

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

**REKABET KURULU KARARI**

Dosya Sayısı : 2016-5-44 (Soruşturma)  
Karar Sayısı : 18-44/702-344  
Karar Tarihi : 22.11.2018

**A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER**

Başkan : Prof. Dr. Ömer TORLAK  
Üyeler : Arslan NARİN, Adem BİRCAN, Mehmet AYAN  
Ahmet ALGAN, Hasan Hüseyin ÜNLÜ, Şükran KODALAK

**B. RAPORTÖRLER** : İsmail Atalay YOLCU, Gülçin DERE, Arın Özge HİMMETOĞLU,  
Eren YALDIZLI, Merve BİROĞLU

**C. BAŞVURUDA**

**BULUNAN** : - Gizlilik talebi bulunmaktadır.

**D. HAKKINDA SORUŞTURMA YAPILANLAR:**

- Alka San. İnş. ve Tic. A.Ş.  
Temsilcisi: Av. Dr. Osman Hakan ÖNCEL  
Bağdat Cad. No: 240/8 Göztepe, İstanbul
- Antakya Galvaniz Metal San. Tic. Ltd. Şti.  
Temsilcisi: Av. Coşgun ATILĞAN  
Fulya Mah. Prof. Dr. Bülent Tarcan Cad. Vefa Apt. No:6 Kat:7  
D: 19 Mecidiyeköy, İstanbul
- Çelik Otokorkuluk ve Yol Güvenlik Sistemleri Derneği  
Temsilcisi: Av. Dursun YILMAZ  
Necatibey Caddesi No:27/13 Çankaya, Ankara
- Çepaş Galvaniz Demir Çelik Madencilik İnşaat Nakliye Tic. ve San. A.Ş.  
Temsilcisi: Av. İklim Gülsüm AYTEKİN  
Levent Mahallesi Cömert Sokak No: K Yapı Kredi Plaza C  
Blok Kat: 3-34330 Beşiktaş, İstanbul
- Kıraç Galvaniz Telekomünikasyon Metal Makine İnşaat Elektrik San. ve Tic. A.Ş.  
Temsilcisi: Av. Kazım KABADAYI  
Mebusevleri Mah. Şerefli Sokak No:5/6 Tandoğan Çankaya,  
Ankara
- Kisan İnşaat Mühendislik San. ve Tic. A.Ş.  
Temsilcisi: Av. M. Toğan TURAN, Derya GENÇ  
Orjin Maslak, Eski Büyükdere Cad. No:27 K:11 Maslak 34398,  
İstanbul
- Şa-Ra Enerji İnşaat Tic. ve San. A.Ş.  
Temsilci: Doç. Dr. Aydın ÇELEN  
Meksika Cad. 19/11 Çankaya, Ankara
- Yimtaş Mühendislik İnşaat Taah. Turz. Metal San. ve Tic. A.Ş.  
Temsilcisi: Dr. Hamdi PINAR  
Tepe Prime B Blok No: 104 Mustafa Kemal Mah. Dumlupınar  
Bulvarı 266B 06510 Çankaya, Ankara

- (1) **E. DOSYA KONUSU: Çelik Otokorkuluk ve Yol Güvenlik Sistemleri Derneğine üye teşebbüslerin ve bazı iştiraklerinin ihalelere danışıklı teklif vermek ve fiyat belirlemek suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal ettikleri iddiası.**
- (2) **F. İDDİALARIN ÖZETİ:** Başvuruda özetle; Çelik Otokorkuluk ve Yol Güvenlik Sistemleri Derneğine (TOD) üye teşebbüslerin ve bazı iştiraklerinin ihalelere danışıklı teklif vermek ve fiyat belirlemek suretiyle 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'u (4054 sayılı Kanun) ihlal ettikleri, salt kamu ihaleleriyle işleyen pazarda dernek kurulmasının şüphe çekici bir durum olduğu, dernek aracılığı ile söz konusu teşebbüslerin 2015 yılı sonu ve 2016 yılını kapsayan dönemdeki kamu ihalelerinde rekabetçi hareket etmeyerek, ihale paylaşımı ve fiyat belirleme gibi ağır rekabet ihlallerini gerçekleştirdiği ifade edilmiş, 4054 sayılı Kanun kapsamında gerekli işlemlerin yapılması talep edilmiştir. Şikâyet başvurusunda, 03.07.2014 tarihinde Ankara'da kurulan TOD'un, Alka San. İnş. ve Tic. A.Ş. (ALKA), Çepaş Galvaniz Demir Çelik Madencilik İnşaat Nakliye Tic. ve San. A.Ş. (ÇEPAŞ), Kisan İnşaat Mühendislik San. ve Tic. A.Ş. (KİSAN), Kiraç Galvaniz A.Ş. (KIRAÇ), Yimtaş Mühendislik İnşaat Taah. Turz. Metal San. ve Tic. A.Ş. (YİMTAŞ) ve Şa-Ra Enerji İnşaat Tic. ve San. A.Ş. (ŞA-RA) olmak üzere altı üyesi bulunduğu; buna ek olarak pazarda Metin GÖKTAŞ isimli şahıs şirketinin faaliyet gösterdiği ve yine pazarda faaliyet gösteren Hanlı İnşaat San. Taah. Ltd. Şti.'nin (HANLI İNŞAAT) KİSAN tarafından, AE Taahhüt Nakliyat İnş. San. Tic. A.Ş.'nin (AE TAAHHÜT) ALKA tarafından, Mekikler İnşaat Mühendislik Mimarlık Proje Eğitim Hizmetleri ve Tic. Ltd. Şti.'nin YİMTAŞ tarafından kontrol edildiği, yukarıda sayılan teşebbüslerin 2015 yılı sonu ve 2016 yılını kapsayan dönemde 4054 sayılı Kanun'u ihlal ettikleri belirtilerek, rekabetin kısıtlandığının ileri sürüldüğü çeşitli ihalelere ilişkin rakamsal veriler paylaşılmıştır.
- (3) **G. DOSYA EVRELERİ:** Rekabet Kurumu kayıtlarına 05.12.2016 tarih ve 7026 sayı ile giren ve yukarıda özetlenen başvuru üzerine hazırlanan 26.12.2016 tarih ve 2016-5-44/İİ sayılı rapor Rekabet Kurulunun (Kurul) 05.01.2017 tarihli toplantısında görüşülerek 17-01/6-M sayı ile iddialar hakkında önaraştırma yapılmasına karar verilmiştir.
- (4) Kurul kararı uyarınca TOD, ALKA, ÇEPAŞ, KIRAÇ, KİSAN, ŞA-RA, YİMTAŞ ve Antakya Galvaniz Metal San. Tic. Ltd. Şti. (ANTAKYA GALVANİZ) hakkında yürütülen önaraştırma kapsamında; 01.03.2017 tarihinde TOD, ALKA, ÇEPAŞ, KIRAÇ, KİSAN, ŞARA ve YİMTAŞ'ta yerinde incelemeler yapılmış ve 10.03.2017 tarihinde 3164 sayı ile taraflardan bilgi talep edilmiştir. Talep edilen bilgilere istinaden ŞA-RA'dan gelen cevap 17.03.2017 tarih ve 1846 sayı ile, ÇEPAŞ'tan gelen cevap 17.03.2017 tarih ve 1845 sayı ile, KİSAN'dan gelen cevap 20.03.2017 tarih ve 1900 sayı, 24.03.2017 tarih ve 2036 sayı ile, YİMTAŞ'tan gelen cevap 20.03.2017 tarih ve 1898 sayı ile, ANTAKYA GALVANİZ'den gelen cevap 20.03.2017 tarih ve 1895 sayı ile, ALKA'dan gelen cevap 21.03.2017 tarih ve 1919 sayı ile, KIRAÇ'tan gelen cevap 27.03.2017 tarih ve 2131 sayı ile Rekabet Kurumu kayıtlarına intikal etmiştir. 20.03.2017 tarihinde TOD'da Yönetim Kurulu Başkanı (...) ile görüşme gerçekleştirilmiştir.
- (5) Önaraştırma sonucunda hazırlanan 28.03.2017 tarih ve 2016-5-44/ÖA sayılı önaraştırma raporu, Kurul'un 06.04.2017 tarihli toplantısında görüşülmüş ve 17-12/150-Mİ tarihli Kurul kararı ile ek çalışma yapılmak üzere ilgili dosyanın Kurul gündeminde incelemeye alınmasına karar verilmiştir. Konu bilahare Kurul'un, 27.04.2017 tarihli toplantısında görüşülerek 17-14/208-M sayı ile; otokorkuluk üretim ve satış pazarında faaliyet gösteren TOD, ALKA, ÇEPAŞ, KIRAÇ, KİSAN, ŞA-RA, YİMTAŞ ve ANTAKYA GALVANİZ hakkında 4054 sayılı Kanununun 41. maddesi uyarınca soruşturma açılmasına karar verilmiştir.

- (6) Soruşturma bildirimi 15.05.2017 tarih ve 5889 sayılı yazı ile tüm taraflara gönderilmiştir. Soruşturma taraflarından ŞA-RA'nın birinci yazılı savunması 14.06.2017 tarih ve 4216 sayı ile, ANTAKYA GALVANİZ'in birinci yazılı savunması 14.06.2017 tarih ve 4197 sayı ile, YİMTAŞ'ın birinci yazılı savunması 15.06.2017 tarih ve 4246 sayı ve 20.06.2017 tarih ve 4372 sayı ile, ALKA'nın birinci yazılı savunması 15.06.2017 tarih ve 4217 sayı ile, TOD'un birinci yazılı savunması 15.06.2017 tarih ve 4234 sayı ile, ÇEPAŞ'ın birinci yazılı savunması 15.06.2017 tarih ve 4238 sayı ile, KIRAÇ'ın birinci yazılı savunması 15.06.2017 tarih ve 4235 sayı ile ve KİSAN'ın birinci yazılı savunması 16.06.2017 tarih ve 4272 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.
- (7) Soruşturma sürecinde 15.08.2017 tarihinde KIRAÇ ve ANTAKYA GALVANİZ'de, 19.09.2017 tarihinde ALKA'da, 20.09.2017 tarihinde KİSAN ve YİMTAŞ'ta yerinde inceleme yapılmıştır. 27.07.2017 tarihinde Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı ve Program İzleme Dairesi Başkanlığı ile görüşme yapılmış ve bilgi talep edilmiştir. 10.08.2017 tarihinde Karayolları 4. Bölge Müdürlüğü ile görüşülmüştür. Ayrıca 29.09.2017 tarihinde (...) ve (...) ile görüşülmüştür.
- (8) ŞA-RA, KİSAN ve KIRAÇ için hazırlanan iktisadi analiz raporu söz konusu teşebbüsler tarafından Rekabet Kurumu kayıtlarına sırasıyla 11.08.2017 tarih ve 5779 sayı, 17.08.2017 tarih ve 5924 sayı, 16.08.2017 tarih ve 5918 sayı ile sunulmuştur.
- (9) Diğer yandan yürütülen soruşturma sürecinde soruşturma taraflarından, Kamu İhale Kurumundan, KGM'den, Ereğli Demir ve Çelik Fab. T.A.Ş.'den (ERDEMİR) bilgi talep edilmiştir. Talep edilen bilgiler Kamu İhale Kurumu tarafından 12.10.2017 tarih ve 7266 sayı ile ERDEMİR tarafından 13.10.2017 tarih ve 7373 sayı ile, ÇEPAŞ tarafından 09.10.2017 tarih ve 7162 sayı, 20.10.2017 tarih ve 7585 sayı ile, ALKA tarafından 11.10.2017 tarih ve 7212 sayı, 19.10.2017 tarih ve 7532 sayı ile, KIRAÇ tarafından 13.10.2017 tarih ve 7336 sayı ile, ŞA-RA tarafından 13.10.2017 tarih ve 7371 sayı ile, KİSAN tarafından 16.10.2017 tarih ve 7438 sayı ile, ANTAKYA GALVANİZ tarafından 20.10.2017 tarih ve 7589 sayı ile ve YİMTAŞ tarafından 23.10.2017 tarih ve 7651 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal ettirilmiştir.
- (10) 18.08.2017 tarihli ve 2016-5-44/BN-1 sayılı Bilgi Notu Kurulun 07.09.2017 tarihli toplantısında görüşülerek 17-28/468-M sayılı karar ile soruşturmanın süresinin, ilk altı aylık sürenin bitiminden itibaren altı ay uzatılmasına karar verilmiştir. Soruşturma süresinin uzatılmasına ilişkin Kurul kararı 08.09.2017 tarih ve 11287 sayı ile TOD'a, aynı tarihli olmak üzere 11286 sayı ile ALKA'ya, 11285 sayı ile ÇEPAŞ'a, 11283 sayı ile KIRAÇ'a, 11278 sayı ile YİMTAŞ'a, 11280 sayı ile ANTAKYA GALVANİZ'e, 11284 sayı ile KİSAN'a ve 11282 sayı ile ŞA-RA'ya bildirilmiştir.
- (11) Soruşturma sürecinin devamında soruşturma taraflarından ek bilgi talep edilmiş ve tüm bilgi talepleri teşebbüslerce karşılanmıştır. KGM Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığından ek bilgi talep edilmiş olup, talep edilen bilgiler Kurum kayıtlarına intikal etmiştir. TOD üyesi olmayan sektördeki diğer oyunculardan talep edilen bilgiler, Kurum kayıtlarına intikal etmiştir. (...) Trafik Güvenliği ve Çarpışma Testleri Uzmanı (...)’dan, otokorkuluk sistemleri ve ilgili pazar hakkında bilgi talep edilmiş, gelen cevap kayıtlara intikal etmiştir. 19.03.2018 tarihinde ŞA-RA'da, 20.03.2018 tarihinde ÇEPAŞ'da yerinde inceleme yapılmıştır.
- (12) Ekonomik Analiz ve Araştırma Dairesi Başkanlığının görüşü 13.04.2018 tarihinde hazırlanmıştır.
- (13) Yürütülen soruşturma ile ilgili olarak hazırlanan 27.04.2018 tarih ve 2016-5-44/SR sayılı Soruşturma Raporu ve ekleri, 4054 sayılı Kanun'un 45. maddesi gereğince Kurul üyeleri ile soruşturma taraflarına tebliğ edilmiş ve soruşturma tarafı teşebbüslerin ikinci

yazılı savunmaları talep edilmiştir. Soruşturma taraflarının yazılı savunmalarını sunmaları için Kanun tarafından verilen süreler tebellüğ tarihinden itibaren başlamıştır. Soruşturma taraflarından ŞA-RA, YİMTAŞ, ANTAKYA GALVANİZ, KIRAÇ, ALKA, KİSAN, YİMTAŞ 4054 sayılı Kanun'un 42. maddesi hükmüne istinaden süre uzatımı talebinde bulunmuş olup bu talepler Kurul tarafından uygun görülmüştür.

- (14) Soruşturma taraflarının ikinci yazılı savunmaları yasal süresi içerisinde Kurum kayıtlarına intikal etmiştir. 4054 sayılı Kanun'un 45. maddesinin ikinci fıkrası uyarınca hazırlanan 13.07.2018 tarih ve 2016-5-044 sayılı Ek Görüş TOD, KIRAÇ, ALKA, ÇEPAŞ, KİSAN, ANTAKYA, ŞA-RA tarafından 18.07.2018, YİMTAŞ tarafından 24.07.2018 tarihinde tebellüğ edilmiştir. Soruşturma taraflarından ALKA, KİSAN, ÇEPAŞ, ŞA-RA, YİMTAŞ ve ANTAKYA GALVANİZ üçüncü yazılı savunmaları için Kanun'un 42. maddesi hükmüne istinaden süre uzatımı talebinde bulunmuş olup bu talepler Kurul tarafından uygun görülmüştür.
- (15) TOD ve KIRAÇ'ın üçüncü yazılı savunmaları 08.08.2018 tarihinde, ANTAKYA GALVANİZ'in üçüncü yazılı savunması 06.09.2018 tarihinde, KİSAN'ın üçüncü yazılı savunması 14.09.2018 tarihinde, ALKA ve ÇEPAŞ'ın üçüncü yazılı savunmaları 17.09.2018 tarihinde, YİMTAŞ ve ŞA-RA'nın üçüncü yazılı savunmaları 20.09.2018 tarihinde yasal süresi içerisinde Kurum kayıtlarına intikal etmiştir. Bu çerçevede, YİMTAŞ ve ŞA-RA'nın üçüncü yazılı savunmalarının Kuruma ulaştığı tarih esas alınarak, soruşturma safhası 20.09.2018 tarihinde tamamlanmıştır.
- (16) ANTAKYA GALVANİZ ikinci yazılı savunmasında; TOD, ŞA-RA, YİMTAŞ, ÇEPAŞ, ALKA, KİSAN ve KIRAÇ üçüncü yazılı savunmalarında sözlü savunma yapılması talebinde bulunmuşlardır. 24.09.2018 tarih ve 2016-5-44/BN-10 sayılı Bilgi Notu Kurul'un 01.10.2018 tarih ve 18-36/581-M sayılı toplantısında görüşülerek 13.11.2018 tarihinde sözlü savunma toplantısının yapılmasına karar verilmiştir. 13.11.2018 tarihinde yapılan sözlü savunma toplantısının ardından Kurul, 22.11.2018 tarihli toplantısında, 18-44/702-344 sayı ile nihai kararını vermiştir.
- (17) **H. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** Soruşturma Raporu'nda;
- a. TOD'un kuruluşunda, diğer faktörlere ilave olarak KGM'nin, "teşebbüslerce ortak ürün geliştirilmesi" konusundaki yönlendirici yaklaşımının etkili olduğu; bu kapsamda, TOD üyesi teşebbüslerce ortak ürün geliştirilmesi maksadıyla "ortak ürün havuzu" adı altında bir Taahhütname imzalandığı; bununla birlikte söz konusu Taahhütname'nin uygulamaya geçirilemediği,
- b. Akabinde ise TOD'un, sektör genelinde ortak ürün geliştirilmesi amacından uzaklaşarak, üye teşebbüslerin ticari faaliyetlerinin koordinasyonunu sağlayan bir platforma dönüştüğü ve üyeler arasında çeşitli anlaşmaların imzalanmasına zemin hazırladığı; bu çerçevede:
- TOD üyeleri KIRAÇ, YİMTAŞ, ŞA-RA ve KİSAN'ın İtalya'da yerleşik TSL S.r.l (TSL) şirketiyle, otokorkuluk tasarımı anlaşması yaptığı,
  - Aynı teşebbüslerin, yine İtalya'da yerleşik Aisico S.r.l. (AISICO) şirketiyle, otokorkuluk çarpışma testi ve belgelendirme konularında işbirliği anlaşmaları akdettikleri,
  - Bilahare TOD üyeleri KIRAÇ, YİMTAŞ, ŞA-RA ve KİSAN'ın, ANTAKYA GALVANİZ ile Üretim Lisansı Sözleşmesi'ni imzaladığı,

- TOD üyelerinin, üretim maliyetleri içerisinde önemli bir yeri olan sac alımında ortak hareket ettikleri ve bu çerçevede toplu ihtiyaç listesi paylaşmak yoluyla ERDEMİR'den ortak alım yoluna gittikleri,

- c. 4054 sayılı Kanun ve bu kanuna dayanılarak çıkarılan ikincil mevzuat kapsamında, "yatay işbirliği" olarak değerlendirilen söz konusu anlaşmalara, Kanun'un 5. maddesinde belirlenen şartları sağlamamaları nedeniyle muafiyet tanınamayacağı,
- d. Şeklen bakıldığında, söz konusu anlaşmaların münferit olarak ele alınabileceği izlenimi oluşmakta birlikte; esasen üyelerin faaliyetlerinin TOD bünyesinde koordine edilmesi sonucunda ortaya çıkan bir anlaşmalar bütünü olarak değerlendirilmeleri gerektiği,
- e. Bu çerçevede, TOD ve TOD üyesi teşebbüslere 4054 sayılı Kanun'un 16. maddesinin üçüncü fıkrası ve "Rekabeti Sınırlayıcı Anlaşma, Uyumlu Eylem ve Kararlar ile Hâkim Durumun Kötüye Kullanılması Halinde Verilecek Para Cezalarına İlişkin Yönetmelik" uyarınca idari para cezası verilmesi gerektiği

ifade edilmiştir.

## I. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

### I.1. Hakkında Soruşturma Yürütülen Teşebbüsler

#### I.1.1. Çelik Otokorkuluk ve Yol Güvenlik Sistemleri Derneğine (TOD)

- (18) TOD 2 Temmuz 2014 tarihinde, ALKA, ÇEPAŞ, KİSAN, ŞA-RA, KIRAÇ ve YİMTAŞ firmalarının bir araya gelmesiyle Ankara'da kurulmuştur. Çelik otokorkuluk sektöründeki sorunların önüne geçmek, kaliteyi artırmak gibi amaçlar doğrultusunda kurulan derneğe son olarak ANTAKYA GALVANİZ'in üye olmasıyla üye sayısı yediye ulaşmıştır<sup>1</sup>.

#### I.1.2. Alka San. İnş. ve Tic. A.Ş. (ALKA)

- (19) ALKA, 1971 yılında Gebze'de kurulmuş olup ülkemizde otokorkuluk sektöründe faaliyete başlayan ilk firmadır. Aynı zamanda dosya konusu şikâyetle sözü edilen AE TAAHHÜT'ün de bağlı olduğu grup şirkettir. Mevcut durumda ihalelere iştiraki olan firmalar aracılığıyla katılım sağlamaktadır.

#### I.1.3. Çepaş Galvaniz Demir Çelik Madencilik İnşaat Nakliye Tic. ve San. A.Ş (ÇEPAŞ)

- (21) 2003 yılında sıcak daldırma galvaniz ve çeşitli çelik ürünler üretimi alanında hizmet vermek üzere Ankara'nın Kazan ilçesinde kurulmuş olan ÇEPAŞ, 2013 yılında çelik sektöründe faaliyet gösteren İspanya menşeli Gonvarri Grubu ile birleşmiştir. Gonvarri MS Corporate, S.L. firması ÇEPAŞ'ın hisselerinin %(...)üne sahiptir.

#### I.1.4. Kırac Galvaniz A.Ş. (KIRAÇ)

- (22) Kırac Grup bünyesinde faaliyet gösteren KIRAÇ 2006 yılında Bursa'da faaliyetlerine başlamıştır. 2010 yılında, çelik otokorkuluk sistemleri imalat ve montajını da faaliyetleri kapsamına almıştır.

#### I.1.5. Kisan İnşaat Mühendislik San. ve Tic. A.Ş. (KİSAN)

- (23) KİSAN Grup, KİSAN adı altında trafik güvenliği alanında faaliyet göstermek üzere 1988 yılında kurulmuştur. Karayollarında yol çizgi uygulamaları, trafik levhaları üretimi ve montajı ile başlamış olduğu faaliyetlerine, 2013 yılında Saferoad RRS GmbH (SAFEROAD) ile yaptığı ortaklık ile otokorkuluk imalat ve montajını da eklemiştir.

<sup>1</sup> <http://www.celikotokorkuluk.org.tr/uyelerimiz.html>

- (24) KİSAN, 2013 yılında Almanya kanunlarına göre kurulan SAFEROAD ile bir ortaklık anlaşması imzalamış ve otokorkuluk piyasasında faaliyet göstermek üzere Saferoad Kisan İnşaat ve Yol Güvenliği Ekipmanları Tic. ve San. A.Ş.'yi (SRK<sup>2</sup>) kurmuştur. SRK'nın sermayesinin %(....)'i SAFEROAD'a, %(....)'u KİSAN'a aittir. KİSAN, 2014 ve 2015 yıllarında otokorkuluk sektöründe SRK aracılığıyla faaliyet göstermiş olup, SAFEROAD Türkiye'de otokorkuluk pazarında SRK aracılığıyla olan faaliyetleri dışında faaliyet göstermemektedir.<sup>3</sup> 2015 yılı sonunda SAFEROAD, SRK'nın zarar etmesinden dolayı Türkiye otokorkuluk pazarındaki faaliyetlerini 01.01.2016 itibarıyla KİSAN'a devretmiş ve SRK'nın Türkiye'de sadece fason üretici olarak devam etmesine karar verilmiştir. SAFEROAD'un 28.09.2017 tarihinden itibaren Türkiye'de fason üretim faaliyetlerine devam etmek istememesi sebebiyle KİSAN, SAFEROAD'un SRK'daki %(....) hissesini satın almış, 26.10.2017 tarihinde ise KİSAN'ın, SRK'yi tüm aktif ve pasifleriyle birlikte bir bütün halinde devralması suretiyle, SRK, KİSAN bünyesine katılmıştır. KİSAN'ın SRK'yı devralması ve kendi bünyesinde birleştirmesi akabinde, SRK'nın ayrı tüzel kişiliği ortadan kalkmıştır.

#### **I.1.6. Şa-Ra Enerji İnşaat Tic. ve San. A.Ş. (ŞA-RA)**

- (25) 1985 yılında faaliyetlerine başlayan ŞA-RA; enerji, inşaat ve turizm alanında faaliyet gösteren firmalardan oluşan bir şirketler grubudur. Kafes ve monopol direk, çelik konstrüksiyon imalatı ve galvanizleme faaliyetleri ile Ankara Polatlı'da, direk ve çelik konstrüksiyon imalatı, bağlantı elemanı imalatı ve nakil hattı hırdavat imalatı ile de Adana'da faaliyette bulunmaktadır.

#### **I.1.7. Yımtaş Mühendislik İnşaat Taah. Turz. Metal San. ve Tic. A.Ş. (YİMTAŞ)**

- (26) 1980 yılında faaliyete başlayan YİMTAŞ, yol güvenliğini sağlayan otokorkuluk, düşey ve yatay trafik işaretleme ürünlerinin üretimini Düzce'deki 7.000 m<sup>2</sup> kapalı, 17.000 m<sup>2</sup> açık alana sahip tesisinde gerçekleştirmektedir.

#### **I.1.8. Antakya Galvaniz Metal San. Tic. Ltd. Şti. (ANTAKYA GALVANİZ)**

- (27) ANTAKYA GALVANİZ, 1996 yılında ticari hayatına başlamıştır. Antakya Galvaniz, metal sektöründeki çalışmalarından doğan galvaniz ihtiyacını kendi bünyesinde gidermek ve bölgedeki galvaniz ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla kurulmuştur.

### **I.2. İlgili Pazar**

#### **I.2.1. İlgili Ürün Pazarı**

- (28) Otokorkuluk üretim süreci, üreticiden alınan sıcak haddelenmiş rulo sacların uygun şekilde kesilmesi, dilimlenmesi, şekillendirilmesi, daha sonra galvanizlenmesi ve montaja hazır hale getirilmesi aşamalarından oluşmaktadır. Bu aşamalardan sonra, üretilen otokorkuluğun sevkiyatı yapılmakta, otokorkuluk üretici ya da alt yüklenici tarafından monte edilmektedir. Bu çerçevede ilgili ürün pazarı "çelik otokorkuluk üretim ve satış pazarı" olarak belirlenmiştir.

<sup>2</sup> Teşebbüs tarafından gönderilen cevabi yazıda yer alan kısaltma kullanılmıştır.

<sup>3</sup> KİSAN tarafından gönderilen yazıda, SRK'nın yeni kurulmuş bir şirket olmasından ve iş deneyim belgesi olmadığından dolayı, 2014 ve 2015 yılları boyunca KİSAN'ın, SRK'ya iş deneyim belgesini kullanılmak amacıyla otokorkuluk ihalelerine katıldığı, ancak, 2014 ve 2015 yıllarında KİSAN'ın katıldığı ve kazandığı ihalelerin tamamının SRK tarafından anahtar teslim şeklinde yapıldığı, KİSAN'ın bu dönemde kazandığı ihalelerin tamamını %(....) kesinti yaparak SRK'ya transfer ettiği belirtilmiştir.



## I.2.2. İlgili Coğrafi Pazar

- (29) Soruşturma tarafı teşebbüslerin tüm Türkiye çapında ihalelere katıldıkları ve bölgeler arasında rekabet koşullarını farklılaştıran unsurlar bulunmadığı dikkate alınarak, ilgili coğrafi pazar "Türkiye" olarak belirlenmiştir.

## I.3. Dosya Kapsamında Yapılan Tespitler

### I.3.1. Dosya Kapsamında Yapılan Görüşmelerden Elde Edilen Bilgiler

- (30) 27.07.2017 tarihinde KGM Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı ile yapılan görüşmede özetle aşağıda yer alan konularda bilgi edinilmiştir.
- Otokorkuluk sektöründe 10 civarında ana üretici olduğu, bunun yanı sıra piyasada ana üreticilerden mal alıp ihalelere giren 10'a yakın firma olduğunun tahmin edildiği, ana üreticilerin büyük bir kısmının Avrupa standartlarını yakalamak maksadıyla bir dernek çatısı altında bir araya geldiği,
  - 2009 yılında CE belgesi mevzuatının Resmi Gazete'de yayımlanarak 2011 yılında uygulamaya konulduğu, 04.11.2013 Karayolları Teknik Şartnamesine TS EN 1317 standardının eklendiği ve performansa dayalı sisteme geçildiği, Türk Standartları Enstitüsünün bu performansa dayalı testin yapılabileceği bir laboratuvar veya test merkezinin olmadığı,
  - Beton otokorkuluk türünün çelik otokorkuluğa rakip olamayacağı, kullanım alanlarının sınırlı olduğu, beton otokorkuluk üretim maliyetinin çelik otokorkuluğa kıyasla yüksek olduğu ancak uzun vadede çelik otokorkuluğun bakım maliyetlerinin yüksek olması nedeniyle daha maliyetli olacağı,
  - CE belgesini alamayan firmaların ihalelere ortak girişim olarak girmesi hususuna yönelik olarak; yıllık ortalama günlük trafiğine bakılarak koruyucu korkuluk tipleri seçildiği, farklı ürün grupları arasından yolu ağırlıklı olarak kullanan araç tipine göre otokorkuluk döşendiği, ilgili ürün için CE belgesine sahip olmayan teşebbüslerin o ürün için CE belgesine sahip olan teşebbüs ile ortak girişim kurmak suretiyle ihalelere girdiği,
  - TS EN 1317 teknik şartların belirlenmesi ile birlikte ürün tipinin nasıl olması gerektiği konusunda bir sınırlama getirilmediği, bununla birlikte ürün çeşitliliğinin çok olmasının uzun vadede bakım onarım sorunlarına neden olabileceği, dolayısıyla rekabeti artırmak için ürün çeşitliliğini azaltmak istedikleri, bu konuda üreticilerin de talebi olduğu,
  - Yaklaşık maliyetler belirlenirken birim fiyatların Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından ilan edilen rayıçlar üzerinden hesaplandığı, maliyet kalemlerinin bütün bileşenleri ile birlikte yayımlandığı,
  - 2014-2016 yılları arasında birim fiyatların düşüş gösterdiği, ancak fiyatlardaki bu düşüşün piyasadaki reel verilerle açıklanamadığı, 2014 yılından 2016 yılına kadar birim çelik fiyatlarının düzenli bir şekilde düşmesine rağmen piyasaya döviz ile giren çeliğin fiyatlarının sürekli bir şekilde TL bazında arttığı, bu durumun da tenzilat oranlarına yansdığı, birim fiyatların da bu rayıçlar üzerinden belirlenmesi nedeniyle 2016 yılındaki birim fiyatların düştüğü ifade edilmiştir<sup>4</sup>.

<sup>4</sup>Yapılan görüşmede ayrıca, bazı ihalelerde fiyat farkı ödenebileceği, bazılarında ise ödenmeyebileceği, bunun yüklenicinin enflasyona karşı korunması maksadıyla yapıldığı, Türkiye İstatistik Kurumunun (TÜİK) belirlediği endekslerin ihalenin çıkıldığı tarihte temel alındığı ve hak edilecek güncel endeks verilerine göre fark oluşursa fiyat farkı verilebileceği veya kesilebileceği ifade edilmiştir. Ayrıca, KGM Program İzleme Dairesi Başkanlığı ile yapılan görüşmede ise konuya ilişkin olarak; ödemelerin aylık

- (31) 27.07.2017 tarihinde KGM Program İzleme Dairesi Başkanlığı ile yapılan görüşmede özetle aşağıda yer alan konularda bilgi edinilmiştir.
- Çelik otokorkuluk yapım ihalelerinde yaklaşık dört yıl önce performansa dayalı sisteme geçildiği, KGM bünyesindeki ihalelerin performansa dayalı teknik şartnamelere ve esasen 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu'na uygun bir şekilde açık usulde yapıldığı, istekli her teşebbüsün ihalelere girebileceği,
  - İhalelerle ilgili teknik şartnamelerin Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı tarafından hazırlandığı, bahse konu çelik otokorkuluk ihalelerine yalnızca üretici olan firmaların değil, benzer iş tanımına bağlı olarak montaj yapan yol yapım müteahhitlerinin de katılabildiği,
  - Rayiçlerin belirlenmesinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığının yetkili olduğu, buradan alınan rayiçler vasıtasıyla KGM Program İzleme Dairesi Başkanlığı tarafından pozların (iş kalemlerinin) birim fiyatlarının tespit edildiği, Çevre ve Şehircilik Bakanlığının rayiçleri yayımlama tarihine bağlı olarak birim fiyatların yayımlanma tarihlerinin değişebildiği,
  - Yaklaşık maliyetin belirlenen birim fiyatlara göre hesaplandığı, çıkılan ihalelerde kurlardan, maliyet kalemlerindeki artış gibi sebeplerden dolayı fiyat farkı oluşabileceği, özellikle 2016 yılında birim fiyatların piyasa fiyatlarının altında kalmış olabileceği, 2016 yılına has olan bu durumun çeliğin dövize duyarlılığından kaynaklanabileceği ifade edilmiştir.
- (32) 10.08.2017 tarihinde Karayolları 4. Bölge Müdürlüğü ile yapılan görüşmede özetle aşağıda yer alan konularda bilgi edinilmiştir:
- Ülke genelinde 17 bölge müdürlüğü bulunduğu, büyük çaplı projelerde ve yapı-ışlet-devret projelerinde ihaleyi KGM'nin yaptığı,
  - Kamu ihale mevzuatına göre yaklaşık maliyet oluşturulduğu, yaklaşık maliyete göre birim fiyat tarifelerinin hazırlanıp ilana çıkıldığı, ne tip bir otokorkuluk yapılacağı bilgisi ile miktarının da bu ilanda yazılı olduğu,
  - Herhangi bir kamu kurumunda yaklaşık maliyetin olmaması ve pozla ilgili birim fiyatın bulunmaması halinde piyasa araştırması yapıldığı, otokorkuluk firmalarının satış fiyatlarına bakıldığı,
  - Karayollarının yayımladığı birim fiyatlara göre yaklaşık maliyet hesaplanırken yüklenici için %25 kar marjı katıldığı,
  - Kendilerinin yaklaşık maliyeti güncelleme yetkilerinin olduğu,
  - Birim fiyatların bulunabilir değerler olduğu, bu sebeple piyasadaki oyuncuların ihaleye ilişkin yaklaşık maliyeti net olarak olmasa da yaklaşık olarak hesaplayabildiği,
  - Teknik şartnamenin KGM tarafından düzenlendiği, yaklaşık maliyet tespit edildikten sonra ihalelere teklif verildiği, bir teşebbüsün niyeti olursa bunu kolayca

---

yapılan imalatta isteklinin teklif fiyatları üzerinden hesaplanan tutar üzerinden yapıldığı, fiyat farkının da sözleşmedeki tutar esas alınarak hesaplandığı TÜİK'in yayımlamış olduğu endekslerden işçilik, akaryakıt, çimento, makine ve diğer kalemlerindeki ihalenin yapıldığı tarih itibarıyla temel endeksin baz alınarak ve hak edişin ödeme dönemindeki güncel TÜİK endeksi ile hesaplanan fiyat farkının tespit edildiği belirtilmiştir.



kötüye kullanıp sınır fiyatı yükseltebileceği, Kanunen ihale günü yaklaşık maliyetin açıklandığı,

- Firmaların tekliflerini kamu ihale mevzuatına uygun olarak atmadıkları, sınır değeri tespit edebilmek için başka firmaların tekliflerini öğrenmeye çalıştıkları,
- İhalelerde tekliflerin kamu ihale mevzuatına göre değerlendirildiği,
- Kendileri tarafından hazırlanan yaklaşık maliyete göre Elektronik Kamu Alımları Platformu (EKAP) sistemi tarafından sınır değer belirlendiği, kamu ihale mevzuatına göre yaklaşık maliyetin %120'sinin üstü ve %40'ının altının sınır değer hesabına katılmadığı,
- Sınır değer altında kalanların sorgulamaya girdiği, sınır değer üstünde olanlar içerisinde en düşük olanın ihaleyi kazandığı, ihaleye giren firmaların teklifine göre sınır değer oluştuğu,
- İki yıl önce yapılan bir ihalede tenzilat oranı %20 civarında iken, yakın zamanda gerçekleşen bir ihalede tenzilat oranının %50'lere vardığı ve ihalenin iptal edildiği,
- Yalnızca çelik otokorkuluk firmalarının katılabildiği ihalelerde aynı iş için yüksek fiyat verilirken, başka bir işin parçası olduklarında fiyatların düşük tutulabilmesinin şüphe uyandırdığı, örneğin bir işin iptalinden iki ay sonra tekrar ihaleye çıktığı, miktardan kaynaklı yaklaşık maliyette artış yaşanmış olmasına rağmen, bir firmanın daha uygun teklif verebildiği,
- Sacda ve dövizde yaşanan değişikliklerin firmaların maliyetlerini, haliyle kısımlı etkilemiş olabileceği, maliyetin %50'sini sacın oluşturduğu, ERDEMİR'in sacı ABD Doları üzerinden satmasının firmaları zorladığı,
- 2014 yılı sonu ile 2015 yılı başı döneminde, otokorkuluğa yeni bir standart getirildiği, TSE'nin getirdiği sistem ile önceden Karayollarının kullandığı gibi tek tipe izin verilmediği, bu sistem ile aranan belgelerin derneklerdeki firmaların ellerinde olduğu, diğer firmaların bu belgeden kaynaklı ihalelere pek giremedikleri,
- Belgenin sözleşmeden önce istenmesinin doğru bir sistem olmadığı, ihaleden yani sözleşmeden önce istenince diğer firmaların ihalelere giremedikleri, bu konuda çok şikâyetler geldiği, "sözleşmeden önce" ibaresinin kaldırılmasına ilişkin kendilerinin de talebi olduğu, artık sistemin değiştiği ve imalat aşamasında belgenin olmasının yeterli görüldüğü, böylece piyasada rekabetin arttığı ifade edilmiştir.

(33) 29.09.2017 tarihinde (.....) ile yapılan görüşmede, teşebbüs yetkililerince aşağıda yer alan konularda bilgi verilmiştir.

- KGM'nin istediği çarpışma testini yaptırmanın çok pahalı olduğu ve istenilen belgenin kendilerinde olmadığı,
- CE belgesi şartı aranmasının, bu belgeye sahip olan çok az sayıdaki teşebbüsü avantajlı konuma getirdiği, soruşturma tarafı olan teşebbüslerin hepsinin bir kooperatif oluşturduğu ve tüm ihaleleri onların aldığı, KGM'nin de bu durumdan memnun olmadığı,
- (.....), bununla birlikte, istenirse Türkiye'de de bu çarpışma testlerinin daha uygun koşullarla yapılabileceğinin düşünüldüğü ifade edilmiştir.

(34) 29.09.2017 tarihinde (.....) ile yapılan görüşmede teşebbüs yetkilileri; teşebbüsün iki yıldır otokorkuluk ihalelerine girmediğini, iş yoğunluğundan dolayı otokorkuluk işi almadıklarını, otokorkuluk işi yaptıkları zaman CE belgesi almalarının gerektiği ve CE

belgesini yüksek meblağlar ödeyerek aldıklarını, otokorkuluk ihalelerinde danışıklı teklif verildiğini düşünmediklerini, en azından kendilerinin yer aldığı dönemde böyle bir durumun olmadığını düşündüklerini belirtmişlerdir.

### **I.3.2. Dosya Kapsamında Yazılı Bilgi Talebi Yoluyla Elde Edilen Bilgiler**

#### **I.3.2.1. KGM'den Gelen Cevabi Yazı Neticesinde Elde Edilen Bilgiler**

(35) KGM tarafından gönderilen ve Rekabet Kurumu kayıtlarına 28.08.2017 tarih ve 6208 sayı ile giren yazıda yer alan bilgiler özetle şu şekildedir:

- KGM sorumluluğunda bulunan yollarda, yatırım planları ve bütçe imkânları dâhilinde, yıllık ortalama 2400-2500 km yeni otokorkuluk; trafik kazaları sonucu çarpmalara bağlı olarak ise tamir ve bakım amaçlı 500-600 km otokorkuluk onarımı yapılmaktadır. KGM dışında belediyeler, valilikler gibi diğer kamu ve kuruluşlarının sorumlu olduğu yollarda da otokorkuluk yapım, bakım ve onarım faaliyetleri yürütülmektedir. Sorumluluklarında olan yollarda her sene Bölge Müdürlüğü başına yaklaşık 20 ilâ 70 km uzunluğunda otokorkuluk hasar görmektedir. Hasarlanan otokorkuluk miktarı yolun trafik hacmi, yol geometrisi ve taşıt kompozisyonuna bağlı olarak bölgeler arasında farklılık göstermektedir. Hasarlı otokorkuluklar Bölge Müdürlükleri tarafından çıkılan bakım onarım ihaleleri ile her sene onarılmaktadır.
- KGM'nin bilgisi dahilinde çelik otokorkuluk sektöründe imalat yoluyla faaliyet gösteren firmalar; Akpar Galvaniz İth. İnş. San. ve Tic. A.Ş. (AKPAR), ALKA, ANTAKYA GALVANİZ, ÇEPAŞ, ETA77, Galmetsan Galvanizli Metaller Çelik Konst. San. ve Tic. Ltd. Şti. (GALMETSAN), Güneydoğu Galv. Taah. San. ve Tic. Ltd. Şti., Kaygün Enerji Çelik San. ve Tic. A.Ş. (KAYGÜN), KIRAÇ, KİSAN, MGS Merkez Galvaniz San. ve Tic. Ltd. Şti. (MGS MERKEZ), Mina Galvaniz San. ve Tic. A.Ş. (MİNA GALVANİZ), Şam İnş. San. ve Tic. A.Ş. ve YİMTAŞ'tır.
- Otokorkuluk sisteminin KGM'nin sorumluluğunda olan yol ağlarında inşa edilebilmesinde izlenen süreç şu şekildedir: kendileri tarafından hazırlanan "Otokorkuluk Kullanım ve Seçim Kriterleri ile Engelleme Düzeyine Karar Verme Akış Diyagramı"nda belirtilen hususlar doğrultusunda, Bölge Müdürlükleri tarafından otokorkuluk ihtiyacı olan kesimler belirlenir ve itinerer oluşturulur. Bölge Müdürlüklerince belirlenen kesimlere Kamu İhale Mevzuatı dâhilinde otokorkuluk yapım ihalesine, hasar görmüş otokorkuluklar için ise bakım-onarım ihalelerine çıkılır, ihaleler 18 ayrı Bölge Müdürlüğü tarafından açık ihale olarak ihale edilir.
- KGM tarafından, her yıl güncellenmek suretiyle 1 Ocak gününden itibaren geçerli olan Birim Fiyat Kitabı yayımlanır. Birim fiyat bileşenlerinde bulunan otokorkuluk sistemini oluşturan ray, dikme, takoz, civata vb. tüm ana malzemelerin zati bedelleri ile akaryakıt, işçilik, nakliye, yükleme ve boşaltma vb. işlemlerinin fiyatları, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından belirlenen ve her yıl güncellenen "İnşaat ve Tesisat Birim Fiyat Kitabı"nda açıklanan rayiçler esas alınarak hesaplanır.
- Otokorkuluk maliyetini belirleyen unsurların başında malzeme girdisi gelmekte, bunu makine-ekipman, yakıt ve işçilik takip etmektedir. Otokorkuluk sistemlerinin en önemli girdisi 3-5 mm'lik sac olup, asıl maliyetin çoğunluğunun sac oluşturmaktadır. 3-5 mm'lik sacın kg fiyatı Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın belirlediği rayiç fiyat yıllar itibarıyla şu şekilde değişmiştir: 2012 yılında 1,29 TL/kg; 2013 yılında 1,17 TL/kg; 2014 yılında 1,38 TL/kg; 2015 yılında 1,50 TL/kg; 2016 yılında 1,05 TL/kg; 2017 yılında 1,76 TL/kg.

- 2016 yılı içerisinde gerçekleştirilen otokorkuluk ihalelerindeki tekliflerde oluşan tenzilatların düşük oranlarda olmasının temel sebebi 2016 yılı Malzeme Rayiç Fiyatlarının önceki yıllara göre düşük olmasına karşılık piyasadaki mevcut sac fiyatlarının yüksek olmasıdır.
- Pozlar, Çevre ve Şehircilik Bakanlığının belirlediği rayiçler üzerinden hesaplanmaktadır. Otokorkuluk birim fiyatı analiz hesaplarında kullanılmakta olan 04.710/R07 Rayiç nolu Çevre ve Şehircilik Bakanlığının rayici olan 3.00-4.99 mm sıcak haddelenmiş asitlenmiş sacın (her ebatta) fiyatı 2015 yılında 1,50 TL/kg iken 2016 yılında 1,05 TL/kg olarak açıklanmıştır.  $(1,50-1,05)/1,50 = 0,45/1,50 = 0,30$ ; rayiç malzeme fiyatındaki bu %30 düşüş yaklaşık maliyetin hesaplanmasında kullanılan otokorkuluk yapım birim fiyatlarını takriben %15 oranında düşürmüştür. Örneğin 2015 yılında "HI Engelleme Düzeyine Sahip Tek Taraflı Otokorkuluk Sistemi Yapılması" işinin toplam ihale birim fiyatı 69,55 TL iken, 2016 yılında "1-11 Engelleme Düzeyine Sahip Tek Taraflı Otokorkuluk Sistemi Yapılması" işinin toplam ihale birim fiyatı 58,20 TL olmuştur. Buradaki düşüş oranı ise  $(69,55-58,20)/69,55 = 11,35/69,55 = 0,16$  olarak gerçekleşmiştir.
- ERDEMİR'in 03.02.2017 sayılı yazısında da görüleceği üzere Ocak 2016 tarihinde 325 ABD Doları/ton olan fiyat, Ocak 2017 tarihinde 530 ABD Doları/ton olarak gerçekleşmiştir. Bu tarihler arasında dövizin TL karşısındaki dalgalanmaları da ayrıca olumsuz yönde geliştirmiştir.
- Genel Müdürlüğün yol ağında kullanılacak olan otokorkulukların performans sınıfı, çalışma genişliği ve çarpma şiddeti seviyesi "Otokorkuluk Kullanım ve Seçim Kriterleri ile Engelleme Düzeyine Karar Verme Akış Diyagramı"nda belirtilen hususlar doğrultusunda seçilmektedir. 08.09.2002 tarih ve 24870 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan, Yapı Malzemeleri Yönetmeliği'nde tanımlanan "Teknik Şartnameler"e ilişkin olarak, "Yapı Malzemeleri Yönetmeliği (89/106/EEC) kapsamında Uygulanacak Teknik Şartnamelerin Yayımlanması Hakkında Tebliğ"e göre; TS EN 1317 no'lu standardın mecburi uygulama tarihi 01.01.2011 olup, bu tarihten itibaren üretici firmalar anılan standart kapsamında çarpma testi olan CE belgeli ürünleri kullanmak zorundadır. Söz konusu standartlar kapsamında sertifika edinme şartları TS EN 1317-2'de belirtilmiş olup, teşebbüslerce sertifikaya sahip olunması sürecinde hukuki ve fiili bir engel bulunmadığı değerlendirilmektedir.
- Teşebbüslerin AR&GE çalışmaları doğrultusunda, TS EN 1317 standardı kapsamında, aynı performans değerlerine sahip farklı ürünler bulunmaktadır. İhaleler bünyesinde, mevzuata uygun olarak en ekonomik teklif kapsamındaki ürünler tercih edilmektedir. Ayrıca, TS EN 1317 standartları doğrultusunda ihale kapsamında ihtiyaç duyulan otokorkuluk sistemleri içerisinde söz konusu sistemleri olmayan firmalar diğer firmalarla ortak girişim kurabilmektedir.
- Son olarak yazıda, Genel Müdürlüğün kayıtlarında firmalarca ortak ürün geliştirilmesi çalışmalarına yönelik bilgi belge bulunmadığı ifade edilmiştir.

### 1.3.2.2. Sektör Hakkında Edinilen Genel Bilgiler

- (36) Dosya kapsamında, otokorkuluk sistemleri hakkında daha ayrıntılı ve teknik bilgi alabilmek adına (.....) Trafik Güvenliği ve Çarpışma Testleri Uzmanı (.....)'dan bilgi talebinde bulunmuştur. Rekabet Kurumu kayıtlarına 22.03.2018 tarih ve 2401 sayılı yazı ile giren cevabi yazıda özetle; idarelerin 01.01.2011 tarihinden itibaren Avrupa Birliği müktesebatı gereği otokorkuluk ihalelerinde CE belgesi istemeye başladıkları, performansa dayalı sistemden kastın herhangi bir otokorkuluk tasarımının çarpışma

testi ile performansının teyit edilmesi demek olduğu, CE belgesinin bir otokorkuluğun çarpışma testlerini başarıyla geçtiğinin ve üretici tarafından eksiksiz şekilde üretilebileceğinin bir göstergesi olduğu ifade edilmiştir.

- (37) (.....) yazısında, esasen Alman RAL ürünü olan ve 2011 öncesinde ve halen kullanımda olan RAL<sup>5</sup> ürünlerinin de (TLSP Çelik Otokorkulukları, 480 takozlu, sigma dikmeli vb.) CE belgeli ve dolayısıyla "Performansa Dayalı Tasarımlar" olduğunu, TLSP sistemlerinin Almanya tarafından geliştirilmiş, otuz yılı aşkın bir süredir güvenle kullanımda olan, güvenlik katsayısı yüksek ve dayanıklı sistemler olduğunu, Türkiye'deki tüm otokorkuluk firmaları tarafından CE belgeli olarak rahatça üretilebildiğini, bu sistemin tek dezavantajının yeni üretilmiş muadil ürünlere oranla daha ağır olması olduğunu, ancak bu durumun da ekstra trafik güvenliği sağladığını ifade etmiştir.
- (38) Bu bağlamda, büyük otokorkuluk üreticilerinin pazar payını artırmak istemesi ile yüksek maliyetli çarpışma testlerini yaptıramayacak küçük şirketlerin bu yarıştan çekilmesini sağlamak için daha güvenilir olan TLSP<sup>6</sup> sistemlerinin terk edildiğini, otokorkuluk tasarımlarının hafifletilmesinin bir yenilik ve kamu faydası sağlamadığını, aksine ciddi bir trafik güvenliği sorunu ve sistem karmaşası yarattığını, performansa dayalı ve hafif çelik otokorkulukların trafik güvenliği açısından risk oluşturduğunu, rekabet sonucu Türkiye'de zor bulunan yüksek mukavemetli çelik (S355) kullanılarak ürünlerin hafifletilip inceltirerek yapısal olarak zayıflatıldığını, bu nedenle KGM'nin yakın zamanda ürünlerin boyut ve özelliklerine sınırlama<sup>7</sup> getirdiğini ifade etmiştir.
- (39) Yazıda ayrıca, RAL ürünlerinin zaten tüm otokorkuluk üreticileri tarafından minimum maliyetle üretildiği, ürünlerde kullanılan S235 yumuşak çeliğin kolayca elde edilebildiği, TLSP ürünlerinin ekstra güvenli olduğu belirtilerek, buna karşılık yeni sistemde üreticilerin yeni tasarımlar geliştirilmesinin ülkenin döviz kaybı yaşamasına ve yerli bir test merkezi olmamasının üreticileri Avrupa test merkezlerine bağımlı hale gelmesine sebep olduğuna dikkat çekilmiştir. Çelik otokorkuluk işinde faaliyet gösteren firmalar arasındaki çekişmelerin ve ürün hafifletme yönündeki yarışın neticesinde idarelerin kilometre olarak daha fazla otokorkuluk montajı yaptığını, ancak kullanılan sistemlerin yetersiz olmasından kaynaklı olarak trafik güvenliğine olumsuz etkisi olduğu, Almanya örneğine bakıldığında Almanya'da üreticilerin kendi düşüncelerine göre tasarım yapamadıkları, otokorkuluklar için boyut ve özellik sınırlamalarının bulunduğu, örneğin tehlikeli bulunduğu için 3N tabir edilen geniş ray kullanımının yasak olduğu, Türkiye'de yeni otokorkuluk tasarımları yapılmasının şirketleri maddi açıdan zorladığı ifade edilmiştir.
- (40) Bu çerçevede, çarpışma testlerinin araçlarla yapıldığı, TS EN 1317 standardında testin detayları ve kullanılacak araç özelliklerinin belirtildiği, örneğin H2 sistemi için 13 ton ağırlığında otobüs kullanıldığı, ancak burada otobüsün nasıl seçileceğinin önem arz ettiği, TS EN 1317 standardında testte belediye otobüsü veya şehirlerarası otobüs ayrımı yapılmadığı ve İtalyan test merkezlerinin de üreticilerin isteği ile testlerde yere yakın ve süspansiyonu sert olan belediye otobüslerini kullandıkları, İtalya haricindeki test merkezlerinin araç seçimini olabilecek en olumsuz şartları düşünerek kendisinin yaptığı, bu sebeple Almanya, Fransa, İspanya, Çek Cumhuriyeti, İngiltere vb. ülkelerde de aynı tesisler bulunmasına rağmen tüm çelik otokorkulukçuların çarpışma testlerini İtalya'da yaptırdıkları, ülkemizde kullanımda olan yeni ve performansa dayalı, giderek

<sup>5</sup> İlgili yazıda RAL'in bir dernek ismi olduğu belirtilmiştir.

<sup>6</sup> İlgili yazıda TLSP'nin RAL tarafından geliştirilen çelik otokorkulukların genel adı olduğu ifade edilmiştir.

<sup>7</sup> İlgili yazıda, dikmelerin asgari 1700 mm uzunluğunda üretilmesi ve 2000 mm aralıkla çakılması, rayların kalınlaştırılması şartlarının ürünlerin daha da zayıflatılmasını engellemek için olduğu ifade edilmektedir.

hafifleyen çelik otokorkulukların bu şekilde geliştirildiği, bu sebeplerle yeni tasarımların trafik güvenliğini sağlamada yetersiz kaldığı, yerli bir test merkezi oluşturulana kadar bu yetersizliklerin belirlenmesinin oldukça zor olduğu belirtilmiştir.

- (41) Türkiye'de en fazla H1 ve H2 sınıfında ihaleye çıkıldığı, TLSP sistemlerinin zaten bu ihtiyacı karşılayacak kapasitede oldukları, her bir şirketin benzer ama detayda değişik ürünler oluşturması sebebiyle aynı performansa sahip 10 değişik tasarımın olduğu, bunun da sistem kargaşasına ve onarım ihalelerinde soruna yol açtığı, firmaların çelik otokorkuluk geliştirmesinin önünde maddi olarak zorlamalar bulunduğu, geliştirilen sistemin ağır olması durumunda rakiplerine göre ihalelerde dezavantajlı duruma düşecekleri, yarışın daha hafif ve daha az güvenli sistemler geliştirmek üzere kurgulandığı ifade edilmiştir.
- (42) Sonuç olarak, çelik otokorkuluk sürecinin 01.01.2011 tarihinden sonra idare tarafından doğru yönlendirilemediği ve büyük firmaların küçükleri pazar dışına itmesine olanak sağlandığı, karayollarımızın yol standartları (otoyol, devlet yolu, köy yolu vb.), hız limitleri, platform genişlikleri, diğer tasarım özelliklerinin aşağı yukarı aynı olmasına rağmen Bölge Müdürlüklerinin değişik özelliklerde (H1-W4, H1-W3, H1-W2 vb) otokorkuluk ihalelerine çıkararak küçük şirketlerin yarış dışında bıraktığı, bu durumda kamu yararının sağlanamadığı, TLSP sistem onarım ihalelerinde ihaleye katılan şirket sayısının yüksek olduğu, rekabet oluştuğu ve kamu yararı sağlandığı ifade edilmiştir.

### **1.3.2.3. Soruşturma Taraflarından Gelen Cevabi Yazılar Neticesinde Elde Edilen Bilgiler**

#### **1.3.2.3.1. Çelik Otokorkuluk Pazarındaki Ürün Çeşitliliğine İlişkin Görüşler**

- (43) KİSAN tarafından gönderilen yazıda, KGM'nin 2012 yılı öncesinde ağırlıklı olarak TLSP olarak bilinen otokorkuluk sistemini kullandığı, bu sistemde çarpışma test raporları ile belgelerin tüm fabrika üretim kontrollerini sağlayan üreticilere açık olduğu, performansa dayalı otokorkuluk sistemlerinde ürünlerin metre başına düşen ağırlığının TLSP sistemlerine göre oldukça düşük olduğu, bu nedenle KGM ve diğer idarelerin, 2013 yılı itibarıyla performansa dayalı otokorkuluk sistemlerini tercih ettiği ve 2013 yılı ve sonrasında otokorkuluk ihalelerinin çoğunun performansa dayalı ürünler için yapıldığı, ayrıca, TS EN 1317-5+A1 standardına geçilerek ciddi bir tasarruf elde edildiği, öte yandan her bir üreticinin ürün parçalarının farklı olması nedeniyle ihaleyi düzenleyen idarelerin ciddi sıkıntılarla karşı karşıya kaldığı, örneğin Türkiye'de her ihalede en az dört değişik güvenlik sınıfının belirlendiği, en az 8 firmanın tamamen farklı otokorkuluk sistemleri olduğu ve her otokorkuluk ürününün en az üç değişik parçadan oluştuğu düşünüldüğünde, açılan ihalelerde yaklaşık olarak en az 96 değişik otokorkuluk parçası kullanıldığının tahmin edildiği belirtilmiştir.
- (44) ŞA-RA tarafından gönderilen yazıda, çelik otokorkuluk pazarındaki eski sistemde basit otokorkuluk (ESP) ve basit mesafeli otokorkuluk sistemlerinin (EDSP) tercih edildiği, yeni performans sisteminde ise genel olarak H1, H2 ve H4b engelleme düzeyine ve W2, W3, W4, W5 çalışma genişliğine sahip sistemler için talepte bulunduğu, örneğin standart yollar için en çok H1-W4-A sisteminin talep edildiği belirtilmiştir. Ayrıca, ürün çeşitliliğinin, her bölgenin farklı özellikleri olması sebebiyle farklı özellikte sistemlerin kullanılması gerekliliğinden kaynaklandığı, dolayısıyla yol güvenliğinin sağlanması için farklı dayanımlara sahip olacak şekilde sistemin çeşitlendirilmesi gerektiği ifade edilmiştir.
- (45) ALKA tarafından gönderilen yazıda, çelik otokorkuluk yapılırken, yollarda asfalt kenarı ile şev başlangıcı veya korunması gereken yapı arasındaki mesafelerin, 0,8m-1,00 m ise W3, 1,00m-1,3m ise W4, 1,3m-1,7m ise W5 olarak adlandırıldığı, araç cinsine bağlı

olarak N2, H1, H2, H4b, yol ve köprü cinsine bağlı olarak da H1, H2, H4b şeklinde adlandırılan sistemlerin olduğu, bu 7 sistemin her birinin mevcut uygulama noktasına bağlı olarak bahsedilen üç cins çalışma genişliğinde kullanılmak zorunda olduğu, ilaveten H2 performansındaki çift taraflı otokorkuluğun da W3 ve W4 çalışma genişliğinde kullanılmak zorunda olması nedeniyle teknik olarak 23 sistemin gerektiği belirtilmiştir.

- (46) ÇEPAŞ tarafından gönderilen yazıda, otokorkuluk pazarındaki ürünlerin temel olarak aynı işlevi yerine getiren ve TS EN 1317 standardına uygun olarak performans sınıfı ile tarif edilen otokorkuluk sistemleri olduğu, öte yandan her bir üreticinin ürünlerinin farklı teknik özelliklere sahip olduğu, pazardaki ürünler temel olarak aynı işlevi görse de ray tipi, dikme tipi, takoz tipi, civata tipi, çelik kaliteleri gibi birçok yönden ürünlerin birbirinden ayrıldığı, bu nedenle çeşitli otokorkuluk sistemlerinin aynı koruma seviyesinde olmasına rağmen farklı görünümlere, farklı ray tiplerine, farklı yüksekliklere ve dikme arası mesafelere; aynı görünüme sahip olan ürünlerin de farklı çelik kalitelere, farklı bağlantı elemanlarına ve farklı çelik kalınlıklarına sahip olabildiği, farklı teknik özellikler ve uygulama türleri sebebiyle ürünlerin parçalarının söz konusu ürün tipine özgü olduğu, farklı otokorkuluk sistemlerinin parçalarının birbiri yerine kullanılması durumunda ürünlerin CE standartları dışına çıktığı ve ürünün sağladığı güvenliği sınırladığı, bu nedenle esasen aynı talep kategorisi kapsamında değişik üreticilerin ayrı tasarımlar sunabildikleri, bu çeşitliliğin pazarda birtakım sorunlara yol açtığı, bakım onarım aşamasında değişik üreticilerin birbirlerinin ürünlerine bakım ve onarım hizmeti sağlayamadıkları ve sektördeki teşebbüslerin bu safhada etkin rekabet edemedikleri ifade edilmiştir.

#### **1.3.2.3.2. İhalelerde Tercih Edilen Ürün Çeşitlerine İlişkin Görüşler**

- (47) ALKA tarafından gönderilen yazıda, TS EN 1317-5 standardına göre alınmış CE sertifikalı ürünler olmasının, ihale şartları arasında öngörülen yasal ve teknik bir zorunluluk olduğu, mesafeler, araç çeşitliliği, yol ve köprü farklılığının ürün çeşitliliğine yol açtığı, aynı standartta yol yapılması halinde ve yol standardı yükseldikçe sistem çeşitliliğinin azaldığı, üreticilerin ürünlerini akredite bir kuruluştaki TS EN 1317-2 standardına göre çarpma testlerini yaptırarak ürünün koruma derecesini belirlemek zorunda olduğu, daha sonra, üretici test raporları ile yine akredite bir kuruluşa CE sertifikası için başvurarak bu kuruluşun test raporlarını ve üreticinin üretim yerindeki denetimi sonucunda da ürünleri için CE sertifikasına sahip olduğuna ilişkin belgeleri tamamlamalarının gerektiği belirtilmiştir.
- (48) YİMTAŞ tarafından gönderilen yazıda, ihalelerde tercih edilen ürün çeşitliliğinde; imalat yapılacak yolun fiziki şartları, araç trafik yoğunluğu ve ekonomik olmasının göz önünde bulundurulduğu ifade edilmiştir.

#### **1.3.2.3.3. Ürün Geliştirilmesine ve Üreticilerin Her Bir Ürüne İlişkin Gerekli Belge ve Sertifikaya Sahip Olabilmesinin Önündeki Fiili ve Hukuki Engellere İlişkin Görüşler**

- (49) ÇEPAŞ tarafından gönderilen yazıda, otokorkuluk sektöründe gerekli CE belgesine sahip yeni bir ürün geliştirilmesinin oldukça zor bir süreç olduğu, bir ürünün öncelikle ürün tasarımının ve simülasyonunun tamamlanması gerektiği, bu safhada konusunda uzman firma bulmanın zor olduğu, zira Türkiye'de bu konuda uzman yalnızca iki firmanın bulunduğu, bu aşamanın tamamlanmasını takiben, örnek prototipinin üretilmesi ve test merkezlerine sevk edilmesi aşamasına geçildiği, bu hizmetin yurtdışından alındığı, Türkiye sınırlarında TS EN 1317 standardı uyarınca yetkilendirilmiş bir test merkezi bulunmadığı, bu test merkezlerinde ürünlere otomobil,

otobüs, kamyon gibi gerçek araçlarla çarpma testi yapıldığı, çarpma testlerine ek olarak, ürünlerde kullanılan çelik ve cıvataların testlerinin de yapılması gerektiği, bağımsız test kuruluşları tarafından yapılması gereken bu testlerin de Türkiye'de yapılamadığı, sonrasında yapılması gereken fabrika kontrollerinin de yurtdışında tamamlandığı, tüm bu aşamaların tamamlanmasından sonra CE belgesinin bağımsız belgelendirme kuruluşları tarafından düzenlendiği, bu süreçlerin de etkisiyle yeni bir ürün tipinin geliştirilmesinin genel olarak yaklaşık 6-8 ay sürdüğü ve 400.000,00 €'ya yakın maliyet oluşturabildiği, bu sebeplerle üreticilerin elinde müşterilerin çeşitli taleplerine uygun gerekli belgelere sahip ürün bulunmadığı durumların doğal olarak ortaya çıktığı belirtilmiştir.

