

Rekabet Kurumu Başkanlığından,
REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2014-4-35 (Soruşturma)
Karar Sayısı : 15-30/445-132
Karar Tarihi : 10.07.2015

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

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

B. RAPORTÖRLER : Sinan BOZKUŞ, Selvi KOCABAY, Bahar ERSOY,
Halil İbrahim GÜLEROĞLU

**C. BAŞVURUDA
BULUNAN**

: Manisa Kardan Cemmer Otomotiv Makina Aksamı Sanayi ve
Ticaret A.Ş.
Temsilcisi: Av. Levent UŞKAY, Av. Perihan UŞKAY
Uşkay Avukatlık Bürosu, Talatpaşa Bulvarı No:3 Kat:2
Alsancak-Konak, İzmir

D. HAKKINDA SORUŞTURMA YAPILANLAR :

- 1- Tirsan Kardan Sanayi ve Ticaret A.Ş.
Temsilcisi: Av. Dr. İ. Yılmaz ASLAN
Gazi Umur Paşa Sok. Bimar Plaza No:38/8 Balmumcu,
İstanbul
- 2- Tiryakiler Yedek Parça Sanayi ve Ticaret A.Ş.
Temsilcisi: Av. Dr. İ. Yılmaz ASLAN
Gazi Umur Paşa Sok. Bimar Plaza No:38/8 Balmumcu,
İstanbul

- (1) **E. DOSYA KONUSU:** Tirsan Kardan Sanayi ve Ticaret A.Ş. ve Tiryakiler Yedek Parça Sanayi ve Ticaret A.Ş.'den oluşan ekonomik bütünlüğün, rakip teşebbüslerin piyasaya girişini engellemek suretiyle hakim durumunu kötüye kullandığı iddiası.
- (2) **F. İDDİALARIN ÖZETİ:** Başvuruda; Tirsan Kardan Sanayi ve Ticaret A.Ş.'nin (TİRSAN KARDAN) kardan şaftı¹ pazarındaki hâkim durumunu Manisa Kardan Cemmer Otomotiv Makina Aksamı Sanayi ve Ticaret A.Ş.'nin (MANİSA KARDAN) piyasaya girişini engellemek suretiyle kötüye kullandığı iddia edilmiştir. Bu kapsamda, TİRSAN KARDAN'ın şaft imalatında kullanılan girdileri MANİSA KARDAN'a tedarik eden teşebbüslere baskı yaparak MANİSA KARDAN'ın mal alımını engellediği ve bu suretle teşebbüsü iş yapamaz hale getirmek istediği öne sürülmekte ve gereğinin yapılması talep edilmektedir.
- (3) **G. DOSYA EVRELERİ:** Rekabet Kurumu kayıtlarına 26.05.2014 ve 11.06.2014 tarihlerinde giren başvurular üzerine yapılan inceleme sonucunda hazırlanan 18.06.2014 tarih ve 2014-4-035/İİ sayılı İlk İnceleme Raporu, 25.06.2014 tarih ve 14-22 sayılı Kurul toplantısında görüşülmüş ve 14-22/451-M sayı ile önaraştırma yapılmasına karar verilmiştir.

¹ Kardan şaftı ve kardan mili birbirlerinin yerine kullanılmıştır.

- (4) Şikayete yönelik inceleme ve değerlendirmelerin yapıldığı önaraştırma sonucunda hazırlanan, 30.09.2014 tarih ve 2014-4-035/ÖA sayılı Önaraştırma Raporu Kurulun 16.10.2014 tarih ve 14-40 sayılı toplantısında görüşülmüş, TİRSAN KARDAN ve Tiryakiler Yedek Parça Sanayi ve Ticaret A.Ş.'den (TİRYAKİLER YEDEK PARÇA) oluşan ekonomik bütünlük (TİRYAKİLER) hakkında 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un (4054 sayılı Kanun) 6. maddesinin ihlal edilip edilmediğinin tespiti amacıyla aynı Kanun'un 41. maddesi uyarınca soruşturma başlatılmıştır.
- (5) 4054 sayılı Kanun'un 43. maddesinin ikinci fıkrası uyarınca soruşturma açıldığına dair bildirimler sırasıyla 28.10.2014 tarih ve 11753 sayı ile TİRSAN KARDAN'a, 12.11.2014 tarih ve 12309 sayı ile TİRYAKİLER YEDEK PARÇA'ya yapılmış ve taraflardan 30 gün içinde birinci yazılı savunmalarını göndermeleri istenmiştir. TİRYAKİLER adına temsilcisi tarafından gönderilen ilk yazılı savunma 27.11.2014 tarih ve 6754 sayı ile süresi içinde Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.
- (6) Soruşturmanın ilk altı aylık süresi 16.04.2015 tarihinde sona ermiş olup; 26.03.2015 tarih ve 15-13/191-M sayılı Kurul kararı ile, 4054 sayılı Kanun'un 43. maddesinin birinci fıkrası hükmü gözetilerek, soruşturma süresinin, bitiminden itibaren bir ay uzatılmasına karar verilmiştir. Süre uzatımı bilgisi taraflara 30.03.2015 tarihli, 3407 sayılı ve 30.03.2015 tarihli, 3408 sayılı yazılarla bildirilmiştir.
- (7) Yürütülen soruşturma sonucunda hazırlanan ve Soruşturma Heyetinin görüşlerini ve tespitlerini içeren 15.05.2015 tarih ve 2014-4-35/SR-01 sayılı Soruşturma Raporu, 4054 sayılı Kanun'un 45. maddesi uyarınca tüm Kurul üyeleri ile ilgili teşebbüse tebliğ edilmiştir. Soruşturma Raporu TİRYAKİLER tarafından 20.05.2015 tarihinde tebliğ edilmiş, TİRYAKİLER'e ait ikinci yazılı savunma, yasal süresi içinde, 05.06.2015 tarihinde 2755 sayı ile Kurum kayıtlarına girmiştir. Yapılan ikinci yazılı savunmalara ilişkin Soruşturma Heyeti tarafından hazırlanan 18.06.2015 tarih ve 2014-4-35/EG sayılı Ek Görüş 19.06.2015 tarihli yazı ile hakkında soruşturma yürütülen teşebbüs ile Kurul üyelerine tebliğ edilmiştir.
- (8) Hakkında soruşturma yürütülen teşebbüs ek süre talebinde bulunmamış, teşebbüsün üçüncü yazılı savunması 29.06.2015 tarih ve 3023 sayı ile yasal süresi içinde Kurum kayıtlarına intikal etmiştir. Bu çerçevede soruşturma safhası 29.06.2015 tarihinde tamamlanmıştır. Hakkında soruşturma yürütülen teşebbüs, ilk yazılı savunmasında sözlü savunma talebinde bulunmakla birlikte, ikinci yazılı savunmasında sözlü savunma talebi olmadığını açıkça beyan etmiş ve bu görüşünü üçüncü yazılı savunmasında korumuştur.
- (9) Soruşturma Heyeti tarafından soruşturmanın bitişine ilişkin hazırlanan 03.07.2015 tarih ve 2014-4-35/BN sayılı Bilgi Notu 09.07.2015 tarihli Kurul toplantısında görüşülmüş ve Kurul tarafından sözlü savunma toplantısı yapılmamasına 15-29/437-M sayı ile karar verilmiştir. Rekabet Kurulu, 10.07.2015 tarihli toplantısında, 15-30/445-132 sayı ile soruşturmaya ilişkin nihai kararını vermiştir.
- (10) **H. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili Raporda, Tirsan Kardan Sanayi ve Ticaret A.Ş. ve Tiryakiler Yedek Parça Sanayi ve Ticaret A.Ş.'den oluşan ekonomik bütünlüğün;
1. "Ticari araçlara yönelik kardan şaftı üretimi ve satışı faaliyetleri" ile "endüstriyel kullanıma, karayolu harici taşıtlara ve yenileme pazarına yönelik kardan şaftı üretimi ve satışı faaliyetleri" şeklinde tanımlanan ilgili pazarlarda hakim durumda olmadığı,

2. Bu nedenle bahsi geçen pazarlarda gerçekleştirdiği iddia edilen eylemlerin 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında kötüye kullanma olarak değerlendirilemeyeceği

ifade edilmektedir.

I. YAPILAN İNCELEME VE TESPİTLER

I.1. Taraflar Hakkında Bilgi

I.1.1. Şikâyet Başvurusunda Bulunan Taraf: MANİSA KARDAN

- (11) Kardan şaftı üretimi amacıyla 2014 yılı başında kurulmuş olan MANİSA KARDAN, arkadan itişli hafif ve ağır ticari araçlara yönelik üretim yapmayı planlamaktadır. Halihazırda yenileme (yedek parça) pazarında faaliyet gösteren teşebbüs gerekli yatırımları tamamlamasının ardından ana sanayi (OEM) pazarına girmeyi hedeflemektedir.

I.1.2. Hakkında Soruşturma Yürütülen Taraf: TİRYAKİLER

- (12) TİRYAKİLER, Manisa Organize Bölgesi'ndeki iki ayrı fabrikasında kardan mili, direksiyon kolunu ve transmisyon flanşları gibi parçaların üretimini gerçekleştirmektedir. Söz konusu ürünlerin kullanım alanlarını hafif ticari araçlar, ağır ticari araçlar, lastik tekerlekli iş makineleri, askeri araçlar ve endüstriyel kullanım oluşturmaktadır.
- (13) TİRYAKİLER Türkiye pazarına yönelik üretim ve satış hizmetlerini iki iştiraki aracılığı ile yürütmektedir. Bu iştiraklerden TİRSAN KARDAN, tüm üretim faaliyetleri ile ana sanayi firmalarına yönelik satışları gerçekleştirmektedir. Hâlihazırda TİRSAN KARDAN'ın hissedarlık ve yönetim kurulu yapıları aşağıdaki tablodaki gibidir:

Tablo 1: TİRSAN KARDAN'ın Hissedarlık Yapısı

Hissedar	Hisse Oranı (%)
Tiryakiler Oto Makine Tic. ve San. A.Ş.	55
Mehmet TİRYAKİ	44
Nurçin TİRYAKİ	~0
Zeynep TİRYAKİ	~0
Begüm TİRYAKİ	~0
İsmail TİRYAKİ	~0
Toplam	100

Kaynak: TİRSAN KARDAN'da Yapılan Yerde İnceleme Tutanağı ve Ekleri

Tablo 2: TİRSAN KARDAN'ın Yönetim Kurulu Yapısı

İsim	Unvan
Mehmet TİRYAKİ	Yönetim Kurulu Başkanı
Zeynep TİRYAKİ	Yönetim Kurulu Başkan Vekili
Nurçin TİRYAKİ	Üye

Kaynak: TİRSAN KARDAN'da Yapılan Yerde İnceleme Tutanağı ve Ekleri

- (14) TİRYAKİLER YEDEK PARÇA ise, grup şirketleri tarafından üretilen ürünlerin dağıtımını ile global markaların Türkiye ve bölgedeki münhasır dağıtımını üstlenmiştir. TİRYAKİLER YEDEK PARÇA'nın başlıca ürün portföyünü motorlu taşıt gövde yedek parçaları, transmisyon/vites yedek parçaları, elektrik ve elektronik donanımları ve

direksiyon ve süspansiyon parçaları oluşturmaktadır. Şirketin hissedarlık ve yönetim kurulu yapısı aşağıdaki gibidir:

Tablo 3: TİRYAKİLER YEDEK PARÇA'nın Hissedarlık Yapısı

Hissedar	Hisse Oranı (%)
Tiryakiler Oto Makine Tic. ve San. A.Ş.	99
Mehmet TİRYAKİ	~0
Nurçin TİRYAKİ	~0
Zeynep TİRYAKİ	~0
Begüm TİRYAKİ	~0
İsmail TİRYAKİ	~0
Toplam	100

Kaynak: TİRYAKİLER'den Gelen Bilgiler

Tablo 4: TİRYAKİLER YEDEK PARÇA'nın Yönetim Kurulu Yapısı

İsim	Unvan
Mehmet TİRYAKİ	Yönetim Kurulu Başkanı
Yusuf TANTEKİN	Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı
Nurdoğan NEBİOĞLU	Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı
Cihanser ERTUNÇ	Üye
Osman Melih OĞUZ	Üye

Kaynak: TİRYAKİLER'den Gelen Bilgiler

- (15) TİRSAN KARDAN ve TİRYAKİLER YEDEK PARÇA'nın ana hissedarı olan Tiryakiler Oto Makine Tic. ve San. A.Ş.'in hissedarlık ve yönetim kurulu yapısı aşağıdaki tablolarda gösterildiği gibidir:

Tablo 5: Tiryakiler Oto Makine Tic. ve San. A.Ş.'nin Hissedarlık Yapısı

Hissedar	Hisse Oranı (%)
Mehmet TİRYAKİ	99
Nurçin TİRYAKİ	~0
Zeynep TİRYAKİ	~0
Begüm TİRYAKİ	~0
İsmail TİRYAKİ	~0
Toplam	100

Kaynak: TİRYAKİLER'den Gelen Bilgiler

Tablo 6: Tiryakiler Oto Makine Tic. ve San. A.Ş.'nin Yönetim Kurulu Yapısı

İsim	Unvan
Mehmet TİRYAKİ	Yönetim Kurulu Başkanı
Yusuf TANTEKİN	Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı
Nurdoğan NEBİOĞLU	Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı
Osman Melih OĞUZ	Üye
Cihanser ERTUNÇ	Üye

Kaynak: TİRYAKİLER'den Gelen Bilgiler

- (16) Yukarıda yer verilen bilgilerden, TİRSAN KARDAN ve TİRYAKİLER YEDEK PARÇA'nın, grubun yönetim, gayrimenkul geliştirme ve yatırım faaliyetlerini yürüten Tiryakiler Oto Makine Tic. ve San. A.Ş. vasıtası ile Mehmet TİRYAKİ tarafından kontrol edildiği anlaşılmaktadır. Teşebbüs bünyesinde ayrıca Rusya ve Uzakdoğu pazarına yönelik satış yapmak amacıyla kurulan iki iştirak bulunmaktadır.

I.2. İlgili Pazar

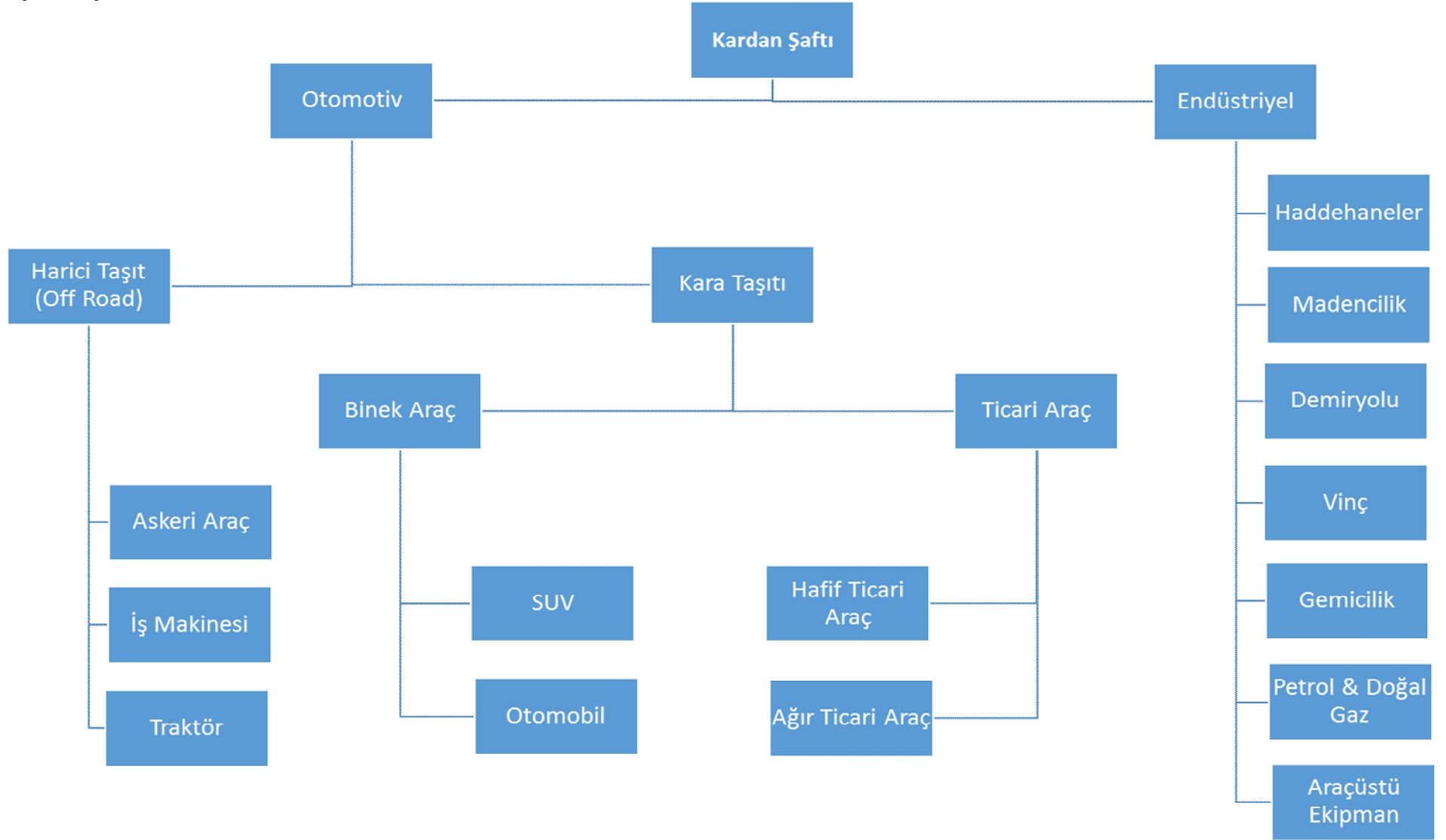
- (17) 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında hakim durumun kötüye kullanıldığı yönündeki iddialara ilişkin yapılan değerlendirmede dosya kapsamı dikkate alınarak öncelikle, hakkında soruşturma yürütülen teşebbüsün hakim durumda olup olmadığı incelenmiştir. Hakim durum değerlendirmesinin ilk adımını ise ilgili pazar tespiti oluşturmaktadır. Bu şekilde teşebbüsler arasındaki rekabetin sınırları tespit edilmekte ve incelenen teşebbüslerin davranışlarını sınırlama ve etkin bir rekabetçi baskıdan bağımsız olarak davranmalarını önleme gücüne sahip rakipler ortaya çıkarılmaktadır.
- (18) Rekabet Kurulu, ilgili pazarın tanımlanmasında esas alacağı temel ilkeleri İlgili Pazarın Tanımlanmasına İlişkin Kılavuz'da (İlgili Pazar Kılavuzu) ortaya koymuştur. Aşağıda, İlgili Pazar Kılavuzu'ndaki ilkeler ışığında yapılan ilgili ürün pazarı ve ilgili coğrafi pazar değerlendirmelerine yer verilmektedir.

