

Rekabet Kurumu Başkanlığından;

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2020-6-004 (Muafiyet/Menfi Tespit)
Karar Sayısı : 21-51/714-355
Karar Tarihi : 21.10.2021

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Birol KÜLE
Üyeler : Şükran KODALAK, Ahmet ALGAN, Hasan Hüseyin ÜNLÜ,
Ayşe ERGEZEN, Cengiz ÇOLAK

B. RAPORTÖRLER: Bahar ERSOY ZENGİN, Burcu OLGUN

C. BİLDİRİMDE

BULUNAN

:- Otomotiv Sanayii Derneği
Temsilcisi: Av. M. Haluk ARI
Atatürk Mah. Ataşehir Bulvarı 42 Ada Gardenya 7/1 Kat:11
No:68 34758 Ataşehir/İstanbul

- (1) **D. DOSYA KONUSU:** Otomotiv Sanayii Derneği tarafından kamuya sunulan bilgilerin kapsamının genişletilmesine yönelik menfi tespit/bireysel muafiyet verilmesi talebi.
- (2) **E. DOSYA EVRELERİ:** Rekabet Kurumu (Kurum) kayıtlarına 23.10.2020 tarih ve 11441 sayı ile giren başvuruda, Otomotiv Sanayii Derneği (OSD) tarafından otomotiv sanayiine yönelik toplanan ve üyeler ve kamu ile paylaşılan bilgilerin kapsamının genişletilmesine, 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un (4054 sayılı Kanun) 8. maddesi uyarınca menfi tespit verilmesi veya bunun mümkün olmadığı durumda 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesi uyarınca bireysel muafiyet tanınması talep edilmiştir. Konuya ilişkin olarak düzenlenen 18.10.2021 tarih ve 2020-6-004/MM sayılı Muafiyet-Menfi Tespit Raporu görüşülerek karara bağlanmıştır.
- (3) **F. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** Raportörler tarafından; 1) Otomobil için; gövde tipi (ODD segmentasyonuna paralel), segment (ODD segmentasyonuna paralel), motor tipi (ICE, EV, Hybrid, Plug in Hybrid, CNG, LPG), yakıt tipi, motor hacmi, beygir gücü, şanzıman, menzil (km), karbondioksit (CO₂) salınımı, yakıt tüketimi (lt/100 km), ihracat yapılan ülke, 2) Minibüs, midibüs ve otobüs için; motor tipi (ICE, EV, Hybrid, Plug in Hybrid, CNG, LPG), yakıt tipi, motor hacmi, beygir gücü, şanzıman, menzil (km), CO₂ salınımı, yakıt tüketimi (lt/100km), koltuk sayısı, yolcu taşıma kapasitesi, şehir içi / şehirlerarası otobüs, gövde yapısı (alçak taban vs.) – otobüs, ihracat yapılan ülke, 3) kamyonet için; gövde tipi (van, pick up), motor tipi (ICE, EV, Hybrid, Plug in Hybrid, CNG, LPG), yakıt tipi, motor hacmi, beygir gücü, şanzıman, menzil (km), CO₂ salınımı, yakıt tüketimi (lt/100 km), istiap haddi (kg), azami yüklü ağırlık (kg), ihracat yapılan ülke, 4) kamyon için; gövde tipi (TAİD segmentasyonuna paralel), aks (TAİD segmentasyonuna paralel), motor tipi (ICE, EV, Hybrid, Plug in Hybrid, CNG, LPG), yakıt tipi, motor hacmi, beygir gücü, şanzıman, menzil (km), CO₂ salınımı, yakıt tüketimi (lt/100 km), istiap haddi (kg), azami yüklü ağırlık (kg), ihracat yapılan ülke kırılımında üretim ve ihracat adedi bilgilerinin OSD tarafından toplanması ve paylaşılmasına 4054 sayılı Kanun'un 8. maddesi uyarınca menfi tespit belgesi verilebileceği ifade edilmiştir.

G. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

G.1. Başvuruda Bulunan: OSD

- (4) OSD, 11 otomotiv üreticisi firmanın bir araya gelmesi ile 11.01.1974 tarihinde “Motorlu Kara Nakil Vasıtaları Kamyon, Kamyonet, Traktör, Otobüs ve Otomobil İmalatçıları Sanayii Derneği” adı ile kurulmuş, ardından 07.11.1979 tarihinde yapılan tüzük değişimi ile adı “Otomotiv Sanayii Derneği” olarak değiştirilmiş olan bir dernektir. Günümüzde 14 üyesi bulunan OSD, teşebbüs birliği niteliğini haizdir. Aşağıdaki tabloda OSD üyelerinin listesine yer verilmiştir.

Tablo 1: OSD Üyeleri

1.	Anadolu Isuzu Otomotiv Sanayi ve Ticaret A.Ş. (ANADOLU ISUZU)
2.	Ford Otomotiv Sanayi A.Ş. (FORD OTOSAN)
3.	Hattat Tarım Makinaları A.Ş. (HATTAT TRAKTÖR)
4.	Honda Türkiye A.Ş. (HONDA)
5.	Hyundai Assan Otomotiv Sanayi ve Ticaret A.Ş. (HYUNDAI)
6.	Karsan Otomotiv Sanayii ve Ticaret A.Ş. (KARSAN)
7.	MAN Türkiye A.Ş. (MAN)
8.	Mercedes-Benz Türk A.Ş. (MERCEDES)
9.	Otokar Otomotiv ve Savunma Sanayi A.Ş. (OTOKAR)
10.	Oyak Renault Otomobil Fabrikaları A.Ş. (RENAULT)
11.	Temsa Ulaşım Araçları Sanayi ve Ticaret A.Ş. (TEMSA)
12.	Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş. (TOFAŞ)
13.	Toyota Otomotiv Sanayi Türkiye A.Ş. (TOYOTA)
14.	Türk Traktör ve Ziraat Makineleri A.Ş. (TÜRK TRAKTÖR)
Kaynak: OSD Resmi İnternet Sitesi	

- (5) Türkiye’de kamyon, kamyonet, treyler çekicisi, traktör, otobüs, midibüs, minibüs ve otomobil gibi motorlu kara taşıtları üretimi yapan teşebbüslerden oluşan OSD’nin yönetim kurulu üyelerine aşağıdaki tabloda yer verilmiştir.

Tablo 2: OSD Yönetim Kurulu

Görevi	Yönetim Kurulu Üyesi	Teşebbüs
Yönetim Kurulu Başkanı	Haydar YENİGÜN	FORD OTOSAN
Yönetim Kurulu Başkan Vekili	Süer SÜLÜN	MERCEDES
Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı	Münür YAVUZ	MAN
Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı	Necdet ŞENTÜRK	TOYOTA
Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı	Aykut ÖZÜNER	TÜRK TRAKTÖR
Yönetim Kurulu Muhasip Üyesi	Yusuf Tuğrul ARIKAN	ANADOLU ISUZU
Üye	İzzet KALAYCI	HATTAT TRAKTÖR
Üye	İsmail SÜMER	HONDA
Üye	Barbaros YILDIRIM	HYUNDAI
Üye	Okan BAŞ	KARSAN
Üye	Serdar GÖRGÜÇ	OTOKAR
Üye	Antoine AOUN	RENAULT
Üye	Tolga DOĞANCIOĞLU	TEMSA
Üye	Cengiz EROLDU	TOFAŞ
Kaynak: OSD Resmi İnternet Sitesi		

- (6) Bildirim Formu’nda OSD’nin, Türkiye’deki otomotiv sanayiinin ortak çıkarları doğrultusunda ulusal ve uluslararası rekabetçiliği arttırmak amacıyla politika oluşturmak, ilgili kurumları bu doğrultuda bilgilendirip yönlendirmek ve politika uygulamasında yer almak amacıyla faaliyet gösterdiği belirtilmiştir. Bu kapsamda, 1995 yılından itibaren OICA (*International Organization of Motor Vehicle*

21-51/714-355

Manufacturers) üyesi olan OSD, ülkemiz otomotiv sanayiini uluslararası platformda temsil etmektedir. Bunun yanı sıra, otomotiv sanayiindeki teknik mevzuat ve küresel ticaret konularındaki gelişmeleri yakından takip etmek üzere, Mart 2006 tarihinden bu yana ACEA (*The European Automobile Manufacturers' Association*) bünyesinde Avrupa Birliği'nden (AB) ilgili ülke derneklerinin katılımıyla güncel küresel ve yerel gelişmelerin değerlendirildiği "*Liaison Committee*" faaliyetlerinde de ülkemizi temsil etmektedir.

- (7) OSD üyelerinin 2017, 2018, 2019 ve 2020 yıllarına ait taşıt türü bazında üretim verilerine aşağıdaki tabloda yer verilmiştir.

Tablo 3: OSD Üyelerinin Üretim Adetleri

Teşebbüs	Taşıt Türü	Yıllar			
		2017	2018	2019	2020
ANADOLU ISUZU	Kamyonet	2.542	1.451	805	68
	Kamyon	2.569	1.517	1.080	1.673
	Otobüs	353	414	321	245
	Midibüs	902	1.079	1.174	934
FORD OTOSAN	Otomobil	25.844	22.916	25.013	11.145
	Kamyon	6.000	5.695	5.077	7.821
	Minibüs	287.355	55.892	61.063	50.889
	Kamyonet	53.806	289.199	277.882	258.081
HATTAT TRAKTÖR	Traktör	5.539	3.572	1.154	3.766
HONDA	Otomobil	28.742	38.319	24.236	25.868
HYUNDAI	Otomobil	226.979	203.000	177.993	137.034
KARSAN	Minibüs	1.230	1.042	566	575
	Midibüs	327	213	115	55
	Otobüs	180	339	527	249
	Kamyonet	4.290	5.130	3.805	2.227
MAN	Otobüs	2.145	2.558	2.923	2.743
MERCEDES	Otobüs	3.792	3.708	4.133	3.611
	Kamyon	13.351	17.148	12.497	13.348
OTOKAR	Midibüs	1.319	1.123	758	922
	Kamyon	430	457	120	193
	Kamyonet	465	195	231	213
	Otobüs	493	594	730	637
RENAULT	Otomobil	365.002	336.778	342.777	308.568
TEMSA	Otobüs	1.203	928	565	411
	Kamyon	1.152	720	229	215
	Midibüs	1.184	901	479	132
TOFAŞ	Otomobil	216.437	168.364	160.674	155.037
	Kamyonet	167.737	133.386	103.522	97.593
TOYOTA	Otomobil	279.902	257.084	251.949	219.391
TÜRK TRAKTÖR	Traktör	48.302	34.114	22.745	34.337
TOPLAM		1.749.572	1.587.836	1.485.143	1.335.981

Kaynak: OSD, Otomotiv Sanayii Genel ve İstatistik Bülteni 2021

- (8) OSD tarafından yayımlanan bilgilerden bir diğeri olan, üretim kapasitesi verilerine ise aşağıdaki tabloda yer verilmiştir.