- (50) KİSAN tarafından gönderilen yazıda, Türkiye'de yetkilendirilmiş çarpışma test merkezi, ürün testleri için bağımsız test kuruluşu ve bağımsız belgelendirme kuruluşu bulunmadığı, dolayısıyla bu süreçlerin çoğunun üreticiler tarafından özellikle Almanya ve İtalya gibi Batı Avrupa ülkelerinde yürütüldüğü, bir ürün geliştirme maliyetinin 200.000,00-450.000,00 Euro arasında değiştiği belirtilmiştir. Aynı yazıda ayrıca, KGM ve idareler tarafından ihalelerde en az dört farklı performans kriterini sağlayan otokorkuluk tipi istendiği, bu nedenle, üreticilerin TS EN 1317 standardına uyabilmek için çok ciddi maliyetlere katlandıkları, performans dayalı sistemlerin hali hazırda piyasanın yaklaşık %75'ini oluşturduğunu tahmin ettikleri, üreticilerin piyasada kalabilmek için bu ürünleri geliştirmeleri gerektiği, Türkiye'de idarelerin ihalelerde bugüne kadar en az 15 ayrı performans kriterinde otokorkuluk ürünü talep ettikleri, bir firmanın tüm otokorkuluk ihalelerine katılmak istemesi durumunda oldukça ciddi AR&GE yatırımına gereksinim duyacağı belirtilmiştir.
- (51) YİMTAŞ tarafından gönderilen yazıda, TS EN 1317 standardının ürün çeşitliliği sıkıntısı doğurduğu, üretici firmalar için ürün geliştirme maliyetlerinin önemli bir sorun olduğu, çarpışma testi maliyetinin yanı sıra ortaya çıkan ürüne göre demirbaş yatırımının ciddi bir yük oluşturduğu, bu sebeple firmaların bu maliyetlerin etkisini en aza indirmek için ortak ürün geliştirmeye veya daha önce elde edilmiş olan belgeyi bedelini ödeyerek CE belgeli ürünü üretim portföylerine katmaya çalıştıkları belirtilmiştir.

#### **1.3.2.3.4. Karayolları Teknik Şartnamesinde TSN 1317 Standardına Yer Verilmesi ve Performansa Dayalı Sisteme Geçilmesi Hakkındaki Görüşler**

- (52) ALKA tarafından gönderilen yazıda, yapılan istatistiksel çalışmalarda TS EN 1317 standardının uygulandığı ülkelerde araç sayısındaki artışa rağmen kazalarda ölümlerin %25 oranında azaldığının tespit edildiğini ve üreticilerin AR&GE çalışmaları sonucu elde ettiği ürünleri kullanılmalarının yollardaki otokorkuluk maliyetini düşürdüğü ve kamu yararı sağlandığı ifade edilmiştir.
- (53) KİSAN tarafından gönderilen yazıda, performans dayalı otokorkuluk sistemlerinin AR&GE çalışmalarıyla, metre başına düşen ağırlığının eski TLSP sistemlerine göre oldukça düşük olduğu, bu nedenle KGM ve diğer idarelerin 2012 yılı sonrasında TS EN 1317 standardında performans dayalı otokorkuluk sistemlerini kullanarak ekonomik fayda sağladıkları, 2012 öncesi kullanılan ve tüm üreticilere açık olan TLSP sistemlerinde, Türkiye'de en fazla kullanılan ürün tipinin H1 W4-A ve çakılan otokorkuluk güvenlik seviyesinin ağırlığının 32 kg/metre civarı iken, performans dayalı sistemlerde ortalama 15,5 kg/metre ve daha aşağı seviyelerde olduğu, getirilen bu standardın ekonomik faydası olsa da üreticiler ve idareler için dezavantajlar da içerdiği, ürün geliştirebilmek için çok ciddi AR&GE yatırımı gerektiği, yatırım bedelinin neredeyse tümünün yurtdışında bulunan kuruluşlar için olduğu, üreticinin rekabet edebilirliğinin her bir performans kriterindeki ürün için ürün ağırlığı ile ters orantılı arttığı,



ağırlıkların devamlı düşmesinin güvenlik bakımından risk oluşturduğu kanaatinde oldukları, her bir üreticinin tasarımının bağımsız olmasından dolayı ürünlerin parçalarının birbirinden farklı olduğu, fazla sayıda değişik otokorkuluk parçası kullanıldığı ve CE uygunluk sertifikasının geçerli olması için her otokorkuluk sisteminin onarımında birebir aynı parçanın kullanılması gerektiği, ancak bazı idarelerin kazalı otokorkulukların hızlıca tamiri için CE belgesi standardı dışındaki parçalar ile parça değişimi sağladıkları ve bu hataların sistemleri CE kapsamı dışına çıkararak güvenlik tehdidi oluşturduğu belirtilmiştir.

- (54) ANTAKYA GALVANİZ tarafından gönderilen yazıda, eski sistemlerde yol ve araç cinsine bakılmaksızın otokorkuluk seçildiği, bu durumun yol güvenliği açısından tehlikeli olduğu, bu yüzden yol güvenliğinin karşılanması için performans dayalı sisteme geçmenin önemli ve olumlu bir gelişme olduğu belirtilmiştir.
- (55) ŞA-RA tarafından gönderilen yazıda, Karayolları Teknik Şartnamesinde TS EN 1317 standardına yer verilmesinin güvenlik önlemlerinin artırılmasına yönelik olarak yapıldığı; YİMTAŞ tarafından gönderilen yazıda ise, Avrupa Birliği uyum yasaları gereği ve ülkemiz için daha faydalı olacağı düşünüldüğü için TS EN 1317 standardına yer verildiğinin düşünüldüğü belirtilmiştir.
- (56) ÇEPAŞ tarafından gönderilen yazıda, TS EN 1317 standardına geçmenin ekonomik anlamda ve trafik güvenliği açısından katkıları olduğu, öte yandan yeni ürün geliştirme ve ürün farklılaştırma konusunda üzerlerinde önemli bir baskı yarattığı, çarpma testlerinin ciddi maliyetler yarattığı ifade edilmiştir.

#### **1.3.2.3.5. Ortak Ürün Geliştirilmesine Yönelik Görüşler**

- (57) ŞA-RA tarafından gönderilen yazıda, TOD'un kuruluş amaçlarından birisinin dernek çatısı altında ortak güvenli otokorkuluk ürünlerinin geliştirilmesini sağlamak olduğu, artan rekabet koşulları nedeniyle, tüm firmaların sistem ağırlıklarını azaltarak fiyat avantajı sağlamaya çalıştıkları ve bu nedenle otokorkuluğun temel işlevi olan güvenlik ilkesinden uzaklaşıldığı, aynı bölgede farklılaşan ve birbirleriyle uyumlu olmayan otokorkuluk sistemleri kullanılmasının bakım onarım işlerini yapan firmalar ve idareler için zorluk yarattığı, bu sebeple KGM'nin otokorkuluk üreticileri ile ortak ürün konusunda görüşmeler yaptığı, üreticileri ürün çeşitliliğini azaltma yönünde teşvik ettiği ve bu sebeple güvenli ürünlerin pazarda tekrar yer alması için bir proje başlatıldığı belirtilmiştir.
- (58) ŞA-RA tarafından aynı yazıda ayrıca, güvenli ve ortak ürün ailesinin oluşturulabilmesi için öncelikle kullanılacak ray tipi ve hammaddenin özellikleri (ST37 veya üst kalite), hangi ürünler ile aile oluşturulacağı gibi genel prensiplerde mutabakat sağlanması gerektiği, daha sonra kalite ve mühendislik standartları gereği uyulması gereken kuralların tespit edilmesi, teknik çalışmalar sonrası ortaya çıkan ürünlerin imal edilmesi ve istenen koruma sınıfına ve çalışma aralığına göre tip testlerine tabi tutulması, tip testleri tamamlandıktan sonra ürünlerin hazır hale gelerek Dernek tarafından tip testlerinin kullanım hakkının dernek üyelerine verileceği belirtilmiş olup, TOD üyelerinin geliştirilen ortak ürünlerin üzerinde kendi markalarını kullanabilecekleri, ayrıca üyelerin isterlerse mevcut farklı ürünleri üretmeye devam edebilecekleri, bu ürünler dışında yeni ürünler geliştirmek ve kullanmak konusunda serbest oldukları, ortak ürün ailesi belirlendikten sonra, her firmanın kendi maliyetine göre ortak ürünler için farklı fiyat politikası sürdürebileceği belirtilmiştir.
- (59) Son olarak ŞA-RA tarafından gönderilen yazıda; ŞA-RA, KİSAN, YİMTAŞ ve KIRAÇ arasında gerçekleştirilmeye çalışılan bir başka işbirliğine atıf yapılmış ve bu konuda geliştirilen ürünler için "CE" belgesinin temin edilmeye çalışıldığı, 13 adet ürün için

dizayn, tip testler ve belgelendirme işlemlerinin yaklaşık 5.000.000,00 TL'lik bir yatırım (tasarım ve teknik açıdan ürünlerin hazırlanması sürecinde harcanan emek ve iş gücü hariç olmak üzere) gerektirdiği ve bu işlemlerin tamamının yurtdışında gerçekleştirildiği, bu yatırım maliyetinin firma sayısına bölüdüğü, tecrübelerin birleştirilmesi ile ürün ailesinin daha doğru bir temelde oluşturulabileceği, bahsedilen ortak ürün geliştirme projesinde olduğu gibi bu dört teşebbüs arasındaki işbirliğinin de tamamen ürün geliştirme ve gerekli belgelerin tedarik edilmesine yönelik olduğu, bu dört teşebbüsün ihalelere kendilerine ait belgelerle katılarak rekabetin artmasını sağlayacakları ifade edilmiştir.

- (60) ALKA tarafından gönderilen yazıda, ürün çeşitliliğinden kaynaklanan tamirat sorunlarının arttığı, bahsi geçen sorunların çözümü için KGM'nin bir çözüm arayışına gittiği ve bunu sektördeki tüm firmalara duyurduğu iddia edilmiştir.
- (61) KİSAN ve ANTAKYA GALVANİZ tarafından gönderilen yazılarda, ürün geliştirmenin çok maliyetli olduğu, firmaların ortak ürün geliştirmesinin firmalara düşen maliyeti azaltacağı ve ortak ürün ile birbirinden bağımsız ürünlerin oluşumunun engelleneceği iddia edilmiştir.
- (62) KİSAN tarafından gönderilen yazıda, ortak ürün çalışmaları kapsamında Dernek çatısı altında ortak ürün ailesi oluşturulduktan sonra geçiş parçalarının (farklı güvenlik seviyelerindeki otokorkuluk sistemleri arasındaki geçişin hiçbir tehlike arz etmeden düzenli şekilde yapılması için gereken parçalar) çarpışma testlerinin yapılmasının da ortak ürün hedefi kapsamında gündeme geldiği, Avrupa'nın birçok ülkesinde zorunlu tutulmuş olmasına rağmen Türkiye'de mevcut otokorkuluk sistemlerinin neredeyse hiçbirinin geçiş parçalarının çarpışma testi ve belgesi bulunmadığı ve bunun güvenlik açısından zafiyet yarattığı, KGM'nin de TS EN 1317'nin mevcut dezantajlardan dolayı TOD üreticilerinin bir dernek çatısı altında standardizasyon çalışmaları yapmalarını ve bakım sürecinde oluşan sıkıntıları çözecek bir formül bulmalarını talep ettiği ve otokorkuluk üreticilerini bu konuda teşvik ettiği, standardizasyon ve ortak çalışmaların KGM'nin talebi ve ısrarı ile yapıldığı, KGM'nin 16 Kasım 2016 ve 5 Mayıs 2017 tarihli yazıları ile otokorkuluk sistemlerinin çeşitliliğinin azaltılması ile ilgili TOD'a üye olan ve olmayan şirketlerden görüş ve bilgi talep ettiği belirtilmiştir. Bununla birlikte, Dernek'in ortak ürün/ortak ürün ailesi projesinin, lisans bedelleri noktasında ve dernek üyelerinin paylaşılacak ürünleri yurt dışında kullanıp kullanamayacağı gibi konulardaki anlaşmazlıklardan dolayı hayata geçirilemediği belirtilmiştir.

#### **1.3.2.3.6. Ortak Girişim Olarak İhalelere Girilmesine İlişkin Görüşler**

- (63) KİSAN, ALKA ve ANTAKYA GALVANİZ tarafından gönderilen yazılarda, 2015 yılından itibaren yürürlüğe konulan performans sistemi kriterlerine uygun ihalelerde istenilen sistemlerin hepsine birden sahip olan firmanın neredeyse olmadığı, bazı ihalelerde firmaların yeterli iş bitirme belgesine sahip olmadığı veya ihalede talep edilen sistemlere sahip olmadığı, bu nedenle de ihaleye katılabilmek için firmaların ortak girişim yöntemi ile bir araya gelmelerinin kaçınılmaz olduğu belirtilmiştir.
- (64) ŞA-RA tarafından gönderilen yazıda, ihalelerde, idareler tarafından talep edilen ürünlere ait CE belgelerinin sözleşmenin imzalanmasından beş gün önce temin edilmesi gerektiği, tip testlerin gerçekleşmesi ile ortaya çıkan ürün sınıflarının imalata uygunluk denetimi ve tip testlerin kontrolü sonrası CE belgeli hale geldiği, CE belgesinin ya ihale katılımcısında olması gerektiği ya da bir tedarikçiden temin edilerek idareye ibraz edilmesi gerektiği, aksi takdirde sözleşmenin imzalanmadığı ve katılımcının ihale dışı bırakıldığı; dolayısıyla firmalardan birinin teknik ve finansal olarak yeterli olmadığı durumlarda ihalelere ortak girişim olarak teklif verilebileceği, bazı

durumlarda ise teknik ve finansal yeterlilik olsa dahi proje finansmanının paylaşımı ve/veya proje sürecinin kısaltılması gibi nedenler ile ortak girişimin tercih edildiği, firmaların ürünler ile ilgili CE belgesi sahibi olmak için ortak girişim oluşturabileceği gibi, bu hususu belge paylaşımı anlaşması (ücret karşılığı) ile veya başka bir firmadan ürün satın almak suretiyle de sağlayabildikleri ifade edilmiştir. Ayrıca ŞA-RA'nın, esas olarak enerji sektöründe faaliyet gösterdiği, 2010 yılından itibaren başladığı otokorkuluk üretimi alanında iş bitirme belgesine sahip olmadığı, bu nedenle ihalelere katılmak için ortak girişim oluşturma yolunu tercih ettiği, bu hususta TOD üyeleri dışındaki firmalar ile de iş ortaklığı kurarak otokorkuluk ihalelerine teklif verildiği, 2014, 2015 ve 2016 yıllarında toplam 55 adet otokorkuluk ihalesi için teklif sunulduğu ve bunlardan 34'ünün diğer firmalarla iş ortaklığı, 21'inin ise bireysel teklif şeklinde olduğu, iş ortağı olduğu firmanın TOD üyesi olmayan (.....) olduğu ifade edilmiştir.

- (65) KİSAN tarafından gönderilen yazıda, bazen iki üreticinin de ihalenin gerektirdiği ürün CE belgelerine sahip olmasına rağmen, bazı ürünlerin ağırlıklarının başka bir üreticide çok daha hafif olabileceği, bu gibi durumlarda da farklı üreticilerin ortak girişim yolu ile rekabetçiliklerini artırıp maliyet avantajı sağladıkları, ortak girişim kurulmasının bu durumda ihalelerde teklif sayısını ve rekabeti arttırdığı ve teklif ekonomisi sağladığı belirtilmiştir.
- (66) Son olarak ALKA, 2015 yılı sonunda iflas erteleme talebinde bulunmuş olması nedeniyle, söz konusu tarih itibarıyla bizzat kendisinin ihalelere giremediğini, ancak iştiraki olan MAREKS firması aracılığı ile 2016 yılı başından bugüne kadar geçen sürede iki firma ile ortak girişim oluşumunda ihalelere girmekte olduğunu ifade etmiştir.

### **1.3.2.3.7. ALKA'nın Almanya'da 'Otokorkuluk Üreticileri Derneği Kalite Birliği'ne (Gutegemeinschaft Stahlschutzplanken e.V) Üyeliği**

- (67) ALKA, 2003 yılında (.....) Euro ödeyerek Almanya'da Otokorkuluk Üreticiler Derneği Kalite Birliğine (Gutegemeinschaft Stahlschutzplanken e.V) üye olduğunu, Almanya Kara Yolları Otoritesi'nin 2000 yılı başından itibaren o yıllarda henüz Avrupa Birliği'nde yürürlüğe girmemiş olmasına rağmen başlangıçta taslak halindeki DIN EN 1317 standardına göre çarpma testi ile koruma derecesi belirlenmiş ürünlerin uygulamasına geçtiğini, bu Derneğin üyelerinin de yollarda sadece DIN EN 1317 şartlarını sağlayacak otokorkulukları kullanacaklarını taahhüt ettiklerini belirtmiştir.
- (68) Ayrıca ALKA yazısında, anılan Derneğe katıldığı tarihlerde bu Derneğin elinde "know-how"lı sadece "Süper Rail" sisteminin var olduğunu, sonraki süreçte ise Dernek üyesi firmaların katıldığı teknik komitenin yeni ürün tasarımları yaptıklarını ve bu ürünlerin çarpma testlerini gerçekleştirdiklerini, her bir yeni ürünün çarpma testinin maliyetinin 200.000 Euro olduğunu ve bu bedelin 11 üye arasında paylaşılarak ödendiğinden her bir üyenin bu ürünü kullanma hakkına sahip olduğunu, böylece Almanya'da ürün kargaşasının ortadan kaldırıldığını, buna ilaveten ALKA'nın, sahip olduğu ürünleri geliştirerek yeni ürünler bulabilmek için 2003 yılından bu yana AR&GE çalışmalarında resmi kayıtlarına göre (.....) Euro harcama yaptığını, AR&GE çalışmaları sonucu elde edilen ürünlerin yurt dışında da satışı yapılarak dış pazar edinildiğini, yıllardır üretimlerinin ortalama %(.....) ihrac etmekte olduklarını ifade etmiştir<sup>8</sup>.

<sup>8</sup> ALKA tarafından gönderilen yazıda; 01.01.2004 tarihinde Almanya'da otokorkuluk üreticileri arasında kurulmuş bulunan Gutegemeinschaft Stahlschutzplanken E.V. Derneğine üye olduğu, Derneğin kendi teknik komitesi tarafından yapılan AR&GE çalışmaları sonucu elde ettiği ürünlerin simülasyon, prototip üretimi ve çarpma testi masrafları ile üyelerinin veya üyeleri dışındaki tüzel kişilerin sahip olduğu ürünlerin satın alma bedellerini karşılamak için bazı ürünlerin kullanılması karşılığı metre veya eleman karşılığında üyelerinden lisans bedeli tahsil ettiği, bu güne kadar derneğe ödedikleri lisans bedeli tutarının (.....) Euro olduğu, Derneğin Almanya'da yollarda bu ürünlerin kullanılabilmesi için Alman

### **I.3.2.3.8. TOD'a Üyelik İçin Talep Edilen Bedele İlişkin Görüşler**

- (69) ŞA-RA tarafından gönderilen yazıda, TOD'un; üyelerinin faaliyet gösterdiği sektörün genelini ilgilendiren sorunların gündeme taşınması ve çözülmesini sağlamak amacıyla kurulmuş bir dernek olduğu, üyelerden toplanan giriş ve yıllık aidatların dernek binası alımı, AR&GE faaliyetleri, sosyal sorumluluk projeleri, eğitim, konferans ve fuarlara katılım gibi konular için olduğu, sektörde faaliyet göstermek için TOD üyesi olmanın zorunlu olmadığı, Dernek için belirlenen giriş aidatının ANTAKYA GALVANİZ'in üyeliğinden anlaşılacağı üzere herhangi bir teşebbüsün TOD üyeliğinden vazgeçmesine sebep olacak kadar yüksek olmadığı ifade edilmiştir.
- (70) KİSAN tarafından gönderilen yazıda, TOD'a giriş üyelik bedeli konusunun ilk kez ANTAKYA GALVANİZ'in 25 Şubat 2016'da üyelik müracaatını yapmasıyla gündeme geldiği, üyelik giriş bedeli olan (.....) Euro tutarındaki rakam belirlenirken 23 Ekim 2013'te KGM'nin Ankara'da otokorkuluk üreticilerini toplayıp dernekleşme çağrısı yaptığı tarihten, ANTAKYA GALVANİZ'in başvuru tarihine kadar kurucu üyelerin derneğin kurulması ve bu noktaya getirilmesi için yaptığı mesailer ve katlandıkları maliyetlerin göz önünde bulundurulduğu ifade edilmiştir.

### **I.3.2.3.9. Otokorkuluk Sektöründeki Genel Sorunlara İlişkin Görüşler**

- (71) ALKA, KIRAÇ, KİSAN ve ŞA-RA tarafından gönderilen yazılarda, otokorkuluk sektörünün dış ve iç pazarlarda oluşan ekonomik gelişmelerin etkisi altında olduğu, sektörün ham maddesi olan sac ve çinkonun piyasada dolar üzerinden fiyatlandırıldığı, buna karşın otokorkuluk ile ilgili işler için TL bazında ihaleye çıkıldığı, firmaların kur riski ile karşı karşıya olduğu, ham madde fiyat artışı haricinde ABD Doları/TL paritesinin değişmesinin de maliyetlerini etkilediği, buna ilave olarak KGM ödemelerinin çok geciktiği, bazen ödemelerin ertesi yıla sarkma durumunun yaşandığı, bunun da finansman maliyetini arttırdığı, tüm bu risklerin ihalelerde teklif bedellerinin yüksek alınması gerekliliği ve sonucunu doğurduğu ifade edilmiştir. Ayrıca bazı ihalelerin tamamlanma sürelerinin iki yılı bulduğu, çelik otokorkuluğun ana maliyet kalemlerini oluşturan çelik ve galvanizleme için gerekli çinkonun ve çelik fiyatlarının uluslararası borsalarda günlük olarak değiştiği, üretici firmaların idarelerden tahsilat yapmasının 180 günü bulabildiği, ihalelerin döviz cinsinden yapılabilmesi halinde riskin ciddi oranda azalacağı ancak mevcut mevzuatın buna izin vermediği belirtilmiştir.
- (72) ÇEPAŞ tarafından gönderilen yazıda, 2016 yılında birim fiyatların reel koşullara göre düşük belirlendiği, bu durumun yaklaşık maliyetlere esas olarak belirlenen birim fiyatların hesaplanmasında yapılan hatalardan ya da birim fiyatların belirlendiği dönem ile uygulamaların yapıldığı dönemdeki hammadde fiyatlarındaki ve döviz kurundaki artışın ihale için belirlenen yaklaşık maliyeti yetersiz kılması sonucunda ortaya çıktığı zira bu durumun iptal edilen ihalelerden de anlaşılabilceği ifade edilmiştir.

### **I.3.2.3.10. Lisans Sözleşmeleri ve Ortak Ürün Geliştirilmesine İlişkin Görüşler**

- (73) KIRAÇ tarafından gönderilen yazıda, lisans paylaşımına yönelik TUBOSIDER S.p.A. (TUBOSIDER) firması ile sözleşme akdedildiği ve bu sözleşmenin halen yürürlükte olduğu, bunun dışında 2017 yılında ANTAKYA GALVANİZ firması ile lisans paylaşımı sözleşmesi akdedildiği belirtilmiştir.
- (74) KİSAN, SAFEROAD ile arasında 28.09.2017 tarihinde lisans sözleşmesi imzalandığını ve bu sözleşme ile KİSAN'ın, tüm hakları SAFEROAD'a ait olan Megarail ve Safestar

---

Karayolları BAST'a başvuru yaparak bu tür sistemlerin onaylanmasını sağladığı ve BAST'ın izin listesindeki üyelerinin ayrı ayrı taleplerini karşıladığı, aslında KGM'nin de ürün standardı ve çeşidi açısından benzeri uygulamalara geçilmesini sektör kuruluşlarından talep ettiği ifade edilmiştir.

ürün ailelerini Türkiye’de kullanım hakkının devamını sağladığını, aynı zamanda Ocak 2016 tarihinde yurtdışında kendine ait otokorkuluk ürünleri geliştirme arayışı içerisinde olduğunu, aynı dönemde KIRAÇ, YİMTAŞ ve ŞA-RA’nın Türkiye otokorkuluk pazarında tüm ihalelere katılabilmek için gerekli olan otokorkuluk ürünlerinde ciddi eksiklikleri bulunduğunu, KİSAN ve söz konusu üç teşebbüsün İtalya’da yerleşik TSL S.r.l (TSL) şirketiyle otokorkuluk dizaynı, AISICO şirketiyle ise otokorkuluk çarpışma testi ve belgelendirme konularında işbirliği müzakereleri yaptıklarını ve bu müzakereler sonucunda ilgili taraflar arasında 06.10.2016 tarihinde 13 adet otokorkuluk ürününü kapsayan üç adet sözleşme imzalandığını, bu sözleşmelerin akabinde KİSAN, KIRAÇ, YİMTAŞ ve ŞA-RA’nın aynı ürünler için ANTAKYA GALVANİZ’e belirli bir bedel karşılığında üretim lisansı vermek için anlaştıklarını, AISICO ve TSL şirketleriyle birlikte geliştirilmesi planlanan 13 üründen 11 tanesinin tamamlanmış olup söz konusu teşebbüslerde bu ürünlere ilişkin CE belgesi bulunmakta olduğu, geri kalan iki ürünün geliştirilme sürecinin ise üç ay içerisinde bitirilmesinin planlandığı, bu ürün geliştirme sürecinde işbirliği yapılmış olmasının maliyetlerin bölüşülmesi ve dolayısıyla ciddi maliyet etkinliği yaratılmasına imkân verdiğini ve ürün geliştirme sürecini kısalttığını belirtmiştir.

- (75) KİSAN bunlara ek olarak, 28.09.2017 tarihli lisans sözleşmesi ile SAFEROAD’a ait olan Megarail ve Safestar ürün ailelerinin Türkiye’de kullanma hakkının devamını sağlamış olduğundan ve SAFEROAD ürünlerinin KIRAÇ, YİMTAŞ ve ŞA-RA ile birlikte geliştirilen ürünlere göre daha hafif ve dolayısıyla daha ekonomik ve rekabetçi olması sebebiyle otokorkuluk ihalelerinde büyük ölçüde SAFEROAD’un ürünlerini kullandıklarını ifade etmiştir.
- (76) Soruşturma taraflarından gelen cevaplarda KİSAN, KIRAÇ, ANTAKYA GALVANİZ, ŞA-RA ve YİMTAŞ arasında 22.08.2017 tarihinde akdedilen ve halen yürürlükte olan Üretim Lisans Sözleşmesi gönderilmiş olup, muafiyet değerlendirmesi kapsamında sözleşmeye kararın devamında yer verilmiştir.
- (77) ANTAKYA GALVANİZ tarafından gelen cevabi yazıda; sektördeki ürün geliştirme test işlemleri ve CE belgelendirmelerinin yurt dışında yapılmak zorunda olduğu, bu nedenle maliyetlerinin çok yüksek olduğu, bu kapsamda maliyetleri düşürmek amacıyla firmalar arasında daha uygun fiyatlarla lisans paylaşımı yapıldığı, böylece piyasada artan ürün çeşitliliği göz önünde bulundurulduğunda sektördeki firmaların lisans paylaşımı yoluyla aynı imkânlara sahip olduğu ve rekabetin sağlandığı ifade edilmiştir.
- (78) ANTAKYA GALVANİZ cevabi yazısında ayrıca, aralarındaki sözlü anlaşmaya dayanarak 3 Aralık 2014 tarihinde ÇEPAŞ ile sahip olduğu CE belgeli ürünlerin karşılıklı paylaşımını yaptıklarını, bu işlem için firmalar arasında ücret ödenmediğini, kendilerinin ÇEPAŞ ile H2W4-BW köprü otokorkuluk sistemi belgesini paylaşmasının karşılığında ÇEPAŞ’ın H2W4A otokorkuluk sistemi belgesini verdiğini belirtmiştir. ANTAKYA GALVANİZ, 22 Ağustos 2017 tarihinde 13 adet farklı ürünün üretim lisansına sahip olabilmek için KIRAÇ, KİSAN, YİMTAŞ ve ŞA-RA ile aralarında sözleşme imzalandığını, bu sözleşmenin güncel olduğunu, sözleşmede yer alan altı ürünün denetim ve belgelendirme işlemlerinin tamamlanmış olduğunu, yedi ürün için ise işlemlerin devam etmekte olduğunu ifade etmiştir.
- (79) ANTAKYA GALVANİZ ile KİSAN, KIRAÇ, YİMTAŞ ve ŞA-RA arasında 22.08.2017 tarihinde akdedilen Üretim Lisans Sözleşmesi uyarınca ANTAKYA GALVANİZ’in lisans veren dört firmaya ödediği bedeller aşağıdaki tabloda belirtilmiştir:

Tablo 1: Üretim Lisans Sözleşmesi Uyarınca ANTAKYA GALVANİZ'in Ödemeleri (KDV dahil)

Vade	KIRAÇ	KİSAN	YİMTAŞ	ŞA-RA
31.12.2018	(.....)	(.....)	(.....)	
27.2.2018				(.....)
10.4.2018				(.....)
25.4.2018				(.....)
TOPLAM	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüsler tarafından gönderilen cevabi yazılar

- (80) ANTAKYA GALVANİZ tarafından gönderilen yazıda; Üretim Lisans Sözleşmesi'nin "Lisans Bedeli" başlıklı 4. maddesi çerçevesinde ANTAKYA GALVANİZ'in KIRAÇ, KİSAN, ŞA-RA ve YİMTAŞ'a (.....) Euro (KDV dahil (.....) Euro) ödemeyi taahhüt ettiği, ANTAKYA GALVANİZ'den talep edilen lisans bedellerinin belirlenmesinde belirli bir kâr marjı üzerinden hareket edilmediği, söz konusu bedelin tespiti noktasında lisans veren dört teşebbüsün sözleşme tarihine kadar katlanmış olduğu dizayn ve çarpışma testi maliyetlerinin paylaşılmasının esas alındığı ifade edilmiştir. Sözleşme'nin konusunu teşkil eden 13 adet ürünün lisanslarının alınması yerine doğrudan ANTAKYA GALVANİZ tarafından CE belgesinin alınması yoluna gidilmesi halinde, TSL ve AISICO firmalarına dizayn ve çarpışma testlerinin yaptırılması için ödenecek bedelin her bir ürün için yaklaşık (.....) Euro arasında olacağı, bunun yanında dizaynı tamamlanan ürünün çarpışma testlerinden geçememesi durumunda çarpışma testinin tekrarlanması ile birlikte test maliyetinin daha da yükseleceği belirtilmiştir. Anılan bu nedenlerle halihazırda dizayn ve çarpışma testlerinden geçmiş ürünlerin lisansının alınmasının daha avantajlı olduğunun düşünüldüğü belirtilmiştir.
- (81) ŞA-RA ve KİSAN, Antakya Galvaniz ile imzalanan üretim sözleşmesinde bedelin belirlenmesinde dört teşebbüsün yapmış olduğu ödemeler ve masrafların (AISICO ve TSL'ye yapılan ödemeler, çarpışma testi masrafları, seyahat, personel giderleri, harcanan emek ve zaman) dikkate alındığını belirtmişlerdir. YİMTAŞ tarafından gelen yazıda; sadece TOD üyeleri değil bu sektörde üretim yapan ve üretim kalitesi olan her firmanın bedelini ödemek koşulu ile bu ürünlerin üretim lisans hakkını satın alabileceği ifade edilmiştir.
- (82) ÇEPAŞ tarafından gelen cevabi yazıda; ürün geliştirme çalışmalarına yönelik yüksek maliyetleri düşürebilmek adına 2017 yılı içerisinde ALKA ile ortak ürün geliştirme çalışmalarının yürütüldüğü ve neticede ALKA ile ortak bir ürün geliştirildiği, söz konusu "(.....)" ürününe ilişkin bir lisans sözleşmesi imzalanmadığı, fakat ALKA ile çarpışma testi gibi ürün geliştirme maliyetlerinin ortaklaşa karşılandığı ve ilgili ürünün her iki şirketin portföyünde de yer aldığı belirtilmiştir. Bunun yanı sıra ÇEPAŞ, ALKA'nın portföyünde yer alan "(.....)" ve "(.....)" olmak üzere iki otokorkuluk sistemi için de ALKA'dan üretim yapma yetkisi aldığını, bu yetki alımına ilişkin olarak bir lisans sözleşmesi imzalanmadığını ifade etmiştir.
- (83) ALKA tarafından gelen cevabi yazıda; 2013-2018 yılları arasında gerek TOD üyesi gerekse TOD üyesi olmayan hiçbir firma ile ortak ürün ve/veya CE Belgesinin kullanımına ilişkin lisans sözleşmesi imzalanmadığı, 2013-2018 yılları arasında çelik otokorkuluk ihalelerine katılmak ve ortak ürün geliştirmek amacıyla, 2017 yılında ÇEPAŞ ile H1 kategorisinde bazı çalışmaların yapıldığı, CE belgesi alınması için gerekli olan çarpma testi çalışmalarına yönelik masrafların müştereken karşılanması sonucu ortak ürün elde edildiği, her ikisinin de bu ürünün sahibi olmasından ötürü ÇEPAŞ ile lisans sözleşmesi yapılmasının gerekmediği, ilaveten söz konusu yıllar arasında sadece ihalelere ortak girişim olarak katılma ve ortak girişim işlerinde kullanmak karşılığında (.....) ve (.....) olmak üzere iki tip ürün için çarpma testlerinin kullanma hakkını ÇEPAŞ firmasına verdiği ifade edilmiştir.



- (84) Soruşturma kapsamında TOD'dan, derneğin faaliyetleri kapsamında çelik otokorkuluk ihalelerine katılmak üzere ortak ürün geliştirmek, ortak ürün ve/veya CE belgesinin kullanımına ilişkin olarak 2013-2018 yılları arasında her bir ürün çeşidine ilişkin olarak imzalanan üretim lisans sözleşmelerinin talep edildiği yazıya cevaben Derneğin, kurulduğu 01.07.2014 tarihinden bugüne kadar olan süre içerisinde üyelerinin hiçbir ticari faaliyeti ile ilgisi olmadığı, bu kapsamda talep edilen belgelerden hiçbirinin Dernek kayıtları içerisinde bulunmadığı ifade edilmiştir.

#### **1.3.2.4. Soruşturma Tarafı Olmayan Teşebbüslerden Elde Edilen Bilgiler**

- (85) Dosya kapsamında TOD üyesi olmayan, sektördeki diğer oyunculardan 30.01.2018 tarih ve 1381 sayılı yazı ile birtakım bilgi ve belgeler talep edilmiş ve alınan cevaplar aşağıda özetlenmiştir.

##### **1.3.2.4.1. CE Belgesi, Çelik Otokorkuluk Pazarındaki Ürün Çeşitliliği ve Karayollarında Tek Tip Ürün Kullanılması (Ortak Ürün) Hakkındaki Görüşler**

- (86) (.....); çelik otokorkuluk ihalelerinde CE belgesinin önkoşul olması ile birlikte sektörde 60'a yakın otokorkuluk ürününün ortaya çıktığını, her bir ürün grubu için yurtdışında test yaptırmanın maliyetli olduğunu, her bir firmanın kendine ait sistemi olduğundan aynı sistemden rayda, dikmede, takoz ve diğer ekipmanlarında farklı malzeme üretme gerekliliğinin ortaya çıktığını, bir firma tarafından bütün ekipmanların hepsinin üretilmesinin imkânsız hale getirildiğini, örneğin sadece dikme çeşidine bakılırsa yaklaşık 20 adet dikme çeşidinin olduğunun görüleceği, bakım onarım işlerinde bu malzemelerin üretimine izin verilmiş olsa da bir firmanın her bir parça için ayrı ayrı üretim kalıbı hazırlamasının mümkün olmadığını, ayrıca arazide yapılan otokorkuluk sistem elamanlarının bahsedilen sebeplerden dolayı bulunamaması nedeniyle farklı malzemelerle onarım yapıldığını, bunun da sistem özelliğini ortadan kaldırdığını; RAL RG 620 standartlarının uygulandığı dönemde, her sistemin ağırlığının sabit olduğunu, böylece çelik otokorkuluk sektöründe faaliyet gösteren teşebbüslerin eşit şartlar altında ihaleye katılabildiklerini ancak son yıllarda Dernek üyesi firmaların kurumlara performansa dayalı otokorkuluk ihalesi yapılmasını önerdiklerini, kurumların da bu talepler doğrultusunda ihale yaptıklarını, firmaların daha fazla kazanabilmek adına sistem ağırlıklarını yarı yarıya azalttıklarını, yurtdışından sistem belgelerini alamayan otokorkuluk firmalarının ihalelere giremedikleri ve rekabetin ortadan kalktığını belirtmiştir.
- (87) (.....); CE belgesinin ihalelerde önkoşul olarak aranmasını takip eden yıllarda çelik otokorkuluk pazarındaki ürün çeşitliliğinin arttığı ve bunun üzerine sektörde montaj-demontaj yapan firmaların zor durumda kaldıkları, KGM tarafından ulusal çapta belirlenecek ortak ürünün bu sorunun önüne geçeceği belirtilmiştir.
- (88) (.....); ağırlıklı olarak otokorkuluk sektöründe üretim yapan firmalara montaj ve demontaj işlerinde alt yüklenici olarak hizmet verdiklerini, Karayolları teknik şartnamesinde TS EN 1317 standartlarına geçişten sonra montajını yaptıkları ürün çeşitlerinin arttığını, ancak montaj-demontaj işlemlerinde herhangi bir aksama meydana gelmediğini, bu artışın kendileri açısından teknik bir zorluk yaratmadığını belirtmiştir.
- (89) (.....); firma olarak 1994 yılından günümüze kadar otokorkuluk montajı, tel çit montajı, köprü ve viyadüklerdeki genleşme derzleri montajı ve tamirini yaptıklarını, CE sistemi ile birlikte çok miktarda aynı performansa sahip ürün üretilerek montajlarının yapıldığını, aynı performansa sahip her firmanın sisteminin farklı olması sebebiyle önümüzdeki yıllarda kazalardan dolayı oluşacak hasarların tamirinin hem tamiri yapacak firmalar hem işin sahibi idareler için büyük zorluk teşkil edeceğini, her sistemin imalatı, malzemesi, montaj el kitabı farklı olduğundan kontrolü ve denetiminin zorlaşacağını,



malzemelerin ayrı ayrı temininin ek maliyetler yaratacağını, bu nedenlerle ortak ürünlerin belirlenmesi ve çeşitliliğin en aza indirilmesi gerektiğini belirtmiştir.

- (90) (.....); CE belgesi ve çelik otokorkuluk pazarındaki ürün çeşitliliğinin rekabeti bozduğunu, ülkemizde test imkanının olmamasının CE sertifikasyonuna olan güveni sarstığını, bu belirsizliğin ihale sürecinde ciddi fiyat farkı oluşmasına sebebiyet verdiğini, CE belgesi sahibi firmaların kendi tasarımları olan ürünlerin mt/kg birimlerinin klasik ürünlerden daha hafif olduğu ve bunun sisteme zarar verdiğini, sertifikasyon firmalarının üretim yerlerinde yıllık denetim yaptıklarını, uygulama mahallerinde ise herhangi bir denetimin yapılmadığı ve denetim zafiyetinin olduğunu, ülkemizde test ile uygulama ürünleri arasında bir fark olup olmadığını test edecek bir merci ve laboratuvarın olmadığını belirtmiştir. Ayrıca, firmaların üretim ve tasarım detaylarını kendilerinin belirledikleri yeni tip otokorkulukların daha hafif malzemeden üretilmiş olmaları sebebiyle, ray ve dikmelerin kolaylıkla hasar görebildiğini, CE belgeli ürünlerin çeşitliliğinin de ayrı bir sorun teşkil ettiğini, mevcut durumda kullanılan bir otokorkuluğun hasarlı bir bölüme sadece ölçü detayları uyuşan fakat, bağlantı, dikme, dikme ray birleşimi ve birim ağırlıkları farklı olan bir ürünün birleştirilmesi ve bu bileşenlerin üretici her firmada farklı detaylara haiz olmasının daha sonraki onarımlarda sorun oluşturduğunu belirtmiştir.
- (91) (.....); 2013 yılında KGM'nin performans dayalı otokorkuluk sistemine geçiş yapması ile birlikte, her teşebbüsün kendi bağımsız tasarımı ile birlikte CE belgesi aldığını, bu durumun da otokorkuluk bakım onarım aşamasını zorlaştırdığını, performans dayalı sistem öncesinde olduğu gibi birkaç tip veya tek tip ürünün kullanılmasının daha uygun olduğunu belirtmiştir.
- (92) (.....); CE belgesi zorunluluğu ile yurtdışında çarpışma testlerinin yaptırılması gerektiğini, ancak bu testlerin maliyetlerinin çok yüksek olduğunu ve bu ücretleri karşılayamayan firmaların sektör dışına itildiğini, sektörün birkaç firmanın kontrolünde kaldığını, bunun önüne geçmek için tek tip ürün kullanılabilmesi, öte yandan CE belgesi zorunluluğunun yurtdışına büyük oranda döviz çıkışına sebebiyet verdiğini, TS EN 1317 standartlarına göre üretilen ürün çarpışma testini geçtiği takdirde aynı zamanda ürünün patentini de aldığı için diğer teşebbüslerin bu ürünü üretmedikleri ve bakım ve onarımını da yapamadıklarını, CE belgesi şartı getirilmesinden sonra işlerin 3-4 kat arttığını, kendilerinin bulunduğu taraf bir yandan zorlamayla sektör dışına atılmaya çalışırken bir yandan işlerin dört kat artırılarak sadece 3-4 firmada kaldığını, bu firmalar ile diğer firmaların rekabet edemez hale geldiğini ifade etmiştir.
- (93) (.....); 2011 yılı ile birlikte CE belgesi gerekliliği neticesinde yurtdışında çarpışma testleri yaptırıldığını ancak sürekli ürün ve belge sınıfı değişikliğinden dolayı rekabet edemez hale geldiklerini ifade etmiştir.
- (94) (.....); CE belgesinin Avrupa standartlarına uyum için önkoşul olarak arandığını, ancak bu belgelerin alınabilmesinde yurtdışından denetçilerin getirilmesi, çarpışma testlerinin yaptırılması gibi ekstra maliyet kalemlerinin bulunduğunu, öte yandan montajı yapılan CE belgeli otokorkulukların bakım ve onarım ihalelerinde de yine aynı teşebbüslerin ihaleyi alması gibi sorunların bulunduğunu, bu gibi sorunların önüne geçmek adına KGM tarafından belirlenecek bir ürünün tüm karayollarında kullanılmasının uygun olacağını, otokorkuluk üretecek firmaların KGM'den üretim izin belgesi alıp TSE tarafından denetlenmesinin daha uygun olacağını belirtmiştir.
- (95) (.....); CE belgesinin ve çarpışma testlerinin TSE ve diğer kamu ve kuruluşlarında yapılamamasının bir avantaja dönüştürüldüğünü, bu belgeleri elde edebilmek için bazı teşebbüslerin Avrupa'daki test merkezleri ile kurdukları ikili ilişkiler sonucu CE

belgelerini kolay bir şekilde aldıklarını, bunun sonucunda kalitesiz ürünlerin ortaya çıktığını, bu durumun önüne geçmek için Türkiye’de test merkezlerinin kurulması ve karayollarında tek tip ürün kullanılması gerektiğini, teşebbüslerin CE belgesi kullanımı adı altında ihalelere ortak girişim olarak girilmesinin önüne geçilmesi gerektiğini ifade etmiştir.

- (96) (.....); CE belgesinin önkoşul olarak aranmasının gereksiz olduğunu, RAL RG 620 standartlarında üretilen ürünlerin daha rekabetçi bir ihale ortamı yarattığını ve bu nedenle tek tip otokorkuluk uygulamasına geçilmesi gerektiğini ifade etmiştir.
- (97) (.....); KGM’nin 01.01.2011 yılına kadar RAL RG 620 ürünleri ile ihalelere çıktığını, sistem ağırlıkları, sac nitelikleri, sac kalınlıkları ve montajda dikme çakma mesafelerinin KGM tarafından belirlendiğini, performansa dayalı sisteme geçilmesi ile KGM’nin mevcut RAL RG 620 sistemlerini revize ederek, sistemin hafifleyip daha az maliyet ile aynı performans şartlarını taşıyan ürünler sayesinde tasarruf etmeyi planladığını, ancak zamanla performansa dayalı sistemin hedeflenen amaçtan saptığını, yaklaşık 6 farklı üründen oluşan otokorkuluk sistemlerinin sadece ray ve dikmeden oluşan, sac nitelikleri kalınlıkları dikme boyları çakma mesafeleri farklı CE belgeleri de bulunan değişik ürünlerin kullanılmaya başlandığını ifade etmiştir. (.....) ayrıca, Dernek üyelerinin kendi aralarında sistem paylaşımları yaptıkları (ihale konusu sistem hangi firmada daha hafif ise onun sisteminin kullanıldığını) ve bu sebeple hep avantajlı durumda kaldıklarını, kendileri dâhil diğer firmaların herhangi bir sistem için fiyat talep etmeleri durumunda piyasa koşullarının çok üzerinde fiyatlar verildiğini, 2017 yılı sonuna kadar Karayolları Bölge Müdürlükleri’nin her bölge için, bu Derneğin Avrupa’dan almış olduğu CE belgeleri ile üretilen ürünleri kullanmak zorunda kaldığını, ülkemizin yollarında ürün çeşitliliğinin oluşması ile büyük bir karmaşa oluştuğunu, Karayollarının yol durumuna göre belirlenmiş tek tip ortak ürün kullanılması ile rekabeti arttıracığı ifade edilmiştir.

#### **1.3.2.4.2. CE Belgesi Kullanımına Yönelik Lisans Sözleşmelerinin İhalelere Giriş Engeli Teşkil Edip Etmediği Yönündeki Görüşler**

- (98) (.....); RAL RG 620 uygulamalarına uygun çarpma testi belgeleri veya bu standartlara uygun karayollarının belirleyeceği ürünlerin standart belgeleri ücretlerini ödeyen firmalara üretim standartlarına uygun TSE belgeleri ile üretim yapma izninin sağlanması gerektiğini; bu çerçevede sektöre ilişkin olarak KGM tarafından ihale edilecek işin parçalar halinde ihale edilmesi ve böylelikle daha çok teşebbüsün ihaleye katılımının sağlanması gerektiğini belirtmişlerdir.
- (99) (.....) tarafından gönderilen yazılarda CE belgesinin kalite standartlarını korumak için önemli olduğunu, bununla birlikte TSE, yerel meslek odaları ve/veya yerli kalite değerlendirme kuruluşlarından alınacak yeterlilik belgeleri ile de ürün kalite standardının sağlanması ve belgelendirilmesinin yapılabileceğini, CE belgesinin alınması için yüksek maliyetli işlemler gerektiğini (çarpışma testi) bu nedenle pazara giriş engeli oluştuğunu, bu belgelere sahip olmayan teşebbüslerin ihalelere katılım gösteremediği, diğer taraftan her firmanın idareler tarafından yapılan ihalelerde talep edilen sistemlere uygun CE belgesini sunduklarını, fakat idarelerin bu belgeleri sözleşme veya işe başlama aşamasında talep etmesinin CE belgelerine sahip firmalara ciddi derecede avantaj sağladığı ve bu durumunun rekabeti engellediği, Avrupa’dan temin edilen farklı CE belgelerinin pazara giriş noktasında engel teşkil ettiğini, milli bir CE belgesi ve buna bağlı uluslararası çarpma testlerinin yapılması ile belgenin daha rekabetçi kullanımının sağlanacağını ifade etmişlerdir.

- (100) Diğer taraftan, (.....) tarafından gönderilen yazılarda, bugüne kadar CE belgesinin kullanımı ve lisanslanması ile ilgili olarak pazara giriş sorunu yaşanmadığı, CE belgesinin veya üretim lisanslamasının pazara giriş engeli yaratmadığı, Avrupa standartlarında üretim yapılabilmesi adına CE belgesinin gerekli olduğu ifade edilmiş olup, (.....) tarafından gönderilen yazıda; CE belgesinin hukuki olarak ihalelerde bir sorun teşkil etmediği ancak TOD üyesi olan teşebbüslerin lisans paylaşımı yoluna gitmediği ve hatta diğer teşebbüslere ürün satışı yapmadığı iddia edilmiştir.

#### **1.3.2.4.3. Teşebbüslerin Çelik Otokorkuluk İhalelerine Katılabilme ve Ürün Geliştirmede Her Bir Ürüne İlişkin Gerekli Belgeye (Sertifika) Sahip Olabilmesinin Önündeki Fiili ve Hukuki Engellere İlişkin Görüşler**

- (101) (.....) tarafından gönderilen yazılarda gerekli sertifikaları alabilmek için AB Onaylı kuruluşlara yüksek meblağlar karşılığında test yaptırmak gerektiği, CE belgesi ve sertifikasyon sürecinin uzun ve yüksek maliyetli olduğu, bu durumun önemli oranda maliyet artışına neden olduğu için fiili bir engel teşkil ettiği ifade edilmiştir.

#### **1.3.2.4.4. Karayolları Teknik Şartnamesi'nde TS EN 1317 Standardına Yer Verilmesi ile Performansa Dayalı Sisteme Geçilmesi Hakkındaki Görüşler**

- (102) (.....) tarafından gönderilen yazılarda TS EN 1317 standardı ile performansa dayalı sisteme geçilmesinin ürün çeşitliliğini arttırıp, bakım onarım işlerini olumsuz etkilediği ve karayollarındaki bütünlüğü bozduğu, sisteme geçilmesindeki asıl amacın sistemin hafifletilmesi ve maliyetlerin düşürülmesi olmasına karşın, her firmanın kazancını arttırabilmek için ürünleri gereğinden fazla hafiflettiğini, ürünlerin kalitesinin azaldığını, otokorkulukların güvenlik düzeylerinin düştüğünü, ayrıca bu sistem ile birlikte yurtdışında test zorunluluğunun ortaya çıktığı, söz konusu test maliyetlerine katlanamayacak firmaların pazarın dışında kaldığı ve hasar gören ürünün bakım ve onarımının yine aynı firma tarafından yapılması zorunluluğu ile TOD üyesi teşebbüslerin ellerinin daha da güçlendiği ifade edilmiştir.
- (103) Bununla birlikte, (.....) performansa dayalı sisteme geçilmesi ile karayollarında ihtiyaca göre üretim ve montaj yapılabilmesinin kolaylaştırdığını, performansa dayalı sisteme geçilmesinin yerinde bir karar olduğunu, pazardaki ürün sayısında ve çeşidindeki artışın pazarın rekabetçi gücünü artırdığını ve fiyatları düşürdüğünü, eski sistemin daha ağır ve maliyetlerinin daha yüksek olması ve eski sistemde her yola uygun sistem bulunmadığından bu standardın gerekli olduğunu ifade etmişlerdir.

#### **1.3.2.4.5. Çelik Otokorkuluk İhalelerinde Ortak Girişim Olarak Yer Alınmasına İlişkin Görüşler**

- (104) (.....) tarafından gönderilen yazılarda, TOD üyelerinin ihalelere tek tek katılım sağlayabilecekken menfaatleri doğrultusunda ihalelere ortak girişim kurmak suretiyle katıldıkları, TOD'un kurulması ile birlikte ihale bedellerinin iki katına çıktığı ve genellikle tek teşebbüsün yapabileceği işlerin yine TOD üyesi firmalar tarafından ortak girişim kurmak suretiyle alındığı, ihalelerdeki belge gereksiniminden dolayı TOD üyelerinin sıklıkla ihalelere ortak girişim kurarak katıldıkları ifade edilmiştir.
- (105) Bununla birlikte, (.....) tarafından gönderilen yazılarda performansa dayalı sisteme geçilmesi ile birlikte ortak girişim kurulmasının kaçınılmaz olduğu, fiyat avantajını elinde bulunduran firmaların bir araya gelmesinin ticari bir faaliyet olduğu, iş bitirme belgesinin tek başına yeterli olmadığı durumlarda ortak girişim kurulabileceği ifade edilmiştir. Bu kapsamda özellikle (.....) tarafından gönderilen yazıda teşebbüsün asıl faaliyet alanının yol yapım işleri olmakla birlikte, üreticiden aldıkları otokorkuluğun montajı işini yaptıklarını, incelenen dönemde 15 adet ortak girişimde bulduklarını, 14 ihaleye

KİSAN, bir ihaleye de Metin GÖKTAŞ ile ortak girişim kurarak katıldıkları ifade edilmiştir.

#### **I.3.2.4.6. İhalelere İlişkin Fiyat Tekliflerinin Hesaplanma Yöntemleri ve Temel Maliyet Kalemleri Hakkında Bilgiler**

- (106) (.....) tarafından gönderilen yazılarda çelik otokorkuluk ihalelerinde maliyet kalemlerinin sac için %65, çelik civata için %3, çinko için %20, işçilik için %5, genel üretim giderleri için %4 ve finans giderleri için %3 olduğu, hesaplamada işin bulunduğu bölge, malzeme miktarı ve montaj oranının da ayrıca değerlendirildiği, ihale şartnamelerinde yer alan birim fiyat teklif cetvellerinde adı geçen kalemlere göre maliyet çalışması yaparak ihalelere teklif sunulduğu, çıkan sonuca göre firmanın öngörülen kârı da ekleyerek sahip olunan CE belgeli ürün ağırlığı ile çarparak ürün birim fiyatına ulaştığı belirtilmiştir. Otokorkuluk imalatı yapmayan teşebbüsler ise üretici firmalardan teklif aldıklarını, çelik otokorkuluk ihalelerinde poz tarifi, metraj, proje ve şartnameler çerçevesinde ihtiyaç duyulan ürünün sektörde faaliyet gösteren farklı imalatçılardan imalat ve montaj teklifi alınmak suretiyle ihalelere teklif sunulduğunu ifade etmişlerdir.

#### **I.3.2.4.7. Çelik Otokorkuluk İhale Şartnameleri Teklif Cetvelinde Sık Karşılaşılan Poz Numaraları Hakkında Bilgi**

- (107) (.....) tarafından gönderilen yazılarda eski sistem otokorkulukların bakım ve onarımı için KGM'nin yayımladığı birim fiyat kitapçığındaki poz numaralarının kullanıldığı, performansa dayalı sistemler için ise özel poz numaralarının kullanıldığı belirtilmiştir.
- (108) (.....) tarafından gönderilen yazılarda; otokorkuluk ihalelerinde genellikle H1 ve H2 engelleme düzeyine sahip tek veya çift taraflı otokorkuluk sistemlerine ait özel poz numaralarının yer aldığı, bu hususta en sık rastlanan ana kalemlerin KGM/3780/1 (otokorkuluk rayı yapılması), KGM/3780/2 (otokorkuluk dikmesi yapılması), KGM/3780/3 (otokorkuluk bağlantı plakası yapılması) olduğu, performans sistemi ile ilgili olarak en sık rastlanan poz numaralarının KGM/3782/20, KGM/3782/22, KGM/3782/10, KGM/3782/12, KGM/3782/10 ve KGM/3782/20 olduğu ifade edilmiştir.

#### **I.3.3. Dosya Kapsamında Teşebbüslerde Yapılan Yerinde İncelemelerde Elde Edilen Belgeler**

##### **I.3.3.1. ÇEPAŞ'ta Yapılan Yerinde İncelemede Elde Edilen Belgeler**

- (109) **Delil-1:** 21.01.2015 tarihinde Le Meridien Otel İstanbul adresinde gerçekleştirildiği anlaşılan TOD Toplantısı karar tutanağında aşağıdaki ifadeler yer almaktadır:

*"Katılımcılar: [ALKA Yönetim Kurulu Başkanı] (.....) (ALKA), [ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı] (.....) (ÇEPAŞ), [KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü] (.....) (KIRAÇ), [KİSAN Yönetim Kurulu üyesi] (.....) (KİSAN), [ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı] (.....) (ŞA-RA), (.....) [YİMTAŞ Proje Koordinatörü] (YİMTAŞ), (.....) ((.....)) (...)*

*4. ÇEPAŞ ve KIRAÇ'ın Antakya Galvaniz ile ürün paylaşımı ALKA/(.....) tarafından eleştirildi. Antakya Galvanizin aynı talebi Yimtaş ve Kisan'a yaptığı onları geri çevirdiği ifade edildi. ALKA'nın İspanyol arkadaşlara iletmediği sitemin kaynağının bu olduğu anlaşıldı*

*5. Ürünlerin firmaların teknik ekipleri tarafından masaya yatırılarak derneğe bir ürün ailesi oluşturulması KİSAN/(.....) Bey tarafından gündeme getirildi. Bu öneriye KIRAÇ/(.....) Bey önce anlaşalım. Sonra ekipler çalışsın diye itiraz etti. Bir hafta*

sonu iki gün evlerden uzak bir otele kapanalım. "Nasıl formüle edeceğiz karar verelim" dedi.

Öneri uygun bulundu önümüzdeki hafta tarih kesinleştirilecek. 30 Ocak 1 Şubat 2015 konuşulmuştu ama ÇEPAŞ/(.....) programı nedeniyle toplantı sonrası 7-8 Şubat 2015 tarihi önerildi. Otel konusunda da önerilerimizi göndereceğiz."

- (110) **Delil-2:** KİSAN Yönetim Kurulu Üyesi (.....) tarafından ÇEPAŞ Genel Müdürü (.....), ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....), ALKA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), ALKA hissedarı (.....), KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....), KIRAÇ Otokorkuluk Sistem Yöneticisi (.....), ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), ŞA-RA Çalışanı (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....) ve YİMTAŞ Çalışanı (.....) 24.09.2016 tarihinde "Pazartesi Ankara Toplantı" konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir: "Sayın Meslektaşlarım, Cuma toplantısından sonra Pazartesi Ankara Çepaş'ta toplantı yapılmasına karar verilmiştir. 26 Eylül, Pazartesi saat 16:00'nın size uygun olup olmadığını bildirmenizi rica ederim. Saygılarımla"
- (111) KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....) e-postayı aynı gün "Sayın Meslektaşlarım, Pazartesi Çepaş'ın ev sahipliğinde yapılacak toplantının saati bizim için 18:00 uygundur." şeklinde yanıtlanmıştır. YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....) de yine aynı e-postayı aynı gün "Bizim için de uygundur" şeklinde yanıtlamıştır.
- (112) **Delil-3:** YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....) tarafından KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....), KIRAÇ Otokorkuluk Sistem Yöneticisi (.....), ALKA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), ALKA hissedarı (.....), ŞA-RA Çalışanı (.....), ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....), YİMTAŞ Çalışanı (.....), YİMTAŞ hissedarı ve Yönetim Kurulu başkanı (.....), ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....) ve ÇEPAŞ Genel Müdürü (.....)'ye 31.10.2016 tarihinde "Toplantı Talebi!!!" konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir: "Sayın Meslektaşlarım, Mevcut konularımızı değerlendirmek üzere 02.11.2016 çarşamba günü 11.00 de düzce fabrikamızda toplantı yapmamızı öneriyorum. İyi çalışmalar."
- (113) Bu e-postanın ŞA-RA Çalışanı (.....) tarafından 01.11.2016 tarihinde "Bizim için uygundur" şeklinde yanıtlandığı görülmektedir.
- (114) İlk e-posta KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....) tarafından tüm kullanıcılara iletilmek üzere 12.11.2016 tarihinde aşağıdaki şekilde yanıtlanmıştır: "Sayın Meslektaşlarım, (.....) ev sahipliğinde gerçekleştirdiğiniz toplantıya son anda çıkan sağlık sebebi ile katılamadım bunun için üzgünüm mevcut konular ve ilerleyişimiz ile ilgili konuları görüşmek üzere 21 Kasım Pazartesi sizleri Bursa'da ağırlamak isterim. Selamlar. (.....)"
- (115) Bu e-posta 14.11.2016 tarihinde ŞA-RA Çalışanı (.....) tarafından şu şekilde yanıtlanmıştır: "(.....), bizim için uygundur. (.....)".
- (116) Son olarak 16.11.2016 tarihinde YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....) e-postaya aşağıdaki yanıtı vermiştir: "(.....), Toplantıya biz de katılacağız. İyi çalışmalar, (.....)".
- (117) **Delil-4:** KIRAÇ Otokorkuluk Sistem Yöneticisi (.....) tarafından ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....), KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....), ALKA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), ŞA-RA Çalışanı (.....), ALKA hissedarı (.....), KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....), ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), YİMTAŞ hissedarı ve Yönetim Kurulu başkanı (.....), ÇEPAŞ Genel Müdürü (.....)<sup>9</sup> ve YİMTAŞ Çalışanı (.....) 26.12.2016 tarihinde "TOD Toplantısı 27.12.2016" konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir: "Sayın

<sup>9</sup> YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....) olduğu değerlendirilmektedir.



Meslektaşlarımız; 27.12.2016 tarihinde gerçekleştirilecek TOD Toplantısı ile ilgili (.....) iş programı nedeniyle Toplantının Eskişehir de olması taleplerini ilettiler bu konuda görüşlerinizi belirtirseniz seviniriz. Daha önce konuştuğumuz toplantının Bursa da olması idi konuyla ilgili görüşlerinizi bekliyoruz. (Bursa Toplantı Yeri: Yeni Yalova Yolu 9. km Asmerkez yanı Osmangazi-BURSA BAIA Otel Saat:11:00) (Eskişehir Toplantı Yeri: Gelecek yorumlara göre belirlenecektir.) Saygılarımla."

- (118) KIRAÇ Otokorkuluk Sistem Yöneticisi (.....) aynı gün gönderdiği bir diğer e-postada toplantının yerine ve zamanına ilişkin bilgilendirme yapmıştır: "Sayın Meslektaşlarımız; Toplantı yeri olarak Eskişehir "The Merlot Otel" Hoşnudiye Mh. 738 Sk No:2, Tepebaşı/26170 Eskişehir Saat:11:00"
- (119) ALKA Yönetim Kurulu Başkanı (.....) e-postayı "Bize uygundur. Saat 7.30 trenine bilet alıyorum" şeklinde yanıtlamıştır.
- (120) **Delil-5:** ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....) tarafından ÇEPAŞ'ın İspanyol Ortağı (.....)'da Güvenlik Birimi Direktörü olduğu anlaşılan<sup>10</sup> (.....)'a ve ÇEPAŞ Genel Müdürü (.....) 05.09.2016 tarihinde "TOD Common Product/ŞA-RA Meeting (TOD Ortak Ürün/ŞA-RA Görüşmesi) konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir:

"Bugün ŞA-RA firmasından (.....)<sup>11</sup> ziyaret ettim.

1. Ortak ürün geliştirme konusunda AISICO<sup>12</sup> modeli konusundaki endişelerimizi paylaştım.
2. (.....) bu uyarılar için geç kalındığını ifade etti ve AISICO ile mutabakat sağladıklarını ifade etti.
3. Sistemlerin testleri sırasında firmaları temsilen gözlemci ve hatta KGM tarafından gözlemci olmasını istediklerini belirtti.
4. Herhangi bir manipülasyona izin vermeyeceklerini belirtti.
5. Bu ürünlere ihtiyaçları olduğunu ifade etti.

Perşembe günü KIRAÇ firmasından (.....) ile de görüşeceğim.

Bilgilerinize sunarım."

- (121) İlgili e-posta aynı gün (.....) tarafından şu şekilde yanıtlanmıştır:

Tercüme: "Sayın (.....) uyarı için geç kalındığına yönelik sözlerinin, üstelik iki firma bu girişimden dışlanmışken, TOD için kabul edilemez olduğunu düşünüyorum. Başkaları adına değil kendi adlarına yaptıkları sürece istediklerini yapabilirler. Ancak bu yönde alınacak her karar sonuçlarına katlanmak zorunda kalacaktır. Onlara kalmış. Kimsenin emrivakilerini ya da şantajını kabul etmeyiz. Saygılarımla"

Orijinal Metin: "..."

