

Rekabet Kurumu Başkanlığından,
REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2015-4-59 (Muafiyet)
Karar Sayısı : 15-45/755-277
Karar Tarihi : 24.12.2015

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Prof. Dr. Ömer TORLAK
Üyeler : Arslan NARİN, Fevzi ÖZKAN, Doç. Dr. Tahir SARAÇ,
Kenan TÜRK

B. RAPORTÖRLER : Çiğdem TUNÇEL, Tuğba CİRİT, Süleyman DAĞDEVİREN

C. BİLDİRİMDE

BULUNAN : Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş.
Temsilcisi Av. M. Haluk ARI
Atatürk Mah. Turgut Özal Bul. Gardenya 1 Plaza 42 B Ofis Kat:7
Ataşehir/İstanbul

- (1) **D. DOSYA KONUSU:** Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş. ile Peugeot S.A. arasında imzalanan ve konusu olan hafif ticari araçların, 01.01.2016 tarihinden başlamak üzere iki yıl süre ile, Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş. tarafından Peugeot S.A.'ya tedarik edilmesini düzenleyen mutabakat protokolüne 4054 sayılı Kanun'un 8. maddesi çerçevesinde menfi tespit verilmesi, bunun mümkün olmaması halinde ise Kanun'un 5. maddesi çerçevesinde muafiyet tanınması talebi.
- (2) **E. DOSYA EVRELERİ:** Kurum kayıtlarına 05.11.2015 tarih ve 5174 sayı ile giren bildirim üzerine düzenlenen 18.12.2015 tarih ve 2015-4-59/MM sayılı Menfi Tespit Raporu görüşülerek karara bağlanmıştır.
- (3) **F. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda;
- Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş. ile Peugeot S.A. arasında imzalanan ve konusu olan hafif ticari araçların, 01.01.2016 tarihinden başlamak üzere iki yıl süre ile, Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş. tarafından Peugeot S.A.'ya tedarik edilmesini düzenleyen mutabakat protokolüne 4054 sayılı Kanun'un 8. maddesi çerçevesinde menfi tespit verilemeyeceği;
 - Bununla birlikte, söz konusu mutabakat protokolüne Kanun'un 5. maddesi kapsamında bireysel muafiyet tanınabileceği

sonucuna ulaşıldığı ifade edilmiştir.

G. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

G.1. İlgili Teşebbüsler

- (4) 1968 yılında kurulmuş olan Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş. (TOFAŞ) otomotiv sektöründe faaliyet göstermektedir. FCA ITALY S.p.A.'nın ve Koç Holding A.Ş.'nin ortak kontrolünde bulunduğu belirtilen TOFAŞ, hâlihazırda, Fiat marka araçların Türkiye'deki münhasır distribütörü konumundadır.
- (5) Fransa menşeli olan ve otomotiv sektöründe faaliyet gösteren Peugeot S.A. (PSA) ise

bünyesinde Peugeot, Citroen ve DS markalarını barındırmaktadır.

G.2. TOFAŞ ve PSA Arasında İmzalanan Mutabakat Protokolü

- (6) Bildirime konu mutabakat protokolü (PROTOKOL), 02.02.2015 tarihinde TOFAŞ ve PSA arasında imzalanmıştır. Bildirim kapsamında PROTOKOL'ün, TOFAŞ, FCA Italy S.p.A.¹ ve PSA² arasında bir hafif ticari aracın geliştirilmesinde ve üretiminde işbirliği yapılmasına yönelik olarak 31.03.2005 tarihinde imzalanan ve 31.12.2015 tarihinde sona erecek olan 'Ürün Geliştirme ve İmalat Anlaşması'nın³ (Product Development and Manufacturing Agreement–PDMA) bir nevi devamı niteliğinde olduğu ifade edilmiştir. Nitekim PROTOKOL incelendiğinde bu husus görülmektedir. Şöyle ki; 2014 yılının Nisan ayında, TOFAŞ ve PSA arasında PDMA'nın uygulanmasıyla ilgili bir uyuşmazlık ortaya çıkmış ve taraflar bu uyuşmazlığı sonlandırmak amacıyla PROTOKOL'ü imzalamıştır. İlaveten, PROTOKOL'de taraflar arasındaki borç ilişkilerinin yanı sıra, PDMA çerçevesinde geliştirilen hafif ticari aracın, yine PDMA'da öngörülen kurallar çerçevesinde, 'uzatma süresi' olarak adlandırılan 2016 ve 2017 yıllarında yıllık (.....) adet olmak üzere, TOFAŞ tarafından PSA'ya tedarik edilmesi düzenlenmektedir.