Tablo 4: OSD Üyelerinin Üretim Kapasiteleri

Teşebbüs	Otomobil	Kamyon	Kamyonet	Otobüs	Minibüs	Midibüs	Traktör	TOPLAM
ANADOLU ISUZU	0	8000	7300	1152	0	2560	0	19.012
FORD OTOSAN	30.000	15.000	366.000	0	44.000	0	0	455.000
HATTAT TRAKTÖR	0	0	0	0	0	0	25.000	25.000
HONDA	50.000	0	0	0	0	0	0	50.000
HYUNDAI	245.000	0	0	0	0	0	0	245.000
KARSAN	0	0	43.200	2.160	8.220	2.520	0	59.100
MAN	0	0	0	3.900	0	0	0	3.900
MERCEDES	0	17.500	0	4.500	0	0	0	22.000
OTOKAR	0	0	5.300	1.000	1.500	2.500	0	10.300
RENAULT	378.000	0	0	0	0	0	0	378.000
TEMSA	0	6.000	0	2.500	0	2.000	0	10.500
TOFAŞ	218.000	0	232.000	0	0	0	0	450.000
TOYOTA	280.000	0	0	0	0	0	0	280.000
TÜRK TRAKTÖR	0	0	0	0	0	0	50.000	50.000
TOPLAM	1.201.000	46.140	653.800	16.532	53.720	9.580	75.000	2.054.812

Kaynak: OSD, Otomotiv Sanayii Genel ve İstatistik Bülteni 2020

G.2. Bildirim Konusu İşlem

- (9) Bildirim konusu işlem, OSD'nin 2012 ve 2013 yıllarında Rekabet Kurulu'ndan (Kurul) almış olduğu menfi tespit/muafiyet kararları¹ kapsamında sunmakta olduğu sektörel verilerin kapsamının genişletilmesine ilişkindir. Bildirim kapsamında, otomobil, minibüs, midibüs, otobüs, kamyonet ve kamyon araç grupları bakımından aşağıda yer alan veri setinin, üretim, ihracat ve müşteri satış² bazında olmak üzere üç grupta sunulmasına menfi tespit verilmesi talep edilmiştir. Ancak, ilerleyen dönemlerde Kuruma intikal eden cevabi yazılarda, OSD bünyesinde yapılan iç değerlendirme sonucunda, başvuru konusu veri kırılımının sadece "üretim" ve "ihracat" adetleri bazında paylaşılmasına karar verildiği, bu nedenle söz konusu hususun başvuru bakımından dikkate alınması talep edilmiştir. Bu kapsamda, aşağıda yer verilen kırılımlar bazında üretim ve ihracat adetlerinin OSD tarafından toplanması ve paylaşılmasına izin verilmesi talep edilmiştir:

1. Otomobil için;
 - Gövde tipi³ (Otomotiv Distribütörleri Derneği (ODD) segmentasyonuna⁴ paralel)
 - Segment⁵ (ODD segmentasyonuna⁶ paralel)

¹ 20.09.2012 tarih ve 12-44/1350-455 sayılı karar, 26.06.2013 tarih ve 13-40/522-231 sayılı karar.

² Yerli üretim araçların perakende satışını ifade etmektedir.

³ Üretilen araçların sedan, hatchback, mini van gibi kasa tipine göre ayrımını ifade ettiği belirtilmiştir.

⁴ Söz konusu gövde tipi ve segment bilgilerinin ODD'ye özgü olmayıp, otomotiv sektöründe uluslararası düzeyde kabul edilmiş ve Kurul kararlarına da yansımış olan ayrım olduğu belirtilmiş; bu kapsamda sedan (s/d), hatchback (h/b), station wagon (s/w), çok amaçlı araçlar (multi purpose vehicle / mpv), otomobilden üretilmiş van (car derived van / cdv) spor ve arazi araçlarından (sport utility vehicle / suv) oluştuğu ifade edilmiştir.

⁵ Araçların boyutları, iç hacimleri, fiyatları, performansları gibi kriterler göz önünde bulundurularak sınıflandırılmasını ifade ettiği belirtilmiştir.

⁶ Otomobil segmentlerinin otomobillerin boyut, hacim, fiyat, performans gibi kriterlerle değerlendirilerek oluşturuldukları sınıflandırıldığı; ülkemizde ODD'nin kullandığı segmentasyonun, A, B, C, D, E, F segmentlerinden oluştuğu belirtilmiştir.

- Motor tipi⁷ (ICE, EV, Hybrid, Plug in Hybrid, CNG, LPG)
 - Yakıt tipi⁸
 - Motor hacmi⁹
 - Beygir gücü¹⁰
 - Şanzıman¹¹
 - Menzil (km)¹²
 - Karbondioksit (CO₂) salınımı¹³
 - Yakıt tüketimi (lt/100 km)¹⁴
 - İhracat yapılan ülke
2. Minibüs, midibüs ve otobüs için;
- Motor tipi (ICE, EV, Hybrid, Plug in Hybrid, CNG, LPG)
 - Yakıt tipi
 - Motor hacmi
 - Beygir gücü
 - Şanzıman
 - Menzil (km)
 - CO₂ salınımı
 - Yakıt tüketimi (lt/100 km)
 - Koltuk sayısı
 - Yolcu taşıma kapasitesi¹⁵
 - Şehir içi / şehirlerarası¹⁶- otobüs
 - Gövde yapısı (alçak taban vs.) - otobüs
 - İhracat ülke

⁷ Motorların pek çok şekilde sınıflandırılabilmeyle birlikte bildirim konusu işlem açısından kullanılan yakıtı göre sınıflandırıldığı ifade edilmiştir. Buna göre Türkiye’de üretilen araçlarda bulunan motor tiplerine göre veri toplanacağı, kullanılan yakıt tiplerine göre motorların içten yanmalı (internal combustion engine-ICE), elektrikli (electric vehicle), LPG’li, hibrit, Plug in Hybrid ve CNG’li olarak sınıflandırıldığı belirtilmiştir.

⁸ Üretilen araçların benzin, dizel, elektrikli gibi kullandığı yakıt tipine göre ayrımını ifade ettiği ve bu veri kapsamında, ülkemizde üretilen araçları kümülatif olarak ve adet bazında benzinli, dizel, elektrikli gibi kısımlarda görmenin mümkün olacağı belirtilmiştir.

⁹ Bir aracın silindirlerinden itilebilen yakıt-hava karışımının toplamıdır. Genellikle santimetre küp (cc) cinsiyile ifade edilmektedir. Küçük motorların hacimlerinin genellikle 1 litre ila 1,9 litre arasında değişirken, 2,0 litre ve üzerinde motor hacmine sahip olanların büyük hacimli motor olarak tanımlandığı ifade edilmiştir.

¹⁰ Genellikle otomobil ve elektrik motorlarının güçlerinin belirlenmesi için kullanılan güç birimi olduğu belirtilmiştir.

¹¹ Kavrama yolu ile motordan aldığı hareketi istenilen tork değerinde şaft veya diferansiyele ileten aktarma organı olup, bu veri kapsamında, ülkemizde üretilen araçları kümülatif olarak ve adet bazında manuel, yarı otomatik veya otomatik vites kısımlarında görmenin mümkün olacağı belirtilmiştir.

¹² Depoda bulunan yakıt ile ortalama olarak belirlenmiş bir hızda gidilebilecek mesafeyi ifade ettiği belirtilmiştir.

¹³ Atmosfere salınan karbonu, karbon emisyonunu ifade etmek için kullanılmakta olup, egzoz emisyonu araçlarda kullanılan yakıtın yanmasıyla oluşan ve havaya yayılan kimyasalların yarattığı hava kirliliğini tanımlamak için kullanılan bir terimdir. Çevreye duyarlı araçların üretimi açısından son derece önem arz ettiği belirtilmiştir.

¹⁴ Motorlu taşıtların kullanım sırasında çeşitli koşullar altında tükettiği yakıt miktarı olup, ortalama yakıt tüketimi şehir içi tüketim ve şehir dışı tüketimin ortalaması alınarak bulunur. Bu veri sayesinde ülkemizde üretilen araçların yakıt tüketimindeki verimliliklerine dair sayısal bilgilere ulaşılmasının mümkün olacağı ifade edilmiştir.

¹⁵ Otobüslerin kapasitesi doğrultusunda taşıyabileceği yolcu sayısını ifade ettiği belirtilmiştir.

¹⁶ Otobüslerin seyahat kapsamını belirlemek için kullanılan bir veri olduğu ifade edilmiştir.