ÇEPAŞ (.....) yanıtı ise şu şekilde olmuştur:

Tercüme: "Sayın ilgililer, AISICO ile bu girişim devam ederse, TOD bitecek ve hepimiz geçmişe geri döneceğiz. ALKA ve ÇEPAŞ aynı görüşte. Üzülerek belirtiyorum ki bu firmaların bu davranışları tamamen adil değil ve TOD'un dışında. Teşekkürler ve saygılarımla"

Orijinal Metin: "..."

<sup>10</sup> Söz konusu bilgiye LinkedIn sitesinden ulaşılmıştır.

<sup>11</sup> ŞA-RA (.....) olduğu değerlendirilmektedir.

<sup>12</sup> İtalyan otokorkuluk vb. ürün üreticisi AISICO firması olduğu değerlendirilmektedir.

(122) ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....) tarafından ÇEPAŞ'ın İspanyol Ortağı (.....)'da Güvenlik Birimi Direktörü olduğu anlaşılan (.....)'a ve ÇEPAŞ Genel Müdürü (.....)'ye 09.09.2016 tarihinde bu kez "TOD Common Product / Kıraç Meeting (TOD Ortak Ürün/Kıraç Görüşmesi) konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir:

*"08/09/2016 tarihinde Kıraç firmasından (.....)<sup>13</sup> ile buluşarak ortak ürün projesi konusunda değerlendirme yaptık.*

- *Ortak ürün geliştirme süreçlerinde özellikle sizin çok değerli ve önemli katkılarınız olacağını belirttim.*
- *Bu sürecin herhangi bir üyeyi dışarıda bırakarak ilerlemesinin ortak ürün projesinin sonlanması anlamına geleceğini görüştük.*
- *Prensiplerde her iki tarafta paralel düşünüyor.*
- *(.....) sizin deneyimleriniz ile bu sürece önemli katkılar sağlayabileceğinizi ifade etti.*
- *AISICO'ya fazla angaje olmuşlar.*
- *Bu birlikteliğin yarattığı sinerjinin sürmesi gerektiği ifade edildi.*
- *22 veya 23 Eylül tarihlerinde yapacağımız toplantıya<sup>14</sup> sizin katılıp değerlendirmelerinizi paylaşabileceğini ifade ettim. Memnuniyetle karşıladı.*
- *Lütfen 22 Eylül 2016 öğleden sonra veya 23 Eylül 2016 tüm gün için İstanbul'da yapılacak toplantıya katılıp katılmayacağınızı bildirir misiniz. Sizden gelecek cevaba göre diğerlerini organize edeceğim."*

(123) Söz konusu yazışmanın devam eden kısmı şu şekildedir:

*"(.....): Tercüme: "Sayın (.....), TOD görüşmeleri için 22 Eylül'de İstanbul'da gerçekleştirilecek toplantı için uygunum. (...) Tüm üyelerin katılması önemli. Genişçe ve derinlikle tartışmalı ve atılacak adımlara karar vermeliyiz. Önerim her zaman olduğu gibi TOD toplantıları için Gonen Hotel'i ayarlaman"*

*Orijinal Metin: "... (.....): Tercüme: "Sayın (.....), tüm üyelere e-posta gönderdim. Cevaplarını bekliyorum.(...)"*

*(.....): Tercüme: "Sayın (.....), Alka ok, Şa-ra ok, Yimtaş ok, Kıraç ok, Kisan ulaşamadım belki ülke dışındadır mesaj attım."*

*(.....): Tercüme: "Sayın (.....), 23 Eylül 11:00-13:00".*

(124) **Delil-6:** ÇEPAŞ Ticaret Müdürü (.....) tarafından ÇEPAŞ'ın İspanyol Ortağı Gonvarri Steel Services'da Güvenlik Birimi Direktörü olduğu anlaşılan (.....) ve "Cepaş Üst Yönetim" adlı e-posta grubuna, 14.01.2015 tarihinde "RE: Bursa tender prework 14/01/2015 (RE: Bursa ihalesi önçalışması 14/01/2015)" konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir: Tercüme: "Sayın (.....), Aşağıda Bursa ihalesinin sonuçlarını bulabilirsiniz. Maalesef Kıraç kazandı.

<sup>13</sup> KIRAÇ (.....) olduğu değerlendirilmektedir.

<sup>14</sup> 23 Eylül 2016 tarihinde gerçekleştirildiği anlaşılan toplantı olduğu değerlendirilmektedir.



KIRAÇ	(.....)	(.....)
ÇEPAŞ/GONVARI	(.....)	(.....)
ALKA	(.....)	(.....)
KİSAN/SAFEROAD	(.....)	(.....)
ANTAKYA/SAN	(.....)	(.....)
YİMTAŞ	(.....)	(.....)
Min Offer Level (Minimum Teklif Seviyesi)	(.....)	(.....)

- (125) İlgili e-posta (.....)<sup>15</sup> tarafından "Kıraç tekliflerini kim hazırlıyor? Nasıl bu kadar isabetli teklif verebiliyorlar?" şeklinde yanıtlanmış, bu e-postaya cevaben ÇEPAŞ Ticaret Müdürü (.....) aşağıdaki yanıtı yollamıştır:

"(.....),

*Kıraç bence elinde sistem olduğu için değil, bizim fiyatımızı hesap ederek bu ihaleye teklif verdi. Bizim dip fiyatlarımızı ise ICA ihalesine birlikte girdiğimizden biliyor. Bu ihalenin%93 maliyetini oluşturan iki sistem var, H1 W4 ve H2W4, bu iki sistemin de verebileceğimiz dip fiyatları hesap edip bunun altında atmışlar.*

*Bu durumda öncelikle bizden sistem almak isteyebilirler, ve kurgularını buna göre yapmış olabilirler. Bir gün önceki bakım ihalesini de çok agresif bir şekilde aldılar. Kendi bölgeleri olan Bursa da ilişkileri kazanabilmek ve bölgeyi manupule edebilmek adına bilinçli zararı göze aldıklarını düşünüyorum.*

*İkinci senaryo ise bir başka firmanın lisansı ile rekabet edecek ürünlere sahip olabilirler. (İtalyan Tubosider). iyi çalışmalar dilerim."*

- (126) Son olarak bu e-posta (.....) tarafından aşağıdaki şekilde yanıtlanmıştır:

"Teşekkür ederim (.....),

*Bu durumda Kıraç ile (resmi veya gayri resmi) ortak ise girme stratejisini benimsemek isabetli olur görünüyor.*

*GMS'in Alka-Kisan-Cepaş üzerinden geliştirmek istediği çizgi başarılı değil kanaatimce de olmaz.*

*Önümüzdeki hafta (.....)<sup>16</sup>,(.....)<sup>17</sup> gene gelecekler İstanbul'a, ve dun (.....) ifadesine göre rakip şirketlerle görüşmeler yapacaklar. Bunun içinde olmalı ve yönlendirmeliyiz. Selamlar"*

### 1.3.3.2. ALKA'da Yapılan Yerinde İncelemede Elde Edilen Belgeler

- (127) **Delil-7:** ALKA Yönetim Kurulu Başkanı (.....) tarafından ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....), ÇEPAŞ Çalışanı (.....), YİMTAŞ hissedarı ve Yönetim Kurulu başkanı (.....), YİMTAŞ Çalışanı (.....), ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....), ÇEPAŞ Ticaret Müdürü (.....) ve (.....) 22.08.2014 tarihinde "Acil Toplantı" konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir:

*"Sayın Dernek Üyeleri, 21.08.2014 tarihinde 3.bolge Konya Baş mühendisi (.....) le yapılan toplantı da (Çepaş firmasından (.....) de katıldı) (.....) Ray tipini A tipini*

<sup>15</sup> Şirket ile ilişkisi tespit edilememiştir.

<sup>16</sup> İlk postada bilgi kısmında adı bulunan ve hem ÇEPAŞ'ın Yönetim Kurulu üyesi hem de ÇEPAŞ'ın İspanyol ortağı (.....)'da Direktör görevinde bulunan (.....) olduğu değerlendirilmektedir.

<sup>17</sup> İlk postada bilgi kısmında adı bulunan ve ÇEPAŞ'ın İspanyol ortağı (.....)'da Genel Müdür Yardımcısı görevinde bulunan (.....) olduğu değerlendirilmektedir.

istemekle hâklı olduğunu bu konu ile ilgili olarak zeyilname yapmayacağını ifade etti. Bölge mudur Muavini (.....) konu ile ilgileneneğini söyledi.

Yukarıda bahsedilen konu ile ilgili olarak ne yapacağımıza karar vermek için 27.08.2014 tarihinde saat: 14:00 de dernek merkezinde acil toplantı yapılması gerektiğini düşünüyorum.

Katılımlarınızı bekliyorum. Ayrıca başka diğer acil konularımızı da konuşuruz diye düşünüyorum. Saygılarımla"

(128) Cevap e-postalarında KİSAN ve ŞA-RA temsilcilerinin toplantıya katılacaklarını bildirdikleri görülmektedir.

(129) **Delil-8:** "YILLIK FAALİYET RAPORU" başlıklı ve içeriğinden TOD'un 2016 yılı faaliyet raporu olduğu anlaşılan belgede aşağıdaki ifadeler yer almaktadır:

"8. Birinci Teknik Komite toplantısı planlandığı şekilde 25 Şubat 2016 günü Dernek Merkezimizde öğleden önce icra edilmiştir.

Toplantıya; (.....), Yönetim Kurulu Başkanı (.....) ve Genel Sekreter (.....) katılım sağlamıştır. ...

... Firma Yetkinlikleri için hazırlanacak matris; Sn. (.....) ve (.....) tarafından hazırlanacaktır.

Komitenin ilk raporunu 30 Nisan 2016; sonuç raporunu ise 31 Mayıs 2016 tarihlerinde yayımlaması planlanmıştır. Her türlü çalışma için Dernek Merkezi kullanılabilir.

9. Dernek Tüzüğü'nün Değiştirilmesi;

Dernek tüzüğünde; kurucu üyelik, derneğe üye olmak isteyen adaylara iki kurucu üye tarafından referans verilmesi, yine üye olmak isteyen bir adayın bir kurucu üye tarafından reddedilmesi halinde üye olamaması, kavramlarının yer alması karara bağlanmıştır. Çalışmanın hızlandırılması için Dernek Avukatlık bürosuna talimat verilmiştir.

11. Antakya Galvanize üyelik başvurusunun alındığına dair yazı müracaat formları ile birlikte 26 Şubat 2016 tarihinde iadeli taahhütlü olarak gönderilmiştir. Antakya Galvaniz firmasından gönderilen ve firma bilgilerini içeren üyelik başvuru formları taranarak üyelerimize incelenmesi amacıyla gönderilmiştir. ...

32. 20.07.2016 Çarşamba günü saat 10:00'da Trafik Güvenliği Dairesi Başkanı (.....) makamında ziyaret edilmiştir. Ziyaret; (.....) ve Genel Sekreter (.....) tarafından oluşturulan bir heyet ile icra edilmiştir.

(.....) bu ziyarette ortak ürün çalışmaları konusunda gelinen son durum hakkında bilgi verilmiş, bir yol haritası çizilmesi konularından bahsedilmiştir. Faydalı bir toplantı olmuş kendileri çalışmalara devam edilmesi ve bir taslak dosya oluşturulmasını istemişlerdir.

Ziyarette görüşülen konular değerlendirilmesi ve bu kapsamda çalışmaların geliştirilmesi amacıyla 31'inci hafta [Ağustos'un ilk haftası] içerisinde toplantı yapılması kararı alınmış ve üyelerimize bildirilmiştir."

(130) **Delil-9:** TOD Genel Sekreteri tarafından KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....), ALKA çalışanı (.....), KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....), ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....), KIRAÇ ortağı olduğu değerlendirilen (.....), ŞA-RA çalışanı (.....), ÇEPAŞ çalışanı (.....), ANTAKYA GALVANİZ'in sahibi (.....), ÖZ-

İŞ METAL SAN.TİC.LTD.ŞTİ.<sup>18</sup> (ÖZİŞ) çalışanı (.....) 03.01.2017 tarihinde "KGM PROGRAM VE İZLEME D.BŞK.LİĞİ ZİYARETİ" konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir: *"Derneğimizi tanıtmak ve 2017 yılı birim fiyatları kapsamında görüşme yapmak maksadıyla; 5 Ocak 2017 perşembe günü saat 11:00'da Program ve izleme Daire Başkanı (.....) ile görüşme yapılacaktır. Yönetim Kurulu Üyelerimizin bilgilerine sunulur. Saygılarımla..."*

### I.3.3.3. ŞA-RA'da Yapılan Yerinde İncelemede Elde Edilen Belgeler

- (131) **Delil-10:** KIRAÇ Otokorkuluk Sistem Yöneticisi (.....) tarafından, KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....) ve ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....) 'a 06.01.2017 tarihinde "ÜRÜN GELİŞTİRME SÜRECİ ANTAKYA GALVANİZ HK." konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir: *"Merhaba; Ürün geliştirme sürecimizle ilgili Yımtaş firmasının Çarpışma Testlerine İstanbul Büyükşehir Belediyesinden yetkilileri davet etmesi üzerine Belediye Çalışanları (Hocanın Eski Öğrencileri) (.....)'ı aramışlar ve Roma'ya teste gideceklerini Türkiye'den 4 firmanın ortak ürün geliştirdiğini söylemişler daha sonra (.....) Antakya Galvanizi arayarak 4 firmanın ürün geliştirdiğini söylemiş, konuyla ilgili Yusuf Bey Serkan beyi arayarak bilgi istedi (.....) bey böyle bir çalışmanın planlandığını ancak henüz hazırlık aşamasında olduğunu misafirleri olduğu için çok müsait olmadığını söyleyerek konuyu kapattı. (.....) beye ortak bir dille cevap verilmesi hususunda görüşlerinizi bekliyoruz."*
- (132) KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....) bu e-postayı şu şekilde yanıtlamıştır: *"Merhaba, ben Aisico sürecine dahil edip maliyetlerimizi düşürebiliriz diye düşünüyorum. Er veya geç ürünleri elde edecektir kendisi fikrindeyim. Saygılarımla."*
- (133) **Delil-11:** (.....) tarafından KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....)<sup>19</sup>, ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....)'a gönderilen, bilgi kısmında KIRAÇ Otokorkuluk Sistem Yöneticisi (.....), ŞA-RA Çalışanı (.....) ve (.....)'ın bulunduğu "Yeni ürünler – updating" konulu ve 23.02.2017 tarihli e-postaya aşağıda yer verilmiştir:

*"Merhabalar,*

*Yeni ürünlerle alakalı gelişmeleri tarafınıza aktarmak için yazmaktayım.*

*Dün H2 ürünlerimize ait bir test daha yapıldı fakat sonuç maalesef yine negatif. Aisico materyalle alakalı sıkıntı olduğunu belirtiyor. Ekte bizden bir gün önce test edilen başka bir firmaya ait H2 dikme ve bizim dikmemize ait THOR testi sonrası fotoğrafı inceleyebilirsiniz. Dikmelerimizin anlaşılmasız şekilde kırıldığını belirtiyor ve bundan sonra yapılacak şeyin dikmelerin kesinlikle İtalya da Alman veya İtalyan rulolardan imalatı olması gerektiğini ekliyorlar.*

*Bir diğer konu da N2 ve H1 testlerine ait yapmamız gereken ödemeler... Geçen bu iki testin ön ödemesi yapılmış fakat kalan ödemeleri henüz yapılmamış. Daha önce her bir firmaya iletilen faturalarda belirtilen kalan ödeme bedellerinin en kısa zamanda ödenmesi gerekmektedir. Bilginize"*

- (134) (.....) tarafından aynı taraflara gönderilen aynı tarihli e-postaya aşağıda yer verilmiştir: *"Sayın ilgililer, (.....) ile yapmış olduğum son telefon görüşmemizde kendisi 4 kere tekrar edilip her seferinde malzeme problemi dolayısıyla başarısız olan bu testlerin tekrarının mantıklı olmayacağını söylüyor. Teklifleri, ürünlerimize ait dikmelerin,*

<sup>18</sup> Söz konusu şirketin internet sitesinden, şirketin 1996 Sami DABLAN ve ANTAKYA GALVANİZ'in sahibi Yusuf AKEMOĞLU tarafından kurulduğu bilgisine ulaşılmıştır.

<sup>19</sup> YİMTAŞ (.....) olduğu değerlendirilmektedir.

(sadece dikmelerin) İtalya'da tekrar üretilmesi yönünde. Bir önceki mailimdeki görmüş olduğunuz fotoğraftaki kırılmayan dikme Arcelor Mittal e aitmiş mesela. Tedarikçilerinden fiyat almış ve bir test için kullanılacak dikme fiyatının (yaklaşık 50 dikme için) (.....) civarlarında olacağını belirtiyor. OK dersiniz ben pazarlık yapmaya çalışıcam fakat söz veremem diyor. Bildiğiniz üzere son gönderilmiş ürünlere ait hammadde özel olarak seçildi ve değerler bakımından Aisico'nun istediği ölçülerdeydi. Buna rağmen anlaşılamayan bu problemi yaşamaktayız. Dolayısıyla Kiraç olarak bu teklifi kabul edip, eğer sorun Türkiye'den tedarik edilen S355 saclar ise bir an önce çözülmesini arzuluyoruz. Yorumlarınızı bekler, iyi çalışmalar dilerim.”

- (135) Bu e-postaya, KİSAN tarafından “Bizcede yaşanan durum çok enteresan fakat ilerlemek gerekiyor, dolayısıyla dikmelerin İtalya'da üretilmesini kabul ediyoruz.” şeklinde cevap verilmiş olup, YİMTAŞ ve ŞA-RA da, görüşün kendilerince uygun olduğuna ilişkin e-posta göndermiştir.

#### I.3.3.4. KIRAÇ'ta Yapılan Yerinde İncelemede Elde Edilen Belgeler

- (136) 15.08.2017 tarihinde KIRAÇ'ta yapılan yerinde incelemede Genel Müdür (.....) ve Otokorkuluk Sistemleri Yöneticisi (.....) tarafından aşağıdaki hususlarda bilgi verilmiştir.
- (137) 2013 yılında çelik otokorkuluk yapım işlerinde performans dayalı sisteme geçildiği ancak bu durumun doğurması muhtemel problemleri öngörerek Karayolları 7. Bölge Müdürlüğü'ne KIRAÇ adına bir yazı yazıldığı, bahse konu yazının içeriğinde Türkiye'de performans dayalı sistemin uygulanmasının karayollarında çok fazla ürün çeşitliliğine sebebiyet verebileceği ifade edilmiştir. Nitekim bu uygulamayı takip eden yıllarda karayollarında çeşitli otokorkuluk tiplerinin uygulanmaya başlandığı, farklı otokorkuluk tiplerinin hem görüntü açısından hoş durmadığı hem de bakım onarım gibi sıkıntıları beraberinde getirdiği belirtilmiştir. TS EN 1317 standartlarında belirtilen standartları sağlamasına rağmen karayollarında farklı yükseklik, farklı dikme aralığı, farklı kalınlıkta ürünlere sebebiyet verdiği de belirtilmiştir. Ayrıca (.....), söz konusu ürün çeşitliliği nedeniyle ortak ürünün artık ihtiyaç haline geldiğini, KGM'nin ortak ürün talebinde bulunduğunu ancak bu projenin nasıl hayata geçirileceği konusunda kendilerine yol gösterilmediğini ifade etmiştir.
- (138) İhalelere çıkan idarenin zaman zaman Kamu İhale Mevzuatı çerçevesinde piyasadaki teşebbüslerden piyasa bilgisi toplayarak yaklaşık maliyet hesaplayabildiğini ancak ağırlıklı olarak ise idarenin kendi hazırlamış olduğu birim fiyatlar kitapçığına göre ihalelerdeki yaklaşık maliyetin hesaplandığını belirtmiştir. İdarenin piyasa oyuncularından piyasa bilgisi topladığı durumlarda hazırlanan yaklaşık maliyetin güncel fiyatları az çok takip edebildiği ancak birim fiyat kitapçığına göre hazırlanan yaklaşık maliyetlerin ise yıl içinde piyasa fiyatlarını takip edemediği, yaklaşık maliyetlerle ilgili en önemli sorunun buradan kaynaklandığı ifade edilmiştir. Sene başında Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Yüksek Fen Kurulu bünyesinde hazırlanan rayiçler üzerinden hesaplanan ve KGM tarafından yayımlanan birim fiyat kitapçığının piyasa dinamiklerini takip etmesinin mümkün olmadığı, hammaddenin hem döviz bazında artışı hem de döviz kurunun TL karşısında yükselişinin yaklaşık maliyette hesaplanan birim fiyatların güncelliğini kaybetmesine ve istekliler tarafından ihaleye verilen tekliflerin yaklaşık maliyete yaklaşmasına sebebiyet verdiği belirtilmiştir. KGM tarafından birim fiyatların Ocak-Şubat-Mart-Nisan ayları arasında hazırlanıp yayımlandığı, bu kitapçık hazırlanırken piyasa oyuncularından teklif alınmadığı ifade edilmiştir.
- (139) KIRAÇ'ta yapılan yerinde incelemede aşağıdaki belgeler elde edilmiştir:
- (140) **Delil-12:** CEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....) tarafından alıcı kısmında (.....) adresinin; bilgi kısmında KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....), ŞA-RA çalışanı (.....), ŞA-

RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....)@alkagroup.com.tr, ALKA hissedarı (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....), YİMTAŞ çalışanı (.....), ÇEPAŞ Genel Müdürü (.....) ve (.....)'ın yer aldığı 22.05.2016 tarih ve "TOD Ortak Ürün Taahhüt" konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir:

"(.....),

*Bildiğiniz üzere TOD Ortak ve Güveni Ürün Taahhütnamesi üyelerimiz tarafından imzalanmıştır.*

*Buna göre önümüzdeki günlerde kurulma işlemleri süren ÇELİK OTOKORKULUK VE YOL GÜVENLİK SİSTEMLERİ DERNEĞİ İKTİSADİ İŞLETMESİ bu taahhütnamenin lisans haklarının toplanması ve hakkedenlere dağıtılmasını TOD adına yürütecektir.*

*Ekteki sözleşmeyi bu açıdan değerlendirmenizi rica ediyoruz. Salı gününe (24/05/2016) kadar sonuçlandırılm lütfen.*

*İyi çalışmalar, (.....)"*

(141) E-postanın ekinde yer alan sözleşmede şu hükümler yer almaktadır:

"

### SÖZLEŞME

*İş bu Sözleşme; ... ÇELİK OTOKORKULUK VE YOL GÜVENLİK SİSTEMLERİ DERNEĞİ İKTİSADİ İŞLETMESİ ... ile ALKA SANAYİ İNŞAAT VE TİCARET A.Ş. ... arasında aşağıda yazılı şartlarla tanzim ve imza edilmiştir.*

*DERNEK Üyelerinin; ... ortak ürün havuzu oluşturulmasını sağlamak gayesiyle imza altına aldıkları taahhütname ... bu sözleşmenin değişmez ekidir.*

#### 1. SÖZLEŞMENİN KONUSU

*ALKA'nın sahip olduğu 16 Adet Otokorkuluk Sisteminin Çarpma Testlerinin Kullanım Haklarını, Dernek Üyelerinin kullanımına vermesi ve bu ürünlerin Kullanım Haklarının karşılığı olan (.....)nun İKTİSADİ İŞLETME tarafından ALKA'ya ödenmesidir.*

#### 2. ALKA'NIN VECİBELERİ

*ALKA, Dernek Üyeleri'nin EK1 Listede yazılı 16 ürüne ait CE Sertifikalarını alabilmelerini sağlamak için Test Raporlarının Kullanım Haklarını verdiğine dair gerekli belgeleri DERNEK'e verecektir.*

#### 3. İKTİSADİ İŞLETMENİN VECİBELERİ

*İKTİSADİ İŞLETME, TAAHÜTNAME'de yazılı şekilde üyelerden Lisans bedeli ödemelerini tahsil ederek ALKA'ya (.....) ödeme yapacaktır. Bu ödeme tamamlandıktan sonra 16 ürünün Test Raporlarını Kullanma hakkı geri dönülemez olarak DERNEK'in olacaktır.*

*... iş bu sözleşme ... 06.2016 tarihinde ... taraflarca imza edilmiştir.*

*Çelik Otokorkuluk Ve Yol Güvenlik Sistemleri Derneği*

*Ek: 1. Dernek Ortak Ürün Listesi ve ekleri (8 sayfa)*

*2. Ortak ürün listesi ürün lisans ve belge numarası LİSTESİ (1 sayfa)"*

(142) **Delil-13:** Delil-12'de yer alan e-postaya cevaben, KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....) tarafından alıcı kısmında ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....) ve (.....) adreslerinin; bilgi kısmında KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....), ŞA-RA çalışanı (.....), ŞA-RA



Yönetim Kurulu Başkanı (.....), [alkagroup.com.tr](http://alkagroup.com.tr), ALKA hissedarı (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....), YİMTAŞ çalışanı (.....), ÇEPAŞ Genel Müdürü (.....), KIRAÇ Otokorkuluk Sistem Yöneticisi (.....)'ın yer aldığı 02.06.2016 tarihli "RE:TOD Ortak Ürün Taahhüt" konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir:

"(.....),

*Bilginiz üzere iş ajandam çok yoğun o yüzden geç verdiğim yanıt için sizin ve tüm meslektaşlarımla anlayış ile karşılayacağını umut ediyorum.*

*... 4.Sözleşme kapsamında bahsettiğimiz tüm ürünlerin lisans numarası ve belge numarasını ekleyelim buda ileride yanlış anlaşılmasın yoksa ben (.....) daha rekabetçi ürünleri verecekti vermedi bunların kg ağır diye dava açıp ödediğim parayı geri alırım ☺ Bugün gelemedim (.....) de takılamadım ☺ bununla açığı kapatalım biraz ☺*

*... 6.Daha önce telefonda dile getirdiğim iki imza ile yetkilendirelim. ...*

*Sevgi ve Selamlarımla"*

(143) **Delil-14:** ŞA-RA çalışanı (.....) tarafından Delil-13'te yer alan e-posta şu şekilde yanıtlanmıştır: "Sn.Meslektaşlarım, (.....) notlarına ek olarak; ilgili belgelerin yurtdışında da kullanımı için 3 yıl sonra Dernek tarafında gerekli izinlerin verilmesi ile ilgili bir değerlendirme yapılmıştı. Bu konuyu bu noktada taahhünameye eklemek faydalı olabilir düşüncesindeyim. Görüşleriniz için bilgilerinize sunarım."

(144) **Delil-15:** ŞA-RA çalışanı (.....) tarafından alıcı kısmında ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....), KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....), KİSAN çalışanı (.....), ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), [@alkagroup.com.tr](http://@alkagroup.com.tr), ALKA hissedarı (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....), YİMTAŞ çalışanı (.....), ÇEPAŞ Genel Müdürü (.....), KIRAÇ Otokorkuluk Sistem Yöneticisi (.....), KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....); bilgi kısmında (.....) ve TOD Genel Sekreteri (.....) adreslerinin yer aldığı 07.06.2016 tarihli "RE: TOD Ortak Ürün Taahhüt CE belgelerinin alınması" konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir:

*"Sayın Meslektaşlarım,*

*Aşağıdaki konular için taahhünameye gerekli maddelerin eklenmesi gerektiği düşüncesindeyim.*

*1) Taahhüname imza altına alındıktan sonra ALKA bu ürünler için başka hiçbir firmaya veya kuruluşa veya kişiye, DERNEK onayı olmadan lisans kullanım hakkı verememeli düşüncesindeyim.*

*2) Lisans kullanım hakkı ödeme tamamlandıktan sonra değil, taahhüname imzası ile Dernek'e geri dönülemez olarak devredilmeli kanaatindeyim. (Toplantıda (.....) gerekli detay bilgilendirmeyi yapacaktır.)*

*Son olarak yurtdışı kullanım konusunda daha önce aktardığım konunun (3 yıl sonra yurtdışı dahil kullanım hakkı verilmesi.) toplantıda görüşülmesinin gerektiğini hatırlatmak isterim.*

*Saygılarımla, (.....)"*

(145) Bu e-postanın KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....) tarafından 07.06.2016 tarihinde "... (.....) tüm yazdıklarına katılıyor ve destekliyorum. Bu 3 maddenin eklenmesini ben de uygun buluyorum yarın bu süreçleri bitirelim önümüze bakıp hızlı ilerleyelim...." şeklinde yanıtlandığı görülmektedir.

(146) Yukarıdaki iki e-postaya cevaben KİSAN'dan (.....) tarafından 07.06.2016 tarihinde "...(..) de hemfikir olduğu üzere (.....), belirtiş olduğu 3 maddenin taahhütname kapsamında yer alması gerektiğini düşünüyoruz." şeklinde e-posta gönderilmiştir.

(147) **Delil-16:** ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....) tarafından alıcı kısmında KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....), KİSAN çalışanı (.....), ŞA-RA çalışanı (.....), ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), (.....)@alkagroup.com.tr, ALKA hissedarı (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....), YİMTAŞ çalışanı (.....), ÇEPAŞ Genel Müdürü (.....), KIRAÇ Otokorkuluk Sistem Yöneticisi (.....), KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....) ve (.....); bilgi kısmında (.....),(.....) ve TOD Genel Sekreteri (.....)'ün adreslerinin yer aldığı 06.06.2016 tarihli "TOD Ortak Ürün Taahhüt CE belgelerinin alınması" konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir:

"Sayın Meslektaşlarımız,

*Katkılarınız doğrultusunda düzenlemeler yapıldı.*

*Bundan sonra bütün bu süreçleri bu hafta bitirmek üzere:*

*1.İktisadi İşletme tescil edilecektir. ((.....)-07/07/2016)*

*2.İktisadi İşletme ile Alka arasında sözleşme imzalanacaktır. ((.....) 08/08/2016-Çarşamba)*

*3.CE Belgeleri için deklarasyon ALKA tarafından İktisadi İşletmeye sunulacaktır. ((.....) 08/08/2016-Çarşamba)*

*4.CE belgeleri için firma yazıları firmalara sunulacaktır. ((.....) 08/08/2016-Çarşamba)*

*Görevli üyelerimizin teyidini rica ediyoruz.*

*Bu nedenle Çarşamba günü yapılacağımız çalışmanın geç saatlere kadar uzayacağını düşünerek planlamanızı yapmanızı rica ediyoruz.*

*İyi çalışmalar, (.....)"*

(148) **Delil-17:** ALKA Yönetim Kurulu Başkanı (.....) tarafından alıcı kısmında ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....); bilgi kısmında (.....), ŞA-RA çalışanı (.....), ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), ALKA hissedarı (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....), YİMTAŞ çalışanı (.....), ÇEPAŞ Genel Müdürü (.....), KIRAÇ Otokorkuluk Sistem Yöneticisi (.....), KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....), ve TOD Genel Sekreteri (.....)'ün adreslerinin olduğu 10.06.2016 tarihli "RE: TOD Ortak Ürün Taahhüt CE belgelerinin alınması." konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir: "(.....) Önumüzdeki hafta toplantı için bana uygun günler çarşamba ve daha sonrasidir. İyi çalışmalar"

(149) **Delil-18:** ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....) tarafından alıcı kısmında ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), ŞA-RA çalışanı (.....), KIRAÇ Otokorkuluk Sistem Yöneticisi (.....), KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....), bilgi kısmında ÇEPAŞ çalışanı (.....), ÇEPAŞ Genel Müdürü (.....) olmak üzere 20.06.2016 tarihli FW: TOD Ortak Ürün Taahhüt" konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir:

"(.....),

*Firmamızın İspanya'da bulunan AR&GE merkezinden gelen çalışmayı öncelikle sizlerle paylaşmak istiyoruz.*

*(.....) tasarım yaklaşımındaki notlar şöyle: ...*

*(Özetle bu çalışmada "güvenli seviye"yi önemsedini belirtmektedir.)*



*Ekte görüleceği üzere, yapılacak çalışmanın ürün geliştirme ve test tutarlarına ayrıca ürünlerin bedeli, nakliyesi ve montaj bedeli eklenmesi gerekecektir. Değerlendirmenize sunuyoruz.”*

- (150) KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....) tarafından bu e-posta şu şekilde yanıtlanmıştır: *“(.....), Öncelikle çalışmanız için teşekkür ederim belirlenmiş olan ağırlıklar gerektiğinde rekabet edecek ağırlıklar değil bizim ar-ge departmanı da bazı test merkezlerinden hedef kilo vererek tasarım dahil fiyat istedi bu hafta sonuna tüm teklifler gelmiş olr hepsini birlikte yeniden değerlendirmeye alırız. Selamlar,”*
- (151) **Delil-19:** Delil-18’de yer verilmiş olan, KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....) tarafından gönderilen e-postaya cevaben ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....) tarafından alıcı kısmında KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....), ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), ŞA-RA çalışanı (.....), KIRAÇ Otokorkuluk Sistem Yöneticisi (.....); bilgi kısmında (.....), ÇEPAŞ Genel Müdürü (.....) ve (.....) olmak üzere 20.06.2016 tarihli “RE:TOD Ortak Ürün Taahhüt” konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir:
- “(.....),*  
*Teşekkürler. Maliyet ile ilgili olarak (.....) gelen son mesajı paylaşmak istiyoruz.*  
*‘Fiyatta şunları ekledik: EN 1317-2’ye göre çarpma testleri, EN 1317-5E göre malzeme analiz raporları, montaj ve demontaj, prototiplerin üretimi ve sevki, bunun yanı sıra ARGE ve teknik çalışmalarını yaklaşık tahminleri (çizimler, malzeme listeleri, EN 1317-5’e göre teknik açıklamalar ve montaj manuelleri). Bu son fiyatlar (ARGE ve Teknik ile ilgili) tahmini ve minimum değerlerdir ve projenin gelişimine göre artabilir.’ İyi çalışmalar dileriz.”*
- (152) **Delil-20:** ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....) tarafından KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....), ALKA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), ALKA hissedarı (.....), KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....), KIRAÇ Otokorkuluk Sistem Yöneticisi (.....), ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), ŞA-RA çalışanı (.....), YİMTAŞ hissedarı ve Yönetim Kurulu başkanı (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....), YİMTAŞ çalışanı (.....) ANTAKYA GALVANİZ firmasının sahibi (.....) ve ÇEPAŞ Genel Müdürü (.....)’ye olmak üzere 23.03.2017 tarihinde “Nisan Ayı Bütçe değerlendirmesi” konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir: *“Sayın Meslektaşlarımız, Nisan ayı bütçesini, ödemelerimizi ve rekabet kurumu ile yapılan görüşmeyi değerlendirmek üzere 28 Mart 2017 Salı günü toplantı düzenlemeyi öneriyorum. Ulaşım kolaylığı açısından İstanbul Sabiha Gökçen ISG airport oteli ya da Ankara’yı öneriyorum. Hava şartları uygun, (.....) daha önce yaptığı daveti de değerlendirebiliriz. Lütfen yer ve saat konusunda önerilerinizi paylaşınız. İyi çalışmalar. Saygılarımızla.”*
- (153) **Delil-21:** Delil-20’de yer verilen “Nisan Ayı Bütçe değerlendirmesi” konulu e-posta KIRAÇ Otokorkuluk Sistem Yöneticisi (.....) tarafından şu şekilde yanıtlanmıştır: *“Sayın Meslektaşlarımız, 28.03.2017 Salı Günü saat 10:00 da Bursa’da gerçekleştirilecek toplantı için toplantı yeri Baia Bursa Hotel Yeni Yalova Yolu 9.km Asmerkez yanı Osmangazi – BURSA Saygılarımla”*
- (154) **Delil-22:** (.....) adresinden alıcı kısmında ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), bilgi kısmında KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....)’un yer aldığı 06.05.2017 tarihli “Yeni itiraz” konulu e-postanın ekinde (.....)-Şa-Ra Enerji İnş. Tic. ve San. A.Ş. İş Ortaklığı (.....) tarafından Kamu İhale Kurumuna yapılan (.....) şikâyet başvurusu bulunmaktadır. Başvuruda aşağıdaki ifadelere yer verilmiştir:

“

**KAMU İHALE KURUMUNA**

...

**İTİRAZEN ŞİKAYET KONUSU İŞLEM VE ŞİKAYET NEDENLERİ:**

.... (.....) karar verilmesini arz ederiz.”

- (155) **Delil-23:** (.....) adresinden alıcı kısmında (.....); bilgi kısmında KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....) olmak üzere 10.07.2017 tarihli “Ürün paylaşımı sözleşme taslağı” konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir:

“(.....) merhaba,

Telefonda da görüştüğümüz üzere ekte sizlere Antakya Galvaniz ile belge paylaşımımız için hazırlanmış sözleşme vardır.

Bizim şu ana kadar belirlemiş olduğumuz taslak maddeler aşağıdaki gibidir:

- Ürün ve belgelerin 4 ana üreticinin onayı haricinde Antakya Galvaniz tarafından bir başka parti ile paylaşılması veya başka bir tesiste imalatı durumunda, Antakya Galvaniz 4 ana üreticinin her birine (.....) tazminat ödeyecektir.
- Ürün ve belgeler için Antakya Galvaniz'e ait CE belgesi ve test raporları düzenlenmeyecektir. Bunun yerine ekteki dosyada belirtilen "Sistem Dağılımı" na göre, 4 ana üreticinin CE belgelerinde Antakya Galvaniz "Onaylı İmalat Tesisi" olarak listelenecektir. CE belgelerinde yapılacak olan revizyon kaynaklı oluşacak maliyetler Antakya Galvaniz tarafından karşılanacaktır.
- Antakya Galvanizin imalat haklarına kavuşabilmesi için Aisico veya Aisico onaylı bir kuruluş tarafından Fabrika Üretim Kontrolü (FPC) gerçekleştirilecek olup bu maliyetler Antakya Galvaniz tarafından karşılanacaktır.
- Aksi belirtilmedikçe, her üreticide olduğu gibi, Antakya Galvaniz imalat haklarının sürekliliğini sağlayabilmesi için Aisico veya Aisico onaylı bir kuruluş tarafından yılda en az bir kez Fabrika Üretim Kontrolü'ne (FPC) tabi tutulacak ve bu denetleme sonucunda uygunluk alması gerekecektir.

İncelemenizi rica ederim. İyi çalışmalar. Saygılarımla,/Kind regards,

(.....)”

- (156) **Delil-24:** Delil-23'de yer alan e-postaya cevaben (.....) tarafından alıcı kısmında (.....), bilgi kısmında KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....) yer aldığı 12.07.2017 tarihli “RE:Ürün paylaşımı sözleşme taslağı” konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir: “(.....) Merhaba, Antakya Galvaniz ile imzalanacak olan sözleşmeyi inceledim, ekte düzenlenmiş halini bulabilirsiniz. Telefonda görüşmüş olduğumuz hususlarla ilgili olarak (stok bulundurulması, rekabet gibi) yapılabilecek muhtemel eklemeleri yarın geldiğimde değerlendirerek sözleşmeyi son hale getirebiliriz. ...”

- (157) (.....) tarafından gönderilen 13.07.2017 tarihli “Sözleşmenin son hali ektedir.” şeklindeki e-posta ve bu e-postanın eki bulunmaktadır. Aşağıda kararın “ŞA-RA-KIRAÇ-KİSAN-YİMTAŞ ile TSL ve AISICO Arasında Yapılan İşbirliğine Yönelik Değerlendirme” bölümünde “Üretim Lisans Sözleşmesi” hükümlerine detaylı olarak yer verilmiştir.

**“ÜRETİM LİSANSI SÖZLEŞMESİ**

Bu Sözleşme, ... KIRAÇ GALVANİZ ..., ... KİSAN İNŞAAT ..., ... YİMTAŞ MÜHENDİSLİK ... ve...ŞA-RA ENERJİ ... ( “Lisans veren” ) ile diğer tarafta ... ANTAKYA GALVANİZ ... ( “Lisans alan” ) arasında aşağıda yazılı şartlar dahilinde akdedilmiştir. ...

1-Genel Hükümler

İşbu lisans sözleşmesi, ...Test Merkezi ... ile Lisans veren arasında EN 1317-2:2010 standardına göre 13 farklı ürün grubu için çarpışma testlerinin gerçekleştirilmesi üzerine ... otokorkuluk ürün lisanslarında Lisans alan'ın imalat tesisinin onaylı imalat tesisi olarak eklenmesi ile alakalı koşul ve şartları içerir...

... 4- Lisans bedeli

4.1.Lisans alan, bir kereye mahsus olarak Lisans veren olarak anılan dört firmanın her birine (.....) olmak üzere toplamda (.....) tutarında ödeme yapacaktır. ...

12- Lisansa konu ürünlere ait CE belgeleri ile ilgili şartlar

12.1. Lisans konusu ürünlere ait CE Belgeleri Lisans veren adına düzenlenecek olup, bu belgelere Lisans alan'ın Onaylı İmalat Tesisi olarak eklenmesi amacıyla yapılacak revizyonlar ile oluşacak maliyetler Lisans alan tarafından karşılanacaktır. ... .. İşbu sözleşme 6 sayfa ve 17 maddeden ibaret olup, taraflar arasında 06.07.2017 tarihinde imzalanmıştır.”

- (158) **Delil-25:** ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....) tarafından alıcı kısmında ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), ŞA-RA çalışanı (.....), KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....), ALKA hissedarı (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....), YİMTAŞ çalışanı (.....), KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....), ÇEPAŞ Genel Müdürü (.....), bilgi kısmında (.....) adresinin yer aldığı 03.05.2016 tarihli “RE: TOD Ortak ve Güvenli Ürün Projesi KGM toplantısı/ İmzaya Açılan Hali” konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir: “(.....).”
- (159) (.....) tarafından (.....) 11.05.2016 tarihli ve “FW:Ortak Ürün Taahhüt” konulu e-postada “Sayın ilgiler, Ortak Ürün için imzalanan taahhütnameler ektedir.” ifadesi görülmektedir. Bu e-postaya binaen ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....) tarafından ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), ŞA-RA çalışanı (.....), KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....), ALKA hissedarı (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....), YİMTAŞ çalışanı (.....), KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....), ÇEPAŞ Genel Müdürü (.....) ve (.....) 11.05.2016 tarihinde “FW:Ortak Ürün Taahhüt” konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir: “Değişiklik bilgi birinci sayfada Kisan ile ilgili ibaredir.”
- (160) Aşağıdaki Taahhütname hükümlerine kararın “TOD Bünyesinde Hazırlanan Taahhütname’ye İlişkin Değerlendirme” bölümünde detaylı olarak yer verilmiştir.

**TAAHHÜTNAME**

“1-) Taahhütnamenin Konusu

2-) Taahhütnamenin Kapsamı

Dernek üyesi kurucu firmalar ... mevcut yasal düzenlemeler ve uygulamalar kapsamında; CE işareti ... taşıyan ürünleri piyasaya sunmaktadırlar....

4-) Derneğin Taahhütleri

Dernek;

1. Ortak ürün havuzu geliştirilmesi için çalışmayı seçtiği ürünlerle alakalı olarak üyelerine gerekli bildirimlerde bulunmayı,

2. ...Seçilen ürünler için; EK-1 de yer alan bedelleri kuracağı Telif Komisyonu vasıtasıyla üyelerinden toplamayı, .... Kabul ve taahhüt eder.

5-) Telif Hakkı Bedelinin Belirlenmesi, Ödemeler ve Ortak AR&GE Çalışmaları

*Dernek kurucu üyeleri EK-1 de belirtilen ve EN 1317 standartlarına uygun performans sınıfı ürünleri arasından seçim yapmasına izin vermiş olup, bu ürünlere ilişkin olarak araştırma geliştirme maliyetleri (ürün bedeli) aynı şekilde EK-1 de gösterilmektedir.*

*.... iş bu taahhütname 05.05.2016 tarihinde ... imzalanmıştır”.*

(161) **Delil-26:** ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....) tarafından ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), ŞA-RA çalışanı (.....), KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....), (.....)@alkagroup.com.tr, ALKA hissedarı (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....), YİMTAŞ çalışanı (.....), KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....), ÇEPAŞ Genel Müdürü (.....) ve (.....) adresine 26.04.2016 tarihinde “TOD Ortak ve Güvenli Ürün Projesi KGM toplantısı” konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir: “Sayın Meslektaşlarımız, (.....) 04 Mayıs 2016 Çarşamba günü saat 14:00’de Ortak ve Güvenli Ürün Projesi konularında görüşmek üzere bizi toplantıya çağırdı. Katılımcı olabilecek meslektaşlarımızın katılması yerinde olacaktır. Saygılarımızla.”

(162) **Delil-27:** (.....) adresinden ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....) olmak üzere 25.04.2016 tarihinde “TOD Ortak ve Güvenli Ürün Projesi” ” konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir:

*“İyi günler,*

*Toplantıda belirtilen hususlara taahhütname içeriğinde yer verilmeye çalışılmış olup, değerlendirmeleriniz için ekte gönderilmektedir.*

*1-) Kullanılan ortak ürünün eksik beyan edilme ihtimali ile ilgili olarak 5. maddeye;*

*"Kullandıkları ürünü eksik yada gerçeğe aykırı beyan eden ve ödemeleri eksik yaptığı anlaşılan Dernek üyesi, bahse konu davranışı dolayısıyla (.....) cezai şart ödemeyi şimdiden kabul, beyan ve taahhüt eder. Ayrıca Dernek derhal taahhütnameye aykırı davranışta bulunan bu üyeyi ihraç ederek ürünlerin kullanım hakkını iptal edecektir." İfadesi eklenmiş,*

*2-) Mali-Hukuki ve Ticari Sorumluluk Başlıklı 6. madde taahhütname içeriğinden çıkarılmış,*

*3-) Paylaşımlarla alakalı olarak 6. maddede (eski 7. madde) açıklamaya gidilerek*

*"3. kişi konumunda bulunan firmalar ile ürünün CE işareti ile etiketlenmesine yol açacak şekilde paylaşmayacaktır." ifadesi eklenmiş,*

*4-) Derneğin sona ermesi halinde yapılacak olan tasfiyenin tüzüğün 52. maddesine göre yapılacağı hususu ... Tahhütname kapsamındaki hakların nereye devredileceği genel kurul tarafından belirlenecektir. Genel kurulda bu yönde bir karar alınamazsa amacı derneğin amacına en yakın olan derneğe bu haklar devredilecektir.İyi çalışmalar”*

(163) **Delil-28:** Derneğin Olağanüstü Genel Kurul toplantı yapmasının kararlaştırıldığı 23.03.2016 tarihli Yönetim Kurulu kararı.

(164) **Delil-29:** KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....) tarafından (.....) 30.03.2016 tarihinde gönderilen “FW:FW: TAAHHÜTNAME/SON HALİ” konulu e-postanın ekinde yer alan “EK1-TOD ÖNERİLEN OTK ÜRÜN LİSTESİ.XLSX.” eki. E-postanın ekinde yer alan ürün listesi dosya içeriğinde yer almaktadır.

(165) **Delil-30:** ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....) tarafından (.....), KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....), KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....), ALKA hissedarı (.....), ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), ŞA-RA çalışanı

(.....), YİMTAŞ çalışanı (.....) ve ÇEPAŞ Genel Müdürü (.....) 25.02.2016 tarihinde "RE:FW:TAAHHÜTNAME/SON HALİ" konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir:

"Sayın Meslektaşlarımız,

... Gözden kaçan bir nokta olmaması için öncelikle aldığımız kararları bir kez daha özetlemek istiyorum.

1. Ürün bedellerinin toplanmasında; tüm tipler için ortak bir birim bedel belirlenmesini (Örneğin 2,00 €/metre).

2. Toplam bedelin toplanmasında ürün ayrımı yapmadan devam edilmesinin uygun olacağı. Örnek sadece 1.000.000 metre H1W4 tipi ürün bile üretilse, toplam arge bedelinin bu yöntem ile karşılanarak ürünü paylaşan firmaya ve dernek arge fonuna bir an önce katkı sağlanmasının uygun olacağı.

3. Ödemeler konusunda iki seçeneğin bir sonraki toplantıda sonuçlandırılmasına.

4. Ürünlerin TOD'a devri yapılacak. TOD üyelerine kullanma izni verecek. Üyeler üyelikten ayrılmaları ile bu yetkileri düşecek.

Değerlendirmenize sunarız. Saygılarımızla.

@(.....) hukuki açıdan kontrol edilmesini rica ediyoruz."

(166) **Delil-31:** ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....) tarafından (.....), KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....), KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....), ALKA hissedarı (.....), ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), ŞA-RA çalışanı (.....), YİMTAŞ çalışanı (.....) ve ÇEPAŞ Genel Müdürü (.....) 30.03.2016 tarihinde "TOD Ortak ve Güvenli Ürün Projesi" konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir:

"Sayın Meslektaşlarımız,

... Lütfen incelemeleri en kısa zamanda tamamlayıp görüşlerinizi bildiriniz.

Daha iyi anlaşılması için son durumu özetliyorum.

- Ortak ürün projesi ile ilgili olarak: TOD oluşturduğu ortak ürünleri ve bundan sonra Türkiye'de yapılacak işlerde bu ürünleri kullanacağını bir yazı ile KGM ve Belediyelere bildirecek.
- KGM'ye ve Belediyelere yapılan bu bildirimde KGM herhangi bir olumsuz cevap vermeyecek.
- Eş zamanlı olarak üyeler ekteki taahhütnameyi imzalayarak ürünlerin CE belgelerini edinme sürecini başlatacaklar.
- Böylece ortak ve güvenli ürün projesi uygulamaya girecek.
- Bu ürünleri kullanmak üzere ilk uygulama önümüzdeki ilk projede yapılacak.
- KGM başvuru yazısı ve TOD taahhütname yeni duruma göre düzenlenecektir.

@(.....),

(.....) bu yeni durumda görüşlerinizi bizim ile paylaşmanızı rica ediyoruz."

(167) Deliller arasında "T.C. ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ" ne hitaben yazılmış bir yazı bulunmaktadır.

"Sayı : 000/2016

00.04.2016

Konu: Çelik Otokorkuluk Ürünlerin yeknesaklığın sağlanması talebimiz



T.C.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI  
KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ'NE ANKARA

Malumlarınız olduğu üzere Çelik Otokorkuluk ve Yol Güvenlik Sistemleri Derneğimiz (TOD) sektörümüzün önde gelen firmaların öncülüğünde kurulmuş ve faaliyetlerini sürdürmektedir.

Çelik Otokorkuluk ve Yol Güvenlik Sistemleri Derneği "Kamu ve özel sektör arasında koordinasyon sağlayarak üretici firmalar ve kamunun sorunlarına çözüm bulmak" amacıyla kurulan bir dernektir ve bu doğrultuda faaliyetlerine devam etmektedir.

01/01/2011 tarihinden itibaren birçok yapı malzemesinde olduğu üzere ülkemizde uygulanan otokorkulukların EN1317-5 standardına uygun olarak CE işareti taşıması zorunlu olmuştur.

Bu tarihten sonra sektörde faaliyet gösteren firmalarımız çeşitli Araştırma ve Geliştirmeleri yaparak farklı koruma seviyelerinde otokorkuluk sistemlerini bünyelerine kazandırmışlardır. .... Bu durum karayollarımız üzerinde görüntü çeşitliliği sonucunu doğurmuştur. Bazı bölgelerde aynı koruma ve performans değerlerine sahip yediden (7) fazla otokorkuluk uygulanmıştır. Bu sayı giderek artmaktadır. Bu otokorkuluk sistemlerinin hiçbirinin parçası diğerinde kullanılamamaktadır. Eğer sistemlerin parçaları birbiri ile karıştırılırsa otokorkuluk işlevini yitirmekte, güvensiz hale gelmekte ve beklenen performans seviyesi için belirsiz bir konuma gelmektedir. CE işareti geçerliliğini yitirmektedir.

... Yukarıda izah edilen mahzurları önlemek amacıyla EN1317-5'i uygulayan tüm ülkelerde ilgili kurumlar, üreticilerin teklif ettiği ürünleri, belirledikleri kriterlere göre inceleyerek, kabul edilen ürünleri sitelerinde yayınlamaktadırlar.

Dernek Yönetim Kurulumuz'un Karayolları Genel Müdürlüğü ve ilgili bölgelerde yaptığı görüşmelerde, ürün kirliliğinin yukarıda izah edilen mahzurları dile getirilmiş ve bunu önlemek için Derneğimizin çözüm üretmesi istenilmiştir.

Dernek üyelerimizin yaptığı müteaddit toplantılar sonucu oy birliği ile alınan karar doğrultusunda bu konudaki çözüm önerimizi aşağıda sunuyoruz.

Derneğimiz;

1. ürün kirliliğinin ortadan kaldırılması,
2. güvenlik standartlarının daha üst seviyeye çıkartılmasını temin etmek,
3. bakım onarım maliyetlerini aza indirmek,
4. ürün parçalarının birbirinin yerine kullanılarak karmaşayı en aza indirmek,
5. Dernek üyelerinin AR&GE maliyetlerini düşürmek,
6. AR&GE çalışmaları için ayrılan kaynağı en verimli şekilde kullanmak
7. ortak AR&GE süreci geliştirmek amacıyla

Ortak Ürün Havuzu oluşturulmasını bir taahhüname ile imza altına almışlardır. Bu taahhünamede ürün sahibinin AR&GE bedellerinin ödenerek Derneğimizin bu ürünleri kullanma hakkına sahip olması sağlanmıştır. Bu kapsamda biz otokorkuluk derneği üye firmaları olarak, üyelerimizin ürün



portföylerinde yer alan otokorkuluk ürünlerinden, teknik komitemizin çalışması sonucu hazırlanmış, yukarıda izah edilen amacı sağlayacak, ortak ürün listesini ilişikte sunuyoruz.

... Bilgilerinize arz ederiz. Saygılarımızla.

EK: Dernek Ortak Ürün Listesi”

- (168) **Delil-32:** ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....) tarafından alıcı kısmında KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....), YİMTAŞ çalışanı (.....), KIRAÇ Otokorkuluk Sistem Yöneticisi (.....), KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....), ALKA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), ALKA hissedarı (.....), ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), ŞA-RA çalışanı (.....), ANTAKYA GALVANİZ firmasının sahibi (.....), ÇEPAŞ Genel Müdürü (.....); bilgi kısmında (.....) ve (.....) olduğu 16.07.2016 tarihli “TOD Ortak Ürün Geliştirme Çalışmaları toplantı notları 1” konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir: “Sayın Meslektaşlarımız, 14Temmuz 2016 Perşembe Saat 15:0017:00 Ankara Dernek Merkezimizde yapılan toplantı notları ektedir. Ekleme istediğiniz notları paylaşmanız durumunda tutanağa ekleyeceğiz. Bilgilerinize sunarız. İyi çalışmalar. Saygılarımızla.”
- (169) Deliller arasında bahsi geçen 14.07.2016 tarihli Dernek toplantısında “Görüşülen Konular/Alınan Kararlar” yer almaktadır.

“Toplantı adı: Çelik Otokorkuluk Ve Yol Güvenlik Sistemleri Derneği (TOD) Ortak ve Güvenli Ürün Geliştirme Toplantısı

Sayı: 2016-01

Tarih: 14 Temmuz 2016 Perşembe 15:00-17:00

Yer: Dernek Merkezi Ankara

Adı Soyadı	Kuruluş / Firma
(.....)	ALKA A.Ş.
(.....)	ALKAA.Ş.
(.....)	ANTAKYA Galvaniz Ltd. Şti.
(.....)	ÇEPAŞ A.Ş.
(.....)	KIRAÇ Galvaniz A.Ş.
(.....)	KİSAN A.Ş.
(.....)	ŞA-RA A.Ş.
(.....)	YİMTAŞ A.Ş.
(.....)	Genel Sekreter

#### Görüşülen Konular/Alınan Kararlar

Toplantı Yönetim Kurulu Başkanı Sn. (.....)'in açılış konuşmasıyla başlamıştır. Ortak ve Güvenli Ürün Geliştirme çalışmalarında şimdiye kadar yapılan çalışmalar özetlenmiştir.

1.1. Çalışmaların Ekim 2015'da başladığı ifade edildi.

1.2. Bu talebin öncelikle KGM tarafından geldiği belirtildi.

1.3. Başlangıçta iki seçenek olduğu:

1.3.1. Birinci seçeneğin firmaların ürünlerinden bir havuz oluşturulması.

1.3.2. İkinci seçeneğin TOD olarak ürün geliştirilmesi olduğu ifade edildi.

1.4. Sonuca bir an önce gidilebilmesini teminen birinci seçeneğin tercih edilerek çalışmaların sürdürüldüğü ifade edildi.

1.5. Haziran 2016 ayında bu seçeneğin sonuçlandırma aşamasında seçilen ürünlerin yurtdışına satışı ile ilgili taleplerin; ürün sahibi üyemiz tarafından olumlu yanıtlanmaması nedeniyle bu seçeneğin dondurulduğu ifade edildi.

Bu aşamadan sonra 2. Seçenek ile ilgili çalışmalar başlatıldığı ifade edildi.

2.1. Hazırlanan ürün listesi ile araştırmalar yapıldığı ifade edildi.

2.2. ÇEPAŞ firması İspanya'da bulunan ARGE departmanından görüş ve bütçe çalışması istendiği ifade edildi.

2.3. ÇEPAŞ İspanya'dan gelen ön çalışmaya göre talep edilen 12 ürün sistemi için (.....) civarında bir bütçe oluşacağı ifade edildi.

2.4. ÇEPAŞ İspanya'da ARGE departmanı talep edilen birim ağırlıklara yönelik olarak daha güvenli ağırlıklar önermektedir.

2.5. Çalışma ekte sunulmaktadır.

3.1. KIRAÇ firması birçok kuruluş ile temasa geçtiğini ifade etmiştir.

3.2. Bunlardan AISICO firmasının başlangıçta (.....) teklif vermiştir.

3.3. Görüşmeler sonucunda firma (.....) paket fiyatı kabul ettiği ifade edilmiştir.

3.4. Firmanın yıl sonunda talep edilen sistemleri talep edilen kriter ışığında teslim etmeyi taahhüt ettiği ifade edilmiştir.

4.1. Bu çalışmanın temel kuralının geliştirilecek ürünlerin TOD'a ait olması ve firmaların üyelikleri süresince kullanabilmelerinin esas olacağı ifade edilmiştir.

4.2. Firmanın TOD üyeliğinden ayrılması durumunda ürünlerin kullanım haklarının sona ereceği anlamını taşımaktadır.

5.1. Bu aşamada dondurulmuş olan seçenekten vazgeçilmesi kesinleşirse ALKA firması ile imzalanan taahhütnamenin yazılı olarak iptal edilmesi gereği ifade edilmiştir.

6.1. Görüşmeler sürerken KGM'nin TOD oluşturacağı ortak ürün sürecini destelemekten imtina edebileceği gündeme gelmiştir.

6.2. Bu durumda projenin başka bir değerlendirme sürecine gireceği ifade edilmiştir.

6.3. Bu durumu netleştirmek üzere (.....) 20.07.2016 Çarşamba günü saat 10:00'da bir toplantı talep edilmiştir.

6.4. Bu toplantıda KGM tarafının yaklaşımları anlaşılmaya çalışılacak ve çalışmalar buna göre yönlendirilecektir.

(170) (.....) tarafından alıcı kısmında ÇEPAŞ Genel Müdürü (.....); bilgi kısmında (.....) ve (.....)'in olduğu 11.03.2016 tarihli "RE:Çepaş-Tod Agreement" konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir:

"Dear all, ...

TOD'un (.....) bu konudaki görüşlerini dikkate alarak, aşağıdaki mailde görebilirsiniz, bizim tavsiyelerimiz aşağıdaki gibidir;

1. ... Ortak ürün havuzunun uygulanmasına ilişkin KGM'in onayını aldığımızda, Taahhütname TOD dernek üyeleri tarafından imzalanmalıdır. Bu, son ortak ürün listesi ile birlikte KGM'den Niyet Mektubunun gönderildiği zaman olabilir.

2. .... Bu sırada ise, taraflar; CE işareti alınması ve sektörün bilgi birikiminin artırılması amacıyla çarpışma test raporları, teknik çizimleri ve diğer gerekli dokümanları, Gizlilik Anlaşması yoluyla paylaşabilirler. GA ile TOD üyeleri taahhütlerini gösterir ve Taraflar arasında gizli kalması için, aralarında paylaşacakları bilgileri koruma altına alırlar. ....

*Bu amaçla, ekte TOD üyeleri tarafından imzalanacak olan, Gizlilik Anlaşması teklifini sizlerle paylaşıyorum. ... Regards,”*

(171) ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....) tarafından alıcı kısmında KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....), YİMTAŞ çalışanı (.....), KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....), ALKA hissedarı (.....), ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), ŞA-RA çalışanı (.....); bilgi kısmında ÇEPAŞ Genel Müdürü (.....) ve (.....) olduğu 16.03.2016 tarihli “Ortak Ürün Projesi/Gizlilik Sözleşmesi” konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir: “Sayın Meslektaşlarımız, Ortak Ürün Projesi Konusunda Avukatların yapmış olduğu istişareler sonucunda yazışmalar aşağıdadır. Avukatlarımız bu projenin sağlıklı ve sorunsuz ilerleyebilmesi için aşağıdaki önerileri yapmaktadır. (.....). Değerlendirmelerinize sunarız. (Lütfen ekibinizden uygun gördüğünüz kişilerle siz paylaşınız.) Saygılarımızla”

(172) **Delil-34:** ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....) tarafından ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....), KIRAÇ ortağı olduğu değerlendirilen (.....), “(.....)@alkagroup.com.tr”, ALKA hissedarı (.....), ÇEPAŞ Genel Müdürü (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....) ve ŞA-RA Çalışanı (.....)’a 16.02.2016 tarihinde “RE: Yeni Üyelik Başvurusu / Antakya Galvaniz” konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir:

*“Sayın Meslektaşlarımız, Derneğimize üyelik başvurusu yapan Antakya Galvaniz firmasının sahibi (.....) ile 16.02.2016 Salı günü yaptığımız görüşme notlarını paylaşmak istiyoruz.*

1. Görüşme de Derneğimizi temsilen (.....) ve Sayın (.....) bulundular.

2. (.....) Bey'e Derneğe üye olması durumunda teknik yeterlilik konusunda bir ölçme ve değerlendirme sürecine hazır olması gerektiği ifade edildi.

3. Derneğimizin gündeminde birçok sektörel sorunun giderilmesine yönelik bir gündem bulunduğu ifade edildi. Bu çalışmalara aktif olarak katılması gerektiği ifade edildi.

4. Derneğe giriş üyeliği için (.....) € talep edildi. (Bunu yüksek buldu, yapılan harcamalardan kendi payına düşeni ödemek istediğini belirtti. Biz de zaman ve emeğin bu tutarla ölçülemeyeceği ifade edildi)

5. İleride dernek havuzunda oluşacak ürünlerden yararlanması için sistem başına (.....) € ödeyeceği belirtildi. Buna bir itirazı olmadı.