G.3. İlgili Pazar

G.3.1. İlgili Ürün Pazarı

- (7) Yukarıda da belirtildiği üzere, bildirime konu PROTOKOL çerçevesinde TOFAŞ tarafından PSA'ya tedarik edilecek araçlar, PDMA çerçevesinde geliştirilen ve Fiat Fiorino, Peugeot Bipper ve Citroen Nemo markalarıyla piyasaya sunulan hafif ticari araçlardır. Hafif ticari araçların geliştirilmesini, üretimini ve tedarikini konu alan geçmiş tarihli Kurul kararları incelendiğinde, bu kararlarda ilgili ürün pazarının "hafif ticari araçlar pazarı" olarak belirlendiği görülmektedir⁴.
- (8) PROTOKOL'e konu araçlar ve ilgili Kurul kararları dikkate alındığında, işbu dosya bakımından ilgili ürün pazarı "*hafif ticari araçlar pazarı*" olarak belirlenmiştir.

G.3.2. İlgili Coğrafi Pazar

- (9) Yukarıda da ifade edildiği üzere, PROTOKOL çerçevesinde, TOFAŞ tarafından PSA'ya tedarik edilecek hafif ticari araçların tedarikine ilişkin kurallar ile ilgili olarak PDMA'ya atıf yapılmıştır. Buna göre, taraflar, TOFAŞ tarafından tedarik edilen araçları herhangi bir kısıtlama olmaksızın her ülkede satabilmekte, dağıtabilmekte veya satılmasını ve dağıtımını sağlayabilmektedir. Bu çerçevede, PSA, anlaşmanın uygulandığı dönem boyunca TOFAŞ'tan tedarik ettiği araçları yurtdışına ve yurtiçine arz etmiştir. Her ne kadar dosya kapsamında, PSA'nın PROTOKOL'ün ilgili olduğu dönem boyunca TOFAŞ'tan tedarik edeceği araçların ne kadarının yurtiçine ne kadarının yurtdışına sunulacağını pazar koşullarına göre değişebileceği ifade edilmiş olsa da, PSA'nın yakın geçmişte söz

¹ İlgili dönemde söz konusu teşebbüsün ticari unvanı Fiat Auto S.p.A şeklindedir.

² İlgili dönemde söz konusu teşebbüsün ticari unvanı Peugeot Citroen Automobiles S.A. şeklindedir.

³ Söz konusu 'Ürün Geliştirme ve İmalat Anlaşması'na Rekabet Kurulunun 08.07.2005 tarihli ve 05-44/628-161 sayılı ve 31.01.2013 tarihli ve 13-08/93-54 sayılı kararlarıyla muafiyet tanınmıştır. Anılan Kurul kararları incelendiğinde; kararlara konu anlaşmanın bir hafif ticari aracın geliştirilmesi ve bunu takip eden yedi yıl boyunca TOFAŞ'ın Bursa'da kurulu fabrikasında üretilmesi amacıyla imzalandığı anlaşılmaktadır. Tarafların öngörülen bu işbirliği çerçevesinde geliştirdikleri ürün 2007 yılının Kasım ayında piyasaya sunulmuş olup, bu tarihten itibaren de Fiat Fiorino, Peugeot Bipper ve Citroen Nemo markaları altında satışı yapılmaktadır. Anlaşma uyarınca, TOFAŞ tarafından üretilen araçlar, belirlenen transfer fiyatlarıyla FCA Italy S.p.A'ya ve PSA'ya satılmakta, teşebbüsler araçların dağıtımını birbirinden bağımsız olarak gerçekleştirmektedir.

⁴ Rekabet Kurulunun 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 kararları.

konusu araçların bir kısmını Türkiye pazarına arz ettiği bilinmektedir⁵. Bu çerçevede PROTOKOL'e konu araçların Türkiye pazarına da arz edileceği düşünüldüğünde, işbu dosya bakımından ilgili coğrafi pazar, geçmiş tarihli Kurul kararları⁶ da göz önünde bulundurularak, "Türkiye" olarak belirlenmiştir.

