesinde TOFAŞ, rekabete hassas bilgilere erişimi olan tüm TOFAŞ çalışanlarına uygulanacak olan ve söz konusu bilgilerin korunmasına yönelik alınacak önlemleri belirleyen bir gizlilik politikası oluşturmuştur. Bu gizlilik politikası özetle, rekabete hassas bilgileri tanımlamakta, TOFAŞ'ın rekabete hassas bilgilerinin rakip teşebbüslerle paylaşılmasına yönelik bir yükümlülük getirmekte ve özellikle FORD OTOSAN'ın TOFAŞ'ın bir rakibi olduğundan bahisle rekabete hassas bilgilerin FORD OTOSAN ve çalışanlarıyla da paylaşılması gerektiğine dair bir açıklama içermektedir. TOFAŞ, ilgili taahhütlerin ötesine geçerek bu gizlilik politikasını yalnızca rekabete hassas bilgilere erişimi olan TOFAŞ çalışanlarına değil; tüm TOFAŞ çalışanlarına tebliğ etmiş ve imzalatmıştır. TOFAŞ, işlemin kapanışından sonra gerçekleştirilecek birleşme işleminin akabinde bu konudaki hassasiyetini göstermek, çalışanlarına konuyu hatırlatmak ve aradan geçen dönemde işe alınan kişileri kapsama almak üzere tüm TOFAŞ çalışanlarını; TOFAŞ çalışanı haline gelecek STELLANTIS TR çalışanlarını ve TOFAŞ Yönetim Kurulu üyelerini de kapsayacak şekilde, bu uygulamasına devam etmeyi taahhüt etmektedir.
- (ii) 30.12.2020 tarihli ve 20-57/794-354 sayılı Kurul kararı ile bağlayıcı hale gelen taahhütler çerçevesinde TOFAŞ, hâlihazırda rekabete hassas bilgilerin sağlanması, alınması ve işlenmesinde görev alan TOFAŞ çalışanlarının bu bilgilerin korunması ve bu bilgilerin rakipler de dâhil olmak üzere üçüncü şahıslara açıklanmaması konularında sorumluluklarını açıklayan yıllık rekabet hukuku eğitimlerini almalarını sağlamaktadır. Söz konusu taahhüdü güçlendirecek şekilde, bu eğitimler, ortak kontrol, tek ekonomik bütünlük, rekabete duyarlı bilgi paylaşımına dair rekabet hukuku hassasiyetleri ve bu minvalde aynı pazarda faaliyet gösteren birden fazla ortak girişimde kontrol hakkı bahşeden çapraz hissedarlıklara sahip olunmasının ilgili ortak girişimlerin 4054 sayılı Kanun ve ilgili ikincil mevzuat doğrultusunda birbirlerinin rakibi oldukları hususlarını da kapsayacak nitelikte hazırlanacak ve yürütümü koordine edilecektir. İlaveten TOFAŞ, bu eğitimlerin TOFAŞ Yönetim Kurulu üyelerine de verilmesini temin edecektir.

#### **Araç Kiralama Pazarına İlişkin Taahhütler**

- (i) TOFAŞ, işlemin kapanışı sonrasında araç kiralama pazarı bakımından; kiralama pazarındaki rakipleri karşısında Koç Topluluğu şirketlerinden OTOKOÇ ve altında bulunan araç kiralama markaları Avis, Avis Filo ve Budget lehine fiyat, vade ve ödeme koşulları, araçlara erişim kolaylığı gibi konularda ve bunlarla sınırlı olmamak kaydıyla ayrımcılık içeren koşulların uygulanmayacağını taahhüt etmektedir. Söz konusu taahhüt, işlemin gerçekleşmesinden sonra Koç Topluluğu bünyesinde sıfırdan kurulacak ve/veya devralma ile katılacak araç kiralama şirketleri/markaları için de geçerliliğini koruyacaktır.

### Bayilik Ağıının Yapısına İlişkin Taahhütler

- (i) Fiat (ve Fiat Professional), Ford ve STELLANTIS TR markaları (Peugeot, Citroën ve Opel) ayrı showroom/tesiste satılacaktır. İlgili showroom/tesisler arasında aynı yönde en az 1 (bir) km mesafe bulunacaktır. Peugeot, Citroën ve Opel markaları kendi aralarında 1 (bir) km mesafe şartı aranmaksızın aynı tesis içinde veya bitişik tesislerde bayiliklerini sürdürebilecekler, bu çerçevede yeni bayilikler oluşturulabilecektir.
- (ii) İşlemin kapanış tarihinden sonra dağıtım ağıında bulunan ve/veya dağıtım ağıına kabul edilecek araç satış bayileri, Fiat (ve Fiat Professional) markasına ait hafif ticari araçlar, Ford markasına ait hafif ticari araçlar ve Peugeot, Citroën ve Opel markalarından herhangi birine ait hafif ticari araçlar aynı tesis içinde veya bitişik tesislerde eş zamanlı olarak satışa sunulmayacaktır.
- (iii) Aşağıdaki haller bu taahhütlerin istisnalarıdır:
  - a. TOFAŞ, işlemin kapanış tarihinden sonra dağıtım ağıına kabul edilecek olan ve/veya hâlihazırda dağıtım ağıında bulunan araç satış bayilerine, aynı tesis içinde veya bitişik tesislerde eş zamanlı olarak Fiat (ve Fiat Professional) markasının yanı sıra Peugeot, Citroën ve Opel markalarından yalnızca birinin binek araçla sınırlı olarak bayiliğini verebilecektir.
  - b. Fiat (ve Fiat Professional) ile Peugeot, Citroën ve Opel markalarından birden fazlasının bayiliğini yürüten bayiler (Ek-1'de yer verilen<sup>206</sup>), mevcut markalarıyla devam ettikleri sürece taahhütlere aykırılık teşkil etmeyecektir.
  - c. Mevcut durumda Peugeot, Citroën ve Opel markaları için bayilik ön protokolü imzalanmış olan bayi adayları (Ek-2'de yer verilen<sup>207</sup>), mevcut markalarıyla devam ettikleri sürece taahhütlere aykırılık teşkil etmeyecektir.
  - d. Ek-3'te yer verilen<sup>208</sup> ve hâlihazırda Ford markası ile birlikte eş zamanlı olarak Fiat (ve Fiat Professional), Peugeot, Citroën ve Opel markalarından birinin/birkaçının verildiği bayiler, mevcut markalarıyla devam ettikleri sürece taahhütlere aykırılık teşkil etmeyecektir.
- (iv) TOFAŞ işleminden sonra dağıtımını yapacağı tüm markalar için bayilerle her marka özelinde ayrı bayilik sözleşmesi imzalayacağını taahhüt etmektedir.
- (v) "TOFAŞ Tarafından Sunulan Taahhütlerin Süresi" başlığında yer alan (i) numaralı paragrafta tabi olarak, TOFAŞ, kısa kararın tebliğ tarihinden itibaren 6 (altı) ay içerisinde, Kuruma taahhütlerin yerine getirilmesi için alınan önlemleri detaylı olarak açıklayan bir rapor sunmayı taahhüt etmektedir.