3. Kamyonet için;
 - Gövde tipi (van, pick up)
 - Motor tipi (ICE, EV, Hybrid, Plug in Hybrid, CNG, LPG)
 - Yakıt tipi
 - Motor hacmi
 - Beygir gücü
 - Şanzıman
 - Menzil (km)
 - CO₂ salınımı
 - Yakıt tüketimi (lt/100 km)
 - İstiap haddi (kg)¹⁷
 - Azami yüklü ağırlık (kg)¹⁸
 - İhracat yapılan ülke
4. Kamyon için;
 - Gövde tipi (Ağır Ticari Araçlar Derneği (TAİD) segmentasyonuna¹⁹ paralel)
 - Aks²⁰ (TAİD segmentasyonuna paralel)
 - Motor tipi (ICE, EV, Hybrid, Plug in Hybrid, CNG, LPG)
 - Yakıt tipi
 - Motor hacmi
 - Beygir gücü
 - Şanzıman
 - Menzil (km)
 - CO₂ salınımı
 - Yakıt tüketimi (lt/100 km)
 - İstiap haddi (kg)
 - Azami yüklü ağırlık (kg)
 - İhracat yapılan ülke.

- (10) Yukarıda yer verilen ve menfi tespit talebine konu olan bilgilerin, aylık verileri içermesinin planlandığı belirtilmiştir. Bunun yanı sıra, bildirim kapsamında paylaşılması planlanan verilerin üyeler bazında değil, kümülatif şekilde kamuoyu ve üyeler ile paylaşılacağı belirtilmiştir.
- (11) Söz konusu bilgilerin, hâlihazırda sektördeki diğer önemli teşebbüs birlikleri olan ODD ile TAİD'in başvuruları üzerine alınan Kurul kararları kapsamında sunulan bilgiler ile benzer nitelikte olduğu belirtilmiştir. Bildirim Formu'nda söz konusu bilgilerin OSD üyeleri için de toplanması ile sektörün tamamına yönelik istatistiki verilerin elde edilmesinin mümkün hale geleceği belirtilmiştir. Bu kapsamda, söz konusu verilerin sadece Türkiye pazarında hâlihazırda faaliyet gösteren teşebbüslere yönelik olmadığı, pazara giriş yapmayı planlayan teşebbüsler bakımından da önem taşıdığı ifade

¹⁷ Araçların taşıma kapasitesini ifade etmek için kullanılan bir kavram olup, istiap hadlerinin Karayolları Trafik Yönetmeliği 128. maddesiyle belirlendiği ifade edilmiştir.

¹⁸ Yük taşımacılığı yapan araçların, yüklü iken kantara girdiklerinde, gelebilecekleri en yüksek ağırlıktır. Aracın kendisi ile yükün toplamı azami yüklü ağırlığı meydana getirir. Aynı zamanda araçların karayolu yapılarından güvenle ve yapıya zarar vermeden geçebilmeleri için saptanan toplam ağırlığı ifade ettiği belirtilmiştir.

¹⁹ TAİD tarafından ağır ticari araçların gövde tiplerine göre kamyon ve çekici olarak sınıflandırıldığı, bu kapsamda kamyonların 18-32 ton ağırlığında yük taşıyan araçlar olduğu, çekicilerin ise arkasına treyler bağlanabilen ve böylece yük taşıma kapasitesi çok daha yüksek olan araçlar olduğu ifade edilmiş olup, TAİD'in ayrıca araçları aks sayısına göre de sınıflandırdığı belirtilmiştir.

²⁰ Motorlu araçlarda diferansiyel sisteminden çıkan dönme hareketini tekerleklerle ileten çelik mildir. Bir diğer deyişle, motorun sağladığı gücü ve torku tekerleğe aktaran parçadır. Akslar araçların önden veya arkadan çekişli olmalarına göre farklılık gösterdiği belirtilmiştir.

edilmiştir. Özellikle elektrikli araçlar bakımından, pek çok oyuncunun pazara girdiği veya giriş yapma hazırlığında olduğu göz önüne alındığında, anılan verilere ihtiyaç duyulmasının oldukça muhtemel olduğu vurgulanmıştır. Buna ilaveten, cevabi yazıda söz konusu verilerin perakende satış adetleri gibi pazara yönelik veri niteliğinde olmadığı, belirtilen kırılımlardaki üretim adedi verisinden hareketle, otomotiv sektöründe faaliyet gösteren bir teşebbüsün rakiplerin rekabetçi davranışlarına dair çıkarımda bulunmasının mümkün olmayacağı ifade edilmiştir. Söz konusu verilerin Türkiye'deki üretim adetlerine ilişkin olduğu için ithal edilen araçlar ile özellikle üretici/ithalatçı stokunda ve bayi stokunda bulunan araçlar gibi verilerin herhangi bir şekilde bilinmesinin mümkün olmaması nedeniyle söz konusu verilerin rekabetçi açıdan herhangi bir sakınca içermeyeceği dile getirilmiştir.

- (12) Sunulması planlanan bilgilerin daha çok taşıtların çevreye olan etkilerinin ölçülmesi ve giderek yaygınlaşan elektrikli araçlara ilişkin olduğu görülmektedir. Bildirim kapsamında, otomotiv teknolojisindeki yeni gelişmeler de (örneğin hybrid araçlar, enerji verimli araçlar gibi) göz önüne alındığında, OSD veri tabanının güncellenmesi ihtiyacının ortaya çıktığı, bu çerçevede üyelerle yapılan paylaşımlarında üretim ve ihracat bilgilerinin detaylandırılmasının amaçlandığı ifade edilmiştir. Bildirim Formu'nda her ne kadar gelişen motor teknolojileri ve giderek sıklaşan emisyon düzenlemeleri sonucunda içten yanmalı motorlardaki zararlı kirleticiler ve CO₂ salınım seviyeleri giderek düşmekte de olsa, yükselen çevre hassasiyetleri ile birlikte küresel seviyede alternatif yakıtlı araçlara olan eğilimin arttığı, AB'denin 2025 ve 2030 dönemine ilişkin konulan CO₂ azaltma hedefleri göz önüne alındığında, elektrikli araçlara olan ilginin artacağına beklendiği belirtilmiştir. Bu kapsamda, elektrikli araçların menzillerinin artması, rekabetçi üretim şartlarının oluşması, şarj istasyonlarının sayısının çoğalması ve şarj süresinin kısalması gibi etmenler doğrultusunda elektrikli araçların daha çok tercih edilebileceği ifade edilmiştir.
- (13) Bu doğrultuda, yukarıda yer verilen bilgilerin ülkemizde de toplanması ve paylaşılmasının başta otomotiv firmaları olmak üzere kamu otoriteleri, yan sanayi firmaları, ülkemizde yeni araç teknolojilerine yatırım yapmak isteyen firmalar, araştırmacılar gibi kurum ve kuruluşların veri ihtiyacının karşılanması bakımından önemli olduğu dile getirilmiştir. Konuya ilişkin olarak T.C. Cumhurbaşkanlığı Yatırım Ofisi tarafından yayımlanan "Otomotiv Sektöründe Gündem" raporunda²¹, elektrikli araç talebindeki kademeli yükselişin 2023 ve 2024 yıllarında dönüm noktasına ulaşacağı ve akabinde kitlelere nüfuz etmeye başlayacağı ifade edilmektedir. Söz konusu raporda ayrıca, 2025 sonrasında, tümünden elektrikli araçların, araba paylaşımı ve otonom araç pazarının büyümesi ile emisyon normlarını karşılayan tek seçenek olmasının beklendiği ifade edilmektedir.
- (14) Bildirim Formu'nda, bilgi paylaşımının amacının teşebbüslerin pazara dair istatistiki veriler hakkında daha hızlı bilgi edinerek pazarın kendi dinamiklerini bulmasının önünün açılması ve pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin verimliliklerinin artması, rekabetçi yapılarını geliştirerek daha etkin bir rekabet ve promosyon yarışına girmelerinin teşvik edilmesi, yapılacak rekabetçi yatırımların rasyonel koşullarda gerçekleşmesi olduğu ifade edilmiştir.
- (15) Son olarak, başvuru kapsamındaki bilgilerin sadece araç üreticileri için değil, aynı zamanda başta Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Enerji ve

²¹ Otomotiv Sektöründe Gündem (2019 Özel Sayı), T.C. Cumhurbaşkanlığı Yatırım Ofisi ve EY, 2019, s.69. Bkz. <https://www.invest.gov.tr/tr/library/publications/lists/investpublications/otomotiv-sektorunde-gundem.pdf> (Erişim Tarihi: 13.11.2020).

Tabii Kaynaklar Bakanlığı olmak üzere idari otoriteleri de yakından ilgilendirdiği, otomotiv sektöründe yaşanan gelişmelere bağlı olarak söz konusu istatistiki bilgilerin toplanmasının hem yatırım kararları bakımından hem de geleceğe yönelik planlamalar bakımından önem arz ettiği ifade edilmiştir.

G.3. İlgili Pazar

G.3.1. İlgili Ürün Pazarı

- (16) Bildirim kapsamında OSD'nin otomobil, midibüs, otobüs, kamyon ve kamyonet araç gruplarına ilişkin bilgi paylaşımı yapması planlandığından, ilgili ürün pazarları "binek araçlar pazarı", "hafif ticari araçlar pazarı" ve "ağır ticari araçlar pazarı" olarak tespit edilmiştir.