G.4. Değerlendirme

G.4.1. Menfi Tespit Değerlendirmesi

- (10) 4054 sayılı Kanun'un 'Menfi Tespit' başlıklı 8. maddesinde "*İlgili teşebbüs veya teşebbüs birliklerinin başvurusu üzerine Kurul, elinde bulunan bilgiler çerçevesinde bir anlaşmanın, kararın, eylemin veya birleşme ve devralmanın bu Kanunun 4, 6 ve 7 nci maddelerine aykırı olmadığını gösteren bir menfi tespit belgesi verebilir.*" hükmüne yer verilmiştir.
- (11) Kanun'un 4. maddesi rekabeti sınırlayıcı anlaşmaları, uyumlu eylemleri ve kararları; 6. maddesi hakim durumun kötüye kullanılmasını; 7. maddesi ise hakim durum yaratmak veya mevcut bir hakim durumu güçlendirmek suretiyle rekabetin önemli ölçüde azaltılmasına yol açacak birleşme ve devralma işlemlerini yasaklamaktadır. PROTOKOL'ün; tarafı olan teşebbüslerin ilgili pazardaki paylarının, hakim durumun göstergesi olarak kabul edilen pazar payı seviyelerinin altında olması⁷, kötüye kullanma davranışı olarak değerlendirilebilecek herhangi bir unsuru barındırmaması ve Kanun'un 7. maddesi anlamında bir birleşme ya da devralma işlemi niteliği taşıyamaması nedeniyle Kanun'un 6. ve 7. maddelerine aykırı olduğundan bahsedilememektedir. Bu nedenle, teşebbüsler arası bir anlaşma niteliğinde olan PROTOKOL'e ilişkin menfi tespit değerlendirme, bu PROTOKOL ile Kanun'un 4. maddesinin ihlal edilip edilmediğine odaklanılarak gerçekleştirilmiştir.
- (12) Bildirime konu PROTOKOL, aynı ilgili pazarda faaliyet gösteren teşebbüsler, bir başka deyişle mevcut rakipler, arasında yapılmış olan bir yatay işbirliği anlaşması niteliği taşımaktadır. Bilindiği üzere, yatay işbirliği niteliği taşıyan teşebbüsler arası anlaşmaların, teşebbüs birliği kararlarının ve uyumlu eylemlerin Kanun'un 4. maddesi ve 5. maddesi çerçevesinde değerlendirilmesinde Yatay İşbirliği Anlaşmaları Hakkında Kılavuz (Kılavuz)⁸ yol göstericidir. Buna göre, yatay işbirliği anlaşmalarının 4054 sayılı Kanun çerçevesinde değerlendirilmesinde öncelikle teşebbüsler arası anlaşmanın 4. madde kapsamında rekabeti bozucu bir amacının veya rekabeti kısıtlamaya dönük fiili ya da potansiyel bir etkisinin olup olmadığının tespit edilmesi gerekmektedir.
- (13) Bu çerçevede, PROTOKOL'ün Kanun'un 4. maddesine aykırı olup olmadığına ilişkin olarak yapılacak değerlendirmede PROTOKOL'ün rekabeti kısıtlama amacı ve/veya rekabeti kısıtlayıcı etkisi olup olmadığı incelenmiştir.

⁵ PSA'nın 2014 yılında TOFAŞ'tan satın almış olduğu toplam (.....) adet aracın %(.....)'lük bir kısmına denk gelen (.....) adedini, 2015 yılında ise toplam (.....) adet araçtan %(.....)'lik bir kısmına denk gelen (.....) adedini Türkiye'ye arz etmiş olduğu görülmektedir. Bu bilgilerden yola çıkarak PSA'nın 2016 ve 2017 yıllarında her bir yılda PROTOKOL kapsamında TOFAŞ'tan tedarik edeceği (.....) adet aracın nispeten küçük bir kısmının iç pazara sunulacağı tahmin edilmektedir.

⁶ Rekabet Kurulunun 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 kararları.