### TOFAŞ Tarafından Sunulan Taahhütlerin Süresi

- (i) Taahhütler; (a) Kuruma sunulması, (b) bu taahhüt esas alınarak işleme izin verilmesine ilişkin karar alınması halinde ve (c) işlemin, işlem dokümanlarında belirtilen şekilde kapanması kaydıyla geçerlilik kazanacaktır.
- (ii) Yukarıda yer verilen "Yönetim Kurulunun Yapısı ile İlgili Taahhütler" ile "Gizlilik Politikalarına İlişkin Taahhütler" başlıklarında sunulan taahhütler, KOÇ HOLDİNG'in hem TOFAŞ hem de FORD OTOSAN'da ortak kontrol hakkı bahşedecek şekilde hissedarlığı bulunduğu sürece yürürlükte kalacaktır.

<sup>206</sup> (.....)

<sup>207</sup> (.....)

<sup>208</sup> (.....)

- (iii) Yukarıda yer verilen “Araç Kiralama Pazarına İlişkin Taahhütler” başlığında sunulan taahhüt, KOÇ HOLDİNG’in TOFAŞ’ta ortak kontrol ve OTOKOÇ’ta kontrol hakkı bahşedecek şekilde hissedarlığı bulunduğu sürece yürürlükte kalacaktır.
- (iv) Yukarıda yer verilen “Bayilik Ağının Yapısına İlişkin Taahhütler” başlığında sunulan TOFAŞ’ın bayilik teşkilatı ile ilgili taahhütler açısından, TOFAŞ pazarlarda taahhüdün revize edilmesini gerektirecek bir değişiklik olduğuna inanması halinde, Kuruma davranışsal taahhütlerin revize edilmesi ya da sonlandırılması yönünde yazılı başvuruda bulunabilecektir.
- (v) Bununla birlikte, karardan sonra Kurul başka bir kararla etkin rekabetin sağlanması için taahhütlerin (veya herhangi spesifik bir taahhüdün) yürürlükte bulunmasına gerek olmadığına karar verirse, ilgili taahhütler ilgili Kurul kararının verildiği tarihte sona erecektir.

#### **G.5.4.1.2. KOÇ HOLDİNG Tarafından Sunulan İlk Taahhüt Paketi**

(474) İlk Taahhüt Paketi kapsamında KOÇ HOLDİNG tarafından sunulan taahhütler aşağıdaki şekildedir:

- (i) KOÇ HOLDİNG, Otomotiv Grubu Başkanı pozisyonunun görev kapsamını, eşit paylı ortak girişimleri olan FORD OTOSAN ve TOFAŞ’taki hissedarlık haklarının uygun şekilde kullanımı çerçevesinde tanımlamayı taahhüt etmektedir. Bu kapsamda, KOÇ HOLDİNG Otomotiv Grubu Başkanı, görevi itibarı ile sorumluluk alanındaki teşebbüslerin ve teşebbüs üst düzey yöneticilerinin idari olarak performanslarının takibi, teşebbüslerin yöneticileri ve yönetim kurulları ile oluşturdukları hedeflerine göre gerçekleştirdikleri iş sonuçlarının KOÇ HOLDİNG tarafından izlenmesi, ortak girişim olan teşebbüslerdeki ortaklarının temsilcileri ile ilişkilerin yönetilmesi, görüşme ve toplantılara iştirak edilmesi, ortaklar ile istişare içinde teşebbüslere uzun vadeli vizyonlarını oluşturma konusunda hissedar perspektifiyle destek verilmesi alanlarında görev üstlenmektedir. Buna karşılık, TOFAŞ ve FORD OTOSAN’ın faaliyetleri ve devam eden operasyonları ile ilgili kararların alınması, ilkeler ve yetkilendirme doğrultusunda teşebbüsün ilgili yönetim kademeleri ve yönetim kurullarınca gerçekleştirilmekte ve bu süreçlere KOÇ HOLDİNG Otomotiv Grubu Başkanı dâhil edilmemektedir. 2020 yılında FCA/PSA işlemi ile Kuruma KOÇ HOLDİNG tarafından verilen taahhüt doğrultusunda, KOÇ HOLDİNG Otomotiv Grubu Başkanı TOFAŞ ve FORD OTOSAN’ın her ikisinde birden Yönetim Kurulu üyesi değildir; bu şekilde karar mekanizmalarında ayrışma güvence altına alınmış durumdadır. Buna ilave olarak KOÇ HOLDİNG, KOÇ HOLDİNG Otomotiv Grubu Başkanı’nın, (TOFAŞ’ta herhangi bir yönetsel sıfatı haiz olmadan) TOFAŞ’ın stratejik ticari kararlarında veya günlük ticari işlerinde (üretim ve satış miktarlarının belirlenmesi, fiyatların ve kampanyaların belirlenmesi, bütçe hazırlanması, bayilik ve satış sonrası teşkilatıyla ilgili kararların alınması gibi) herhangi bir doğrudan veya dolaylı etkisi bulunmadığını ve bulunmayacağını beyan ve taahhüt etmektedir.

#### **KOÇ HOLDİNG Tarafından Sunulan Taahhütlerin Süresi**

- (i) Taahhütler; (a) Kurum’a sunulması, (b) bu taahhüt esas alınarak işleme izin verilmesine ilişkin karar alınması halinde ve (c) işlemin, işlem dokümanlarında belirtilen şekilde kapanması kaydıyla geçerlilik kazanacaktır.
- (ii) Taahhütler, KOÇ HOLDİNG’in hem TOFAŞ hem de FORD OTOSAN’da ortak kontrol hakkı bahşedecek şekilde hissedarlığı bulunduğu sürece yürürlükte kalacaktır.