6. Derneğe resmi olarak üyelik başvurusu yapması istendi. Gerekli iletişim bilgileri paylaşıldı.

*Bilgilerinize sunarız. Saygılarımızla.”*

(173) **Delil-35:** ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....) tarafından ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....) KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....), KIRAÇ ortağı olduğu değerlendirilen (.....); (.....)@alkagroup.com.tr, ALKA hissedarı (.....), YİMTAŞ çalışanı (.....), KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....), ÇEPAŞ Genel

Müdürü (.....) olmak üzere 21.12.2015 tarihinde "KGM ortak ürün çalışma projesi" konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir:

"Sayın Meslektaşlarımız,

*KGM ortak ürün çalışması ve montaj ekipleri sertifikalandırılması ile ilgili olarak; bugün Daire Başkanı çağrısı üzerine KGM (.....) ve (.....) ile (.....) katıldılar.*

*Ortak ürün çalışması projesi:*

- 1. Konu ile ilgili olarak KGM Genel Müdürü Sayın (.....) olumlu görüşü doğrultusunda derneğimizden aşağıda taslağı sunulan kapsamda bir başvuru yapılması için görüş bildirilmiştir.*
- 2. Bu görüş doğrultusunda başvuru yazısının an çerçevesini oluşturması açısından yazı formatı ile sizlerle paylaşıyorum.*
- 3. KGM bu yazının tüm firmaların yetkilileri tarafından imzalanmasını talep etmiştir.*
- 4. Bu kapsamda lütfen firmalarınızın yönetim mekanizmaları, danışmaları ve avukatları tarafından titizlikle incelenmesini talep ediyorum.*

Sayı : 000/2016

01.01.2016

Konu : Çelik Otokorkuluk Ürünlerin yeknesaklığın

Sağlanması talebimiz

T.C.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI

KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ'NE ANKARA

*Malumlarınız olduğu üzere Çelik Otokorkuluk ve Yol Güvenlik Sistemleri Derneğimiz (TOD) sektörümüzün önde gelen firmaların öncülüğünde kurulmuş ve faaliyetlerini sürdürmektedir.*

*Çelik Otokorkuluk ve Yol Güvenlik Sistemleri Derneği "Kamu ve özel sektör arasında koordinasyon sağlayarak üretici firmalar ve kamunun sorunlarına çözüm bulmak" amacıyla kurulan bir dernektir ve bu doğrultuda faaliyetlerine devam etmektedir.*

*Ülkemizde uygulanan çelik otokorkuluk ürünleri karayollarında can ve mal güvenliğini artıran güvenlik sistemlerindedir. Ülkemizde otokorkuluk sistemlerinin ilk uygulamaları 1973 yılında başlamıştır. O yıllardan günümüze kadar ülkemizde uygulanan otokorkuluk sistemlerinde ağırlıklı olarak başka ülkelerin standartları kullanılmıştır. Bu ürünlerin bir bölümü karar vericiler tarafından benimsenerek ülke standardı olarak uygulanmıştır. Böylece bu alanda yerli üreticilerin sayısı artmış ve ulusal sanayi oluşmuştur. Bunların yanı sıra ihtiyaçlar doğrultusunda yerli üreticiler tarafından bazı tiplerde uygulamaya alınmıştır.*

*01/01/2011 tarihinden itibaren birçok yapı malzemesinde olduğu üzere ülkemizde uygulanan otokorkulukların CE (ürünün, insan sağlığı, can ve mal güvenliği, hayvan ve bitki yaşamı ve sağlığı, çevre ve tüketicinin korunması açısından asgari güvenlik koşullarına sahip olduğunu gösteren işarettir.) işareti*

*taşıması zorunlu olmuştur.*

*Bu tarihten sonra sektörde faaliyet gösteren firmalarımız çeşitli Araştırma ve Geliştirmeleri yaparak farklı koruma seviyelerinde otokorkuluk sistemlerini bünyelerine kazandırmışlardır. Her firmanın aynı koruma seviyesinde ayrı ayrı teknik özelliklere ve görünüme sahip otokorkuluk sistemleri oluşmuştur.*

*Aradan geçen bu süre içerisinde bu otokorkuluk sistemleri karayollarımızda uygulanmaya başlamıştır. ... Bu durum karayollarımız üzerinde görüntü çeşitliliği sonucunu doğurmuştur. Bazı bölgelerde aynı koruma ve performans değerlerine sahip yediden (7) fazla otokorkuluk uygulanmıştır. Bu sayı giderek artmaktadır. Bu otokorkuluk sistemlerinin hiçbirini parçası dışında kullanılamamaktadır. Eğer sistemlerin parçaları birbiri ile karıştırılırsa otokorkuluk işlevini yitirmekte, güvensiz hale gelmekte ve beklenen performans seviyesi için belirsiz bir konuma gelmektedir. CE işareti geçerliliğini yitirmektedir. ...*

*Ülkemizde yeknesaklığın sağlanması, kaynakların verimli ve etkin kullanılması ortak ürün kullanımı ile mümkün olacaktır. Ortak ürün kullanımı ile zarar gören bir otokorkuluk sisteminin zarar görmeyen parçaları yeniden rahatlıkla kullanılabilir. Herhangi bir nedenle sökülmüş olan ürün diğer yol kesiminde rahatlıkla kullanılabilir. ...*

*Bu kapsamda biz otokorkuluk derneği üye firmaları olarak üyelerimizin ürün portföylerimizde yer alan otokorkuluk ürün ailesinden seçim yapılması durumunda Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kullanımına açma önerimizi sunmak istiyoruz.*

*Karayolları Genel Müdürlüğü'nün ihalelerine seçilen bu ürünlere yer vermesi durumunda ürünlerimizin teknik özelliklerini paylaşacağımızı belirtiyoruz.*

*Saygılarımızla.*

*Sayın Meslektaşlarımız bu yazı ile paralel olarak; üyelerin seçilecek ürünlerini kullandırılması ve hangi şartlarda kullandırılacağını (telif hakları ödemelerin nasıl yapılacağı gibi) belirten taahhüdü içeren ortak taahhütname için de çalışmayı eş zamanlı olarak başlatmamız gerektiğini belirtmek istiyorum.*

*... Saygılarımızla."*

- (174) **Delil-36:** ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....) tarafından ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....), KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....), KIRAÇ ortağı olduğu değerlendirilen (.....), (.....)@alkagroup.com.tr, ALKA hissedarı (.....), YİMTAŞ çalışanı (.....), KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....), ÇEPAŞ Genel Müdürü (.....) olmak üzere 22.12.2015 tarihinde "RE: KGM ortak ürün çalışması projesi" konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir: "Sayın Meslektaşlarımız, Ortak taahhütname için Dernek Avukatlarını harekete geçirdim haftaya görüşeceğiz ancak taahhütnamenin içeriği konusunda üyelerimiz karar verecektir. Bu nedenle lütfen içeriğin oluşmasına katkı sağlayınız. Arge bedellerinin nasıl dağıtılacağı konusu için listeyi biraz dar tutarak paylaşıyorum. Sizler ekipleriniz ile paylaşırsanız memnun olurum. Ayrıca bu aşamada ürün listesini daraltmamızda yardımcı olursanız memnun olurum. 8 Ocak 2016'daki toplantımıza hazırlık olacağını düşünüyorum. Yazışmalar ilerlememizin faydalı olacağını düşünüyorum. Toplantıda sonuca gitmek kolaylaşacaktır. Değerlendirmenize sunarız. Saygılarımızla."



- (175) **Delil-37:** TOD Genel sekreteri (.....) tarafından KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....) ve [maliyet@tck.com.tr](mailto:maliyet@tck.com.tr) adresine gönderilen 11.08.2017 tarihli "ANTAKYA GALVANİZ ÜYELİK BEDELİ" konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir:

(.....),

*Antakya Galvaniz'in üyelik bedeli ödeme durumu EK'tedir.*

*Bu çizelgeyi (.....) ve (.....) 18 Nisan tarihinde gönderdim. Saygılarımla...."*

SIRA NO	ÖDEME TARİHİ	BANKAYA YATIRILAN TUTAR (TL)	EURO (€) KURU	EURO (€) KURU KARŞILIĞI YATIRILAN TUTAR	KALAN EURO (€) BAKİYE
1	21 HAZİRAN 2016	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2	13 EKİM 2016	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
3	22 ŞUBAT 2017	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

- (1) Yönetim Kurulu kararı ile Çelik Otokorkuluk ve Yol Güvenlik Sistemleri

*Derneğine; Firmanızın katılım bedeli (.....) € olarak belirlenmiştir.*

- (2) Güncel ödeme durumu tabloda gösterilmiştir.

- (176) **Delil-38:** TOD Genel sekreteri (.....) tarafından KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....), ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), ANTAKYA GALVANİZ firmasının sahibi (.....), ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....), YİMTAŞ çalışanı (.....), ŞA-RA çalışanı (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....), KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....), (.....)@alkagroup.com.tr, (.....) adresine gönderilen 25.07.2017 tarihli "FW:Fiyat Talebi Hk." konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir:

*"(.....) İnşaat tarafından gönderilen fiyat teklif talebi aşağıda sunulmuştur.*

*Saygılarımla."*

*From: (.....)*

*Sent: Tuesday, July 25, 2017 12:32 PM*

*Cc: [satlnalma@mau.com.tr](mailto:satlnalma@mau.com.tr)*

*Subject: Fiyat Talebi Hk.*

*Sn. Yetkili;*

*Aşağıda bilgileri yer alan malzemelere ilişkin fiyat teklifinizi mümkün olduğunca kısa süre zarfında tarafıma iletmenizi rica eder, iyi çalışmalar dilerim.*

*Otokorkuluk Dikme (KGM 153 03 YPM) - 178 Adet*

*Otokorkuluk Ray - 8 Adet*

*Saygılarımla."*

- (177) **Delil-39:** TOD Genel Sekreteri (.....) tarafından alıcı kısmında (.....)@alkagroup.com.tr, (.....)@gmail.com, KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....), ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), ANTAKYA GALVANİZ firmasının sahibi (.....), KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....); bilgi kısmında (.....) ve (.....) adresinin olduğu 14.06.2017 tarihli ve "(.....)'ın İstifa Dilekçesi" konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir:

*"Yönetim Kurulu Başkanı (.....) ait istifa dilekçesi EK'te gönderilmiştir.*

*Saygılarımla...."*

14.06.2017



*Çelik Otokorkuluk Ve Yol Güvenlik Sistemleri Derneği*

*Yönetim Kurulu'na Ankara*

*Bilindiği üzere 05 Mayıs 2015 yılında yapılan Genel Kurul ile seçilen Yönetim Kurulu'nda Firmamız ÇEPAŞ A.Ş.'yi temsilen 2 yıl süre ile Yönetim Kurulu Başkanı olarak görevlendirmiştik.*

*Geçen bu süre içerisinde yoğun bir çalışma süreci geçirdik. Hepinize göstermiş olduğunuz performans için teşekkür ederim*

*Gerek görev yaptığım firmamdaki işlerimin yoğunluğu gerek özel hayatımda gelişen yeni sorumluluklarım nedeniyle Yönetim Kurulu Başkanlığından ve yönetim kurulu üyeliğinden 30 Haziran 2017 tarihi itibarıyla istifa ettiğimi bildirmek istiyorum.*

*Saygılarımla. (.....)*

- (178) **Delil-40:** TOD Genel Sekreteri (.....) tarafından alıcı kısmında (.....), KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....), ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), ANTAKYA GALVANİZ firmasının sahibi (.....), KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....), ŞA-RA çalışanı (.....),

(.....), YİMTAŞ çalışanı (.....), [info@antakyagalvaniz.com](mailto:info@antakyagalvaniz.com) adresinin; bilgi kısmında ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....)'ın yer aldığı 07.06.2017 tarihli ve "KGM GÖRÜŞ YAZISI TASLAK-2" konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir:

*"KGM Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı 5 Mayıs 2017 tarihli yazısı ile Derneğimizden görüş ve öneri istemiştir.*

*Bu kapsamda hazırlanan ikinci taslak yazı EK'te sunulmuştur.*

*Üyelerimizden alınacak görüş ve öneriler doğrultusunda yazının geliştirilerek pazartesi günü KGM'ye elden teslim edilmesi planlanmıştır.*

*Bu kapsamda üyelerimizin görüş ve önerilerine 9 Haziran 2017 cuma günü akşamına kadar ihtiyaç duyulmaktadır.*

*Saygılarımla ..."*

*"Sayı : 03-2017*

*12 Haziran 2017*

*Konu : Otokorkuluk Sistemleri Hk.*

*T.C.*

*ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE*

*HABERLEŞME BAKANLIĞI*

*KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ*

*TRAFİK GÜVENLİĞİ DAİRESİ BAŞKANLIĞINA*

*İLGİ: KGM Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığının 05.05.2017 tarihli, Sayı:13065778-175.11/E. 137940 sayılı ve "Otokorkuluk" konulu yazısı.*

*Karayolları Genel Müdürlüğü Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığınca ilgi yazı ile idarenin bakım ağı içerisinde kullanılmakta olan otokorkuluk sistemlerindeki çeşitliliğin disiplin altına alınması, bakım ve onarım sırasında meydana gelebilecek muhtemel olumsuzlukların en aza indirilmesi konularında bir çalışma yapılmasının planlandığı bildirilmiş ve bu kapsamda otokorkuluk sistemlerinin bakım ve onanırımına yönelik olumsuzlukların önlenmesi, otokorkuluk sistemlerindeki ürün*

*çeşitliliğinin azaltılması konularında gerekçeleri ile birlikte derneğimize ait görüş ve öneriler istenmiştir.*

*Kurumunuz talebi doğrultusunda Güvenli-Ortak Ürün geliştirme çalışmalarımız uzun süredir devam etmektedir. Ancak yapılan bu çalışmalarda ortak bir görüş oluşturabilecek seviyeye gelinememiştir.*

*Bu nedenle Derneğimiz tarafından ilgi yazı kapsamında görüş ve öneri sunulamamaktadır. Çalışmalar devam etmektedir. Oluşturulacak görüşler kurumunuz ile paylaşılacaktır.*

*Saygılarımızla.*

(.....) (.....)

Genel Sekreter

Yönetim Kurulu Başkanı

- (179) **Delil-41:** KIRAÇ Otokorkuluk Sistem Yöneticisi (.....) tarafından alıcı kısmında YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....), KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....), ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), ALKA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), ANTAKYA GALVANİZ firmasının sahibi (.....), ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....), YİMTAŞ çalışanı (.....), ŞA-RA çalışanı (.....); bilgi kısmında KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....)'un yer aldığı 28.04.2017 tarihli "RE: TOD toplantı" konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir: "Merhaba; 04/05/2017 Perşembe günü gerçekleştirilecek toplantı için toplantı Yeri Baia Otel Saat:11:00 (Yeni Yalova Yolu 9.km Asmerkez yanı Osmangazi - BURSA) İyi Çalışmalar Dilerim. Saygılarımla"
- (180) **Delil-42:** KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....) tarafından (.....)@alkagroup.com.tr'; ANTAKYA GALVANİZ firmasının sahibi (.....), ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), ŞA-RA çalışanı (.....), KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....), YİMTAŞ çalışanı (.....), ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....) ve TOD Genel Sekreteri (.....) 12.04.2017 tarihinde "TOD toplantı" konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir:
- "Sayın Meslektaşlarım,
- Dün konuşulduğu gibi, gelecek toplantımız 20 Mart Perşembe günü Sabiha Gökçen Havalimanı Otelinde gerçekleşecektir. Tüm firmaların katılımını rica ederim.*
- @(.....) Bey: Dernek adına otelde 10 kişilik toplantı odası rezervasyonunu ve ödemesini gerçekleştirir misiniz.
- Teşekkürler. Saygılarımla."*
- (181) **Delil-43:** TOD Genel Sekreteri (.....) tarafından alıcı kısmında (.....), ANTAKYA GALVANİZ firmasının sahibi (.....), ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), ŞA-RA çalışanı (.....), KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....), YİMTAŞ çalışanı (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....), KİSAN Yönetim Kurulu Üyesi (.....), ÇEPAŞ Genel Müdürü (.....); bilgi kısmında ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....),(.....) adresinin yer aldığı 29.03.2017 tarihli "TOD 2017 YILI AİDATI HK" konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir: "Çelik Otokorkuluk ve Yol Güvenlik Sistemleri Derneği Yönetim Kurulunun aldığı 32 Sayılı Karar ile Derneğimizin 2017 yılı aidatı (.....) TL olarak belirlenmiştir. Bu kapsamda gereğini arz ederiz. Dr. S. Mesut ÖZTÜRK Genel Sekreter"
- (182) Bu e-postaya yönelik olarak ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....) tarafından 29.03.2017 tarihinde aşağıdaki e-posta gönderilmiştir: "Sayın Meslektaşlarımız, Düzeltme yapmak istiyorum. Bu ödeme 2017 yılı bütçemizin ve aidatlarımızın bir kısmını oluşturmaktadır. @(.....) Bey, Kararı bu doğrultuda düzeltelim. İyi çalışmalar."

- (183) **Delil-44:** TOD Genel Sekreteri (.....) tarafından ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....), ANTAKYA GALVANİZ firmasının sahibi (.....), ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), ŞA-RA çalışanı (.....), KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....), YİMTAŞ çalışanı (.....), KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....), ÇEPAŞ Genel Müdürü (.....) ve (.....) adresine 20.02.2017 tarihinde "23 ŞUBAT 2017 PERŞEMBE GÜNÜ TOD PROGRAMI" konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir:

"10.00 (.....) ziyareti

11.00 (.....) ziyareti

... ziyaretler sonrası TOD'a intikal

... öğle yemeği

... yönetim kurulu toplantısı

planlamanın ziyaretler sonrasındaki kısmı için zaman planlaması yapılmamıştır.

Gelişen duruma göre değerlendirilecektir.

Toplantı gündemi EK'te gönderilmiştir. Saygılarımla...

(.....) Genel Sekreter"

*23 Şubat 2017 Yönetim Kurulu Toplantısı Gündem Maddeleri*

a. Yönetim Kurulu Başkanı'nın açılış konuşması

a. ..

b. Genel Sekreter tarafından;

a. Aydın Belediyesi ve diğer belediyelere yapılan ziyaretlerin değerlendirilmesi

c. 2017 yılında planlanacak faaliyetlerin değerlendirilmesi

a. Ziyaret planlamaları

b. ..

d. Görüş ve önerilerin alınması

1. KGM'ye verilmek üzere çelik otokorkuluk uygulamaları ve mevzuatı içeren bir kılavuz hazırlanması

e. Kapanış

- (184) **Delil-45:** TOD Genel Sekreteri (.....) tarafından ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....), (.....)@alkagroup.com.tr, ANTAKYA GALVANİZ firmasının sahibi (.....) ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....), YİMTAŞ çalışanı (.....), KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....) ve (.....) adresine 17.01.2017 tarihinde "AYDIN BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİNE GÖNDERİLMESİ PLANLANAN YAZI HK." konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir:

"AYDIN Büyükşehir Belediyesince 2015 yılında "Aydın İli Efeler İlçesi Astım Köprülü Kavşağı Yapım İşi" adı altında ihaleye çıkılmış bu kapsamda Atatürk alt geçidi önüne köprü koruyucu otokorkuluk sistemi de yaptırılmıştır.

Ancak yapılan köprü koruyucu otokorkuluk uygulamasının piyasadan farklı firmalardan toplanan parçaların birleştirilmesi ile yapıldığı tespit edilmiştir.

Konuyla ilgili olarak; Antakya Galvaniz ve ALKA firmalarından gelen tespitler doğrultusunda hazırlanan yazı EK'te sunulmuştur.

Yazı hakkında üyelerimizden görüş beklenmektedir. Talepler doğrultusunda hareket edilecektir. Saygılarımla

(.....)  
Genel Sekreter

Sayı : 01-2017

## AYDIN BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ BAŞKANLIĞINA AYDIN

Çelik Otokorkuluk ve Yol Güvenlik Sistemleri Derneği "Kamu ve özel sektör arasında koordinasyon sağlayarak üretici firma ve kamunun sorunlarına çözüm bulmak" amacıyla kurulan bir dernektir ve faaliyetlerine devam etmektedir. ....

Bu kapsamda idareniz tarafından ihale edilen 2015/116383 ihale kayıt numaralı "Aydın İli Efeler İlçesi Astim Köprülü Kavşağı Yapım İşi" kapsamında yaptırılmış olan köprü koruyucu otokorkuluk uygulaması konusunda üyelerimiz tarafından bildirilen tespitleri, gereği için değerlendirmenize sunuyoruz.

Avrupa birliği entegrasyonu çerçevesinde 2011 yılı başından itibaren otokorkuluk sistemlerinde TS EN 1317-5+A1 standardı ile tanımlanan performans sınıfı otokorkuluk tanımlanması ve yaptırılması zorunluluğu getirilmiştir. Bu nedenle gerek Karayolları gerekse belediyeler tarafından yaptırılan ihalelerde sahaya monte edilen otokorkuluk sistemlerine ait çarpma testi raporları ve CE kalite belgesi ibrazı zorunludur. CE Belgesi olmayan otokorkuluk ürünlerinin uygulaması gerek İşin sahibi idare gerekse uygulamayı yapan/yaptıran yükleniciler açısından hapis cezalarına varan hukukî sonuçlar doğuracaktır.

... Endişelerimizi sizler ile paylaşmamızı anlayışla karşılamanızı ve açıkladığımız konulardaki tereddütlerimizi giderici yönde çalışmaların yapılmasını ve mümkün ise bu önlemlerin ve sonuçlarının derneğimiz ile paylaşılması için gereğini arz ederiz. Saygılarımızla.

(.....) (.....)  
Genel Sekreter Yönetim Kurulu Başkanı"

- (185) **Delil-46:** ALKA Yönetim Kurulu Başkanı (.....) tarafından alıcı satırında ŞA-RA çalışanı (.....), KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....), ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....), KIRAÇ Otokorkuluk Sistem Yöneticisi (.....); bilgi satırında ALKA hissedarı (.....), KIRAÇ Otokorkuluk Sistem Yöneticisi (.....), KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....), YİMTAŞ çalışanı (.....), [satis@tck.com.tr](mailto:satis@tck.com.tr), ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....), ÇEPAŞ Genel Müdürü (.....) yer aldığı 15.12.2016 tarihli "RE:TOD ve YK Toplantısı" konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir: "Daha önceden dernek toplantısı ayın 20 sinde yapalım önerisinde bulunmuştum. Fakat 20 12,2016 tarihinde İstanbul da olmam gerekiyor. O yüzden ayın 22 si olsun diye mail attığımı hatırlıyorum. Atmamış isem şimdi öneriyorum ayın 22 sinde Ankara da olsun( yön kurulu toplantısının 21 İnde Ankara da olması sebebi ile) Saygılarımla (.....)"
- (186) Bu e-postanın ŞA-RA çalışanı (.....) tarafından 15.12.2016 tarihinde aşağıdaki şekilde yanıtlandığı görülmektedir: "(.....). Sanırım aşağıdaki şekilde program yaparsak herkese uygun olacak. Yönetim Kurulu toplantısını bir gün sonra gerçekleştirmek mümkün olur mu? 21.12.2016: Dernek Toplantısı 22.12.2016: Yönetim Kurulu Toplantısı Saygılarımla. (.....)"
- (187) Delillerde yer alan e-postalardan söz konusu önerinin KIRAÇ Otokorkuluk Sistem Yöneticisi (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....) ve KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....) tarafından kabul edildiği görülmektedir.
- (188) **Delil-47:** ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....) tarafından ALKA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), ALKA hissedarı (.....), KIRAÇ Otokorkuluk Sistem Yöneticisi (.....), KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....), KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....), YİMTAŞ

çalışanı (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....), ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), ÇEPAŞ Genel Müdürü (.....) 05.12.2016 tarihinde “KGM Trafik Dairesi Otokorkuluk Çalışması” konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir:

“Sayın Meslektaşlarımız,

Bugün Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı daveti üzerine; (.....) ile ekteki yazı hakkında görüşme yapılmıştır.

Görüşme notlarını aşağıda paylaşıyorum.

- Taleplerinin ortak ürün arayışı ile ilgili olduğunu ifade edebilirim.
- Bu yazıya tüm firmalardan cevap alamadıklarını belirttiler.
- Otokorkuluk sistemlerin diğer iki firmaya da üretim hakkı verilmesi taahhüdü talebine itiraz geldiğini ifade ettiler. Nedenleri hakkında bilgi edinmek istediler. Firmaların ticari ve endüstriyel haklarını korumalarının normal karşılanması gerektiğini ifade ettim.
- Ortak ürün konusunda geçen dönemde yaşananları tekrar özetledim.
- Bu konuda KGM'nin yeterli desteği sağlamadığını ifade ettim.
- Ortak ürünün KGM'nin ihtiyacı olduğu ifade ettim.
- Üyelerimizin bu konuda görüşlerini öğrenerek tekrar bilgi verebileceğimizi ifade ettim.

Bu konuda herhangi bir değerlendirme olursa paylaşmanızı rica ediyorum.

İyi çalışmalar dileriz.

Saygılarımızla.”

(189) Delil-47'de yer alan e-postanın “T.C ULASTIRMA DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI.PDF” başlıklı ekine aşağıda yer verilmiştir:

T.C.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI

Karayolları Genel Müdürlüğü

Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı

Sayı : 13065778-175.11/E.268804

16.11.2016

Konu : Otokorkuluk

ÇEPAŞ GALVANİZ DEM. ÇEL. TİC. VE SAN. A.Ş.

İdaremiz bakım aşında kullanılmakla olan otokorkuluk sistemlerinin sınırlandırılması, sistemler arasında bulunması muhtemel olumsuzlukların en aza indirgenmesi, firmanız bünyesinde bulunan sistemlerden yol ağımıza uygun olanlarının belirlenmesi ve ihalelerde kullanılabilmesi için bölge müdürlüklerimize bildirimini yapılması yönünde bir çalışma yapılacak olup, bu kapsamda, firmanız elinde yer alan otokorkuluk sistemlerinin EN 1317-5 kapsamındaki EC Uygunluk Sertifikası, çarpışma testi raporu, sistemi oluşturan her bir elemanın eni, boyu ve kalınlığını gösteren teknik çizimleri ile montaj el kitabının, sistemlerin 1 m'sinin ağırlığının hesabının da nasıl yapıldığını gösteren belgelerin, Genel Müdürlüğümüzce uygun bulunması halinde bir otokorkuluk sisteminin EC belgesi sahibi olan üreticinin dışında en az iki firmaya üretim hakkı verileceğine dair taahhütnamenin, ekteki tabloların ilgili



olanlarının da doldurulmak suretiyle. 25.11.2016 tarihine kadar Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığına, gönderilmesi hususlarında;

Gereğini ve bilgilerini rica ederim.

(.....)  
Genel Müdür a.  
Genel Müdür Yardımcısı

**EKLER:**

1. H1-Otok Sistemleri Tablosu
2. H2-Otok Sistemleri Tablosu
3. H3-Otok Sistemleri Tablosu
4. H4a-Otok Sistemleri Tablosu
5. H4b-Otok Sistemleri Tablosu
6. N2-Otok Sistemleri Tablosu

**DAĞITIM:**

Gereği

Alka San. Ve Tic. A.Ş.

Antakya Galvaniz Metal San. Tic. Ltd. Şti.

Çepaş Galvaniz Dem. Çel. Tic. Ve San. A.Ş.

Gürtaş İnş. San. Tic. Ltd. Şti.

Kıraç Galv. İnş. San. Ve Tic. A.Ş.

Kisan İnş. Müh. San. Ve Tic. A.Ş.

San İnş. Sanayi Ve Tic. Ltd. Şti.

Şa-Ra Enerji İnş. Tic. Ve San. A.Ş.”

Bilgi:

Bölge Md.(1-18)

- (190) **Delil-48:** ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....) tarafından ALKA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), ALKA hissedarı (.....), KIRAÇ Otokorkuluk Sistem Yöneticisi (.....), KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....), KISAN Yönetim Kurulu üyesi (.....), YİMTAŞ çalışanı (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....), ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), ÇEPAŞ Genel Müdürü (.....) 09.09.2016 tarihinde “TOD toplantı ve Ortak Ürün Geliştirme Çalışmaları.” konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir: “Sayın Meslektaşlarımız, Çalışmalarımız doğrultusunda bir sonraki toplantımızı 22 Eylül 2016 Perşembe öğleden sonra havaalanına yakın İstanbul’da düzenlemek istiyoruz. Bu toplantıya firmamızda (.....)’in de katılarak ortak ürün geliştirme sürecinde deneyimleri paylaşmak istiyoruz. Konunun önemi nedeniyle tüm üyelerimizin temsilini önemli olarak değerlendiriyoruz. Uygunluğu ve teyidi konusunu değerlendirmenize sunarız. İyi çalışmalar. İyi bayramlar diliyoruz. (.....)”
- (191) (.....) tarafından 18.09.2016 tarihinde “RE:TOD toplantı ve Ortak Ürün Geliştirme Çalışmaları/Düzeltilme” konulu aşağıdaki e-postanın gönderildiği görülmektedir. “Sayın Meslektaşlarımız, Toplantımız: 1. 22 Eylül 2016 Perşembe günü 2. Saat 11:00-16:00 saatleri arasında 3. Gönen Otel Yeni Bosna Adresinde gerçekleşecektir. İyi çalışmalar dileriz. Saygılarımızla.”
- (192) (.....) tarafından 18.09.2016 tarihinde “RE:TOD toplantı ve Ortak Ürün Geliştirme Çalışmaları/DÜZELTME TARİH DEĞİŞİKLİĞİ” konulu aşağıdaki e-postanın gönderildiği görülmektedir: “Sayın Meslektaşlarımız, Uçuş programı nedeniyle tarih değişikliği gerekmiştir. Toplantı tarihini aşağıdaki not etmenizi rica ederiz. Toplantımız: 23 Eylül



2016 Cuma günü Saat 11:00-16:00 saatleri arasında Gönen Otel Yeni Bosna adresinde gerçekleşecektir. İyi çalışmalar dileriz. Saygılarımızla.”

- (193) **Delil-49:** ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....) tarafından ALKA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), ALKA hissedarı (.....), KIRAÇ Otokorkuluk Sistem Yöneticisi (.....), KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....), KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....), YİMTAŞ çalışanı (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....), ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), ÇEPAŞ Genel Müdürü (.....) ve ŞA-RA çalışanı (.....) 12.01.2016 tarihinde “TOD toplantı ve Ortak Ürün Geliştirme Çalışmaları” konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir. “Sayın Meslektaşlarımız, 17 Ekim 2016 tarihinde düzenlemek istediğimiz değerlendirme toplantısını Fimamızın (ÇEPAŞ) Yönetim Kurulu Üyelerinin programlarında beklenmedik zorunlu bir değişiklik nedeniyle düzenleyemiyoruz. İyi çalışmalar dileriz. Saygılarımızla.”
- (194) KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....) tarafından söz konusu durumun aşağıdaki e-posta ile cevaplandığı görülmektedir. “Sayın Meslektaşlarım, bu durumda gelecek toplantımızı 24 Ekim 2016 Pazartesi tarihinde Hendek’te bizim tesiste yapmayı öneririm. Bilgilerinizi rica ederim”
- (195) Bu e-postanın ALKA Yönetim Kurulu Başkanı (.....) tarafından 18.01.2016 tarihinde “(.....) bey, Alka olarak toplantı yeri ve saati bizim için uygundur.” şeklinde yanıtlandığı görülmektedir.
- (196) KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....) tarafından alıcı satırında ALKA Yönetim Kurulu Başkanı (.....) ve ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....)’ın; bilgi satırında ise ALKA hissedarı (.....), KIRAÇ Otokorkuluk Sistem Yöneticisi (.....), KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....), YİMTAŞ çalışanı (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....), ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), ŞA--RA çalışanı (.....), ÇEPAŞ Genel Müdürü (.....) 'nin yer aldığı 20.10.2016 tarihinde “RE: TOD toplantı ve Ortak Ürün Geliştirme Çalışmaları” konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir: “Merhaba, 24 Ekim Pazartesi 14:00 itibariyle herkesi tesisimizde bekliyoruz. Saygılarımla, (.....)”
- (197) **Delil-50:** ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....) tarafından ALKA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), ALKA hissedarı (.....), KIRAÇ Otokorkuluk Sistem Yöneticisi (.....), KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....), KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....), YİMTAŞ çalışanı (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....), ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), ÇEPAŞ Genel Müdürü (.....) ve ŞA-RA çalışanı (.....) 07.10.2016 tarihinde “KGM yapım işlerini yüklenen firmaların CE belgelerinin geçerliliği” konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir:
- “Sayın Meslektaşlarımız,  
KGM yapım işlerini yüklenen firmaların CE belgelerinin geçerliliği konusunda bir takım şüpheler uyanmıştır.  
Ekte hazırladığımız yazı KGM 1. Bölge uhdesindeki bir projenin otokorkuluk işlerini yüklenen yüklenicinin kullandığı otokorkuluk ürünleri için bilgi edinme kapsamında talepte bulunacağız.  
Değerlendirme sunarız. İyi çalışmalar dileriz.  
Saygılarımızla.”
- (198) **Delil-51:** TOD sekreteri (.....) tarafından alıcı kısmında ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....), KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....), ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), alkumru@alkagroup.com.tr, KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....), ANTAKYA GALVANİZ firmasının sahibi (.....); bilgi

kısımında TOD Sekreteri (.....) tarafından 22.07.2016 tarihli ve "Saferoad Kisan/Hendek Toplantı ile ilgilidir" Konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir: "Sayın üyelerimiz Karayolları Genel Müdürlüğü, Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığında yapılan toplantı durum değerlendirmesi maksadıyla, 26.07.2016 Salı günü saat 10:30 olarak Saferoad Kisan/Hendek-Sakarya fabrikasında toplantı yapılacaktır."

(199) 26.07.2016 tarihinde Kisan Fabrika, Hendek, Sakarya'da yapılan TOD Ortak ve Güvenli Ürün Geliştirme Toplantısı'nda alınan kararlar

"Toplantı adı: Çelik Otokorkuluk Ve Yol Güvenlik Sistemleri Derneği (TOD) Ortak ve Güvenli Ürün Geliştirme Toplantısı

Sayı: 2016-02

Tarih: 26 Temmuz 2016 Salı 11:30-13:00

Yer: Kisan Fabrika, Hendek, Sakarya

Adı Soyadı	Kuruluş / Firma
(.....)	ALKA A.Ş.
(.....)	ALKA A.Ş.
(.....)	ANTAKYA Galvaniz Ltd. Şti.
(.....)	ÇEPAŞ A.Ş.
(.....)	KIRAÇ Galvaniz A.Ş.
(.....)	KİSAN A.Ş.
(.....)	ŞA-RA A.Ş.
(.....)	YİMTAŞ A.Ş.

#### Görüşülen Konular/Alınan Kararlar

1.1.AISICO firmasının ülkemizde yaşanan olaylar nedeniyle Türkiye'de yapılması planlanan toplantıya gelmek istemediği belirtildi.

1.2.Değerlendirme yapabilmek için KIRAÇ firmasının AISICO firmasından teklifi yazılı olarak alması istendi. (29 Temmuz 2016)

1.3. (.....) Bey'in uyarıları ile teklifin aşağıda belirtilen başlıkları içerip içermediğinin belirtilmesi gereği ifade edildi.

1.3.1. Tasarım Kriterleri belirtilmeli.

1.3.2. Malzeme kalitesi ve standartları belirtilmeli.

1.3.3. Ürünlerin bedellerinin dahil olup olmadığı belirtilmeli.

1.3.4. Ürün montaj bedellerinin dahil olup olmadığı belirtilmeli.

1.3.5. Süre belirtilmeli.

1.3.6. Malzeme test bedellerinin dahil olup olmadığı belirtilmeli.

1.4. Bu teklif üzerinden değerlendirme yapılmasının daha isabetli olduğuna karar verildi.

2.1. Karayolları Genel Müdürlüğü Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı Daire Başkanlığı ve Trafik Şube Müdürlüğü'nde gerçekleşen görev değişimleri değerlendirildi.

2.2. Hafta içi yeni göreve başlayan yöneticiler ziyaret edilmesine karar verildi."

(200) **Delil-52:** (.....) tarafından ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....), KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....), KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....), YİMTAŞ çalışanı (.....), ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....) ÇEPAŞ Genel

Müdürü (.....) 28.07.2015 tarihinde “KGM Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı görüşmesi / ihale Düzenlemeleri” konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir:

“29 Haziran 2015 tarihinde KGM Genel Müdürlüğü Trafik Güvenliği Dairesi'nin çağrısı üzerine bir toplantı yapılmış; Toplantıya Derneğimizi temsilen Sn. (.....), KGM'yi temsilen (.....) katılmışlardır.

Toplantıda; KGM Otokorkuluk ihalelerinin düzenlemesinde uygulamaların geliştirilmesi ve iyileştirilmesi konuları görüşülmüştür.

Bu doğrultuda Derneğimizden sektörü temsilen aşağıdaki konularda bilgi ve görüş talep edilmiştir.

7 EN 1317 standardının zorunlu uygulaması sonrasında Avrupa ülkelerinde (Almanya, İspanya, İtalya, Fransa, Belçika gibi) uygulanan ihale sistemi hakkında bilgi,

8 Örnek ihale dokümanı,

9 Bu ülkelerin EN 1317 standardına geçişte uyguladıkları sistem hakkında bilgi,

İlgililer ile yapılan görüşmede tarafımıza mevcut çalışmada gelinen durum sorulmuş ve zamansal olarak problem yaşanabileceği vurgulanmıştır. Bu kapsamda yapılacak çalışmanın gelecekte Otokorkuluk uygulamaları için kaynak teşkil edeceği değerlendirildiğinden ÜYELERİMİZDEN SÜRECİN HIZLANDIRILMASINI ve katkılarını en kısa sürede beklediğimizi saygılarımla arz ederim.

(.....)

Genel Sekreter”

(201) **Delil-53:** KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....) tarafından alıcı kısmında KIRAÇ çalışanı olduğu değerlendirilen (.....); bilgi kısmında (.....) ve (.....) olduğu 25.01.2016 tarihli “TOD Toplantısı Eskişehir.” konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir:

“(.....) bey,

Bildiğiniz üzere yarın Eskişehir'de TOD toplantısı yapılacaktır ve (.....) bey başkan yardımcısıdır aşağıda bilgilerimi paylaştığım toplantı için (.....) bey ile iletişime geçip ön binadaki toplantı odasının 10:30 ila 15:30 arasında TOD toplantısı için tahsis edilmesini sağlayınız. (.....) bey ayrıca toplantı odasında tepegöz ve yazı tahtası olmalı ve toplantı boyunca 'da ikramlar yapılmalı toplantıya gelen tüm dernek üyeleri rakiplerimiz ve Kırac Ailesini Eskişehir'de yerinde görmek istediler bu bizim için bir fırsattır. (.....) bey öğle yemeğimizi fabrikada yeriz dışarıya gerek yok bizim sayımız kadar ilave yemek siparişi verilmesi uygundur. Katılımcı listesi aşağıdaki gibi olacaktır (.....) beyden gelenlerin hızlı tren garından alınıp Birakılmasını da rica ettim o konuda da (.....) bey ile koordinasyonu sağlayınız lütfen.

1. Alka A.S. (.....) ve (.....) bey 0 (.....)

2. Kisan (.....) bey 0 (.....)

3. Yimtaş (.....) bey 0 (.....)

Bu üstte yazdıklarım İstanbul'dan geliyor yarın sabah saat 10:15 gibi Eskişehir tren garında olacaklar.”

(202) **Delil-54:**

HAFTALIK FAALİYET RAPORU (28)

10-14 TEMMUZ 2017

1. Planlı tanıtım ziyaretleri kapsamında Bursa ve Balıkesir Büyükşehir Belediyeleri ile Yalova ve Çanakkale İleri Belediye Başkanlıkları ve İl Özel idarelerinden randevu alınmıştır... 10 Temmuz 2017 pazartesi günü saat 10.00'da Yalova il Özel İdaresine gidilmiştir, ...

11 Temmuz 2017 salı günü Bursa Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Dairesi Başkanlığına gidilmiştir. Daire Başkanı (.....) ile görüşülmüştür. ... Trafik Şube Müdürünü çağırıştır. ... Daire Başkanı Derneğimizden bahsederek ziyaretimizden ve eğitim planlaması yapılması gerekliliğinden bahsedince; Şube Müdürü; "Başkanım Ben bu derneği çok iyi biliyorum, bizim dört ihalemizi iptal ettirdiler, KGM'nin de bir sürü ihalesini iptal ettirdiler, ben size sonra anlatırım." diyerek bazı olumsuzluklardan bahsetmiştir. ...

12 Temmuz 2017 çarşamba günü Balıkesir Büyükşehir Belediyesi Fen İşleri Dairesi Başkanı (.....) öğleden önce ziyaret edilmiştir...

... Aynı gün öğleden sonra Çanakkale İl Özel İdaresine gidilmiştir ... Olumlu bir görüşme olmuştur.

Genel Sekreter Notu: Yapılan iki büyükşehir, iki il ve iki ilçe belediye başkanlıkları ile iki il özel idaresi olmak üzere toplam sekiz ziyarette onbeş yetkili ile görüşme sağlanmıştır. Büyük ölçüde derneğimiz bilinmemekle birlikte bazı yetkililerin derneğimizi bildikleri ve internet sitemizi dahi ziyaret ettikleri ifade edilmiştir.

Tüm yetkililer konuyu bilmediklerini ve eğitimin faydalı olacağını ifade etmişlerdir. Bu kapsamda Bursa Büyükşehir Belediyesi ev sahipliğinde yapılacak bir eğitime Yalova Balıkesir ve Çanakkale illerinden gelineceği yetkililer tarafından ifade edilmiştir. Ayrıca Bursa'daki olumsuz algı da giderilebilecektir. ... 2.11 Temmuz 2017 salı günü Bursa Büyükşehir Belediyesi görüşmesi sonrasında (.....) ve KIRAÇ Galvaniz ziyaret edilmiştir. (.....) hanım ile eğitim ve içerikleri hakkında çalışma yapılmıştır...

(.....)

Genel Sekreter

(203) **Delil-55:** (.....) tarafından alıcı kısmında (.....), [imalat@yck.com.tr](mailto:imalat@yck.com.tr), (.....); bilgi kısmında (.....) olduğu 11.05.2017 tarihli ve "FW: Karayolları Genel Müdürlüğü Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı / Ankara.Otokorkuluk sistemlerinin bakım onarımına yönelik derneğimize ait görüş ve öneri talebi ile ilgilidir." konulu e-postanın eki

T.C.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI

Karayolları Genel Müdürlüğü

Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı

Sayı : 13065778-175.11/E.137940

05.05.2017

Konu : Otokorkuluk

**ÇELİK OTOKORKULUK VE YOL GÜVENLİK SİSTEMLERİ DERNEĞİNE (TOD)**

İdaremiz bakım açında kullanılmakta olan otokorkuluk sistemlerindeki mevcut çeşitliliğin disiplin altına alınması ile bakım onarım sırasında meydana gelebilecek muhtemel olumsuzlukların en aza indirgenmesi hususlarında bir çalışma yapılacak olup, bu kapsamda derneğimize ait görüş ve önerilere ihtiyaç duyulmaktadır.

Otokorkuluk sistemlerinin bakım onarımına yönelik olumsuzlukların önlenmesi,

otokorkuluk sistemlerindeki ürün çeşitliliğinin azaltılması hususlarında, derneğimize ait görüş ve önerilerinizin gerekçeleri ile birlikte 12.06.2017 tarihine kadar yazı ile Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığına bildirilmesi konusunda gereğini rica ederim.

(.....)

Genel Müdür a.  
Genel Müdür Yardımcısı

(204) **Delil-56:**

**HAFTALIK FAALİYET RAPORU(18)**

1-5 Mayıs 2017

1. Planlı tanıtım ziyaretleri kapsamında Kırıkkale Belediyesi ve İl Özel İdaresinden randevu alınmıştır.

5 Mayıs 2017 cuma günü 09:30'da Polatlı İl Özel İdaresine gidilmiştir. İl Özel İdaresi Genel Sekreteri Yardımcısı (.....) ve Yol ve Ulaşım Hizmetleri Md. (.....) görüşme yapılmıştır.

... Birlikte yapılan görüşme sonrasında Hülya Hanım ile makamında ayrıca görüşülmüştür. .... İl Özel İdaresi görüşmesi sonrası saat 11.00'da Kırıkkale Belediyesi Başkan Yardımcısı (.....) ile görüşme yapılmıştır. ... Faydalı bir görüşme olmuştur. ...

Ayrıca teknik olarak yetersiz olduklarını ve performans ürünleri kapsamında eğitime ihtiyaçlarının olduğunu bildirmişlerdir. ...

3. PM Ajans sahibesi (.....) ile görüşülmüş YTMK road and tunnel2 fuarı hazırlıkları kapsamında taslak dosya hazırlanması talebinde bulunulmuş kendisine gerekli dokümanlar gönderilmiştir.

4. KGM birim fiyat listesinin TCDD'de Yapım Dairesi Başkanı (.....)'a verilmesi planlanmıştır. ... Kendilerinin tarafımıza dönüş yapmaları beklenmektedir.

5. Dernek idari faaliyetlerine devam edilmiştir.

(.....)

Genel Sekreter

(205) **Delil-57:** KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....) tarafından alıcı kısmında (.....); bilgi kısmında KIRAÇ Otokorkuluk Sistem Yöneticisi (.....) ve (.....)'nun olduğu 23.06.2016 tarihli "Sistem KG" konulu e-postada "(.....), Alka ve diğer üreticilerin bildiğimiz kg ları" ifadesi yer almaktadır.

(206) **Delil-58:** (.....) tarafından ŞA-RA çalışanı (.....), ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....), KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....), KIRAÇ Otokorkuluk Sistem Yöneticisi (.....), ALKA hissedarı (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....), YİMTAŞ çalışanı (.....), ÇEPAŞ Genel Müdürü (.....), ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....) olmak üzere 20.06.2016 tarihinde "PANAGİA SUİTE OTEL / TRABZON. Toplantı ile ilgilidir." konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir: "Sayın Üyelerimiz, 22.06.2016 Çarşamba günü KGM.10.Bölge TRABZON Bölge Müdürlüğü ziyaret öncesinde, PANAGİA SUİTE OTEL / TRABZON. Yönetim Kurulu Başkanımız (.....) ve siz değerli dernek üyelerimizle birlikte toplantı yapılacaktır. Toplantı Saati: 10:15 -12:00 arasında olacaktır. Bilgilerinize sunarım. Saygılarımızla. (.....) Sekreter ÇELİK OTOKORKULUK VE YOL GÜVENLİK SİSTEMLERİ DERNEĞİ"



- (207) **Delil-59:** KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....) tarafından alıcı kısmında (.....); bilgi kısmında ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....), '[\(.....\)@alkagroup.com.tr](mailto:(.....)@alkagroup.com.tr)', YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....), KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....), KIRAÇ Otokorkuluk Sistem Yöneticisi (.....),(.....)'in (Erdemir) yer aldığı 06.06.2016 tarihli ve "RE: TOD Toplantısı" konulu e-postada;
- "(.....) Bey, TOD olarak (.....) bey ile tarafınızı her zaman misafir etmekten onur duyuyoruz fakat bazı meslektaşlarımızın hammadde alması gerek 08/06/2016 Çarşamba öğleden sonra sizi kendi aramızda yapacağımız toplantıda görmek isteriz" ifadeleri yer almaktadır.*
- (208) (.....) tarafından alıcı kısmında (.....); bilgi kısmında ise ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....), '[\(.....\)@alkagroup.com.tr](mailto:(.....)@alkagroup.com.tr)', YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....), KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....), KIRAÇ Otokorkuluk Sistem Yöneticisi (.....) (Erdemir), (.....) (Erdemir), (.....) (Erdemir) olmak üzere 06.06.2016 tarihli "RE: TOD Toplantısı" konulu aşağıdaki e-posta ile cevap verilmiştir: "(.....) Bey, Çarşamba günü saat 14:00 de görüşmek üzere. İyi çalışmalar,"
- (209) Yine (.....) tarafından aynı alıcılara yönelik 07.06.2016 tarihli "RE: TOD Toplantısı" konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir: "*Toplantıya hazırlıklı gelmek adına toplu ihtiyaç ve acil ihtiyaç malzeme listesini paylaşabilir misiniz? İyi çalışmalar,*"
- (210) **Delil-60:** ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....) tarafından ŞA-RA çalışanı (.....), ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....), KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....), KIRAÇ Otokorkuluk Sistem Yöneticisi (.....), '[\(.....\)@alkagroup.com.tr](mailto:(.....)@alkagroup.com.tr)', ALKA hissedarı (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....), YİMTAŞ çalışanı (.....), ÇEPAŞ Genel Müdürü (.....)'ye 01.06.2016 tarihinde "RE: Karayolları 13. Bölge Antalya Bölge Müdürlüğü Ziyareti" konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir: "*Sayın Meslektaşlarımız, KGM 13. Bölge Antalya Bölge Müdürlüğü ziyaretimiz 02 Haziran 2016 Perşembe saat 11:00'de gerçekleşecektir. Ziyaretin ardından toplantımız KGM Bölge Müdürlüğü'ne yakın bir noktada Rixos Downtown Antalya adresinde gerçekleşecektir.*"
- (211) (.....) tarafından aynı alıcılara gönderilen aynı konulu 31.05.2016 tarihli e-postada "*...Ziyaretin ardından toplantımız gerçekleşecektir. Toplantı yeri ayrıca bildirilecektir...*" ifadesi yer almaktadır.
- (212) Bu e-postadan önce, (.....) tarafından (.....) gönderilen 31.05.2016 tarihli "Karayolları 13. Bölge Müdürlüğü/Antalya. Görüşme yapılacak kişilerin isimleri ile ilgilidir." konulu e-posta aşağıdaki gibidir:
- "(.....) Bey,*  
*Karayolları 13. Bölge Müdürü: (.....)*  
*Karayolları 13. Bölge Müdür Yardımcısı: (.....) (Bu hafta izinli olduğu söylendi.)*  
*Karayolları 13. Bölge Trafik Baş Mühendisi: (.....)*  
*02.06.2016 Perşembe günü saat 11:00'de Bölge Müdürü sizleri bekliyor. Bilginize sunarım."*
- (213) **Delil-61:** (.....) tarafından alıcı kısmında KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....), ALKA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....), ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....), ALKA hissedarı (.....), ŞA-RA çalışanı (.....); bilgi kısmında KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....) olduğu 23.05.2016 tarihli "25.05.2016 TOD Toplantısı" konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir:

“Sayın Meslektaşlarımız;

25 Mayıs Çarşamba Günü Kırac Galvanizin ev sahipliğinde gerçekleştirilecek Toplantı Planı ektedir.

Saat 09:00'da 14. Bölge Müdürlüğü Bölge Müdürü Ziyareti(Randevu Alınmıştır.)

Saat 11:00' da Toplantı (Hilton Bursa Convention Center &Spa Yeni Yalova Cad. No:347 16210 Bursa)

Saat 13:00'da Yemek

Değerli Katılımlarınız şimdiden teşekkür ederiz. Saygılarımla”

### I.3.3.5. ANTAKYA GALVANİZ’de Yapılan Yerinde İncelemede Elde Edilen Belgeler

- (214) ANTAKYA GALVANİZ’de yapılan yerinde incelemede aşağıdaki belgelere ulaşılmıştır:
- (215) **Delil-62:** (.....) adresinden alıcı satırında (.....); bilgi satırında (.....) ve "ANTAKYA GALVANİZ" olmak üzere 01.06.2017 tarihli ve “Toplantı Hakkında” konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir:
- “(.....) bey Merhaba,
- 05 Haziran 2017 Pazartesi günü saat 14.00’da Dernek Merkezinde planlamış olduğunuz toplantıya Firma yetkililerimizden (.....) ve Avukatımız (.....) katılacaktır bilginize..
- (.....) bey sizden bir rica var Daha önce Talep etmiştim ama unuttunuz herhalde, Derneğin Faaliyetleri ili ilgili göndereceğiniz bütün mailleri bundan sonra [Info@antakyaqalvaniz.com](mailto:Info@antakyaqalvaniz.com) mail adresimize gönderir misiniz. Hatta benim mail adresime ayrıca göndermenize gerek yok verdiğim mail adresimize göndermeniz yeterli olur.
- İyi çalışmalar,
- Saygılarımla, (.....)”
- (216) **Delil-63:** KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....) tarafından ŞA-RA çalışanı (.....), ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), KIRAÇ Otokorkuluk Sistem Yöneticisi (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....) KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....) adreslerine gönderilen 08.08.2017 tarihli “Lisans paylaşımı sözleşmesi” konulu e-postada “Merhaba, Lisans paylaşımı anlaşmasının son hali ektedir, incelemenizi rica ederim. Saygılarımla,” ifadesi yer almaktadır. ŞA-RA çalışanı (.....) tarafından 10.08.2017 tarihinde cevap verilmiş e-postada “Yorumlarımız eklidir. Saygılarımla,” ifadesi yer almakta olup, “2017.08.08.ÜretimLisansSözleşmesi (Toplantı,ŞA-RA)” eki yer almaktadır.
- (217) **Delil-64:** (.....) tarafından alıcı satırında (.....); bilgi kısmında (.....) olduğu 02.06.2017 tarihli “RE:TOPLANTI” konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir: “Pazartesi günkü Toplantı iptal edilmiş bilginiz olsun, Toplantı tarihi tekrar belirlendiğinde size haber veririm, iyi çalışmalar.”
- (218) **Delil-65:** YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....) tarafından (.....) adresine 12.10.2016 tarihinde gönderilen “teklif cetveli” konulu e-postanın ekinde tablo yer almaktadır.

## BİRİM FİYAT TEKLİF CETVELİ

İhale kayıt numarası:2016/342817

A'					B'	
Sıra No	İş Kalemi No	İş Kaleminin Adı ve Kısa Açıklaması	Ölçü Birimi	Miktarı	Teklif Edilen Birim Fiyat	Tutarı (TL)
1	ÖZEL011	HI-W4-B ENGELLEME DÜZEYİNE SAHİP TEK TARAFLI OTOKORKULUK SİSTEMİ YAPILMASI (Malzeme ve Nakliye Bedeli Dâhil) (İndirme Bölgeleri ve/veya Geçiş Elemanları Dâhil)	metre	140.000	(.....)	(.....)
2	ÖZEL-02	H1-W4-B ENGELLEME DÜZEYİNE SAHİP TEK TARAFLI OTOKORKULUK SİSTEMİ MONTAJI (Nakliye Bedeli Dâhil) (İndirme Bölgeleri ve/veya Geçiş Elemanları Dahil)	metre	140.000	(.....)	(.....)
3	ÖZEL-03	H2-W4-B ENGELLEME DÜZEYİNE SAHİP TEK TARAFLI OTOKORKULUK SİSTEMİ YAPILMASI (Malzeme ve Nakliye Bedeli Dâhil) (İndirme Bölgeleri ve/veya Geçiş Elemanları Dahil)	metre	3.500	(.....)	(.....)
4	ÖZEL-04	H2-W4-B ENGELLEME DÜZEYİNE SAHİP TEK TARAFLI OTOKORKULUK SİSTEMİ MONTAJI (Nakliye Bedeli Dâhil) (İndirme Bölgeleri ve/veya Geçiş Elemanları Dahil)	metre	3 500	(.....)	(.....)
5	ÖZEL-05	H2-W4-B ENGELLEME DÜZEYİNE SAHİP KÖPRÜ KORUYUCU OTOKORKULUK SİSTEMİ YAPILMASI (Malzeme ve Nakliye Bedeli Dahil) (İndirme Bölgeleri ve/veya Geçiş Elemanları ve/veya Genleşme Ekleri Dahil)	metre	3.500	(.....)	(.....)
6	ÖZEL-06	H2-VV4-B ENGELLEME DÜZEYİNE SAHİP KÖPRÜ KORUYUCU OTOKORKULUK SİSTEMİ MONTAJI (Nakliye Bedeli Dâhil) (İndirme Bölgeleri ve/veya Geçiş Elemanları ve/veya Genleşme Ekleri Dahil)	metre	3.500	(.....)	(.....)
TOPLAM TUTAR (KDV Hariç)						(.....)

(219) **Delil-66:** YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....) tarafından KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....), ŞA-RA çalışanı (.....), ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), ALKA hissedarı (.....), KIRAÇ Otokorkuluk Sistem Yöneticisi (.....), CEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....), KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....), ALKA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), ANTAKYA GALVANİZ firmasının sahibi (.....); bilgi satırında YİMTAŞ çalışanı (.....), YİMTAŞ hissedarı ve Yönetim Kurulu başkanı (.....) olduğu 08.05.2017 tarihli "toplantı" konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir: "Sayın Meslektaşlarımız, Toplantı yerimiz NG HOTELS SAPANCA dır. İyi çalışmalar."

(220) **Delil-67:** HAFTALIK FAALİYET RAPORU (30)  
24-28 Temmuz 2017

1. Planlı tanıtım ziyaretleri kapsamında yapılan görüşmeler her hafta hazırlanan haftalık faaliyet raporlarında açıklanmaktadır...

Genel olarak 26 il belediyesi, 6 ilçe belediyesi, 13 il özel idaresi ziyaret edilmiş, belediyelerde 41, il özel idarelerinde 18 yetkili olmak üzere toplam 59 personel ile görüşme sağlanmıştır. Toplam olarak 18 il belediyesi ve özel idaresinden eğitim talebinde bulunulmuştur. Bu konuda hazırlıklara başlanmıştır. ...

2. Yapılan planlı tanıtım ziyaretlerinde İl özel idareleri ve belediye yetkilileri kendi kurumları için ücretsiz eğitim talebinde bulunmaktadırlar. ...

3. (.....) ile görüşme yapılmıştır. Rekabet Kurumuna verilen dosya kapsamında bir gelişme olmadığı bilgisi alınmıştır.

4. Mehmet Ali Ünal İnşaattan (.....) Bey aramış ve fiyat talebinde bulunmuştur. Kendisine tarafımızdan fiyat verilemeyeceği ancak taleplerinin üyelerimize iletileceği bilgisi verilmiştir. Bu kapsamda ilgili tarafından gönderilen talep e-postası üyelerimiz ile paylaşılmıştır.

....

... Saygılarımızla,

(.....)

Genel Sekreter

(221) **Delil-68:**

HAFTALIK FAALİYET RAPORU (32)

3-7Ağustos 2017

1.8 Ağustos 2017 Salı günü dernek merkezinde yönetim kurulu toplantısı icra edilmiştir. Toplantıya (.....) ve (.....) katılmışlardır.

... Ocak ayında yapılacak olağan genel kurula kadar Yönetim Kurulu Başkanlığını (.....)'un yürütmesine, .. karar verilmiş ve karar defterine yazılarak imza altına alınmıştır.

2. Planlı tanıtım ziyaretleri kapsamında yapılan görüşmelere devam edilmiştir.

8 Ağustos 2017 Çarşamba günü Çorum Belediyesi ziyaret edilmiştir. ...

10 Ağustos 2017 günü Amasya İl Özel idaresi Genel Sekreteri (.....) ziyaret edilmiştir. ... Yol ve ulaşım hizmetleri müdürü (.....)'ı da görüşmeye çağırmışlardır. ... Genel Sekreter birkaç gün önce betoncuların beton otokorkuluklar için geldiklerini ifade etmişlerdir. "Siz de o nedenle mi geldiniz."(rekabetten ötürü mü?) şeklinde sormuştur.

Tüm kurumların kendi kulvarlarında çalıştığı kendilerine izah edilmiş, derneğimizin faaliyetleri anlatılmıştır. ...

Öğleden sonra Amasya Belediyesi Fen İşleri Müdürü (.....) ziyarete edilmiştir. ...

... Otokorkuluk konusunu değerlendireceklerini bununla birlikte işaret çizgileri ve direkleri ile ilgili olarak mutlaka yardım isteyeceklerini ifade etmişlerdir. ...

Genel Sekreter Notu: Daha önce yapılan ziyaretlerde de bir çok mülki amir tarafından beton sektör temsilcilerinin beton otokorkuluklar için tanıtım yaptıkları gündeme getirilmiştir. Bu kapsamda çelik otokorkulukların tanıtılması ve güncel mevzuatın açıklanması amacıyla merkezi noktaların seçilmesinin ve kurumlardan eğitim talebi beklenmeden belirlenen merkezlerde düzenlenecek organizasyonlara ilgili belediye ve özel idare personelinin çağırılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

3....

(.....)

Genel Sekreter

(222) **Delil-69:** TOD Genel Sekreteri (.....) tarafından alıcı kısmında (.....)@alkagroup.com.tr, (.....), KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....), ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), ANTAKYA GALVANİZ firmasının sahibi (.....), KİSAN

Yönetim Kurulu üyesi (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....), ŞA-RA çalışanı (.....), [satis@tck.com.tr](mailto:satis@tck.com.tr), [maliyet@tck.com.tr](mailto:maliyet@tck.com.tr), (.....), YİMTAŞ çalışanı (.....), [info@antakyagalvaniz.com](mailto:info@antakyagalvaniz.com) adresinin; bilgi kısmında ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....) yer aldığı 07.06.2017 tarihli ve “KGM GÖRÜŞ YAZISI TASLAK-2” konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir:

*“KGM Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı 5 Mayıs 2017 tarihli yazısı ile Derneğimizden görüş ve öneri istemiştir.*

*Bu kapsamda hazırlanan ikinci taslak yazı EK’te sunulmuştur.*

*Üyelerimizden alınacak görüş ve öneriler doğrultusunda yazının geliştirilerek pazartesi günü KGM’ye elden teslim edilmesi planlanmıştır.*

*Bu kapsamda üyelerimizin görüş ve önerilerine 9 Haziran 2017 cuma günü akşamına kadar ihtiyaç duyulmaktadır. Saygılarımla....”*

“Sayı : 03-2017

12 Haziran 2017

Konu : Otokorkuluk Sistemleri Hk.

T.C.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI

KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

TRAFİK GÜVENLİĞİ DAİRESİ BAŞKANLIĞINA

*İLGİ: KGM Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığının 05.05.2017 tarihli, Sayı:13065778-175.11/E. 137940 sayılı ve “Otokorkuluk” konulu yazısı.*

*Karayolları Genel Müdürlüğü Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığınca ilgi yazı ile idarenin bakım ağı içerisinde kullanılmakta olan otokorkuluk sistemlerindeki çeşitliliğin disiplin altına alınması, bakım ve onarım sırasında meydana gelebilecek muhtemel olumsuzlukların en aza indirilmesi konularında bir çalışma yapılmasının planlandığı bildirilmiş ve bu kapsamda otokorkuluk sistemlerinin bakım ve onanırımına yönelik olumsuzlukların önlenmesi, otokorkuluk sistemlerindeki ürün çeşitliliğinin azaltılması konularında gerekçeleri ile birlikte derneğimize ait görüş ve öneriler istenmiştir.*

*Kurumunuz talebi doğrultusunda Güvenli-Ortak Ürün geliştirme çalışmalarımız uzun süredir devam etmektedir. Ancak yapılan bu çalışmalarda ortak bir görüş oluşturabilecek seviyeye gelinememiştir.*

*Bu nedenle Derneğimiz tarafından ilgi yazı kapsamında görüş ve öneri sunulamamaktadır. Çalışmalar devam etmektedir. Oluşturulacak görüşler kurumunuz ile paylaşılacaktır. Saygılarımızla.*

(.....)  
Genel Sekreter

(.....)  
Yönetim Kurulu Başkanı

(223) **Delil-70:** (.....) adresinden TOD Genel Sekreteri (.....) 11.06.2017 tarihinde “(.....) BEY EKTEKİ DİLEKÇEYİ SSON OLARAK BİR UZMAN OKU DU VE BİR KISMINI REVİZE ETTİ SON HALİ BUDUR EN GEÇ ÇARŞAMBA GÜNÜ ELİMDE OLURSA PERŞEMBE RAKAEBT KURUMUNA ELDEN VERİRİM” şeklinde e-posta gönderilmiştir.

(224) TOD Genel Sekreteri (.....) tarafından (.....)@alkagroup.com.tr, (.....), KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....), ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), ANTAKYA GALVANİZ



firmasının sahibi (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....), KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....) 11.06.2017 tarihinde "Fw: son hali dilekçenin gönderimi" konulu e-postanın gönderildiği görülmektedir.

(225) ANTAKYA GALVANİZ firmasının sahibi (.....) tarafından (.....) adresine 12.06.2017 tarihinde "İlt: son hali dilekçenin gönderimi" konulu e-posta gönderilmiş, bu silsilenin devamında (.....) adresinden ise alıcı satırında (.....) ve bilgi kısmında "ANTAKYA GALVANİZ" in olduğu 12.06.2017 tarihli "REKABET KURUMUNA VERİLECEK SAVUNMA DİLEKÇESİ HAKKINDA" konulu "(.....) Bey Merhaba, Derneğin Rekabet kurumuna yapacağı savunma yazısı ektedir, bizim savunmayı hazırlarken size örnek teşkil eder. Bu arada bizim savunmamız ne durumda, ne zaman hazır olur? bilgi verebilir misiniz." ifadelerinin yer aldığı e-posta gönderilmiştir.

(226) **Delil-71:** HAFTALIK FAALİYET RAPORU

29 Mayıs-2 Haziran 2017

1. .... Derneğin kuruluşundan günümüze kadar geçen süre içerisinde yürüttüğü tüm faaliyetleri içeren ayrıntılı bir dosya hazırlanmıştır. Söz konusu dosya (.....) temsilcileri ile 29 Mayıs 2017 tarihinde Dernek Merkezinde yapılan toplantıda kendilerine teslim edilmiştir.