⁷ Rekabet Kurulu tarafından yayımlanan Hakim Durumdaki Teşebbüslerin Dışlayıcı Kötüye Kullanma Niteliğindeki Davranışlarının Değerlendirilmesine İlişkin Kılavuz'da, Kurulun yerleşik uygulamasında %40'ın altında pazar payına sahip olan teşebbüslerin hâkim durumda olması ihtimalinin düşük olduğunun kabul edildiği belirtilmiştir. PROTOKOL'e taraf teşebbüslerin 2014 yılında ve 2015 yılının ilk on bir ayında ilgili pazardaki payları toplamı sırasıyla %35,87 ve %34,29 olarak gerçekleşmiştir.

⁸ Rekabet Kurulunun 30.04.2013 tarihli ve 13-24/326-RM(6) sayılı kararıyla kabul edilmiştir.

i) Rekabeti Kısıtlama Amacı

- (14) Genel olarak, fiyat tespiti, miktar sınırlaması veya pazar ya da müşteri paylaşımı içeren anlaşmaların rekabeti kısıtlama amacı taşıdığı kabul edilmektedir. Bildirim konusu PROTOKOL incelendiğinde, PROTOKOL'ün taraflar arasındaki borç ilişkilerinin yanı sıra, TOFAŞ tarafından 2016 ve 2017 yıllarında PSA'ya tedarik edilecek hafif ticari araçların miktarına, miktarın altında kalınması ya da miktarın aşılması halinde söz konusu olacak durumlara ilişkin düzenlemeler içerdiği ve bu tedarik ilişkisinin PDMA'da belirlenen kurallar uyarınca sürdürüleceğini hüküm altına aldığı görülmektedir. PROTOKOL'de ve PDMA'da fiyat tespitine, miktar sınırlamasına ya da pazar veya müşteri paylaşımına ilişkin olarak rekabet kısıtlaması olarak kabul edilebilecek herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Bilakis, PDMA'nın aracın satışını ve pazarlamasını düzenleyen 3.3. numaralı maddesinde; üretilen araçların taraflarca bağımsız olarak, herhangi bir kısıtlama olmaksızın her ülkede, kendi takdir yetkileri ile belirleyecekleri ağırlar ve organizasyonlar üzerinden satılabileceği, dağıtılabileceği açıkça düzenlenmiştir. Ayrıca anlaşmanın 5.3. maddesinde de tarafların bu anlaşmanın imzalanmasıyla birlikte birbirleriyle rekabet halinde kalacakları ve taraflardan hiçbirinin kendi ticari markaları veya ticari unvanları ve diğer haklar altında tasarlayacakları, üretecekleri ve satacakları ürünlerle ilgili herhangi bir yasak ve kısıtlamaya maruz kalmayacakları hüküm altına alınmıştır. Dolayısıyla bildirim konu PROTOKOL'ün rekabeti kısıtlama amacı bulunmadığı değerlendirilmektedir.

ii) Rekabeti Kısıtlayıcı Etki

- (15) Bilindiği üzere, mevcut ya da potansiyel rakipler arasında gerçekleştirilen yatay işbirlikleri belli durumların varlığı halinde rekabeti kısıtlayıcı etkiler meydana getirebilmektedir. Kılavuz'da, rekabeti kısıtlayıcı etkinin varlığı için anlaşmanın fiyat, üretim miktarı, ürün kalitesi, ürün çeşitliliği ya da inovasyon gibi pazardaki rekabet parametrelerinin en az biri üzerinde olumsuz etkisinin bulunması ya da makul bir olasılık dahilinde böyle bir potansiyele sahip olması gerektiği belirtilmiştir. Kılavuz'da, ayrıca, bir yatay işbirliği anlaşmasının hangi hallerde bu parametreler üzerinde olumsuz etkide bulunabileceği sıralanmıştır. Bu hallerden biri, tarafların maliyetlerini önemli ölçüde benzer hale getirmek suretiyle anlaşmanın fiyat ve üretim miktarı gibi rekabetçi parametreler açısından taraflar arasında koordinasyona yol açması olarak belirtilmiştir⁹.
- (16) Yukarıda ifade edildiği üzere, bildirim konu PROTOKOL ve PDMA ile, bu metinlere konu hafif ticari araçların TOFAŞ tarafından üretilip, transfer fiyatlarıyla (fabrika satış fiyatları) PSA'ya satılması ve ardından taraflarca birbirinden bağımsız olarak dağıtılması öngörülmüştür. Bir başka deyişle, piyasada bağımsız olarak Fiat Fiorino, Peugeot Bipper ve Citroen Nemo markalarıyla pazarlanan araçlar, aynı üretim sürecinde üretilmektedir. Bu durum da söz konusu araçların üretim maliyetlerinin benzer hale gelmesini kaçınılmaz kılmaktadır. Bu benzerliği göstermesi bakımından, söz konusu araçların 2015 yılının Kasım ayı itibarıyla ortalama fabrika çıkış fiyatlarına aşağıdaki tabloda yer verilmiştir:

Tablo 1: PROTOKOL Konusu Araçların Ortalama Fabrika Satış Fiyatları (Kasım 2015)

Araç	Fabrika Satış Fiyatı (TL)
Fiat Fiorino	(.....)
Peugeot Bipper	(.....)
Citroen Nemo	(.....)

Kaynak: Bildirim Formu ve Ekleri

⁹ Kılavuz, par. 23.

- (17) Yukarıdaki tablodan görüldüğü üzere, TOFAŞ'ın farklı marka araçlar için 2015 yılının Kasım ayı itibarıyla uyguladığı ortalama fabrika çıkış fiyatları (.....) TL ile (.....) TL arasındadır. Ancak araçların üretim maliyetleri arasındaki bu benzerliğin tek başına rekabeti kısıtlayıcı etkiyi göstermediği ve araçların perakende satış fiyatlarının da incelemeye dahil edilmesi gerektiği değerlendirilmektedir. Zira ortaklaşan maliyetlerin, aracın satış fiyatı içindeki payı büyüdükçe maliyet benzerliğinin rekabeti kısıtlayıcı etkiler meydana getirme olasılığı artmaktadır.
- (18) Dosya kapsamındaki bilgilerden, PROTOKOL'e konu araçların farklı versiyonlarının piyasada farklı fiyatlarla satıldığı anlaşılmıştır. Bu nedenle, aşağıdaki tabloda, PROTOKOL'e konu araçların 2015 yılı Kasım ayı itibarıyla geçerli olan en düşük ve en yüksek perakende satış fiyatlarına ve araçların fabrika çıkış fiyatlarının perakende satış fiyatları içindeki payına yer verilmektedir.

Tablo 2: PROTOKOL'e Konu Araçların Liste Fiyatları (Kasım 2015)

	Fabrika Çıkış Fiyatı (TL)	En Düşük Satış Fiyatı (TL)	En Yüksek Satış Fiyatı (TL)	Fabrika Çıkış Fiyatının En Düşük Satış Fiyatı İçindeki Payı (%)	Fabrika Çıkış Fiyatının En Yüksek Satış Fiyatı İçindeki Payı (%)
Fiat Fiorino	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Peugeot Bipper	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Citroen Nemo	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Bildirim Formu ve Ekleri

- (19) Tablodan görüleceği üzere Fiat Fiorino marka aracın farklı versiyonları (.....) TL ile (.....) TL aralığında, Peugeot Bipper marka aracın farklı versiyonları (.....) TL ile (.....) TL aralığında, Citroen Nemo marka aracın farklı versiyonları ise (.....) TL ile (.....) TL aralığında satışa sunulmaktadır. Üretim maliyetlerinin araçların perakende satış fiyatı içindeki payı ise Fiat Fiorino için %(.....) ile %(.....) aralığında, Peugeot Bipper için %(.....) ile %(.....) aralığında, Citroen Nemo için ise %(.....) ile %(.....) aralığında değişmektedir. Dolayısıyla, aynı üretim sürecinde üretilen araçların üretim maliyetlerinin araçların perakende satış fiyatları içinde, araç versiyonları arasında farklılaşmakla birlikte, yüksek bir paya sahip olduğu söylenebilecektir. Ancak, sektörde uygulanan vergilerin yüksekliği nedeniyle, satış fiyatının içinde üretim maliyetlerinin payını daha net görebilmek adına araçların vergisiz satış fiyatlarıyla üretim maliyetlerinin kıyaslanmasının daha anlamlı sonuçlar üreteceği kanaatine varılmıştır. Bu nedenle, her üç marka altında örnek olarak seçilen versiyonların ÖTV ve KDV hariç satış fiyatları esas alınarak bir kıyaslama yapılmıştır. Yapılan kıyaslama sonucunda, üretim maliyetlerinin araçların vergisiz fiyatları içindeki payının Fiat Fiorino için %(.....), Peugeot Bipper için %(.....) ve Citroen Nemo için %(.....) düzeyinde olduğu anlaşılmıştır. Dolayısıyla, PROTOKOL'e konu araçların toplam maliyetinin yaklaşık %(.....)'lik kısmını üretim maliyetinin, %(.....)'lik kısmını ise diğer maliyet kalemlerinin ve kârın oluşturduğu ifade edilebilecektir.
- (20) Bu bilgiler ışığında, PROTOKOL'e konu araçların 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, PROTOKOL'ün fiyat açısından taraflar arasında koordinasyona yol açabileceği, dolayısıyla ilgili pazarda Kanun'un 4. maddesine aykırı olacak şekilde rekabeti kısıtlayıcı bir etki meydana getirebileceği değerlendirilmektedir. Bu nedenle, bildirim konu PROTOKOL'e menfi tespit verilemeyeceği kanaatine ulaşılmıştır.