- (iii) Bununla birlikte, karardan sonra Kurul başka bir kararla etkin rekabetin sağlanması için taahhütlerin (veya herhangi spesifik bir taahhüdün) yürürlükte bulunmasına gerek olmadığına karar verirse, ilgili taahhütler ilgili Kurul kararının verildiği tarihte sona erecektir.

#### **G.5.4.1.3. TOFAŞ ve KOÇ HOLDİNG Tarafından İlk Taahhüt Paketlerine İlişkin Kurul Kararı**

- (475) Daha önce değinildiği üzere, TOFAŞ ve KOÇ HOLDİNG tarafından sunulan ve yukarıda içerikleri anlatılan taahhütler, Kurulun 24.10.2024 tarihli toplantısında görüşülmüş olup taahhütlerin işleme izin verilebilmesi için yeterli olmadığına 24-43/1027-M sayı ile karar verilmiştir.

#### **G.5.4.2. TOFAŞ ve KOÇ HOLDİNG Tarafından Sunulan İkinci Taahhüt Paketleri**

##### **G.5.4.2.1. TOFAŞ Tarafından Sunulan İkinci Taahhüt Paketi**

- (476) İkinci Taahhüt Paketi kapsamında TOFAŞ tarafından sunulan taahhütler aşağıdaki şekildedir:

##### **Yatırıma İlişkin Taahhütler**

- Yıllık (.....) adet hafif ticari araç üretim kapasitesine sahip “K0” kod adlı projeye ilave olarak, 2027 yılında (.....) adet yıllık üretim kapasiteli (.....) bir araç projesinin daha yatırımı yapılacaktır.

Kurul tarafından takdir olunacak mücbir sebep ve öngörülemez ekonomik haller<sup>209</sup> gibi durumlar hariç olmak üzere;

- (.....)<sup>210</sup> (.....) taahhüt edilmektedir.
- Kurulu kapasite kullanım oranında öngörülen artış ile fiili üretim adedi uyumlu olduğu sürece, 2024 sonu itibarıyla (.....) olan istihdam sayısının (.....) kişiye ulaşması taahhüt edilmektedir. (.....) öngörülmektedir.
- Söz konusu iki proje ile birlikte, ihracat üretim kapasitesinin de 200.000 - 220.000 adede ulaşması taahhüt edilmektedir. (.....) beklenmektedir. Ayrıca (.....) öngörülmektedir.
- (.....) öngörülmektedir.

TOFAŞ tarafından sunulan yatırım taahhütlerine aşağıdaki tabloda yer verilmiştir:

<sup>209</sup> Belirtmek gerekir ki, öngörülemez ekonomik haller, piyasa koşullarını, küresel ve/veya yerel vergi ve gümrük düzenlemelerini sübvansiyonlarını ve uygulamalarını (ör. Türkiye’de hafif ticari araçlara uygulanan mevcut vergi rejimindeki değişiklikleri) kapsamaktadır.

<sup>210</sup> (.....)

Tablo 67: TOFAŞ Tarafından Sunulan Yatırım Taahhütleri

|                                                                              | 2024 (Gerçekleşen) <sup>211</sup> | 2027 (Öngörülen)* |
|------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|-------------------|
| Proje Üretim Kapasiteleri (CBU <sup>212</sup> + CKD <sup>213</sup> )* - Adet | (.....)                           | (.....)           |
| Kurulu Kapasite Kullanım Oranı                                               | (.....)                           | (.....)           |
| Proje Üretim Kapasitesi İle Uyumlu Şirket İstihdamı - Kişi Sayısı            | (.....)                           | (.....)           |
| İhracat Üretim Kapasitesi - Adet                                             | (.....)                           | 200.000 - 220.000 |

\* Demonte araç adetleri de kapasite hesabına dâhil edilmiştir.

### Yönetim Kurulunun Yapısı ile İlgili Taahhütler

- (i) 30.12.2020 tarihli ve 20-57/794-354 sayılı Rekabet Kurulu kararı ile bağlayıcı hale gelen taahhütler çerçevesinde KOÇ HOLDİNG, “TOFAŞ’ın yönetim kurulu üyesi olan herhangi bir kişiyi FORD OTOSAN’ın yönetim kuruluna, FORD OTOSAN’ın yönetim kurulu üyesi olan herhangi bir kişiyi TOFAŞ’ın yönetim kuruluna atamamayı” taahhüt etmiş ve bu taahhüdünü yerine getirdiğini Rekabet Kurumuna tevsik etmiştir. Söz konusu taahhüdü genişletecek şekilde ve aşağıdaki “TOFAŞ Tarafından Sunulan Taahhütlerin Süresi” başlığında yer alan (i) numaralı paragrafta tabi olarak TOFAŞ, İşlem’in kapanışından itibaren; FORD OTOSAN’ın Yönetim Kurulu’nda Koç Ailesi mensuplarından herhangi biri olduğu sürece, TOFAŞ’ın Yönetim Kurulu’nun, Koç Ailesi mensuplarından herhangi birini içermeyecek şekilde teşekkül ettirilmesini taahhüt etmektedir.
- (ii) TOFAŞ, aşağıdaki “TOFAŞ Tarafından Sunulan Taahhütlerin Süresi” başlığında yer alan (i) numaralı paragrafta tabi olarak, İşlem’in kapanış tarihi itibarıyla TOFAŞ Yönetim Kurulu’nda görev yapan Koç Ailesi mensuplarının TOFAŞ Yönetim Kurulu üyeliğinin İşlem’in kapanışını takiben 30 (otuz) iş günü içerisinde sonlandırılacağını taahhüt etmektedir.