2. 5 Haziran 2017 Salı günü dernek merkezinde hukukçular ile birlikte bir toplantı yapılması kararı alınmış ve üyelerimize duyurulmuştur. Ancak toplantı görülen lüzum üzerine iptal edilmiş ve ilgililere bildirilmiştir. ...

(.....)

Genel Sekreter

(227) **Delil-72:** HAFTALIK FAALİYET RAPORU (27)

24-28 Temmuz 2017

1. Planlı tanıtım ziyaretleri kapsamında Konya Büyükşehir Belediyesi, Karaman ve Niğde İleri Belediye Başkanlıkları ile il Özel idarelerinden randevu alınmıştır. 5 Temmuz 2017 Çarşamba günü 09.30'da Konya Büyükşehir Belediyesine gidilmiştir. Ulaşım Planlama ve Raylı Sistem Dairesi Başkanı (.....) ile görüşme yapılmıştır. ...

6 Temmuz 2017 günü saat 10.00'da Niğde Belediyesi fen işlerinden sorumlu başkan yardımcısı (.....) ziyaret edilmiştir. ... Ortalama ürün fiyatlarını sormuştur. Ürün fiyatlarının her ürün sisteminde farklı olduğu çok belirleyici olmayacağı her sistem için ayrı ayrı fiyat alınmasının doğru olacağı kendilerine bildirilmiştir. ...

2. Kayseri Fen İşleri Dairesi Başkanlığı İnşaat Şubesi Müdürü (.....) ile telefon görüşmesi yapılmıştır. Kendileri Mayıs ayında yapılan ziyaret esnasında Bayram sonrası eğitim talebinde bulunmuşlardır. ....

4...11 Temmuz Salı günü Bursa Büyükşehir Ulaşım Dairesi Başkanlığı ziyaret edilecektir. Ziyarete Kırac yetkilileri de katılacaktır. Ziyaret planlaması (.....)'a bildirilmiştir. ...

(.....)

Genel Sekreter

(228) **Delil-73:** HAFTALIK FAALİYET RAPORU (28)

(229) **Delil-74:** HAFTALIK FAALİYET RAPORU (29)

17-21 Temmuz 2017

1. Planlı tanıtım ziyaretleri kapsamında yapılan görüşmeler her hafta hazırlanan haftalık faaliyet raporlarında açıklanmaktadır. ...

2. Yapılan planlı tanıtım ziyaretlerinde il özel idareleri ve belediye yetkilileri kendi kurumları için ücretsiz eğitim talebinde bulunmaktadırlar. Bu kapsamda firma eğitimcilerinin standart bir eğitim verebilmeleri amacıyla ortak eğitim programı hazırlanması için çalışmalarına başlanmıştır. ...

Saygılarımızla,

(.....)

Genel Sekreter

### I.3.3.6. KİSAN'da Yapılan Yerinde İncelemede Elde Edilen Belge

(230) KİSAN'da yapılan yerinde incelemede aşağıdaki belgeye ulaşılmıştır:

(231) **Delil-75:** KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....) tarafından, alıcı kısmında [finans@kisan.com.tr](mailto:finans@kisan.com.tr), bilgi kısmında [\(.....\)@kisan.com.tr](mailto:(.....)@kisan.com.tr) adresi ve (.....) yer aldığı 17.05.2016 tarih ve "Otokorkuluk dernek ödeme" konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir: "Otokorkuluk derneğinin aşağıdaki hesabına Kisan İnşaat 2016 aidatı açıklamasıyla (.....) TL gönderilmesini rica ederim Kisan İnşaat'dan. ..."

### I.3.3.7. ALKA'da Yapılan Yerinde İncelemede Elde Edilen Belgeler

(232) ALKA'da yapılan yerinde incelemede aşağıdaki belgelere ulaşılmıştır:

(233) **Delil-76:** (.....) tarafından alıcı kısmında ALKA hissedarı (.....), ALKA Yönetim Kurulu Başkanı (.....); bilgi kısmında (.....) yer aldığı 05.06.2017 tarihli, "Genel müdürlük ürün yazısı" konulu ve "01.06.2017\_KGM\_yazı.docx" ek bilgisi içeren e-postada "İyi Günler (.....) bey, Genel müdürlüğün yazdığı yazıya ait taslak cevap ektedir. Değerlendirmelerinizi arz ederim" ifadesi yer almaktadır.

"... İlgili yazınızda, idareniz bakım açısında kullanılmakta olan otokorkuluk sistemlerindeki mevcut çeşitliliğin disiplin altına alınması, çeşitlilikten dolayı bakını onarımlarda yaşanan ve yaşanacak olumsuzların en aza indirilmesi ile ilgili firmamız görüşleri aşağıdaki gibidir.

- Tüm Bölgeler için Ortak Performans değerlerinin seçilmesi
  - Minimum Tek Taraflı H1-W4-A veya B çakımlı sistem
  - Minimum Tek Taraflı H1-W4-A veya B Ankrajlı sistem
  - Minimum Tek Taraflı H2-W4-A veya B çakımlı sistem
  - Minimum Tek Taraflı H2-W4-A veya B Ankrajlı sistem
  - Minimum Tek Taraflı H4b-W5-A veya B çakımlı sistem
  - Minimum Tek Taraflı H4b-W5-A veya B Ankrajlı sistem
  - Minimum Çift Taraflı H2-W4-A veya B Çakımlı sistem
  - Minimum Çift Taraflı H2-W4-A veya B Ankrajlı sistem

- Tüm Bölgeler İçin Ortak sistem seçimi: Firmalar tarafından bölgelere uygulanmış sistemlerden seçim yapılarak, ortak sistem seçiminin yapılması

- Seçilen ortak sistemlerde kullanılan malzemelerin aynı cins ve kalınlıklarda olması: örneğin, H1 ve H2 de kullanılan dikmelerin C125 profilden yapılması, kullanılan sacın 4 mm S355JR özelliklerine sahip olması veya her iki performans için kullanılan B Tipi ray ile 3N ray saclarının aynı özelliklere sahip olması gibi

Ülkemizin önemli üreticilerinden olan Alka A.Ş., Almanya'daki "Çelik otokorkuluk derneği" ile Türkiye'de Kamu ve özel Sektör arasında koordinasyon sağlamak amacıyla kurulmuş olan Çelik otokorkuluk ve Yol Güvenlik Sistemleri Derneği" üyesidir. Ayrıca portföyümüzde uluslararası standartlara uygun, her performans değerinde ve günümüz koşullarında ekonomik, rekabetçi sistemler mevcuttur.

Firmamız, çeşitliliği azaltmak ve yeknesaklığı sağlamak amacıyla portföyümüzde bulunan sistemleri belirlenecek bir bedel karşılığında sadece Türkiye'deki "Çelik Otokorkuluk ve Yol Güvenlik Sistemleri" derneğine üye ile üye olacak firmaların Yol ağınızda kullanılmasına izin verebileceğimizi bilgilerinize arz ederiz."

(234) **Delil-77:** ALKA Yönetim Kurulu Başkanı (.....) tarafından (.....) gönderilen 04.11.2014 tarihli ve "Dernek talepleri.30.10.2014.docx" ek bilgisini içeren e-postanın ekinde yer alan belge şöyledir:

"T.C.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI

KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ'NE (Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı)

Yüce-tepe-ÇANKAYA/ANKARA

...

1. KGM'nin, ihaleyi alan yüklenici firmadan çarpma testlerini bunlara ait orijinal belge ve raporlarını videoları ile bahse konu sisteme ait orijinal CE belgelerini sözleşme tarihinden 5 gün önce istemesi bu sistemlerin uygun olup olmadığının tespiti için yeterli bir süre değildir. ...
2. Otokorkuluk üretimleri ile yol boyu yapılan otokorkuluk montaj çalışmalarının Dernek kanalı ile de Kalite Kontrollerinin yapılmasının değerlendirilmesi (RAL'in yaptığı gibi)
3. En önemli sorunlardan biri olan yol boyu montaj işleri çelikten üretilmiş otokorkulukların konstrüksiyon parçalarının birleştirilmesinde kalite ve güvenlik açısından montajda çalışan personelin teknik elemanları ile birlikte yeterli ve gerekli eğitimlerden geçirilip eğitime katılan personelin başarısının kanıtlanması gerekmektedir. (RAL'de olduğu gibi) çalışma alanlarının yol boyu ve trafiğe açık yollarda olduğu için daha güvenli ve kaliteli iş üretilmesi bakımından bu konuda KGM'nin de Derneğe yol gösterici desteği beklenmektedir. ...
7. 22.07.2014 tarih ve nolu dilekçemizde belirttiğimiz üzere otokorkuluk rayında, dikmesinde, 480 takozunda, 780 takozu, gergi kuşağı ve bunun gibi sistemleri oluşturan elemanların üzerinde birçok sembolün istenmesi (CE, TCK, Üretim yılı, Üretim dönemi, Bölge Md., Servisi gibi) gerek üretim esnasında gerekse montaj esnasında sıkıntılar yaratmaktadır...Bu yüzden uygulanmakta olan mühür konusunda sadeleştirme ihtiyacı zaruri olmuştur. (Örneğin: Firma logosu, KGM işareti, üretim yılı ve dönemi gibi). ..."

(235) **Delil-78:**

Tablo 2: TS EN 1317-2+A1 Otoyol Korkuluk Sistemlerinin Derecelendirilmesi için Kriterler

Araç test kriterleri (TB11, TB21, TB22, TB31, TB32, TB41, TB42, TB51, TB61, TB71, TB81)	
Engelleme Düzeyleri	Düşük Engelleme (T1, T2, T3)
	Normal Engelleme (N1, N2)
	Yüksek Engelleme (H1, H2, H3)
	Çok Yüksek Engelleme (H4a, H4b)
Çarpma şiddeti düzeyleri (A, B, C)	
Güvenli çalışma genişliği düzeyleri (W1, W2, W3, W4, W5, W6, W7, W8)	

(236) **Delil-79:****CE BELGESİ VE PROSEDÜRÜ**

*CE Belgesi, trafik güvenliği için kullanılan otokorkuluk sistemlerinin EN1317-5 normuna göre belgelendirilmesidir.*

*Türk standartlar enstitüsü tarafından şubat 2009 tarihinde TS EN 1317-5+A1 Türk standardı yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu standarda göre ve bayındırlık ve İskan Bakanlığı 23 Eyl.2010 tarihli 569 sayılı yazısı 01.01.2011 den itibaren yollarda uygulanacak otokorkuluk sistemlerinin CE sertifikası olması zorunlu hale kılınmıştır.*

*Bu standarda göre bir otokorkuluk sisteminin CE belgesi alabilmesi için mutlaka EN 1317-2 ye göre çarpma testi yapılmış olması ve adı Avrupa Nando listesinde yayınlanarak yetkili kılınmış bir akredite kurum tarafından çarpma test raporlarının incelenmesi ve fabrika denetiminin yapılması sonucu EC Uygunluk Sertifikası adlı belgenin üreticiye verilmesi gerekmektedir.*

(237) **Delil-80:** ALKA jeodezi ve fotogrametri mühendisi (.....) tarafından YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....) 26.05.2016 tarihli ve "TOD Ortak Ürün" konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir:

*"(.....) bey*

*Ekte dwg çizimleri (.....) beye iletir misin*

*Ayrıca ekteki dosyada Sarı boyalı ürünler TCK ya önerilecek. Diğer ürünler ihaleye yabancıların girmesi halinde gerekir ise üyeler tarafından kullanılacak*

*Sarı boyalı ürünlerde kullanılan sac kalınlıkları ve sac kaliteleri benzer olduğundan üretim kolaylığı ve tedarik kolaylığından tercih edilme sebebidir."*

## (238) Söz konusu yazışmada, sarı boyalı ürünlerin önerileceği teşebbüsün KIRAÇ olduğu değerlendirilmektedir.

(239) **Delil-81:** KIRAÇ Otokorkuluk Sistem Yöneticisi (.....) tarafından alıcı kısmında KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....), ŞA-RA çalışanı (.....), ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....), ALKA hissedarı (.....), CEPAS Genel Müdür Yardımcısı (.....), ALKA Yönetim Kurulu Başkanı (.....); bilgi kısmında KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....)'un yer aldığı 09.05.2016 tarihli "11.05.2016 TOD toplantısı" konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir: "Sayın Meslektaşlarımız; 11 Mayıs Çarşamba Günü Kırac Galvanizin ev sahipliğinde gerçekleştirilecek Toplantı Hilton Bursa Convention Çenter & Spa Yeni Yalova Cad. No:347 16210 Bursa Adresinde olacaktır (Saaat 11:00). Değerli Katılımlarınız için şimdiden teşekkür ederiz."(240) **Delil-82:** (.....) tarafından alıcı kısmında (.....), ALKA hissedarı (.....) adreslerinin; bilgi kısmında TOD Genel Sekreteri (.....) ve CEPAS Genel Müdür Yardımcısı (.....)'ın yer aldığı 24.03.2016 tarihli ve "RE: Çelik Otokorkuluk ve Yol Güvenlik Sistemleri Derneği Teknik Komite İkinci Toplantı-" konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir: "Merhaba (.....) Bey, Bugün yapılması planlanan ve iptal edilen ziyaretimizin ne zaman yapılacağı

*konusunda bilgilendirmenizi rica ederim. Aynı zamanda verimlilik datalarının paylaşılması için son gün 17 Mart olmasına rağmen biz dahil tüm firmaların gönderileri diğer firmalar ile paylaşılmadı. Taktir edersiniz ki çalışmaların ilk toplantıda belirlenen takvime göre ilerlemesi kurula sunumun aksamaması için oldukça önemli, fakat tam bir sessizlik hakim. Konu hakkında Kıraç olarak tüm komite üyelerimizin hassasiyetini rica ediyorum. Saygılarımla”*

- (241) Yukarıdaki e-postanın devamında (.....) tarafından aynı alıcı (ek olarak (.....) adresini bulunmaktadır) ve bilgi kısmını içerecek şekilde 31.03.2016 tarihli ve “TOD Üyeleri Kapasite Ön Raporları ve Üye Ziyaretleri” konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir:

*“Değerli Komite Üyeleri,*

*11 Mart tarihinde yaptığımız toplantıda almış olduğumuz kararlar uyarınca her firma kendi kapasite ön raporlarını hazırlayıp gönderecekti.*

*Kapasite ön raporları Çepaş, Kıraç, Şa-Ra, Yimtaş firmalarından gelmiş olup Alka ve Saferoad-Kisan'dan gelmemiştir. Konuyla ilgili olarak;*

*Alka'dan (.....) görüşülmüştür. Kapasite ön rapor istenilmiş, ziyaret için randevu talep edilmiştir. Kisan'dan (.....) görüşülmüş izinde olduğu için (.....) yönlendirmiştir. Konu (.....) görüşülmüş olup kendilerinden kapasite ön raporu talep edilmiştir.*

*Ziyarete öncelikle Alka sonrasına Kisan ve Yimtaş firmaları planlandığı için programa devam edilememektedir.*

*Bugüne kadar gelmiş olan ön raporlar ekte verilmiştir. Konuyu görüşlerinize sunarım. İyi Çalışmalar”*

- (242) **Delil-83:** ALKA hissedarı (.....) tarafından ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....) 28.08.2017 tarihinde “Mersin” konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir:

*“(.....) Bey Merhaba*

*Mersin işinde H2 W4 A sisteminin tamamını sizin yapmak istediğinizi, (.....) Bey (.....) Bey'e iletmış.*

*Bu durumda (.....) oranlarını dikkate alarak yaptığım, iş ile ilgili giderlerin ortak girişim tarafından karşılanması durumuna ait tarafların malzemeleri ortak girişime hangi fiyat ile vermeleri gerektiğini gösteren çalışmayı ekte incelemeniz için gönderiyorum*

*Sevgi ve Saygılarımla”*

- (243) **Delil-84:** KIRAÇ Otokorkuluk Sistem Yöneticisi (.....) tarafından ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....), KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....), ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), ÇEPAŞ Genel Müdürü (.....) JULI, ALKA hissedarı (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....), YİMTAŞ çalışanı (.....), KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....), KIRAÇ ortağı olduğu değerlendirilen (.....), ALKA Yönetim Kurulu Başkanı (.....) ve (.....) gönderilen 23.01.2016 tarihli ve “TOD Toplantısı HK.” konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir: “Sayın Meslektaşlarımız, 26 Ocak Salı Günü Kıraç Galvanizin Ev sahipliğinde gerçekleştirilecek toplantı Hilton Bursa Convention Center & Spa Yeni Yalova Cad. No: 347 16210 Bursa Adresinde olacaktır (Saat 11:00). Değerli katılımlarınız içi şimdiden teşekkür ederiz.”

- (244) **Delil-85:** KIRAÇ Otokorkuluk Sistem Yöneticisi (.....) tarafından alıcı kısmında ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....), ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), ÇEPAŞ Genel Müdürü (.....), ALKA hissedarı (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....), YİMTAŞ



çalışanı (.....), KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....), KIRAÇ ortağı olduğu değerlendirilen (.....), ALKA Yönetim Kurulu Başkanı (.....) ve (.....), bilgi kısmında KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....) yer aldığı 29.02.2016 tarihli ve “TOD Toplantısı HK.” konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir: “Sayın Meslektaşlarımız, 02 Mart Çarşamba Günü Kırac Galvanizin Ev sahipliğinde gerçekleştirilecek toplantı Hilton Bursa Convention Center & Spa Yeni Yalova Cad. No: 347 16210 Bursa Adresinde olacaktır (Saat 11:00). Değerli katılımlarınız içi şimdiden teşekkür ederiz. SAYGILARIMLA”

- (245) **Delil-86:** ŞA-RA çalışanı (.....) tarafından alıcı kısmında ÇEPAŞ Genel Müdür Yardımcısı (.....), ÇEPAŞ Genel Müdürü (.....), ALKA hissedarı (.....), YİMTAŞ Proje Koordinatörü (.....), YİMTAŞ çalışanı (.....), KİSAN Yönetim Kurulu üyesi (.....), KIRAÇ ortağı olduğu değerlendirilen (.....), ALKA Yönetim Kurulu Başkanı (.....), KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....); bilgi kısmında ŞA-RA Yönetim Kurulu Başkanı (.....) ve (.....) yer aldığı 15.02.2016 tarihli ve “TOD Toplantı (Adana)” konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir: “Sn. Meslektaşlarım, TOD çalışma toplantısını gerçekleştirmek üzere, hepimizi 17.02.2016 (Çarşamba) tarihinde Adana Fabrikamıza bekliyoruz. ....”
- (246) **Delil-87:** ALKA hissedarı (.....) tarafından (.....) gönderilen 20.06.2017 tarih, “KGM Yazı” konu ve “20.06.2017\_KGM\_yazı.docx” ek bilgisi olan e-posta'nın ekinde yer alan yazı aşağıdadır:

T.C.

**ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI**

*Karayolları Genel Müdürlüğü*

*Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı*

*İlgi a: 16.11.2016 tarih, 13065778-175.11/E.268804 sayılı yazınız.*

*İlgi b: 05.05.2017 tarih, 13065778-175.11/E.137941 sayılı yazınız.*

*İlgi a yazınız ile “otokorkuluk sistemlerinin sınırlandırılması, sistemler arasında bulunması muhtemel olumsuzlukların en aza indirgenmesi, yol ağına uygun sistemlerin belirlenmesi ve ihalelerde kullanılması yönünde bir çalışma yapılmak için, istenen elimizde olan otokorkuluk sistemlerine ait EC Uygunluk sertifikaları, Çarpışma Testi Raporları, Sistem ve elemanlarının teknik Çizimleri ve Montaj Kılavuzları kapsamlı bir dosya halinde bir yazı ile sunulmuş ve bu yazıda en az iki firmaya lisans anlaşması yapılarak üretim hakkı verileceği taahhüt edilmiştir.*

*İlgi b yazınız ile Otokorkuluk Sistemlerinin bakım onarımına yönelik olumsuzlukların önlenmesi, ürün çeşitliliğinin azaltılması hususlarında görüşümüzün gerekçeleri ile birlikte bildirilmesi istenmektedir.*

*Yaşanan ve yaşanmakta olan olumsuzlukların en aza indirilmesi amacıyla, Kurum bünyesinde Türkiye'deki üretici firmaların katılımı ile bir çalıştay düzenlenmesinin faydalı olacağı görüşümüzü bilgilerinize arz ederiz.*

*Saygılarımızla*

*ALKA SAN. İNŞ. VE TİC. A.Ş.”*

**I.3.4. 03.08.2011 Tarihli ve 11-44/959-312 Sayılı Kurul Kararı**

Dosya konusu bakımından önemli görülen söz konusu Kurul kararında; dosya konusunu KGM tarafından yapılan ihalelere katılmak için gerekli olduğu öne sürülen RAL RG 620 ve CE belgeleri nedeniyle ihalelere yalnızca Çepaş Galvaniz Demir Çelik Madencilik İnşaat Nak. Tic. ve San. A.Ş. ve Alka Sanayi ve İnşaat Ticaret A.Ş.'nin

katılabildiği ve söz konusu firmaların aralarında anlaşarak ihale bedellerini artırdıkları iddiası oluşturmaktadır. Anılan kararda dosya kapsamında incelenen dönemde, KGM'nin yaptığı ihalelerin birçoğunda, Almanya tarafından verilen otokorkuluk standartlarıyla ilgili bir uygunluk belgesi olan RAL RG 620 belgesinin istenmediği, CE belgesinin ise KGM'nin düzenlediği ihalelerde 2011 yılından itibaren istenmeye başlandığı, AB standartlarına uyum sağlamak için CE işaretinin tüm otokorkuluk sistemlerinde kullanılan malzemeler için arandığının anlaşıldığı, söz konusu belgelerin talep edilmesinin, ihalelerde rekabetin sağlanması bakımından olumsuz etkileri bulunması durumunda dahi bu hususun 4054 sayılı Kanun kapsamında olmadığı, esas itibarıyla 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu'nun kapsamına girdiği değerlendirilmiştir.

- (247) Kararda, 01.01.2011 tarihinden itibaren CE belgesinin, AB uyum standartları ve kalite/performans iyileştirme gibi saiklerle idarelerin yaptığı ihalelerde şart koşılmaya başlandığı, ayrıca KGM'den talep edilen ihaleler incelendiğinde, 2011 yılı ihalelerine birçok firmanın katıldığı ve ÇEPAŞ ile ALKA haricindeki firmaların da bu ihaleleri kazandıkları, dolayısıyla CE belgesinin, söz konusu ihaleleri rekabetçi açıdan olumsuz yönde etkilemediği görüşü ifade edilmiştir. Sonuç olarak KGM tarafından yapılan otokorkuluk ihalelerine katılabilmek için aranan bazı belgelere sadece belirli teşebbüslerin sahip olması nedeniyle diğer teşebbüslerin bu ihalelere katılamadıkları yönündeki iddialar bakımından herhangi bir işlem tesisine gerek olmadığına karar verilmiştir. Ayrıca, otokorkulukların montajlanması aşamasında taşeron firma çalıştırmak suretiyle ihale şartnamelerine aykırı davranıldığı şeklindeki iddialara yönelik olarak ise ihale şartnamelerine aykırı davranılması halinde ihaleyi yapan idareye ya da Kamu İhale Kurumuna (KİK) başvurunun mümkün olduğu, söz konusu hususun 4054 sayılı Kanun kapsamında olmadığı değerlendirilmiştir.
- (248) Kararda konuyla ilgili olarak KİK'e yapılan başvurular incelenmiştir. İhalelerde CE belgesine yer verilmesinin Yapım İşleri İhaleleri Uygulama Yönetmeliği'ne aykırı olduğu yönündeki iddialara ilişkin olarak KİK, 06.06.2011 tarih ve 2011/044 sayı ile verdiği kararda "*...TSE'nin 12.04.2011 tarihli ve 136703 sayılı yazısından otokorkulukların piyasa arzı için anılan ürünlerin CE belgesine sahip olmasının zorunlu olduğu anlaşılmaktadır. Bu nedenlerle yapım işi ihalelerinde kullanılacak ve yüklenici tarafından sağlanacak CE belgesine sahip olması gereken mallara ilişkin CE belgesinin istenmesi gerekmektedir...*" şeklinde açıklamada bulunarak şikâyetin reddine karar vermiştir. Bu kapsamda incelenmiş olan bir başka şikâyette yer alan iddialar; her iki ortağa ait Yol Korkuluk Sistemleri TS EN 1317-5 standardına göre CE belgesi bulunmaması gerekçesi ile değerlendirme dışı bırakıldığı, ancak bu belgenin esas itibarıyla imalata (mala) yönelik bir belge olduğu ve yapım ihalelerinde yeterli kapsamında istenilmemesi gerektiği, söz konusu belgenin kalite belgeleri kapsamında değerlendirilebileceği ve ilgili mevzuat gereği sadece özel ortağın sunduğu CE belgesinin yeterli sayılması gerektiği, iş ortaklığının her iki ortağın talep edilmesinin mevzuata aykırı olduğu, söz konusu belgenin doğrudan imalatçı firma ile ilgili olduğu ve imalatçı olmayan iş ortağın istenilmesinin hukuka aykırı olduğu, söz konusu belgenin ihale tarihinden sonra sunulmuş olmasının değerlendirme dışı bırakılma nedenlerinden biri olduğu, ancak özel ortağın ihale tarihinden önce bu belgeye sahip olduğudur. Bu iddialara yönelik olarak KİK'in 25.04.2011 tarih ve 2011/033 sayı ile vermiş olduğu Karar'da<sup>20</sup>; ilgili mevzuat Hükümleri değerlendirilerek ihaleye katılım

<sup>20</sup> 4734 sayılı Kanun'un "İhaleye katılımı yeterlik kuralları" başlıklı 10 uncu maddesinde "İhaleye katılacak isteklilerden, ekonomik ve malî yeterlik ile mesleki ve teknik yeterliklerinin belirlenmesine ilişkin olarak aşağıda belirtilen bilgi ve belgeler istenebilir: ....

b) Mesleki ve teknik yeterliliğin belirlenmesi ....

mesleki ve teknik yeterliğin belirlenmesi için; isteklinin üretim ve/veya imalat kapasitesine ve kaliteyi sağlmasına yönelik belgeler ile ihale konusu için ihale dokümanında belirtilen standartlara uygunluğunu gösteren, uluslararası kurallara uygun şekilde akredite edilmiş kalite kontrol kuruluşları tarafından verilen sertifikaların istenebileceği, ihale konusu için niteliğine göre söz konusu belgelerden hangilerinin yeterlik değerlendirmesinde kullanılacağı, ihale ilanında ve ihale dokümanında belirtilmesi gerektiği, yapım ihalelerinde mesleki ve teknik yeterliğin değerlendirilmesinde kullanılmak üzere istenilecek belgelerin ihale konusu için niteliğine uygun biçimde ilgili idare tarafından belirleneceği, iş ortaklığında, ortaklardan en az birinin kalite ve standarda ilişkin belgeleri sunmasının yeterli olduğu ifade edilmiştir.

- (249) Benzer bir şekilde yine KİK'e yapılan bir başka başvuruda yer alan "*İdari Şartnamede, ihaleye iş ortaklığı olarak teklif verecek isteklilerin her iki ortağından da Yol Korkuluk Sistemleri TS EN 1317-5 standardına göre CE belgesi istenilmesinin mevzuata aykırı olduğu, esas itibarıyla bu belgenin imalata (mala) yönelik bir belge olduğu, yapım ihalelerinde yeterlik kapsamında 7.1.(i) maddesinde istenilemeyeceği, teknik şartnamede veya kalite belgeleri kapsamında değerlendirilerek idari şartnamenin 7.5.3 üncü maddesinde istenilebileceği, ayrıca imalata (mala) yönelik bir belge olan CE belgesinin iş ortaklığının her iki ortağından da istenilmesinin mevzuata aykırı olduğu, ortaklardan herhangi birinin teklif zarfı içinde sunacağı CE belgesinin yeterli kabul edilmesi gerektiği*" iddialarına yönelik olarak KİK, 23.05.2011 tarih ve 2011/041 sayı ile vermiş olduğu kararda "Mevzuat hükmü, Türk Standartları Enstitüsü görüşü ve ihale dokümanı birlikte değerlendirildiğinde, "CE işaretinin" üzerine iliştiirildiği ürünün ilgili yönetmeliğin tüm gereklerini karşıladığı anlamına gelen bir işaret olduğu, imalatçı tarafından ürüne/ambalaja/ilgili dokümana yapıştirıldığı, bir kalite simgesi olmadığı gibi, ihale konusu için yerine getirilmesi için alınması zorunlu olan ve ilgili mevzuatında o iş için özel olarak düzenlenen sicil, izin, ruhsat vb. belgeler kapsamında da değerlendirilemeyeceği, ancak idarece yapılan düzenleme uyarınca idari şartnamede yeterlik kriteri olarak öngörülen CE işaretinin bir yapım ihalesinde idari şartnamenin 7 nci maddesi kapsamında bir yeterlik kriteri olarak belirlenemeyeceği, ancak ihale konusu işin gerçekleştirilmesi sırasında kullanılacak malzemenin taşınması gerektiği yönünde teknik şartnamede yer verilebileceği gerekçeleriyle başvuru sahibinin iddiası yerinde görülmemiştir.
- (250) 03.08.2011 tarihli ve 11-44/959-312 sayılı Kurul kararında dosya kapsamında yer alan iddialardan bir diğeri olan, KGM tarafından yapılan otokorkuluk ihalelerine ÇEPAŞ ve ALKA'nın anlaşmalı olarak girdikleri, bir başka ifadeyle ihalelerde danışıklı hareket ettikleri iddiasına yönelik ise bu konuda birincil nitelikte herhangi bir delilin bulunmadığı gerekçesiyle iddialar bakımından soruşturma açılmasına gerek bulunmadığına karar verilmiştir.

### **1.3.5. TOD Bünyesinde Yapılmış Olan Toplantılar**

- (251) TOD; ALKA, ÇEPAŞ GONVARRİ, KİSAN SAFEROAD, ŞA-RA, KIRAÇ VE YİMTAŞ firmalarının liderliğinde kurularak 2 Temmuz 2014 tarihinde resmen faaliyete geçmiştir. Şubat 2016'da ANTAKYA GALVANİZ derneğe üye olmak için başvurmuş ve Haziran 2016'dan itibaren Derneğe kabul edilmiştir. Delil-39'da (.....), TOD Yönetim Kurulu Başkanlığından ve Yönetim Kurulu üyeliğinden 30 Haziran 2017 tarihi itibarıyla istifasını sunduğu yazı yer almaktadır. Derneğin 20 Ocak 2017 tarihinde yapılan genel

3) *İsteklinin üretim ve/veya imalat kapasitesine, araştırma-geliştirme faaliyetlerine ve kaliteyi sağlmasına yönelik belgeler,*" hükmüne yer verilmiştir.

kurul sonrasında seçilen ve iki yıl süre ile görev yapan yönetim kurulu listesi olarak aşağıdaki tablo yer almaktadır:<sup>21</sup>

Tablo 3: TOD Yönetim Kurulu

Sıra No	Asıl Üyelerin Adı ve Soyadı	Sıra No	Yedek Üyelerin Adı ve Soyadı
1	Ahmet AKEMOĞLU	1	Yusuf AKEMOĞLU
2	Abdülkadir KAYAKUŞU	2	Orhan GÜVEN
3	KIRAÇ	3	Halil YILMAZ
4	KİSAN	4	Erkan KAMBUROĞLU
5	ŞA-RA	5	Emre MOR
6	Volkan VURGEÇ	6	YİMTAŞ

- (252) Soruşturma kapsamında TOD'dan ve teşebbüslerden elde edilen belgeler çerçevesinde hazırlanan TOD toplantılarına aşağıdaki tabloda yer verilmiştir:

Tablo 4: TOD Bünyesinde Yapılmış Olan Toplantılar

Topl. Tarihi	Alınan Kararlar
3.7.2014	Kurucu Üyeler Toplantısı; geçici Yönetim Kurulunun seçilmesi.
3.7.2014	Dernek işlemleri için (.....) yetki verilmesi. Dernek tanıtımı için resmi kurum ziyaretlerinin yapılması. Dernek amblem/patent vb. işlemler için Av. (.....) yetki verilmesi. Derneğe; genel sekreter, muhasebeci ve sekreter temin edilmesi.
23.7.2014	KGM'ye otokorkuluk mühür uygulaması için yazı yazılması.
24.7.2014	W Değeri hakkında KGM yetkililerinin bilgilendirilmesi ve bu kapsamda çalışmalar yapılması.
6.8.2014	(.....) Dernek işlemleri için ilave ödenek tahsisi.
27.8.2014	6 Ağustos'ta yapılan 2. Olağan Genel Kurulda yönetim kurulu 2 yıl süresince seçilmiştir. .
27.8.2014	KGM'ye gönderilen Mühür yazısının akıbetinin ne olduğunun sorulması. ... CE belgeli sistemlerin kalite kontrolü için bir gözetim firması ile anlaşma yapılması ya da ücreti mukabili KGM tarafından yapılması. CE belgeli sistemlerin montajını yapan firmaların sertifikalandırılması için KGM ile sertifika eğitimleri organize edilmesi. Dernek kuruluşunun KGM'ye bildirilmesi. ...
14.10.2014	...CE Belgelerinde sahtecilik yapıldığı bu konuda yazı yazılmasının uygun olacağı. Mühür konusunda KGM'ye gönderilen yazının akıbetinin araştırılması. Registre kriterlerinin oluşturulması için dernek tarafından çalışma yapılmasına. Yerli malı lehine fiyat avantajı uygulanması için idareye dilekçe verilmesi. CE belgeli olmayan otokorkuluklar için idareye dilekçe verilmesine. Derneğe yeni üyelik için adaylarda kriter belirlenmesi.
25.1.2015	Yönetim Kurulu Başkanı (.....) adına İl Dernekler Md.lüğünden şifre alınması.
2.4.2015	Mevcut üyelerin dışında 16 yeni üyenin kayıtlarının yapılması kararı alındı. 20 Nisan ya da olumsuz bir durumda 5.5.2017 tarihinde genel kurul yapılması kararı alındı.
2.4.2015	Dernek Bütçesi ve Aylık Ödemeler konuları görüşüldü. Denizbank Söğütözü Tic.Mrk. ve And. Kamu Fin.Şubesine banka hesabı açtırılmıştır. ((.....) .....) Üyeler aidatlarını bu banka hesabına yatırmaktadır. Dernek banka hesaplarının aktif kullanıcı yetkisi (.....)'da olacaktır. Tek imza ile banka hesapları yönetilecektir.
5.5.2015	Genel Kurul Toplantısı.
11.6.2015	Yönetim kurulu toplantılarının her ayın ilk Perşembe günü düzenli olarak icra edilmesi eğer bir aksilik olur ise ikinci Perşembe günü toplanılması... Bölgelere ve KGM'ye ziyaret planlaması yapılması. KGM'deki ürün çeşitliliğinin sorun yarattığı ve çözümünde yardımcı olunması için sürece dahil olunması. Güvenli ürün geliştirilmesi.
3.9.2015	Soğuk damga uygulamasının iptal edilmesi için KGM nezdinde gerekli girişimlerin artırılması ve konunun yakından takip edilmesi. KGM ile birlikte ortak ürün ailesi oluşturulması, Teklif Öneri ve mevzuat görüşmeleri. ..Bölgelere yapılacak olan ziyaretler ve planlama. 15 Eylül'de İstanbul Teknik Üniversitesi'nde icra edilecek olan Yol Kenar Güvenliği Çalıştayı'na katılım.
8.10.2015	KGM ile birlikte ortak ürün ailesi oluşturma görüşmelerine başlanması. 42'nci hafta içerisinde Samsun ya da Kastamonu Bölge Müdürlüğünün ziyaret edilmesi. Demek bütçesinin yetersiz seviyede olması nedeniyle ilave aidat toplanması.
5.11.2015	Bölgelere yapılacak tanıtım ziyaretlerine her firmadan en azından bir personelin katılması. KGM'ye iletilen tekliflerin takibi. Derneğin tanıtım faaliyetleri kapsamında KGM müdür yardımcıları, Trafik Güvenliği Dairesi Başk. personeline ziyaret planlaması.
	KGM ile birlikte ortak ürün ailesi geliştirilmesi kapsamında kurulan Teknik Komite toplantı

<sup>21</sup> <http://www.celikotokorkuluk.org.tr/yonetim-kurulu-uyelerimiz.html>

3.12.2015	tarihinin 50'nci hafta içerisinde belirlenmesi. 50'nci hafta içerisinde Bursa ya da İzmir Bölge Müdürlüğü'nden randevu alınması. KGM ile iş yapan diğer sektörlerdeki unsurlar ile koordine kurulması.....Yeni üyelik sürecinin incelenerek bir sonraki toplantıda değerlendirilmesi. Montajcıların eğitim programı ile ilgili olarak hazırlanan çalışma dosyasına görüşülen konular ve alınan notlar kapsamında son halinin verilmesi.
Tablo 4'ün devamı	
25.2.2016	Genel Kurul yapılarak Dernek Tüzüğü'nün değiştirilmesi. (üyelik işlemleri, kurucu üyelik, iki kurucu üye referansı ile üye alımı, kurucu üyenin adayı reddi) . Dernek iktisadi teşebbüsünün kurulması. Eğitim Projesi. Montaj firma personeline eğitim verilmesi.... Ziyaret planlamaları. Mart 2016 ayında Bölge ziyaretlerine devam edilmesi planlanmıştır.(Trabzon, İstanbul). Dernek üyelik talepleri. ETA77 Ltd. Şti. ile Antakya Galvaniz'in üyelik müracaatları alınmıştır. İncelenerek değerlendirilecektir.
2.3.2016	Antakya Galvaniz'in üyelik başvurusu incelenmiş ve kabul edilmiştir. Gerekli işlemler en kısa süre içerisinde tamamlanacaktır.
10.3.2016	Dernek üyeliğinden istifa eden (.....) üyelikleri kabul edilmiştir.
21.3.2016	21 Nisan 2016 tarihinde olağanüstü genel kurul yapılması kararı alınmıştır.
26.4.2016	Yönetim kurulu üyelerinin görev yetki ve sorumlulukları belirlenmiştir.
17.5.2016	Dernekler Bilgi Sistemini kullanabilmesi için Sn. Erdal Yılmaz'a yetki verilmiştir. ...
23.5.2016	Antakya Galvaniz temsilcilerinin (dört üye) üyeliğe kabul edilmesi uygun görülmüştür.
31.5.2016	İktisadi işletme açılmasına karar verildi.
4.8.2016	Çelik otokorkuluk sistemleri hakkında bilgi notu hazırlanacaktır. Hazırlanan bilgi notu bütün valilik ve belediye başkanlıklarına gönderilecektir. Performansa dayalı ürünler hakkında gelecek tüm geri bildirimler değerlendirilecektir. Ortak/güvenli ürün çalışmalarına devam edilecektir.
6.10.2016	Tüm valilikler ve belediyelere gönderilen tüm bilgi broşürleri yeniden aynı adreslere gönderilecektir. Aynı bilgi broşürleri TCDD ve DSİ bölgelere de gönderilecektir. Aynı adreslere bayram yılbaşı tebrik kartları gönderilecektir. DSİ ve TCDD ziyaret planlamaları yapılacaktır. KGM bölge ziyaretleri yeniden revize edilecektir. Trafik Güvenliği D.Bşk.lığına gönderilen yazıların son durumları sorulacaktır.
9.12.2016	... 2017 yılı birim fiyatları yayımlanmadan önce yaşanan sorunların izah edilebilmesi amacıyla ivedi hazırlık yapılarak Trafik Güvenliği ile Program İzleme Dairesi Başkanlıklarının ziyaret edilmesi. KGM Bölge ziyaretlerine Şubat ayında başlanması. ...
3.1.2017	İki yılda bir yapılan olağan genel kurulun 20 Ocak 2017 tarihinde yapılması. ...
20.1.2017	Genel Kurul Toplantısı.
3.2.2017	Yönetim kurulu üyelerinin görev yetki ve sorumluluklarının belirlenmesi.
13.4.2017	(.....)'nın üye kaydına karar verildi.
6.5.2017	Vekil tayini ve görevlendirme Avukat (.....) Derneği yasal olarak temsil edebilmesi için kendisine vekalet verilmesine. İdari işleri takip edebilmesi için Genel Sekreter (.....) yetki verilmesine karar verildi.
11.5.2017	KGM tarafından resmi yazıyla istenen otokorkuluk sistemlerindeki ürün çeşitliliğinin azaltılması ve bakım ve onarıma yönelik çözüm önerileri kapsamında Dernek görüşünün resmi yazıyla cevaplandırılması. İdareler tarafından yapılan eğitim talepleri için ortak bir sunum hazırlanması.
12.5.2017	Yönetim Kurulu görev yetki ve sorumlulukları kararlaştırıldı.
14.5.2017	Denetim Kurulu görev yetki ve sorumlulukları kararlaştırıldı.
7.6.2017	(.....)'ın istifa dilekçesi uygun bulunmuştur. Yönetim kurulu başkanlığı görevini Sn. (.....) yürütecektir. ... Yönetim kurulu üyeliğine (.....) görevlendirilecektir.
27.9.2017	Ortak eğitimler için ortak bir sunum çalışmalarının hızlandırılması. Eğitimler için bütçe hazırlanması. Karayolu trafik güvenliği sempozyumuna katılımın konusunun şartlarının öğrenilmesi. Her firmadan bir temsilcinin tespit edilmesi. Dernek adına pul bastırılması.

(253) Önaraştırma ve soruşturma kapsamında yapılan yerinde incelemelerde elde edilen belgelerden yapılmış olduğu anlaşılan TOD toplantılarına ise aşağıdaki tabloda yer verilmiştir:



Tablo 5: Öneri Araştırma ve Soruşturma Kapsamında Elde Edilen Belgelerden Ulaşılan TOD Toplantıları

Delil	Tarih	Konu/Toplantı Yeri
7	27.08.2014	"Acil toplantı". Karayolları Bölge Müdürlüğünün ihale şartnamesini istenilen şekilde değiştirmemesi ve diğer acil konuların görüşülmesi / Dernek Merkezinde
1	21.01.2015	ÇEPAŞ ve KIRAÇ'ın ANTAKYA GALVANİZ ile ürün paylaşımı eleştirildi. YİMTAŞ ve KİSAN'ın aynı talebi geri çevirdiği belirtildi. Ürünlerin firmaların teknik ekipleri tarafından masaya yatırılarak derneğe bir ürün ailesi oluşturulması
Tablo 5'in devamı		
52	29.06.2015	KGM Genel Müdürlüğü Trafik Güvenliği Dairesi'nin çağrısı üzerine toplantı
35	21.12.2015	KGM (.....) ile (.....) katılımı ile gerçekleşen KGM ortak ürün çalışması ve montaj ekipleri sertifikalandırılması görüşmesi
84	26.01.2016	TOD Toplantısı / Bursa
34	16.02.2016	ANTAKYA GALVANİZ ile üyelik görüşmesi. Derneğe giriş üyeliği için (.....) € talep edildi ileride dernek havuzunda oluşacak ürünlerden yararlanması için sistem başına 40.000 € ödeyeceği belirtildi / Dernek Merkezinde
86	17.02.2016	TOD Toplantı / ŞA-RA'nın Adana'daki Fabrikası
85	02.03.2016	TOD Toplantı/Hilton Bursa Convention Center & Spa
28	21.04.2016/ 29.04.2016	Derneğin Olağanüstü Genel Kurul toplantısı
26	04.05.2016	KGM Trafik Dairesi Başkanı (.....) Bey ve Genel Müdür Yardımcısı (.....) Beyin makamında Ortak ve Güvenli Ürün Projesi konularını görüşmek üzere toplantı planlaması
61	25.05.2016	14. Bölge Müdürlüğü Bölge Müdürü'nü ziyaret ve Hilton Bursa'da TOD toplantısı
60	02.06.2016	KGM 13.Bölge Antalya Bl. Müdürlüğü'nü ziyaret/Rixos Downtown Antalya'da toplantı
59	08.06.2016	ERDEMİR yetkilileri ile TOD toplantısı
58	22.06.2016	Panagia Suite Otel/Trabzon'da Dernek toplantısı ve KGM.10.Bölge Trabzon Bölge Müdürlüğü'nü ziyaret
32	14.07.2016	Ankara Dernek Merkezinde yapılan toplantı
8	20.07.2016	KGM Trafik Dairesi Başkanı (.....) Bey ile ortak ürün hakkında görüşme
51	26.07.2016	TOD Ortak ve Güvenli Ürün Geliştirme Toplantısı / KİSAN Fabrika, Sakarya
48	23.09.2016	TOD toplantı ve Ortak Ürün Geliştirme Çalışmaları / Gönen Otel Yeni Bosna
2	26.09.2016	"Pazartesi Ankara Toplantı" / Ankara ÇEPAŞ'ta
49	24.10.2016	TOD toplantı ve Ortak Ürün Geliştirme Çalışmaları / KİSAN tesisi
3	02.11.2016	"Toplantı Talebi!!! Konulu e-posta ile "Mevcut konuları değerlendirmek üzere" / ÇEPAŞ Düzce Fabrikasında
3	21.11.2016	Son toplantıya katılmaması nedeniyle KIRAÇ Genel Müdürü (.....) üyeleri Bursa'da ağırlama isteği / KIRAÇ Tesislerinde
46	21.12.2016 22.12.2016	Dernek toplantısı ve Yönetim Kurulu toplantısı
4	27.12.2016	TOD Toplantısı / Eskisehir The Merlot Otel
9	05.01.2017	KGM ile Toplantı. 2017 birim fiyatlarını kapsamında görüşme yapmak maksadıyla
11	23.02.2017	Trafik Güvenliği Dairesi'nden yetkililer ile görüşme ve TOD toplantısı
20	28.03.2017	Nisan ayı bütçesi, ödemeler ve Rekabet Kurumu ile yapılan görüşmenin değerlendirilmesi için toplantı/Baia Bursa Hotel Yeni Yalova Yolu 9.km Asmerkez yanı Osmangazi – BURSA
42	20.04.2017	TOD Toplantı / Sabiha Gökçen Havalimanı Otel
41	04.05.2017	TOD Toplantı / Baia Otel Bursa
66	08.05.2017	NG HOTELS SAPANCA / 08.05.2017 tarihli e-postada bir toplantıdan bahsedilmekte, fakat tarih bilgisi yer almamaktadır.

### I.3.6. İhalelere Giriş İçin Aranılan Kriterler

- (254) KGM'ye bağlı Karayolları Bölge Müdürlüklerince çıkılan ihalelerde, ihaleye çıkan idarelerin teklif aşamasında istedikleri belgeler ve sözleşme ve sonraki aşamalarda istedikleri belgeler aşağıda tablo halinde sunulmaktadır.

Tablo 6: İhalelere Katılım ve Sözleşme İçin Karayolları Bölge Müdürlüklerince Talep Edilen Belgeler

Sıra No	Teklif Aşamasında İstene Belgeler	Sözleşme ve Sonraki Aşamalarda İstene Belgeler
1	Geçici Teminat Mektubu	CE Uygunluk Sertifikası
2	Ekonomik ve Mali Yeterliliğe İlişkin Kriterler	Çarpışma Testleri Sonuç Raporları
3	İmza Sirküleri	Montaj El Kitabı
4	Teklif Mektubu	İş Sağlığı ve Güvenliği Taahhütnamesi
5	Ortaklık Hisse Beyanı	İş Yeri Risk Sigorta Poliçesi
6	İş Deneyim Belgesi/ Mezuniyet Belgesi	Teknik Şartnamede Belirtilen İş Programı, Teknik Personele Ait Bilgiler
Tablo 6'nın devamı		
7	Banka Referans Mektubu	Kesin Teminat Mektubu
8	Gelir Tablosu	
9	Bilanço	
10	Sanayi Sicil Belgesi	
11	İmalat Yeterlik Belgesi	
12	Yerli Malı Belgesi	
13	İş Ortaklığı veya Konsorsiyum Beyannamesi	
14	Alt Yüklenici Beyanı	
15	Birim Fiyat Teklif Mektubu	

### I.3.7. 2013-2017 Dönemi Otokorkuluk İhalelerinin Analizi

#### I.3.7.1. TOD Üyelerinin Çelik Otokorkuluk İhale Pazarındaki Pozisyonu<sup>22</sup>

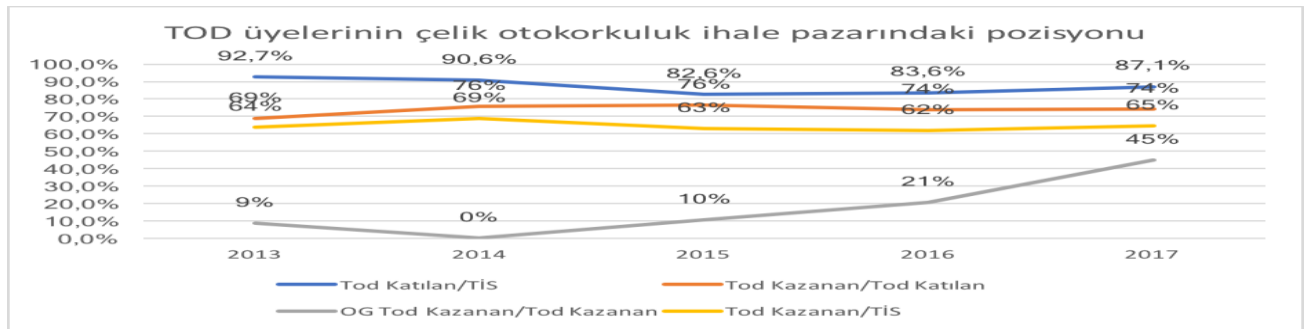
Tablo 7: Çelik Otokorkuluk Derneği (TOD) Üyelerinin Çelik Otokorkuluk İhale Pazarındaki Pozisyonu

Yıllar	TOD Katılan/Toplam İhale Sayısı (TİS)	TOD Kazanan/Tod Katılan	OG TOD Kazanan/TOD Kazanan	TOD Kazanan/TİS
2013	92,7%	69%	9%	64%
2014	90,6%	76%	0%	69%
2015	82,6%	76%	10%	63%
2016	83,6%	74%	21%	62%
2017	87,1%	74%	45%	65%

Kaynak: : Kamu İhale Kurumundan gelen bilgilerle hazırlanmıştır.

- (255) Tablo 7, 2013-2017 yılları arasında KGM, KGM bölge müdürlükleri, il özel idareleri ve belediyeler tarafından yapılan tüm çelik otokorkuluk ihalelerini kapsamaktadır. Bir ihaleye birden fazla TOD üyesi girdiği takdirde TOD üyesinin katıldığı ihale sayısı bir kez sayılmıştır. Bir ihaleye birden fazla TOD üyesi katılabilir. Ancak, ihaleyi ya tek bir TOD üyesi ya da TOD üyesinin bulunduğu tek bir ortak girişim kazanacaktır. Önemli olan bir yıl içerisinde açılan ihalelerde TOD üyelerinin ne sıklıkla varlık gösterdiğini bir ihaleyi iki kere hesaplamaya dâhil etme hatasına düşmeden tespit edebilmektedir.

Grafik 1: TOD Üyelerinin Çelik Otokorkuluk İhale Pazarındaki Pozisyonu



Kaynak: Kamu İhale Kurumundan gelen bilgilerle hazırlanmıştır.

<sup>22</sup> TOD Kazanan: TOD üyesinin kazandığı toplam ihale sayısıdır. OG Kazanan: TOD üyesinin ortak girişim olarak kazandığı ihale sayısını göstermektedir.

- (256) Tablo 7 ve Grafik 1 KİK'ten gelen cevaplar neticesinde hazırlanmıştır. Bu tablo ve grafiğin hazırlanmasındaki amaç şikâyetçinin iddia ettiği üzere ihlalin gerçekleştiği yıl olan 2016 yılında TOD üyelerinin çelik otokorkuluk pazarındaki pozisyonunda değişim olup olmadığını tespit etmektir. Şöyle ki tablonun ilk sütunu ve grafiğin mavi çizgisinde TOD üyelerinin katıldığı ihale sayıları o yıl içerisinde yapılan toplam ihale sayısına oranlanmıştır. Tablonun 2. sütunu ve grafiğin turuncu çizgisinde TOD üyelerinin katıldığı ihaleleri kazanma oranları gösterilmiştir. Bu oran da yıllara göre *stabil* seyretmiştir. Tablonun 3. sütunu ve gri çizgisinde TOD üyeleri tarafından kazanılan ihalelerin yüzde kaçının TOD üyeleri tarafından kurulan ortak girişimler vasıtasıyla kazandığı incelenmiştir. Bu incelemeye göre 2013 yılında bu oran %9 iken 2016 yılına gelindiğinde %21 seviyelerine çıkmıştır. 2017 yılına gelindiğinde ise bu oranın %45 seviyelerine yükseldiği görülmektedir. Tablonun son sütunu ve sarı çizgisinde ise, TOD üyelerinin kazandığı ihalelerin toplam ihale sayısına oranı hesaplanmıştır. TOD üyelerinin 2015 ve 2016 yılında yapılan ihalelerde kazanma oranları birbirine çok yakın seyretmiş, 2017 yılında artış göstermiştir.

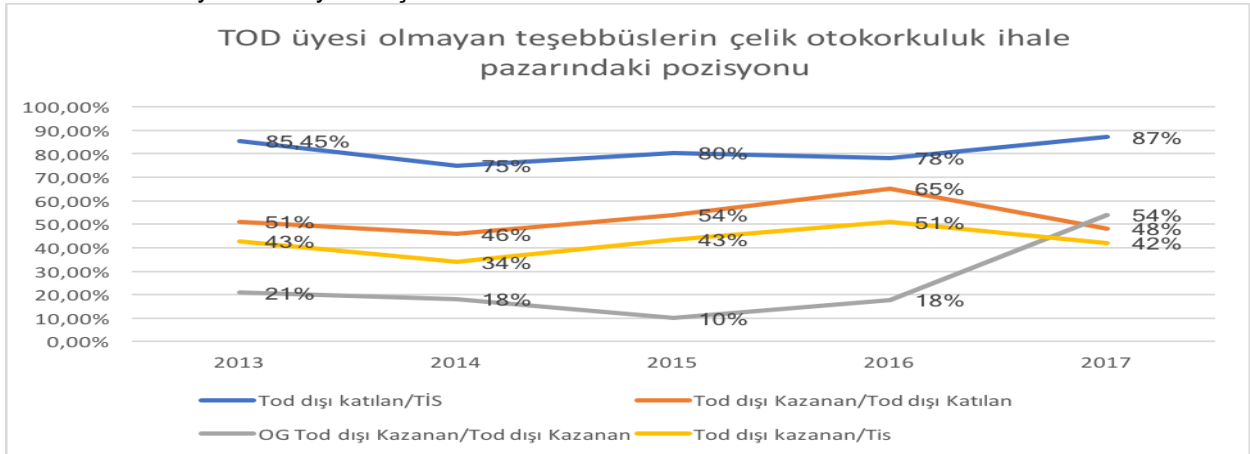
Tablo 8: TOD Üyesi Olmayan Teşebbüslerin Belirtilen Zaman Dilimindeki İhalelere Katılım Yüzdeleri

	TOD üyesi olmayan teşebbüslerin katıldığı ihale sayısı/Toplam İhale Sayısı (TİS)	TOD üyesi olmayan teşebbüslerin kazandığı ihale sayısı/TOD üyesi olmayan teşebbüslerin katıldığı ihale sayısı	Ortak girişim olarak ihaleye katılan ve TOD üyesi olmayan teşebbüslerin kazandığı ihale sayısı/TOD üyesi olmayan teşebbüslerin kazandığı ihale sayısı	TOD üyesi olmayan teşebbüslerin kazandığı ihale sayısı/TİS
2013	85,45%	51,00%	21,00%	43,00%
2014	75,00%	46,00%	18,00%	34,00%
2015	80,00%	54,00%	10,00%	43,00%
2016	78,00%	65,00%	18,00%	51,00%
2017	87,00%	48,00%	54,00%	42,00%

Kaynak: KİK'ten gelen cevaplar neticesinde hazırlanmıştır.

- (257) TOD üyesi olmayan teşebbüslerin ihale katılım ve kazanma oranları hesaplanırken de TOD üyesi teşebbüslerin ihale katılım ve kazanma oranları hesaplanırken başvuru yöntem bire bir uygulanmıştır. Bir ihaleye birden fazla TOD üyesi olmayan teşebbüs katılsa da, o ihale hesaplama bir kez dâhil edilmiştir. Eğer bir ortak girişim hem bir TOD üyesi hem de bir TOD üyesi olmayan bir teşebbüsten oluşuyorsa bile ortak girişim olarak ihaleye katılan ve TOD üyesi olmayan teşebbüslerin kazandığı ihale sayısına dâhil edilmiştir. Çünkü daha önce "OG TOD kazanan" ihaleler hesaplanırken de hem bir TOD üyesi hem de bir TOD üyesi olmayan teşebbüsten oluşan ortak girişimler de Dernek üyeleri kazanma oranları hesaplamasına eklenmiştir.

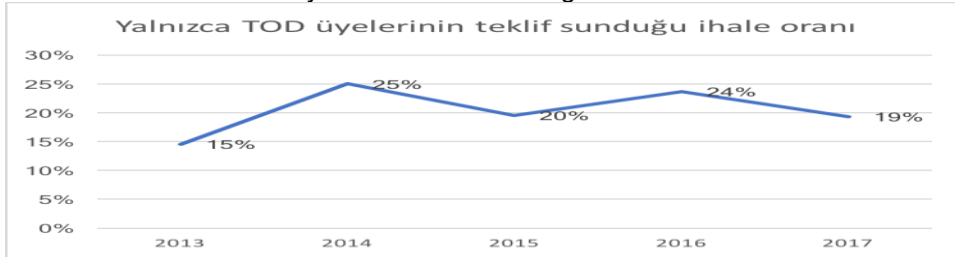
Grafik 2: TOD Üyesi Olmayan Teşebbüslerin İhalelere Katılım Oranlarının



Kaynak: KİK'ten alınan bilgilerle hazırlanmıştır.

- (258) Tablo 8’de TOD üyesi olmayan teşebbüslerin son beş yıl içinde yapılan ihalelere katılım oranlarına yer verilmiştir. İlk sütunda yer alan ve mavi çizgiyle gösterilen oranda, TOD üyesi olmayan teşebbüslerin ihalelere katılım oranlarında ilk dört yıl içerisinde büyük bir değişim olmadığı gözlemlenmektedir, ancak 2017 yılında bu oranın %87’ye yaklaştığı dikkat çekmektedir. 2. sütunda yer alan ve turuncu renkle gösterilen çizgi ise TOD üyesi olmayan teşebbüslerin katıldıkları ihalelerin yaklaşık olarak %53’ünü kazandıklarını göstermektedir. Bu oran 2016 yılında artış göstermiştir. 3. sütunda yer alan ve gri renk ile gösterilen çizgide ise OG olarak ihaleye katılan TOD üyesi olmayan teşebbüslerin kazanma oranındaki radikal artış göze çarpmaktadır. 2017 yılında TOD üyesi olmayan teşebbüsler ortak girişim olarak girdikleri ihalelerin %54’ünü kazanmışlardır. Son olarak 4. sütunda sarı ile gösterilen çizgi ise TOD üyesi olmayan teşebbüslerin ortak girişim olarak ya da tek başlarına katıldıkları ihale ayrımı yapılmaksızın kazandıkları ihale sayısının o yıl içinde yapılan ihale sayısına oranı görülmektedir.
- (259) Teşebbüslerce yapılan savunmalarda 2013 yılında çelik otokorkuluk yapım ve montajı pazarında TS EN 1317 teknik şartnamesi ile KGM tarafından Avrupa standartlarının benimsendiği ifade edilmiştir. Bu tarihten itibaren KGM bir Avrupa standardı olan CE belgesini teşebbüslerin bulundurması standardını getirmiştir. Bu durumda teşebbüsler ellerindeki ürünleri Avrupa’daki test merkezlerine götürmekte, standartlara uygun görülmesi halinde CE belgesi alabilmektedir. CE belgesine sahip olamayan teşebbüsler ihaleye katılım önkoşulu olan bu belgeyi bulunduramaması halinde, elinde CE belgesi bulunduran diğer teşebbüsler ile ortak girişim kurmak suretiyle kamu ihalelerine katılım göstermektedirler. Yukarıdaki grafikte görülen, ilgili düzenlemeyi takip eden yıllarda ortak girişim ile kazanılan ihale sayısındaki artış bu sebepten kaynaklanabilecektir.

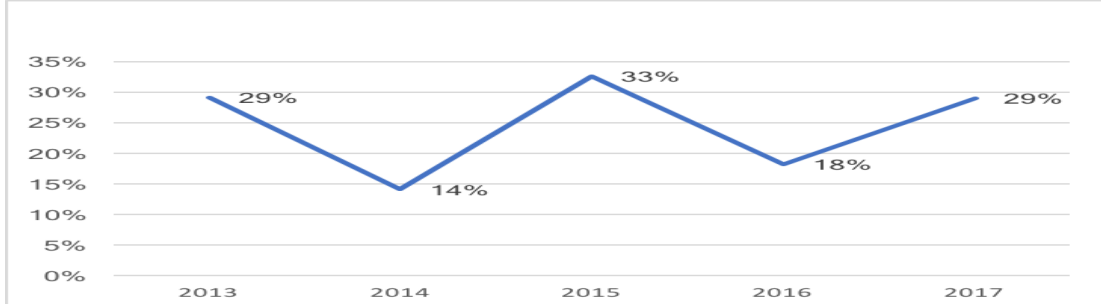
Grafik 3: Yalnızca TOD Üyelerinin Teklif Sunduğu İhale Oranı



Kaynak: KİK’ten gelen cevaplar neticesinde hazırlanmıştır.

- (260) Bu grafikte son beş yılda sadece TOD üyelerinin girdiği ihalelerin sayısının toplam ihale sayısına oranı gösterilmektedir. Sonuçta, bu ihalelerin mutlak kazananı bir TOD üyesi olacaktır. Bu grafiğe göre 2017 yılında 2016 yılına göre bir ihalede sadece TOD üyelerinin teklif verme oranı %24’lerden %19’lara kadar düşmüş, TOD üyesi olmayan teşebbüslerin bir ihalede teklif verme oranı artmıştır.

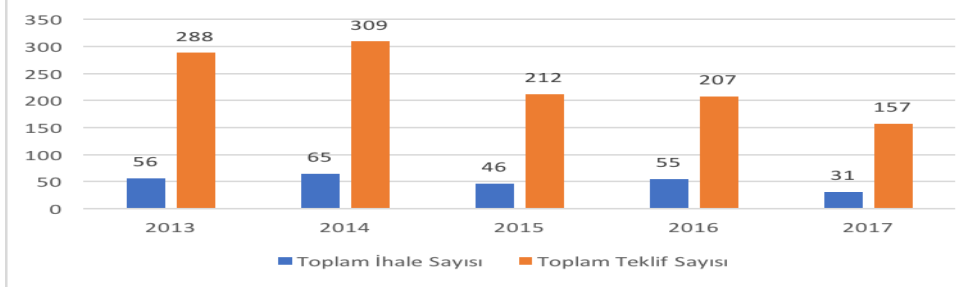
Grafik 4: TOD Üyesi ve TOD Üyesi Olmayan Teşebbüslerin Ortak Girişim Oluşturma Oranları



Kaynak: KİK’ten alınan bilgilerle hazırlanmıştır.

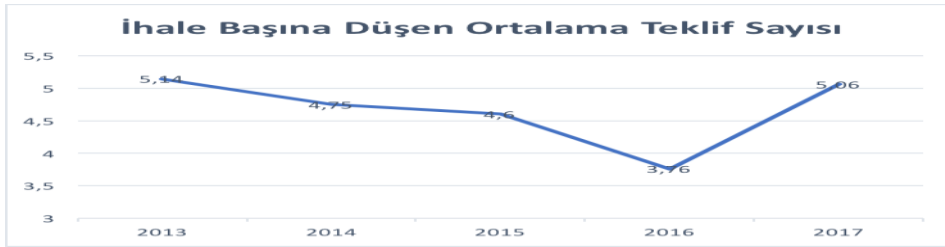
- (261) Grafik 4'te KİK'ten gelen bilgiler doğrultusunda ihale pazarında TOD üyesi teşebbüslerin TOD üyesi olmayan firmaların aleyhine olacak şekilde iş birliğine girip girmediklerini görmek adına yıllar itibarıyla TOD üyesi ve TOD üyesi olmayan teşebbüslerin ortak girişim oluşturma oranlarına bakılmış, bu oranın 2013-2016 yılları arasında dalgalanma gösterdiği, 2017 yılında %18'den %29'a yükseldiği gözlemlenmiştir.