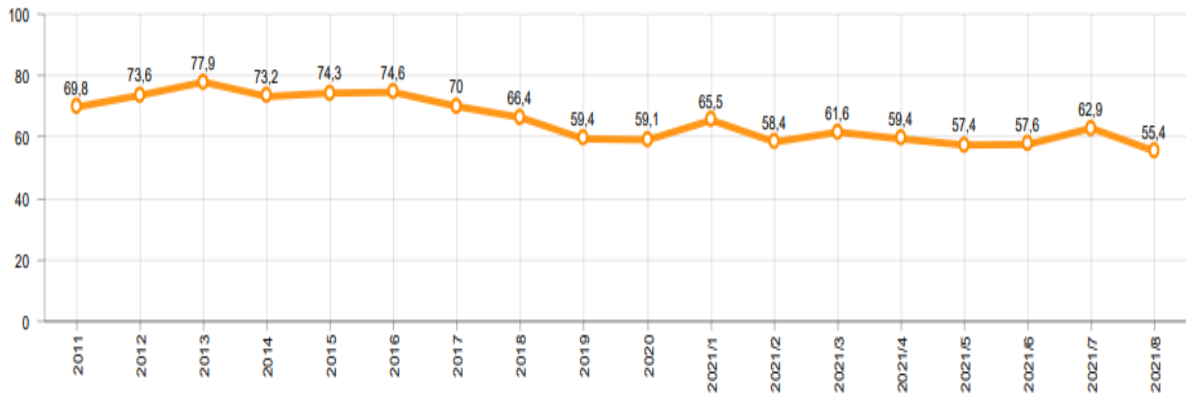
G.3.2. İlgili Coğrafi Pazar

- (17) İlgili ürün pazarında yer alan araçların dağıtımı, pazarlaması, satışı ve fiyatlandırılması ülke genelinde benzer nitelik arz ettiğinden, ilgili coğrafi pazar "Türkiye" olarak belirlenmiştir.

G.3.3. İlgili Pazara İlişkin Bilgiler

- (18) Otomotiv pazarının temel olarak binek araçlar, hafif ticari araçlar ve ağır ticari araçlar olmak üzere üç temel alt pazarı bulunmaktadır. OSD tarafından yayınlanan Otomotiv Sektörü Aylık Değerlendirme Raporu'nda 2020 yılı sonunda yerli ve ithal ayrımı yapılmaksızın yurt içinde satışı gerçekleştirilen otomobil, hafif ticari ve ağır ticari araçların toplamından oluşan otomotiv pazarının toplam büyüklüğünün 796.150 adet olduğu ve pazarda ithalatın önemli bir yeri olduğu görülmektedir. Bu kapsamda, binek araçlar ve hafif ticari araçlar pazarlarında ithalatın payına ilişkin bilgilere aşağıdaki grafiklerde yer verilmiştir.

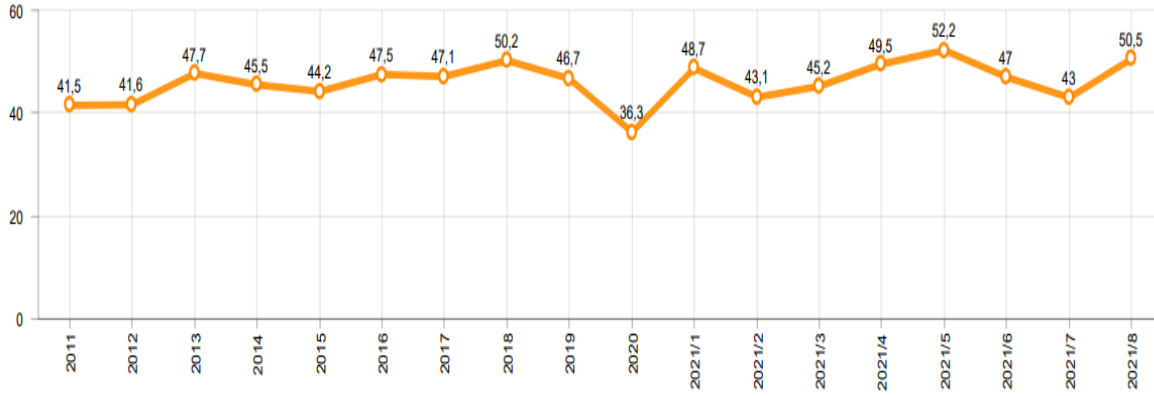
Şekil 1: Binek Araçlar Pazarında İthalatın Payı (%)



Kaynak: OSD, Otomotiv Sektörü Aylık Değerlendirme Raporu, Ağustos 2021

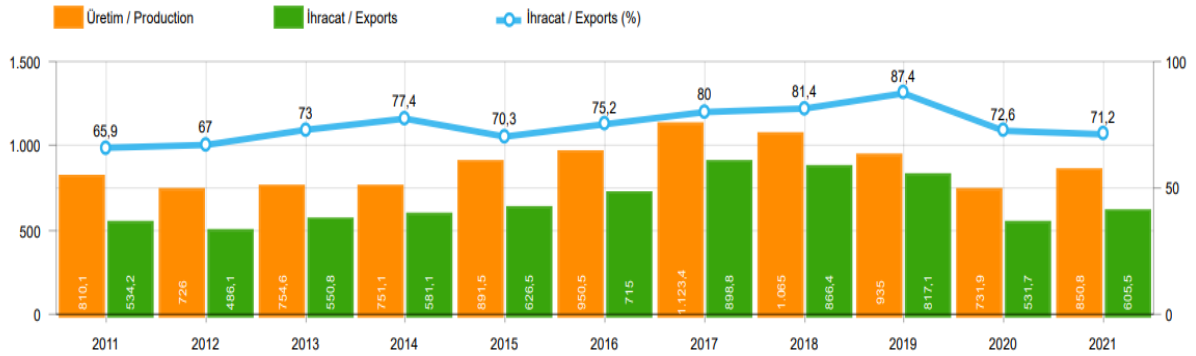
- (19) Şekil 1'de, binek araçlar pazarında ithalatın payının 2013 yılında en yüksek değerine ulaştığı, ancak 2016 yılından beri düşme eğiliminde olduğu, bununla birlikte 2021 yılı ile birlikte tekrar yükselmeye başladığı görülmektedir.

Şekil 2: Hafif Ticari Araçlar Pazarında İthalatın Payı (%)



Kaynak: OSD, Otomotiv Sektörü Aylık Değerlendirme Raporu, Ağustos 2021

- (20) Şekil 2’de ise, hafif ticari araçlar pazarında ithalatın payının 2018 yılında geçtiğimiz on yılın en yüksek seviyesine ulaştığı, ancak o tarihten itibaren düşme eğiliminde olduğu, özellikle 2020 yılında ithalat oranında ciddi bir düşüş yaşandığı görülmektedir. Bununla birlikte, binek araç pazarına benzer şekilde hafif ticari araçlar pazarında ithalatın payının 2021 yılı itibarıyla artış eğiliminde olduğu görülmektedir.
- (21) Öte yandan, tüm araç gruplarını içerecek şekilde otomotiv pazarının üretim ve ihracat ayağına ilişkin bilgiler aşağıdaki grafikte sunulmuştur.

Şekil 3: İhracat / Üretim (x1000)²² (Traktör Dâhil)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
İhracat/Export	534.179	486.057	550.759	581.060	626.461	715.006	898.816	866.389	817.136	531.669	605.474
Üretim/Production	810.077	725.951	754.562	751.112	891.548	950.485	1.123.442	1.064.951	934.953	731.904	850.811
İhracat/Exports (%)	65,9	67	73	77,4	70,3	75,2	80	81,4	87,4	72,6	71,2

Kaynak: OSD, Otomotiv Sektörü Aylık Değerlendirme Raporu, Ağustos 2021

- (22) Şekil 3’te, üretimin 2014-2017 yılları arasında arttığı, 2018 yılından itibaren bir düşüş eğiliminde olduğu görülmektedir. İhracatın üretime oranı ise 2019 yılında son on yılın en yüksek değerine ulaşırken, 2020 yılından itibaren tekrar düşüşe geçmiştir. Öte yandan, sektörün üretim kapasitesinin büyük bir bölümünün ihracata yönelik olduğu

²² Söz konusu analiz, 2021 yılının ilk 8 ayını kapsamaktadır.

21-51/714-355

anlaşılmaktadır. Otomotiv pazarında üretici bazında ihracat adetlerine ise aşağıdaki tabloda yer verilmiştir.

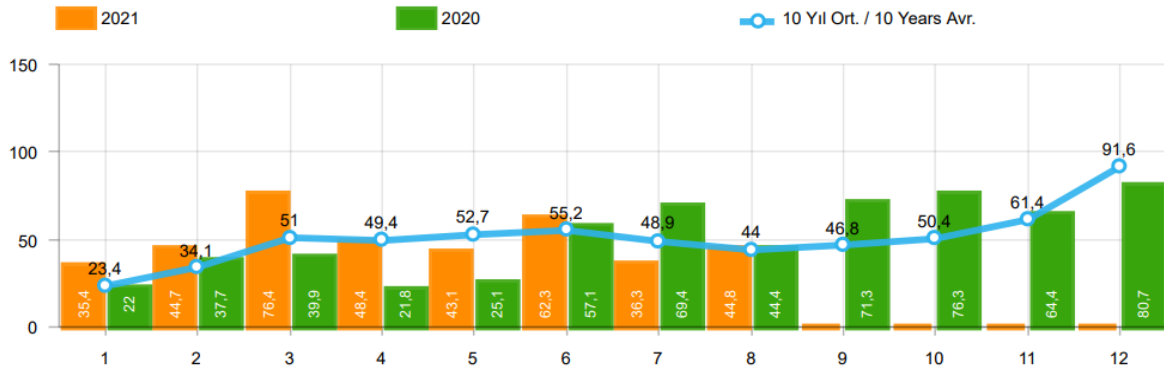
Tablo 5: Üretici Bazında İhracat Adetleri

Üretici	2017	2018	2019	2020
ANADOLU ISUZU	700	964	1.433	510
FORD OTOSAN	296.840	328.502	333.734	254.003
HATTAT TRAKTÖR	1.100	621	637	942
HONDA	9.391	13.699	7.528	6.421
HYUNDAI	204.382	190.347	169.803	128.003
KARSAN	2.969	3.419	2.703	760
MAN	2.007	2.425	2.892	11.184
MERCEDES	9.865	16.309	16.324	2.628
OTOKAR	691	901	1.156	862
RENAULT	287.915	280.411	295.275	211.954
TEMSA	870	645	602	243
TOFAŞ	270.698	243.796	194.107	117.886
TOYOTA	246.466	237.451	227.019	182.089
TÜRK TRAKTÖR	12.023	14.502	15.207	12.553
Toplam	1.345.917	1.333.992	1.268.430	930.038

Kaynak: OSD, Otomotiv Sektörü Aylık Değerlendirme Raporu, Aralık 2020

- (23) Yurt içi binek araçlar pazarının satış adetlerine ilişkin 2020 ve 2021 yıllarının karşılaştırmalı grafiğine aşağıda yer verilmiştir.