G.4.2. Bireysel Muafiyet Değerlendirmesi

- (21) 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesi, bu maddede belirtilen koşulların tümünü birden sağlayan anlaşmaların, Kurul kararıyla, Kanun'un 4. maddesi hükümlerinin uygulanmasından muaf tutulabileceğini düzenlemektedir. Aşağıda, bildirim konusu PROTOKOL'ün Kanun'un 5. maddesinde düzenlenen koşulları sağlayıp sağlamadığı değerlendirilmektedir.

i) Malların üretim veya dağıtım ile hizmetlerin sunulmasında yeni gelişme ve iyileşmelerin ya da ekonomik veya teknik gelişmenin sağlanması

- (22) 'Ekonomik yarar' koşulu olarak da anılan bu koşula göre, bir anlaşmanın Kanun'un 4. maddesindeki yasaklamadan muaf tutulabilmesi için, öncelikle anlaşma konusu olan malın üretimi ve dağıtım ile ilgili olarak bir gelişme veya iyileşme olması ya da ekonomik veya teknik gelişme sağlanması gerekmektedir. Somut olayın özelliklerine göre değişmekle birlikte, genel olarak üretim ve dağıtım maliyetlerinin düşürülmesi, kalitenin artırılması, malın arzında devamlılığın sağlanması, yeni piyasalara girişin kolaylaştırılması ve yeni ürünlerin ya da üretim tekniklerinin bulunması gibi hallerin varlığı halinde muafiyetin ilk koşulunun sağlandığı değerlendirilmektedir.
- (23) PROTOKOLE konu hafif ticari araçlar PDMA çerçevesinde taraflarca ortaklaşa geliştirilmiş ve ilk kez 2007 yılının Kasım ayında piyasaya sunulmuştur. Söz konusu araçlar piyasaya ilk kez sunuldukları tarihten günümüze kadar olan dönemde de TOFAŞ tarafından üretilerek PSA'ya tedarik edilmekte ve böylece Fiat Fiorino, Peugeot Bipper ve Citroen Nemo olmak üzere üç farklı marka altında piyasada bulunmaktadır. Ancak, PDMA 31.12.2015 tarihinde sona erecektir. Bildirim konusu PROTOKOL yapılmamış olsa idi, 31.12.2015 tarihi itibarıyla TOFAŞ'ın PSA'ya araç tedariki sona erecekti. PDMA gereği, PDMA konusu hafif ticari araçlara ilişkin fikri haklara TOFAŞ sahip olduğu için PSA'nın bu araçlara ilişkin bir yatırım yapması söz konusu olamayacak ve söz konusu hafif ticari araçlar sadece Fiat Fiorino markası altında TOFAŞ tarafından pazara sunulacaktı. Oysa bildirim konu PROTOKOL'ün uygulanmasıyla birlikte, PROTOKOL'e konu hafif ticari araçlar PDMA'nın sona ermesinden itibaren iki yıl süreyle daha üç farklı marka altında piyasada bulunmaya devam edecektir.
- (24) Bu çerçevede, bildirim konu PROTOKOL'ün, PDMA ile birlikte ar-ge maliyetlerinden tasarruf edilerek ortaklaşa geliştirilmiş araçların iki yıl süreyle daha, TOFAŞ'ın yanı sıra, PSA tarafından da piyasaya arz edilmesini sağlayacağı söylenebilecektir. Dolayısıyla Kanun'un 5. maddesinin (a) bendinde yer verilen koşulun yerine getirildiği kanaatine ulaşılmıştır.