Grafik 5: Yıllara Göre Toplam İhale Sayısı ve Toplam Teklif Sayısı



Kaynak: KİK'ten alınan bilgilerle hazırlanmıştır.

Grafik 6: Yıllara Göre İhale Başına Düşen Ortalama Teklif Sayısı



Kaynak: KİK'ten gelen cevaplar neticesinde hazırlanmıştır.

- (262) Grafik 5'te çelik otokorkuluk pazarında gerçekleştirilen toplam ihaleler ve sunulan toplam teklifler gösterilmiştir. Grafik 6'da ise yıllara göre ihale başına düşen ortalama teklif sayısı izlenmektedir. Bu doğrultuda ihale başına düşen teklif sayısındaki azalış ihalelere daha az isteklinin katıldığını gösterirken söz konusu orandaki artış ihalelere daha çok sektör oyuncusunun girdiğini gösterecektir. Grafik incelendiğinde ihale başına düşen ortalama teklif sayısı 3,76 ile en az 2016 yılında gerçekleşmiş, daha sonra bu sayı 5,06'ya yükselmiştir. 2016 yılında ihalelere sunulan tekliflerin azlığının nedeninin ihalelere ortak girişim yapmak suretiyle girilmesinin olduğu değerlendirilmektedir.

Tablo 9: Tablo Çalışmalarının Toplulaştırılmış Özeti

Yıllar	Toplam İhale Sayısı	İdarece Tespit Edilen Toplam Yaklaşık Maliyet	Kazanan Teklifler Toplamı	Kazanan Tek. Top./Top. Yaklaşık Mal.	İhale Başına Ortalama Teklif Sayısı	En Yüksek Teklifler Toplamı	En yüksek Tek. Top./Top. Yaklaşık Mal.	Ortak Girişim Kazanılan İhale Sayısı
2013	56	145.373.045,83	102.230.923,67	70,32%	5,1	132.848.315,74	0,91	2
2014	65	342.480.402,33	219.613.387,11	64,12%	4,8	289.430.803,72	0,85	0
2015	46	207.122.616,00	153.410.443,45	74,07%	4,6	192.059.095,50	0,93	5
2016	55	320.625.483,99	290.618.504,91	90,64%	3,8	342.687.461,00	1,07	11
2017	31	237.273.001,99	203.630.722,52	85,82%	5,1	234.840.160,53	0,99	10

Kaynak: KİK'ten edinilen bilgi ve belgeler neticesinde hazırlanmıştır.

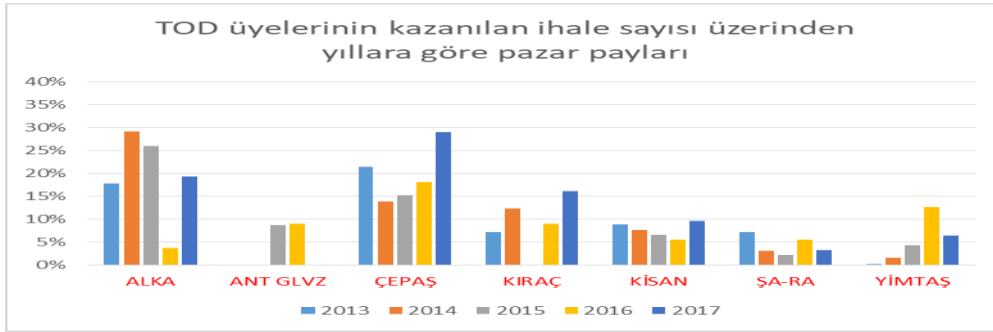
- (263) Bu tablo TOD üyelerinin "İhale Pazarındaki Pozisyonu" ve "Maliyet Analizi" adlı dokümanlarda yer alan araştırma ve incelemelerin özetidir. İhlal olduğu iddia edilen 2015 Aralık ayı ile 2016 yılının tamamını kapsayan dönemde toplam 60 ihale gerçekleşmiş, ihalelerin idarece tespit edilen yaklaşık maliyetleri toplamı yaklaşık



365.500.000 TL olarak tespit edilmiştir. Kazanan teklifler toplamı ise yaklaşık olarak 329.000.000 TL'ye ulaşmıştır. Kazanan teklifler toplamı yaklaşık maliyetler toplamına oranlandığında ise, oranın %90'ın altında kaldığı görülmektedir. Yine, 13 aylık dönemde ihale başına düşen ortalama teklif sayısı 4,2'nin beş yılın ortalaması olan 4,7'lik teklif sayısının altında kaldığı görülmektedir. Açılan ihale başına düşen teklif sayısının azalma nedeni olarak, teşebbüslerin artan maliyetlerine karşılık önceden düşük belirlenen yaklaşık maliyetler ve bunun sonucu olarak teşebbüslerin ihalelere dâhil olamaması sayılabilir. Yine dikkat çeken bir diğer nokta ise 13 aylık dönemde TOD üyelerinin ortak girişim olarak kazandığı ihale sayısının artmasıdır.

### I.3.7.2. TOD Üyelerinin Teşebbüs Bazında İhale Kazanma Oranları

Grafik 7: TOD Üyelerinin Kazanılan İhale Sayısı Üzerinden Payları



Kaynak: KİK'ten alınan bilgilerle hazırlanmıştır.

- (264) Grafikte, 7 teşebbüsün kazandıkları ihale sayıları üzerinden yıllara göre pazar payları görülmektedir. TOD üyelerinden özellikle (.....) ve (.....)'in son 5 yıl içerisinde çelik otokorkuluk ihale pazarında diğer 5 teşebbüse kıyasla daha çok ihale kazandığı, (.....)'nin kazandığı ihale sayısı üzerinden pazar payının 2016'da önce düşüş 2017 yılında tekrar yükseliş eğilimine girdiği; (.....)'in ise son 4 yılda pazar payını sürekli bir şekilde arttırdığı görülmektedir.

### I.3.7.3. Teşebbüslerin Sözleşme Bedeli Üzerinden Pazar Payları

- (265) Pazar payı hesaplanırken sadece ihale sayısı ile sınırlı kalmayıp, kazanılan sözleşme bedeli üzerinden de teşebbüslerin pazar payları tespit edilmiştir. Pazar payları tek bir firmanın o yıl içinde imzaladığı sözleşme bedelinin bir yıl içerisinde imzalanan tüm sözleşme bedellerine oranlanmasıyla elde edilmiştir. Tek bir teşebbüsün sözleşme bedeli üzerinden pazar payı hesaplandığından; teşebbüsün bir ihaleye ortak girişim olarak girdiği durumlarda imzalanan sözleşme değerinin yarısı (%50) hesaplamaya dâhil edilmiştir. Bu noktada, pazar payının gerçeğe en yakın şekilde tespit edilmesi amaçlanmıştır.

Grafik 8: TOD Üyelerinin Sözleşme Bedeli Üzerinden Toplam Pazar Payları

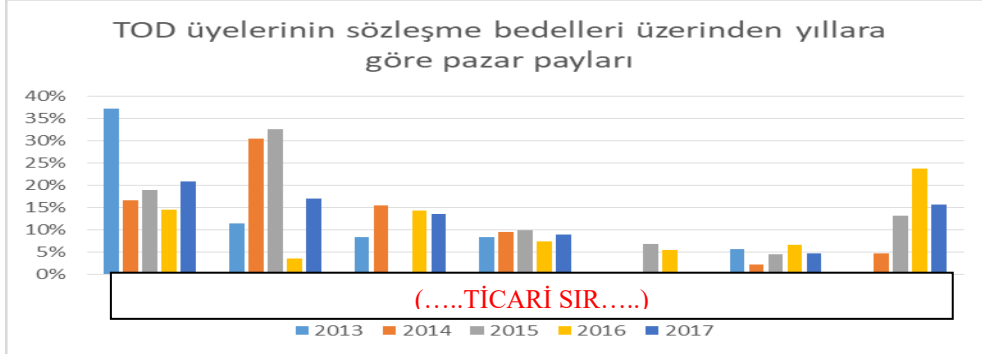
(.....TİCARİ SİR.....)

Kaynak: KİK'ten alınan bilgilerle hazırlanmıştır.

- (266) TOD üyelerinin kazanılan ihalenin sözleşme bedelleri üzerinden pazar payları 2013 yılında %(.....), 2014 yılında %(.....), 2015 yılında %(.....), 2016 yılında %(.....), 2017 yılında %(.....) olarak gerçekleşmiştir. TOD üyelerinin son beş yıl içerisinde toplamda en büyük pazar payını elde ettikleri dönemler 2015 ve 2017 yılları olmuştur. Kimi teşebbüsler 2016 yılında pazar paylarını artırırsa da genele bakıldığında dernek

üyelerinin sözleşme bedeli üzerinden pazar payı toplamının 2016 yılında azaldığı görülmektedir.

Grafik 9: TOD Üyelerinin Sözleşme Bedelleri Üzerinden Yıllara Göre Pazar Payları



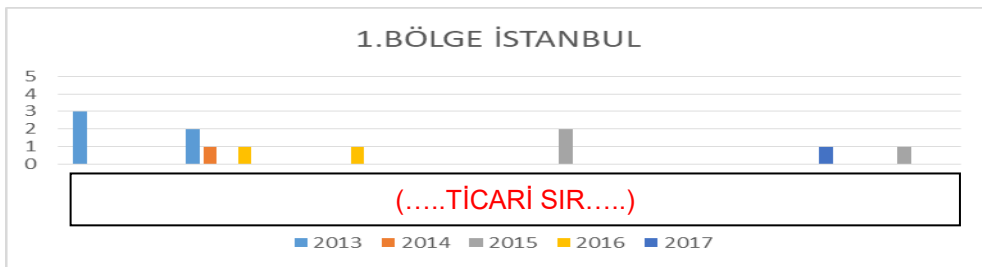
Kaynak: KİK'ten alınan bilgilerle hazırlanmıştır.

- (267) Grafikte TOD üyelerinin sözleşme bedelleri üzerinden yıllara göre pazar paylarına yer verilmiştir. 2015 yılında (.....) %33 pazar payı ile pazarın en büyük dilimine sahip olmuştur. 2016 yılında ise (.....) pazar payları birbirine çok yakın seyrederken, (.....) pazar payı %24'e ulaşmıştır.

#### 1.3.7.4. Bölgeler Bazında İhalelerin Analizi

- (268) Analizdeki önemli başlıklardan bir diğerini, bölgelerin dernek üyelerince paylaşımını konu alan çalışma oluşturmaktadır. Bu kapsamda teşebbüslerin KGM'nin belirlediği bölge müdürlüklerinde kazandığı ihaleler incelenmiştir. KGM'nin internet sitesinden edinilen bilgilere göre, Türkiye 17 bölgeye ayrılmış ve bu bölgeler 1'den 18'e kadar sıralanmıştır<sup>23</sup> ve sıralamada 17. Bölge Müdürlüğüne yer verilmemiştir. Her bölge birden fazla ili kapsamakta ve kendi içerisinde önde gelen il tarafından adlandırılmaktadır. 1. Bölge Müdürlüğü, sadece İstanbul ilinden ibaret olmayıp, Trakya'nın tamamı ve Anadolu yakasında Kocaeli, Sakarya, Bursa ve Bilecik illerindeki yol yapım ve köprü faaliyetlerini kapsamaktadır.

Grafik 10: 1. Bölge İstanbul'da Teşebbüslerin Kazandıkları İhaleler



Kaynak: KİK'ten alınan bilgilerle hazırlanmıştır.

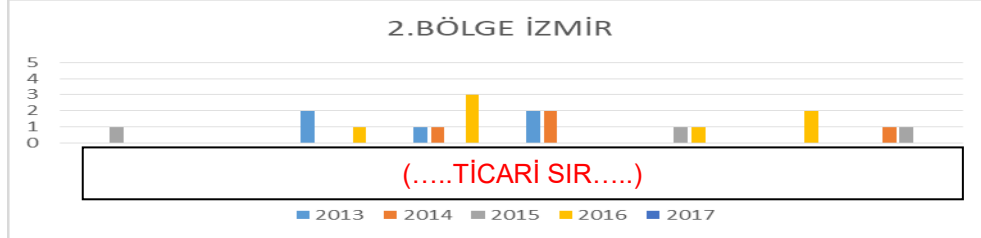
- (269) Son beş yıl içerisinde 1. Bölge Müdürlüğünde toplam 11 ihale yapılmıştır.<sup>24</sup> İstanbul 1. Bölge Müdürlüğü'nde (.....) 2013 yılında 3; (.....) 2014 yılında 2; 2014 ve 2016 yıllarında 1'er; (.....) 2016 yılında 1; (.....) 2015 yılında 2 ve (.....) 2017 yılında 1 ihale kazanmıştır(.....) ve (.....) beş yıl süresince bu bölgede faaliyet gösterememiştir. Son beş yıl içerisinde bölgede yapılan ihalelerde en çok ihale kazanan teşebbüs 4 ihale ile

<sup>23</sup> ÇEPAŞ ve ŞA-RA Ankara; KİSAN ve YİMTAŞ İstanbul; KIRAÇ Bursa ve ANTAKYA GALVANİZ Hatay illerinde tesislere sahiptir.

<sup>24</sup> Bazı bölgelerde toplam ihale sayısı tek tek teşebbüslerin kazandığı ihale sayısı toplamından daha düşük görünmektedir. Ancak ihalelere ortak girişim olarak katılımın mümkün olduğu belirtilmelidir. Amaç dernek üyesi olmayan teşebbüslerin varlığının tespitidir.

(.....) olmuştur. Dernek üyeliği olmayan teşebbüslerden sadece (.....) 2015 yılında ihale kazanmıştır. (.....) 11 ihale içindeki kazanma oranı %27, (.....) %36 ve TOD üyesi olmayan teşebbüslerin ise %9 olarak gerçekleşmiştir.

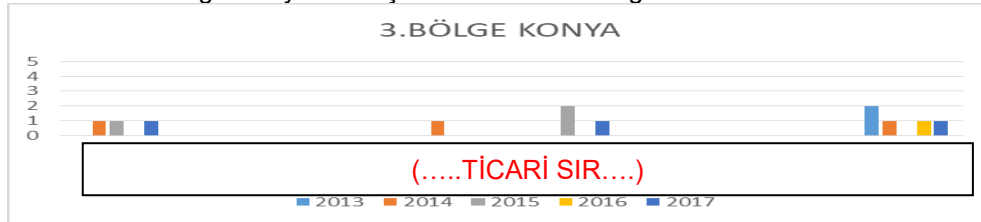
Grafik 11: 2.Bölge İzmir'de Teşebbüslerin İhale Dağılımı



Kaynak: KİK'ten alınan bilgilerle hazırlanmıştır.

- (270) İzmir 2. Bölge Müdürlüğü sınırları içerisinde Aydın, Balıkesir, Denizli, İzmir, Muğla, Manisa ve UŞAK illeri bulunmaktadır. Son beş yıl içerisinde bu bölgede toplam 14 ihale yapılmıştır. (.....) 2015 yılında 1; (.....) 2013 yılında 2, 2016 yılında 1; (.....) 2013 ve 2014 yıllarında 1'er ve 2016 yılında 3; (.....) 2013 ve 2014 yıllarında 2'şer; (.....) 2015 ve 2016 yıllarında 1'er ve (.....) 2016 yılında 2 ihale kazanabilmiştir. Son 5 yıl içerisinde İzmir Bölge'de en çok ihale kazanan teşebbüs 5 ihale ile (.....) olmuştur. TOD üyesi olmayan gerçek kişi ve teşebbüslerden (.....) 2014 yılında, (.....) ise 2015 yılında 1'er ihale kazanmışlardır. Bu bölgede yapılan 14 ihale içerisinde (.....) en yüksek oranla ihalelerin %36'sını, (.....) %29'unu ve TOD üyesi olmayan teşebbüsler %9'unu kazanmıştır.

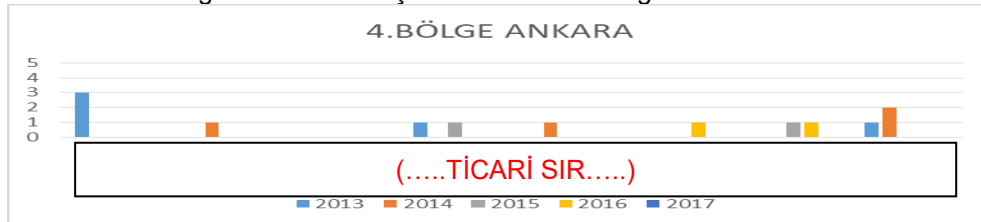
Grafik 12: 3. Bölge Konya'da Teşebbüslerin İhale Dağılımı



Kaynak: KİK'ten edinilen bilgi ve belgeler neticesinde hazırlanmıştır.

- (271) Konya 3. Bölge Müdürlüğü, Konya ve Karaman illerinin tamamını; Afyonkarahisar ve Aksaray illerinin büyük bir kısmını ve Ankara, Kütahya, İçel, Antalya, Isparta ve Niğde illerinin ise bazı bölümlerini kapsamaktadır. Bu bölgede beş yıl içerisinde toplam 11 ihaleye çıkmıştır. (.....) 2014, 2015 ve 2017 yıllarında 1'er; (.....) 2014 yılında 1; son olarak (.....) 2015 yılında 2 ihale ve iştiraki (.....) ile 2017 yılında 1 ihale kazanmıştır. Son beş yıl içerisinde bölgede en çok ihale kazanan teşebbüsler 3 ihale ile (.....) ve (.....) olmuştur. TOD üyesi olmayan gerçek kişi veya teşebbüslerden (.....) son beş yıl içerisinde toplam 5 ihale kazanmıştır. (.....) ve (.....) 2013 yılında, (.....) 2014 yılında, (.....) 2016 yılında ve (.....) 2017 yılında 1'er ihale kazanmıştır. Dernek üyesi teşebbüsler ihalelerin %55'ini, TOD üyesi olmayan teşebbüsler ise %45'ini kazanmıştır.

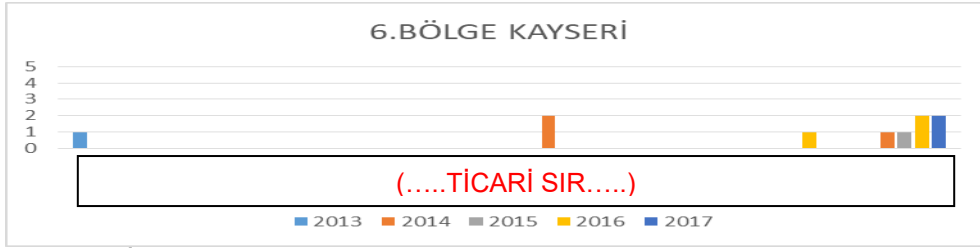
Grafik 13: 4. Bölge Ankara'da Teşebbüslerin İhale Dağılımı



Kaynak: KİK'ten alınan bilgilerle hazırlanmıştır.

- (272) 4. Bölge Müdürlüğü sınırları içerisinde Ankara, Bolu, Eskişehir, Düzce, Kırıkkale, Çankırı ve Karabük illeri bulunmaktadır. Son 5 yıl içerisinde bu bölgede toplam 11 ihaleye çıkmıştır. (.....) 2013 yılında 3; (.....) 2014 yılında 1; (.....) 2013 ve 2015 yıllarında 1'er; (.....) 2014 yılında 1; (.....) 2016 yılında 1 ve (.....) 2015 ve 2016 yıllarında 1'er ihale kazanmıştır. Son 5 yıl içerisinde bölgede en çok ihale kazanan teşebbüs 3 ihale ile (.....) olmuştur. TOD üyesi olmayan (.....) 2013 yılında, (.....) ve (.....) 2014 yılında bir ortak girişim oluşturarak 2 ihale kazanmıştır<sup>25</sup>. Bu bölgede 2013 ve 2014 yılları dışında TOD üyesi olmayan hiçbir teşebbüs varlık gösterememiştir. Son 5 yıl içerisinde (.....) bölgede yapılan ihalelerin %27'sini, (.....) ve (.....) ayrı ayrı %18'ini ve TOD üyesi olmayan teşebbüsler ise %27'sini kazanmıştır.

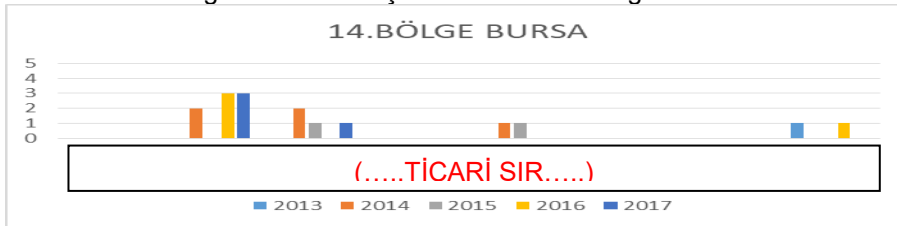
Grafik 14: 6.Bölge Kayseri'de Teşebbüslerin İhale Dağılımı



Kaynak: KİK'ten alınan bilgilerle hazırlanmıştır.

- (273) 6. Bölge Müdürlüğü, Kayseri, Kırşehir, Nevşehir, Niğde ve Yozgat illerinin tamamı ve Konya, Aksaray, Sivas, Kırıkkale, Malatya ve Adana'nın bazı bölümlerini kapsamaktadır. Bu bölgede son beş yıl içerisinde toplam 9 ihaleye çıkmıştır. (.....) 2013 yılında 1; (.....) 2014 yılında 2; (.....) 2016 yılında 1 ihale kazanmıştır. Bu bölge TOD üyesi olmayan teşebbüslerin en çok ihale kazanabildiği bölgelerden biridir. 2014 yılında (.....) 1 ihale, (.....) 2015 yılında 1 ihale, (.....) ve (.....) bir ortak girişim oluşturarak 2016 yılında 2 ihale, son olarak (.....) ve (.....) 2017 yılında bir ortak girişim çatısı altında 2 ihale kazanmıştır. Bu bölgedeki ihalelerin %25'i TOD üyesi teşebbüsler, %75'si ise TOD üyesi olmayan teşebbüslerce kazanılmıştır.

Grafik 15: 14.Bölge Bursa'da Teşebbüslerin İhale Dağılımı



Kaynak: KİK'ten alınan bilgilerle hazırlanmıştır.

- (274) 14. Bölge Müdürlüğü; Bursa ve Bilecik illerinin tamamı; Balıkesir, Çanakkale, Kütahya ve Yalova illerinin büyük kısmı; Eskişehir, Manisa, Kocaeli ve Sakarya illerinin bir bölümü yer almaktadır. Bu bölgede son beş yıl içerisinde toplam 15 ihaleye çıkmıştır. 14. Bursa Bölge Müdürlüğü en çok ihaleye çıkılan bölgelerden biri olmuştur. (.....) 2014'te 2, 2016 ve 2017 yıllarında 3'er; (.....) 2014 yılında 2 ve 2015 yılında 1; (.....) 2014 ve 2015 yıllarında 1'er ihale kazanmıştır. Son 5 yıl içerisinde, 14. Bölge'de en çok ihale kazanan teşebbüs 8 ihale ile (.....) olmuştur. Dernek üyesi olmayan MARKA ÇELİK 2013 yılında, (.....) 2016 yılında 1'er ihale kazanmıştır. Bu bölgede yapılan ihalelerin %53'ünü (.....), %20'sini (.....) ve %13'ünü de TOD üyesi olmayan

<sup>25</sup> Çift sayım yapılmaması için bir ihale iki TOD üyesi olmayan teşebbüsün oluşturduğu bir ortak girişim tarafından kazanıldıysa o ihale TOD üyesi olmayan teşebbüslerin kazandığı tek bir ihale olarak kabul edilmiştir. Aynı yöntem TOD üyesi teşebbüslerin ihale kazanma oranları hesaplanırken de uygulanmıştır.

teşebbüsler kazanmıştır. Grafikteki kazanılan ihale sayılarından anlaşılacağı üzere (.....) 14. Bölge Müdürlüğündeki ihalelerin yarısından fazlasını kazanmaktadır.

- (275) Sonuç olarak, KGM'nin belirlediği 17 Bölge Müdürlüğü içinden 6 bölge özel olarak incelenmiş, bu bölgelerde TOD üyesi teşebbüslerin ihale pazarındaki pozisyonu tespit edilmiştir. Yapılan inceleme sonucunda, TOD üyesi teşebbüslerin bölge paylaşımı içinde olduklarına dair bir bulguya rastlanmamıştır.

### I.3.7.5. Maliyet Analizi

#### I.3.7.5.1. Toplam Sözleşme Bedeli/Toplam Yaklaşık Maliyet İlişkisine Yönelik İnceleme

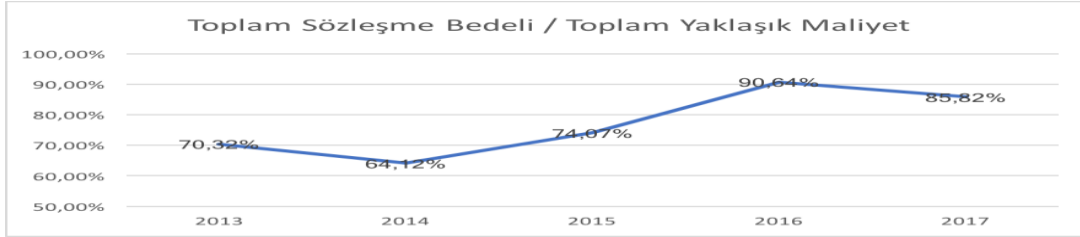
Tablo 10: Yıllara Göre Toplam Sözleşme Bedeli/Toplam Yaklaşık Maliyet

Yıllar	Toplam Sözleşme Bedeli/Toplam Yaklaşık Maliyet (%)
2013	70,32
2014	64,12
2015	74,07
2016	90,64
2017	85,82

Kaynak: KİK'ten alınan bilgilerle hazırlanmıştır.

2013-2017 yılları arasında KGM, KGM Bölge Müdürlükleri, İl özel idareleri ve belediyeler tarafından yapılan tüm çelik otokorkuluk ihalelerini kapsamaktadır.

Grafik 16: Yıllara Göre Toplam Sözleşme Bedeli/Toplam Yaklaşık Maliyet



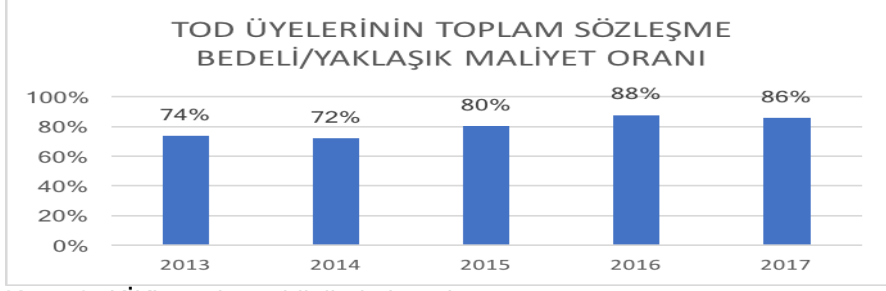
Kaynak: KİK'ten alınan bilgilerle hazırlanmıştır.

- (276) Yukarıda yer verilen Tablo 10'da amaçlanan; ihlal iddiası olan 2016 yılında çelik otokorkuluk üretim ve montajı pazarında faaliyet gösteren teşebbüslerin ihalelere sundukları teklifleri, diğer yıllara göre anlaşmalı bir şekilde artırıp artırmadıklarını tespit etmektir. Şöyle ki 2013-2017 yılları arasında her bir yıl için kamu kurumlarınca (KGM, KGM Bölge Müdürlükleri, İl özel idareleri ve belediyeler) çıkılan çelik otokorkuluk mal alımı, bakım onarımı, yapımı ve montajı ihaleleri ayrı ayrı incelenmiştir. Her bir yıl için ihaleyi kazanan toplam teklifler, idarece tespit edilen yaklaşık maliyetlerin toplamına oranlanmıştır. İddia edilen 2016 yılında ihlalin gerçekleşmiş olması durumunda bu oranın yükselmiş olması beklenmektedir. 2016 yılında Grafik 16'dan da anlaşılacağı üzere Toplam Sözleşme Bedeli/Toplam Yaklaşık Maliyet oranının %90 seviyelerine çıktığı tespit edilmiştir. Bu oran 2015 yılında %74 iken 2017 yılının ilk 6 aylık döneminde %85 olduğu görülmüştür<sup>26</sup>.

<sup>26</sup> Yaklaşık maliyetin hesaplanma yöntemleri 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu'nda belirtilmiştir. Buna göre ilana çıkacak olan idari otorite yaklaşık maliyeti 4734 sayılı Kanun hükümlerine göre tespit eder ve ihaleye katılan isteklilerin teklifleri idarece tespit edilen yaklaşık maliyetin altındaysa ve ihaleye katılım ön koşullarını (teminat mektupları vs.) sağlıyorsa teklifi geçerli kabul edilir ve değerlendirilmeye alınır. Yaklaşık maliyetin altında teklif veren istekliler arasından en düşük teklif veren isteklinin teklifi kabul edilir ve ihale o isteklinin uhdesinde kalır. Soruşturma kapsamında incelenen ihalelerin Çevre ve Şehircilik Bakanlığına bağlı Yüksek Fen Kurulunca tespit edilen piyasa rayıçları baz alınmak suretiyle KGM tarafından her senenin başında hazırlanan birim fiyat kitapçığına dayanılarak hesaplandığı tespit edilmiştir.



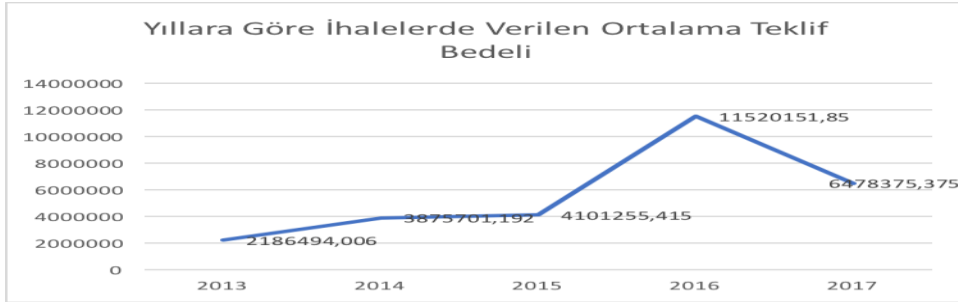
Grafik 17: Teşebbüslerin Yıllara Göre Toplam Sözleşme Bedeli/Yaklaşık Maliyet Oranı



Kaynak: KİK'ten alınan bilgilerle hazırlanmıştır.

- (277) Yıllara göre TOD üyesi teşebbüslerin toplam sözleşme bedelleri ile yaklaşık maliyetlerinin oranları karşılaştırılmıştır. Bu oran 2015 yılına kıyasla 2016 yılında %80'den %88'e çıkmıştır.
- (278) Bu grafik hesaplanırken beş yıl içerisindeki tüm ihalelerin tek tek sözleşme bedeli/yaklaşık maliyet oranı hesaplanmış ve hepsinin o yıl içerisindeki ortalaması alınmıştır. 2013 yılında tek tek her bir ihalenin toplam sözleşme bedeli/yaklaşık maliyet oranı %73,58 olarak gerçekleşmişken, bu oran 2014 yılında %71,86, 2015 yılında %80,25, 2016 yılında %87,65 ve 2017 yılında %85,64 olmuştur.

Grafik 18: Yıllara Göre İhalelerde Verilen Ortalama Teklif Bedeli



Kaynak: KİK'ten alınan bilgilerle hazırlanmıştır.

- (279) Grafik 18'den de görüldüğü üzere, 2013-2017 yılları arasında çelik otokorkuluk yapım, onarım ve bakım ihalelerinde yıllara göre tüm teklif bedellerinin toplamının toplam teklif sayısına oranı hesaplandığında 2016 yılı ortalama teklif bedeli artış göstermektedir. 2015 yılında 4.101.225,415 TL olan teklif bedeli ortalaması 2016 yılında 11.520.151,85 TL'ye yükselmiştir.

### 1.3.7.5.2. KGM Tarafından Yaklaşık Maliyetin Hesaplanmasında Kullanılan Birim Fiyat Listesine Yönelik İnceleme

- (280) Teşebbüsler tarafından yapılan savunmalarda, toplam sözleşme bedeli/toplam yaklaşık maliyet oranındaki artışın ekonomik gerekçesi idarece 2016 yılında düşük belirlenen birim fiyatlar<sup>27</sup> (yaklaşık maliyet) ve teşebbüslerin artan girdi maliyetleri olarak ifade edilmiştir. 2016 yılında gerçekleşen bu orandaki yükselişin 2016 yılındaki birim fiyatların 2015 yılına göre yaklaşık %15 azalmasından kaynaklandığı iddia edilmiştir.<sup>28</sup> Tablo 11

<sup>27</sup> Otokorkuluk ihalelerine esas yaklaşık maliyetler her yıl KGM tarafından Kasım ayında güncellenen birim fiyatlar üzerinden yapılmaktadır ('Yol, Köprü, Tünel, Bitümlü Kaplamalar, Bakım ve Trafik İşlerine Ait Birim Fiyat Listesi').

<sup>28</sup> Teşebbüsler 2016 yılında idarenin poz numaralarının birim fiyatlarını düşük tespit etmesinin nedeninin 2015 yılının sonuna doğru dünya genelindeki sac fiyatlarındaki düşüşten kaynaklandığını, 2016 yılında kullanılacak poz numaraları 2015 yılının sonundan itibaren hazırlanmaya başlandığı için bu dönemdeki sac fiyatlarının dikkate alındığını iddia etmişlerdir. 2016 yılı içerisinde gerçekleşen sac, diğer ara mamül gibi girdi maliyetleri ile döviz kurundaki artışlar dikkate alındığında teşebbüslerin sundukları teklifleri artırımlarının kaçınılmaz olduğunu ifade etmişlerdir.

ve Tablo 12, KGM tarafından yayımlanan ve yaklaşık maliyetin hesaplanmasında kullanılan birim fiyat listesi baz alınarak hazırlanmıştır. Bu tabloda yer alan poz numaraları ilgili kamu kurumlarınca çıkılan eski sisteme dayalı *çelik otokorkuluk yapım, bakım ve onarım ihalelerinde* kullanılmaktadır.

Tablo 11: Eski Sisteme Dayalı Çelik Otokorkuluk Yapım, Bakım ve Onarım İhalelerinde Yaklaşık Maliyetin Hesaplanmasında Kullanılan Poz No Fiyatları

Poz No	İşin Adı	Fiyat (TL)				Bir Önceki Yıla Göre Artış (%)		
		2014	2015	2016	2017	2015	2016	2017
KGM/3780/1	Otok.ray.yap.	31,84	34,65	29,26	43,29	8,83	-15,56	47,95
KGM/3780/2	Otok.dikmesi yap.	51,04	39,04	32,20	48,43	-23,51	-17,52	50,40
KGM/3780/3	Otok.bağl.plak.yap.	0,48	0,53	0,43	0,64	10,42	-18,87	48,84
KGM/3780/4	Otok. U takoz yap.	2,55	2,83	2,34	3,50	10,98	-17,31	49,57
KGM/3780/5	Otok.tak.ara bağl.prç.y.	14,96	16,29	13,75	20,36	8,89	-15,59	48,07
KGM/3780/6	Otok.takozu yap.	23,28	25,29	21,38	31,65	8,63	-15,46	48,04
KGM/3780/7	Otok gerçl.kuş.yap.	20,61	22,41	18,94	28,01	8,73	-15,48	47,89
KGM/3780/8	Kısa ind.açılı ray par.yap.	7,61	8,40	6,95	10,31	10,38	-17,26	48,35
KGM/3780/9	Otok.uç parç.yap	25,21	27,44	23,16	34,26	8,85	-15,60	47,93
KGM/3780/10	Otok.ray başlık parç.yap	26,85	29,23	24,66	36,50	8,86	-15,63	48,01
KGM/3780/11	Köprü koruy.otok.dikme y.	139,35	151,50	130,09	190,00	8,72	-14,13	46,05
KGM/3780/12	Otok.genişleme eki yap.	34,56	38,03	31,91	46,95	10,04	-16,09	47,13
KGM/3780/13	Otok.genişleme eki yap.	10,34	11,28	9,49	14,08	9,09	-15,87	48,37
KGM/3780/14	Otokork. genleşme eki yap.	58,40	63,71	53,59	79,34	9,09	-15,88	48,05
KGM/3780/15	Refüj geç açılab.otok.yap	94,10	101,98	86,84	128,49	8,37	-14,85	47,96
KGM/3780/16	Otok.tek yönlü	0,84	0,90	0,83	1,16	7,14	-7,78	39,76
KGM/3780/17	Otok. iki yönlü refl. yap.	1,06	1,13	0,98	1,44	6,60	-13,27	46,94
KGM/3780/18	Otok. başlık prç. yap.	68,88	74,96	63,63	93,75	8,83	-15,11	47,34
KGM/3780/19	Otok. radyüslü ray yap.	39,64	43,34	40,38	55,24	9,33	-6,83	36,80
KGM/3781/1	3N Otok. rayı yap.	51,04	55,53	46,86	69,38	8,80	-15,61	48,06
KGM/3781/2	3N Otok. Kor. Ray prç.yap.	14,19	15,45	13,04	19,29	8,88	-15,60	47,93
KGM/3781/3	3N Otok..dikmesi yap.	107,10	118,23	95,55	143,91	10,39	-19,18	50,61
KGM/3781/4	3N Otk. bğl.plak.y.	0,35	0,39	0,31	0,48	11,43	-20,51	54,84
KGM/3781/5	3N Otk.takoz y.	40,54	44,70	37,04	54,89	10,26	-17,14	48,19
KGM/3781/6	3N otk.Ukrişi y.	34,05	37,55	31,14	46,15	10,28	-17,07	48,20
KGM/3781/7	3N otk.Ukrişi tak.y.	5,98	6,58	5,44	8,10	10,03	-17,33	48,90
KGM/3781/8	3N köprü kor.otk.y.	82,18	91,03	75,54	111,41	10,77	-17,02	47,48
KGM/3781/9	3N Otk.genl.eki.y.	50,31	55,31	46,05	68,26	9,94	-16,74	48,23
KGM/3781/10	3N Otk.genl.eki.y.	124,48	135,99	114,21	169,05	9,25	-16,02	48,02
KGM/3781/11	3N Otk.geçiş elem.y.	103,38	119,01	100,50	148,74	15,12	-15,55	48,00
KGM/3781/12	3N .U.krişi ind.elem.y.	28,35	31,34	30,40	39,93	10,55	-3,00	31,35

Kaynak: KGM Trafik Güvenliği Dairesi ile yapılan görüşme neticesinde alınan birim fiyat kitapçıklarından hesaplanmıştır.

- (281) Poz numaraları idarece yaklaşık maliyetin hesaplanmasına esas teşkil etmektedir. Tablo 11'in incelenmesinden 2016 yılında 2015 yılına göre yaklaşık maliyetin hesaplanmasına esas teşkil eden poz numaraları birim fiyatlarının %15 ila %17 arasında düşüş gösterdiği tespitine ulaşılmıştır.
- (282) Aşağıda yer verilen Tablo 12'de 2013 yılından sonra kullanılmaya başlanan performansa dayalı çelik otokorkuluk yapım ihalelerindeki poz numaralarının fiyatlarına ve değişimine yer verilmektedir. Tablo 11'de gerçekleşen fiyat değişiminin performansa dayalı çelik otokorkuluk yapım ihalelerinde de gerçekleşip gerçekleşmediğini değerlendirmek amacıyla Tablo 12 hazırlanmıştır.

Tablo 12: Performansa Dayalı Çelik Otokorkuluk Yapım, Bakım Ve Onarım İhalelerinde Yaklaşık Maliyetin Hesaplanmasında Kullanılan Poz No Fiyatları Ve Yıllara Göre Değişimi

POZ NO:	İŞİN ADI	FİYAT (TL)				DEĞİŞİM (%)		
		2014	2015	2016	2017	2015	2016	2017
KGM/3782/10	H2 Engelleme Düzeyine Sahip Tek Taraflı Otok. Sist. Yapılması	74,28	80,93	67,64	100,69	8,95	-16,42	48,86
KGM/3782/11	H2 Engelleme Düzeyine Sahip Köprü Koruyucu Otok. Sist. Yapılması	129,64	142,51	117,78	175,36	9,93	-17,35	48,89
KGM/3782/12	H2 Engelleme Düzeyine Sahip Çift Taraflı Otok. Sist. Yapılması	109,23	118,84	100,00	148,33	8,80	-15,85	48,33
KGM/3782/20	H1 Engelleme Düzeyine Sahip Tek Taraflı Otok. Sist. Yapılması	63,83	69,55	58,20	86,56	8,96	-16,32	48,73
KGM/3782/21	H1 Engelleme Düzeyine Sahip Köprü Koruyucu Otok. Sist. Yapılması	73,46	80,30	67,46	99,78	9,31	-15,99	47,91
KGM/3782/22	H2 Engelleme Düzeyine Sahip Çift Taraflı Otok. Sist. Yapılması	82,09	89,33	75,28	111,53	53,00	-15,73	48,15
KGM/3782/30	N2 Engelleme Düzeyine Sahip Tek Taraflı Otok. Sist. Yapılması	52,40	57,03	47,73	71,05	8,84	-16,31	48,86

Kaynak: KGM Trafik Güvenliği Dairesi ile yapılan görüşme neticesinde alınan birim fiyat kitapçıklarından hesaplanmıştır.

- (283) Teşebbüsler tarafından yapılan savunmalarda, toplam sözleşme bedeli/toplam yaklaşık maliyet oranındaki artışın ekonomik gerekçesi idarece 2016 yılında düşük belirlenen birim fiyatlar (yaklaşık maliyet) ve teşebbüslerin artan girdi maliyetleri olarak ifade edilmiştir. 2016 yılında gerçekleşen bu orandaki yükselişin 2016 yılındaki birim fiyatların 2015 yılına göre yaklaşık %15 azalmasından kaynaklandığı iddia edilmiştir. Tablo 11 ve Tablo 12'nin birlikte incelenmesinden 2016 yılında 2015 yılına göre yaklaşık maliyetin hesaplanmasına esas teşkil eden poz numaraları birim fiyatlarının %15 ila %17 arasında düşüş gösterdiği tespitine ulaşılmıştır.

### 1.3.7.6. Otokorkuluk Üretim Maliyetlerine Yönelik İnceleme

- (284) Teşebbüsler tarafından yapılan savunmalarda; 2016 yılında gözlenen toplam sözleşme bedeli/toplam yaklaşık maliyet oranındaki yükselmenin diğer bir nedeninin otokorkuluk üretim maliyetlerindeki artış olduğu, dünya genelinde hammadde fiyatlarındaki yükseliş ve ülke genelindeki döviz kurlarındaki artış ve enflasyonun etkisi olduğu ifade edilmiştir. Bu anlamda otokorkuluk üretim maliyetinin yaklaşık %75'inin sac, %5'inin çinko, %5'inin bağlantı elemanları ve %15'inin ise imalat işçiliğinden oluştuğu, 2016 yılı birim fiyatların belirlendiği Ocak-Şubat aylarında hem sac hem çinko fiyatlarının son 3 yılın en düşük seviyesinde olduğu, ancak 2016 yılının son aylarında her iki hammaddenin de

fiyatlarının artışa geçtiği ve son üç yılın en yüksek seviyesine ulaştığı belirtilmiştir<sup>29</sup>. Aşağıda sırasıyla söz konusu maliyet kalemlerine yönelik inceleme yapılmıştır.

### I.3.7.7. Sac Fiyatlarına Yönelik Analiz

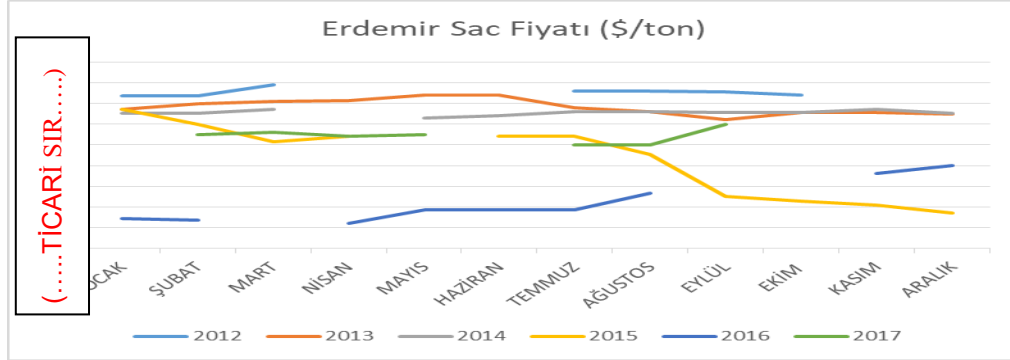
- (285) Teşebbüs savunmalarında 2015 yılının son aylarına doğru çelik otokorkuluk üretim maliyetinin yaklaşık %75'ini oluşturan sacın fiyatının düştüğü, bu doğrultuda 2016 yılında kullanılacak poz no birim fiyatlarının düştüğü; bununla birlikte, 2016 yılı içerisinde dünya genelinde gerçekleşen çelik fiyatlarındaki artışla birlikte yıl içinde teşebbüslerin sac maliyetlerinin arttığı belirtilmiştir. Bu ifadeleri teyit maksadıyla ERDEMİR'den istenen bilgiler doğrultusunda Tablo 13 ve Grafik 19 hazırlanmıştır.

Tablo 13: Aylara Göre Çelik Otokorkuluk Üretiminde Kullanılan Sacların ABD Doları Cinsinden Karşılığı

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
OCAK	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	
ŞUBAT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
MART	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
NİSAN		(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
MAYIS		(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
HAZİRAN		(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	
TEMMUZ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
AĞUSTOS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
EYLÜL	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
EKİM	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	
KASIM		(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ARALIK	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: ERDEMİR Demir Çelik A.Ş.

Grafik 19: Aylara Göre Çelik Otokorkuluk Üretiminde Kullanılan Sacların Fiyatı (ABD Doları/ton)



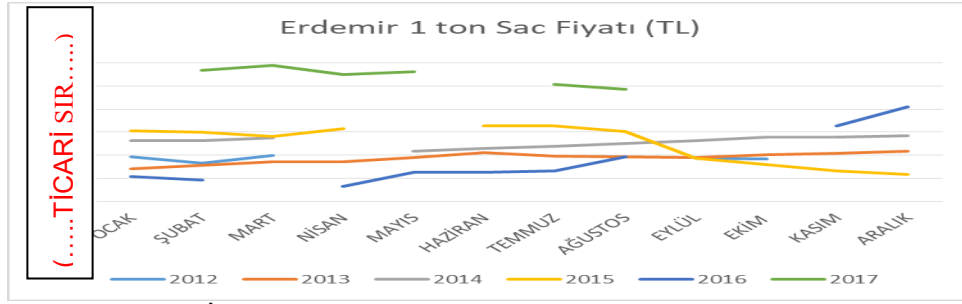
Kaynak: ERDEMİR Demir Çelik A.Ş.

- (286) Soruşturma kapsamında teşebbüslerden edinilen bilgilerden otokorkuluk maliyetinde kullanılan çelik ve çinkonun ABD Doları bazlı olarak tedarik edildiği anlaşılmıştır<sup>30</sup>. Bu sebeple, Tablo 13 ABD Doları cinsinden hazırlanmış olup, sac fiyatının 2016 yılının Nisan ayından itibaren artış trendine girdiği tespit edilmiştir. 2016 yılının Aralık ayında aynı yılın Ocak ayına göre sac fiyatları %40 oranında artış göstermiştir.

Grafik 20: Aylara Göre Çelik Otokorkuluk Üretiminde Kullanılan Sacların Fiyatı (TL/ton)

<sup>29</sup> Ayrıca savunmalarda TL bazında 2015 ile 2016 ortalama çelik fiyatlarındaki artışın yaklaşık %25, ortalama çinko fiyatındaki artışın %22 olduğu, Aralık 2015'ten Aralık 2016'ya ÜFE artışının %9,94 olduğu, kurdaki artışın da yıllık ortalama bazda %11,4 olduğu ifade edilmiştir.

<sup>30</sup> ÇEPAŞ, girdilerin %65-75'ini oluşturan çelik ve çinkonun ABD Doları bazlı tedarik edildiğini, bu durumun sürekli kambiyo gideri oluşturduğunu ifade etmiştir.



Kaynak: ERDEMİR Demir Çelik A.Ş.

- (287) Tablo 13 ve Grafik 19'da yer verilen ABD Doları cinsinden sac fiyatlarındaki değişiklik Grafik 20'de TL cinsinden değerlendirilmiştir. Böylelikle sac fiyatlarındaki dünya genelindeki fiyat değişiminin yanında ülke çapındaki döviz kurlarındaki değişkenliğin etkisi de görülmektedir. Grafikten görüleceği üzere 2016 yılının Aralık ayında Ocak ayına göre %62'lik bir artış gerçekleşmiştir.
- (288) TOD üyesi teşebbüsler otokorkuluk imalatında kullanılmakta olan çelik sacı genellikle ERDEMİR'den tedarik etmekle birlikte ERDEMİR haricinde de bazı sağlayıcılardan ilgili ürünü tedarik edebilmektedir. Bahse konu sağlayıcılar ve bu sağlayıcılardan ürün tedarikinde bulunan TOD üyesi teşebbüsler aşağıda tablo formatında sunulmaktadır.

Tablo 14: ERDEMİR Haricinde Sac Tedariği Sağlanan Firmalar

Tedarikçi Firmalar	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Ağır Haddecilik A.Ş.	<input type="checkbox"/>						
Ankara Profil Boru San. Tic. Ltd. Şti.			<input type="checkbox"/>				
Arcelor Mittal Rzk Ç. Sr. Mrk San. ve Tic. A.Ş.	<input type="checkbox"/>						
Atmaca Demir Sac İnş. San. Tic. Ltd. Şti.			<input type="checkbox"/>				
Bahadır İnş. Turizm Yat. Tic. Ltd. Şti.	<input type="checkbox"/>						
Bamesa A.Ş.							<input type="checkbox"/>
Bostem Boru Sac San. Ltd. Şti.	<input type="checkbox"/>						
Cepa Celebcioğlu İthalat ve Müessesillik A.Ş.	<input type="checkbox"/>						
Çınar Boru Profil San. ve Tic. A.Ş.					<input type="checkbox"/>		
Çolakoğlu Metalurji A.Ş.	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
EAG Demir San. Tic. A.Ş.			<input type="checkbox"/>				
Emir Metal Demir Çelik San. ve Tic. Ltd. Şti.	<input type="checkbox"/>						
Erdoğan Metal İnş. Hizm. Otom. Orman Ürün. San. ve Tic. Ltd. Şti.			<input type="checkbox"/>				
Grup Metal İnş. Mal. Hir. İnş. San. ve Tic. A.Ş.	<input type="checkbox"/>						
Habaş Sınai ve Tıbbi Gazlar İstihsal End. A.Ş.	<input type="checkbox"/>					<input type="checkbox"/>	
Kardeşler Galv. Sac. Sn. Ant. Hiz. A.Ş.	<input type="checkbox"/>						
Keleşoğlu Sac Tic. Nakl. San. ve Tic. Ltd. Şti.						<input type="checkbox"/>	
Koyuncu Sac Metal ve İnş. San. Tic. Ltd. Şti.	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>		
MMK Metalurji San. Tic. ve Lim. İşl. A.Ş.	<input type="checkbox"/>						
Öz İş Metal San. ve Tic. Ltd. Şti.		<input type="checkbox"/>					
Rozak Demir Profil Tic. San. A.Ş.	<input type="checkbox"/>						
Sami Soybaş Demir San. A.Ş.	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>				
Tatmetal Çelik San. Tic. A.Ş.	<input type="checkbox"/>						
Tekeli Demir Çelik Mam. Tic. ve San. A.Ş.	<input type="checkbox"/>						
Toşçelik Profil ve Sac End. A.Ş.	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Yusufoğulları Metal Yüzey Koruma Makine İnş. San. Tic. A.Ş.	<input type="checkbox"/>						
Yücel Boru ve Profil End. A.Ş.	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Kaynak: Teşebbüslerden gelen cevabi yazılar

- (289) Öte yandan ilgili ürünün birim fiyatı ile ilgili olarak ALKA, otokorkuluk üretiminde kullanılmakta olan sacın birim fiyatının 2014 yılında 1.355 TL/ton, 2015 yılında 1.396 TL/ton, 2016 yılında 1.459 TL/ton seviyelerinde seyrettiğini, ancak 2017 yılında 2.163



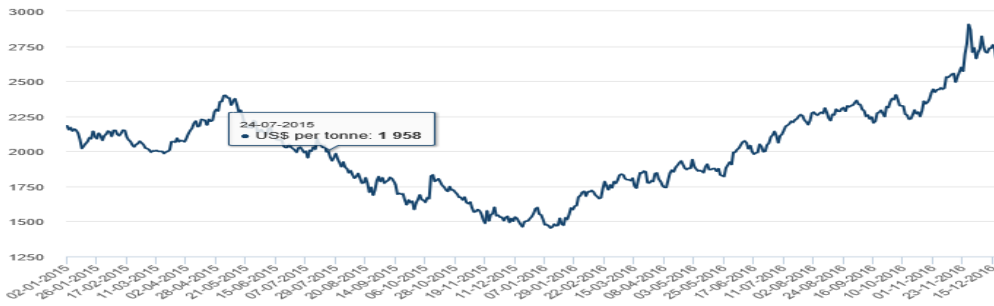
TL/ton seviyelerine çıktığını belirtmiştir. Benzer bir şekilde KİSAN, ilgili ürünün birim fiyatının 2016 yılında 1.229 TL/ton iken 2017 yılında 2.339 TL/ton seviyelerine yükseldiğini belirtmiştir. ANTAKYA GALVANİZ, 2018 yılının Nisan ayı itibarıyla güncel fiyatın 700-750 ABD Doları/ton bandında seyrettiğini ifade etmiştir. Bununla birlikte (.....), ERDEMİR dışındaki tedarikçi firmalar ile ERDEMİR'in fiyatları ve sunulan ödeme koşulları noktasında benzerlik gösterdiğini belirtmiştir.

### I.3.7.8. Çinko Fiyatlarına İlişkin Analiz

- (290) Teşebbüslerce yapılan savunmalarda çelik otokorkuluk üretim maliyetinin yaklaşık %75'inin sac, %5'inin çinko, %5'inin bağlantı elemanları ve %15'inin ise imalat işçiliğinden oluştuğu, 2016 yılı birim fiyatların belirlendiği Ocak-Şubat aylarında hem çinko fiyatlarının son 3 yılın en düşük seviyesinde olduğu, ancak 2016 yılının son aylarında anılan hammaddenin fiyatlarının artışa geçtiği ve son üç yılın en yüksek seviyesine ulaştığı belirtilmiştir<sup>31</sup>.

Grafik 21: Küresel Çinko Fiyat Grafiği

#### LME ZINC HISTORICAL PRICES GRAPH



Kaynak: <https://www.lme.com/>

- (291) London Metal Exchange (LME) web adresinden edinilen bu grafiğe göre çinko fiyatları Nisan 2015'e kadar kısa süreli bir artış göstermiş ve Şubat 2016'a kadar ise sürekli düşmüştür. Şubat ayından yılsonuna kadar ise istikrarlı bir şekilde artmıştır. Ocak 2015'te fiyatlar ton başına 2150\$ iken Ocak 2016'da 1600\$'a kadar gerilemiştir. Bu da yaklaşık olarak %35 oranında bir fiyat indirimine tekabül etmektedir. 2016 yılı Kasım ayında ise fiyatlar 2015 yılı Kasım ayı fiyatı olan 1600 ABD Doları'ndan 2900 ABD Doları'na kadar yükselmiştir, bu da 2015'in Kasım ayına göre %65 oranında fiyat artışına tekabül etmektedir.
- (292) Çelik mamulden üretilmekte olan otokorkuluk sistemlerinin galvanizlenmesi işleminde kullanılmakta olan çinkonun Türkiye'de üretilmediği, bu nedenle ithalatçı firmalar aracılığıyla Türkiye'ye getirildiği, satış fiyatının ithalatçı firma tarafından LME borsasında belirtilen güncel çinko fiyatının üzerine maliyet ve kar marjının eklenmesi suretiyle ve nihayetinde ödemenin yapılacağı vadeye göre hesaplandığı belirtilmiştir. Öte yandan çinko talebinde bulunan teşebbüslerin ithalatçı firmalar tarafından sunulan tekliflerden kendilerine en uygun olanı tercih ettikleri, çinkonun fiyatının 2018 yılının Şubat ayı itibarıyla LME'de belirlenen fiyatının 3500 – 3600 ABD Doları seviyelerinde seyrettiği, ithalatçı firma payının da güncel fiyatın üzerine 100 – 300 ABD Doları aralığında gerçekleştiği belirtilmiştir.

<sup>31</sup> Ayrıca savunmalarda TL bazında 2015 ile 2016 ortalama çelik fiyatlarındaki artışın yaklaşık %25, ortalama çinko fiyatındaki artışın %22 olduğu, Aralık 2015'ten Aralık 2016'ya ÜFE artışının %9,94 olduğu, kurdaki artışın da yıllık ortalama bazda %11,4 olduğu ifade edilmiştir.

- (293) Ürünün tedarik aşamasından sonra galvanizleme işlemini (.....) ve (.....) haricindeki TOD üyesi teşebbüslerin kendi galvanizleme tesislerinde yaptıkları, (.....) ve (.....)'ın galvanizleme hizmetini dışardan aldıkları belirtilmiştir. Bununla birlikte galvanizleme işlemini tesisleri bünyesinde gerçekleştiren TOD üyesi teşebbüslerin de talep yoğunluğuna göre tesis kapasitesinin yetmediği durumlarda dışardan hizmet aldıkları ifade edilmiştir.

### I.3.7.9. Teşebbüslerce Katlanılan Maliyetin Poz Numaraları Bazında Analizi

- (294) TOD üyesi teşebbüsler yaptıkları yazılı savunmalarda çelik otokorkuluk üretimi ve montajı alanında katlanılan maliyetlerin 2016 yılı içerisinde artış gösterdiğini ifade etmişlerdir. Savunmalarda belirtilen ifadelerin doğruluğunu teyit maksadıyla teşebbüslerden idarece belirlenen her bir poz numarası için katlandıkları maliyetler bilgi isteme yazıları ile talep edilmiştir. Teşebbüslerden KGM'nin birim fiyat kitapçığında yer verilen her bir poz numarası için yıllara göre katlandıkları yaklaşık maliyetleri sorulmuş; ve alınan cevaplara istinaden Tablo 15 ve Tablo 16 hazırlanmıştır. Bu tablo teşebbüslerden gelen her bir poz başına katlandıkları maliyetin ortalaması alınarak hesaplanmıştır.<sup>32</sup>
- (295) Soruşturma kapsamında edinilen bilgilere göre teşebbüsler, performans dayalı otokorkuluk ihalelerinde ortalama maliyetlerini üretim pozlarına ve montaj söküm pozlarına göre belirlemekte, hesaplamalarını KGM ihalelerinde teşebbüsün kullandığı çeşitli çalışma genişliklerindeki ürünlerin ortalama ağırlıklarına göre yapmaktadırlar ve proje bazında birkaç değişik tip otokorkuluk ürününün montajını ve sökümünü aynı anda yaptıklarından ürün tipi bazında ortaya çıkan gider tam olarak tespit edilememektedir. Dolayısıyla şirketlerden otokorkuluk ürün tipi bazında maliyet kaydı edinilememiştir<sup>33</sup>. Bununla birlikte ÇEPAŞ tarafından idarelerin yolların fiziki şartları, engellerin cinsi ve trafik yoğunluğu gibi belirlenmiş parametrelere bağlı olarak ihtiyaçları belirlediği ve otokorkuluk ürün sistemlerinin talep edildiği, bu kapsamda temel olarak değişik standartların farklı güvenlik ihtiyaçlarına hitap ettiği, ihaleye çıkan idarenin beklentileri ve tercihlerinin ihalede tercih edilecek ürün çeşidini belirlediği ifade edilmiştir<sup>34</sup>.

<sup>32</sup> ÇEPAŞ, söz konusu fiyatlar hazırlanırken kullanılan otokorkuluk ürün reçeteleri ile şirketin performans dayalı otokorkuluk ürünlerinin tamamen aynı olmayabileceğini, ÇEPAŞ'ın elinde KGM tarafından ilgili fiyatlar hazırlanırken kullanılan otokorkuluk ürün reçeteleri ile performans dayalı otokorkuluk ürünleri benzerliği konusunda kesin bir bilgi bulunmadığını ifade etmektedir.

<sup>33</sup> KİSAN, performans dayalı otokorkuluk ihalelerinde ortalama maliyetlerin üretim pozlarına ve montaj söküm pozlarına göre belirlendiğini, KGM pozları çalışma genişliğini belirtmediğini, sadece engelleme düzeyini belirttiğini (h1 h2), ve W1, W8'e kadar tüm çalışma genişliklerini kapsadığını, şirketin hesaplamalarını KGM ihalelerinde teşebbüsün kullandığı çeşitli çalışma genişliklerindeki ürünlerin ortalama ağırlıklarına göre yaptığını, Kurum'a daha önce sundukları H1, W4 engelleme düzeyinde çakılan otokorkuluk ve ve H2 W4 engelleme düzeyinde çakılan otokorkuluk ağırlıklarından fazla olduğunu, bunun nedeni olarak daha önceki yazılarında sadece W4 çalışma genişliği ürünleri için ağırlıklarını sunmuş olmalarını ifade etmiştir.

<sup>34</sup>ŞA-RA, çelik otokorkuluk pazarında tercih edilen sistemlerin eski ve yeni performans sistemler olduğunu, eski sistemlerden daha önceki taleplerde basit otokorkuluk (ESP) ve basit mesafeli otokorkuluk sistemlerinin (EDSP) tercih edildiğini, yeni uygulamada ise genel olarak H1,H2,H4b engelleme düzeylerine ve W2,W3,W4 ve W5 çalışma genişliğine sahip sistemler için talepte bulunduğunu ifade etmiştir. KIRAÇ, TS EN 1317standardının zamanla sistemde kullanılan komponente değil, sistemin sağladığı güvenlik seviyesine göre sınıflamalar yapılmasına ihalelerde performans dayalı sistemlerin talep edilmesine vesile olduğunu, bu standarda göre performans kriterleri, genel olarak engelleme seviyesi ve çalışma aralıklarına bağlı olarak belirlendiğini, en çok kullanılan engelleme seviyelerinin az güvenli den çok güvenliye sırasıyla N2-H1-H2-H3-H4(a-b), çalışma aralıklarının ise W7-W6-W5-W4-W3-W2-W1 olarak verilebildiğini, iyi bir sistemin bu iki kriterin en iyi kombinasyonundan

- (296) İhaleye teklif sunacak teşebbüsler şartnamede belirtilen poz numaralarına göre ayrı ayrı maliyetlerini hesaplamakta ve bu hesaplamalara göre tekliflerini hazırlamaktadırlar. İhalelerde sıklıkla kullanılan poz numaraları üzerinden aşağıdaki analiz yapılmak istense de ihale edilecek işin genellikle farklı coğrafyalarda yapılması nedeniyle kullanılan poz numaralarının değişkenlik göstermesinden ötürü bu analiz belli başlı poz numaraları üzerinden değil KGM tarafından yayımlanan "Yol, Köprü, Tünel, Bitümlü Kaplamalar, Bakım ve Trafik İşlerine Ait Birim Fiyat Listesi" kitapçığındaki tüm poz numaraları için yapılmıştır.
- (297) Bu açıklamalar ışığında "çelik otokorkuluk bakım onarım ihaleleri"nde kullanılan her bir poz numarası için teşebbüslerin katlandığı maliyetler aşağıda gösterilmektedir. Tablo 15'te yer alan maliyetlerin teşebbüslerin çelik otokorkuluk üretim maliyetinden bağımsız düşünülmemeyeceği belirtilmelidir. Özetle teşebbüsler çelik otokorkuluk üretim birim maliyetlerini hesaplamakta ve hesaplanan bu birim maliyet üzerinden her bir poz numarası başına düşen maliyetlerini tespit etmektedirler.