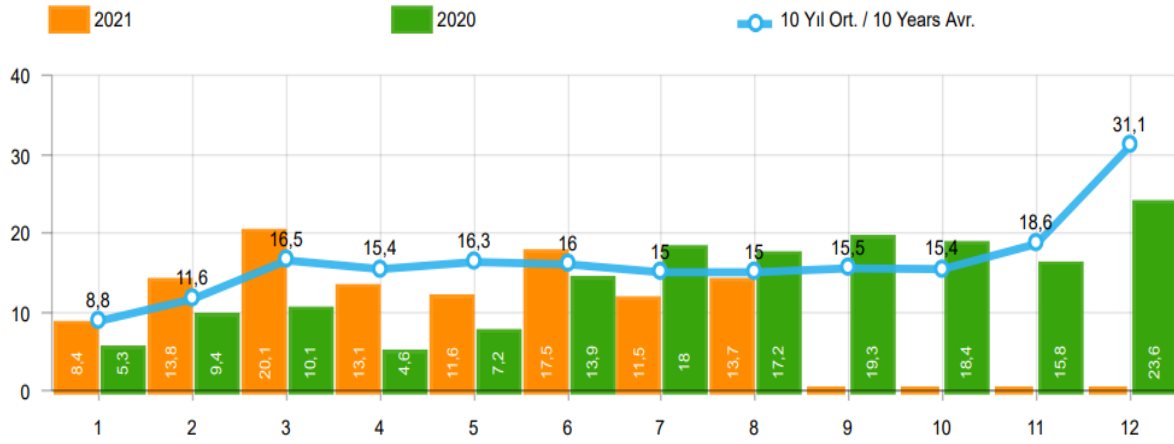
Şekil 1: Binek Araçlar Pazarının Analizi (x1000)²³



Kaynak: OSD, Otomotiv Sektörü Aylık Değerlendirme Raporu, Ağustos 2021

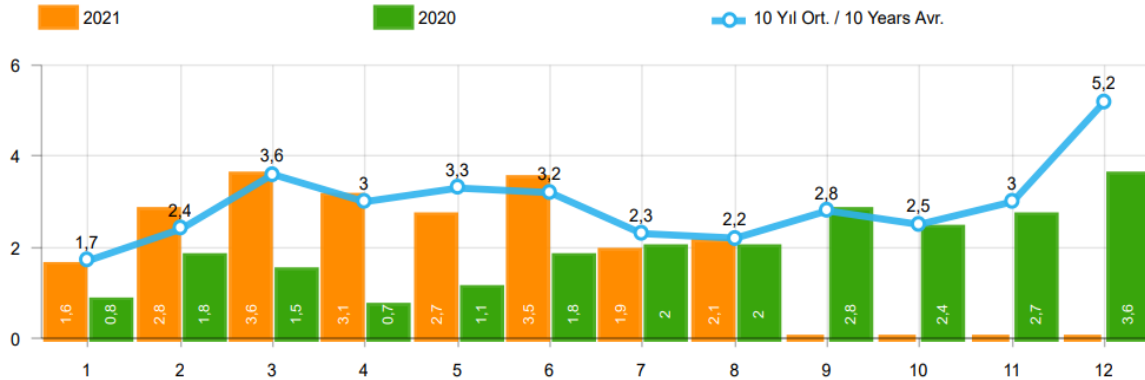
- (24) Şekil 4'te, 2021 yılının ilk altı ayında yurt içi binek araçlar pazarının satış adetlerinin 2020 yılının aynı döneminden fazla olduğu görülmekle birlikte, 2021 yılının Temmuz ve Ağustos aylarında bir önceki yılın aynı dönemine nazaran düşüş yaşandığı görülmektedir.
- (25) Yurt içi hafif ticari araçlar (minibüs ve kamyonet) pazarının satış adetlerine ilişkin 2020 ve 2021 yıllarının karşılaştırmalı grafiğine ise aşağıda yer verilmiştir.

²³ Söz konusu analiz 2021 yılının ilk 8 ayını kapsamaktadır.

Şekil 2: Hafif Ticari Araç Pazarının Analizi (x1000)²⁴

Kaynak: OSD, Otomotiv Sektörü Aylık Değerlendirme Raporu, Ağustos 2021

- (26) Şekil 5'te, yurt içi hafif ticari araç pazarının görünümünün binek araç pazarı ile benzer yapıda olduğu görülmektedir. Zira 2021 yılının ilk yarısında satış adetleri 2020 yılından fazlayken, Temmuz ve Ağustos ayı rakamlarının 2020 yılının gerisinde kaldığı anlaşılmaktadır.
- (27) Yurt içi ağır ticari araçlar (midibüs, kamyon ve otobüs) pazarının satış adetlerine ilişkin 2020 ve 2021 yıllarının karşılaştırmalı grafiğine aşağıda yer verilmiştir.

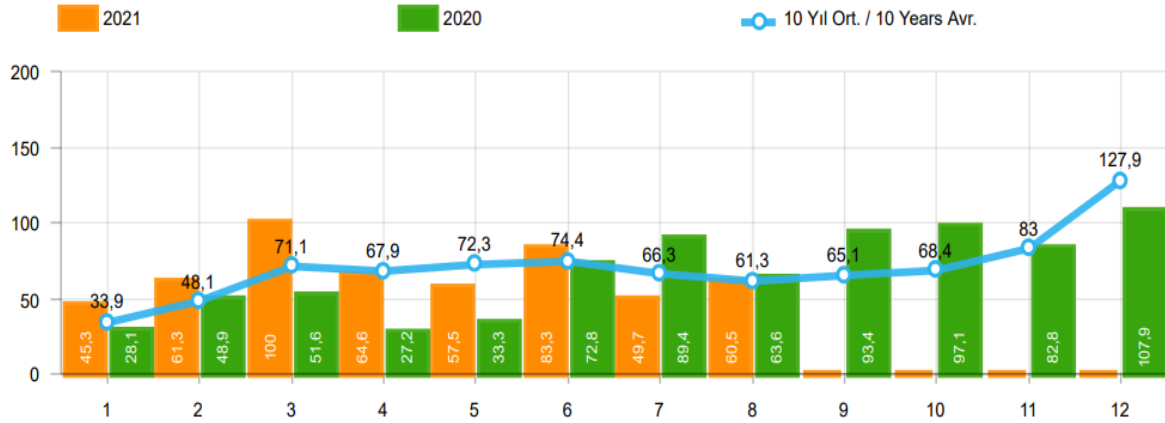
Şekil 3: Ağır Ticari Araç Pazarının Analizi (x1000)²⁵

Kaynak: OSD, Otomotiv Sektörü Aylık Değerlendirme Raporu, Ağustos 2021

- (28) Ağır ticari araçlar bakımından genel olarak 2021 yılı satışlarının bir önceki yıldan daha fazla olduğu görülmektedir.
- (29) Otomotiv pazarının üç alt pazarının ardından, toplam pazarın (otomobil, hafif ticari araç, ağır ticari araç) yerli ve ithal ayrımı yapılmaksızın satış adetlerine ilişkin 2020 ve 2021 yıllarının karşılaştırmalı grafiğine aşağıda yer verilmiştir.

²⁴ Söz konusu analiz 2021 yılının ilk 8 ayını kapsamaktadır.

²⁵ Söz konusu analiz 2021 yılının ilk 8 ayını kapsamaktadır.

Şekil 4: Toplam Pazarın Analizi (x1000)²⁶

Kaynak: OSD, Otomotiv Sektörü Aylık Değerlendirme Raporu, Ağustos 2021

- (30) Binek araçlar, hafif ticari araçlar ve ağır ticari araçlar pazarında olduğu gibi, toplam otomotiv pazarındaki satışların da 2021 yılının ilk altı ayında 2020 yılının aynı dönemine nazaran daha fazla olduğu görülmektedir. Son 10 yılın ortalaması ile karşılaştırıldığında ise 2021 yılının Ocak, Şubat ve Mart aylarında ortalamanın üzerinde satış gerçekleştiği anlaşılmaktadır.
- (31) Sonuç olarak, yukarıda yer verilen grafikler bir bütün olarak incelendiğinde; otomotiv pazarının son birkaç yılda daralmaya başladığı, bu kapsamda üretim ve ithalat miktarları düşerken, ihracatın da azalma eğiliminde olduğu, bu durumda Covid-19 pandemisinin etkisinin yüksek olduğu söylenebilecektir. Ancak 2021 yılı itibarıyla gerek üretim gerekse de ihracat adetlerinin artışa geçtiği, satış adetleri bakımından ise 2021 yılının ilk yarısında 2020 yılının aynı dönemine göre daha fazla satış gerçekleştirildiği görülmektedir.