I.2.1. Sektör Hakkında Bilgi

- (19) Kardan şaftı olarak adlandırılan ürün en genel şekli ile, (motorda) üretilen gücün (farklı birimlere) aktarımını sağlayan parça şeklinde tanımlanmaktadır. Kullanım amaçlarına göre farklı tiplerde ve ebatlarda üretilebilen şaft gerek otomotiv sektöründe gerekse çeşitli sanayi tesislerinde, iş makinelerinde, zirai araçlarda yaygın bir şekilde kullanılmaktadır. Aşağıdaki şekilde kardan şaftının kullanım alanları ayrıntılı olarak gösterilmektedir.

15-30/445-132

Şekil 1: Şaft Kullanım Alanları



- (20) Yukarıdaki şekilde belirtilen her bir kullanım alanı bakımından, talep edilen ve üretilen şaftların birbirinden farklı ebatlarda ve kalitede olduğunu söylemek mümkündür. Otomotiv sektöründe faaliyet gösteren teşebbüslerce talep edilen bir şaftın taşınması gereken fiziksel özellikler ve kalite standartları ile endüstriyel kullanıma yönelik olarak üretilen şaftın özellikleri ile kalite standardı birbirinden oldukça farklıdır. Özellikle şaftın taşınması gereken gücün büyüklüğü, şaftın dayanıklılığı gibi unsurlar talebin farklılaşmasının ana nedenidir. Diğer yandan, bahse konu talep farklılığının yukarıda yer verilen kullanım alanlarının alt segmentleri bakımından da geçerli olduğu söylenebilecektir. Bu durum özellikle otomotiv sektöründe farklı teknoloji gerektiren, önden çekişli ve arkadan itişli araçlara yönelik üretim bakımından söz konusu olabilmektedir. Günümüzde binek araçların neredeyse tamamı (4x4 araçlar hariç) önden çekişli olarak üretilmekte iken, ticari araçların ise arkadan itişli üretildiğini söylemek mümkündür.
- (21) Önden çekişli araçlarda kullanılan şaft “yan şaft”, arkadan itişli araçlarda kullanılan şaft ise “dikine şaft” olarak adlandırılmaktadır. Önden çekişli araçlarda (ön tarafta bulunan) motorda üretilen gücün arka tekerleklere iletilme ihtiyacı bulunmamaktadır. CV Joints (*constant velocity joints*) olarak da adlandırılan sabit hız mafsalları yardımı ile, herhangi bir güç kaybı yaşanmaksızın, motorda üretilen gücün vites kutusundan (ön) tekerleklere iletilmesi sağlanmaktadır. Arkadan itişli araçlarda ise, (önde yer alan) motorda üretilen gücün diferansiyel ve diferansiyel aracılığı ile (arka) tekerlere iletilmesi görevini kardan şaftı (*universal joints*) yerine getirmektedir. Özellikle dingil mesafesi fazla olan araçlarda mafsallar yardımı ile şaft uzamakta ve gerekli olan teknik nitelikler değişmektedir.
- (22) Yukarıda sayılan teknik nedenlerle her şaft talebi birbirinden farklı niteliktedir. Örneğin bir otomotiv üreticisinin tasarladığı araç ile başka bir üreticinin tasarladığı araç hem boy (akşlar arası mesafe), hem motorda üretilen güç, hem de kullanım amacı bakımından oldukça farklı şekillerde olabilmektedir. Bu durumda şaft talebi de model bazında değişebilmektedir. Benzer hususlar otomotiv dışındaki sektörler bakımından da geçerli olup, standart bir ürün geliştirerek tüm alıcılara benzer teknik özelliklere sahip şaftlar satılmamakta, proje bazlı olarak, her bir model için ayrı ayrı tasarım ve üretim yapılarak satış gerçekleştirilmektedir. Dolayısıyla, salt talep açısından yapılacak bir değerlendirmede, talep edilen hiçbir şaftın birbiri ile ikame olmadığı görülmektedir.
- (23) Şaft talebine yönelik diğer bir farklılık ise ürünün ana sanayi firmalarına veya yedek parça pazarına satışı bakımından söz konusu olmaktadır. Müşterilerin yeni üretilen araçlarda kullanılmak üzere “tam mamul” şeklinde gerçekleştirdikleri alımlardan oluşan ana sanayi (OEM) pazarı, şaft parçalarının ayrı ayrı “parça mamul” olarak satıldığı yenileme (yedek parça - *aftermarket*) pazarından, özellikle tedarik süreci ve ürünün niteliği bakımından farklılaşmaktadır. Bu bağlamda, ana sanayi firmaları ürün tedarikinde belli bir kalite standardını yakalayan, Ar-Ge ekibi bulunan ve sattığı ürünün garanti kapsamında sorumluluğunu üstlenebilecek firmalarla çalışmak istemektedir. Satılan tüm ürünlerin aynı kalitede olması, güvenliğin yanı sıra sürüş konforu ve müşteri memnuniyeti açısından önem taşımaktadır. Bu bağlamda ana sanayi firmalarına satış yapmak isteyen teşebbüslerin yüksek bir yatırım maliyetine katlanarak kaliteli ürünler geliştirmesi ve üretimini aynı kalitede devam ettirebilmesi gerekmektedir. Dolayısıyla, ana sanayi firmalarına satış yapabilecek teşebbüs sayısı, bu kriterleri sağlamanın zorluğu nedeniyle görece azdır.

- (24) Bahsi geçen durum şaft üreticilerinin belli alanlarda uzmanlaşması sonucunu doğurmuştur. Bu çerçevede şaft üreticilerinin, binek ve ticari araçlardan oluşan otomotiv sektörüne, zirai araçlar ile iş makinelerinden oluşan karayolu harici araçlara, endüstriyel kullanıma ve bunların yenileme pazarına yönelik şaft üretiminde özelleştiklerini söylemek mümkündür. Diğer taraftan, karayolu harici araçlara yönelik gerçekleştirilen şaft üretiminin kalite standartlarının otomotiv sektörüne yönelik araçlara kıyasla daha düşük olması nedeniyle, otomotiv sektörüne üretim yapan şaft üreticilerinin karayolu harici araçlar için de şaft ürettiği görülmektedir. Aşağıdaki tabloda 2014 yılında Türkiye’de üretim yapan şaft üreticilerinin sektörel bazda faaliyetlerine ve bu faaliyetlerden elde ettikleri cirolara yer verilmiştir.

Tablo 7: Şaft Üreticilerinin Faaliyet Alanları ve Elde Ettikleri Cirolar (TL)

Şaft Üreticisi	Endüstriyel	Kara Yolu Harici Taşıtlar	Otomotiv	Yedek Parça
AKSAN KARDAN	(.....)	(.....)	-	(.....)
ATY	-	-	-	(.....)
EGE ŞAFT	(.....)	(.....)	-	(.....)
MANİSA KARDAN	-	(.....)	-	(.....)
OYMAK	-	(.....)	(.....)	(.....)
ŞAFTSAN	-	-	-	(.....)
TİRYAKİLER	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
WELTE ²	-	-	-	(.....)
Toplam	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüslerden Elde Edilen Bilgiler

- (25) Tablodan görüleceği üzere Aksan Kardan San. ve Dış Tic. Ltd. Şti. (AKSAN KARDAN) ve TİRYAKİLER, belirtilen üç alanda da faaliyet göstermektedir. ATY Otomotiv San. ve Tic. A.Ş. (ATY), Welte Cardan Servis Ltd. Şti. (WELTE) ve Şaftsan Kardan Mili Makine Otomotiv San. ve Tic. Ltd. Şti. (ŞAFTSAN) ise yalnızca yenileme pazarına yönelik şaft üretimi yapmaktadır. Ege Şaft San. Tic. Ltd. Şti. (EGE ŞAFT) ise endüstriyel kullanıma ve karayolu harici taşıtlara yönelik üretim gerçekleştirirken, MANİSA KARDAN ve Oymak Oto Yan Sanayii ve Ticaret Ltd. Şti. (OYMAK) otomotiv ve karayolu harici taşıtlara yönelik şaft üretmektedir.
- (26) Yukarıda bahsi geçen teşebbüslerin faaliyetlerinin otomotiv sektörünün alt segmentleri bakımından da incelenmesi gerekmektedir. Zira bu segmentler bakımından teşebbüslerin üretimlerinin farklı branşlarda yoğunlaştığı görülmektedir. Aşağıdaki tabloda 2014 yılında otomotiv sektörünün alt segmentlerine yönelik yapılan üretime ilişkin bilgiler yer almaktadır. Tablodan, binek araçlara yönelik şaft üretimi gerçekleştirilmediği, ticari araçlara yönelik olarak ise yalnızca OYMAK ve TİRYAKİLER’in üretim yaptığı görülmektedir.

² WELTE, 2015 yılı başında faaliyetlerini sonlandırmıştır.

Tablo 8: Otomotiv Alt Segmentleri İtibarıyla Yapılan Satışların Dağılımı (TL)

Teşebbüs	Binek Araçlar	Ticari Araçlar
AKSAN KARDAN	-	-
ATY	-	-
EGE ŞAFT	-	-
MANİSA KARDAN	-	-
OYMAK	-	(.....)
TİRYAKİLER	-	(.....)
ŞAFTSAN	-	-
WELTE	-	-
Toplam	-	(.....)

Kaynak: Teşebbüslerden Elde Edilen Bilgiler

- (27) Yukarıda ayrıntılarına yer verilen yerli üretim dışında kardan milinin bir diğer temin kaynağı ise ithalattır. Ancak bu hususta ana sanayi firmaları arasında farklı uygulamaların bulunduğu görülmektedir. Bu bağlamda öncelikle ülkemizdeki otomotiv ana sanayi firmalarının çok büyük bir kısmı global üreticilerin iştiraki şeklinde üretimlerini sürdürdüğü ifade edilmelidir. Bu durum, yerli üreticilerin, yurt dışındaki ana teşebbüslerin tedarik zincirine erişim imkanlarını kolaylaştırmakta ve şaft ithalatını mümkün hale getirmektedir. Zira aynı gruba ait olan ve diğer ülkelerde üretim yapan fabrikalarda da benzer nitelikte ve kalitede kardan şaftı kullanıldığından, bu ürünlerin aynı şekilde ülkemize ithal edilmesi yerli üreticiler bakımından önemli bir maliyet yaratmamaktadır. Nitekim Mercedes-Benz Türk A.Ş. (MERCEDES), ürünlerinde kullandığı şaftın büyük bölümünü Almanya'da kurulu bulunan grup şirketlerinden temin etmektedir. Buna karşın yurt dışı üreticileri ile bağı olmayan yahut yerli pazara özgü üretim yapan otomotiv firmalarının ise ithalat yerine yerli firmalardan alım yapmasının aşağıda açıklanan ekonomik gerekçeleri bulunmaktadır.
- (28) Öncelikle kardan mili her bir araç modeli için, gereken performans kriterlerine göre farklı şekillerde (uzunluk, kalite vb.) talep edilmekte ve kardan mili üreticileri bu modellere özgü üretim yapmaktadırlar. Örneğin, Ford Otomotiv Sanayi A.Ş. (FORD) hafif ticari araç serisinde bulunan Transit modeli için farklı, kamyon modeli için farklı nitelikte kardan mili satın almaktadır. Bunun yanında, üretilen kardan mili aynı model içindeki değişik tip araçlarda dahi farklılaşabilmektedir. Örneğin, Transit modelinin kamyonet, van ve minibüs şeklinde alt segmentlerinde kullanılan kardan şaftı farklı niteliklere sahip olabilmektedir. Bu nedenle otomotiv firmalarının talep ettikleri şaftın seri üretimi ve tek seferde ithalatı mümkün olamamakta, farklı niteliklere sahip şaftların farklı zamanlarda nakliye edilmesi ise nakliye masraflarını artırmakta ve ithalat yoluyla temini pahalı hale getirmektedir. Buna ek olarak, kardan şaftının bu şekilde üretimi ve nakliyesi global şaft üreticileri tarafından da ekonomik bulunmamaktadır.
- (29) İkinci olarak, ana sanayi firmaları kardan mili üretimi aşamalarında kardan mili üreticileri ile sıkı bir işbirliği içine girmekte ve ürün dizaynından kullanılacak malzemeye kadar üretim sürecinin her aşamasına müdahil olabilmektedir. Bunun yanında ana sanayi firmaları tedarikçilere çeşitli kalıpların üretilmesinde katkı sağlamakta ve anılan taraflar arasında uzun süreli bir iş ilişkisi kurulmuş olmaktadır.

Bu durum da coğrafi olarak otomotiv üreticilerine yakın mesafedeki (aynı ülkedeki) kardan mili üreticilerini avantajlı konuma getirmektedir.

- (30) Yukarıda belirtilen hususlardan, şaft bakımından ithal ürünlerin kullanımının teşebbüs bazında farklılaşabildiği anlaşılmaktadır. Bazı teşebbüsler ürünlerin büyük bir kısmını ithal ederken bir kısmı ise yukarıda açıklanan lojistik gerekçeler nedeniyle ithalatı tercih etmemektedir. Bununla birlikte, yerli ürünleri kullanan otomotiv üreticileri bakımından dahi, ithalatın tamamen ihtimal dışında olmasından bahsedilemeyeceği düşünülmektedir. Zira, her ne kadar maliyet artırıcı olsa da, teşebbüsler gerektiğinde ithal ürünlerin kullanılabilirliğini ifade etmişlerdir. Şaft ithalatı genellikle üretici firmalarca doğrudan gerçekleştirilmekte olup, otomotiv üreticilerine satış yapmak üzere ithalat yapan bağımsız bir şaft firması bulunmamaktadır. Yalnızca GKN Eskişehir Otomotiv Ürünleri Üretim ve Satış A.Ş. (GKN), Eskişehir’de bulunan merkezinden binek araçlara yönelik yan şaft ithal ederek ülkemizde montaj yapmakta ve otomotiv üreticilerine satmaktadır. Ancak, yukarıda bahsedildiği üzere, binek araçlarda kullanılan şaft farklı nitelikte olup, hakkında soruşturma yürütülen teşebbüsün ürün gamı içinde yer almamaktadır. Aşağıdaki tabloda otomotiv üreticileri tarafından ithal edilen şaft tutarı yıllar itibarıyla sunulmaktadır.

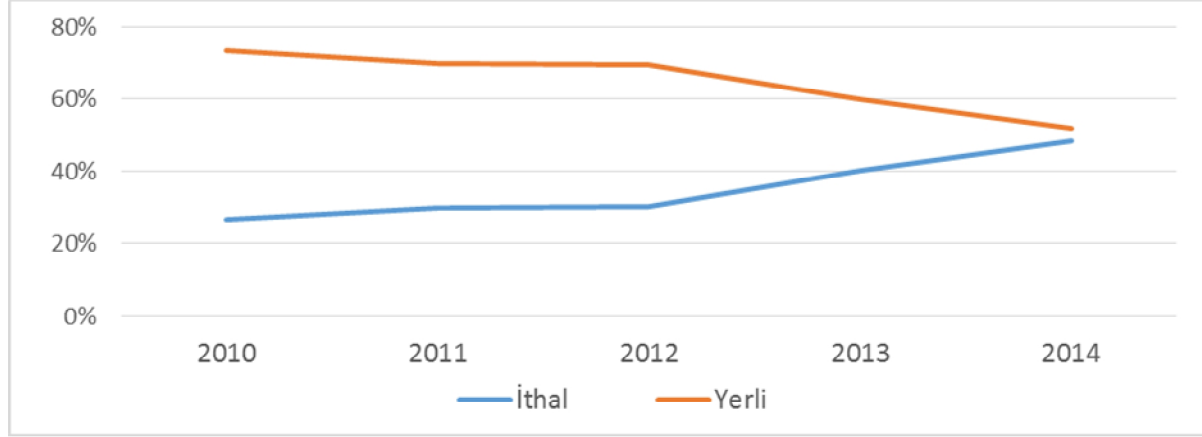
Tablo 9: Üretici ve Tedarikçi Bazında Şaft İthalatı (TL)

Üretici/Tedarikçi	2010	2011	2012	2013	2014
ISUZU	-	-	-	-	(.....)
Isuzu Int.	-	-	-	-	(.....)
Itochu Copr.	-	-	-	-	(.....)
KARSAN	-	-	-	(.....)	-
Klein	-	-	-	(.....)	-
MERCEDES	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Daimler	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Elbe	(.....)	-	-	-	-
Evobus	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Spicer	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TEMSA	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
GKN	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Klein	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
MAN	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Man AG	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Taraflardan Elde Edilen Bilgiler

- (31) Tablodan görüleceği üzere, ithal ürünlerin alım tutarı yıllar itibarıyla artan bir seyir izlemiştir. Bu artışta özellikle, ülkemizde kamyon ve otobüs üretiminde ilk sıralarda yer alan MERCEDES’in yaptığı alımların etkisi görülmektedir. Anılan teşebbüs toplam ithalatın önemli bir bölümünü tek başına üstlenmiştir. Diğer yandan, otomotiv üreticilerinin kardan şaftı alımlarında ithal ürün oranının da yıllar itibarıyla arttığı görülmektedir. Aşağıdaki şekilde, 2010-2014 yılları arasında yerli otomotiv üreticilerinin toplam kardan şaftı alımlarının yerli tedarikçi ve yabancı tedarikçi bazında alım oranlarına yer verilmiştir.