### Gizlilik Politikalarına İlişkin Taahhütler

- (i) 30.12.2020 tarihli ve 20-57/794-354 sayılı Rekabet Kurulu kararı ile bağlayıcı hale gelen taahhütler çerçevesinde TOFAŞ, rekabete hassas bilgilere erişimi olan tüm TOFAŞ çalışanlarına uygulanacak olan ve söz konusu bilgilerin korunmasına yönelik alınacak önlemleri belirleyen bir gizlilik politikası oluşturmuştur. Bu gizlilik politikası özetle, rekabete hassas bilgileri tanımlamakta, TOFAŞ’ın rekabete hassas bilgilerinin rakip teşebbüslerle paylaşılmamasına yönelik bir yükümlülük getirmekte ve özellikle FORD OTOSAN’ın TOFAŞ’ın bir rakibi olduğundan bahisle rekabete hassas bilgilerin FORD OTOSAN ve çalışanlarıyla da paylaşılmaması gerektiğine dair bir açıklama içermektedir. TOFAŞ, ilgili taahhütlerin ötesine geçerek bu gizlilik politikasını yalnızca rekabete hassas bilgilere erişimi olan TOFAŞ çalışanlarına değil; tüm TOFAŞ çalışanlarına tebliğ etmiş ve imzalatmıştır. TOFAŞ, İşlem’in kapanışından sonra gerçekleştirilecek birleşme işleminin akabinde bu konudaki hassasiyetini göstermek, çalışanlarına konuyu hatırlatmak ve aradan geçen dönemde işe alınan kişileri kapsama almak üzere tüm TOFAŞ çalışanlarını; TOFAŞ çalışanı haline gelecek Stellantis Türkiye çalışanlarını ve TOFAŞ Yönetim Kurulu üyelerini de kapsayacak şekilde, bu uygulamasına devam etmeyi taahhüt etmektedir.

<sup>211</sup> 2024 yılı verileri; Tofaş’ın ürettiği tüm modellerin fiili üretim ve ihracat adetleri ile istihdam sayılarını yansıtmaktadır. 2027 yılı verileri öngörülen proje üretim kapasiteleri ve söz konusu proje üretim kapasitesiyle uyumlu istihdam sayılarını esas almaktadır.

<sup>212</sup> “Completely Built Units”: Tamamlanmış/Bitmiş Araç.

<sup>213</sup> “Completely Knocked Down”: Demonte Araç.

- (ii) 30.12.2020 tarihli ve 20-57/794-354 sayılı Rekabet Kurulu kararı ile bağlayıcı hale gelen taahhütler çerçevesinde TOFAŞ, halihazırda rekabete hassas bilgilerin sağlanması, alınması ve işlenmesinde görev alan TOFAŞ çalışanlarının bu bilgilerin korunması ve bu bilgilerin rakipler de dahil olmak üzere üçüncü şahıslara açıklanmaması konularında sorumluluklarını açıklayan yıllık rekabet hukuku eğitimlerini almalarını sağlamaktadır. Söz konusu taahhüdü güçlendirecek şekilde, bu eğitimler, ortak kontrol, tek ekonomik bütünlük, rekabete duyarlı bilgi paylaşımına dair rekabet hukuku hassasiyetleri ve bu minvalde aynı pazarda faaliyet gösteren birden fazla ortak girişimde kontrol hakkı bahşeden çapraz hissedarlıklara sahip olunmasının ilgili ortak girişimlerin 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun ve ilgili ikincil mevzuat doğrultusunda birbirlerinin rakibi oldukları hususlarını da kapsayacak nitelikte hazırlanacak ve yürütümü koordine edilecektir. İlaveten TOFAŞ, bu eğitimlerin TOFAŞ Yönetim Kurulu üyelerine de verilmesini temin edecektir.

#### **Araç Kiralama Pazarına İlişkin Taahhütler**

- (i) TOFAŞ, İşlem'in kapanışı sonrasında araç kiralama pazarı bakımından; kiralama pazarındaki rakipleri karşısında Koç Topluluğu şirketlerinden OTOKOÇ ve altında bulunan araç kiralama markaları Avis, Avis Filo ve Budget lehine fiyat, vade ve ödeme koşulları, araçlara erişim kolaylığı gibi konularda ve bunlarla sınırlı olmamak kaydıyla ayrımcılık içeren koşulların uygulanmayacağını taahhüt etmektedir. Söz konusu taahhüt, işlemin gerçekleşmesinden sonra Koç Topluluğu bünyesinde sıfırdan kurulacak ve/veya devralma ile katılacak araç kiralama şirketleri/markaları için de geçerliliğini koruyacaktır.

#### **Bayilik Ağının Yapısına İlişkin Taahhütler**

- (i) Fiat (ve Fiat Professional), Ford ve Stellantis Türkiye markalarına (Peugeot, Citroen ve Opel) ait araçlar ayrı showroom/tesiste satılacaktır. TOFAŞ, ilgili bayinin lokasyonuna ilişkin mutabakata varıldığı tarih itibarıyla, Fiat (ve Fiat Professional), Stellantis Türkiye markaları (Peugeot, Citroen ve Opel) ve Ford markalı araçların satıldığı showroom/tesisler ile arasında en az 2 (iki) km sürüş mesafesi olmasını gözetecektir. Bu kurala aykırılık teşkil eden showroom/tesisler (EK-2'de yer verilenler<sup>214</sup>) bakımından Rekabet Kurulu'nun işbu İşlem hakkında vereceği gerekçeli karar tarihinden itibaren 3 (üç) yıl içerisinde söz konusu aykırılığın giderilmesi temin edilecektir.
- (ii) Aşağıdaki haller, bu taahhüdün istisnalarıdır:

- Hâlihazırda Fiat (ve Fiat Professional), Ford ve Stellantis Türkiye (Peugeot, Citroen ve Opel) markaların bulunduğu showroom/tesislere 2 km sürüş mesafesi içerisinde rakip bir markanın showroom/tesisinin bulunması durumunda, Fiat (ve Fiat Professional), Ford ve Stellantis Türkiye (Peugeot, Citroen ve Opel) markalarına ait showroom/tesisler kapsam dışındadır.
- Peugeot, Citroen ve Opel markaları kendi aralarında mesafe şartı aranmaksızın aynı tesis içinde veya bitişik showroom/tesislerde bayiliklerini sürdürebilecek, bu çerçevede yeni bayilikler oluşturulabilecektir.

<sup>214</sup> 2 km sürüş mesafesi altında Fiat (ve Fiat Professional), Ford ve Stellantis Türkiye (Peugeot, Citroen ve Opel) markaları dışında bir marka aracın satıldığı bayi bulunmayan ve ayırtırmaya tabi tutulacak bayiler: (.....)