G.4. OSD'ye İlişkin Geçmiş Tarihli Kurul Kararları

G.4.1. 20.09.2012 tarih ve 12-44/1350-455 sayılı Karar

- (32) OSD tarafından 2012 yılında binek, hafif ticari araçlar ve ağır ticari araçlar ile traktörlerin üretimi, satışı, ihracatı, sanayideki yatırım miktarı gibi birtakım verilerin paylaşımına ilişkin menfi tespit başvurusunda bulunulmuştur. OSD'nin üyeleri ve kamuoyuyla paylaşmak istediği verilerin bir kısmı daha önce menfi tespit/muafiyet kararlarına konu olduğundan ve bu kararlarda²⁷ "otomobil ve hafif ticari araçların marka bazında aylık ithalat verileri", "alt kırımlar halinde illere göre araç satışları verileri" ve "otomobil ve ticari araçlar pazarı bakımından, pazarın geleceğine yönelik ve marka model alt kırılımı içermeyen öngörü ve pazar tahminleri"nin paylaşımının rekabeti sınırlandırmayacağına hükmedildiğinden, kararda ayrıca bir değerlendirme yapılmasına gerek görülmemiştir.
- (33) Bununla birlikte, OSD'nin üyeleri ve kamuoyuyla paylaşmak istediği diğer bilgiler açısından yapılan değerlendirmede; tarımsal traktörler pazarında gerçekleştirilecek ve geleceğe yönelik pazar büyüklüğü tahminlerini içeren bilgilerin, ana ve yan sanayinin firma belirtilmeksizin belli kırımlar altında, aylık, değer ve adet üzerinden ihracat

²⁶ Söz konusu analiz 2021 yılının ilk 8 ayını kapsamaktadır.

²⁷ Kurul'un 15.04.2004 tarih ve 04-26/287-65 sayılı, 14.07.2011 tarih ve 11-43/916-285 sayılı, 12.04.2012 tarih ve 12-20/520-M sayılı kararları.

rakamlarına ilişkin bilgilerin ve marka bazında aylık ihracat adet bilgilerinin, İSO Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu raporundan hareketle, teşebbüslerin net satışlar, toplam aktifler, dönem kar veya zararı, ücretle çalışan işçi sayısı ortalaması, özkaynak, istihdam ve katma değer bilgilerinin, otomotiv sanayi yatırım miktarlarının yıllık olarak ve firma belirtmeksizin yayımlanmasına ve firma bazında otomotiv sanayi istihdamı verisi ile Yan Sanayi Kataloğu'nun, Hammadde Maliyet Endeksi'nin, ACEA ve OICA raporlarının, petrol ürünleri sivil tüketim verisinin, satih durumu uzunluğunun ve Resmi Gazete'de yayımlanmış olan motorlu taşıt vergi oranlarının, aylık olarak hafif ticari araçlar (otomobil, kamyonet ve minibüs), kamyon, otobüs, midibüs ve traktör başlıkları altında kapasitenin ve kapasite kullanım oranlarının, fabrika satış ve dış satış adetleri, firma ve model belirtmeksizin hafif ticari araçlar (otomobil, kamyonet ve minibüs), kamyon, otobüs, midibüs ve traktör başlıkları altında, Haber ve Basın Bülteni'nde yer alacak üretim verilerinin paylaşılmasının sektördeki rekabeti sınırlandırmak, rakipler arası koordinasyona sebep olmak vb. rekabet karşıtı etkiler doğurmayacağından bahisle 4054 sayılı Kanun'un 8. maddesi kapsamında menfi tespit alabileceğine karar verilmiştir.

- (34) Öte yandan; teşebbüslerin her bir alt model bazında aylık üretim adetleri, hammadde ve yan sanayiye yaptıkları ödemeler ile ödedikleri vergi ve ücretlere ilişkin bilgi değişiminin ticari sır olarak nitelenebilecek bilgiler içermesi ve teşebbüsler arasında koordinasyona yol açabilecek nitelikte olması nedeniyle bu paylaşımlara 4054 sayılı Kanun'un 8. maddesi uyarınca menfi tespit belgesi verilemeyeceğine, bunun yanı sıra 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinde yer alan tüm koşulların sağlanmadığı gerekçesiyle (i) üretim verilerinin firma ve model bazında paylaşılmasına, (ii) otomotiv sanayi firmalarının yan sanayiye ve hammaddeye yaptıkları ödemeler ile ödenen vergi ve ücretlerin firma bazında paylaşılmasına bireysel muafiyet verilemeyeceği sonucuna ulaşılmıştır.

G.4.2. 26.06.2013 tarih ve 13-40/522-231 sayılı Karar

- (35) OSD'nin bir sonraki başvurusu ise 2013 yılında yapılmış olup, söz konusu başvuruda bir önceki aya tekabül eden üretim, fabrika satış ve ihracat adetlerine ilişkin bilgilerin firma bazında paylaşılmasına menfi tespit veya muafiyet tanınması, eğer bu mümkün olmazsa iki ay önceki verilerin paylaşılmasına yahut Kurulun takdir edeceği geçmiş bir tarihteki verilerin paylaşılmasına menfi tespit veya muafiyet verilmesi talep edilmiştir.
- (36) Söz konusu talebin değerlendirildiği kararda, marka/firma bazında ihracat verilerinin paylaşımı ile ilgili olarak 2012 tarihli OSD kararına atıf yapılarak, firma bazında aylık ihracat adetlerinin paylaşılmasının, ihracat bilgisi olması ve Türkiye pazarında yapılacak satış ve fiyatlandırma kararlarını etkileyecek herhangi bir bilgi taşımaması sebebiyle menfi tespit alabilecek nitelikte olduğu sonucuna ulaşıldığı, söz konusu verilerinin paylaşımı ile ilgili olarak hâlihazırda verilmiş bir Kurul kararı bulunduğu gerekçesiyle ayrıca bir karar almaya gerek bulunmadığı ifade edilmiştir.
- (37) Bununla birlikte, firma bazında aylık fabrika satış ve üretim miktarları paylaşımı bakımından 2012 tarihli OSD kararındaki değerlendirmelere paralel olarak teşebbüslerin satışlarındaki yerli üretimin payının incelenmesi gerektiği belirtilmiştir. Sektörde alt kırılımlar bazındaki üretim ve satış adetlerine yönelik yapılan değerlendirmelerde, bazı teşebbüslerin satışını gerçekleştirdikleri ürünlerin bir kısmının tamamen yerli üretim olduğunun görüldüğü, anılan paylaşımların sektördeki satış ve ihracat verilerine ilişkin şeffaflık da değerlendirildiğinde teşebbüsler arasında koordinasyona yol açabilecek nitelikte bilgi paylaşımları olduğu, bu nedenle anılan bilgi paylaşımlarına menfi tespit belgesi verilemeyeceği sonucuna ulaşılmıştır.

- (38) Ardından başvuru bireysel muafiyet kapsamında değerlendirilmiş olup, bir ay öncesine ait alt kırılım ve model bilgisi içermeyen firma/marka bazındaki üretim ve fabrika satış bilgilerinin paylaşılmasına, 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinde sayılan şartların tamamını karşılaması nedeniyle, bireysel muafiyet tanınmasına karar verilmiştir.

G.5. Değerlendirme

- (39) Başvuru konusu işlem, rakip teşebbüslerin üye olduğu bir teşebbüs birliği tarafından sunulmakta olan otomotiv sektörüne yönelik bilgilerin kapsamının genişletilmesine ilişkindir. Yapılan bildirim ile otomotiv sektörüne yönelik birtakım bilgilerin OSD tarafından paylaşılmasına menfi tespit belgesi verilmesi, bunun mümkün olmadığı durumda ise bireysel muafiyet tanınması talep edilmiştir.
- (40) Kurulun geçmiş tarihli kararları doğrultusunda, OSD tarafından hâlihazırda üyelerin üretim ve ihracat adetleri toplanmakta ve söz konusu veriler OSD'nin aylık bültenlerinde teşebbüs özelinde yayımlanmaktadır. Mevcut dosya konusu başvuru kapsamında ise, aşağıda yer verilen kırılımlar bazında üretim ve ihracat adetlerinin OSD tarafından toplanması ve paylaşılması planlanmakta olup, söz konusu bilgilerin toplulaştırılmış²⁸ ve bir ay öncesine ait verileri içerecek şekilde kamuoyu ve üyelerle paylaşılacağı ifade edilmiştir.

Tablo 6: Otomobil, Minibüs, Midibüs ve Otobüs Bakımından Veri Kırılımı

Otomobil	Minibüs, Midibüs ve Otobüs
– Gövde tipi (ODD segmentasyonuna paralel)	– <u>Motor tipi (ICE, EV, Hybrid, Plug in Hybrid, CNG, LPG)</u>
– Segment (ODD segmentasyonuna paralel)	– <u>Yakıt tipi</u>
– <u>Motor tipi (ICE, EV, Hybrid, Plug in Hybrid, CNG, LPG)</u>	– Motor hacmi
– <u>Yakıt tipi</u>	– Beygir gücü
– Motor hacmi	– Şanzıman
– Beygir gücü	– <u>Menzil (km)</u>
– Şanzıman	– <u>CO₂ salınımı</u>
– <u>Menzil (km)</u>	– <u>Yakıt tüketimi (lt/100 km)</u>
– <u>CO₂ salınımı</u>	– <u>Koltuk sayısı</u>
– <u>Yakıt tüketimi (lt/100 km)</u>	– <u>Yolcu taşıma kapasitesi</u>
– <u>İhracat yapılan ülke</u>	– <u>Şehir içi / şehirler arası-otobüs</u>
	– <u>Gövde yapısı (alçak taban v.s.) - otobüs</u>
	– <u>İhracat yapılan ülke</u>

Tablo 7: Kamyonet ve Kamyon Bakımından Veri Kırılımı

Kamyonet	Kamyon
– Gövde tipi (van, pick up)	– Gövde tipi (TAİD segmentasyonuna paralel)
– <u>Motor tipi (ICE, EV, Hybrid, Plug in Hybrid, CNG, LPG)</u>	– Aks (TAİD segmentasyonuna paralel)
– <u>Yakıt tipi</u>	– <u>Motor tipi (ICE, EV, Hybrid, Plug in Hybrid, CNG, LPG)</u>
– Motor hacmi	– <u>Yakıt tipi</u>
– Beygir gücü	– Motor hacmi
– Şanzıman	– Beygir gücü
– <u>Menzil (km)</u>	– Şanzıman
– <u>CO₂ salınımı</u>	– <u>Menzil (km)</u>
– <u>Yakıt tüketimi (lt/100 km)</u>	– <u>CO₂ salınımı</u>
– İstiap haddi (kg)	– <u>Yakıt tüketimi (lt/100 km)</u>
– Azami yüklü ağırlık (kg)	– İstiap haddi (kg)
– <u>İhracat yapılan ülke</u>	– Azami yüklü ağırlık (kg)

²⁸ Bildirim kapsamında söz konusu verilerin teşebbüs bazında paylaşılmasının planlandığı belirtilmişse de, Kuruma ulaşan cevabi yazılarda verilerin kümülatif bir biçimde paylaşılmasına karar verildiği, teşebbüs özelinde bilgi ihtiva etmeyeceği belirtilmiştir.