Şekil 2: Kardan Şaftı Temin Kaynakları (2010-2014)



Kaynak: Tablo 9

- (32) Şekilden görüleceği üzere, 2010 yılında otomotiv üreticilerinin toplam alımlarının yaklaşık dörtte üçü yerli tedarikçilerden temin edilmekte iken, 2014 yılında bu oran %50 seviyesine yakın bir orana gelmiştir. Bu durum, ithal ürün kullanımının mümkün olduğunu ve –bazı teşebbüsler bakımından zorluklar yaşansa da- genel olarak yerli üreticilerin tek temin kaynağı olarak görülmediğini göstermektedir.
- (33) Yenileme pazarı bakımından ise ayrı bir üretim ve satış ağının bulunduğu görülmektedir. Şaft, diğer otomotiv parçalarında olduğu gibi, yedek parça olarak da bayiler kanalı ile veya doğrudan (yetkili/özel) servislere satılabilmektedir. Zaman içinde yıpranan yahut kullanım koşullarından dolayı kırılan parçaların tamiri veya değiştirilmesi gerekmektedir. Bu tür durumlarda araçlar yetkili servislere veya “şaft servisleri”ne götürülmekte ve şaft araçtan çıkarılarak yerli üreticilerden ya da ithalatçılardan temin edilen parçalarla bakım-onarım faaliyeti gerçekleştirilmektedir. Bununla birlikte raportörlerce otomotiv üreticileri ile yapılan görüşmelerde şaftın sürekli bakım-onarım gerektiren veya sık arızalanan ve değişim gerektiren bir parça olarak değerlendirilemeyeceği, dolayısıyla yedek parça bakımından da önemli miktarda stok tutulmasına gerek olmadığı ifade edilmiştir. Otomotiv üreticileri genellikle şaftta meydana gelen arızalar sonucunda üründe parça değişimi yerine tüm şaftın değiştirilmesini önermektedir. Bu bağlamda, otomotiv üreticilerinin yenileme pazarına dönük alımlarının da tam mamul ürünlerden oluştuğu görülmektedir. Ancak özel şaft servislerinde komple şaft yerine şaft parçalarının değiştirilerek bakım/onarım gerçekleştirilmesi de yaygın bir uygulamadır. Nitekim hakkında inceleme yürütülen teşebbüsün Türkiye genelinde 25 adet bayisi ve 105 adet şaft servisi bulunmaktadır³. Bunun yanı sıra, bilgi talep edilen bayilerin gönderdikleri cevabi yazılardan da alım yapılan şaftların büyük bir bölümünün şaft parçalarına ait olduğu, az miktarda komple şaft alımı yapıldığı anlaşılmıştır.

1.2.2. İlgili Ürün Pazarı

- (34) İlgili ürün pazarının belirlenmesinde, temel olarak, tüketicinin gözünde fiyatları, kullanım amaçları ve nitelikleri bakımından birbiri ile ikame edilebilir olarak kabul edilen tüm mal ve hizmetlerden oluşan pazarın dikkate alınacağı söylenebilecektir. İlgili Pazar Kılavuzu’nda pazar tanımlamasının temel ilkeleri olarak “talep ikamesi” ile “arz ikamesi”nin analiz edileceği, potansiyel rekabetin ise genellikle göz ardı edileceği ifade edilmiştir. Diğer taraftan, arz ikamesinin ancak talep ikamesi ile aynı ölçüde etkili olması durumunda dikkate alınacağı belirtilmiştir. Bu çerçevede aşağıda

³ http://www.tiryakiler.com.tr/tr_typ_bayilerimiz.aspx

öncelikle talep ikamesi bakımından bir analiz yapılacak ardından arz ikamesinin etkisine ilişkin görüşlere yer verilecektir.

- (35) “Sektör Hakkında Bilgi” başlıklı bölümde değinildiği üzere, kardan şaftı gerek kullanım alanları ve nitelikleri, gerekse de kalite standartları bakımından birbirinden oldukça farklı şekillerde ve özelliklerde üretilmektedir. Dolayısıyla, talep ikamesi açısından farklı sektörlerden gelen talebin birbiri ile ikame olmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Diğer taraftan, İlgili Pazar Kılavuzu’nda talep ikamesine eşdeğer etkisi olduğu durumlarda arz ikamesinin de pazar tanımlamasında hesaba katılabileceği belirtilmiştir. Bahsi geçen Kılavuz’da arz ikamesinin tedarikçilerin göreceli fiyatlarda meydana gelecek küçük ve kalıcı artışlar karşısında üretimlerini başka ürünlere kaydırabilmeleri ve bunları kısa dönemde kayda değer ek maliyetlere ve risklere katlanmak zorunda kalmadan pazarlayabilme imkanlarının varlığı durumunda geçerli olacağı vurgulanmıştır. Bu koşullar yerine geldiğinde, piyasaya sürülecek ek üretim, incelenen teşebbüsler üzerinde rekabetçi bir baskı oluşturacağından, bu etki talep ikamesine eşdeğer kabul edilmiştir.
- (36) Literatürde arz ikamesinin tespitinde dikkate alınması gereken şartlar şu şekilde sıralanmıştır⁴.
- i. Ürünü üretmek, dağıtımını yapmak ve ticarileştirmek için gerekli olan varlıklar mevcut ve hemen kullanıma hazır olmalıdır.
 - ii. Teşebbüsler üretim için gerekli ek yatırımı herhangi bir batık maliyete katlanmadan yapabilmelidir.
 - iii. Teşebbüsler arz ikamesine konu ürünü üretmek için yeterli ekonomik güdüye sahip olmalıdır.
 - iv. Teşebbüsler, bu ürünü üretmek için yeterli kapasiteye sahip olmalıdır.
 - v. Tüketiciler/alıcılar (üretilecek) bu ürünü piyasadaki ürünlerle aynı düzeyde ikame edilebilir bulmalıdır.
- (37) Arz ikamesinin dikkate alınabilmesi için, yukarıda sayılan şartların sağlanmasının yanı sıra, yeterli sayıda üretici grubunun, fiyat değişimleri karşısında üretimlerini bu ürüne kaydırabilmesi de gerekmektedir. Başka bir ifadeyle, arz ikamesinin varlığından söz edebilmek için sadece birkaç teşebbüsün bahse konu şartları sağlaması yeterli olmamakta, sektörde faaliyet gösteren teşebbüslerin önemli bir çoğunluğu için söz konusu koşulların gerçekleşmesi gerekmektedir.
- (38) İlgili Pazar Kılavuzu’nda ve literatürde yer verilen hususlar incelendiğinde, talep açısından ikame olmayan ancak arz ikamesi yoluyla aynı pazarda kabul edilebilecek ürünler için oldukça sıkı şartların arandığı görülmektedir. Nitekim, arz ikamesine konu pazarda üretim yapmaya istekli olan teşebbüslerin herhangi bir batık maliyete katlanmadan ve önemli bir yatırım gerçekleştirmeden kısa zamanda üretimlerini bu alana kaydırabilmeleri ve bunun için yeterli üretim kapasitesine sahip olmaları, aynı zamanda tüketicilerin de üretilecek ürünleri (mevcut ürünlere) ikame kabul etmeleri gerekmektedir.
- (39) Yukarıda yer verilen açıklamalar doğrultusunda, otomotiv üreticilerinin talep ettiği şaftların diğer sektörlerde kullanılan şaftlara nazaran daha kompleks yapıda ve yüksek kalite standartlarına sahip olduğu görülmektedir. Nitekim raportörlerce yapılan görüşmelerde şaft üreticileri tarafından da, otomotiv sektörü için üretilen şaftın asgari

⁴ O’Donoghue, R. & A.J. Padilla (2013), *The Law and Economics of Article 102 TFEU*, Hart Publishing, s. 103.

2000/dk devir hızını yakalamasının gerektiği, buna karşın karayolu harici taşıtlara (zirai araçlar ve iş makineleri gibi) yönelik üretilen şaftın ise ortalama 540/dk devir hızında çalıştığı ifade edilerek, otomotiv sektörüne yönelik üretilen şaft grubunda konforun çok önemli bir unsur olduğu ve bu nedenle aracın titreşim yapmaması için balans ayarının yapılması gerektiği ve hassasiyetin ön planda olduğu vurgulanmıştır. Bunun yanı sıra, şaft üreticilerinin, otomotiv ana sanayi firmaları tarafından tedarikçilerde aranan kalite standartlarını karşılamaları ve bu kriterleri proje süresi boyunca da korumaları gerekmektedir. Raportörlerce sektör temsilcileri ile yapılan görüşmelerden hareketle, şaft üreticilerinde aranan kriterlerin başında teşebbüslerin kurumsal bir yapıya ve yeterli finansal güce sahip olması, iş akış süreçlerinin net olması ve üretilen ürünlerin kalite kontrollerinin yapıldığı bir test merkezinin bulunması gelmektedir. Diğer taraftan, özellikle ürün geliştirme aşamasında otomotiv üreticilerinin mühendisleri ile birlikte çalışabilecek bir Ar-Ge ekibinin de bulunması önem taşımaktadır. Dolayısıyla, otomotiv ana sanayi firmalarına satış yapmak isteyen bir şaft üreticisinin söz konusu yatırımları yapması, ardından da otomotiv ana sanayi firmalarınca yapılan denetimlerde bu yatırımların uygun bulunması gerekmektedir.

- (40) Bu husus, yukarıda arz ikamesine dair yapılan açıklamalar ile birlikte değerlendirildiğinde, kurulu kapasitesi otomotiv sektörüne yönelik üretim yapmaya elverişli olmayan teşebbüslerin kısa sürede üretimlerini bu alana kaydıramayacağını ortaya koymaktadır. Nitekim, şikayetçi MANİSA KARDAN'ın 2014 yılı başında yatırıma başladığı ve halen ana sanayi firmalarına satış yapmadığı da dikkate alındığında arz ikamesine ilişkin yukarıda belirtilen şartların karşılanmadığı ve bu alanda herhangi bir yatırımı bulunmayan teşebbüslerin aynı pazarda kabul edilemeyeceği ortaya çıkmaktadır. Buna ek olarak, pazarda önemli bir pay elde eden, ancak 2012 yılı sonunda faaliyetlerini sonlandıran Akkardan Sanayi ve Ticaret A.Ş.'nin (AKKARDAN) pazardan çıkışının ardından, mevcut durumda farklı alanlarda faaliyet gösteren şaft firmaları arasından hiçbiri mevcut kapasitesini otomotiv sektörüne yönelik üretim yapmaya tahsis etmemiştir. Bu durum otomotiv dışındaki alanlara üretim yapan şaft üreticilerinin, talep fazlalığı olmasına rağmen otomotiv sektörüne yönelik şaft üretimine yönelmeyi iktisadi açıdan rasyonel görmediklerini ortaya koymaktadır.
- (41) Bu çerçevede, halihazırda karayolu harici araçlara, endüstriyel kullanıma ve yenileme pazarına yönelik şaft üretimi yapan firmaların, otomotiv sektörüne yönelik üretim yapabilmeleri için önemli miktarda yatırım yapmaları gerektiği anlaşılmaktadır. Şaft üreticileri söz konusu yatırımın yaklaşık 2 yıl içerisinde gerçekleştirebileceğini ve 2-3 milyon ABD Doları değerinde ek yatırım gerektireceğini belirtmiştir. TİRYAKİLER tarafından yapılan savunmada da (.....) TL harcanarak bir test merkezi kurulduğu ve her yıl en az (.....) TL'nin Ar-Ge çalışmaları için harcandığı ifade edilmiştir. Bu değerlendirmeler ışığında, otomotiv sektöründe kullanılan şaftlara, endüstriyel kullanıma, karayolu harici taşıtlara ve yenileme pazarına yönelik üretilen şaftların arz yönünden ikame olmadığı kanaatine varılmıştır.
- (42) Öte yandan, endüstriyel kullanıma, karayolu harici taşıtlara ve yenileme pazarına yönelik üretilen şaftların nitelikleri ve kalite standartları ile üretim için gerekli teknik altyapı ve ekipmanların kendi içerisinde benzerlik gösterdiği görülmektedir. Nitekim endüstriyel kullanımdan, karayolu harici taşıtlardan ve yenileme pazarından birine veya birkaçına yönelik şaft üreten firmaların diğerlerine de üretim yaptığı görülmektedir. Dolayısıyla söz konusu sektörlere yönelik üretilen şaftların arz yönünden birbirine ikame olabileceği ve bu nedenle aynı pazarda değerlendirilebileceği kanaatine varılmıştır.

Tablo 10: Teşebbüslerin Faaliyet Gösterdiği Sektörler

Sektör	Aksan Kardan	ATY	Ege Şaft	Manisa Kardan	Oymak	Tiryakiler	Şaftsan	Welte
Endüstriyel	✓	-	✓	-	-	✓	-	-
Binek Araçlar	-	-	-	-	-	-	-	-
Ticari Araçlar	-	-	-	-	✓	✓	-	-
Karayolu Harici Taşıtlar	✓	-	✓	✓	✓	✓	-	-
Yedek Parça	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Kaynak: Taraflardan Elde Edilen Bilgiler

- (43) Bu noktada, otomotiv sektörünün alt segmentlerinde (binek, ticari) kullanılan şaftların birbirine ikame olup olmadığı da değerlendirilmelidir. Öncelikle belirtilmelidir ki, “Sektör Hakkında Bilgi” bölümünde bahsedildiği üzere, önden çekişli olan binek araçlarda kullanılan şaftlar, arkadan itişli ticari araçlarda kullanılan şaftlardan nitelikleri itibarıyla önemli düzeyde farklı olup binek araçlarda kullanılan şaftın üretimi için farklı yatırımların yapılması gerekmektedir. Nitekim, Türkiye’de hiçbir üreticinin (otomotiv veya diğer sektörler için şaft üreten) binek araçlara yönelik şaft üretimi bulunmamaktadır. Bu nedenle talep ikamesine ek olarak, arz ikamesi açısından da binek araçlara yönelik şaft pazarının ticari araçlara yönelik şaft pazarı ile ikame olmadığı ve aynı pazarda yer almayacağı sonucuna ulaşılmıştır. Bununla birlikte, Türkiye’de binek araçlara yönelik şaft üretimi yapılmadığından, söz konusu türdeki şaftların ilgili ürün pazarı kapsamında değerlendirilmesine gerek olmadığı kanaatine varılmıştır.
- (44) Ticari araçlara yönelik olarak ise, bu araçlarda kullanılan şaftların nitelikleri dikkate alındığında, farklı ana sanayi firmalarının ürettiği ağır ve hafif ticari araçlara yönelik şaftlar arasında arz ikamesinin varlığı görülmektedir. Bu bağlamda, ana sanayi firmalarına tedarik edilen şaftların özellikleri ve kalite standartları ile tedarikçilerde aranan kriterler birbirine benzerdir. Bu nedenle herhangi bir otomotiv üreticisinin aradığı kriterleri sağlayan şaft tedarikçisinin diğer otomotiv üreticilerinin kriterlerini de sağlayabileceğini varsaymak mümkündür. Nitekim TİRYAKİLER ülkemizde üretim yapan birçok otomotiv firması ile tedarik anlaşmaları yapmaktadır. Bu durumda, otomotiv üreticilerinin talep ettiği şaftlar her ne kadar birbirinden farklı ebatlarda ve özelliklerde olsa da, aynı teşebbüs tarafından kısa sürede ve önemli bir maliyete katlanmadan bu taleplerin karşılanması mümkün görünmektedir. Dolayısıyla, halihazırda herhangi bir otomotiv üreticisine üretim yapabilen şaft üreticilerinin aynı pazarda faaliyet gösterdiği kabul edilebilecektir.
- (45) Netice itibarıyla, talep ikamesine ilişkin yapılan değerlendirme sonucunda her bir araç türüne veya endüstriyel kullanıma yönelik üretilen şaftların birbirine ikame olmadığı ve ayrı birer ilgili ürün pazarı teşkil ettiği kanaatine varılmıştır. Diğer taraftan arz ikamesine ilişkin yapılan değerlendirmede ise ticari araçlara yönelik üretilen şaftların aynı ürün pazarında olduğu, bunun dışında endüstriyel kullanıma, karayolu harici taşıtlara ve yenileme pazarına yönelik şaftların da birbirine ikame olduğu ve aynı ürün pazarı kapsamında değerlendirilebileceği sonucuna ulaşılmıştır. Yapılan bu değerlendirmeler ışığında ilgili ürün pazarları; “*ticari araçlara yönelik kardan şaftı üretimi ve satışı faaliyetleri*” ile “*endüstriyel kullanıma, karayolu harici taşıtlara ve yenileme pazarına yönelik kardan şaftı üretimi ve satışı faaliyetleri*” şeklinde tanımlanmıştır.