ii) Tüketicinin bundan yarar sağlanması

- (25) Muafiyetin ikinci şartı ise, ilk şart sonucunda ortaya çıkan faydadan tüketicilerin de yarar sağlamasıdır. Bu çerçevede fiyat seviyesindeki düşüş, satış sonrası etkin hizmetler, ürün çeşitliliğinin artması, tüketicinin ürüne daha kolay ulaşabilmesi, malın arzında devamlılığın sağlanması gibi hususlar tüketicinin elde edeceği yarar kapsamındadır.
- (26) Yukarıda belirtildiği üzere, bildirim konu PROTOKOL, PDMA'nın sona ermesinden sonra iki yıl süreyle daha, konusu olan hafif ticari araçların üç farklı marka altında ilgili pazarda bulunmasına imkan vermektedir. Bir başka deyişle, PROTOKOL'ün uygulanması sonucunda, PSA iki yıl boyunca anlaşmaya konu olan ürünlerin satış ve satış sonrası hizmetleri bakımından TOFAŞ karşısında rekabetçi bir baskı yaratmaya devam edecektir. Tüketiciler açısından ürün çeşitliliğine, satış sonrası hizmetlere daha kolay ulaşabilme imkanına ve rekabet nedeniyle fiyat seviyesinde düşüşe neden olabileceği öngörülen bu durum karşısında PROTOKOL'ün uygulanması sonucunda, araçların dağıtımında, satışında ve pazarlanmasında ortaya çıkacak iyileşmelerden ve gelişmelerden tüketicilerin yarar sağlayacağı ve dolayısıyla Kanun'un 5. maddesinin (b) bendinde yer alan koşulun da karşılandığı kanaatine ulaşılmıştır.

iii) İlgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmaması

- (27) Muafiyet kararı verilmesinde aranan bu şarta göre, muafiyete konu anlaşma ilgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmasına neden olmamalı, bir başka deyişle sağlanan ekonomik gelişme veya fayda ile tüketicinin bundan yarar sağlaması rekabetin ortadan kaldırılması sonucunda elde ediliyor olmamalıdır.
- (28) PROTOKOL'e taraf olan teşebbüslerin 2014 yılında ve 2015 yılının ilk on bir ayında ilgili pazarda elde etmiş oldukları pazar paylarına aşağıdaki tabloda yer verilmektedir.

Tablo 3: Tarafların ve Rakiplerinin Pazar Payları

Marka	2014		2015 (Ocak-Kasım)	
	Adet	Pazar Payı (%)	Adet	Pazar Payı (%)
CITROEN	8.025	4,45	9.882	4,93
DACIA	6.572	3,64	6.329	3,16
FIAT	49.586	27,49	49.497	24,68
FORD	49.541	27,47	58.687	29,26
HYUNDAI	1.565	0,87	1.466	0,73
ISUZU	4.009	2,22	3.324	1,66
IVECO	2.524	1,40	2.261	1,13
KARSAN	1.381	0,77	1.921	0,96
KIA	2.057	1,14	3.868	1,93
MAZDA	9	0,00	0	0,00
MERCEDES-BENZ	8.028	4,45	7.408	3,69
MITSUBISHI	4.379	2,43	3.739	1,86
NISSAN	275	0,15	7	0,00
PEUGEOT	7.096	3,93	9.391	4,68
RENAULT	8.716	4,83	12.261	6,11
SSANGYONG	626	0,35	284	0,14
TATA	290	0,16	214	0,11
TOYOTA	1.670	0,93	2.532	1,26
VOLKSWAGEN	24.001	13,31	27.517	13,72
TOPLAM	180.350	100,00	200.588	100,00

Kaynak: http://www.odd.org.tr/web_2837_1/neuralnetwork.aspx?type=36 (10.12.2015)