- c. Mevcut durumda Peugeot, Citroen ve Opel markaları için bayilik ön protokolü imzalanmış olan bayi adayları (EK-3'te yer verilenler<sup>215</sup>), mevcut markalarıyla devam ettikleri sürece taahhütlere aykırılık teşkil etmeyecektir.

- (iii) TOFAŞ, İşlem'den sonra dağıtımını yapacağı tüm markalar için bayilerle her marka özelinde ayrı bayilik sözleşmesi imzalayacağını taahhüt etmektedir.

#### **TOFAŞ Tarafından Sunulan Taahhütlerin Süresi**

- (i) TOFAŞ tarafından sunulan Taahhütler; (a) Rekabet Kurumuna sunulması, (b) bu taahhüt esas alınarak İşlem'e izin verilmesine ilişkin Karar alınması halinde ve (c) İşlem'in İşlem dokümanlarında belirtilen şekilde kapanması kaydıyla geçerlilik kazanacaktır.
- (ii) TOFAŞ, kısa Karar'ın tebliğ tarihinden itibaren 6 (altı) ay içerisinde, Kurum'a Taahhütler'in yerine getirilmesi için alınan önlemleri detaylı olarak açıklayan bir rapor ("Rapor") sunmayı taahhüt etmektedir.
- (iii) TOFAŞ, 2028 yılının sonunda "Yatırıma İlişkin Taahhütler" ve "Bayilik Ağının Yapısına İlişkin Taahhütler" başlıklarındaki taahhütleri yerine getirdiğine ilişkin detaylı bir rapor sunmayı taahhüt etmektedir.
- (iv) Yukarıda yer verilen "Yönetim Kurulunun Yapısı ile İlgili Taahhütler" ile "Gizlilik Politikalarına İlişkin Taahhütler" başlıklarında sunulan taahhütler, KOÇ HOLDİNG'in hem TOFAŞ hem de FORD OTOSAN'da ortak kontrol hakkı bahşedecek şekilde hissedarlığı bulunduğu sürece yürürlükte kalacaktır.
- (v) Yukarıda yer verilen "Araç Kiralama Pazarına İlişkin Taahhütler" başlığında sunulan taahhütler, KOÇ HOLDİNG'in TOFAŞ'ta ortak kontrol ve OTOKOÇ'ta kontrol hakkı bahşedecek şekilde hissedarlığı bulunduğu sürece yürürlükte kalacaktır.
- (vi) Yukarıda yer verilen "Bayilik Ağının Yapısına İlişkin Taahhütler" başlığında sunulan TOFAŞ'ın bayilik teşkilatı ile ilgili Taahhütler açısından, TOFAŞ pazarlarda taahhüdün revize edilmesini gerektirecek bir değişiklik olduğuna inanması halinde, Kurum'a davranışsal taahhütlerin revize edilmesi ya da sonlandırılması yönünde yazılı başvuruda bulunabilecektir.
- (vii) Bununla birlikte, Karar'dan sonra Rekabet Kurulu başka bir kararla etkin rekabetin sağlanması için Taahhütler'in (veya herhangi spesifik bir Taahhüdün) yürürlükte bulunmasına gerek olmadığına karar verirse, ilgili Taahhütler ilgili Rekabet Kurulu kararının verildiği tarihte sona erecektir.

#### **G.5.4.2.2. KOÇ HOLDİNG Tarafından Sunulan İkinci Taahhüt Paketi**

- (477) İkinci Taahhüt Paketi kapsamında KOÇ HOLDİNG tarafından sunulan taahhütler aşağıdaki şekildedir:

- (i) KOÇ HOLDİNG, Otomotiv Grubu Başkanı pozisyonunun görev kapsamını, eşit paylı ortak girişimleri olan FORD OTOSAN ve TOFAŞ'taki hissedarlık haklarının uygun şekilde kullanımı çerçevesinde tanımlamayı taahhüt etmektedir. Bu kapsamda, KOÇ HOLDİNG Otomotiv Grubu Başkanı, görevi itibarı ile sorumluluk alanındaki teşebbüslerin ve teşebbüs üst düzey yöneticilerinin idari olarak performanslarının takibi, teşebbüslerin yöneticileri ve yönetim kurulları ile oluşturdukları hedeflerine göre gerçekleştirdikleri iş sonuçlarının KOÇ HOLDİNG tarafından izlenmesi, ortak girişim olan teşebbüslerdeki ortaklarının

<sup>215</sup> Mevcut durumda Peugeot, Citroen ve Opel markaları için bayilik ön protokolü imzalanmış olan bayi adayları: (.....)

temsilcileri ile ilişkilerin yönetilmesi, görüşme ve toplantılara iştirak edilmesi, ortaklar ile istişare içinde teşebbüslere uzun vadeli vizyonlarını oluşturma konusunda hissedar perspektifiyle destek verilmesi alanlarında görev üstlenmektedir. Buna karşılık, TOFAŞ ve FORD OTOSAN'ın faaliyetleri ve devam eden operasyonları ile ilgili kararların alınması, ilkeler ve yetkilendirme doğrultusunda teşebbüsün ilgili yönetim kademeleri ve yönetim kurullarınca gerçekleştirilmekte ve bu süreçlere KOÇ HOLDİNG Otomotiv Grubu Başkanı dahil edilmemektedir. 2020 yılında FCA/PSA işlemi ile ilgili Rekabet Kurumu'na KOÇ HOLDİNG tarafından verilen taahhüt doğrultusunda, KOÇ HOLDİNG Otomotiv Grubu Başkanı TOFAŞ ve FORD OTOSAN'ın her ikisinde birden Yönetim Kurulu üyesi değildir; bu şekilde karar mekanizmalarında ayrışma güvence altına alınmış durumdadır. Buna ilave olarak KOÇ HOLDİNG, KOÇ HOLDİNG Otomotiv Grubu Başkanı'nın, (TOFAŞ'ta herhangi bir yönetsel sıfatı haiz olmadan) TOFAŞ'ın stratejik ticari kararlarında veya günlük ticari işlerinde (üretim ve satış miktarlarının belirlenmesi, fiyatların ve kampanyaların belirlenmesi, bütçe hazırlanması, bayilik ve satış sonrası teşkilatıyla ilgili kararların alınması gibi) herhangi bir doğrudan veya dolaylı etkisi bulunmadığını ve bulunmayacağını beyan ve taahhüt etmektedir.