I.2.3. İlgili Coğrafi Pazar

- (46) İlgili coğrafi pazarı, teşebbüslerin, mal ve hizmetlerinin arz ve talebi konusunda faaliyet gösterdikleri, rekabet koşullarının yeterli derecede homojen ve komşu bölgelerden hissedilir derecede farklı olduğu için komşu bölgelerden ayrılabilen bölgeler olarak tanımlamak mümkündür.
- (47) Yukarıda yer verilen ilgili ürün pazarları bakımından coğrafi pazar tanımının farklılaşmayacağı düşünülmektedir. Zira her iki ürün pazarı açısından da teşebbüsler Türkiye'nin tüm bölgelerinden gelen talepleri karşılayabilecek durumdadır. Ana sanayi firmaları ise kardan mili üreticilerinden farklı şehirlerde bulunmakta ve teşebbüsler bu illerin tamamına ürün gönderebilmektedir. Dolayısıyla rekabet koşullarının ülkenin farklı bölgeleri için birbirinden farklılaştığını söylemek mümkün değildir. Bu çerçevede ilgili coğrafi pazar, her iki ilgili ürün pazarı bakımından da "Türkiye" olarak belirlenmiştir.

J. DEĞERLENDİRME

- (48) 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesinde "Bir veya birden fazla teşebbüsün ülkenin bütününde ya da bir bölümünde bir mal veya hizmet piyasasındaki hâkim durumunu tek başına yahut başkaları ile yapacağı anlaşmalar ya da birlikte davranışlar ile kötüye kullanması hukuka aykırı ve yasaktır." hükmü yer almaktadır. Maddenin devamında ise kötüye kullanma halleri örnek kabilinden sıralanmıştır. Söz konusu maddenin ikinci fıkrasının (a) bendinde "Ticarî faaliyet alanına başka bir teşebbüsün girmesine doğrudan veya dolaylı olarak engel olunması ya da rakiplerin piyasadaki faaliyetlerinin zorlaştırılmasını amaçlayan eylemler" kötüye kullanma halleri arasında sayılmıştır.
- (49) Yukarıda bahsedildiği üzere şikayet başvurusunda, ilgili pazarda hakim durumda olduğu iddia edilen TİRYAKİLER'in kardan şaftı imalatında kullanılan birtakım girdileri MANİSA KARDAN'a tedarik eden teşebbüslere baskı yaparak MANİSA KARDAN'ın mal alımını engellediği ve bu suretle teşebbüsü iş yapamaz hale getirmek istediği öne sürülmüştür. Başka bir ifadeyle, TİRYAKİLER'in, rakiplerinin kardan şaftı pazarındaki faaliyetlerini zorlaştırmak veya rakiplerini pazar dışına çıkarmak amacıyla, şaft üretiminde kullanılan girdileri tedarik ettiği sağlayıcılarına, rakiplerine mal vermeme yönünde baskı uyguladığı ve bu şekilde hakim durumunu kötüye kullandığı iddia edilmiştir. Hakim durumdaki bir teşebbüsün sağlayıcılarına münhasır çalışma yükümlüğü getirmesi veya bu sağlayıcıların rakipleri ile çalışmasının engellenmesi, hakim durumdaki teşebbüsün rakipleri açısından pazarın kapatılması veya bu rakiplerin pazardan dışlanması sonucunu doğurabileceğinden, söz konusu eylemler 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesinin ikinci fıkrasının (a) bendi kapsamında kötüye kullanma olarak nitelendirilebilecektir.
- (50) 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi hükmü uyarınca bir teşebbüs davranışının hâkim durumun kötüye kullanılması olarak değerlendirilebilmesi için, incelemeye konu teşebbüsün hâkim durumda bulunması ve davranışın kötüye kullanma niteliği taşıması gerekmektedir. Bu çerçevede, aşağıda öncelikle TİRYAKİLER'in ilgili pazarlarda hâkim durumda olup olmadığı değerlendirmektedir.

J.1. Hakim Durum Değerlendirmesi

- (51) 4054 sayılı Kanun'un "Tanımlar" başlıklı 3. maddesinde hakim durum, "belirli bir piyasadaki bir veya birden fazla teşebbüsün, rakipleri ve müşterilerinden bağımsız hareket ederek fiyat, arz, üretim ve dağıtım miktarı gibi ekonomik parametreleri belirleyebilme gücü" olarak tanımlanmıştır. Hakim Durumdaki Teşebbüslerin Dışlayıcı

Kötüye Kullanma Niteliğindeki Davranışlarının Değerlendirilmesine İlişkin Kılavuz'da (Hakim Durum Kılavuzu) belirtildiği üzere, bu tanım çerçevesinde, rekabetçi baskılardan belirgin şekilde bağımsız davranma gücüne sahip olan, diğer bir ifadeyle fiyatlarını kârlı bir şekilde rekabetçi düzeyin üzerine çıkarabilen ve belirli bir süre boyunca bu düzeyde sürdürebilen, üretim ve dağıtım düzeyi, mal ve hizmet çeşitliliği ve/veya kalitesi, yenilik düzeyi gibi unsurları kendi lehine ve tüketicilerin zararına olacak şekilde rekabetçi seviyenin altına çekebilen bir teşebbüsün hakim durumda olduğu kabul edilmektedir.

- (52) Yukarıda yer verilen tanıma paralel olarak, hakim durum tespitinde ilgili teşebbüsün rakiplerinden ve müşterilerinden bağımsız davranabilme gücüne sahip olup olmadığının tespit edilmesi gerekmekte olup, bunun için ise öncelikle pazardaki rekabet koşulları incelenmelidir. Bu çerçevede, incelemeye konu teşebbüsün ve rakiplerinin ilgili pazardaki konumu, pazara giriş ve pazarda büyüme engelleri, alıcıların pazarlık gücü değerlendirilmelidir. Bahsi geçen temel unsurların her bir ilgili pazar bakımından incelenmesine aşağıda yer verilmiştir.

J.1.1. Ticari Araçlara Yönelik Şaft Üretimi ve Satışı Pazarı Bakımından Hakim Durum Değerlendirmesi

(a) TİRYAKİLER ve Rakiplerinin İlgili Pazardaki Konumu

- (53) Hakim Durum Kılavuzu'nda da belirtildiği üzere, pazar payları teşebbüslerin ilgili pazardaki konumunun ve sahip oldukları pazar gücünün önemli bir göstergesidir. Bir teşebbüsün hâkim durumda bulunduğu dair delil teşkil eden belirli bir pazar payı eşiği bulunmamakla birlikte, %40'ın altında pazar payına sahip olan teşebbüslerin hâkim durumda olması ihtimalinin düşük olduğu kabul edilmekte, %40'ın üzerinde pazar payına sahip olan teşebbüsler bakımından ise pazara ilişkin daha detaylı bir incelemeye gerek duyulmaktadır. Literatürde de, çok yüksek pazar paylarının (%70 üzeri) istisnai durumlar dışında hakim duruma işaret ettiği, %40-70 arası pazar payına sahip olan teşebbüslerin ise hakim durumda olma ihtimallerinin yüksek olduğu, ancak diğer unsurların da ayrıntılı olarak değerlendirilmesinin gerektiği kabul edilmiştir⁵.
- (54) Dolayısıyla pazar gücünün en önemli göstergesi olan yüksek pazar payları hâkim durumun varlığına işaret etmekle birlikte, pazar paylarının, ilgili pazara ilişkin diğer koşullarla birlikte değerlendirilmesi gerekmektedir. Hakim Durum Kılavuzu'nda belirtildiği üzere, ilgili teşebbüsün ve rakiplerinin incelenen dönemdeki pazar paylarına ilaveten, bu payların zaman içerisindeki gelişimi de dikkate alınmalıdır. Ayrıca, pazar paylarının sürekli dalgalanma gösterdiği yeni oluşmakta olan pazarlar ile yıllar itibarıyla istikrarlı pazar paylarının mevcut olduğu doymuş pazarlar bakımından pazar payı analizi ile ulaşılan sonuçlar değişkenlik gösterebilmektedir.
- (55) Bunun yanı sıra pazar lideri konumunda olan firma ile en yakın rakibi arasındaki pazar payı farkının da incelenmesi faydalı olacaktır. AB Komisyonu, söz konusu farkın %20 olduğu ve bu farkın uzun süre korunduğu durumlarda hakim durum ihtimalinin yüksek olduğunu değerlendirmektedir. Diğer taraftan, pazar lideri olan teşebbüs ile rakipleri arasındaki pazar payı farkı çok yüksek olsa bile, özellikle atıl kapasitenin mevcut olduğu pazarlarda, talep artışı karşısında rakip firmalar üretimi

⁵ O'Donoghue ve Padilla 2013, s.147.

artırabiliyorsa, lider firma tarafından arzın kısıtlanması veya fiyat artışı çabaları boşa çıkabilecektir⁶.

- (56) Türkiye’de ticari araç üretimi yapan ana sanayi firmaları ihtiyaç duydukları kardan milini ya yerli üreticilerden temin etmekte ya da ithal etmektedir. Aşağıdaki tabloda, Türkiye’de ticari araç üretimi yapan ana sanayi firmalarının 2010-2014 döneminde tedarik ettiği toplam kardan mili içerisinde, TİRYAKİLER ile yurt içinde ve yurt dışında faaliyet gösteren rakiplerinin, satışların mali değeri üzerinden hesaplanan, paylarına yer verilmiştir.

Tablo 11: Ticari Araçlara Yönelik Kardan Şaftı Pazar Payları (%)

Teşebbüs	2010	2011	2012	2013	2014
TİRYAKİLER	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
DAIMLER	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
EVOBUS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ISUZU INT.	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ITOCU COPR.	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
MAN AG	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
KLEİN	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
GKN	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
SPİCER	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
OYMAK	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
AKKARDAN	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ELBE	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam	100	100	100	100	100

Kaynak: Taraflardan Elde Edilen Bilgiler

- (57) Tablo 11’den görüleceği üzere, ticari araçlara yönelik kardan şaftı pazarında faaliyet gösteren teşebbüsler içerisinde her bir yıl itibarıyla en yüksek pazar payına sahip olan teşebbüs TİRYAKİLER’dir. Bahsi geçen teşebbüsün pazar payının 2010-2014 döneminde %(.....) arasında seyrettiği, ancak son iki yılda düşme eğiliminde olduğu görülmektedir. TİRYAKİLER’in en yakın rakibi DAIMLER AG’nin (DAIMLER) pazar payı ise yıllar itibarıyla sürekli artmış ve 2014 yılında %(.....)’ye yükselmiştir. 2010-2012 döneminde görece önemli bir pazar payı elde etmiş olan ve DAIMLER’in ardından pazarda üçüncü sırada yer alan AKKARDAN ise 2012 yılı sonu itibarıyla faaliyetlerine son vererek pazardan çıkmıştır⁷. Tabloda bilgileri sunulan dönemde, teşebbüslerin sıralamalarında önemli bir değişim görülmemekle birlikte, pazar payları görece dalgalı bir seyir izlemektedir. Buna ek olarak, tabloda yer alan bilgilerden, TİRYAKİLER’in en yakın rakibi olan ve ikinci sırada yer alan DAIMLER’in pazar

⁶ O’Donoghue ve Padilla 2013, s.150.

⁷ AKKARDAN, 2012 yılı sonunda zarar eden faaliyetleri nedeniyle üretimini durdurma kararı almıştır. Faaliyetin sonlandırılmasının ardından 2013 yılı Eylül ayında stoklarda kalan malzemeler TİRYAKİLER’e, makine ve teçhizat ise grup şirketlerinden Bossa Ticaret ve Sanayi İşletmeleri T.A.Ş.’ye (BOSSA) satılmıştır. BOSSA tarafından alınan makinelerin büyük bir kısmı 2013 yılı Eylül ayında TİRYAKİLER’e satılmıştır. AKKARDAN’a ait malvarlığının TİRYAKİLER tarafından devralınması işlemi Kurulun 16.10.2014 tarih ve 14-40 sayılı toplantısında görüşülmüş ve 2010/4 sayılı Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ’de belirlenen eşiklerin aşılmaması nedeniyle, işlemin izne tabi olmadığına 14-40/738-BD sayı ile karar verilmiştir.

payının sürekli arttığı görülmekte, dolayısıyla TİRYAKİLER ile arasındaki pazar payı farkının azaldığı ve bu farkın 2014 yılında 10 puanın altına düştüğü anlaşılmaktadır. Her iki teşebbüsün pazar payları ile söz konusu pazar payları arasındaki farkın yıllar itibarıyla gelişimine aşağıdaki şekilde yer verilmiştir.

Şekil 3: TİRYAKİLER ve DAIMLER'in Pazar Payları Karşılaştırması

(.....TİCARİ SIR.....)

- (58) İlgili pazardaki yoğunlaşma oranlarına bakıldığında ise, az sayıda teşebbüsün yüksek pazar payları elde ettiği görülmektedir. Nitekim, pazardaki yoğunlaşma düzeyinin önemli bir göstergesi kabul edilen CR₃ oranı hesaplandığında, pazarın 2010-2014 döneminde %97-98 oranındaki kısmının üç teşebbüs tarafından kontrol edildiği anlaşılmaktadır. Dolayısıyla pazarın yoğunlaşma düzeyinin oldukça yüksek olduğunu ifade etmek mümkündür.
- (59) Yukarıda yer verilen pazar paylarına ilişkin bilgilerden, ticari araçlara yönelik kardan şaftı pazarının yoğunlaşmış bir yapıda olduğu ve en büyük teşebbüs olan TİRYAKİLER'in %.....'in üzerinde pazar payına sahip olduğu anlaşılmaktadır. Bu durum TİRYAKİLER'in hakim durumda olduğuna işaret etse de; teşebbüsün pazar payının son yıllarda azalma trendine girmesi, buna ek olarak en yakın rakibi ile arasındaki pazar payı farkının düşük olması (%20'nin altında) ve giderek azalması, hakim durumun varlığı ihtimalini zayıflatmakta ve diğer unsurların da ele alınmasını gerektirmektedir.

(b) Kardan Şaftı Pazarına Giriş ve Pazarda Büyüme Engelleri

- (60) Hakim Durum Kılavuzu'na göre, hakim durum tespitinin ikinci aşamasını, pazara yeni teşebbüslerin girmesinin ya da pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin büyümesinin önünde engeller bulunup bulunmadığının incelenmesi oluşturmaktadır. Pazarda faaliyet gösteren teşebbüslerin büyümesi veya pazara yeni teşebbüslerin girmesinin incelenen teşebbüs üzerinde rekabetçi baskı oluşturabilmesi için büyümenin veya pazara girişin muhtemel olması, uygun zamanda gerçekleşebilecek olması ve yeterli olması gerekmektedir. Buna ek olarak, girişin ya da büyümenin önündeki engeller ilgili pazarın özelliklerinden, incelenen teşebbüsün özelliklerinden ya da davranışlarından kaynaklanabilmektedir.
- (61) İlgili pazarın özelliklerinden kaynaklanan engeller; kamu tekelleri, yetkilendirme ve lisanslama gereklilikleri, fikri mülkiyet hakları gibi yasal ve idari engeller ya da batık maliyetler, ölçek ve kapsam ekonomileri, şebeke etkileri, tüketicilerin başka bir sağlayıcıya geçiş maliyetleri gibi ekonomik engeller şeklinde ortaya çıkabilmektedir. İncelenen teşebbüsün özelliklerinden kaynaklanan engeller arasında ise; 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 sayılabilmektedir. İncelenen teşebbüsün sahip olduğu bu özellikler, teşebbüse mevcut ya da potansiyel rakipleri karşısında avantaj sağlamak suretiyle rakiplerin pazara girişini ya da pazarda büyümesini zorlaştırabilmektedir.
- (62) Ticari araçlara yönelik kardan şaftı pazarında herhangi bir kamu tekelinden veya yetkilendirme ya da lisanslama gerekliliğinden bahsedilemeyeceği düşünülmektedir.

Bununla birlikte, her bir ticari araç modeli için ayrı bir tasarıma sahip şaft üretimi gerçekleştirildiğinden, fikri mülkiyet haklarının varlığından bahsedilebilecektir. Başka bir ifadeyle, her bir araçta, otomotiv üreticisi ile şaft üreticisinin birlikte tasarladığı araca özgü şaftlar kullanılmaktadır. Her ne kadar bu fikri mülkiyet haklarının pazara giriş engeli yaratabilecek düzeyde olmadığı görülsede, kısmen geçiş maliyetlerine yol açabileceği değerlendirilmektedir. Özellikle fikri mülkiyet haklarının şaft üreticisine ait olması durumunda, otomotiv üreticileri başka bir şaft üreticisi ile çalışmaya başladığında, yeni bir şaft tasarlanması gerekmekte, yeni ürün geliştirmek için katlanılan maliyetler ise belli bir geçiş maliyeti yaratabilmektedir. Bununla birlikte raportörlerce sektör temsilcileri ile yapılan görüşmelerden otomotiv üreticileri açısından fikri mülkiyet haklarının tedarikçi geçişinde bir engel olarak görülmediği anlaşılmıştır. Nitekim, görüşme yapılan ana sanayi firmalarının birden fazla şaft üreticisi ile çalışmayı tercih ettiklerini, daha iyi bir fiyat teklifi vermeleri durumunda yeni bir üreticiye geçiş yapmaya hazır oldukları yönündeki beyanları da geçiş maliyetlerinin önemli düzeyde olmadığını göstermektedir. Sonuç olarak, fikri mülkiyet haklarının varlığı ve bundan kaynaklanan geçiş maliyetlerinin önemli bir giriş engeli teşkil etmediği kanaatine varılmıştır.