- (29) Yukarıdaki tablo incelendiğinde, 2014 yılında Türkiye hafif ticari araçlar pazarında Fiat marka araçların %27,49, Peugeot marka araçların %3,93, Citroen marka araçların %4,45 oranında pay almış olduğu görülmektedir. 2015 yılının ilk on bir ayında ise Fiat marka araçların %24,68, Peugeot marka araçların %4,68, Citroen marka araçların %4,93 oranında paya sahip olduğu anlaşılmaktadır. Bu bilgiler çerçevesinde tarafların toplam pazar payının 2014 yılında %35,87; 2015 yılında ise %34,29 olarak gerçekleştiği görülmektedir.
- (30) Ancak, PROTOKOL'ün kapsamı dolayısıyla bu pazar payı oranlarının PROTOKOL'ün olası rekabeti kısıtlayıcı etkilerini ölçmek bakımından doğru bir gösterge olmadığı değerlendirilmektedir. Zira, PROTOKOL sadece Fiat Fiorino, Peugeot Bipper ve Citroen Nemo markalarıyla satışa sunulan araçlara ilişkindir. Bu nedenle, PROTOKOL konusu bu araçların pazar paylarının, PROTOKOL'ün rekabeti kısıtlayıcı olası etkilerini değerlendirebilmek bakımından daha uygun bir gösterge olduğu anlaşılmaktadır.

Tablo 4: PROTOKOL'e Konu Araçların Pazar Payları

MARKA	2014		2015 (Ocak-Kasım)	
	Adet	Pazar Payı (%)	Adet	Pazar Payı (%)
FIAT FİORİNO	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
PEUGEOT BİPPER	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
CITROEN NEMO	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TOPLAM (TARAFLAR)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TOPLAM (PAZAR)	180.350	100,00	200.588	100,00

Kaynak: Bildirim Formu ve Ekleri ile http://www.odd.org.tr/web_2837_1/neuralnetwork.aspx?type=36

- (31) Tablodan görüleceği üzere, PROTOKOL'e konu olan araçların 2014 yılında toplam pazar payı %(.....), 2015 yılında ise %(.....) olmuştur. Bu bilgiler çerçevesinde, PROTOKOL'ün ilgili pazarın önemli bir bölümünde rekabeti ortadan kaldıracak bir sonuca yol açması öngörülmemektedir. Dolayısıyla Kanun'un 5. maddesinin (c) bendinde belirtilen koşulun sağlandığı değerlendirilmektedir.

iv) Rekabetin (a) ve (b) bentlerindeki amaçların elde edilmesi için zorunlu olandan fazla sınırlanmaması

- (32) Kanun'un 5. maddesinde öngörülen bu son koşula aykırılık ya izlenen amacın elde edilmesi için rekabetin gereğinden fazla sınırlanması ya da rekabetin sınırlanmasının gereğinin dahi bulunmaması halinde ortaya çıkabilecektir. Teşebbüsler, prensip olarak, anlaşma ile amaçladıkları ekonomik yararların gerçekleştirilmesinde rekabeti en az sınırlayıcı yöntemi tercih etmekte yükümlüdürler.
- (33) Bildirime konu PROTOKOL ve PDMA incelendiğinde, bu metinlerin tarafların pazara ilişkin kararlarını serbestçe vermelerini engelleyen ya da tarafların birbirlerine rekabete duyarlı bilgilerini açıklamasını öngören rekabeti sınırlayıcı nitelikte herhangi bir hüküm içermediği görülmektedir. Bu çerçevede, Kanun'un 5. maddesinin (d) bendinde sayılan koşulun da karşılandığı değerlendirilmektedir.
- (34) Bildirim konusu PROTOKOL'e ilişkin olarak Kanun'un 5. maddesi çerçevesinde yukarıda yapılan değerlendirmeler çerçevesinde, PROTOKOL'ün Kanun'un 5. maddesinde sayılan koşulların tamamını karşıladığı ve bu nedenle PROTOKOL'e bireysel muafiyet tanınabileceği kanaatine ulaşılmıştır.

H. SONUÇ

- (35) Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre,
- Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş. ile Peugeot S.A. arasında imzalanan ve konusu olan hafif ticari araçların, 01.01.2016 tarihinden başlamak üzere iki yıl süre ile, Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş. tarafından Peugeot S.A.'ya tedarik edilmesini düzenleyen mutabakat protokolüne 4054 sayılı Kanun'un 8. maddesi çerçevesinde menfi tespit verilemeyeceğine,
 - Bununla birlikte söz konusu protokole, 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinde sayılan şartların tamamını karşılaması nedeniyle bireysel muafiyet tanınmasına
- OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.