- (41) Yukarıdaki tablolarda yer verilen bilgilerde, yeni sunulması planlanan bilgiler altı çizili olarak belirtilmiş olup, diğer bilgiler Kurul'un önceki kararları ile örtüşmektedir. Bu çerçevede, OSD tarafından toplanılacak ve yayımlanacak söz konusu bilgilerin rekabet hukuku bağlamında rakipler arası bilgi değişimi kapsamında değerlendirilmesi gerekmektedir. OSD'ye ilişkin geçmiş Kurul kararlarında da bu yaklaşım izlenmiştir.
- (42) Yatay İşbirliği Anlaşmaları Hakkında Kılavuz'un (Kılavuz) "Bilgi Değişiminin Rekabet Açısından Değerlendirilmesi" başlıklı bölümünde, teşebbüsler arasında bilgi değişiminin rakipler arasında doğrudan veya meslek kuruluşları gibi teşebbüs birlikleri, pazar araştırma kuruluşları ve benzeri üçüncü taraflar veya teşebbüslerin tedarikçi ya da dağıtım ağı yoluyla dolaylı olarak gerçekleşebileceği ifadelerine yer verilmiştir. Bilgilerin bir teşebbüs birliği niteliğini haiz dernek olan OSD bünyesinde paylaşılmasının planlandığı göz önüne alındığında, mevcut başvurunun da rakipler arası bilgi değişimi kapsamında değerlendirilmesi gerekmektedir.
- (43) Kılavuz'un 42 ve 43. paragraflarında rakipler arası bilgi değişiminin rekabet üzerindeki olumlu ve olumsuz etkilerine ilişkin olarak;

"Bilgi değişimi, çeşitli etkinlik kazanımları ortaya çıkarabilir. Örneğin bilgi değişimi, taraflar arasında bilgi asimetrisi sorununu ortadan kaldırabilir. Ayrıca, teşebbüslerin, kendilerini rakipleriyle kıyaslamalarına imkân sağlayarak etkinliklerini arttırabilir. Bunun yanı sıra, bilgi paylaşımı, teşebbüslerin, stoklarını azaltmasına, kolay bozulabilen ürünlerini tüketicilere daha hızlı ulaştırmasına ya da talebin istikrarsızlığından kaynaklanan maliyetlerini düşürmesine de yardımcı olabilir. Araştırma maliyetleri azalan ve seçenekleri artan tüketiciler bu durumdan doğrudan fayda sağlayabilir.

Ancak, bilgi paylaşımı özellikle, teşebbüslerin, rakiplerinin pazar stratejileri hakkında bilgi sahibi olmalarını sağladığı durumlarda rekabetin kısıtlanmasına neden olabilir. Bilgi değişiminin rekabet üzerindeki etkisi; pazarın yoğunlaşma derecesi, şeffaflığı, istikrarı, karmaşıklığı ve pazardaki teşebbüslerin benzerliği (simetri) gibi pazarın yapısına ilişkin unsurlar ile ilgili pazarı rakipler arası koordinasyona elverişli hale getirebilmesi nedeniyle paylaşılan bilginin niteliğine bağlıdır."

açıklamalarına yer verilmiştir.

- (44) Bu kapsamda, rakipler arası bilgi değişimine ilişkin olarak Kılavuz'da temel rekabetçi kaygılar olarak, işbirlikçi etkilerin ortaya çıkması ve pazarın rakiplere kapatılması sayılmıştır. Bu doğrultuda işbirlikçi etkiler, diğer bir adıyla koordinasyon doğurucu etkiler, değerlendirilirken pazarın yapısı ile değişen bilgilerin niteliğinin göz önüne alınması gerekmektedir.
- (45) Otomotiv pazarının yapısı incelendiğinde, çok sayıda teşebbüsün faaliyet gösterdiği ve homojen olmayan ürünlerin yer aldığı görülmektedir. Bu nedenle pazardaki rekabetin fiyatın yanında, kalite, etkin pazarlama, değişen talebe hızlı yanıt verme, ürün çeşitliliği, satış sonrası hizmetlerin yaygınlığı vb. kriterlere göre şekillendiği söylenebilir.
- (46) Öte yandan, OSD tarafından toplanması ve paylaşılması planlanan bilgilerin niteliğinin de incelenmesi gerekmektedir. Bu kapsamda paylaşılması planlanan bilgilerin rekabete duyarlı hassas veriler içerip içermediği önem taşımaktadır. Geçmiş tarihli Kurul kararlarında da, otomotiv sektöründe rekabete duyarlı stratejik bilgilerin özellikle geleceğe yönelik hedef, stok ve fiyatlama stratejisine yönelik bilgiler olduğu tespitlerine yer verilmiştir.
- (47) Tablo 6 ve Tablo 7'de yer verilen, gövde tipi, segment, motor hacmi, beygir gücü, şanzıman, şehir içi / şehirler arası - otobüs, istiap haddi, azami yüklü ağırlık ve aks

kırılımları, geçmiş yıllarda sektördeki diğer teşebbüs birliklerine (ODD ve TAİD) ilişkin verilen menfi tespit ve muafiyet kararlarına konu olmuş olup, anılan Kurul kararlarında bahsi geçen kırılımlarda yer verilecek adet bilgilerinin teşebbüs birlikleri nezdinde toplanması ve paylaşılmasında herhangi bir sakınca görülmemiştir. Bu doğrultuda, gövde tipi, segment, motor hacmi, beygir gücü, şanzıman, şehir içi/şehirlerarası-otobüs, istiap haddi, azami yüklü ağırlık ve aks kırılımları bazında üretim ve ihracat adetlerinin OSD tarafından da toplanıp paylaşılmasının herhangi bir rekabetçi endişe yaratmayacağı belirtilmiştir.

- (48) Başvuru kapsamında sunulması planlanan ve daha önce bir Kurul kararına konu olmayan bilgiler incelendiğinde, söz konusu bilgilerin daha çok çevresel hassasiyetler nedeniyle alternatif yakıt ve buna uygun motorlara ilişkin olduğu anlaşılmaktadır. “Motor tipi”ne ilişkin olarak toplanması ve paylaşılması planlanan verilere ilişkin olarak Bildirim Formu’nda yer verilen bilgilerden, motor tipi alt kırılımlarına (ICE, EV, Hybrid, Plug in Hybrid, CNG, LPG) ilişkin adetlerin paylaşılacağı anlaşılmaktadır. Bildirim Formu’nda konuya ilişkin olarak ülkemizde araçların motor tiplerine göre sınıflandırılmasını içeren herhangi bir istatistiki bilginin mevcut olmadığı, bu bilgilerin toplanması ve ilgili kişi ve kurumlarla paylaşılmasının, sektöre yönelik politikaların belirlenmesi noktasında önemli olduğu, çevreyi kirleten fosil yakıtlı araçların yerini hızla sıfır karbon salınımına sahip (bir başka ifadeyle, çevreyi hiç kirletmeyen) elektrikli araçlara bıraktığı, bu doğrultuda paylaşılacak bilgilerin ihracat faaliyetlerinin yoğunlaştığı AB bakımından da önem arz edeceği belirtilmiştir. Bu çerçevede, OSD bünyesinde motor tipini içerecek şekilde gerçekleştirilecek bilgi değişiminin, hâlihazırda ülkemizde faaliyet gösteren otomotiv sanayicilerinin yanı sıra yatırım yapmayı planlayan otomotiv firmaları, yan sanayi firmaları, şarj istasyonu yatırımcıları, kamu otoriteleri gibi pek çok aktörü yakından ilgilendireceği; yan sanayi firmalarının pazarın gelişimine ilişkin verileri takip etmek suretiyle yeni üretim teknolojilerine yatırım yapabileceği, böylece otomotiv yan sanayisinin de gelişen teknolojiler karşısında rekabetçiliğini sürdürmesinin mümkün hale geleceği; kamu otoritelerinin ise, otomotiv pazarının gelişimini gösteren verilerden yararlanmak suretiyle yeni teknolojilere uygun araçlar ve altyapı yatırımları (şarj istasyonları, elektrik temini, şebeke vb.) için teşvik politikaları uygulayabileceği ifade edilmiştir.
- (49) OSD tarafından toplanması ve paylaşılması planlanan “yakıt tipi, menzil (km), yakıt tüketimi (lt/100 km)” kırılımları bazındaki adet bilgilerinin kamuya açık kaynaklardan da, özellikle markaların internet sitelerinden veya araç satışının yapıldığı platformlardan elde edilebilecek nitelikte olduğu, dolayısıyla pazarda ilave bir şeffaflaşmaya yol açmayacağı belirtilmiştir.²⁹ Buna ilaveten, söz konusu bilgilerden yakıt tipinin, araç ruhsatında yer alan bir bilgi olması sebebiyle kümülatif olarak ulaşılabilecek nitelikte olduğu ifade edilmiştir.
- (50) OSD tarafından toplanması ve paylaşılması planlanan bir diğer veri kırılımı ise, karbondioksit (CO₂) salınımı, bir diğer deyişle egzoz emisyonudur. Egzoz emisyonu araçlarda yakıtın yanmasıyla oluşan ve havaya yayılan kimyasalların yarattığı hava kirliliğini tanımlamak için kullanılmaktadır. “Egzoz emisyonu” gerek ülkemizde gerekse AB’de sıkı düzenlemelere tabidir. Bu nedenle, bu veriye ilişkin bilgilerin toplanması ve paylaşılmasının, konuya ilişkin düzenleyiciler bakımından da önem taşıdığı ifade edilmiştir. OSD tarafından sunulması planlanan “ihracat yapılan ülke” veri kırılımının,

²⁹ Bu kapsamda, örneğin www.arabam.com internet sitesinin sıfır araç sekmesinde yakıt tipi filtrelemesinde benzin, dizel, elektrik, hibrit, LPG seçenekleri ile arama yapılabildiğine dikkat çekilmiştir. Bu kapsamda, her ne kadar söz konusu bilginin, üretim miktarı yahut satış adedi gibi bir veri içermese de nitelik itibarıyla kamuya açık olduğu belirtilmiştir.