- (63) Ticari araçlara yönelik şaft pazarında faaliyet gösterebilmek için, belli düzeyde sabit sermaye yatırımı (tesis, makine, teçhizat, test merkezi yatırımı gibi) gerekmele birlikte, bu yatırımların giriş engeli yaratacak seviyede olmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Şikayetçi MANİSA KARDAN henüz yeni faaliyete başlamış bir teşebbüs olmasına karşın ticari araçlara yönelik üretim yapmak üzere gerekli test merkezini kurmakta olduğunu ifade etmiştir. Ayrıca söz konusu maliyetlerin batık maliyet oluşturmadığı ve bu nedenle de giriş engeli teşkil etmediği sonucuna ulaşılmıştır. Zira, her bir ticari araç modeline özgü şaft üretimi gerçekleşse de, bu üretime son verilmesi durumunda mevcut yatırımlarla başka bir ticari araca özgü ve hatta zirai bir araca veya endüstriyel kullanıma yönelik şaft üretimi yapılması mümkün olabilecektir. Diğer taraftan, Ar-Ge, ürün geliştirme ve kalite iyileştirme yatırımları batık maliyet olarak değerlendirilecek niteliktedir. Ancak bu yatırımların da sektöre girişi caydırıcı nitelikte ve düzeyde olmadığı kanaatine ulaşılmıştır.
- (64) İncelemeye konu ilgili pazarda, ölçek ekonomilerinin de kısmen söz konusu olduğu görülmektedir. Şaft üretimi yapmak için tesis, makine ve teçhizat yatırımlarının gerektiği ve Ar-Ge ve test merkezi yatırımlarının niteliği gereği sabit maliyetler olduğu dikkate alındığında, ortalama maliyetlerin üretim arttıkça azalacağı, bu nedenle pazara ilk giren ve pazardaki şaft talebinin önemli bir bölümünü karşılayan lider firmanın önemli maliyet avantajlarına sahip olduğu söylenebilecektir. Ancak, şaft pazarının genel yapısı incelendiğinde bu durumun pazara girişi caydıracak bir unsur olmadığı anlaşılmaktadır. Şöyle ki, ithalattan ziyade özellikle yerli tedarikçilerden şaft satın almayı tercih eden otomotiv üreticilerinin varlığı karşısında, pazara yeni girecek teşebbüslerin gerekli ölçeği yakalamalarını sağlayabilecek talebin varlığından söz edilebilecektir. Bunun yanı sıra ihracat olanaklarının da bulunması, pazara girmek isteyen teşebbüslerin önemli bir giriş engeli yaşamadan faaliyetlerini sürdürmelerine imkan tanıyabilecektir.
- (65) TİRYAKİLER'in uzun bir süredir otomotiv üreticilerine yönelik şaft ürettiği dikkate alındığında teşebbüsün önemli bir *know-how*'a sahip olduğu dikkat çekmektedir. Teşebbüs bu bilgi birikimi ile birçok otomotiv üreticisine kısa sürede ürün temin edecek beşeri ve teknik kapasiteye sahip durumdadır. Pazardaki en büyük firma olan ve uzun süredir şaft üretimi gerçekleştiren TİRYAKİLER'in ekonomik ve finansal güç ile ilgili pazarda önemli bir marka bilinirliğine sahip olduğu görülmektedir. Özellikle

2012 yılı sonunda AKKARDAN'ın piyasadan çıkmasının ardından neredeyse tek yerli üretici konumuna gelmiştir. Tüm bu hususlar TİRYAKİLER'in ilgili pazarda hakim durumda olduğuna işaret etmektedir. Ancak, teşebbüsün yukarıda sayılan unsurları haiz olması mevcut dosya bakımından hakim durum tespitinde yeterli değildir. Zira, teşebbüs global otomotiv üreticilerine ürün sağlayan bir tedarikçi olduğundan, güçlü alıcıların bulunduğu bir pazara satış gerçekleştirmektedir. Bu bağlamda, hakim durum tespitinde alıcı gücünün varlığının analiz edilmesi gerekmektedir.

(c) Alıcı Gücü

- (66) Hâkim Durum Kılavuzu'nda, incelenen teşebbüsün müşterileri görece büyük, alternatif temin kaynakları hakkında yeterince bilgili ve makul bir süre içerisinde başka bir sağlayıcıya geçmek ya da kendi arzını yaratmak imkânına sahip ise bu müşterilerin pazarlık gücüne, bir başka deyişle alıcı gücüne sahip olabileceği belirtilmiştir. Bu durumda alıcı gücü, incelenen teşebbüsün davranışlarını sınırlayan rekabetçi bir unsur olarak ortaya çıkacak ve teşebbüsün hâkim durumda olmadığı sonucuna ulaşılabilecektir. Bununla birlikte, yalnızca sınırlı bir müşteri kitlesinin hâkim durumdaki teşebbüsün pazar gücünden korunmasını sağladığı durumlarda, alıcı gücü yeterli seviyede rekabetçi baskı oluşturmayacaktır.
- (67) Literatürde alıcı gücü, alıcının, mal ve hizmet alım koşullarını belirleyebilme gücü olarak tanımlanmaktadır. Başka bir ifadeyle, ilgili pazardaki bir veya birkaç müşterinin satın aldıkları mal ve hizmetlerin fiyat ve diğer satış koşullarını etkileyebilme güçleri varsa, pazardaki tedarikçilerin müşterilerinden bağımsız hareket edemediği kabul edilmektedir.
- (68) Alıcı gücünün değerlendirilmesinde öncelikle sağlayıcıların ürünlerini satabilecekleri talep kaynaklarından oluşan ilgili alım (*procurement*) pazarı tanımlanmakta, ardından da ilgili alım pazarındaki müşterilerin yoğunlaşma oranları incelenmektedir. Müşteri yoğunlaşmasının mutlak (en büyük alıcı veya alıcıların alımlarının toplam talep içerisindeki oranı) ve nispi olarak (arz tarafındaki yoğunlaşma ile kıyaslanarak) incelenmesi pazarın alıcı gücünden etkilenme ihtimalinin ve derecesinin tespit edilmesi açısından önem arz etmektedir. AB Komisyonu alım pazarındaki talep yoğunlaşmasını değerlendirirken genel olarak pazardaki en büyük müşteriler tarafından yapılan alımların oranını hesaplamaktadır. Ancak bireysel alımların payı görece düşük olsa da, güçlü alıcı gruplarının varlığı durumunda da alıcı gücünden söz edilebilmektedir.
- (69) Bahsi geçen unsurlara ilaveten, alıcı gücünün tespitinde alıcıların davranışları da önem arz etmektedir. Bunun yanı sıra, alıcıların ilgili sağlayıcının cirosu içerisindeki payı, alıcıların kendi markalarına sahip olup olmadıkları, sağlayıcıların alıcılar arasındaki geçiş maliyetleri ile alıcıların sağlayıcılar arasındaki geçiş maliyetleri de incelenmektedir.
- (70) Söz konusu unsurlar bir arada değerlendirildiğinde, yeterli düzeyde alıcı gücünün var olduğu tespit edilirse, çok yüksek pazar payına sahip olsa bile sağlayıcının hakim durumda olmadığı sonucuna ulaşılabilecektir. Burada kilit nokta, alıcı gücünün varlığında, hakim durumda olma ihtimali bulunan sağlayıcının fiyat artışlarına alıcıların tepkisinin pazara girişleri teşvik etmesi veya mevcut sağlayıcıların söz konusu fiyat artışlarını bertaraf etmek amacıyla üretim miktarlarını artırmalarıdır⁸.

⁸ O'Donoghue & Padilla 2013, s. 166-170. Ayrıca Kurul'un 17.09.2014 tarihli, 14-34/668-294 sayılı ve 05.02.2015 tarihli, 15-06/74-31 sayılı kararlarında da alıcı gücü değerlendirilmiştir. Bahse konu

- (71) Bu çerçevede, ticari araç üretimi pazarında faaliyet gösteren ve TİRYAKİLER'den şaft alımı yapan ana sanayi firmalarının gerçekleştirdiği alımların yıllar itibarıyla TİRYAKİLER'in cirosu içerisindeki payına aşağıdaki tabloda yer verilmiştir. Tablodan görüleceği üzere, TİRYAKİLER'in cirosunun önemli bir bölümü FORD'a yapılan şaft satışları oluşturmaktadır. Özellikle 2010-2012 döneminde, FORD'dan elde edilen ciro toplam cironun (.....) tekabül etmektedir. Bu dönemde Gaz Group'a (GAZ)⁹ yapılan ihracat TİRYAKİLER'in gerçekleştirdiği satışlar içerisinde en önemli ikinci kalemdir. 2013-2014 döneminde ise halen FORD (.....) alıcı konumunu sürdürmesine rağmen alımlar içerisindeki payı %(.....) civarına gerilemiştir. Bu dönemde Iveco S.p.A.'ya (IVECO) ve Volkswagen AG'ye (WOLKSWAGEN) yapılan satışlar ciro içerisinde önemli bir paya sahip olmuştur.

kararlarda alıcı gücüne ilişkin olarak alıcıların toplam pazar payı, satın aldıkları ürünlerin net satış miktarı gibi unsurlar dikkate alınmış, bunun yanı sıra alıcıların bağlı bulunduğu grupların Türkiye ve dünyadaki ekonomik büyüklüğü gibi hususlar incelenmiştir.

⁹ GAZ, Rusya menşeli bir otomotiv firmasıdır.

15-30/445-132

Tablo 12: Ana Sanayi Firma Alımlarının TİRYAKİLER'in Ciro İçindeki Payı

Teşebbüs	2010		2011		2012		2013		2014	
	Alım Tutarı (TL)	Ciro İçindeki Payı (%)	Alım Tutarı (TL)	Ciro İçindeki Payı (%)	Alım Tutarı (TL)	Ciro İçindeki Payı (%)	Alım Tutarı (TL)	Ciro İçindeki Payı (%)	Alım Tutarı (TL)	Ciro İçindeki Payı (%)
FORD OTOSAN	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
IVECO	-	-	-	-	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
GAZ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
VOLKSWAGEN	-	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
KAMAZ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
EGYPR	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
VOLVO	-	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ISUZU	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
OTOKAR	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TİRYAKİLER	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TEMSA	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
FCSD	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
MERCEDES	-	-	-	-	-	-	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
MERSA	-	-	-	-	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TCV	-	-	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
DİĞER	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	-	-
Toplam	(.....)	100	(.....)	100	(.....)	100	(.....)	100	(.....)	100

15-30/445-132

- (72) Sonuç olarak, az sayıdaki ticari araç üreticisinin alımlarının TİRYAKİLER'in toplam satışları içerisinde önemli bir yer tuttuğu anlaşılmaktadır. Nitekim aşağıdaki şekilde gösterildiği gibi, 2013-2014 yılları itibarıyla TİRYAKİLER'in en büyük dört müşterisinin yaptığı alımların toplamı, teşebbüsün toplam satışlarının %(.....)'sına ulaşmıştır.

Şekil 4: En Büyük Dört Müşterinin Alımlarının Toplam Payı

(.....TİCARİ SIR.....)

- (73) Ticari araç pazarında faaliyet gösteren ve TİRYAKİLER'den kardan mili alımı yapan yerli ana sanayi firmalarının yıllar itibarıyla pazar paylarına ise aşağıdaki tabloda yer verilmiştir¹⁰. Bahse konu tablodan, TİRYAKİLER'in cirosu içerisinde (.....) paya sahip olan FORD'un, 2014 yılında yaklaşık %(.....) pazar payı ile yerli ticari araç üretiminde lider konumunda olduğu görülmektedir. Buna ek olarak, ilk dört firmanın pazar payları toplamının da 2013 ve 2014 yıllarında yaklaşık %95 olduğu ve bu itibarla Türkiye ticari araç üretimi pazarının yoğunlaşmış bir yapıda olduğu anlaşılmaktadır.

Tablo 13: Ticari Araç Üretimi Yapan Yerli Firmaların Pazar Payları (%)

Teşebbüs	2013	2014
FORD	(.....)	(.....)
MERCEDES	(.....)	(.....)
ISUZU	(.....)	(.....)
OTOKAR	(.....)	(.....)
TEMSA	(.....)	(.....)
KARSAN	(.....)	(.....)
MAN	(.....)	(.....)

Kaynak: www.osd.org.tr, Teşebbüslerden Elde Edilen Bilgiler

- (74) Yukarıda yer verilen bilgiler çerçevesinde, TİRYAKİLER'in ticari araç üreticisi müşterilerine gerçekleştirdiği kardan şaftı satışı içerisinde belli müşterilerin paylarının önemli bir yer tuttuğu, başka bir deyişle yoğunlaşmanın mevcut olduğu görülmektedir. Benzer şekilde, alım pazarı olarak tanımlanan ticari araç üretimi pazarına bakıldığında da, oldukça yoğunlaşmış bir pazar yapısının varlığı dikkat çekmektedir. Bu oranlar, bir önceki bölümde değerlendirilen ticari araçlara yönelik şaft üretimi pazarındaki yoğunlaşma oranlarına yakın düzeydedir. Bu nedenle, alım pazarındaki yüksek yoğunlaşma oranlarının, şaft üretimi pazarında yüksek pazar payına sahip olan TİRYAKİLER'in müşterilerinden bağımsız davranma gücünü zayıflatabileceği düşünülmektedir. Buna ek olarak, güçlü ana sanayi firmaları karşısında bu firmalara girdi tedarik eden nispeten küçük ölçekli yan sanayi firmalarının faaliyet gösterdiği otomotiv sektörünün işleyişi göz önüne alındığında, ticari araçlara yönelik şaft pazarında alıcı gücünün varlığından bahsedilebilecektir.
- (75) Bahse konu hususlara ilaveten, ana sanayi firmalarının tedarikçilerden temin ettiği girdilerin fiyatlarının ve satış koşullarının ne şekilde belirlendiği de ilgili pazarda alıcı gücünün varlığına işaret eden bir diğer unsurdur. Soruşturma sürecinde ana sanayi firmalarından, şaft üreticilerinden temin ettikleri ürünlerin fiyatlarına ilişkin bilgi talep edilmiştir. Aşağıda yer verilen şekillerden, ana sanayi firmalarının araç üretimindeki pazar payından ve

¹⁰ Tabloda yer verilen pazar payları, yalnızca şaft kullanılan ticari araçlara ait üretim adetleri baz alınarak hesaplanmıştır.

15-30/445-132

TİRYAKİLER'in satışları içerisindeki payından bağımsız olarak, şaft üreticileri karşısında fiyatları belirleme güçlerinin bulunduğu anlaşılmaktadır.

- (76) Bilindiği üzere, ticari araç üreticilerine şaft tedarik eden iki yerli firma bulunmakta iken, 2012 yılı sonunda AKKARDAN'ın pazardan çıkması sonucunda, TİRYAKİLER pazarda tek yerli sağlayıcı konumuna gelmiştir. Bunun üzerine, bir kısım araç üreticisi daha önce AKKARDAN'dan yaptığı şaft alımlarını TİRYAKİLER'e kaydırmıştır. Böyle bir talep artışı karşısında, TİRYAKİLER'in şaft fiyatlarının artması beklenirken, aşağıdaki şekillerde gösterildiği üzere fiyatlarda önemli bir değişiklik olmamıştır.
- (77) Şekil 5'te 2010-2014 döneminde TİRYAKİLER'in ticari araç üreticilerine sattığı şaftların ortalama fiyat trendine yer verilmiştir. Belli bir artış trendine sahip fiyatların, AKKARDAN'ın pazardan çıkmasının ardından değişmediği ve normal seyrinde devam ettiği görülmektedir.

Şekil 5: TİRYAKİLER'in Ortalama Fiyat Seyri¹¹

(.....TİCARİ SIR.....)

- (78) Diğer taraftan, gerek TİRYAKİLER'in satışları içerisinde gerekse de Türkiye'de ticari araç üretimi pazarında (.....) paya sahip olan FORD'un, AKKARDAN ve TİRYAKİLER'den satın aldığı şaftların ortalama fiyatlarını gösteren Şekil 6 incelendiğinde ise, AKKARDAN'ın pazardan çıkışına kadar geçen dönemde, AKKARDAN ve TİRYAKİLER'in ortalama fiyatlarının birbirine çok yakın olduğu görülmekte, AKKARDAN'ın pazardan çıkmasının ardından da TİRYAKİLER'in FORD'a uyguladığı ortalama fiyatlarda önemli bir değişimin yaşanmadığı anlaşılmaktadır.

Şekil 6: FORD'un Şaft Alımlarının Ortalama Fiyat Seyri

(.....TİCARİ SIR.....)

- (79) Yukarıda yer verilen şekillerden TİRYAKİLER'in müşterilerinin geneline ve en büyük müşterisine uyguladığı ortalama fiyatlarda yıllar itibarıyla önemli bir değişimin yaşanmadığı görülmektedir. Bu durumun küçük müşteriler bakımından da geçerli olması ilgili pazarda alıcı gücünün varlığına dönük emareleri kuvvetlendirecektir. Bu kapsamda aşağıda yer alan
- (80) Şekil 7'de ve Şekil 8'de, TİRYAKİLER'in satışları içinde önemli bir paya sahip olmayan (yaklaşık %(.....)) OTOKAR'ın aynı model numarası ile öncelikle AKKARDAN'dan temin ettiği, ancak teşebbüsün kapanmasının ardından TİRYAKİLER'den alım yaptığı iki ürüne ait fiyat seyri yer almaktadır. Her iki üründe de TİRYAKİLER'in AKKARDAN'dan daha düşük fiyatlardan satış yaptığı görülmektedir.