#### **KOÇ HOLDİNG Tarafından Sunulan Taahhütlerin Süresi**

- (i) Taahhütler; (a) Rekabet Kurumu'na sunulması, (b) bu taahhüt esas alınarak İşlem'e izin verilmesine ilişkin Karar alınması halinde ve (c) İşlem'in İşlem dokümanlarında belirtilen şekilde kapanması kaydıyla geçerlilik kazanacaktır.
- (ii) Taahhütler, KOÇ HOLDİNG'in hem TOFAŞ hem de FORD OTOSAN'da ortak kontrol hakkı bahşedecek şekilde hissedarlığı bulunduğu sürece yürürlükte kalacaktır.
- (iii) Bununla birlikte, Karar'dan sonra Rekabet Kurulu başka bir kararla etkin rekabetin sağlanması için Taahhütler'in (veya herhangi spesifik bir Taahhüdün) yürürlükte bulunmasına gerek olmadığına karar verirse, ilgili Taahhütler ilgili Rekabet Kurulu kararının verildiği tarihte sona erecektir.

#### **G.5.4.2.3. TOFAŞ ve KOÇ HOLDİNG Tarafından Sunulan İkinci Taahhüt Paketlerinin Değerlendirilmesi**

- (478) Önceki bölümlerde, işlemin yaratacağı olası etkiler dosya kapsamında tanımlanan ilgili pazarlar açısından ayrı ayrı değerlendirilmiş; planlanan işlemin hafif ticari araçlar bakımından ve özellikle *brüt ağırlığı 3,5 tona kadar olan hafif ticari araçların üretimi ve satışı pazarında* yaratabileceği endişelere dikkat çekilmiş ve söz konusu işlemin tek taraflı etkiler ile koordinasyon doğurucu etkiler vasıtasıyla etkin rekabeti önemli ölçüde sınırlandıracağı sonucuna ulaşılmıştır. 2010/4 sayılı Tebliğ'in 14. maddesinin birinci fıkrasında yer alan *"Teşebbüsler, Kanunun 7 nci maddesi kapsamında ortaya çıkabilecek rekabet sorunlarının giderilmesi amacıyla, birleşme veya devralmaya ilişkin taahhüt verebilirler. Teşebbüsler tarafından verilen taahhütler, rekabetçi sorunları tamamen ortadan kaldırıcı nitelikte olmalıdır."* düzenlemesi çerçevesinde, teşebbüslerin 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi kapsamında ortaya çıkabilecek rekabet sorunlarının giderilmesi amacıyla yoğunlaşmaya ilişkin çözümler önerebilmesine ve Kurulun izin kararında çözümlerin yerine getirilmesini sağlamaya yönelik şart ve yükümlülük öngörebilmesine imkân tanınmaktadır.
- (479) Birleşme çözümlerine ilişkin en temel sınıflandırma yapısal ve davranışsal çözümler olarak yapılmaktadır. En temel şekliyle, pazarın yapısını etkilemeye yönelik çözümler

“yapısal”, birleşen teşebbüslerin davranışlarını düzenlemeye yönelik çözümler “davranışsal” olarak nitelendirilmektedir.

(480) Birleşme/Devralma İşlemlerinde Rekabet Kurumunca Kabul Edilebilir Çözümlere İlişkin Kılavuz'da (Taahhüt Kılavuzu), yoğunlaşma işleminin etkin rekabetin önemli ölçüde azaltacağı endişesinin taşınması durumunda bu endişenin taraflara iletileceği, rekabet sorunlarını gidermeye yönelik çözüm önerip önermemenin tarafların takdirinde olduğu belirtilmiştir. Ardından, bir yoğunlaşmanın çözüm önerisiyle birlikte 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesinin ihlaline yol açıp açmadığının değerlendirilmesinin yine Kurulun yetki ve görev alanında olduğu ifade edilmiştir. Bu noktada taraflarca sunulan çözüm önerilerinin Kurulun izin kararına temel oluşturabilmesi için;

- Taraflarca üstlenilen esasa ve uygulamaya ilişkin hususların tam ve ayrıntılı olarak belirlenmesi,
- Usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş bir kişi tarafından imzalanmış olması,
- İncelemenin yapılabilmesi için taahhüde ilişkin yeterli bilgiyi içeren ve ticari sırlardan arındırılmış bir kopyasının Kuruma sunulması, sunulan bu kopyanın üçüncü kişilerin önerilen çözümün rekabet ile ilgili kaygıları etkin ve işleyebilir bir biçimde giderip gidermediğine yönelik tam bir analiz yapılabilmesine olanak vermesi

gerektiği belirtilmiştir.

(481) Bu bağlamda Kurulun yalnızca yukarıda sayılan özellikleri ve taraflara iletilen endişeleri ortadan kaldırma yeterliliğini haiz çözüm önerilerini kabul edeceği belirtilmiş; bu nedenle çözüm önerilerinin işleme ilişkin rekabet ile ilgili kaygıları tereddüde yer bırakmayacak şekilde ve sürdürebilir bir biçimde gidermesi ve her açıdan anlaşılabilir olması gerektiği vurgulanmıştır. Öte yandan, pazar koşulları değişebileceğinden, çözüm önerilerinin mümkün olan en kısa zamanda ve etkili bir şekilde uygulanabilir olması gerektiğine dikkat çekilmiştir.

(482) Bu kapsamda Taahhüt Kılavuzu'nda çözüm önerilerinin, taraflarca sunulacağı, Kurulun ise izin kararını çözüm önerilerinin uygulanmasına bağlayacağı ifade edilmiştir. Bu noktada, şart ve yükümlülükler aykırı davranmanın 4054 sayılı Kanun bakımından hüküm ve sonuçları farklı olduğundan burada şart ve yükümlülük ayırımına dikkat çekilmelidir. Örneğin bir iş biriminin elden çıkarılması şart niteliğinde olup, bir elden çıkarma uzmanının atanması, Kuruma gerekli raporların sunulması gibi elden çıkarmaya ilişkin uygulama aşamalarının ise yükümlülük olarak anlaşılması uygun olacaktır. Şartın ihlali durumunda 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesine aykırılık giderilmemiş olduğundan verilen izin kendiliğinden geçersiz hale gelecek ve izin kararı da hükümsüz kalacaktır. Böyle bir durumda Kurulun, 4054 sayılı Kanun'un 16. maddesi hükümlerini uygulama hakkı saklıdır. Buna karşılık yükümlülüklerin ihlal edilmesi halinde ise, ilgili taraflar hakkında 4054 sayılı Kanun'un 17. maddesinde öngörülen idari para cezası gündeme gelebilecektir.