Türkiye pazarında yapılacak satış ve fiyatlandırma kararlarını etkileyecek herhangi bir bilgi içermediği belirtilmiştir. OSD tarafından minibüs, midibüs ve otobüs için sunulması planlanan “gövde yapısı” kırılımının diğer araç grupları için gövde tipi bilgisine; “koltuk sayısı ve yolcu taşıma kapasitesi” kırılımının ise ağır ticari araçların ağırlık, istiap haddi bilgilerine paralel olduğu ifade edilmiştir.

- (51) Yukarıda yer ver verilen açıklamalar doğrultusunda, bildirim kapsamında toplanması ve paylaşılması planlanan veri kırılımlarındaki üretim ve ihracat adetlerinin teşebbüslerin fiyat, stok, hedef vb. stratejik bilgilerini içermediği ve bu hususlara dair çıkarımda bulunmaya elverişli nitelikte olmadığı, dolayısıyla aylık bazda yayımlanması planlanan verilerin rakiplerin stratejik kararlarına etki etmesinin mümkün olmayacağı değerlendirilmiştir. Otomotiv pazarının yapısı ile değişen bilgilerin niteliği göz önüne alınarak, mevcut dosya konusu bilgilerin OSD tarafından toplanması ve paylaşılmasının pazarda şeffaflaşmaya yol açmak suretiyle rakipler arası koordinasyon doğurucu işbirlikçi etkilere yol açmasının mümkün olmadığı kanaatine ulaşılmıştır. Kaldı ki, söz konusu verilerin toplulaştırılmış olarak paylaşılacağı ve teşebbüs özelinde herhangi bir bilgi içermeyeceği dikkate alındığında, bildirim konusu paylaşımın rakipler arasında herhangi bir koordinasyon riski doğurmayacağı değerlendirilmiştir.
- (52) Rakipler arası bilgi değişiminin yaratabileceği diğer rekabetçi endişe ise, pazarın rakiplere kapatılmasıdır. Kılavuz’un 54. paragrafında, pazarın rakiplere kapanmasından bahsedilebilmesi için söz konusu bilginin, rekabet açısından önemli derecede stratejik olması ve ilgili pazarın önemli bir bölümünü kapsamına alması gerektiği açıklamalarına yer verilmiştir. Bu doğrultuda, başvuru kapsamında paylaşılması planlanan bilgilerin stratejik nitelikte olmadığı bir kez daha vurgulanmalıdır.
- (53) Pazarın rakiplere kapatılması noktasında, pazarın büyüklüğü ve OSD üyelerinin pazardaki payı önem kazanmaktadır. Bu kapsamda, Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerine göre 2017, 2018, 2019 ve 2020 yıllarına ilişkin taşıt türü bazında trafiğe tescil edilmiş toplam motorlu kara taşıtlarına ilişkin bilgilere aşağıda yer verilmiştir.

Tablo 8: Trafiğe Tescil Edilmiş Toplam Motorlu Kara Taşıtı Sayısı

Taşıt Türü	2017	2018	2019	2020
Otomobil	12.035.978	12.398.190	12.503.049	13.099.041
Minibüs	478.618	487.527	493.373	493.395
Otobüs	221.885	218.523	213.358	212.407
Kamyonet	3.642.625	3.755.580	3.796.919	3.938.732
Kamyon	838.718	845.462	844.481	859.670
Motosiklet	3.102.800	3.211.328	3.331.326	3.512.576
Özel Amaçlı Araç	60.099	63.359	65.470	70.309
Traktör	1.838.222	1.885.952	1.908.999	1.958.727
TOPLAM	22.218.945	22.865.921	23.156.975	24.144.857
Kaynak: TÜİK Verileri				

- (54) OSD üyelerinin pazardaki yerine ilişkin olarak Bildirim Formu’nda; otomotiv pazarında üreticiler ve distribütörler dâhil olmak üzere 40’ı aşan teşebbüsün faaliyette bulunduğu, otomotiv sektöründe üretici konumunda bulunan OSD üyesi teşebbüslerin sayısının 14 olduğu, dolayısıyla OSD üyelerinin pazarın oyuncu olarak üçte birine tekabül ettiği, satış adedi olarak bakıldığında da ürün grubu bazında değişmekle birlikte özellikle binek araç bakımından ithalatın önemli bir yer teşkil ettiği ifade edilmiştir.
- (55) OSD verilerinden, OSD üyelerinin 2017 yılında 1.749.572 adet, 2018 yılında 1.587.836 adet, 2019 yılında 1.485.143 adet ve 2020 yılında ise 1.335.981 adet toplam araç

üretimi olduğu anlaşılmaktadır.³⁰ Bu kapsamda Tablo 7'de yer alan TÜİK toplam verileri ile kıyaslandığında, OSD üyelerinin pazarda 2017 yılında yaklaşık %7,87, 2018 yılında %6,94, 2019 yılında %6,41 ve 2020 yılında ise %5,53'lük bir kısmı oluşturduğu söylenebilecektir.³¹ OSD üyelerinin üretimde bulunduğu alt kırılımlar bakımından pazardaki yerleri ise, 2020 yılı itibarıyla binek araçlar bakımından %6,52, minibüsler bakımından %10,4, otobüsler bakımından %3,71, kamyonlar bakımından %2,70, kamyonetler bakımından %9 olarak hesaplanmıştır. OSD üyelerince üretilen araçların büyük bir bölümünün ihracata konu olduğu dikkate alındığında, OSD üyelerinin paylarına ilişkin olarak karşımıza çıkan oranların, fiiliyatta çok daha düşük rakamlara tekabül ettiği değerlendirilmektedir. Bu açıklamalar çerçevesinde, OSD üyelerinin pazar paylarının pazarın kapanmasının ikinci koşulu olan paylaşılan bilgilerin ilgili pazarın önemli bir bölümünü kapsamaması koşulunu sağlamadığı anlaşılmıştır.

- (56) Sonuç olarak, 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 toplanması 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 kanaatine ulaşılmıştır.

H. SONUÇ

- (57) Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre,

1. Otomobil için;
 - Gövde tipi (ODD segmentasyonuna paralel)
 - Segment (ODD segmentasyonuna paralel)
 - Motor tipi (ICE, EV, Hybrid, Plug in Hybrid, CNG, LPG)
 - Yakıt tipi
 - Motor hacmi
 - Beygir gücü
 - Şanzıman
 - Menzil (km)
 - Karbondioksit (CO₂) salınımı
 - Yakıt tüketimi (lt/100 km)
 - İhracat yapılan ülke
2. Minibüs, midibüs ve otobüs için;
 - Motor tipi (ICE, EV, Hybrid, Plug in Hybrid, CNG, LPG)
 - Yakıt tipi
 - Motor hacmi
 - Beygir gücü
 - Şanzıman
 - Menzil (km)
 - CO₂ salınımı
 - Yakıt tüketimi (lt/100 km)
 - Koltuk sayısı

³⁰Bkz. Otomotiv Sanayii Genel ve İstatistik Bülteni 2021

(http://www.osd.org.tr/sites/1/upload/files/YILLIK_2021-5564.pdf) Erişim Tarihi 04.10.2021.

³¹ Her ne kadar TÜİK verileri ilgili yıl içinde üretilen ve/veya ithal edilen araç sayısı toplamını birebir yansıtmasa da, OSD'nin pazardaki payının yaklaşık olarak hesaplanabilmesi amacıyla kullanılmıştır.

21-51/714-355

- Yolcu taşıma kapasitesi
 - Şehir içi / şehirlerarası - otobüs
 - Gövde yapısı (alçak taban vs.) - otobüs
 - İhracat ülke
3. Kamyonet için;
- Gövde tipi (van, pick up)
 - Motor tipi (ICE, EV, Hybrid, Plug in Hybrid, CNG, LPG)
 - Yakıt tipi
 - Motor hacmi
 - Beygir gücü
 - Şanzıman
 - Menzil (km)
 - CO₂ salınımı
 - Yakıt tüketimi (lt/100 km)
 - İstiap haddi (kg)
 - Azami yüklü ağırlık (kg)
 - İhracat yapılan ülke
4. Kamyon için;
- Gövde tipi (TAİD segmentasyonuna paralel)
 - Aks (TAİD segmentasyonuna paralel)
 - Motor tipi (ICE, EV, Hybrid, Plug in Hybrid, CNG, LPG)
 - Yakıt tipi
 - Motor hacmi
 - Beygir gücü
 - Şanzıman
 - Menzil (km)
 - CO₂ salınımı
 - Yakıt tüketimi (lt/100 km)
 - İstiap haddi (kg)
 - Azami yüklü ağırlık (kg)
 - İhracat yapılan ülke

kırılımında üretim ve ihracat adedi bilgilerinin Otomotiv Sanayii Derneği tarafından toplanması ve paylaşılmasına 4054 sayılı Kanun'un 8. maddesi uyarınca menfi tespit belgesi verilmesine gerekçeli kararın tebliğinden itibaren 60 gün içinde Ankara İdare Mahkemelerinde yargı yolu açık olmak üzere, OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.