Şekil 7: OTOKAR Fiyat Seyri (13F10-06200-AA Numaralı Ürün)

(.....TİCARİ SIR.....)

¹¹ Bu şekilde ISUZU, FORD, OTOKAR, TEMSA, MERCEDES ve KARSAN'a yapılan satışlar esas alınmıştır.

(.....TİCARİ SIR.....)

- (81) Yukarıda yer verilen şekillerdeki bilgilerden, TİRYAKİLER'in fiyat politikaları itibarıyla ilgili pazarda hakim durumda bulunan bir teşebbüsten beklenen davranışları sergileyemediği anlaşılmaktadır. Bu durum TİRYAKİLER'in pazardaki en büyük üretici olmasına rağmen uyguladığı fiyatları müşterilerinden bağımsız bir şekilde belirleyemediğini ve müşterilerin kendi pazarlarındaki (ticari araç üretimi) konumlarından ve/veya teşebbüsün satışları içindeki payından bağımsız olarak fiyatları etkileme güçlerinin bulunduğunu göstermektedir. Buna ek olarak, teşebbüslerden elde edilen sözleşme örnekleri de alıcıların satış koşulları üzerinde de belirleyici etkiye sahip olduklarını ve TİRYAKİLER'in pazardaki davranışlarını sınırlayabildiklerini ortaya koymaktadır. Nitekim TİRYAKİLER'in VOLVO ile yaptığı sözleşmede, (.....TİCARİ SIR.....) düzenlenmiştir. Bunun yanı sıra, TİRYAKİLER'in sözleşme süresi boyunca proje parametrelerinde önemli bir sapma olmadıkça her yıl uygulayacağı fiyatlarda %(.....) oranında indirim yapacağı taahhüt edilmiştir. Ayrıca, TİRYAKİLER'e uyguladığı fiyatları oluşturan parametreleri (.....TİCARİ SIR.....) açıklama yükümlülüğü getirilmiştir.
- (82) Ana sanayi firmaları ürettikleri araçlarda kullandıkları kardan milini kendileri üretmemekte, daha ziyade yurt dışı kaynaklı ana sağlayıcılarından, yerli şaft üreticilerden veya ithalat yoluyla tedarik etmektedir. Ana sanayi firmalarının kendi kardan şaftı markalarına sahip olmamaları, alıcı gücünü azaltan bir unsur olmakla birlikte, yurt dışı kaynaklı kardan mili üreticilerinden yapılan ithalatın veya ana sağlayıcılardan yapılan tedarikin yerli yan sanayiye önemli bir alternatif olması alıcı gücünü artıran bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır. Nitekim ana sanayi firmaları ile yapılan görüşmelerde bu husus açıkça ortaya konmuştur. Örneğin, ISUZU ile raportörlerce yapılan görüşmede şirket yetkilisi tarafından, otomotiv sektöründe genel olarak alıcı gücü yüksek ana sanayi firmaları karşısında yan sanayi firmalarının yaptırım gücünün yüksek olmadığı, buna paralel olarak TİRYAKİLER'in ana sanayi firmaları karşısında baskı gücünün bulunduğu söylenemeyeceği belirtilmiş; yerli şaft üreticilerinden tedarikin durması halinde global üreticilerin yerli ortakları olan ana sanayi firmalarının alımlarını global tedarikçilere yönlendirebilme imkanının bulunduğu, buna ek olarak yeni bir yerli tedarikçinin ana sanayi firmalarının tarafından desteklenerek şaft pazarına girmesinin mümkün olabileceği dile getirilmiştir.
- (83) Benzer şekilde raportörlerce TEMSA yetkilisi ile yapılan görüşmede de, TİRYAKİLER'in pazardan çıkması durumunda tüm tedarikin daha maliyetli olmasına rağmen ithalat ile yapılmasının mümkün olduğu, TİRYAKİLER'in pazarda tek başına faaliyet göstermesi nedeniyle fiyat artışına gitmesi durumunda ana sanayi firmalarının başka kaynaklara yönelebileceği, ana sanayinin TİRYAKİLER'in ürünlerine bağımlı olmadığı belirtilmiştir. Ayrıca, AKKARDAN pazardan çıktıktan sonra TİRYAKİLER ile fiyatlar konusunda problem yaşanmadığı, ancak tüm ana sanayi firmalarının ürün alımlarını TİRYAKİLER'e kaydırması nedeniyle geçici bir süre tedarik sürecinde aksamaların yaşandığı ifade edilmiştir. Son olarak, TEMSA'nın aynı ürün için tek bir firma ile çalışmaktan ziyade riski dağıtmak için birden fazla firma ile çalışılmasının tercih edildiği belirtilmiştir.
- (84) OTOKAR tarafından da, TİRYAKİLER'in fiyatlarının genel olarak AKKARDAN'ın fiyatlarından daha düşük olduğu, ayrıca AKKARDAN'ın faaliyetine son vermesinin ardından da herhangi bir artışa gitmeden bu fiyatların sürdürüldüğü ve herhangi bir zarara uğramaksızın faaliyetlerine devam edebildikleri belirtilmiştir. Buna ek olarak, TİRYAKİLER'in halihazırda ana sanayiye mal sağlayan tek kardan mili üreticisi olmasına rağmen talep edildiği durumda büyük ihalelerde indirimli fiyatlar sunabildiği dile getirilmiştir. Son olarak, MERCEDES de, kardan şaftı pazarının global bir pazar olduğunu ve yerli firmaların Türkiye'de üretim yapan

ana sanayi firmaları karşısında pazar gücünün bulunmadığını belirtmiş, alternatif temin kaynaklarının bulunmasının ana sanayi firmalarına kardan şaftı üreticileri karşısında önemli bir pazarlık gücü sağladığını ifade etmiştir.

- (85) Özetle, görüşme yapılan ana sanayi firmaları TİRYAKİLER'in kendileri karşısında pazar gücüne sahip olmadığını, sözleşme koşullarının ana sanayi firmaları tarafından belirlendiğini, TİRYAKİLER'in pazardaki konumunu kullanarak fiyat artışında bulunması veya diğer satış koşullarını kendi lehine değiştirmesi durumunda pazarda alternatif temin kaynaklarının bulunduğunu ifade etmişler ve pazarda ana sanayi firmaları lehine bir alıcı gücünün mevcut olduğunu belirtmişlerdir.
- (86) Son olarak, alıcı gücünün tespitinde ana sanayi firmaları açısından tedarikçi değiştirilmesi durumunda ortaya çıkacak geçiş maliyetlerine ilişkin değerlendirmede bulunması faydalı olacaktır. Daha önce de değinildiği üzere, alıcılar açısından geçiş maliyetlerinin düşük olması alıcı gücünü destekleyen bir unsurdur. AKKARDAN'ın pazardan çıkmasının ardından şaft alımlarının kesintiye uğramadan ve önemli bir fiyat değişikliği yaşanmadan TİRYAKİLER'e kaydırılması çok yüksek geçiş maliyetlerinin var olmadığına işaret etmektedir. Ayrıca, bu dönemde bazı araç üreticilerinin şaft alımlarını yurt dışı kaynaklı ana sanayi firmalarına kaydırabilmeleri de bu durumu destekler niteliktedir. Yapılan görüşmelerde, ana sanayi firmalarının uygun olmayan satış koşulları karşısında alımlarını başka kaynaklara yönlendirebileceklerine ilişkin ifadeleri de alıcı gücünün varlığını destekler nitelikte geçiş maliyetlerinin düşük olduğunu ortaya koymaktadır.
- (87) Sonuç itibarıyla, TİRYAKİLER'in ticari araçlara yönelik şaft üretimi ve satışı pazarında hakim durumda olup olmadığına ilişkin olarak yukarıda yer verilen bilgi ve değerlendirmeler ışığında, TİRYAKİLER'in ilgili pazarda en yüksek pazar payına sahip (%(.....) aralığında) teşebbüs olduğu ve bu konumunu uzun bir dönem boyunca devam ettirdiği, özellikle AKKARDAN'ın pazardan çıkmasının ardından ana sanayi firmalarına şaft tedarik eden tek yerli üretici konumuna geldiği, sahip olduğu know-how ve finansal güç sayesinde farklı üreticilerin taleplerini karşılayabilecek konumda olduğu görülmüştür. Bununla birlikte, şaft satışı yapan en büyük ikinci teşebbüsün ithalatçı firma olmasından da anlaşılacağı üzere ithalatın önemli bir tedarik kaynağı olduğu, TİRYAKİLER'in en yakın rakibi ile arasındaki pazar payı farkının 10 puan civarında olduğu ve bu farkın yıllar içinde azaldığı, pazarda faaliyet göstermek isteyen teşebbüslerin önünde önemli bir giriş engelini bulunmadığı ve pazarda tek yerli tedarikçinin bulunmasından kaynaklanan talep fazlalığının mevcut olduğu dikkate alındığında, pazar payından kaynaklanan hakim durum iddiasının zayıfladığı sonucuna ulaşılmıştır. Bunun yanı sıra, ticari araç üretimindeki yoğunlaşma oranları, TİRYAKİLER'in en büyük müşterilerinin toplam satışlar içindeki payı ve bunlardan bağımsız olarak global üreticilerin yerli iştirakleri olarak faaliyet gösteren araç üreticilerinin tedarikçiler karşısında sahip olduğu fiyat ve diğer satış koşullarını belirleyebilme gücü ile alternatif tedarikçiler arasında önemli bir geçiş maliyetinin bulunmadığı dikkate alındığında, ilgili pazarda alıcı gücünün mevcut olduğu ve sıralanan bu sebeplerle TİRYAKİLER'in ilgili pazarda hakim durumda olmadığı kanaatine ulaşılmıştır.

J.1.2. Endüstriyel Kullanıma, Karayolu Harici Taşıtlara ve Yenileme Pazarına Yönelik Şaft Üretimi ve Satışı Pazarı Bakımından Hakim Durum Değerlendirmesi

- (88) Soruşturma kapsamında tanımlanan bir diğer ilgili ürün pazarı olan endüstriyel kullanıma, karayolu harici taşıtlara ve yenileme pazarına yönelik şaft üretimi ve satışı pazarında TİRYAKİLER'in hakim durumda olup olmadığına ilişkin değerlendirmede öncelikle, TİRYAKİLER ile rakiplerinin bahse konu pazardaki pazar payları incelenecektir. Bu çerçevede aşağıdaki tabloda, TİRYAKİLER ile rakiplerinin 2010-2014 döneminde endüstriyel alanda, karayolu harici taşıtlarda ve yenileme pazarında yaptıkları satışların mali değeri baz alınarak hesaplanan paylarına yer verilmiştir.

Tablo 14: Endüstriyel Kullanıma, Karayolu Harici Taşıtlara ve Yenileme Pazarına Yönelik Şaft Pazarındaki Pazar Payları (%)¹²

Teşebbüs	2010	2011	2012	2013	2014
TİRYAKİLER	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
AKSAN KARDAN	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
EGE ŞAFT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
OYMAK	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ŞAFTSAN	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
WELTE	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ATY	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
AYDINLAR DIŞLI	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
MANİSA KARDAN	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam	100	100	100	100	100

Kaynak: Teşebbüslerden Elde Edilen Bilgiler

- (89) Tablo 14'te yer alan bilgiler incelendiğinde, TİRYAKİLER'in 2014 yılına kadar en yüksek pazar payına sahip teşebbüs olduğu ve pazar payının %(.....) düzeyinde seyrettiği görülmektedir. Bununla birlikte, teşebbüsün pazar payının 2012 yılından sonra düşüşe geçtiği ve 2014 yılına gelindiğinde pazardaki ikinci en büyük firmanın pazar payı ile aynı seviyeye geldiği anlaşılmaktadır. Buna ek olarak, TİRYAKİLER'den sonra en büyük pazar payına sahip iki teşebbüs olan AKSAN KARDAN'ın pazar payının %(.....) ve EGE ŞAFT'ın pazar payının %(.....) seviyesinde olduğu görülmekte, ayrıca bu teşebbüslerin pazar payında yıllar itibarıyla artış olduğu dikkat çekmektedir. Bu itibarla, TİRYAKİLER'in rakipleri ile arasındaki pazar payı farkının da giderek azaldığı ve bu farkın 2014 yılında nerdeyse kapandığı görülmektedir. Soruşturma zarfında teşebbüslerden temin edilen bilgiler, ilgili pazarda faaliyet göstermek isteyen teşebbüsler bakımından önemli bir giriş engelinin bulunmadığını göstermekte olup, ithalat verilerinin de analize dahil edilmesi durumunda TİRYAKİLER'in pazar payının daha da düşük olacağı göz önüne alındığında, teşebbüsün pazar payı itibarıyla hakim durumda olmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

J.2. Hakim Durumun Kötüye Kullanıldığı İddialarına İlişkin Değerlendirme

- (90) 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında incelenen bir davranışın ihlal teşkil edebilmesi için davranışı gerçekleştiren teşebbüsün ilgili pazarda hâkim durumda olması ve davranışın bir kötüye kullanma niteliği taşıması şeklinde iki temel unsurun varlığı gereklidir. Hakim Durum Kılavuzu'nun 7. paragrafında bu husus zikredilmekte; ardından Kurul'un, bu iki temel unsurdan birinin bulunmadığının açıkça gösterilebildiği durumlarda diğer unsura ilişkin analize yer vermeyebileceği ifade edilmektedir. Kararın önceki bölümünde, dosya kapsamında tanımlanan her iki ilgili ürün pazarında da TİRYAKİLER'in hakim durumda olmadığı kanaatine ulaşılmıştır. Bu itibarla ilgili pazarlarda hakim durumda olmadığı tespit edilen TİRYAKİLER'in, hakim durumunu kötüye kullandığı iddialarına yönelik değerlendirmelere yer verilmemiştir.

J.3. Savunmalara İlişkin Değerlendirmeler

J.3.1. İlgili Ürün Pazarının Hatalı Belirlendiği İddiası

¹² Tabloda şaft üretimi yapan yerli teşebbüslerin verileri yer almakta olup şaft ithalatına ilişkin Gümrük ve Ticaret Bakanlığı verilerinin genel nitelikli olması nedeniyle ithalatın alt kırılımlarına ulaşılamamış ve bu veriler incelemeye dahil edilememiştir. Ayrıca ithal ürünleri kullanan müşterilerin oldukça fazla sayıda olması nedeniyle söz konusu veriler derlenememiştir. Ancak, mevcut veriler dahi hakkında soruşturma yürütülen teşebbüsün pazardaki konumu hakkında yeterli bilgi sağlamakta, bahsi geçen veri eksikliği sonucu etkilememektedir.

- (91) Savunmada, ilgili ürün pazarının hatalı belirlendiği, pazarın talep ikamesi yönünden değerlendirilmesi durumunda özellikle otomotiv sektöründe belirli marka ve modele göre özel üretilen her bir şaft için ayrı ürün pazarı belirlemek zorunda kalınacağı, kardan şaftı pazarının birçok alt pazara ayrılmış olması, ürünlerin işlevlerinin benzer olması nedeniyle ilgili ürün pazarının arz ikamesi çerçevesinde değerlendirilmesi gerektiği ifade edilmiş, bu çerçevede şaft pazarının otomotiv, endüstriyel, araç üstü, savunma sanayi gibi alt ürün pazarlarına ayrılmadan tüm uygulama alanlarını kapsayacak biçimde genel olarak şaft pazarı şeklinde tanımlanmasının daha doğru olacağı ileri sürülmüştür.
- (92) Dosyada, ilgili pazar tanımında talep ikamesinin yanında arz ikamesi de dikkate alınmış ve savunmada ileri sürüldüğü gibi her bir alt pazar ayrı bir ilgili ürün pazarı olarak tanımlanmamıştır. Arz ikamesinin varlığı nedeniyle endüstriyel kullanıma, karayolu harici araçlara ve yenileme pazarına yönelik şaft üretimi ve satışı tek bir ilgili ürün pazarı olarak belirlenmiştir. Bununla birlikte özellikle otomotiv sektöründe ticari araçlara yönelik şaft üretim için gerekli olan yatırımın niteliği, miktarı ve süresi dikkate alındığında halihazırda bu alanda üretim yapmayan teşebbüslerin kısa sürede ve önemli bir maliyete katlanmaksızın üretime başlayamayacağı anlaşıldığından, ticari araçlara yönelik şaft üretimi ve satışı ayrı bir ilgili ürün pazarı olarak kabul edilmiştir.

J.3.2. İlgili Ürün Pazarına Giriş Engelinin Bulunmadığı İddiası

- (93) Savunmada, ana sanayiye yapılan satışlar bakımından piyasada herhangi bir fiili giriş engeli bulunmadığı, zira ilgili ürün pazarında üretim yapmaksızın sadece montaj yaparak faaliyet göstermenin de mümkün olduğu belirtilmiş, bir coğrafi pazarda veya ilgili alt ürün gruplarında ilk kez üretim yapacak olan teşebbüslerin montajla işe başlayıp zamanla tecrübe kazandıktan sonra ilgili alt ürün grupları bakımından kendi ürünlerini tasarlayarak üretime geçtikleri ifade edilmiştir.
- (94) Giriş engellerine yönelik yapılan değerlendirmede, özellikle ticari araçlara yönelik şaft pazarında Ar-Ge ve test merkezi gibi yatırım kalemlerinin, diğer alanlara yönelik şaft üreten firmaların bu alanda kolaylıkla üretim yapabilmelerinin önünde engel teşkil edebildiği ve dolayısıyla bu pazarda arz ikamesinin bulunmadığı kanaatine varılmış; ancak potansiyel rekabet açısından bu durumun pazara girişleri caydıracak boyutta olmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Başka bir ifadeyle, savunmada da belirtildiği üzere potansiyel rekabet açısından pazara yeni girişlerin önünde engel bulunmadığı, öte yandan ticari araçlara yönelik şaft pazarında yatırım maliyetlerinin arz ikamesini zorlaştırdığı değerlendirilmiştir. Endüstriyel kullanıma, karayolu harici taşıtlara ve yenileme pazarına yönelik şaft üretiminde ise hem arz ikamesi hem de potansiyel rekabet açısından kayda değer bir giriş engelinin bulunmadığı tespit edilmiştir.