(483) Bununla birlikte, temel olarak bir yoğunlaşma işlemine taahhütler çerçevesinde koşullu olarak izin verilebilmesi için taahhütler işleme ilişkin rekabetçi endişeleri tamamen gidermeli ve her açıdan anlaşılabilir ve etkili olmalıdır. Bu noktaların dikkate alınmasıyla sorunsuz, etkin, tartışmaya ve şüpheye yer bırakmayacak şekilde oluşturulan taahhüt kısa sürede uygulanabilmelidir. Bu bağlamda, teşebbüslerce sunulan taahhütler yukarıda yer verilen hususlar kapsamında değerlendirilmiştir.

(484) Dosya kapsamında, KOÇ HOLDİNG tarafından sunulan KOÇ HOLDİNG Otomotiv Grubu Başkanı'nın görev kapsamına ilişkin taahhüdün ve TOFAŞ tarafından sunulan ve 30.12.2020 tarihli ve 20-57/794-354 sayılı Kurul kararı ile oluşturulan gizlilik

politikasının devam ettirilmesine ilişkin taahhüdün, rakipler arasında stratejik ticari bilgilerin aktarımını ve tarafların ortak bir koordinasyon anlayışına varma güdüsünü ve koordinasyonu sürdürebilme imkânlarını bertaraf edeceği değerlendirilmektedir. Nitekim Kurulun FCA/PSA kararında; güvenlik duvarı ve gizlilik sözleşmeleri taahhüdü ile ortak bir üçüncü hissedar nedeniyle oluşabilecek rekabete hassas bilgi paylaşımı riskinin aşılabileceği; ayrıca gizlilik politikası kapsamında başta üretim kapasitesi, maliyet, fiyat ve marjlar olmak üzere rekabete hassas nitelikte olarak tanımlanan bilgilerin de taraflar arasındaki olası görülen koordinasyon riskini bertaraf edebileceği değerlendirilmesi yapılmıştır.

- (485) TOFAŞ tarafından sunulan taahhüt metninin “Yatırıma İlişkin Taahhütler” maddesinde; yıllık (.....) adet hafif ticari araç üretim kapasitesine sahip “K0” kod adlı projeye ilave olarak, 2027 yılında (.....) adet yıllık üretim kapasiteli (.....) bir araç projesinin daha yatırımının yapılacağı taahhüt edilmektedir. (.....) yıllık 200.000-220.000 adede yükseleceği ifade edilmiştir. İlaveten, ihraç edilecek araç sayısında ise; 2024’e kıyasla yaklaşık %(.....) oranında artış sağlanacağını öngörüldüğü belirtilmiştir. K0 olarak anılan birinci proje (.....) ifade edilmiştir. (.....) projesi ile K0’a ilave olarak (.....) Türkiye pazarına sunulmasının hedeflendiği, ek olarak, 2024 yılı sonu itibarıyla (.....) olan istihdam sayının (.....) (.....) projesi sonrası (.....) kişi aralığına yükseleceği belirtilmiştir. Bu hedeflere ulaşıldığında, Türkiye’de hafif ticari araç ithalatının azalacağı ve bu kapsamda Türkiye ekonomisi bakımından kazanımlar elde edileceği değerlendirilmektedir.
- (486) Ayrıca taahhüt metninin yönetim kurulunun yapısı ile ilgili taahhütleri içeren 1.2. maddesinde TOFAŞ, işlemin kapanışından itibaren; FORD OTOSAN’ın yönetim kurulunda Koç Ailesi mensuplarından herhangi biri olduğu sürece, TOFAŞ’ın yönetim kurulunun, Koç Ailesi mensuplarından herhangi birini içermeyecek şekilde teşekkül ettirilmesini taahhüt etmektedir. Anılan taahhüdün taraflar arasında ortak bir anlayışa sahip olma güdüsünü sınırlandıracağı, bu bakımdan uygun ve yeterli olduğu değerlendirilmektedir.
- (487) Taahhüt metninin “Gizlilik Politikalarına İlişkin Taahhütler” maddesinde ise TOFAŞ, 30.12.2020 tarihli ve 20-57/794-354 sayılı Rekabet Kurulu kararı ile bağlayıcı hale gelen taahhütler çerçevesinde oluşturduğu gizlilik politikasına ilişkin uygulamalara, aradan geçen dönemde işe alınan kişileri kapsama almak üzere tüm TOFAŞ çalışanlarını, TOFAŞ çalışanı haline gelecek STELLANTIS TR çalışanlarını ve TOFAŞ Yönetim Kurulu üyelerini de kapsayacak şekilde, bu uygulamasına devam etmeyi taahhüt etmektedir. Ayrıca, yıllık rekabet hukuku eğitimlerinin kapsamının genişletileceği taahhüt edilmektedir. Anılan taahhüdün rakipler arasında stratejik ticari bilgilerin aktarımını, tarafların ortak bir koordinasyon anlayışına varma güdüsünü ve koordinasyonu sürdürebilme imkânlarını bertaraf edeceği değerlendirilmektedir.
- (488) Taahhüt metninin araç kiralama pazarına ilişkin taahhütleri içeren 1.4. maddesinde TOFAŞ, Koç Topluluğu şirketlerinden OTOKOÇ ve altında bulunan araç kiralama markaları Avis, Avis Filo ve Budget lehine, araç kiralama pazarındaki rakipleri karşısında fiyat, vade ve ödeme koşulları, araçlara erişim kolaylığı gibi konularda ve bunlarla sınırlı olmamak kaydıyla ayrımcılık içeren koşulların uygulanmayacağını taahhüt etmektedir. Böylelikle TOFAŞ tarafından üretilen araçların araç kiralama pazarındaki Koç Topluluğu şirketlerine satışında benimsenecek stratejiler dolayısıyla rakiplerinin önüne geçmesi önlenmiş olacaktır. Bu nedenle TOFAŞ tarafından sunulan söz konusu taahhüdün araç kiralama pazarına ilişkin olası rekabetçi endişelerin önüne geçebileceği değerlendirilmektedir.