Tablo 15: Teşebbüslerin Eski Sisteme Dayalı Çelik Otokorkuluk Yapım, Bakım Ve Onarım İhalelerinde Kullanılan Her Bir Poz No İçin Katlandığı Maliyet

PoZ No	İşin Adı	Fiyat (TL)				Bir Önceki Yıla Göre Artış (%)		
		2014	2015	2016	2017	2015	2016	2017
KGM/3780/1	Otok. rayı yap.	27,82	30,34	33,32	45,36	9,06	9,82	36,13
KGM/3780/2	Otok. dikmesi yap.	32,92	36,17	39,68	52,55	9,87	9,70	32,43
KGM/3780/3	Otok. bağlantı plk. yap.	0,42	0,47	0,5	0,66	11,90	6,38	32,00
KGM/3780/4	Otok. U takozu y.	2,50	2,83	3,02	4,02	13,20	6,71	33,11
KGM/3780/5	Otok. takozu, ara bağ.prç. yap.	14,46	15,85	17,52	23,05	9,61	10,54	31,56
KGM/3780/6	Otok. takozu, ara bğl. parç. yap.	22,71	24,79	27,65	35,9	9,16	11,54	29,84
KGM/3780/7	Otok. takozu yap.	19,27	21,08	23,58	30,39	9,39	11,86	28,88
KGM/3780/8	Otok. gergi kuşağı yap.	6,70	7,35	7,9	10,66	9,70	7,48	34,94
KGM/3780/9	Kısa indirme için açılı ray parç. yap.	23,23	25,51	27,89	37,62	9,81	9,33	34,89
KGM/3780/10	Otok. uç parçası y.	30,27	33,22	36,29	48,1	9,75	9,24	32,54
KGM/3780/11	Otok. ray başlık parç. yap.	89,89	101,81	116,95	151,66	13,26	14,87	29,68
KGM/3780/12	Köprü koruyucu otok. dikme yap.	34,51	37,94	41,42	53,12	9,94	9,17	28,25
KGM/3780/13	Otok. genişleme eki yap.	15,17	17,12	17,84	23,21	12,85	4,21	30,10
KGM/3780/14	Otok. genişleme eki yap.	52,04	55,51	61,11	79,52	6,67	10,09	30,13
KGM/3780/15	Refüj geçişleri için açılabilir otk. yap.	81,06	94,73	99,56	127,68	16,86	5,10	28,24
KGM/3780/16	Otok. tek yönlü reflktr yap.	1,62	1,77	1,83	2,23	9,26	3,39	21,86
KGM/3780/17	Otok. iki yönlü reflktr y.	1,86	2,01	2,06	2,52	8,06	2,49	22,33
KGM/3780/18	Otok. başlık par. y.	61,42	66,23	73,4	97,48	7,83	10,83	32,81
KGM/3780/19	Otok. radyüslü r. y.	30,74	34,86	38,9	49,03	13,40	11,59	26,04
KGM/3781/1	3N Otok. rayı y.	45,53	50,96	53,85	70,57	11,93	5,67	31,05
KGM/3781/2	3N Otok. koruyucu ray parç. y.	12,99	14,56	15,84	20,78	12,09	8,79	31,19

oluşturduğu sisteme ait komponentlerin tüm özelliklerinin test raporlarında deklare edildiğini ve üretici firmanın her yıl onaylı ve bağımsız kuruluşlarca denetlendiğini belirtmiştir

KGM/3781/3	3N Otk. dikmesi y.	93,34	104,61	113,13	143,81	12,07	8,14	27,12
KGM/3781/4	3N Otok. bl.plak. y.	0,37	0,43	0,45	0,6	16,22	4,65	33,33
KGM/3781/5	3N Otok. takozu y.	34,05	37,89	41,01	52,83	11,28	8,23	28,82
KGM/3781/6	3N Otk. U kirişi yp.	28,89	32,27	35,73	45,99	11,70	10,72	28,72
KGM/3781/7	3N Otk. U k.tkzu y.	5,73	6,43	7,02	9,03	12,22	9,18	28,63
KGM/3781/8	3N Kpr krycu otk. dkm y.	75,01	83,58	92,21	116,91	11,43	10,33	26,79
Tablo 15'in devamı								
KGM/3781/9	3N Otok. gnlşme eki y.	46,47	53,27	58,51	74,92	14,63	9,84	28,05
KGM/3781/10	3N Otok. gnlşme eki y.	105,76	131,05	151,57	168,35	23,91	15,66	11,07
KGM/3781/11	3N Otok. gçş el. y.	113,48	125,77	134,62	176,48	10,83	7,04	31,09
KGM/3781/12	3N Otk. U kr. indirme elm. yap.	23,09	27,45	31,05	39,42	18,88	13,11	26,96

Kaynak: Teşebbüslerden gelen cevabi yazılar

- (298) Anılan tablodan, teşebbüslerce 2016 yılında çelik otokorkuluk bakım onarım ihalelerinde katılan maliyetin 2016 yıllık ÜFE oranı olan %9,94 dolaylarında artış gösterdiği; bununla birlikte, 2016 yılında 2015 yılına kıyasla fiyatlar düzeyinde ortalama %8,9, 2017 yılında ise 2016 yılına kıyasla fiyatlar düzeyinde %29,3 artış gösterdiği sonucuna ulaşılmıştır.

Tablo 16: Teşebbüslerin Performansa Dayalı Çelik Otokorkuluk Yapım, Bakım ve Onarım İhalelerinde Kullanılan Her Bir Poz No İçin Katlandığı Maliyet

POZ NO:	İŞİN ADI	Teşebbüs Ort. Maliyet (TL)				Değişim (%)		
		2014	2015	2016	2017	2015	2016	2017
KGM/3782/10	H2 Engelleme Düzeyine Sahip Tek Taraflı Otokorkuluk Sist. Yapılması	69,17	73,75	81,11	105,28	6,62	9,98	29,80
KGM/3782/11	H2 Engelleme Düzeyine Sahip Köprü Koruyucu Otokorkuluk Sist.Yapılması	92,71	99,91	108,86	138,88	7,77	8,96	27,58
KGM/3782/12	H2 Engelleme Düzeyine Sahip Çift Taraflı Otokorkuluk Sist.Yapılması	94,76	99,01	110,09	128,48	4,49	11,19	16,70
KGM/3782/20	H1 Engelleme Düzeyine Sahip Tek Taraflı Otokorkuluk Sist. Yapılması	45,41	49,54	54,77	71,05	9,09	10,56	29,72
KGM/3782/21	H1 Engelleme Düzeyine Sahip Köprü Koruyucu Otokorkuluk Sist.Yapılması	71,96	77,72	83,23	109,25	8,00	7,09	31,26
KGM/3782/22	H2 Engelleme Düzeyine Sahip Çift Taraflı Otokorkuluk Sist.Yapılması	82,72	86,89	96,72	122,93	5,04	11,31	27,10
KGM/3782/30	N2 Engelleme Düzeyine Sahip Tek Taraflı Otokorkuluk Sist. Yapılması	39,16	43,40	48,61	62,54	11,06	11,77	28,66

Kaynak: Teşebbüslerden gelen cevabi yazılar

- (299) Tablo 15'te yapılan değerlendirmenin aynısı Tablo 16'da performansa dayalı çelik otokorkuluk yapım ihalelerinde kullanılan poz no'ları için de yapılmıştır. Tablo 15'te de Tablo 16'da ulaşılan sonuca paralel olarak ihlal iddialarının olduğu 2016 yılında teşebbüs maliyetlerinin yaklaşık olarak 2016 yılı ÜFE'deki artışa paralel olarak %10 oranında artış gösterdiği gözlemlenmiştir.
- (300) Teşebbüs savunmalarının birinci ayağını ihaleye çıkan idarenin 2016 yılı özelinde poz numaralarına esas birim fiyatlarını düşük tespit etmesi oluşturmaktayken; ikinci ayağını üretim ve montaj maliyetlerinin artması oluşturmaktadır. 2016 yılı ihalelerindeki birim fiyatların düşüşü Tablo 11 ve Tablo 12'de yapılan analiz neticesinde tespit edildikten sonra teşebbüslerin girdi maliyetlerindeki artış Tablo 15 ve Tablo 16'da tespit edilmiştir.

- (301) 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu'na göre ilgili idare ihaleye çıkmadan önce idari ve teknik şartname yayımlamaktadır. Hazırlanan bu idari ve teknik şartnamede ihale edilecek işin niteliği, yapıma başlama, imalat ve iş bitim aşamalarında uygulanacak prensipler vb. yer almaktadır. Bu şartnamelerde ihale edilecek iş için belirlenen poz numaraları ve bu poz numaralarının tarifleri yer almaktadır. Yani yapılacak işe göre ihalenin yaklaşık maliyetinin hesaplanmasında kullanılacak poz numaraları değişiklik göstermektedir.

### I.3.7.10. Döviz Kuru ve ÜFE Oranına İlişkin Analiz

- (302) Teşebbüs savunmalarında ülkemizdeki döviz kurlarındaki hareketliliğin girdi maliyetlerini artıran bir unsur olduğu ifade edilmiştir. Teşebbüs savunmaları üzerine ortalama döviz kurlarını gösteren Tablo 17 hazırlanmıştır. Tablo incelendiğinde incelenen dönem olan 2015 ve 2016 yıllarının Ocak ayları karşılaştırıldığında 2016 yılında ABD Doları kurunda yaklaşık %28'lik artış, Haziran ayları karşılaştırıldığında 2016 yılında yaklaşık %8'lik bir artış, 2016 yılının Aralık ayında da bir önceki yıla göre yaklaşık %20'lik bir artış gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 17: 2015-2016 Aylar İtibarıyla ABD Doları Kurları

Aylar	2015	2016	2017
Ocak	2,328	3,007	3,735
Şubat	2,455	2,941	3,672
Mart	2,584	2,892	3,666
Nisan	2,648	2,835	3,654
Mayıs	2,646	2,927	3,564
Haziran	2,701	2,917	3,519
Temmuz	2,695	2,958	3,560
Ağustos	2,846	2,963	3,512
Eylül	3,003	2,960	3,468
Ekim	2,930	3,068	3,662
Kasım	2,871	3,267	3,879
Aralık	2,917	3,489	

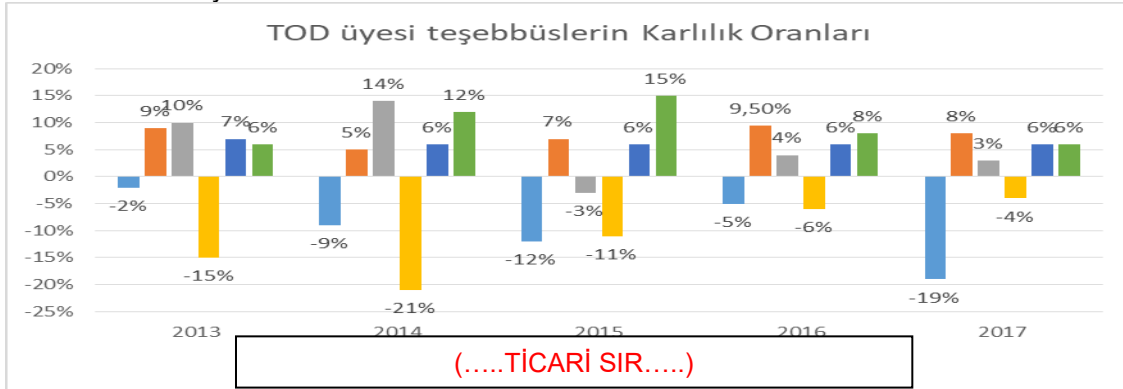
Kaynak: <http://www.bumko.gov.tr/TR,150/doviz-kurlari.html>

- (303) ÜFE'deki değişim teşebbüslerin alım gücündeki değişimi göstermektedir. 2015 yılını takiben 2016 yılının başından itibaren 2016 yılının sonuna kadar ÜFE'de düzenli bir artış trendi görülmektedir. Bunun nedeni olarak da hammadde ve cevher fiyatlarındaki paralel artış olabileceği değerlendirilmektedir.

### I.3.7.11. Teşebbüslerin Kârlılık Oranları

- (304) Teşebbüslerden alınan bilgilere göre teşebbüslerin yıllara göre kârlılık oranı hesaplanmıştır.

Grafik 22: TOD Üyelerinin Yıllara Göre Kârlılık Oranları



Kaynak: Teşebbüslerden istenen belgeler



- (305) (.....) kârlılık oranlarını içeren bir belge sunmamış, sadece tahmini değerlerini yazılı olarak beyan etmiştir. Tahmin ettikleri %16-19 kârlılık oranının gerçekleşip gerçekleşmediği bilinmemektedir. Bu yüzden bu teşebbüsün tahmini değeri değerlendirmeye alınmamıştır. Beyan ettiği üzere (.....), 5 yıllık süre içerisinde sürekli olarak zarar etmiştir. Diğer taraftan (.....) genel itibariyle kâr oranlarının birbirine yakınsadığı gözlemlenirken, (.....) 2014 ve 2015 yıllarındaki %12 ve %15'lik kâr oranlarının ortalamasının üzerinde olduğu söylenebilmektedir. (.....) 2015 yılı haricinde kâr elde edebilirken, (.....) gibi beş yıl boyunca zarar ettiğini beyan etmiştir. (.....) durumu zarar etmesine rağmen giderek iyileşme gösterirken, (.....) bu şartlar altında faaliyetlerine devam etmesi mümkün görünmemektedir.
- (306) Soruşturma kapsamında savunma olarak sunulan ekonomik analiz raporunda "teklif/yaklaşık maliyet" oranının yıllar arasındaki farkının rastlantısal olup olmadığına karar verebilmek için kullanılan "t hipotez testi"nin yeterli olup olmadığını anlamak amacıyla EAAD'nin görüşüne başvurulmuştur. 794 gözlemden oluşan veri setini kullanmak suretiyle sunulan analizde, t-testinin sadece iki örneklemin ortalamalarının farklılığının istatistikî olarak anlamlı olup olmadığını sınıadığını; anılan ortalamalardaki değişiklikleri etkileyen diğer parametrelerin kontrol edilmemesi nedeniyle test ile değişkenler arasında bir nedensellik sunulmadığı ifade edilmiştir. İlâveten, savunmada TOD üyelerinin beraber teklif verdikleri ihaleleri temsil eden ort=2 değişkeninin çok küçük bir oranda değişmiş olmasından TOD üyelerinin zararına da olsa teklif verdikleri sonucuna ulaşmanın mümkün olup olmadığına ilişkin, ilgili başkanlıktan bir değerlendirme yapması istenmiştir. EAAD, tabloda yer alan ort=2 kategorisine ilişkin yaklaşık olarak 0,03 birimlik bir artışa işaret eden değişimin, diğer kategoriler ve yıllar ile karşılaştırıldığında oldukça sınırlı bir artışa işaret etmekte olduğunu, İktisadi Savunma'da sunulan veriler kısıtında yapılan t-testinde anılan değişimin düşük olmasının TOD üyelerinin zararına da olsa teklif verip vermediklerine ilişkin bir istatistikî gösterge niteliğinde olmadığını ve bu değişimin daha iyi anlaşılması için fiyat ve maliyet unsurlarının ayrıca incelenmesi gerektiğini ifade etmiştir.

### 1.3.8. Soruşturma Taraflarının Yazılı Savunmaları ve Değerlendirmeler

#### 1.3.8.1. Esasa Yönelik Savunmalar

- **Teklif/yaklaşık maliyet oranındaki artışın nedeninin KGM'nce 2016 yılında düşük belirlenen birim fiyatlardan ve teşebbüslerin maliyetlerinin döviz kurundaki ve siyah sac ile çinko fiyatındaki artıştan kaynaklandığı savunması**

- (307) ŞA-RA, ÇEPAŞ, KİSAN, TOD, ALKA, KİRAÇ, YİMTAŞ tarafından yapılan savunmalarda, teklif/yaklaşık maliyet oranındaki artışın ekonomik gerekçesinin idarece 2016 yılında düşük belirlenen birim fiyatlar (yaklaşık maliyet) ve teşebbüslerin artan girdi maliyetlerinden kaynaklandığı ifade edilmiştir. 2016 yılında gerçekleşen bu orandaki yükselişin 2016 yılındaki birim fiyatların 2015 yılına göre yaklaşık %15 azalmasından kaynaklandığı belirtilmiştir. 2016 yılında KGM'nin bu düşük birim fiyatlar üzerinden yaklaşık maliyetlerini belirlemiş olması nedeniyle ihaleye giren teşebbüslerin teklif/yaklaşık maliyet oranlarının yükseldiği belirtilmiştir. 2016 yılında gözlenen teklif/yaklaşık maliyet oranındaki yükselmenin diğer bir nedeninin otokorkuluk üretim maliyetlerindeki artış olduğu, otokorkuluk üretim maliyetinin yaklaşık %75'inin sac, %5'inin çinko, %5'inin bağlantı elemanları ve %15'inin ise imalat işçiliğinden oluştuğu, 2016 yılı birim fiyatlarının belirlendiği Ocak-Şubat aylarında hem sac hem çinko fiyatlarının son 3 yılın en düşük seviyesinde olduğu, ancak 2016 yılının son aylarında

her iki hammaddenin de fiyatlarının artışa geçtiği ve son 3 yılın en yüksek seviyesine ulaştığı belirtilmiştir<sup>35</sup>.

**- TOD'un kuruluş ve işleyişinin KGM'nin talebi ve teşvikiyle gerçekleştiği savunması**

(308) KİSAN, TOD, ÇEPAŞ, KIRAÇ ve ALKA tarafından yapılan savunmalarda TOD'un otokorkuluk pazarını geliştirmek, uluslararası ürün standardizasyonunu sağlamak ve teknik kaliteyi artırmak amacıyla KGM'nin talebi ve yönlendirmesiyle kurulduğu, Dernek toplantılarının KGM'nin talebi ve bilgisi dâhilinde otokorkuluk ürünlerinin standardizasyonu için yapıldığı belirtilmiştir. ÇEPAŞ tarafından yapılan savunmada; KGM Trafik Güvenliği Daire Başkan Vekili ve Genel Müdür Yardımcısının da katılmış olduğu 23.10.2013 tarihli 'Çelik Otokorkuluk Dernekleşme Toplantıları' konulu toplantının KGM binasında gerçekleştiği, KGM'nin kendisine verilen yasalar çerçevesinde derneğin çalışmalarına destek olacağını ifade ettiği, KGM'nin sektör oyuncularını, bakım aşında kullanılan otokorkuluk sistemlerindeki çeşitliliğin azaltılması ile olumsuzlukların önlenmesi hususunda yapılacak çalışmaya görüş ve öneri vermeye davet ettiği belirtilmiştir.

**- Ortak güvenilir ürün projesine ilişkin savunmalar**

(309) TOD, ŞA-RA, ÇEPAŞ, KİSAN, KIRAÇ ve ALKA tarafından yapılan savunmalarda Dernek bünyesinde yapılan toplantılarda 'Ortak Güvenilir Uluslararası Standartlara Uygun CE İşaretli Ürün Birlikteliği Projesi'nin görüşüldüğü ifade edilmiştir. Bu anlamda, 9 Şubat 2009'da yayımlanan ve 1 Ocak 2011 tarihinde yürürlüğü giren Tebliğ gereği otokorkuluklarda CE standardının zorunlu hale getirildiği ve buna ilişkin olarak piyasada belirsizlik olduğu ifade edilmiştir. 2012 yılı öncesinde ağırlıklı olarak piyasada TLSP sistemleri (çarpışma test raporlarının ve belgelerinin tüm fabrika üretim kontrollerini sağlayan üreticilere açık olan otokorkuluk sistemleri) olarak bilinen otokorkuluk sistemlerinin kullanıldığı, 2013 yılından itibaren ise yeni yollarda performans dayalı korkuluk sistemlerinin kullanılmaya başlandığı, TLSP Sistemlerine göre performans dayalı korkuluk sistemlerindeki ağırlıkların düştüğü, ağırlıkların daha da düşmesinin risk oluşturduğu, bu riskin giderilmesi için ortak ürün projesi geliştirdiği, KGM'nin gözetiminde ürün çeşitliliğinin Avrupa Birliği ülkelerine kıyasen daha yeknesak olması için dernek üyeleriyle toplantılar yürütüldüğü, yapılan görüşmelerde KGM'nin beklentisi yönünde ortak bir ürün ailesi konusunda uzlaşmanın sağlanmaya çalışıldığı ifade edilmiştir.

(310) ALKA tarafından yapılan savunmada devam eden ürün karmaşasının çözülmesine yönelik çalışma yapmak için KGM'nin 05.05.2017 tarihli yazısıyla sektörde faaliyet gösteren firmalardan görüş istediği ifade edilmiştir. KIRAÇ tarafından yapılan savunmada Dernek merkezinde gerçekleşen birinci teknik komite toplantısında derneğe üye firmaların ortak ürün geliştirmesi ile ilgili olarak; ALKA ve ÇEPAŞ tarafından ortak üründe kendi sistemlerinin olmasının talep edildiği ve bu duruma kendileri tarafından itiraz edildiği, ALKA ve ÇEPAŞ'ın kendi sistemlerinden olacak ortak ürünün yalnızca yurtiçinde kullanılmasını istediği iddia edilmiştir. Ayrıca, KGM'nin de içinde olacağı yeni ürün tasarımı yapılması, tek tip ray ve dikme gibi daha sonradan bakım onarım işlerinin daha kolay şekilde yapılmasının kendilerince önerildiği ancak söz konusu sistem onay almadığı için dört firmanın birleşerek hem yurt içinde hem de yurtdışında kullanılabilecek ortak ürün geliştirme sürecinin başladığı ifade edilmiştir.

<sup>35</sup> TL bazında 2015 ile 2016 ortalama çelik fiyatlarındaki artışın yaklaşık %25, ortalama çinko fiyatındaki artışın %22 olduğu, Aralık 2015'ten Aralık 2016'ya ÜFE artışının %9,94 olduğu, kurdaki artışın da yıllık ortalama bazda %11,4 olduğu iddia edilmiştir.

**- İhalelere ortak girişimlerle girilmesinin ticari hayatın ve ihale piyasalarının bir gereği olduğu savunması**

(311) ŞA-RA, ÇEPAŞ, TOD, KIRAÇ, YİMTAŞ, KİSAN ve ALKA tarafından yapılan savunmalarda, ihalelere ortak girişim/konsorsiyum olarak teklif verilmesinin ticari hayatın ve ihale piyasalarının gereği olduğu ve rekabeti ihlal etmediği iddia edilmiştir. Bu anlamda, otokorkuluk ihaleleri gibi esasen birçok ürünün birlikte sunulduğu ve her üreticinin istenilen her bir ürüne ilişkin yeterli ürün gamı ve gerekli kalifikasyonu ve belgesinin bulunmayabildiği bir piyasada ihalelere ortak girişim ile girilmesinin normal olduğu, ihaleye katılım için istenilen belgelerden özellikle İş Bitirme Belgesi ve/veya İş Deneyim Belgesinin ihale konusu işe veya benzer iş gruplarına ait bir iş deneyim belgesi olmadan ihalelere katılımın mümkün olmadığı, firmaların ürünlerle ilgili CE belgesi sahibi olmamaları nedeniyle ortak girişim oluşturabilecekleri, bunu belge paylaşım anlaşması (ücret karşılığında) veya başka firmadan ürün satın alarak da yapabilecekleri, iş deneyimleri ve teminat mektuplarının birleştirilerek daha yüksek iş deneyimi gerektiren işlere katılım sağlamak için iş ortaklıkları oluşturulabildiği ifade edilmiştir.

(312) ALKA tarafından yapılan savunmada TOD üyelerinin sektörde AR&GE çalışması yaparak ürün geliştirmiş, ihracat yapma kabiliyetindeki firmalar olduğu, ama buna rağmen henüz bu üyelerin her birinin bu sistemlerin tümüne sahip olmadığı gibi firmaların tek başına da açılmakta olan ihalelere katılmadığı, ürünlerini paylaşarak ortak girişim yoluyla ihalelere girebildikleri, Dernek dışı firmaların ürün geliştirmesi yapmadığı ve lisanslı ürüne sahip olmadıkları için KGM tarafından TS EN 1317 standardına göre sistem bazında yapılan ihalelerin çoğuna katılmadıkları iddia edilmiştir. Bu konuda ayrıca, ŞA-RA, otokorkuluk üretimine başladığı 2010 yılından itibaren bu alanda iş bitirme belgesine sahip olmadığından ihalelere katılmak için ortak girişimler oluşturma yolunu tercih ettiğini; KİSAN 2016 yılında ihalelere ortak girişimler aracılığıyla katılmasının sebebinin iş bitirme belgesinin tek başına katılıma imkân vermemesinin olduğunu; ÇEPAŞ ise 2015 ve 2016 yıllarında sadece iki ihalede ortak girişim olarak yer aldığını ifade etmiştir.

**- Rekabet hukukuna aykırı işbirliği/koordinasyonu ortaya koyan yeterli delil ve bulgu olmadığı, bu kapsamda ihlal tespiti için aranan ispat standardının karşılanmadığı savunması**

(313) ÇEPAŞ, KİSAN, ŞA-RA, ALKA, ANTAKYA GALVANİZ, KIRAÇ, YİMTAŞ ve TOD tarafından yapılan savunmalarda; soruşturma kapsamında rekabet hukukuna aykırı işbirliği/koordinasyonu ortaya koyan yeterli delil olmadığı, ispat standardının karşılanmadığı; özellikle, soruşturma raporunda teşebbüsler tarafından gerçekleştirilen işbirliğinin "*koordinasyon riski yarattığı ve beklenen iyi uygulamanın uzağında olduğuna*" ilişkin değerlendirmenin 4054 sayılı Kanun bağlamında ihlal teşkil etmek bakımından yetersiz kaldığı ifade edilmiştir.

**- Ortak ürün havuzu başlığı altında bir taahhütname hazırlandığı ancak bu taahhütnamenin uygulamaya geçirilmediği savunması**

(314) ÇEPAŞ, ANTAKYA GALVANİZ, ŞA-RA, KIRAÇ, YİMTAŞ ve TOD tarafından yapılan savunmalarda; ortak ürün havuzu başlığı altında bir taahhütname hazırlandığı ancak bu taahhütnamenin uygulamaya geçirilmediği iddia edilmiştir.

**- ERDEMİR'den toplu sac alımının yapılmadığı savunması**

- (315) KIRAÇ, ŞA-RA, KİSAN, ANTAKYA GALVANİZ, ALKA ve YİMTAŞ tarafından yapılan yazılı savunmalarda; ERDEMİR'le toplu sac alımına ait görüşmeler yapıldığı ancak sac alımlarının toplu olarak değil teşebbüs bazında ayrı ayrı gerçekleştirildiği belirtilmiştir.
- (316) Esasa yönelik savunmalar, kararın takip eden "Hukuki Değerlendirme" bölümünde değerlendirmeye alınmıştır.

**I.3.8.2. Usule Yönelik Savunmalar**

- (317) KİSAN, ANTAKYA GALVANİZ ve ÇEPAŞ tarafından yapılan savunmada, Soruşturma Bildiriminde yeterli bilgi verilmediği, kendileri hakkında somut bir ihlal iddiası bulunmadığı, gerekli ispat standardının sağlanmamış olmasının savunma hakkını kısıtladığı iddia edilmiştir.
- (318) İdare tarafından Soruşturma Bildirimine yönelik işlem, 4054 sayılı Kanun'un 43. maddesi kapsamında başlatılan soruşturmanın taraflara bildiri olup nihai karar niteliğinde değildir. Önaraştırma sonucunda rekabet kurallarını ihlal eden eylem, karar ve anlaşmaların söz konusu olmadığına hiçbir kuşkuya yer bırakmayacak şekilde ortaya çıkması halinde Kurul tarafından soruşturma açılmamasına karar verileceği idari yargı kararları ile sabittir. Ancak önaraştırma sonucu elde edilen bilgi ve delillerin bu sonuca ulaşmaya elverişli olmaması veya yetersizliği halinde ise soruşturma açılmasına karar verilmesi gerektiği konusunda tereddüt bulunmamaktadır.
- (319) Savunmalarda, savunma hakkının tam olarak kullanılabilmesi için şikâyetçinin iddialarını ve Kurumun elinde kendileri ile ilgili olan bulgulara erişimin gerektiği ileri sürülmektedir.
- (320) Tarafların dosyaya giriş hakları bulunmakta olup, Dosyaya Giriş Hakkının Düzenlenmesine ve Ticari Sırların Korunmasına İlişkin Tebliğ'de, savunma hakkının daha etkin şekilde kullanımı için dosyaya giriş hakkının düzenlendiği belirtilmelidir.
- (321) Savunmalarda ayrıca, Soruşturma Bildiriminde iddia konusu fiilin, 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinin hangi fıkrasını hangi yolla ihlal ettiğinin açıklanması gerektiği belirtilmiştir.
- (322) Bu savunmaya yönelik olarak belirtilmelidir ki önaraştırma sürecinde tarafların rekabet ihlalinde bulunup bulunmadığına yönelik emareler incelenerek soruşturma süreci başlatılmıştır ve soruşturma taraflarının savunmalarını oluşturmak üzere esas almaları gereken metin Soruşturma Raporudur.

**I.3.8.3. Teşebbüs Özelinde Yapılan Diğer Savunmalar**

- (323) KİSAN tarafından yapılan savunmalarda özetle;
- TOD üyesi teşebbüsler ile rekabeti kısıtlayıcı hassas bilgi değişiminin amaçlanmadığı ve fiilen gerçekleşmediği,
  - Delil-6'nın teşebbüslerin rekabet halinde olduklarını açıkça gösterdiği,
  - ERDEMİR'den ortak sac alımı konusunun teşebbüsler arasında görüşüldüğü ancak uygulanmadığı, ERDEMİR dışında harici kaynaklardan da sac tedarik ettikleri, hatta bahsedilen dönemde ERDEMİR'e siparişlerinin ciddi oranda azaldığı,
  - İspat standardı sağlanmadan ihlal iddiası yöneltilmesinin hatalı olduğu, bu durumun teşebbüsler arası her türlü yatay işbirliğinin bizatihi rekabet ihlali olarak değerlendirilmesi sonucunu doğuracağı, Kurul'un konuya ilişkin içtihatları çerçevesinde, dernek üyelerinin dernek çatısı altında hammadde temini yapıyor

olsalar da teşebbüsler arasında doğrudan stratejik ve hassas bilgilerin paylaşıldığına dair bulgu ve delillerin olmaması durumunda ihlal tespiti yapılamayacağı,

- TOD'un ortak ürün ailesi projesinin hayata geçirilemediği, TOD üyesi teşebbüslerin bir kısmının sonradan TOD bünyesi dışında Ortak Ürün Anlaşmaları sürecini yürüttükleri, dolayısıyla Ortak Ürün Anlaşmalarına ilişkin toplantıların TOD dışında farklı yer ve gündemler ile yürütüldüğü,
- KİSAN'ın AISICO ve TSL ile yürütülen süreçlere SAFEROAD ile ayrılma aşamasında olduğu için katıldığı, SAFEROAD'un ürünlerinin lisans kullanım hakkını KİSAN'a vermeme ihtimalinin bulunduğu ancak ilerleyen dönemlerde SAFEROAD'un lisans kullanım hakkını KİSAN'a vermesiyle KİSAN'ın lisans alternatiflerini geliştirdiği,
- Ortak Ürün Anlaşmaları'nın fiyat, üretim miktarı, ürün çeşitliliği gibi parametrelerin hiçbiri üzerinde olumsuz bir etkisinin tespit edilmediği, teşebbüslerin karar alma bağımsızlıklarını etkilemediği, teşebbüslerin bu anlaşmalar çerçevesinde üretimlerini ayrı ayrı yaptıkları, alım-satım fiyatları, ihale, dağıtım gibi süreçlerde bağımsız oldukları, ortak geliştirilen ürünlerin kullanma zorunluluğunun olmadığı, işbirliğinin maliyet etkinliği yarattığı, ekonomik ve hafif 13 ortak ürün geliştirdikleri ve tüketici faydası sağlandığı,
- Soruşturma Raporunda, otokorkuluk ürünlerinin dizaynı ve belgelendirilmesi işlemlerinin teşebbüslerin tek başlarına yapabilecekleri bir işlem olarak belirtilmesinin isabetli olmadığı, bu işbirliği sayesinde SAFEROAD'dan bağımsız olarak Türkiye ve yurt dışı otokorkuluk pazarlarında faaliyet sürdürebilecekleri,
- Soruşturma Raporu'nda 199 ve 217. sayfalar arasındaki muafiyet koşullarının sağlanıp sağlanmadığına ilişkin değerlendirmenin, sadece KİSAN, YİMTAŞ, ŞARA ve KİSAN'ın İtalya'da yerleşik TSL ve AISICO firmaları ile akdettiği tasarım ve belgelendirme ve akabinde ANTAKYA GALVANİZ ile yapılan lisans sözleşmesini kapsadığı, bu değerlendirmeler kapsamında ne Taahhütname çerçevesinde ortak ürün geliştirme faaliyetleri ne de diğer varsayılan işbirliği unsurları (yani Erdemir'den ortak sac alımı niyeti) hakkında nitelikli bir değerlendirme veya analizin yer almadığı,
- Yatay işbirliğinin rekabeti kısıtlayıcı bir amacı veya rekabeti kısıtlamaya yönelik fiili veya potansiyel bir etkisinin ortaya konmadığı,
- TSL ve AISICO firmaları ile akdedilen anlaşmalar ekseninde gerçekleşen işbirliğinin muafiyet koşullarını sağladığı

ifade edilmiştir.

(324) ALKA tarafından yapılan savunmada; ALKA'nın (.....) tarihinde iflas erteleme sürecine girdiği, bu süreçle 4734 sayılı Kanun'un 'İhaleye katılımı yeterlilik kuralları' başlıklı 10. maddesi kapsamında şirketin hiçbir ihaleye katılmadığı, soruşturulan hiçbir ihaleye taraf olmaması nedeniyle ALKA'nın aktif husumet ehliyetinin bulunmadığı ifade edilmiştir. Bu savunmaya yönelik olarak, ALKA'nın 2016 yılı başından itibaren işbirliği olan MAREKS firması aracılığı ile ihalelere katıldığı belirtilmelidir.

(325) ALKA'nın diğer savunmalarında özetle;

- Performansa dayalı sisteme geçilmesi gereği KGM'nin uygulamaya koyduğu zorunlu standartlar gereği TOD'un kurulmuş olduğu, zorunlu düzenlemeler sonucu patent havuzunun oluşturulması için yapılması gereken lisans sözleşmesinin lisans sahibi ALKA tarafından uygulanmadığı,
- KGM'nin performansa dayalı sistemi, bu sistem daha güvenilir, hafif ve ekonomik olduğu için tercih ettiği, zorunlu düzenlemeyi yapanın KGM olduğu, 2011 yılında

- CE belgesi zorunluluğunun getirildiği ancak bazı firmaların bu düzenlemeyi dikkate almayarak hiç hazırlık yapmadıkları,
- 2016 yılı dolar/TL paritesindeki artışa, hammadde fiyatlarındaki artışa, KGM'nin 2016 yılı birim fiyatlarında yaptığı %16 artışa bakılmadığı, Tablo 9'da belirtilen tenzilat oranının makul kabul edilebileceği, TOD üyesi olmayan teşebbüslerin otokorkuluk metre başına fiyat teklifinin daha fazla olduğu, TOD üyelerinin iddia edilen aksine fiyat yükseltmediği,
  - Soruşturma Raporunun 3.3 bölümünde yer alan "2013-2017 Dönemi Otokorkuluk İhalelerinin Analizi" başlıklı bölümde, 2015 Aralık-2016 yılının tamamı olacak şekilde 13 aylık dönemin değerlendirilmesinin aleyhlerine bir durum yarattığı,
  - CE belgesi olmayan teşebbüslerin de ihalelere katılabildikleri, ancak ihaleyi kazanan teşebbüsün CE belgeli ürün kullanılmasının zorunlu olması nedeniyle ihale sonrasında belgeli ürünü üretici firmalardan tedarik edebileceği, ihalelerde CE belgesi istenmesinin rekabeti kısıtlamadığı,
  - Delil-1'in hatalı değerlendirildiği, ALKA yetkilisi (.....) "derneğe ait bir ürün ailesinin oluşturulması" ifadesinin derneğin kuruluş amacını yansıttığı, dernek üyesi olmayan bir teşebbüsle ürün paylaşılması durumunda ortak ürün ailesinin kalitesine ilişkin olarak ve ürünlerin standartlara uygun üretildiğine dair kontrollerde sıkıntılar yaşanacağı düşüncesiyle çalışmalar yapıldığı,
  - Toplantı sıklığının sadece kaygı oluşturan tespit niteliğinde olduğu, yalnız başına rekabet hukuku ihlali oluşturmadığı, ayrıca TOD üyelerinin bu kadar sık bir araya gelmesinin nedeninin ortak ürün listesi oluşturma çabasının bir sonucu olduğu,
  - TOD üyesi, sektörün önde gelen firmalarının dahi TS EN 1317 standardına sahip sistemlerin tümüne sahip olmadığı, bu nedenle ortak girişim yolu ile ihalelere girebildikleri, TOD dışındaki diğer firmaların ise ürün geliştirme yapmadıkları ve lisanslı ürüne sahip olmadıkları için TS EN 1317 sistem bazında yapılan ihalelerin çoğuna katılamadıkları, bu nedenlerle TOD üyelerinin pazar payının artmasının doğal bir sonuç olduğu,
  - Ürün geliştirmesi yapmayan firmaların mevcut ihale sisteminin değiştirilmesi için KGM'ye şikâyetle buldukları, buna rağmen KGM'nin yeterli bilgiye sahip olduğu ve TOD'un işleyişini teşvik ettiği,
  - Dernek üyelerinin ayrı ayrı Ar-Ge çalışması ve yurtdışında çarpışma testi yapması yerine, Almanya örneğinde olduğu gibi dernek çatısı altında üyelerin standart ürünleri satın almalarının daha tasarruflu olduğu, ürün kirliliği konusundaki sıkıntıların büyük bir ölçüde giderilebilmesi amacıyla TOD ile imzalanan ve ALKA'nın sahip olduğu 16 adet otokorkuluk ürün sisteminin çarpma testlerinin kullanım haklarının bedel karşılığında Dernek üyelerine verilmesini düzenleyen sözleşmenin bugüne kadar uygulanmadığı,
  - Soruşturma Raporunda cezaya konu teşkil eden üç sözleşmenin hiçbirinde ALKA'nın taraf olmadığı halde sözleşmelere taraf bir teşebbüs gibi sorumlu tutulmasının haksız olduğu,
  - ALKA'nın sac alımlarında ERDEMİR dışındaki firmalardan tedarikte bulunduğu

ifade edilmiştir.

- (326) ANTAKYA GALVANİZ tarafından yapılan savunmada; Derneğe üye olmalarından önceki döneme ait verilerin kendileri hakkında soruşturma açılmasına dayanak gösterilmemesi gerektiği ve Soruşturma Bildirimi'nde yer alan "İlgili coğrafi pazar tanımı yapılmasına gerek olmadığı" yönündeki değerlendirmenin pazar payı ve yoğunlaşma ölçümleri bakımından hukuka aykırı olduğu ifade edilmektedir.



(327) ANTAKYA GALVANİZ'in diğer savunmalarında özetle;

- Soruşturma raporunda yer verilen verilerin Kanun'un aradığı "yeterlilik" kriterine uygun olmadığı,
- Yıllara göre yapılan teklif bedeli/yaklaşık maliyet oranlarını içeren tablolara dayanak oluşturan hesaplamaların açıklanmadığı,
- Teşebbüsün TOD üyeliğinden sonra yaptığı işlerde ve cirosunda herhangi bir artışın yaşanmadığı, bilakis düşüş gözlemlendiği,
- 2016/5 sayılı Grup Muafiyeti Tebliği madde 11'de yer alan pazar payı eşiklerine dair herhangi bir değerlendirme yapılmadan bir sonuca varılmasının doğru olmayacağı

ifade edilmiştir.

(328) ÇEPAŞ tarafından yapılan savunmada; KGM tarafından kullanılan açık ihale sistemi dikkate alındığında TOD üyesi teşebbüsler tarafından danışıklı olarak rekabetçi seviyenin üzerinde teklif verilseydi, TOD üyesi olmayan rakiplerce daha çok ihalenin kazanılması beklenirdi. Açık ihale usulünün tüm isteklilere açık olduğu ve ilgili pazarda dernek üyesi olmayan birçok teşebbüs olduğu düşünüldüğünde, TOD üyeleri arasında pazar paylaşımı, fiyat belirleme veya anlaşma yoluyla teklif fiyatlarının yükseltilmesi durumunda, ihale sürecinin dernek dışı teşebbüslerin daha fazla ihale kazanmalarıyla sonuçlanacağı ifade edilmektedir.

(329) ÇEPAŞ'ın diğer savunmalarında özetle;

- Soruşturma raporunda iddiaların ilgili ürün pazarının işleyişi ile ilgili birçok başka konuyu da içerecek şekilde genişletildiği,
- ÇEPAŞ'ın soruşturma raporunda anılan anlaşmaların hepsinin tarafı olup olmadığına bakılmaksızın bir arada ele alınarak Kanun'un 4. maddesinin ihlali iddiasına konu edildiği,
- İlgili pazara yönelik kamu kurum ve kuruluşlarınca gerçekleştirilen düzenlemelerin piyasa süreçlerine etkisi incelenmeksizin verilen kararların hukuka uygun olmadığı,
- Soruşturma raporunda anılan "beklenen iyi uygulama" ile neyin kastedildiğinin anlaşılamadığı,
- Grup muafiyeti incelemesi yapılabilmesi için öncelikle ihlalin ispat edilmesinin gerektiği, bu hususta, anlaşmaların amacının ve etkisinin rekabeti bozucu nitelikte olduğunun ispat edilmesi gerektiği,
- Teşebbüslerin ihalelere ortak girişim olarak katılmasının bir rekabet ihlali olarak kabul edilemeyeceği,
- İlgili pazarda rekabetin bozulduğu yönünde bir etki analizi, bilgi ve belge olmadığı,
- Proje bazlı ortak girişim oluşumlarının güvenlik kaygısı nedeniyle idarece getirilmiş olan sertifikasyon zorunluluklarına teşebbüslerin uyum sağlama gayretinden ibaret olduğu, belge gerekliliklerinin ihalelerde rekabetin sağlanması bakımından olumsuz etkileri varsa da bunun 4054 sayılı Kanun kapsamında değerlendirilemeyeceği,
- Ortak ürün geliştirme girişimleri ve bu girişimin taahhüte dönüşmesine ilişkin sürecin rekabeti sınırlama amacıyla gerçekleştirildiğine dair herhangi bir tespit bulunmadığı, bilgi değişimi iddiasının ispat edilmesi gerektiği,
- Ortak ürün geliştirilmesi kapsamında maliyet, ürün fiyatı, üretim ve satım miktarı gibi rekabete duyarlı bilgilere dair TOD bünyesinde bir paylaşım yapılmadığı,
- Hayata geçirilmemiş taahhütname hakkındaki endişelerin somut olarak değerlendirilmediği

ifade edilmiştir.

(330) YİMTAŞ tarafından yapılan savunmada; YİMTAŞ'ın 2014 ve 2015 yıllarında otokorkuluk ihalesi alamadığı belirtilmiştir. Ancak 2014 yılında YİMTAŞ'ın İstanbul Büyükşehir Belediyesi Avrupa Yakası Yol Bakım ve Onarım Müdürlüğü tarafından yaya ve otokorkuluk yapılması için çıkarılan ihalenin yüklenicisi olduğu görülmektedir. İlave olarak, YİMTAŞ, 2015 yılında iki ihale daha kazanmıştır. İlk olarak, Ankara 4. Bölge Müdürlüğü'nün kapsamında yer alan (.....) numaralı ihaleyi ŞA-RA ile kurmuş olduğu iş ortaklığı altında kazanmış, ikinci olarak İstanbul Büyükşehir Belediyesi Anadolu Yakası Yol Bakım ve Onarım Müdürlüğü'nün çıktığı (.....) numaralı ihalenin ise tek başına kazananı olmuştur.

(331) YİMTAŞ'ın diğer savunmalarında özetle;

- Gerekli bedeli ödemek kaydıyla her teşebbüsün üretim lisansı sözleşmesinin tarafı olabileceği,
- ERDEMİR'den ortak sac alımlarının TOD üyesi olmayan teşebbüslerin hammaddeye erişimini kısıtlamadığı ve bu teşebbüsleri pazarın dışına çıkarmadığı,
- Raporda yer verilen tüm anlaşmaların 4. madde kapsamında amaç ve etki yönünden ihlal teşkil etmediği tespit edildikten sonra anlaşmalara menfi tespite ilişkin bir tartışmanın da mümkün olmadığı ve Kanun'un 5. maddesindeki şartların tartışılmasının Kanun'un lafzına açıkça aykırılık teşkil ettiği

ifade edilmiştir.

(332) TOD tarafından yapılan savunmada; üyelik şartlarını sağlayan her otokorkuluk firmasının derneğe üye olabileceği, başvuruda bulunduğu halde derneğe üye olamayan tek firmanın, CE belgesinin üye olma şartlarını karşılamakta yetersiz kalan ETA 77 olduğu belirtilmiştir.

(333) TOD'un diğer savunmalarında özetle;

- Dernek üyelerinin tamamının katıldığı bir toplantıda oybirliği ile alınan çok az kararın olduğu, iddia edildiği üzere dernek üyelerinin ortak hareket edebileceği bir yapının oluşmasının mümkün olmadığı, Dernek toplantılarının Ankara dışında yapılmasının dernek üyeleri temsilcilerinin büyük kısmının Ankara dışında ikamet etmesinden kaynaklandığı,
- Sektörde faaliyet gösteren şirketlerin TOD üyeleriyle birlikte 15-16 teşebbüsü geçmediği, bu durumda raporda yer alan çizelgelerde toplam teşebbüs sayısının yaklaşık olarak yarısını bulan dernek üyeleri sayısının oranlara dâhil edilmesinin sayısal üstünlüğünün tartışmaya açılmasının eksik ve hatalı bir inceleme olduğu,
- Dernek çatısı altında ortak ürün oluşturma çalışmalarının var olduğu iddiasının hatalı olduğu, 2009 ve 2011 yılları arasında KGM'nin ve bazı üreticilerin CE belgesi için gerekli hazırlıkları tamamlamadıkları için eski ve yeni uygulama arasında uyum sağlanamadığı,
- Yaklaşık maliyet ve teklif bedelleri arasındaki orandan bir sonuca ulaşmaya çalışmanın makul olmadığı, farklı coğrafyada olan farklı iş kalemlerinin aynı fiyatlarla yapılması beklentisinin gerçeği yansıtmadığı, tüm bölgelerde aynı fiyat uygulanmasının rekabeti bozacağı, Rapordaki çizelge ve araştırmaların eksik kaldığı ve hatalı bir araştırma tekniğinin kullanıldığı

iddia edilmiştir.

(334) KIRAÇ tarafından yapılan savunmalarda özetle;

- Soruşturma Raporunda yer alan tabloda "TOD Ortak Girişimleri"nin incelenmesinin hatalı olduğu, kendileri dışındaki 6 TOD üyesinden en az iki üyenin ortak girişim olarak ihaleye girmesinden sorumlu tutulamayacakları,
- Taahhütname'nin rekabet hukukuna aykırı olmadığı,
- 2011 yılı itibarıyla otokorkuluklarda CE belgesinin aranması ile birlikte pazarda mühendislik ve bilginin ön plana çıktığı,
- TOD'a üye olan herhangi bir teşebbüs ile aralarında 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında bir anlaşma ya da uyumlu eylemin bulunmadığı,
- Ortak ürünün, AB üyesi ülkelerde olduğu gibi üründe yeknesaklığın ve yol güvenliğinin sağlanmasına yönelik olduğu, mevcut hali ile yeknesak bir ürün olmadığından ürünlerin bakım ve onarım süreçlerinin zorlaştığı,
- KGM'nin ortak ürün ailesi oluşturma talebi doğrultusunda bir araya gelindiği, ortak belge alınmasının hem maliyet hem de ortak tasarım açısından faydalı olduğu, ANTAKYA GALVANİZ'in talebi üzerine belgelerin paylaşıldığı, talep eden diğer firmalarla da paylaşma imkânı olduğu, bakım onarım süreçlerinde bu belgeleri tüm firmaların kullanabileceği,
- ALKA ve ÇEPAŞ'ın ortak üründe kendi sistemlerinin olmasını talep ettikleri, KIRAÇ'ın bu duruma itiraz ettiği, ayrıca ALKA ve ÇEPAŞ'ın kendi sistemlerinden oluşacak olan ortak ürünün yalnızca yurt içinde kullanılmasını istediği, bunun üzerine KGM'nin de dâhil olacağı yeni bir ürün tasarımı yapımı ve tek tip ray ve dikme gibi ileride meydana gelecek bakım onarım işlerinin daha kolay şekilde yapılmasının kendileri tarafından önerildiği, söz konusu sistemin onay almaması üzerine 4 teşebbüsün birleşerek hem yurt içi hem yurt dışında kullanılacak ortak ürün geliştirme sürecini başlattıkları,
- 2015 yılından 2016 yılına geçildiğinde birim fiyatların düştüğü ancak sac fiyatlarının arttığı, Raporda yer alan TOD üyelerinin otokorkuluk yapım ihalelerindeki payının giderek arttığı ifadesinin doğru olmadığı, 2015 yılı ile 2016 yılı arasında sektörde yaşanan değişikliklerin değerlendirilmediği, TOD üyeleri tarafından kazanılan ihalelerin toplam içindeki payının yanıltıcı olduğu, genel bazda bakıldığında TOD üyelerinin toplamda 2014 yılında 27 ihale, 2015 yılında 17 ve 2016 yılında 18 ihale kazandıkları,
- Teklif bedellerinin idarece belirlenen yaklaşık maliyet oranını aşması nedeniyle 17 ihalenin sene içerisinde iptal olduğu, bu nedenle teşebbüsün ve dernek üyelerinin kazandığı ihale sayısının aynı kalmasına rağmen toplam ihale sayısının azaldığı,
- İdarenin hakedişleri ödemekte geciktiği, bunun sonucu ekonomik durumu kötüye giden şirketlerin ortak girişim olarak ihalelere katılmak zorunda kaldıkları, TOD üyesi olmayan firmaların da ihalelere ortak girdiği, TOD üyesi olan ve olmayan teşebbüslerin ihalelere ortaklaşa girebildiği,
- Ürün çeşitliliğinin azaltılması talebinin kartelleşme yönü olmadığı, ortak ürüne Dernek kurulmadan önce de ihtiyaç olduğu,
- Ortak ürün geliştirme projesi tamamlandığında TOD üyelerinin geliştirilen ürünler üzerinde kendi markalarını kullanacaklarını, farklı ürünler üretmeye devam edebileceklerini, yeni ürünler geliştirmek ve kullanmak konusunda serbest oldukları, ortak ürün ailesi belirlendikten sonra her firmanın kendi maliyetlerine göre ortak ürünler için farklı fiyat politikalarını sürdürecekleri,
- Sektörde imalatçı olarak faaliyet gösteren teşebbüslerin 14-15 teşebbüs olduğu, TOD üyelerinin sayısal üstünlüğünün soruşturmaya konu edilmesinin hatalı olduğu, ihalelere ortak girişim olarak katılmanın arzın kalitesini arttırdığını ve uygulamaların teslim süresini kısalttığını,

- Delil-1'de görüleceği üzere, ANTAKYA GALVANİZ ile olan ürün paylaşımının piyasada rekabeti korumaya azami özen gösterdiklerini ispatlar nitelikte olduğu, ANTAKYA GALVANİZ'in CE belgesi paylaşımı ile ihalelere girebilmesinin sağlandığı, ayrıca Delil-7 olarak yer verilen yazışmada toplantı yapılmasının nedeninin A tipi rayının otokorkuluk sisteminin genel bir özelliği olmaması, sadece bir komponentinin (girdi) özelliği olması nedeniyle ihaleye katılımın sınırlı olacağına idareye bildirilmesi olduğu, söz konusu iki örnekte de piyasada rekabetin tesisi için uğraştıklarının belli olduğu ifade edilmiştir.

(335) ŞA-RA tarafından yapılan savunmalarda özetle;

- Soruşturmanın asıl açılma nedeni olan "ihalelerde danışıklı hareket etme"ye ilişkin bir ifadenin soruşturma raporunun sonuç bölümünde yer almadığı, raporun içinde yer alan fiyat ve maliyet analizlerinde teşebbüslerin danışıklı hareket ettiğine ilişkin bir ifadenin bulunmadığı, bilakis yapılan ekonomik analizlerle ihalelerde danışıklı hareketin olmadığı tespit edildiği, Kanun'un 4. maddesinin ihlal edildiği sonucuna değinilmeden 5. maddeye göre muafiyet verilemeyeceği,
- "Tereddüte düşülen durumlarda rekabet otoritesiyle iş birliği içinde olunması"ndan ne demek istendiğinin anlaşılamadığı, buradan rakipler arası iş birliği yapmanın Kurul'dan muafiyet almak amacıyla Kurul'a bildirilmesinin anlaşılamayacağı, bildirim zorunluluğunun kaldırıldığı ve Kurul'un bildirilmiş ya da bildirilmemiş tüm anlaşmalara aynı şekilde yaklaşması gerektiği,
- Raporla hem amaç hem etki bakımından rekabetin kısıtlanmadığı ifade edildiği halde ihlal sonucuna varılmasının hatalı olduğu

ifade edilmiştir.

(336) Teşebbüs özelinde yapılan savunmalar, kararın takip eden "Hukuki Değerlendirme" bölümünde değerlendirmeye alınmıştır.

#### **I.4. Hukuki Değerlendirme**

##### **I.4.1. İhalelerde Danışıklı Hareket**

- (337) İhalelerde danışıklı hareket, normal koşullarda rekabet etmesi beklenen işletmelerin, ihale yoluyla ürün veya hizmet alımı gerçekleştirmek isteyen alıcılara yönelik fiyatları yükseltmek ya da mal veya hizmetlerin kalitesini düşürmek amacıyla gizli anlaşma yapmaları ile ortaya çıkmaktadır. İhalelerde danışıklı hareket etmek üzere uygulanan belli başlı yaygın stratejiler; göstermelik fiyat teklifi (*cover bidding*), teklif sınırlandırma (*bid suppression*), dönüşümlü teklif verme (*bid rotation*) ve pazar tahsisi (*market allocation*) şeklindedir<sup>36</sup>.
- (338) Dosya kapsamında öncelikle, 4054 sayılı Kanun ve Yatay İşbirliği Anlaşmaları Hakkında Kılavuz (Kılavuz) çerçevesinde bilgi değişimi kavramına ilişkin bir değerlendirme yapmak gerekmektedir. Bilgi değişimi, aynı pazarda faaliyet gösteren birden fazla teşebbüsün, tek yanlı veya karşılıklı olarak, rekabetçi kararlarına etki eden her türlü ticari verilerini paylaşmaları olarak tanımlanmaktadır.
- (339) Kılavuz'da bilgi değişimi, rekabeti kısıtlama amacı taşıyan bilgi değişimi ve rekabeti kısıtlama etkisi olan bilgi değişimi olmak üzere iki ayrı başlık altında incelenmektedir. Buna göre, rekabeti kısıtlama amacı olan bilgi değişimlerinin etkisine bakılmaksızın rekabeti kısıtladığı kabul edilmektedir. Bu çerçevede rakiplerin, gelecekte uygulamayı

<sup>36</sup> OECD,(2009), *Kamu Alım İhalelerindeki Danışıklı Hareketlerle Mücadele Kılavuzu*, s. 2. <http://www.oecd.org/competition/cartels/42701345.pdf> adresinden yararlanılmıştır.

planladıkları fiyat, üretim ya da satış miktarı gibi rekabete duyarlı bilgileri aralarında değişmesi, 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında ihlal olarak nitelendirilmektedir. Rekabeti kısıtlama amacı taşımayan bilgi değişimlerinin rekabet üzerindeki olası etkileri ise her somut olayın özellikleri çerçevesinde değerlendirilmektedir. Bu bağlamda, bilgi değişiminin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında rekabeti kısıtlama etkisinin bulunması için, fiyat, üretim miktarı, ürün kalitesi, ürün çeşitliliği veya inovasyon gibi rekabetçi parametrelerden en az biri üzerinde olumsuz etkisinin olması gerekmektedir. Bu etkinin değerlendirilmesi bakımından, Kılavuz'da "ilgili pazarın özellikleri" ile "bilgi değişiminin niteliği"nin ele alınması gerektiği belirtilmektedir.

- (340) Pazarın yapısı bakımından pazarın şeffaflığının, yoğunlaşma derecesi ve karmaşıklığının değerlendirilmesi gerekmektedir. Nitekim yoğunlaşmanın az olduğu ve pazarın karmaşık olduğu durumlarda, koordinasyonun zor olduğu kabul edilmektedir. Bunların yanı sıra, pazarın istikrarlı yapıda seyrettiği hallerde veya teşebbüslerin maliyet, talep, pazar payları, ürün yelpazesi ve kapasite açılarından birbirine benzer olduğu durumlarda, bilgi değişiminin koordinasyonu kolaylaştırması söz konusu olabilmektedir.
- (341) Bilgi değişiminin niteliği bakımından ise, paylaşılan bilginin rekabete duyarlı (stratejik) olup olmadığı ön plana çıkmaktadır. Kılavuz'da, fiyata, miktara, müşterilere, maliyetlere, cirolara, satışlara, alımlara, kapasiteye, ürün niteliklerine, pazarlama planlarına, risklere, yatırımlara, teknolojilere, AR&GE programlarına ilişkin ve benzeri bilgilerin rekabete duyarlı olduğu belirtilmektedir. Genel olarak, fiyat ve miktara ilişkin veriler, stratejik niteliği en yüksek olan bilgiler olarak kabul edilirken; maliyetlere ve talebe ilişkin bilgiler stratejik nitelik bakımından ikinci derecede yer almaktadır. Ayrıca, bilgi değişiminin sıklığı ile bilgi değişiminin kamuya açık olup olmadığının da değerlendirmede göz önünde bulundurulması gerekmektedir.
- (342) Satış, kapasite verileri ya da girdi ve bileşen maliyetleri gibi verilerin bir meslek birliği ya da pazar araştırma şirketi tarafından toplanması ve toplulaştırılmış halde yayınlanması, sektörün ekonomik durumuna ışık tutacağından, tedarikçilerin ve müşterilerin yararına olabilir. Verilerin bu şekilde toplanması ve yayımlanması, pazardaki teşebbüslerin bilgiye dayalı tercihler yaparak, stratejilerini pazar koşullarına etkin bir şekilde uyarlamalarını sağlar. Genel olarak, yoğunlaşmış bir oligopol söz konusu değilse, toplulaştırılmış verilerin değişiminin rekabeti kısıtlayıcı etkilere yol açma olasılığı düşüktür.
- (343) Dosya kapsamında yapılan incelemelerde tarafların sıklıkla toplantılar düzenledikleri görülmektedir. Delil-54, Delil-56 ve Delil-68, Delil-72'de, TOD üyelerinin belediyeler ve il özel idareleri ile görüşmeler ayarladıkları, otokorkuluk sistemleri için getirilen yeni standartlar hakkında sektörü bilinçlendirmeyi ve eğitim vermeyi hedefledikleri görülmektedir. Bunun dışında, TOD bünyesinde yapılan görüşmelerde, üyelerin sıklıkla tartıştıkları konunun ortak ürün oluşturulması olduğu tespit edilmiştir. Otokorkuluk sektöründe ortak ürün arayışına KGM'nin öncülük ettiği ve belirli zamanlarda taraflar ile bu konuda görüşmeler yaptığı Delil-27'den anlaşılmaktadır.
- (344) Aşağıda detaylı açıklanacağı üzere, söz konusu görüşmelerde tarafların rekabete duyarlı bilgiler paylaştıklarına dair herhangi bir bulguya erişilememiştir.
- (345) Öncelikle ürün yeknesaklığını sağlamak adına yapılanlar incelenmiştir. Delil-32'de yer alan 14.07.2016 tarihli TOD ortak ve güvenli ürün geliştirme toplantısında "Görüşülen Konular/Alınan Kararlar" arasında ortak ve güvenli ürün geliştirme talebinin öncelikle KGM'den geldiği, bu noktada firmaların karşılığında iki seçenek olduğu, daha hızlı

sonuç alabilmek adına üründen bir havuz oluşturması yoluna gidildiği fakat 2016 yılının Haziran ayında seçilen ürünlerin yurtdışına satışı ile ilgili taleplerin, ürün sahibi üye tarafından olumlu yanıtlanmaması nedeniyle bu seçenekten vazgeçildiği belirtilmiştir.

- (346) Delil-12'de ALKA'nın, sahip olduğu 16 adet otokorkuluk sisteminin çarpma testlerinin kullanım haklarını TOD üyelerinin kullanımına vermesi ve bunun karşılığında belirlenmiş bedelin TOD İktisadi İşletmesi tarafından ALKA'ya ödenmesinin tasarlandığı sözleşme örneği yer almaktadır. Delil-31'de de alınan bu karar ile ilgili yazışma yer almaktadır ve konu ile ilgili olarak alınan kararlar arasında "*ürün bedellerinin toplanmasında; tüm tipler için ortak bir birim bedel belirlenmesi (Örneğin 2,00 €/metre)*" de bulunmaktadır.
- (347) Lisans veren tarafında KIRAÇ, KİSAN, YİMTAŞ ve ŞA-RA'nın, lisans alan tarafında ise ANTAKYA GALVANİZ'in olduğu Üretim Lisansı Sözleşmesi, ACCREDIA isimli şirket tarafından akredite edilmiş olan AISICO Test Merkezi ile lisans veren arasında, TS EN1317-2:2010 standardına göre 13 farklı ürün grubu için çarpışma testlerinin gerçekleştirilmesi amacıyla 22 Eylül 2016 tarihinde imzalanan sözleşme kapsamında lisans verenin almış ve alacak olduğu otokorkuluk ürün lisanslarında lisans alanın imalat tesisinin onaylı imalat tesisi olarak eklenmesi ile ilgili şartları içermektedir.
- (348) Delil-35'te görüleceği üzere 21.12.2015 tarihli bir yazışmada KGM'nin, taslak olarak örneği yazışmada sunulan başvurunun tüm firma yetkilileri tarafından imzalanmasını talep ettiği ifade edilmiştir. Bahsi geçen taslakta "*...biz otokorkuluk derneği üye firmaları olarak üyelerimizin ürün portföylerimizde yer alan otokorkuluk ürün ailesinden seçim yapılması durumunda Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kullanımına açma önerimizi sunmak istiyoruz. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün ihalelerine seçilen bu ürünlere yer vermesi durumunda ürünlerimizin teknik özelliklerini paylaşacağımızı belirtiyoruz.*" ifadeleri yer almakta olup, ilgili yazışmada bu yazı ile paralel olarak; üyelerin seçilecek ürünlerinin kullandırılması ve hangi şartlarda kullandırılacağını (telif hakları ödemelerin nasıl yapılacağı gibi) belirten taahhüdü içeren ortak taahhütname için de çalışmaya başlanması gerektiği belirtilmiştir.
- (349) Delil-47'den KGM ile görüşmelerinin devam ettiği görülmektedir. Söz konusu delil içeriğindeki yazışmada Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığının firmalara göndermiş olduğu bir yazı hakkında görüşme yapmak amacıyla, Başkanlığın daveti üzerine bir araya gelindiği anlaşılmaktadır<sup>37</sup>. İlgili yazıda firmanın elinde yer alan otokorkuluk sistemlerinin EN 1317-5 kapsamındaki EC Uygunluk Sertifikası, çarpışma testi raporu, sistemi oluşturan her bir elemanın eni, boyu ve kalınlığını gösteren teknik çizimleri ile montaj el kitabının, sistemlerin 1 m'sinin ağırlığının hesabının da nasıl yapıldığını gösteren belgelerin, genel müdürlük tarafından uygun bulunması halinde bir otokorkuluk sisteminin CE belgesi sahibi olan üreticinin dışında en az iki firmaya üretim hakkı verileceğine dair taahhütnamenin belirli bir tarihe kadar Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığına gönderilmesi gerektiği ifadeleri yer almaktadır. Yapılan görüşme ile ilgili notların paylaşıldığı ilgili yazışmadan; Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığının iki firmaya da üretim hakkı verilmesi taahhüdüne ilişkin talebine itirazların geldiği anlaşılmakta olup, ÇEPAŞ'ın bu itirazların firmaların ticari ve endüstriyel haklarını korumak istemelerinden kaynaklı olabileceği ve bu konuda KGM'nin yeterli desteği sağlamadığı görüşünü aktardığı görülmektedir.
- (350) Delil-31'de, ALKA, ÇEPAŞ, KIRAÇ, KİSAN, ŞA-RA ve YİMTAŞ tarafından KGM'ye hitaben yazılmış, çelik otokorkuluk ürünlerinin yeknesaklığının sağlanması talebini

<sup>37</sup> Delil-47'de yer verilen KGM'nin yazısının dağıtım listesinde, dağıtım yapılan teşebbüs isimleri yer almaktadır.



içeren bir yazı yer almaktadır. Yazıda, TOD'un ortak ürün havuzu oluşturulmasını bir taahhüname ile imza altına aldıkları, bu taahhünamede ürün sahibinin AR&GE bedellerinin ödenerek Derneğin bu ürünleri kullanma hakkına sahip olmasının sağlandığı belirtilmiştir. Ancak, burada bahsedilenin Dernek bünyesinde teşebbüslerin öncelikle uygulamayı planladıkları, üyelerinin ALKA'nın belgeli ürünlerini bedel karşılığında kullanması konusunu düzenleyen taahhüname olduğu anlaşılmaktadır. Delil-40'da görüleceği üzere, TOD'un Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı için hazırladığı yazıda, ortak ürün geliştirecek seviyeye gelinemediği ifade edilmiştir. Bu konuda anlaşma sağlanamamış olduğu görülmektedir.