J.3.3. Hakim Durumun Mevcut Olmadığına Yönelik Savunmalar

- (95) Ana sanayiye yapılan satışlar bakımından, TİRYAKİLER'in müşterilerinin tamamının güçlü global araç üreticisi firmaların yerli iştirakleri olması ve ana sanayi firmaları bakımından şaft ithalatının önemli bir alternatif teşkil etmesi nedeniyle TİRYAKİLER'in ilgili pazarda hakim durumda olmadığı ileri sürülmüştür.
- (96) Soruşturmada TİRYAKİLER'in ilgili pazarda hakim durumda olmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

J.3.4.Kötüye Kullanmanın Söz Konusu Olmadığına Yönelik Savunmalar

- (97) Savunmada, TİRYAKİLER tarafından tedarikçilere getirilen sınırlamaların amacının rekabetin kısıtlanması olmadığı, önemli miktarda yatırım yapılarak oluşturulmuş olan fikri mülkiyet haklarının, *know-how*, teknoloji veya teçhizatın korunması olduğu belirtilmiştir. Bunun yanı sıra, hakim durumdaki teşebbüslerin sadece amaçlayarak, herhangi bir eylem gerçekleştirmeksizin rekabeti ihlal edemeyeceği, 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi

15-30/445-132

kapsamında kötüye kullanmanın varlığından söz edebilmek için amacın eyleme dönüşmesi şartının arandığı ifade edilmiştir.

- (98) Yapılan değerlendirmeler çerçevesinde TİRYAKİLER'in ilgili pazarlarda hakim durumda olmadığı sonucuna ulaşıldığından, hakim durumun kötüye kullanıldığı yönündeki iddialara yönelik değerlendirmede bulunulmamış, TİRYAKİLER'in 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesini ihlal etmediği kanaatine varılmıştır.

K. SONUÇ

(99) 16.10.2014 tarih, 14-40/738-M sayılı Kurul kararı uyarınca yürütülen soruşturma ile ilgili olarak düzenlenen Rapor'a ve Ek Görüş'e, toplanan delillere, yazılı savunmalara ve incelenen dosya kapsamına göre; Tirsan Kardan Sanayi ve Ticaret A.Ş. ve Tiryakiler Yedek Parça Sanayi ve Ticaret A.Ş.'den oluşan ekonomik bütünlüğün;

1. "Ticari araçlara yönelik kardan şaftı üretimi ve satışı faaliyetleri" ile "endüstriyel kullanıma, karayolu harici taşıtlara ve yenileme pazarına yönelik kardan şaftı üretimi ve satışı faaliyetleri" şeklinde tanımlanan ilgili pazarlarda hakim durumda olmadığına,

2. Bu nedenle bahsi geçen pazarlarda gerçekleştirdiği iddia edilen eylemlerinin 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında ihlal niteliği taşımadığına; dolayısıyla aynı Kanun'un 16. maddesi uyarınca adı geçen teşebbüse idari para cezası uygulanmasına gerek olmadığına

usul yönünden OYÇOKLUĞU ile, esas yönünden Kurul Üyesi Fevzi ÖZKAN'ın farklı gerekçesiyle OYBİRLİĞİ ile Ankara İdare Mahkemelerinde yargı yolu açık olmak üzere karar verilmiştir.

**Rekabet Kurulunun 10.07.2015 Tarih ve 15-30/445-132 Sayılı Kararına
USUL YÖNÜNDEN KARŞI OY GEREKÇESİ**

Kurulumuz açılan soruşturma sonucunda, Tirsan Kardan Sanayi ve Ticaret A.Ş. ile Tiryakiler Yedek Parça Sanayi A.Ş. ekonomik bütünlüğünün soruşturma konusu ilgili pazarda hakim durumda olmadığına ve gerçekleştirdiği ileri sürülen eylemlerin 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 6. maddesi anlamında ihlal niteliği taşımadığına ve bu nedenle idari para cezası uygulanmasına gerek olmadığına karar vermiştir. Ancak Kurulun daha önce soruşturma açılmasına ilişkin ara kararında Raportörlerin Kurul kararı ile belirlenmesi gerekirken, Başkanlıkça belirlenmesi hatalı olduğundan karşı oy kullanma gereği doğmuş bulunmaktadır.

Kurulumuz dosya konusu olayla ilgili olarak, usul yönünden karşı oy kullandığımız 16.10.2014 tarih, 14-40/738-M sayılı ara kararıyla soruşturma açılmasına karar vermiş olmakla birlikte soruşturma açma kararı ile raportörler, aşağıda geniş olarak açıklanacağı üzere, yasaya aykırı olarak Başkanlık makamınca görevlendirilmiş olup, öncelikle karara bu nedenle usul yönünden katılmıyoruz.

4054 sayılı Kanun'un 40. maddesinde; Kurulun, resen veya kendisine intikal eden başvurular üzerine doğrudan soruşturma açılmasına ya da soruşturma açılmasına gerek olup olmadığına tespiti için önaraştırma yapılmasına karar vereceği, önaraştırma yapılmasına karar verildiği takdirde Kurul Başkanının, meslek personeli uzmanlardan bir ya da birkaçını raportör olarak görevlendireceği, aynı yasanın 43. maddesinde; **soruşturma yapılmasına karar verildiği takdirde, Kurulun, ilgili daire başkanının gözetiminde soruşturmayı yürütecek raportör veya raportörleri belirleyeceği** yine aynı yasanın 44. maddesinde ise; **Kurul adına hareket eden ve Kurul tarafından belirlenip görevlendirilen raportörlerden** oluşan bir heyetin, soruşturma safhasında Kanununun 14. maddesinde düzenlenen bilgi isteme ve 15. maddesinde düzenlenen yerinde inceleme yetkilerini kullanabileceği hüküm altına alınmıştır.

Bilindiği gibi, Ceza Muhakemesi Kanunu, sanıkla ilgili tahkikatın bütününe başka bir ifadeyle suç şüphesinin öğrenilmesinden hükmün kesinleşmesine kadar olan süreci iki bölüm olarak düzenlemiştir. Adı geçen yasanın 2. maddesine göre; soruşturma "kanuna göre yetkili mercilerce suç şüphesinin öğrenilmesinden iddianamenin kabulüne kadar geçen evreyi", kovuşturma ise; "iddianamenin kabulü ile başlayıp, hükmün kesinleşmesine kadar geçen evreyi" ifade etmektedir.

Basite indirecek olursak, soruşturma; ceza davasının hazırlanması aşamasını, kovuşturma ise; savcı tarafından düzenlenen iddianamenin kabulünden ceza mahkemesinin karar vermesine kadar geçen süreci anlatmaktadır.

Yukarıda hükümleri açıklanan maddelerde görüleceği üzere Yasa Koyucu Rekabet Hukukunda da, tüm tahkikat sürecini Ceza Muhakemesinde olduğu gibi iki bölüm halinde düşünmüş, kabahatin herhangi bir şekilde (ihbar, şikayet, bakanlık başvurusu ve resen) öğrenilmesinden soruşturma açılmasına veya açılmamasına kadar olan süreci ÖNARAŞTIRMA, soruşturma açılmasından nihai kararın verilmesine kadar olan süreci de SORUŞTURMA olarak adlandırmıştır (İstisnası, diğer bir deyişle tek aşama olması hali ise 4054/Md.40 uyarınca doğrudan soruşturma açılmasıdır). Her iki süreç birbirinden farklı hükümlere tabi olup, önaraştırma, soruşturma açılmasına veya açılmamasına karar verebilmek adına yapılan hazırlık aşamasını, bir anlamda şüphenin bir takım belgesel ve bilgisel anlamda kanıtlara dönüşmesi evresini, soruşturma ise, önaraştırma ile elde edilen ve kabahatin işlendiğine ilişkin makul ve ciddi şüphelerin derinlemesine incelenmesine ve değerlendirilmesine ilişkin süreci işaret etmektedir. Bu nedenle Yasa Koyucuya göre, önaraştırmanın açılabilmesi için 4054 sayılı Yasa kapsamına giren rekabet ihlalini içeren bir

işlem veya eylemi sadece yukarıda belirtilen yollarla öğrenmek yeterli olup, (doğrudan soruşturma açılması istisnası farklı olarak) soruşturma aşamasına geçebilmek için ise bir takım belge ve bilgilere göre, ciddi ve makul şüphelerin bulunması, Kurulun rekabet ihlali olmadığına ilişkin tam bir kanaate sahip olmaması⁽¹³⁾ gerekir.

Bu nedenlerle, yasa koyucu bu iki aşamanın önemini ve ağırlığını dikkate alarak, raportörler yönünden farklı bir seçim sistemi öngörmüştür. Öneriye ilişkin kararlarda raportörleri Kurul Başkanının, soruşturma açılması kararlarında ise Soruşturma Heyetini oluşturan raportörleri, Rekabet Kurulunun seçmesini bağlı yetki olarak adı geçen idari makamlara vermiştir. Bu makamların raportör seçimi yetkisini devretme konusunda bir takdir yetkisi bulunmamaktadır. Ayrıca, idare hukukunda yetki devrinin varlığı için açıkça bir hüküm bulunması zorunluluğu karşısında, yasada böyle bir hüküm de olmadığından, raportör seçimi konusunda yetki devri asla söz konusu olamaz. Ayrıca Başkanlık Makamının, kendisine yasayla verilmeyen bir yetkiyi de aksine hüküm yok savıyla hareket ederek kullanması da olanaklı değildir.

Bu dosya ile ilgili nihai kararımıza esas olan, soruşturma açılmasına ilişkin 16.10.2014 tarih, 14-40/738-M sayılı ara kararımızda, Soruşturma Heyetini teşkil eden raportörlerin seçimi konusunda; "İlgili işlemler sırasında uygulanmak üzere, 4054 sayılı Kanun'un 14. ve 15. maddeleri çerçevesinde Başkanlığın görevlendirilmesine; Kanun'un 16. ve 17. maddeleri ile diğer ilgili maddelerinin göz önünde bulundurulmasına" şeklinde karar verilmiş olup, bu karar yukarıda açıklanan hükümlere aykırı olup, işlemi usul yönünden sakatlamaktadır. Öncelikle karara bu usul hatası nedeniyle karşıyız. Bu hususu ara kararımıza karşı verilen karşı oyda da kısaca belirtmiştik. Gerek şikayetçi ve gerekse hakkında soruşturma yapılan tarafların bu hususu öğrenmesi ve olası bir idari yargı denetiminde ileri sürülebilmesi için burada da geniş olarak açıklanmıştır.

Burada yeri gelmişken şunu da belirtmekte yarar görüyoruz. 02.11.2011 tarihli ve 28103 sayılı Resmi Gazetenin mükerrer sayısında yayımlanan; 661 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin 55. maddesi ile 4054 sayılı Yasanın Kurulun görev ve yetkilerini belirleyen 27. maddesinin birinci fıkrasının (e) bendi "Başkan Yardımcıları ve Baş Hukuk Müşavirini Başkanın teklifi üzerine atamak" şeklinde değiştirilmiş ve (j) bendi yürürlükten kaldırılmıştır. Bu hükümlere paralel olarak yine aynı KHK'nın 56. maddesi ile de Başkanlığın görev ve yetkilerini belirleyen 30. maddenin birinci fıkrası; "Başkan Yardımcıları ve Baş Hukuk Müşaviri hariç Kurum personelini atamak." şeklinde değiştirilmiştir. Daha önce, halen yasanın 27. maddesinin (ı) fıkrasında yer alan ancak, yeni kanun değişikliği ile zımnen ilga olan bütün personelin atamaları, görevde yükselmeleri vb. bir başka deyişle tüm özlük haklarına ilişkin tasarruf yetkisi bu hükme göre Rekabet Kurulunda iken Kurul baypas edilerek bu konudaki tüm yetkiler Başkanlığa verilmiştir. Bu Yasa Koyucunun kendi seçimi olup, Anayasa'dan aldığı yetkisini kullanarak düzenlemeyi yapmıştır. Bu konuda söyleyebileceğimiz tek şey, sadece bu düzenlemenin ve bu düzenleme ile Kurulumuzun verdiği ve usul yönünden karşı olduğumuz karar arasındaki ilişkiyi ve doğması kuvvetle olası sakıncaları ortaya koymaktır.

Bilindiği gibi, yukarıda da kısaca açıklandığı üzere 4054 sayılı Yasanın ilgili hükümlerine göre Kurul adına hareket eden Rekabet Uzmanları, soruşturmasını yaptıkları teşebbüs/teşebbüslerin işyerlerinde rekabet ihlali olup olmadığının saptanması açısından yerinde inceleme yapmakta ve konuya ilişkin olarak topladığı bilgi ve belgeleri değerlendirerek, kendi bilgi ve birikimini de katarak Soruşturma Raporunu hazırlamakta ve sonuçta Kurula da ceza verilip verilmemesi yolunda bir öneri ile gelmektedirler. Sonuç olarak, Kurul Soruşturma Raporunu ve ek bilgi ve belgeleri dikkate alarak nihai karar vermektedir. Dosyada mevcut ve önüne getirilen/getirilmeyen bilgi ve belgelere göre, teşebbüslerin karardan bir önceki yıl cirolarının % 10 una kadar idari para cezası verme yetkisine sahip

⁽¹³⁾ Danıştay 13.Dairesinin 07.02.2011 gün ve E.2010-4155, K.2011-492 sayılı kararı

olan Kurul kadar soruşturmayı yapan raportörlerin de bu kararın oluşmasında önemli rolü olduğu açıktır. Çünkü Rekabet Kurulu dosyasına giren/girmeyen bilgi ve belgeleri değerlendirerek sonuca ulaşmaktadır. Bir başka anlamda Rekabet Kurulu Kanuna ve bu bilgi ve belgelere bağımlı olarak karar vermektedir. Bu bilgi ve belgelerin sağlayıcısı da raportörlerdir (Rekabet Uzmanları). Bu nedenle Rekabet Uzmanlarının öncelikle bağımsız olmaları, hiçbir etki ve atama tehdidi altında kalmaksızın bu görevlerini yapma olanağı sağlanmalıdır. Yarı yargısal durumu da dikkate alınarak, ekonominin bir anlamda yargısı olarak nitelendirilebilecek Rekabet Kurumunda, raportörlerin mesleğe alınmaları, görevde yükselmeleri, idari görevlere atanmaları ve sonuç olarak kariyerlerine ilişkin tüm kararlar hukuk çerçevesinde liyakati gözeterek ve objektif kıstaslara dayalı olarak alınmalıdır. Bunu sağlayabilecek tek organ kanımca Rekabet Kuruludur. Çünkü, karar veren sayısı arttıkça, bir başka deyişle görev ve sorumluluk daha fazla kişiye yayıldıkça hukuk dışı nedenlerle etki olasılığının azalacağı açıktır.

Bu nedenle, hiçbir kişi ve grubu hedef almaksızın yaptığımız bu ilkesel irdelemede, rekabet uzmanlarının mesleğe alınmasına ilişkin sınavı yapan Sınav Kurulunun oluşumunun Başkanlığa yani Kurum Başkanına bırakılması, Sınav Kurulunun çoğunluğunun özlük hakları Başkan tarafından kullanılan kişilerden oluşması, yine uzmanların kariyerlerine ilişkin tüm konularda bir anlamda kariyerinde olabilecek yükselmeye ilişkin tüm kararlarda Başkanın tek karar verici olması kanımca raportör bağımsızlığı adına sakıncalı bir durumdur. Bu yetkilerin kötü niyetli kişilerin eline geçmesi halinde, birtakım olumsuzlukların çıkması da belirtilen sebeplerle olasıdır.