(489) Taahhüt metninin “Bayilik Ağının Yapısına İlişkin Taahhütler” maddesinde ise tarafların dağıtım ağına ilişkin taahhütler yer almaktadır. Bu çerçevede; Fiat (ve Fiat Professional), Ford ve STELLANTIS TR markalarına (Peugeot, Citroen ve Opel) ait araçların ayrı showroom/tesiste satılacağı, Fiat (ve Fiat Professional), STELLANTIS TR markaları (Peugeot, Citroen ve Opel) ve Ford markalı araçların bulunduğu showroomların/tesislerin arasında en az 2 (iki) km sürüş mesafesi olmasının gözetileceği taahhüt edilmektedir. Ayrıca, aynı maddede TOFAŞ’ın, işleminden sonra dağıtımını yapacağı tüm markalar için bayilerle her marka özelinde ayrı bayilik sözleşmesi imzalayacağı taahhüt edilmektedir. Bununla birlikte, hâlihazırda Fiat (ve Fiat Professional), Ford ve STELLANTIS TR (Peugeot, Citroen ve Opel) markalarının bulunduğu showroamlara/tesislere 2 km sürüş mesafesi içerisinde rakip bir markanın showroomunun/tesisinin bulunması durumunda, Fiat (ve Fiat Professional), Ford ve STELLANTIS TR (Peugeot, Citroen ve Opel) markalarına ait showroamların/tesislerin kapsam dışında kalacağı, Peugeot, Citroen ve Opel markalarının kendi aralarında mesafe şartı aranmaksızın aynı tesis içinde veya bitişik showroamlarda/tesislerde bayiliklerini sürdürebileceği ve mevcut durumda Peugeot, Citroen ve Opel markaları için bayilik ön protokolü imzalanmış olan bayi adaylarının mevcut markalarıyla devam ettikleri sürece taahhütlere aykırılık teşkil etmeyeceği belirtilmiştir. Bayilik ağının yapısına ilişkin söz konusu taahhütler çerçevesinde, Fiat (ve Fiat Professional), Ford ve STELLANTIS TR markalarının (Peugeot, Citroen ve Opel) ayrı tesislerde/showroamlarda satılacak olması ile işleminden önceki mevcut bayilik sisteminin korunacağı, işlem sonrasında TOFAŞ’ın bünyesine katacağı araçları aynı veya bitişik showroamlarda satabilmesinin bertaraf edileceği, dolayısıyla TOFAŞ’ın sahip olacağı ürün çeşitliliği ve pazar gücü ile birlikte rakipleri karşısında binek otomobil ve/veya hafif ticari araç satışı bakımından “tek nokta” olmasının engellenebileceği değerlendirilmektedir.

(490) Taahhüt metninin 2. maddesinde; TOFAŞ tarafından sunulan taahhütlerin (a) Kuruma sunulması, (b) bu taahhüt esas alınarak işleme izin verilmesine ilişkin karar alınması halinde ve (c) işlemin işlem dokümanlarında belirtilen şekilde kapanması kaydıyla geçerlilik kazanacağı, TOFAŞ’ın kısa kararın tebliğ tarihinden itibaren altı ay içerisinde, Kuruma taahhütlerin yerine getirilmesi için alınan önlemleri detaylı olarak açıklayan bir rapor sunacağı ve ayrıca TOFAŞ’ın 2028 yılının sonunda “1.1. Yatırıma İlişkin Taahhütler” ve “1.5. Bayilik Ağının Yapısına İlişkin Taahhütler” başlıklarındaki taahhütleri yerine getirdiğine ilişkin detaylı bir rapor sunacağı taahhüt edilmektedir.

(491) TOFAŞ ve KOÇ HOLDİNG tarafından sunulan taahhüt metinleri üzerinde yapılan değerlendirmeler sonucunda; sunulan taahhütlerin, dosya kapsamında tespit edilen rekabet sorunlarıyla orantılı, bu sorunları gidermeye elverişli, kısa sürede yerine getirilebilir ve etkili şekilde uygulanabilir olduğu gerekçesiyle kabul edilebileceği sonucuna ulaşılmıştır.

## H. SONUÇ

(492) Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre,

1. Bildirim konusu işlemin 4054 sayılı Kanun’un 7. maddesi ve bu maddeye dayanılarak çıkarılan 2010/4 sayılı Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ kapsamında izne tabi bir devralma işlemi olduğuna,
2. Bahse konu işlem neticesinde binek otomobillerin üretimi ve satışı pazarındaki pazar paylarının ve yoğunlaşma düzeylerinin birtakım rekabetçi endişeleri beraberinde getirebileceğine,

3. Planlanan işlem neticesinde brüt ağırlığı 3,5 tona kadar olan hafif ticari araçların üretimi ve satışı pazarında ve brüt ağırlığı 3,5-6 ton arasında olan hafif ticari araçların üretimi ve satışı pazarında, tek taraflı ve koordinasyon doğurucu etkiler vasıtasıyla etkin rekabetin önemli ölçüde azalmasının söz konusu olabileceğine,
  4. Bununla birlikte, Rekabet Kurumu kayıtlarına 18.04.2025 tarih ve 66629 sayı ve 18.04.2025 tarih ve 66630 sayı ile giren taahhüt paketi çerçevesinde bildirim konu işleme koşullu izin verilmesine,
  5. Tofaş Türk Otomobil Fabrikası AŞ'nin ve Koç Holding AŞ'nin sunmuş olduğu taahhütlerin yerine getirildiğinin, kısa kararın tebliğinden itibaren altı ay içerisinde Rekabet Kurumu kayıtlarına tevsik edilmesine,
  6. Tofaş Türk Otomobil Fabrikası AŞ'nin "1.1. Yatırıma İlişkin Taahhütler" ve "1.5. Bayilik Ağının Yapısına İlişkin Taahhütler" başlıklarındaki taahhütleri yerine getirdiğine ilişkin 2028 yılının sonunda detaylı bir rapor sunmasının uygun olacağına,
  7. İzin kararı bakımından getirilen koşulların yükümlülük teşkil edeceğine, yükümlülüklerin ihlal edilmesi durumunda diğer tedbirlerle birlikte taraflar hakkında 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 17. maddesinde öngörülen idari para cezasının uygulanmasına
- gerekçeli kararın tebliğinden itibaren 60 gün içinde Ankara İdare Mahkemelerinde yargı yolu açık olmak üzere OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.