Raportör bağımsızlığı adına söylenebilecek bir diğer husus, Raportörlerin gerek önaraştırma ve gerekse soruşturma aşamalarında tam bağımsız hareket etme serbestisine sahip olup olmadığıdır. 4054 sayılı Yasanın 43. maddesinde soruşturmanın ilgili Daire Başkanının GÖZETİMİNDE raportörlerce yapılacağı hükme bağlanmıştır. Yasa koyucu bu hükümde, Daire Başkanının işlevi yönünden özellikle denetim sözcüğünü kullanmayarak, gözetim sözcüğünü kullanmıştır. Gözetimin sözlük anlamı nezaret, himaye olup, denetim işlevine göre daha geride, daha az fonksiyonel bir durumu ifade etmektedir. Bir çalışma ya da uygulama sürecini etkinlik ve amaca uygunluk bakımından yakından gözlemlene olarak tanımlayabileceğimiz gözetim, bir işin devamı süresince yapılabilen bir eylem olmasına rağmen, denetim işlem veya eylem yapıldıktan sonra, söz konusu işlem veya eylemin mevcut mevzuata uygunluğunun veya uygunsuzluğunun saptanmasıdır. Gözetimde, bir başkası tarafından bağımsız olarak yapılan işlem veya eylem gözetim görevi verilen makam tarafından gözlemlenecek, eğer fahiş bir mevzuata aykırılık söz konusu olursa müdahil olunabilecektir. Gözetim de asıl olan iş yapanın tek başına kendi iradesi ile işi yapması, istisnası da gerektiğinde gözetmenin müdahil olmasıdır. Bu açıklamalarımızın ışığında gözetmen konumundaki bir Daire Başkanı ile soruşturmayı yürüten Raportör arasındaki gözetim ilişkisine bakacak olursak, Raportör bağımsız iradesi ile soruşturma ile ilgili tüm işlem veya eylemleri yapacak, kendisine hiç kimse karışmayacak, istediği soruları teşebbüslere kendi imzası ile yazdığı yazı ile soracak veya isteyecek, eğer fahiş bir hata yapıyorsa örneğin 14. maddeye göre bilgi istemeye ilişkin olayla uzaktan yakından ilgisi olmayan bir konuyu soruyorsa veya ilgili konuyu sormakla birlikte, ilgisiz bir makamdan soruyorsa bu durumda gözetmen konumunda olan Daire Başkanı müdahil olabilecektir. Tüm teftiş kurullarında hatta bazılarında müfettiş yardımcıları da olmak üzere tüm müfettişler bu tür yazıları yani özgür araştırma işlevlerini bağımsız olarak kendi imzaları ile yerine getirmektedirler. Tüm dosyalarımızda, taraflara veya ilgili kurumlara soruşturma aşamasında soruşturma ile ilgili yazılan tüm yazılar gözetim işlevini aşıp denetime girebilecek bir nitelikte Daire Başkanının içeriğe müdahalesi ve imzası ile gitmektedir. Kanımca bu uygulamanın da, Kurum Başkanı ile Daire Başkanı arasındaki ast-üst ilişkisi de düşünüldüğünde raportör bağımsızlığına, özgür araştırma işlevine ters düşen bir husus olduğu göz ardı edilmemelidir.

15-30/445-132

Arz etmeye çalıştığım nedenlerle, 661 sayılı KHK ile yapılan bu yeni düzenleme de dikkate alındığında, 4054 sayılı Yasanın emredici hükmü gereği Soruşturma Heyeti mutlaka Rekabet Kurulunca seçilmelidir. Zaten Yasa Koyucu bu nedenlerle hükmü bu şekilde düzenlemiştir. Olayımızda olduğu gibi aksine bir uygulama kararımızı mutlak butlanla sakatlayan esaslı bir usul hatası olarak karşımıza çıkacaktır. Danıştay'ın, 4054 sayılı Yasa'nın 5388 sayılı yasa ile değişmeden önceki 44. maddesinde öngörülen Soruşturmacı Üyenin karara katılması halinde saptadığı yasaya aykırılık kadar, olayımızda olduğu gibi soruşturmalarda, raportörlerin Kurul yerine Başkanlıkça seçilmesi de aynı şekilde hatta daha ciddi bir şekilde açıkça yasaya aykırıdır. Bu nedenlerle öncelikle usul yönünden karara karşıyım.

Öte yandan, bu karşı oy sahibi Rekabet Kurulu Üyeliğine başladığı tarihten kısa bir süre içinde ve daha sonra çeşitli tarihlerde, Kurula ve başkanlık makamına, tarafsızlık ve bağımsızlık adına gerek önaraştırmalarda ve gerekse soruşturmalarda raportörlerin, raportörler arasındaki eşit ağırlıklı hizmet ve görev yapma unsuru da dikkate alınarak yaptırılacak bir bilgisayar programı tarafından seçilmesi ve bu şekilde düzenleme yapılması hususunu defaatle söylemesine rağmen bu önerisi Başkanlıkça kabul görmemiş ve dikkate alınmamıştır. Hala aynı düşüncedeyim. Bunu da ayrıca belirtmek isterim.

4054 sayılı Yasa'nın 05.07.2012 tarih ve 6352 sayılı Yasa'nın 63. maddesi ile değişik 55. maddesinde; *"İdari yaptırım kararlarına karşı yetkili idare mahkemesinde dava açılabilir. Kurul kararlarına karşı açılan her türlü dava öncelikli işlerden sayılır."* hükmü bulunmaktadır. Bu hükme ve 2577 sayılı İYUK'un ilgili hükümlerine göre; şikayetçi veya bu kararın sonucu ile ilgili meşru ve aktüel menfaati olan 3. kişilerin, şikayetçinin kararın tebliğinden itibaren, 3. kişilerin ise kararın Rekabet Kurumu web sitesinde yayımlandığı tarihten itibaren 60 (altmış) gün içerisinde, dava açması halinde, Kurulumuz kararının hukuka aykırı bir işlem olması nedeniyle iptal edilmesi gerektiği inancını taşıyorum.

Açıklanan ve sunulan nedenlerle, usul hükümlerine aykırı bir şekilde raportör seçimine ilişkin olarak verilen ara kararın esas kararın da bu yönüyle sakat olmasına yol açması nedeniyle Kurulumuzun mezkur kararına katılmıyorum.

Reşit GÜRPINAR
Kurul Üyesi

FARKLI OY GEREKÇESİ

(10.07.2015 tarihli ve 15-30/445-132 sayılı Kurul Kararı)

Kurulun 10.07.2015 tarihli, 15-30 sayılı toplantısında; 16.10.2014 tarih, 14-40/738-M sayılı karar uyarınca, “*Tırsan Kardan Sanayi ve Ticaret A.Ş. (TİRSAN KARDAN) ve Tiryakiler Yedek Parça Sanayi ve Ticaret A.Ş.’den (TİRYAKİLER YEDEK PARÇA) oluşan ekonomik bütünlüğün (TİRYAKİLER), rakip teşebbüslerin piyasaya girişini engellemek suretiyle 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun’un (4054 sayılı Kanun) 6. maddesini ihlal edip etmediğinin tespitine yönelik yürütülen soruşturma için alınan, “teşebbüsün 4054 sayılı Kanun’un 6. maddesini ihlal etmediği” şeklindeki nihai karar sonucuna katılmakla birlikte, aşağıda iki başlıkta yer verilen açıklamalar nedeniyle farklı gerekçe oyu kullanılmıştır.*

İlgili Ürün Pazarları Tespitine İlişkin Açıklamalar

Soruşturma, Manisa Kardan Cemmer Otomotiv Makina Aksamı Sanayi ve Ticaret A.Ş. (MANİSA KARDAN) tarafından yapılan başvuruda yer alan, TİRSAN KARDAN’ın kardan şaftı pazarındaki hâkim durumunu, **şaft imalatında kullanılan girdileri MANİSA KARDAN’a tedarik eden teşebbüslere baskı yaparak**, MANİSA KARDAN’ın mal alımını engellemek suretiyle kötüye kullandığı, **MANİSA KARDAN’ın piyasaya girişini engellediği, bu davranışıyla teşebbüsü iş yapamaz hale getirmek istediği** iddialarını konu almaktadır.

Soruşturma Raporu’nun 52. paragrafında, şikâyet başvurusunun kapsamı “... ilgili pazarda hâkim durumda olduğu iddia edilen TİRYAKİLER’in **kardan şaftı imalatında kullanılan birtakım girdileri MANİSA KARDAN’a tedarik eden teşebbüslere baskı yaparak MANİSA KARDAN’ın mal alımını engellediği ve bu suretle teşebbüsü iş yapamaz hale getirmek istediği** öne sürülmüştür. Başka bir ifadeyle TİRYAKİLER’in, rakiplerinin kardan şaftı pazarındaki faaliyetlerini zorlaştırmak veya rakiplerini pazar dışına çıkarmak amacıyla, **şaft üretiminde kullanılan girdileri tedarik ettiği sağlayıcılarına, rakiplerine mal vermeme yönünde baskı uyguladığı ve bu şekilde hâkim durumunu kötüye kullandığı iddia edilmiştir.**” ifadeleriyle açıklanmaktadır.

Soruşturma Raporu’nda açıklanan kapsam, TİRYAKİLER’in kötüye kullanma olduğu iddia edilen davranışının, kardan şaftı üretiminde kullanılan girdiler pazarında yer alan tedarikçi teşebbüsler nezdinde yaratılmaya çalışılan münhasırlık olduğuna işaret etmektedir. TİRYAKİLER’in, kardan şaftı pazarında hâkim durumda olduğundan bahisle, tedarik pazarında tedarikçilere MANİSA KARDAN’a satış yapmama yönünde uyguladığı baskı sonucunda, MANİSA KARDAN’ın piyasaya girişini engellediği iddia edilmektedir. Dolayısıyla, başvuruda, TİRYAKİLER’in tedarikçiler nezdinde bir pazar gücü olduğu, bu gücü kullanarak, MANİSA KARDAN’ı tedarik pazar(lar)ından dışladığı iddia edilmektedir. Bu bağlamda, başvuru kapsamında MANİSA KARDAN’ın başvurusunda yer verdiği, **kardan şaftı pazarından dışlanmaktan** kastının evleviyetle, tedarik pazarlarından dışlanma olduğu düşünülmektedir.

Buna karşın, Soruşturma Raporu’nda ilgili ürün pazarları arasında TİRYAKİLER’in alıcı konumunda olduğu üst pazar niteliğindeki tedarik pazarlarının yer almadığı; ilgili ürün pazarlarının, TİRYAKİLER’in sağlayıcı konumda olduğu ana faaliyet alanları temelinde, alt pazar niteliğindeki “*Ticari araçlara yönelik kardan şaftı üretimi ve satışı faaliyetleri*” ile “*endüstriyel kullanıma, karayolu harici taşıtlara ve yenileme pazarına yönelik kardan şaftı üretimi ve satışı faaliyetleri*” olarak belirlendiği görülmektedir. Hâkim durum analizi de dolayısıyla bu alt pazarlara yönelik yürütülmüştür. Bu kapsamda, “*Ticari araçlara yönelik kardan şaftı üretimi ve satışı faaliyetleri*” ilgili ürün pazarı bakımından, kardan şaftı satışının gerçekleştirildiği pazarda yer alan otomotiv firmalarınca gerçekleştirilen kardan şaftı ithalatı dikkate alınarak, kardan şaftı üretimi/satışı bakımından TİRYAKİLER’in sahip olduğu pazar

payının 2010-2014 döneminde (.....) seviyelerinde seyrettiği sonucuna ulaşılmıştır¹⁴. Bu pazar bakımından otomotiv firmalarının sahip olduğu alıcı gücünün TİRYAKİLER'in sahip olduğu pazar gücünü dengeleyici olduğundan bahisle, TİRYAKİLER'in bu pazarlarda hâkim durumda olmadığı tespit edilmiştir.

Her ne kadar Soruşturma Raporu ile belirlenen ilgili ürün pazarları, MANİSA KARDAN ve TİRYAKİLER'in ana faaliyet alanları, dolayısıyla rekabetin gerçekleştiği temel alan olsa da, üretim/satış ve tedarik pazarlarının ise sahip oldukları pazar dinamikleri ve rekabetçi dengeyi etkileyen faktörler bakımından farklı pazarlar olduğu, TİRYAKİLER'in sahip olduğu pazar gücünün bu iki pazar nezdinde değişik seviyelerde olabileceği düşünülmektedir. Bu bağlamda, Soruşturma Raporu'nda belirlenen "*Ticari araçlara yönelik kardan şaftı üretimi ve satışı faaliyetleri*" ilgili ürün pazarı bakımından TİRYAKİLER'in hâkim durumda olmadığına dayanak teşkil eden ithalat faktörü ve otomotiv firmalarının alıcı gücü gibi etkenlerin, tedarik pazarlarındaki pazar gücüne doğrudan katkısı olmayabilecektir. Özetle, farklı ürün pazarları bakımından aynı teşebbüsün etkileşim içerisinde olmakla birlikte farklı pazar gücü seviyelerine sahip olmasının kuvvetle muhtemel olduğu değerlendirilmektedir. Dolayısıyla, Soruşturma Raporu'nda yapılan, TİRYAKİLER'in üretim/satış pazarında hâkim durumda olmadığı tespitinin, başvuruda yer verilen üst pazardaki davranışın dışlayıcılık potansiyeline doğrudan referans teşkil etmeyeceği düşünülmektedir. Sonuç itibarıyla, başvuruda iddia edilen davranışın dışlama potansiyelinin davranışın gerçekleştiği pazarlar olan tedarik pazarları nezdinde ele alınması, analizde de bu pazarlardaki pazar gücünden hareket edilmesi, hâkim durum analizinin bu pazarlar bakımından da yapılması gerektiği değerlendirilmektedir. Ancak bu noktada, dosya mevcudu bilgi ve belgeler dikkate alındığında kanaatimizce, tedarik pazarları bakımından ilgili ürün pazarının kapsamının kardan şaftı ile sınırlı olmayacağını düşünülmesinin ifade edilmesi gerekmektedir. Buradan hareketle, olası bir tedarik pazarı tanımlamasında, TİRYAKİLER'in hâkim durumda olmayacağı sonucuna ulaşılabileceğinden, teşebbüsün bahsi geçen davranışlarının 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında ihlal teşkil etmeyeceği düşünülmektedir.

4. Madde Değerlendirmesi İhtiyacına İlişkin Açıklamalar

Kurulun soruşturmaya dayanak teşkil eden 14-40/738-M sayılı kararında, gerek başvuruda yer alan hâkim durum vurgusu gerekse önaraştırma sürecinde varılan "hâkim durum" sonucunun etkisiyle, her ne kadar münhasırlık uygulaması 4054 sayılı Kanun'un 4. ve 6. maddeleri kapsamında değerlendirilebilecek olsa da dosya bakımından kapsamın Kanun'un 6. maddesi olarak belirlendiği görülmektedir. Bu yaklaşımın, Komisyon'un hâkim durumun söz konusu olduğu, münhasırlığı konu alan kararlarında Roma Antlaşması'nın 101. veya 102. maddelerinden yalnızca biri üzerinden incelenmesi şeklindeki yaklaşımı ile paralel olduğu görülmektedir. Ancak bu noktada, soruşturma sürecinde ilgili pazarın ya da verilerin farklılaşması ile -işbu dosya bakımından söz konusu olduğu üzere- hâkim durumun ortadan kalkması halinde, diğer bir ifadeyle hâkim durumda olmayan teşebbüsün münhasırlık uygulamasının meşruiyetine yönelik boşluk yaratılması ihtimalinin gün yüzüne çıktığı düşünülmektedir.

Soruşturma Raporu'nun 52. paragrafında, şikâyet başvurusunun 4054 sayılı Kanun kapsamında hangi temelde değerlendirileceği ise "...Bilindiği üzere, **hâkim durumdaki bir teşebbüsün sağlayıcılarına münhasır çalışma yükümlüğü getirmesi veya bu sağlayıcıların rakipleri ile çalışmasının engellenmesi**, hâkim durumdaki teşebbüsün rakipleri açısından pazarın kapatılması veya bu rakiplerin pazardan dışlanması sonucunu doğurabileceğinden, söz konusu eylemler Kanun'un 6. maddesinin (a) bendi kapsamında kötüye kullanma olarak nitelendirilebilecektir." ifadeleriyle açıklanmaktadır. Raporda bu

¹⁴ İthalatın dışarıda bırakılıp, kardan şaftı **yurtiçi üretim/satış verileri** dikkate alındığında, TİRYAKİLER'in 2010-2014 dönemine ait pazar payının (.....) seviyelerinde olduğu anlaşılmaktadır.

açıklama ile paralel olarak 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında değerlendirme yoluna gidildiği, süreçte hâkim durumun olmadığı sonucuna ulaşılmasına rağmen, soruşturma kapsamının münhasırlık uygulaması bakımından 4. maddeye genişletilmediği, bu yönde bir Kurul kararına başvurulmadığı anlaşılmaktadır. Soruşturma Raporu, TİRYAKİLER'in "*Ticari araçlara yönelik kardan şaftı üretimi ve satışı faaliyetleri*" ile "*endüstriyel kullanıma, karayolu harici taşıtlara ve yenileme pazarına yönelik kardan şaftı üretimi ve satışı faaliyetleri*" şeklinde tanımlanan ilgili pazarlarda hâkim durumda olmadığı, bu nedenle, bahsi geçen pazarlarda gerçekleştirdiği iddia edilen eylemlerin 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında kötüye kullanma olarak değerlendirilemeyeceği sonucuna ulaşmıştır. Ancak, kanaatimizce, **İlgili Ürün Pazarlarının Tespiti** konusuna ilişkin yukarıda yer verilen görüşten bağımsız olarak, şayet TİRYAKİLER ilgili pazar(lar)da hâkim durumda değil ise TİRYAKİLER tarafından tedarikçiler nezdinde fiili olarak yaratılmaya çalışıldığı iddia edilen münhasırlığın, 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında ele alınması gerektiği, bu kapsamda da 2002/2 sayılı Tebliğ'deki şartların ne ölçüde sağlanıp sağlanmadığının, sağlanmadığı halde ise Kanun'un 5. maddesi çerçevesinde bireysel muafiyet analizine başvurulması gerektiği değerlendirilmektedir. Konuya ilişkin olarak Soruşturma Raporu'ndaki mevcut analiz ile yetinilmesinin, hâkim durum tespit edilmediği hallerde münhasırlık uygulamasına yönelik bir rekabet analizine ihtiyaç olmadığı sonucunu doğuracağı değerlendirilmektedir. Bu halde, 2002/2 sayılı Tebliğ'in grup muafiyetinden yararlanılması için öngördüğü %40 pazar payı ile hâkim durumun tespit edildiği pazar payı arasındaki pazar paylarındaki teşebbüslerin münhasırlık uygulamalarına Kurul yaklaşımının belirsizliğe bürünebileceği değerlendirilmektedir.

Fevzi ÖZKAN
Kurul Üyesi