- (351) KİSAN, KIRAÇ, YİMTAŞ ve ŞA-RA 06.10.2016 tarihinde AISICO ve TSL ile işbirliği sözleşmeleri imzalamış ve 13 adet otokorkuluk sisteminin dizaynlarının ve tip testlerinin yapılması ve ürünler için "CE" belgelerinin temin edilmesi işlemlerinin tamamının yurtdışında gerçekleştirilmesi için anlaşmışlardır. Söz konusu dört teşebbüs ANTAKYA GALVANİZ ile 22 Ağustos 2017 tarihinde Üretim Lisansı Sözleşmesi imzalamış ve böylelikle ANTAKYA GALVANİZ, dört teşebbüs tarafından geliştirilen ve testler neticesinde gerekli belgeleri alınan otokorkuluk sistemlerini belirli bir lisans ücreti karşılığında kendi tesislerinde üretme hakkı elde etmiştir. Şu an gelinen nokta itibarıyla, TOD bünyesinde yer alan tüm teşebbüslerin ortak bir ürün listesinin olmadığı görülmektedir.
- (352) Bununla birlikte Delil-5'te, KIRAÇ, KİSAN, ŞA-RA ve YİMTAŞ'ın . AISICO ile ürün geliştirme sürecine girdikleri, dernek üyelerinden ALKA ve ÇEPAŞ'ın bu durumdan rahatsız olduğu ve ÇEPAŞ Genel Müdürünün konu hakkında "*AISICO ile bu girişim devam ederse TOD bitecek ve hepimiz geçmişe geri döneceğiz*" dediği görülmektedir.
- (353) Delil-6'da yer alan "*...Aşağıda Bursa ihalesinin sonuçlarını görebilirsiniz. Maalesef Kırac kazandı...*" ifadesi, aynı delilde yer verilen devam niteliğinde bir başka yazışmada yer alan "*...Kırac tekliflerini kim hazırlıyor? Nasıl bu kadar isabetli teklif verebiliyorlar..*" ifadesi ve gene aynı delil başlığında yer alan bir başka yazışmada yer alan "*...Kırac bence elinde sistem olduğu için değil, bizim fiyatımızı hesap ederek bu ihaleye teklif verdi. Bizim dip fiyatlarımızı ise ICA ihalesine birlikte girdiğimizden biliyor. Bu ihalenin%93 maliyetini oluşturan iki sistem var, H1 W4 ve H2W4, bu iki sistemin de verebileceğimiz dip fiyatları hesap edip bunun altında atmışlar... Bir gün önceki bakım ihalesini de çok agresif bir şekilde aldılar. Kendi bölgeleri olan Bursa da ilişkileri kazanabilmek ve bölgeyi manupule edebilmek adına bilinçli zararı göze aldıklarını düşünüyorum. İkinci senaryo ise bir başka firmanın lisansı ile rekabet edecek ürünlere sahip olabilirler. (İtalyan Tubosider)...*" ifadeleri ile Delil-14'te "RE:TOD Ortak Ürün Taahhüt" konulu e-postada geçen "*.. 4.Sözleşme kapsamında bahsettiğimiz tüm ürünlerin lisans numarası ve belge numarasını ekleyelim buda ileride yanlış anlaşılmasın yoksa ben (.....) beyden daha rekabetçi ürünleri verecekti vermedi bunların kg ağır diye dava açıp ödediğim parayı geri alırım ☺ ...*" ifadelerinden tarafların ihalelerde rekabet etmeye meyilli oldukları kanaatine ulaşılmaktadır.
- (354) ALKA çalışanı tarafından YİMTAŞ Proje Koordinatörüne gönderilen e-posta bilgisinin yer aldığı Delil-80'de, e-postanın ekinde yer alan çizimlerin (.....) Bey'e iletilmesi, ekteki dosyada sarıya boyalı ürünlerin TCK'ya önerileceği, diğer ürünlerin ihaleye yabancıların girmesi halinde gerekir ise üyeler tarafından kullanılacağı, sarıya boyalı ürünlerin, kullanılan sac kalınlıkları ve sac kaliteleri benzer olduğundan, üretim kolaylığı ve tedarik kolaylığından tercih edildiği belirtilmiştir.
- (355) Delil-65'te, (.....) kayıt numarası ile sistemde bulunan ihaleye ilişkin olarak YİMTAŞ tarafından ANTAKYA GALVANİZ'e teklif edilen birim fiyatların gönderildiği yazışma ilk

aşamada şüphe uyandırıyor olsa da EKAP üzerinden yapılan taramada söz konusu ihaleye YİMTAŞ ve ANTAKYA GALVANİZ'in iş ortaklığı kurarak girmiş olduğu görülmüştür. Benzer şekilde Delil-84'te geçen yazışmada da, bu sefer ALKA ile ÇEPAŞ arasında gerçekleşecek bir ortak girişime ilişkin ifadeler yer almaktadır.

- (356) Bu değerlendirmeler ışığında, dosya kapsamında rekabetçi kaygı uyandıran stratejik bir bilgi değişimine ve/veya salt ihalelere yönelik iletişime rastlanmamıştır. Dosya kapsamında yapılan ekonomik analizlerde de ihalelerde danışıklı hareket edildiğine yönelik bulgu tespit edilmemiştir. Bu çerçevede, soruşturmaya taraf teşebbüslerin ihalelerde danışıklı hareket etmek suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal etmedikleri sonucuna ulaşılmıştır.

#### **1.4.2. TOD ve Faaliyetlerine İlişkin Değerlendirme**

- (357) Yukarıda TOD bünyesinde yapılmış olan toplantılar başlığı altında yer verilen TOD toplantılarına ilişkin elde edilen belgelerin 2016'nın son döneminde yoğunlaştığı görülmektedir. Dernek üyesi teşebbüsler 02.11.2016-27.12.2016 tarihleri arasındaki yaklaşık 60 günlük sürede ortalama 12 günde bir dernek toplantısı gerçekleştirmişlerdir.
- (358) Dernek kurma hakkı, 5253 sayılı Dernekler Kanunu ile tüm gerçek veya tüzel kişilere önceden izin almaya gerek olmadan tanınmış bir haktır. Aynı pazarda faaliyet gösteren teşebbüsler arasında kurulan dernek veya meslek örgütlerinin, üyelerin arasındaki koordinasyonu artırması, rekabeti kısıtlayabilecek bilgi değişimleri için platform oluşturması, ürün geliştirme/ortak AR&GE çalışması yapma vb. uygulamalarla rekabetten elde edilebilecek gelişimi ve katkıyı azaltması gibi durumlarda piyasalardaki rekabet üzerinde negatif etkileri olabileceği kabul edilmektedir.
- (359) Ancak aşağıda detaylı olarak açıklanacağı üzere, soruşturma kapsamında TOD'un bu amaç ya da etkiyi ortaya koyacak bir yapı içerisinde olduğu sonucuna ulaştıracak nitelikte bir delil elde edilememiş, söz konusu Dernek toplantılarının 4054 sayılı Kanun'u ihlal edecek şekilde yürütüldüğüne işaret eden yeterli bilgi veya bulguya rastlanmamıştır.
- (360) Bu kapsamda öncelikle, TOD'un ortak ürün havuzu çalışması/ürün geliştirme için bir platform olması takip eden kısımda değerlendirilmiştir.

##### **1.4.2.1. TOD Kapsamında Ortak Ürün Havuzu Oluşturulması**

- (361) Soruşturma kapsamında elde edilen delillerden ortak ürün geliştirilmesini sağlamak amacıyla yapılan yazışmalara bakıldığında, Delil-32'de yer alan 14.07.2016 tarihli TOD ortak ve güvenli ürün geliştirme toplantısında alınan kararlardan, çalışmaların Ekim 2015'te başladığı, bu talebin öncelikle KGM'den geldiği, bu noktada Derneğin karşısında iki seçenek olduğu, birinci seçeneğin firmaların ürünlerinden bir havuz oluşturulması, ikinci seçeneğin ise TOD olarak ürün geliştirilmesi olduğu, üyeler tarafından daha hızlı sonuç alabilmek adına birinci seçeneğin tercih edildiği anlaşılmaktadır. Dernek üyesi her bir firma üretimini gerçekleştirmeyi planladığı ürün için alınması mevzuat gereği zorunlu olan CE işaretini edinmekten kaynaklanan maliyetin üyeler arasında bölüşülmesi maksadıyla ortak ürün havuzunu benimsemiştir.
- (362) Bu kapsamda elde edilen yazışmalardaki toplantı içerikleri değerlendirildiğinde, 25.01.2015 tarihli yazışmaya konu Delil-1'den Dernek üyelerinin dernek dışı bir üyeye ürün satımından rahatsızlık duydukları ve Dernek için ortak bir ürün havuzu oluşturulmasının tartışıldığı anlaşılmaktadır. Bu doğrultuda, Delil-8, Delil-26 ve Delil-47'de yer alan yazışmalardan teşebbüslerin ortak ürün çalışmaları konusunda KGM ile irtibat halinde oldukları anlaşılmakta; Delil-31, 35, 40, 45, 47, 52, 55, 69 ve 87'den ise bu konudaki yazışmalarda sıklıkla sektörde 2011 yılından itibaren otokorkulukların TS

EN 1317-5 standardına uygun olarak CE işareti taşıması zorunluluğu ile gündeme gelen güvenlik standartları, ürün kirliliği ve bakım onarım maliyeti konusunda yaşanan sorunların dile getirildiği görülmektedir.

- (363) Bu hususta özellikle Delil-31'de TOD'un, KGM ve ilgili bölgelerde yaptığı görüşmelerde, ürün kirliliğinin mahzurlarının tartışıldığı ve bunu önlemek için KGM'nin Dernekten çözüm üretmesinin istenildiğinden bahsedilmiş ve Dernek üyelerinin ürün kirliliğinin ortadan kaldırılması, güvenlik standartlarının üst seviyeye çıkartılması, bakım onarım maliyetlerinin aza indirilmesi, ürün parçalarının birbirinin yerine kullanılarak ürün karmaşasının azaltılması ve ortak AR&GE süreci geliştirilmesi amacıyla ortak ürün havuzu oluşturulmasına karar verdikleri bir taahhütname hazırladıkları anlaşılmaktadır. Bu taahhütnamede ürün sahibinin AR&GE bedellerinin ödenerek TOD'un bu ürünleri kullanma hakkına sahip olmasının temin edileceği, üyelerin taahhütnameyi imzalamasıyla da ürünlerin CE belgelerini edinme sürecini başlatacakları belirtilmiştir.
- (364) Delil-69'dan KGM Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığının 05.05.2017 tarihli yazısı ile TOD'dan görüş istediği ve üyelerin bir taslak yazı hazırladıkları anlaşılmaktadır. Başkanlığa gönderilmek üzere hazırlanan yazının taslak halinde KGM'nin talebi doğrultusunda güvenli-ortak ürün geliştirme çalışmalarının uzun süredir devam etmekte olduğu, ancak yapılan bu çalışmalarda ortak bir görüş oluşturabilecek seviyeye gelinemediği, çalışmaların devam ettiği belirtilmiştir.
- (365) KGM Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığının 05.05.2017 tarihli ve aynı içerikli olduğu değerlendirilen yazıya ilişkin olarak ALKA'nın hazırlamış olduğu cevabi yazı Delil-76'da yer almaktadır. Buna göre ALKA, ürün çeşitliliğini azaltmak ve yeknesaklığı sağlamak amacıyla portföyünde bulunan sistemleri belirlenecek bir bedel karşılığında sadece TOD'a üye ve üye olacak firmalara sunmak konusundaki istekliliğini belirtmektedir.
- (366) Bu çerçevede, ALKA, ÇEPAŞ, KİSAN, ŞA-RA, KIRAÇ ve YİMTAŞ'ın, ALKA ile TOD iktisadi işletmesi arasında ALKA'nın sahip olduğu 16 adet otokorkuluk ürün sisteminin çarpma testlerinin kullanım haklarının bedel karşılığında dernek üyelerine verilmesini düzenleyen Taahhütname'yi imzaladıkları anlaşılmaktadır. Taahhütname çerçevesinde taraflar, ALKA'nın sahip olduğu 16 adet otokorkuluk ürün sisteminin çarpma testlerinin kullanım haklarının bedel karşılığında dernek üyelerine verilmesi, ürünlerin dernek üyesi diğer firmalar tarafından CE işareti ile etiketlenmesinin sağlanması ve üretilebilmesini teminen gerekli teknik dokümanların (*çarpışma testi raporları, teknik çizimler vd.*) dernek üyesi diğer firmalarla paylaşılması, ortak kullanıma sunulan ürünler için lisans bedellerinin Derneğin oluşturacağı Telif Hakkı Komisyonuna ödenmesi konusunda anlaşmışlardır.
- (367) Bununla birlikte, anılan süreçte Taahhütname imzalanmasına karşın, 2016 yılının Haziran ayında ortak ürün havuzu oluşturulması seçeneğinin sonuçlandırma aşamasında seçilen ürünlerin yurtdışına satışı ile ilgili taleplerin; ürün sahibi ALKA tarafından olumlu yanıtlanmaması nedeniyle bu seçenekten vazgeçildiği ve Taahhütnamenin hayata geçirilemediği tespit edilmiştir (Delil-32). Bunu destekler nitelikte, YİMTAŞ'tan gelen yazıda KGM'nin şifahi telkinleri sonucunda ürün çeşitliliği ve karmaşasını ortadan kaldırmak için otokorkuluk üreticileri olarak ortak ürün kullanmak adına ALKA ile TOD üyeleri arasında anlaşma imzalandığı fakat ALKA'nın bu hakların yurtdışında geçerli olamayacağını beyan etmesi üzerine anlaşmanın uygulamaya girmediği ve hiçbir ödeme yapılmadığı ifade edilmiştir. Bu aşamadan sonra tarafların Delil 32'de sözü edilen ikinci seçeneği benimseyerek ilgili çalışmaları başlattıkları anlaşılmaktadır.

- (368) Bu konuda ÇEPAŞ tarafından gönderilen yazıda, söz konusu sözleşmenin uygulanmadığı, çelik otokorkuluk sektörü için standardizasyon ihtiyacının hem KGM hem de pazarda faaliyet gösteren teşebbüsler açısından sektörün en önemli sorunlarından biri olarak görüldüğü, otokorkuluklara ilişkin bu sorunun 2015 yılının Ekim ayında KGM yetkilileri tarafından da gündeme getirildiği, KGM'nin talebi üzerine TOD üyeleri tarafından ortaya taslak bir metin çıkarıldığı, fakat KGM'den herhangi bir geri dönüş alınamaması nedeniyle çeşitli teşebbüslerin bu çalışmanın gerçekleşmeyeceğine kanaat getirdikleri ve kendi ürünlerini geliştirme yolunu tercih ettikleri ifade edilmiştir. Aynı yönde ALKA ise cevabi yazısında; söz konusu Taahhütname'nin bugüne kadar uygulanmadığını, bu durumun Dernek üyesi kuruluşlara ürün sistemlerinin yurt dışı kullanım hakkının tanınmamasından kaynaklandığını belirtmiştir.
- (369) Bu bilgiler ışığında, Taahhütname çerçevesinde ALKA adına patentli ürünlerin ortak ürün havuzu kapsamında TOD üyelerine sunulmasına ve belgelerin paylaşılmasına yönelik anlaşmanın hiçbir zaman hayata geçirilemediği görülmektedir.
- (370) Genel olarak, rakipler arası gerçekleştirilen işbirliği anlaşmaları başlığı altında ele alınabilecek ortak ürün geliştirme, standardizasyon, ortak AR&GE çalışmalarının rekabeti ve etkinliği artırıcı yönleri olduğu kabul edilmekle birlikte kimi durumlarda şeffaf ve rekabet hukukunun temel yaklaşımlarıyla uyumlu uygulanmadıkları zaman rakipler arası koordinasyonun sağlanması, maliyetlerin yakınsaması ve/veya artması, bazı mevcut ve/veya potansiyel rakiplerin dışlanması gibi rekabeti kısıtlayıcı etkilere neden olabildikleri de bilinmektedir.
- (371) Aşağıda "Taahhütname"nin ilgili hükümlerine yer verilmiştir:

*"1-) Taahhütnamenin Konusu*

*İş bu taahhütname; .. ürün kirliliğinin ortadan kaldırılması ve güvenlik standartlarının daha üst seviyeye çıkartılmasını temin etmek maksadıyla, ortak ürün havuzu oluşturulmasını sağlamak gayesiyle imza altına alınmıştır. ... çelik oto korkuluk ve yol güvenlik sistemleri sektöründe faaliyet gösteren demek üyelerinin ar&ge maliyetlerini düşürerek ar&ge çalışmaları için ayrılan kaynağı en verimli şekilde kullanmak ve ortak bir ar&ge süreci geliştirmek ve müşteriler ve/veya nihai tüketiciler için ürünlerin son maliyetlerini düşürmektir.*

*2-) Taahhütnamenin Kapsamı*

*...Dernek üyesi her bir firma üretimini gerçekleştirmeyi planladığı ürün için yukarıda açıklanan, CE işaretini almak zorundadır. .... Taahhütname kapsamında dernek üyesi firmalar; Ortak bir ürün havuzu geliştirebilmesini teminen EK-1 Listeyi oluşturmuşlardır....*

*3-) Üyelerin Taahhütleri*

*Demek üyeleri;*

*1- Çelik oto korkuluk ve yol güvenlik sistemlerine ilişkin olarak EK-1 de yer verilen ürün portföylerini Dernek üyelerinin kullanımına açmayı (Lisans Devri Anlamına gelmez),...*

*2- Ürünlerin dernek üyesi diğer firmalar tarafından CE işareti ... ile etiketlenmesinin sağlanması ve üretilebilmesini teminen gerekli teknik dokümanları (çarpışma testi raporları, teknik çizimler ve diğer dokümanlar) dernek üyesi diğer firmalarla paylaşmayı, ..... kabul eder.*

4-) *Derneğin Taahhütleri*

*Dernek;... Seçilen ürünler için; EK-1 de yer alan bedelleri kuracağı Telif Komisyonu vasıtasıyla üyelerinden toplamayı,... Kabul ve taahhüt eder.*

5-) *Telif Hakkı Bedelinin Belirlenmesi, Ödemeler ve Ortak AR&GE Çalışmaları*

*Demek kurucu üyeleri EK-1 de belirtilen ve EN1317 standartlarına uygun performans sınıfı ürünleri arasından seçim yapmasına izin vermiş olup, bu ürünlere ilişkin olarak araştırma geliştirme maliyetleri (ürün bedeli) aynı şekilde EK-1 de gösterilmektedir. ...*

*Ayrıca ilgili ürünün Türkiye Cumhuriyeti ve KKTC sınırları haricindeki fikri mülkiyet hakları ve bu hakların kullanımı kesinlikle ürünü geliştiren firmaya ait olacaktır.*

6-) *Haksız Rekabet ve Gizlilik*

*.. Ayrıca, iş bu taahhütname, üretim sürecine, fiyat belirlemeye ve diğer herhangi bir ticari bilgiye dair bilgilerin paylaşılması için zorunluluk olarak yorumlanamaz ve üyelerin fiyat belirlemelerine dair herhangi bir tavsiye olarak değerlendirilemez. ... Herhangi üçüncü bir kişinin iş bu taahhütnameden ve içeriğinden yararlanmayı talep etmesi durumunda, demek ve mevcut üyeler, üçüncü kişinin demeğe üye olması, ilgili ücretleri ödemesi ve iş bu taahhütname ve eklerine yazılı olarak bağlı kalması şartıyla taahhütnameden yararlanmasına olanak sağlar.*

*... iş bu taahhütname 05.05.2016 tarihinde ... taraflarca imza edilmiştir."*

- (372) Anılan Taahhütname hükümlerinin incelenmesinden; Taahhütnamenin amacının dernek üyesi olan ALKA, ÇEPAŞ, KİSAN, ŞA-RA, KIRAÇ ve YİMTAŞ firmaları arasında; ürün kirliliğinin ortadan kaldırılması ve güvenlik standartlarının daha üst seviyeye çıkartılmasını temin etmek maksadıyla ortak ürün havuzu oluşturulmasını sağlamak ve dernek üyelerinin AR&GE maliyetlerini düşürerek AR&GE çalışmaları için ayrılan kaynağı en verimli şekilde kullanmak ve ortak bir AR&GE süreci geliştirmek olduğu anlaşılmıştır (Delil-25, Taahhütname madde 1).
- (373) Dolayısıyla ortak ürün geliştirilmesine yönelik çalışmaların, başka bilgi ve belgelerle desteklenmediği sürece rekabeti kısıtlama amacı bulunduğunu ileri sürmek mümkün değildir. Kaldı ki Taahhütname'de herhangi bir üçüncü kişinin ortak ürün havuzundan yararlanmayı talep etmesi durumunda, derneğe üye olması, ilgili ücretleri ödemesi ve Taahhütname hükümlerine bağlı kalması şartıyla, TOD ve üyeler tarafından Taahhütnameden yararlanmasına olanak sağlanacağı hükme bağlanmıştır. Dolayısıyla hayata geçirilememiş olan Taahhütname ile mevcut ve/veya potansiyel rakiplerin dışlanması gibi bir amacın da söz konusu olmadığı görülmektedir.
- (374) Rekabeti kısıtlama amacı bulunmayan bir anlaşmanın rekabeti kısıtlayıcı etkisinin olup olmadığı incelenirken, hem fiili, hem de potansiyel etkiler dikkate alınır. Kılavuz uyarınca, rekabeti kısıtlayıcı etkinin varlığı için, ortak ürün geliştirme benzeri yatay işbirliklerinin fiyat, üretim miktarı gibi rekabet parametrelerinden en az birini olumsuz etkilemesi veya makul bir olasılık dahilinde etkileme potansiyeline sahip olması gerekmektedir<sup>38</sup>. Ancak hiçbir zaman hayata geçirilmemiş olan söz konusu ortak ürün geliştirmeye yönelik Taahhütnamenin münhasırlık ve dikey kısıtlama içermediği veya tarafların karar alma bağımsızlıklarını önemli ölçüde azaltacak nitelikte mali ve aynı yükümlülükler içermediği görülmektedir.

<sup>38</sup> Kılavuz m. 19.

- (375) Öte yandan Kılavuz'da da belirtildiği üzere, teknik imkânların kısıtlı olması gibi nedenlerle, bir teşebbüsün tek başına yürütemeyeceği faaliyetlere ilişkin olarak yapılan yatay işbirliği anlaşmaları, genellikle madde kapsamında rekabeti kısıtlayıcı etkilere yol açmayacaktır. Ancak bunun için, ilgili faaliyetin teşebbüslerce tek başına yürütülemeyeceğinin objektif kriterler temelinde tespit edilmesi ve anlaşmanın söz konusu faaliyetlerin yürütülmesi için gerekli olandan daha fazla kısıtlayıcı olmaması gereklidir<sup>39</sup>. Taahhüt kapsamında otokorkuluk üretimi bakımından ortak bir AR&GE süreci geliştirmek ve ortak ürün oluşturmaya yönelik girişim, ülkemizde test süreçlerine ilişkin teknik imkânların kısıtlı olması gibi nedenlerle teşebbüslerin tek başlarına çok daha yüksek maliyetlerle yürütebilecekleri faaliyetleri gerçekleştirmek amacıyla başvurdukları anlaşılmaktadır. Taahhütname'nin söz konusu faaliyetlerin yürütülmesi ve maliyet avantajı sağlanması bakımından gerekli olandan daha fazla kısıtlayıcı olduğuna dair bir bulguya soruşturma kapsamında ulaşılamamıştır.
- (376) Açıklamalar çerçevesinde, ilgili teşebbüslerin yukarıda ele alınan Taahhütname ile 4054 sayılı Kanunu ihlal ettiklerine dair herhangi bir tespit yapılamamıştır.

#### 1.4.2.2. ERDEMİR'den Hammadde Alım Talebi

- (377) Soruşturma kapsamında elde edilen Delil-59'da, taraflar ile ERDEMİR arasında geçen hammadde alımına yönelik yazışmalar yer almaktadır. Delil 59'da, KIRAÇ Ortağı ve Genel Müdürü (.....)'un, ERDEMİR çalışanı (.....)'ya gönderdiği ve bilgi kısmında ŞA-RA, CEPAS, YIMTAŞ, KİSAN, KIRAÇ, (.....)@alkagroup.com.tr ve ERDEMİR yetkilisinin bulunduğu e-postada, bazı meslektaşlarının hammadde alması gerektiğini belirtmiş ve yapacakları toplantıya (.....)'yı davet etmiştir. (.....)'dan gönderilen cevabi yazıda ise toplantıya hazırlıklı gelmek adına toplu ihtiyaç ve acil ihtiyaç malzeme listesini paylaşmaları talep edilmiştir. Dolayısıyla yazışmadan, TOD üyelerinden KIRAÇ ortağının bazı meslektaşlarının hammadde ihtiyacı için ERDEMİR yetkilisi ile bir araya gelme talebinde bulunduğu anlaşılmakla birlikte, buna yönelik bir ihtiyaç listesi gönderildiğine ya da söz konusu toplantının yapıldığına dair herhangi bir bilgi veya belge elde edilmemiştir<sup>40</sup>. CEPAS savunmasında TOD üyeleri ile birlikte ERDEMİR'den yapılmış herhangi bir ortak bir sac alımının bulunmadığı, KİSAN savunmasında TOD bünyesinde hiçbir ortak hammadde alımına taraf olmadıkları, KİSAN'ın söz konusu kapasite ön raporunu hazırlamadığı, diğer teşebbüsler ile paylaşmadığı ve sürece dahil olmadığı, ALKA'nın savunmasında TOD üyeleri ile ERDEMİR'den ortak hammadde alımında bulunmadığı, YIMTAŞ savunmasında ise ERDEMİR'den hiçbir alım yapmadıkları, hammadde alımlarını (.....) ve (.....)'den yaptıkları ifade edilmiştir.
- (378) Yukarıda yapılan açıklamalar çerçevesinde Delil 59 dışında başkaca bir bilgi ve bulguya ulaşılamadığı, soruşturma taraflarının malzeme listesi talebine cevap verdiklerine ya da ERDEMİR'den ortak alım gerçekleştirdiklerine dair herhangi bir tespit bulunamadığı dikkate alınarak tarafların ortak alım konusunda bir uzlaşmaya vardıkları ileri sürülememektedir.
- (379) Takip eden bölümde KIRAÇ, YIMTAŞ, ŞA-RA ve KİSAN'ın, İtalya'da yerleşik TSL ile 13 adet otokorkuluk sisteminin dizaynı, AISICO ile de anılan ürünlerin otokorkuluk çarpışma testi ve belgelendirilmesi, tip testlerinin yapılması ve "CE" belgelerinin temin edilmesi amacıyla 06.10.2016 tarihinde imzaladıkları sözleşmelerin akabinde KİSAN, KIRAÇ, YIMTAŞ ve ŞA-RA'nın aynı ürünler için ANTAKYA GALVANİZ'e belirli bir bedel karşılığında üretim lisansı vermek konusunda akdettikleri 22.08.2017 tarihli Üretim

<sup>39</sup> Kılavuz m. 21, 143.

<sup>40</sup> Delil-59'da ANTAKYA GALVANİZ yazışmanın tarafı değildir.



Lisansı Sözleşmesi'nin, 4054 sayılı Kanun'un 4. ve 5. maddesi bağlamında değerlendirilmesi gerekmektedir.

- (380) **I.4.2.3.ŞA-RA-KIRAÇ-KİSAN-YİMTAŞ ile TSL S.r.l (TSL) ve Aisico S.r.l. (AISICO) Arasında Yapılan İşbirliği ve Aynı Ürünler Bakımından ANTAKYA GALVANİZ ile Yapılan Üretim Lisansı Sözleşmesine Yönelik Değerlendirme**
- (381) KIRAÇ, YİMTAŞ, ŞA-RA ve KİSAN, İtalya'da yerleşik TSL ile 13 adet otokorkuluk sisteminin dizaynı, AISICO ile de anılan ürünlerin otokorkuluk çarpışma testi ve belgelendirilmesi, tip testlerinin yapılması ve "CE" belgelerinin temin edilmesi amacıyla 06.10.2016 tarihinde üç adet sözleşme imzalamışlardır. Bu sözleşmelerin akabinde KİSAN, KIRAÇ, YİMTAŞ ve ŞA-RA aynı ürünler için ANTAKYA GALVANİZ'e belirli bir bedel karşılığında üretim lisansı vermek konusunda 22.08.2017 tarihinde Üretim Lisansı Sözleşmesi imzalamışlardır.
- (382) KİSAN, KIRAÇ, YİMTAŞ, ŞA-RA ile ANTAKYA GALVANİZ arasında 22.08.2017 tarihinde imzalanan Üretim Lisansı Sözleşmesi ile ANTAKYA GALVANİZ, adı geçen dört teşebbüs tarafından geliştirilen ve testler neticesinde gerekli belgeleri alınan otokorkuluk sistemlerini belirli bir lisans ücreti karşılığında kendi üretim tesislerinde üretme hakkı elde etmiştir. Bu anlamda, ANTAKYA GALVANİZ ile Üretim Lisansı Sözleşmesi imzalanmasında, maliyet açısından yaratılacak avantajın önemli olduğu Delil-11'den anlaşılmaktadır.
- (383) Yatay işbirliği anlaşmaları, örneğin AR&GE konusundaki bir işbirliği ile bunun sonuçlarının üretimi ve/veya pazarlanması gibi farklı işbirliği aşamalarını bir araya getirebilmektedir. Bununla birlikte, Kılavuz'un ilgili bölümleri, işbirliğinin farklı aşamalarına yönelik farklı değerlendirmeler içeriyorsa, işbirliğinin asli unsuru olarak kabul edilebilecek parçası ile ilgili bölümde belirtilenler, işbirliğinin tamamı için geçerli olacaktır<sup>41</sup>. İşbirliğinin asli unsurunun belirlenmesinde özellikle işbirliğinin başlangıç noktası ve bir araya getirilen farklı işlevlerin bütünleşme derecesi dikkate alınmaktadır<sup>42</sup>.
- (384) Adı geçen dört teşebbüsün TSL ve AISICO ile yapmış olduğu sözleşmeler ve bu sözleşmeler akabinde ANTAKYA GALVANİZ ile imzalanan Üretim Lisans Sözleşmesi; kapsam, konu ve amaçları itibarıyla birbiriyle ilişkili sözleşmelerdir. Zira dört teşebbüsün ANTAKYA GALVANİZ ile imzaladıkları anlaşma, otokorkuluk dizaynı ve bunların testlerinin tamamlanarak belgelendirilmesi konusundaki işbirliklerinin sonucunun üçüncü bir teşebbüse kullanırılmasından ibarettir. Bu nedenle TOD üyesi dört teşebbüsün otokorkuluk tasarımı, çarpışma testi ve belgelendirilmesi konularında TSL ve AISICO ile akdettikleri anlaşmalar kapsamındaki işbirlikleri ile ANTAKYA GALVANİZ ile yaptıkları Üretim Lisansı Sözleşmesi kapsamındaki işbirliği birlikte değerlendirilmiştir.
- (385) Yatay işbirliği anlaşmaları, özellikle, birbirini tamamlayıcı faaliyet, beceri veya varlıkları bir araya getirdiği zaman önemli ekonomik faydalar ortaya çıkarabilmektedir. Yatay işbirliği, risk paylaşmak, maliyet tasarrufu yapmak, yatırımları artırmak, know-how havuzu oluşturmak, ürün kalitesi ile ürün çeşitliliğini artırmak ve daha hızlı yenilik

<sup>41</sup> Kılavuz 12. paragraf.

<sup>42</sup> Kılavuz 13. paragraf. Örneğin, hem AR&GE, hem de üretimde işbirliğini içeren bir yatay anlaşmanın asli unsuru normal koşullar altında AR&GE faaliyeti olacaktır. Çünkü böyle bir durumda, üretimde işbirliği, ancak AR&GE'de işbirliğinin gerçekleşmesi halinde mümkün olacaktır. Bu durum, AR&GE'de işbirliğinin sonuçlarının, izleyen süreçte üretimde işbirliğinin gerçekleşmesi için belirleyici olduğu anlamına gelmektedir. Anlaşmanın asli unsurunun değerlendirilmesi, tarafların her koşulda üretimde işbirliği yapacağı örneğin, anlaşmanın, AR&GE'de işbirliğinden bağımsız olarak üretimde tam bütünleşmeyi öngördüğü ve AR&GE faaliyetlerinde yalnızca kısmi entegrasyon öngördüğü durumda farklı olacaktır. Bu durumda işbirliğinin asli unsuru ortak üretim faaliyeti olacaktır.

yapmak için bir araç olabilmektedir. Öte yandan, yatay işbirliği anlaşmaları, tarafların, fiyat, üretim, dağıtım veya arz miktarlarını belirlemek üzere anlaşması ya da işbirliğinin, tarafların pazar gücü elde etmesi ve böylelikle, fiyat, üretim miktarı, ürün kalitesi, ürün çeşitliliği ya da inovasyon bakımından pazarda olumsuz etkilerin ortaya çıkmasına yol açarak çeşitli rekabet sorunlarına da yol açabilmektedir<sup>43</sup>.

- (386) Rakip teşebbüsler arasında gerçekleştirilen yatay işbirliği anlaşmalarının yukarıda yer verilen riskleri doğrudan ve kaçınılmaz olarak doğuracağı yönünde bir anlayış modern iktisat ve hukuk anlayışından uzaktır. Rakipler arasında yapılan yatay işbirliği anlaşmaları 4054 sayılı Kanun kapsamında değerlendirilirken öncelikle anlaşmanın Kanun'un 4. maddesi kapsamında rekabeti kısıtlayıcı bir amacı ya da etkisi olup olmadığının değerlendirilmesi, anlaşmanın 4. madde kapsamında rekabeti kısıtlayıcı olduğu tespitinin yapıldığı durumda ise 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesi çerçevesinde muafiyetten yararlanıp yararlanamayacağının tespit edilmesi gerekmektedir. Bu aşamada anlaşma sonucunda ortaya çıkacak rekabetçi faydalar ve rekabeti kısıtlayıcı etkiler dikkate alınarak 5. madde çerçevesinde muafiyet değerlendirilmesi yapılır.
- (387) Soruşturma kapsamında öncelikle, 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi çerçevesinde anlaşmanın rekabeti kısıtlama amacının ve/veya etkisinin bulunup bulunmadığının incelenmesi gerekmiştir. Fiyat tespiti, arz kısıtlaması, pazar veya müşteri paylaşımı gibi açık kısıtlamaların söz konusu olduğu yatay anlaşmaların rekabeti amaç bakımından kısıtladığı kabul edilmektedir. Ele alınan sözleşmeler bu türden bir rekabet kısıtı içermemektedir.
- (388) Aşağıda 06.10.2016 tarihinde Roma'da imzalanan "TSL Dizayn Sözleşmesi (EN 1317'ye Göre Boylamasına Bariyer Tasarım Sözleşmesi)"nin önemli görülen maddelerine yer verilmektedir:

1. *"İşbirliği Anlaşmasının Kapsamı*

1.1. *Taraflar, zemin ve köprü temelinde C kesitli direklere yönelik yeni bariyer sistemlerini ve çift ve üç dalgalı kirişleri kaynaklanmış ve/veya civatalı bağlantılara sahip olacak şekilde tasarlamak üzere iyi niyetle ve tam işbirliği içinde hareket edeceklerini ve gereken her türlü işlemi yapacaklarını bu yazıyla taahhüt etmektedir.*

1.2. *Yukarıdaki hususları dikkate alarak, tasarımcı aşağıdaki kısıtlamaları dikkate alacağını taahhüt etmektedir:*

• *(.....);*

• *(.....);*

• *.....*

• *Bütün tasarımlar çarpma testlerinden önce Müşterinin onayına tabi olacaktır.*

1.3. *...Tasarımdan TSL sorumlu olacak ve TSL'nin görevi, çarpma testinden Müşterinin istediği performansa uygun olarak olumlu sonuç alınmasıyla birlikte sona erecektir.*

1.4. *Teknik ihtiyaç, destek talebi veya problem olması durumunda, TSL Müşterinin AR&GE departmanları koordinatörü olarak Sn. ..'la irtibat kuracaktır. ..*

2. *Ücretler*

<sup>43</sup> Kılavuz 3. ve 4. paragraflar.

*Danışmanlık hizmetleri aşağıdaki şekilde ücretlendirilecektir ...*

Toplam Tutar: (.....)€ .. ...”

(389) AISICO ile aynı ürünlere ilişkin çarpışma testlerinin yapılması ve CE belgelerinin verilmesine ilişkin imzalanan “AISICO Çarpışma Performans Testleri Sözleşmesi”nin 1. maddesi uyarınca, testler, AISICO'nun Pereto (L'Aquila ili), S.P. 27 del Cavaliere, kilometer marker 2+500 adresinde yerleşik Test Kuruluşunda gerçekleştirilecektir. AISICO Test Kuruluşu, UNI CEI EN ISO/IEC 17025 standardına uygun olarak söz konusu testler için ACCREDIA tarafından akredite edilmiştir. ACCREDIA, yaptığı periyodik teknik değerlendirmeler sonucunda AISICO Test Kuruluşunun akredite edilen testlerdeki performansının yetkin ve tarafsız olduğunu garanti etmektedir. Sözleşmenin 4. maddesi uyarınca toplam tutar (.....) Euro olarak belirtilmiş olup, bu tutarın gerekli çarpma testlerini, sistemlerin montaj ve sökme ücretlerini, malzeme özellik tespitine ilişkin testleri, test raporlarını ve videoları içermekte olduğu ifade edilmiştir. Ayrıca, sözleşmenin 5. maddesinde her sistem için, AISICO'nun her biri bir şirkete ait olmak üzere 4 rapor düzenleyeceği belirtilmiştir.

(390) Bu kapsamda, dört teşebbüsün TSL ve AISICO test merkezlerine 13 adet ürünün testlerinin gerçekleştirilmesi için ödedikleri bedeller aşağıdaki tabloda sunulmuştur:

Tablo 18: AISICO ve TSL Test Merkezlerine Ödenen Bedeller (Euro)

KIRAÇ	KİSAN	YİMTAŞ	ŞA-RA	TOPLAM
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Teşebbüsler tarafından gönderilen cevabi yazılar.

(391) YİMTAŞ tarafından gönderilen yazıda; yukarıdaki bedellerin Avrupa'da bulunan ve akreditasyonu olan diğer test merkezlerinden alınan teklifler doğrultusunda en uygun teklif olarak kabul edildiği, sadece TOD üyeleri değil bu sektörde üretim yapan ve üretim kalitesi olan her firmanın bedelini ödemek koşulu ile bu ürünlerin üretim lisans hakkını satın alabileceği ifade edilmiştir.

(392) Üretim Lisans Sözleşmesi'nin önemli görülen maddelerine aşağıda yer verilmiştir:

*“İşbu Sözleşme, bir tarafta ... KIRAÇ, ... KİSAN, YİMTAŞ ve ... ŞA-RA (“Lisans veren”) ile diğer tarafta ... ANTAKYA GALVANİZ (“Lisans alan”) arasında aktedilmiştir. ...*

#### *Genel Hükümler*

*İşbu lisans sözleşmesi, .. Aisico Test Merkezi (“Aisico”) ile Lisans veren arasında EN 1317-2:2010 standardına göre 13 farklı ürün grubu için çarpışma testlerinin gerçekleştirilmesi üzerine 22 Eylül 2016 tarihinde imzalanan kontrat kapsamında Lisans veren'in almış olduğu ve alacak olduğu otokorkuluk ürün lisanslarında Lisans alan'ın ... . imalat tesisinin onaylı imalat tesisi olarak eklenmesine . ... içerir ...*

#### *1-Sözleşme kapsamında yürütülebilecek faaliyetler*

*2.1. Lisans alan piyasada; Onaylı İmalat Tesisi'nde üretilecek lisans konusu ürünlerin üretimi, satışı, pazarlanması ve montajı faaliyetlerinde bulunabilir. ... Paylaşılacak olan sistemlere ilişkin ..teknik dokümanlar, CE belgeleri, test raporları gibi tüm bilgi ve belgelerin mülkiyeti münhasıran Lisans veren'e ait olup, Lisans alanın bu bilgi ve belgeler üzerinde herhangi bir hakkı bulunmamaktadır.*

...

#### *4- Lisans bedeli*

4.1.Lisans alan, bir kereye mahsus olarak Lisans veren olarak anılan dört firmanın her birine (.....) tutarında ödeme yapacaktır. ...

7-Sözleşmenin süresi

... Lisans alanın üretim tesisi süresiz olarak lisanslarda onaylı imalat tesisi olarak yer alacaktır. ...

9-Lisans kapsamındaki hakların temlik

Lisans alan; bu lisans ve sözleşme kapsamındaki hak ve yükümlülüklerini, Lisans veren'den yazılı ön izin almaksızın üçüncü şahıslara devir ve temlik edemez. ...

12- Lisansa konu ürünlere ait CE belgeleri ile ilgili şartlar

...12.2.Lisans alan'ın CE Belgeleri'nde Onaylı İmalat Tesisi olarak listelenebilmesi ve imalat haklarına kavuşabilmesi için Aisico veya Aisico onaylı bir kuruluş tarafından EN 1317-5 e göre Fabrika Üretim Kontrolü (FPC) ne tabi tutulması gerekecektir. ...”

(393) Yukarıda anlatılan sözleşmelerin münhasırlık hükmü içermediği anlaşılmalı birlikte, adı geçen teşebbüsler TOD üyeliğini sürdürmekte, TOD çatısı altında KGM ile irtibatlarını devam ettirerek ihalelere katılım sağlamak ve hatta bazı ihalelere iş ortaklığı olarak beraber teklif sunmaktadırlar<sup>44</sup>. TOD üyelerinin çelik otokorkuluklara ilişkin ihale pazarında sözleşme bedeli üzerinden pazar payları sırasıyla 2015, 2016 ve 2017 yılları için %(.....), %(.....), %(.....) olup, ŞA-RA-KİSAN-KIRAÇ-YİMTAŞ-ANTAKYA GALVANİZ beşlisinin toplam pazar payının 2015, 2016 ve 2017 yılları için sırasıyla %(.....), %(.....), %(.....) olması rekabetçi açıdan kaygı uyandırmaktadır. Tarafların satım pazarında sahip oldukları önemli pazar gücü, ilgili pazarın salt ihaleler üzerinden işlenmesi, sektördeki işbirliğinin yoğunluğu (ihalelere iş ortaklığı şeklinde katılım) ve gerçekleştirilen işbirliğinin rakip teşebbüsler arasında olması hususları dikkate alındığında, rakip teşebbüsleri bir araya getiren söz konusu anlaşmaların yarattıkları koordinasyon riski nedeniyle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında olduğu kanaatine ulaşılmıştır<sup>45</sup>.

(394) 2016/5 sayılı Araştırma ve Geliştirme Anlaşmalarına İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği'nin (2016/5 sayılı Tebliğ) 4. maddesi uyarınca, AR&GE; teknik bilgilerin elde edilmesine,

<sup>44</sup> KİSAN'ın İştirak ve İş Ortaklıklarına İlişkin Tablosu dosya kapsamında yer almaktadır. Ayrıca, ÇEPAŞ, ALKA ile ortak ürün geliştirdiği ve ALKA'nın bir iştiraki olan MAREKS ile kamu ihalelerine usulüne uygun olarak ortak katılımlarının olduğunu ifade etmiştir. ÇEPAŞ, 4734 sayılı Kanunu'nun 14. maddesi kapsamında iş ortaklığı taahhüdü oluşturduklarını, İŞ ORTAKLIĞI BEYANNAMESİ adlı belgenin iş ortaklığını oluşturan taraflar arasındaki ortaklık ve sorumluluk durumunu düzenlediğini, ihaleye başvuru kapsamında belgeyi ilgili idareye sunduklarını belirtmiştir. ÇEPAŞ, bazı ihaleler açısından MAREKS ile ortak katılım yoluna gidilmesinin iki sebebi bulunduğunu, bunlardan birinin kendi portföyünde olmayan ürünler sebebiyle iş ortaklarının ürünlerinden faydalanarak rekabetçi portföyler meydana getirilmesi, diğerinin de iş deneyim belgesinin yeterli olmadığı durumlar olduğunu, gerçekten de 2016 ve 2017 yılı içerisinde MAREKS ile iş ortaklığı olarak girilen ihalelerde sunulan ürünlerin önemli bir kısmının ALKA ürünlerinden oluştuğunu, ÇEPAŞ ve ALKA'nın ihalelere ortak taahhütname ile katılmaları sayesinde, ortak çalışma almaksızın kamu ihalelerine katılamayacak veya rekabetçi teklif veremeyecek tarafların sahip oldukları stratejik kaynakları birleştirerek ihalelere katılabildiklerini belirtmiştir.

<sup>45</sup> Kurul'un 25.07.2007 tarih ve 07-61/730-260 sayılı kararında; Shell, BP ve Total Oil arasında BP'ye ait depolama tesisinin işletilmesi amacıyla kurulan ortak girişime ilişkin olarak yapılan değerlendirmede, tarafların yüksek pazar payları, depolama konusundaki lojistiğe yönelik işbirliklerinin sektörde başka ortaklıklar şeklinde de gözlenmesi nedeniyle oluşan ağ etkisi ve esasen teşebbüslerin kendilerine ait depoları kurmalarının mümkün olduğu değerlendirilmesi göz önüne alınarak anlaşmanın 4. maddeye aykırı olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

ürün, teknoloji veya üretim süreçlerinin testlere tabi tutulmasına, teorik analizlerin ve gözlemlerin yapılmasına, deneysel üretimler de dâhil olmak üzere deneylerin gerçekleştirilmesine, bu hususlar için gerekli tesislerin kurulmasına ve sonuçlarla ilgili fikri hakların elde edilmesine yönelik süreç olarak tanımlanmıştır. Söz konusu Tebliğin "Kapsam" başlıklı 2. maddesinin ikinci fıkrasında ise ortak üretim, yeniden satış, fikri hakların devri gibi başkaca bir temel amacı bulunan ve ortak AR&GE'ye ilişkin yalnızca tali hükümler içeren anlaşmaların Tebliğ ile tanınan muafiyetten yararlanamayacağı belirtilmiştir.

- (395) Ortak ürün geliştirilmesi kapsamında ürün tasarlanması ve dizaynı ile bunların çarpışma testine tabi tutulması, belgelendirilmesi ve sonuçların kullanılması konusunda yapılan işbirliği AR&GE konusunda bir işbirliği olarak kabul edilse dahi, tarafların tamamının sözleşme bedeli üzerinden hesaplanan toplam pazar paylarının %40'ı aşması sebebiyle anlaşmalar 2016/5 sayılı Tebliğ kapsamında grup muafiyetinden yararlanamamakta ve bireysel muafiyet değerlendirmesi yapılması gerekmektedir.
- (396) 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesindeki yasaklamanın kapsamında olduğu değerlendirilen incelenen işbirliği, Kanun'un 5. maddesindeki koşulların varlığı halinde 4. maddenin uygulanmasından muaf tutulabilecektir. Bir yatay işbirliği anlaşmasının ortaya çıkardığı etkinliğin 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesi kapsamında incelenmesi, büyük ölçüde, taraflardan her birinin anlaşma çerçevesinde ortaya koyacağı tamamlayıcı beceri ve varlıkların tanımlanması ve ortaya çıkacak etkinlik kazanımlarının, 5. maddede sayılan koşulları karşılayıp karşılamadığının değerlendirilmesiyle ilgilidir. Yatay işbirliği anlaşmalarında, tamamlayıcılık niteliği çeşitli şekillerde ortaya çıkabilir. Araştırma ve geliştirme anlaşmaları, tarafların daha kaliteli ürünleri daha ucuza üretmesini ve ürünlerin pazara ulaşma süresinin kılmasını sağlayan farklı becerileri bir araya getirebilir. Üretim anlaşmaları, tarafların, tek başlarına elde edemeyecekleri ölçek ya da kapsam ekonomilerini elde etmelerini sağlayabilir. Tamamlayıcı becerilerin ya da varlıkların bir araya getirilmesini içermeyen yatay işbirliği anlaşmalarının, tüketici yararına etkinlik kazanımları sağlama olasılığı daha düşüktür.
- (397) Aşağıda taraflar arasındaki işbirliği Kanun'un 5. maddesinin birinci fıkrasında sayılan muafiyetin koşulları bakımından incelenmiştir.

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

- (398) Bir anlaşmanın 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinden muaf tutulabilmesi için, öncelikle anlaşma konusu olan malın üretimi ve dağıtım ile ilgili olarak bir gelişme veya iyileşme olması ya da ekonomik veya teknik gelişme sağlanması gerekmektedir.
- (399) Bu hususta ŞA-RA tarafından gönderilen yazıda, dört teşebbüs tarafından ürün geliştirme konusunda gerçekleştirilen AR&GE'ye yönelik işbirliğinin bu konuda özel know-how bilgisine sahip uzmanlaşmış şirketler olan AISICO ve TSL ile gerçekleştirilmesinin otokorkuluk pazarında mevcut olmayan yeni ürünlerin pazara girmesini sağladığı belirtilmiştir. KIRAÇ, anlaşma taraflarının teknik elemanlarının ürünlerin tasarımı ve kullanılacak materyallerin özellikleri konusunda araştırmalar yaptığını, bu faaliyetlerin yoğun bir AR&GE içerdiğini, simülasyon öncesi malzemelerin teknik özelliklerini kontrol ederek üretime elverişlilik ve rekabet açısından uygun tasarımlar oluşturulduğunu, ürünün farklı simülasyonlar neticesinde dizaynından çarpışma testlerinin yapılmasına kadar her aşamasında kendilerinin bilmediği bir know-

how kullanıldığını, söz konusu know-how bilgisine Türkiye'de hiçbir teşebbüsün sahip olmadığını ifade etmiştir.

- (400) KİSAN, işbirliği sayesinde ciddi maliyet etkinliği yaratıldığını, dört şirketin teknik kadrolarının ürün geliştirme sürecinde birlikte çalışarak bu süreci ve işlem maliyetlerini kısalttığını, bu denli büyük bir projeyi anılan teşebbüslerin tek başlarına gerçekleştirmelerinin mümkün olmadığını<sup>46</sup>, otokorkuluk ürünlerinin geliştirilmesinden, teknik iyileşme ve gelişmelerden ve maliyet etkinliklerinden kamu ve otoyollarda araç kullanan sürücülerin doğrudan etkilendiğini, teşebbüslerin rekabetçiliğinin arttığını, ifade etmiştir.
- (401) Bu açıklamalar ışığında, 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinin birinci fıkrasının (a) bendindeki koşulun sağlandığı kanaatine varılmıştır.

### **b) Tüketicinin Yarar Sağlaması**

- (402) 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi anlamında rekabeti sınırlayıcı etkileri olan bir anlaşmaya muafiyet tanınabilmesi için aranan bir diğer koşul, yukarıda ifade edilen ekonomik iyileşme veya gelişmelerden tüketicilerin de faydalandırılmasıdır. Bir başka deyişle, iyileşme veya gelişme sağladığı söylenebilecek olan bir anlaşma, bu yararı tüketicilere yansıtmadığı sürece muafiyetten faydalanamayacaktır.
- (403) Soruşturma tarafları yapılan ortak alım sonucunda sahip olunan pazarlık gücü ile elde edilecek indirim neticesinde tarafların otokorkuluk dizaynı ve çarpışma testlerini daha düşük maliyetle yaptırdıklarını iddia etmektedirler. ŞA-RA, pazara yeni otokorkuluk ürünleri girdikçe KGM'nin açtığı otokorkuluk ihalelerindeki rekabetin artacağını, artan rekabet sayesinde otokorkuluk ürününün tüketicisi-alıcısı konumunda olan kamuya yarar sağlanacağını ifade etmiştir. Ayrıca, Kılavuz'un 106.-120. paragraflarına atıf yapılarak 13 adet otokorkuluk ürününün geliştirilmesinin bu kapsamda bir AR&GE olduğu, işbirliği neticesinde ürünlerin toplam maliyetinin dört teşebbüs arasında bölündüğü, bu toplam maliyeti teşebbüslerin tek başına karşılayabilmesinin mümkün olmadığı, pazara bu şekilde çok sayıda yeni ürünün tanıtılmasının sağlayacağı faydaları elde edebilmek için maliyetlerin teşebbüslerce paylaşılmasının zorunlu olduğu belirtilmiştir.
- (404) KİSAN, işbirliğiyle ortaya çıkan faydalar sayesinde tüketicilerin arz devamlılığında, çeşitliliğinden ve iyileştirmelerden yararlanacağını ifade etmiştir. Ayrıca KGM'nin ürün kirliliğinden, özellikle bakım ve tamir sürecindeki zorluklar nedeniyle şikâyet ettiği, ortak ürün anlaşmaları ile rakip olan KİSAN, KIRAÇ, ŞA-RA, YİMTAŞ ve ANTAKYA GALVANİZ'in ihalelerde çok büyük oranda, AISICO ve TSL sürecinde geliştirilen ürünleri kullanmaya başlamasının ürün kirliliğini azalttığı ve böylece trafikte can ve mal güvenliğini artırdığı belirtilmiştir. Buna ilaveten, KGM ihalelerinde en çok istenen belge olan H1 W4 sınıfı çakımlı otokorkuluk ürünüde firmaların ağırlıklarının 16,5 kg/metre civarında iken, AISICO ve TSL projesi sonucunda H1 W4 sınıfını da kapsayan H1 W3 çakımlı otokorkuluğun ağırlığının (.....) kg/metre olarak gerçekleştiği, dolayısıyla %(.....) civarında bir ağırlık tasarrufu elde edilmiş olduğu böylelikle daha kaliteli ve hafif ürünler geliştirildiği ifade edilmiştir.

<sup>46</sup> KİSAN aynı yazıda ayrıca, kendilerinin o dönemdeki yabancı ortağı olan SAFEROAD ile ayrılma sürecinde olmaları ve SAFEROAD'un ürün kullanım lisansı verip vermeyeceğinin o dönem itibarıyla netleşmemiş olması sebebiyle ilerisi için hazırlıklı olmak adına ürün geliştirme sürecine dâhil olduklarını, sonrasında SAFEROAD'dan da ürün kullanım lisansı aldıklarını dolayısıyla ihalelerde kullanabilecekleri ürün alternatiflerinin genişlediğini ifade etmiştir.



- (405) Bu çerçevede ürün kalitesinin artmasından tüketicinin yarar sağlayacağı, dolayısıyla 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinin birinci fıkrasının (b) bendindeki koşulun sağlandığı kanaatine varılmaktadır.

**c) İlgili Piyasanın Önemli Bir Bölümünde Rekabetin Ortadan Kalkmaması**

- (406) Bu koşulun temelinde, piyasada etkin rekabetin bulunmadığı durumlarda, anlaşmadan beklenen ekonomik yararların gerçekleşmeyeceği veya anlaşmanın meydana getireceği yararların zararlardan fazla olmayacağı varsayımı yatmaktadır. Teşebbüslerin piyasadaki rekabet baskısından uzaklaşmaları, anlaşmadan beklenen ekonomik yararların gerçekleşmemesine yol açacaktır. Bu nedenledir ki, bu koşulun değerlendirmesi yapılırken ön plana çıkan nokta, pazarın yapısal özellikleri olmalıdır.
- (407) ŞA-RA tarafından gönderilen yazıda, bahse konu ürünlerin geliştirilmesi ile işbirliğinin sona ereceği, dört teşebbüsten her birinin geliştirilen ürünleri kendi tesislerinde kendi teknolojisini kullanarak üretecekleri, dolayısıyla üretim aşamasında her bir teşebbüsün üretim maliyetlerinin farklılaşacağı ve geliştirilen ürünlerin fiyatlarını diledikleri gibi belirleyebilecekleri, işbirliğinin bu hususta hiçbir kısıtlama getirmediği, benzer şekilde dört teşebbüsün 13 adet üründen dilediklerini diledikleri miktarda ve zamanda üretebilecekleri, bu hususlara yönelik olarak da işbirliğinin hiçbir sınırlama içermediği ifade edilmiştir. Yazıda ayrıca; ortaklaşa geliştirilen bu ürünlerin üçüncü kişilere kullandırılması konusunda hiçbir kısıtlama bulunmadığı, dileyen rakip teşebbüslerin ücretini ödeyerek geliştirilen ve dört teşebbüsün ortak malı olan bu ürünlerin üretimini yapabilecekleri, nitekim ANTAKYA GALVANİZ ile yapılan Üretim Lisans Sözleşmesi'nin bu çerçevede imzalanan bir sözleşme olduğu belirtilmiştir.
- (408) Bu konuda KİSAN, son yıllardaki ihalelere anılan sözleşmelerin konusunu oluşturan ortak geliştirilen ürünlerden ziyade büyük oranda SAFEROAD ürünleri ile katıldıklarını, sözleşmeler uyarınca teşebbüslerin ortak ürünlerin üretilmesi, piyasaya sunulması, ihale, dağıtım vb. süreçlerde tamamen bağımsız hareket ettiklerini ve aralarında herhangi bir koordinasyon bulunmadığını, kendilerinin ortak geliştirilen ürünlerin standartları ve harcanan bedel dışında, diğer teşebbüslerin üretim maliyetleri, ihale fiyatlamaları gibi rekabete ilişkin parametreler bakımından bir işbirliği veya bilgi akışının bulunmadığını, ortak geliştirilen ürünlerin kullanma zorunluluğunun olmadığını, projeye dâhil olan teşebbüsler de dahil olmak üzere tüm teşebbüslerin istediği ürünleri kullanma konusunda serbest olduğunu ve ANTAKYA GALVANİZ'e lisans verilerek piyasanın daha da rekabetçi olmasının sağlandığını ifade etmiştir. Ortak ürün anlaşmalarının herhangi bir rekabet etmeme veya münhasır kullanım hükmü içermediği, dolayısıyla, bu sözleşmeler kapsamında rekabetin kısıtlanmadığı, AISICO ve TSL projesi sonucunda pazardaki rekabetin arttığı belirtilmiştir.
- (409) Soruşturma kapsamında edinilen bilgilere göre, 2011 yılından itibaren ilgili mevzuat gereği alınması zorunlu kılınan CE belgesinin alınabilmesi için ürünün yurt dışında yetkili kuruluşlarca çarpışma testine tabi tutulması gerekmektedir. Türkiye'de söz konusu testi yapacak yetkili bir kuruluşun bulunmaması ve anılan testin yüksek maliyetli olması, kamu ihalelerinde CE belgesinin ihaleye giriş için bir kriter olarak aranması önem arz etmektedir. Öte yandan, KGM tarafından yapılan ihalelere katılmak için gerekli olan CE belgeleri nedeniyle ihalelere yalnızca ÇEPAŞ ve ALKA'nın katılabildiği iddiasına ilişkin 03.08.2011 tarih ve 11-44/959-312 sayılı Kurul kararında; CE belgesinin KGM'nin düzenlediği ihalelerde 2011 yılından itibaren istenmeye başlandığı, AB standartlarına uyum sağlamak için CE işaretinin tüm otokorkuluk sistemlerinde kullanılan malzemeler için arandığının anlaşıldığı, söz konusu belgelerin talep

edilmesinin, ihalelerde rekabetin sağlanması bakımından olumsuz etkileri bulunması durumunda dahi bu hususun 4054 sayılı Kanun kapsamında olmadığı ifade edilmiştir.

- (410) Bu bilgiler ışığında, ilgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmasının söz konusu olmadığı, dolayısıyla 4054 sayılı Kanun'un 5. Maddesinin birinci fıkrasının (c) bendindeki koşulun sağlandığı kanaatine ulaşılmıştır.

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

- (411) Rekabet hukuku bazı anlaşmalara, sağladıkları faydalar nedeniyle muafiyet tanımaktadır. Rekabetin kısıtlanmasına, tüketicinin yararı göz önüne alınarak izin verilmişse de, bu kısıtlamanın asgari düzeyde tutulması gerekmektedir. Buna göre, tüketicilere yansıtılan ekonomik gelişme veya iyileştirmenin elde edilmesinde, rekabeti daha az sınırlayan bir yöntem mevcut ise, söz konusu anlaşmanın muafiyet alması mümkün değildir. Diğer bir deyişle, sınırlayıcı hükümler olmaksızın veya bu hükümler yumuşatılarak anlaşmadan beklenen faydanın elde edilmesi mümkün ise, o takdirde bir anlaşmaya muafiyet verilmesi söz konusu olmayacaktır.
- (412) Kısaca "ölçülülük" ya da "denge" ilkesi olarak ifade edilebilecek olan bu prensibe göre, sınırlama, elde edilmek istenen olumlu amaca uygun ve o amacın elde edilmesi için gerekli olmalıdır. Teşebbüsler prensip olarak, anlaşma ile izledikleri ekonomik amaçların gerçekleştirilmesinde, rekabeti en az sınırlayıcı yöntemi tercih etmekle yükümlüdürler. Tespit edilen faydadan tüketicilerin de yararlandığı varsayımı ile sınırlamanın, bu faydaların elde edilmesi için gerekli ve hatta zorunlu olması gerekir. Bu nokta, söz konusu muafiyet değerlendirmesinde tartışılması elzem bir konumdur. KIRAÇ, İtalya'da yerleşik TUBOSIDER ile TUBOSIDER ürünlerinin Türkiye'de imalatı ve dağıtımını konusunda; KİSAN ise Almanya'da yerleşik SAFEROAD ile Megarail ve Safestar yol güvenlik sistemlerinin imalatı ve dağıtımını konusunda anlaşma imzalamışlardır.
- (413) Bu hususta, KIRAÇ, 19.11.2014 tarihinde TUBOSIDER ile ürün lisans paylaşımına yönelik "Genel İşbirliği ve Lisans Sözleşmesi" imzalamıştır. Buna göre, TUBOSIDER, sözleşme kapsamında gerekli standartlar, spesifikasyonlar, imalat çizimleri vb. gerekli bilgileri temin etmeyi (fikri mülkiyet) taahhüt etmektedir. Bu bilgi, KIRAÇ tarafından kullanılmak üzere ürünlerin planlaması, üretimi ve montajı için TS EN 1317 standardı ve ilgili ürünlerin kalite kontrol, imalat prosesleri ve montajı için know-how ve spesifikasyonlar ve Avrupa Uygunluk veya CE belgesinin muhafaza edilmesi ve ürünlerin TS EN 1317 standardına uygunluklarını kapsamaktadır. Bu çerçevede, TUBOSIDER'in, TS EN 1317'ye uygun olarak TUBOSIDER ürünleri ile ilgili tüm konuların onaylanması, incelenmesi ve belgelendirilmesi amacı ile yılda en az bir defa KIRAÇ'ın üretimini ve ürünlerini EN 1317 standardı ve yönetmeliklerine ve ISO 9001:2008 standardına uygun olarak inceleme ve denetleme hakkı bulunmaktadır.
- (414) Ayrıca soruşturma kapsamında, ALKA ile ÇEPAŞ arasında ortak ürün geliştirmeye yönelik çalışmalar yapıldığı ve bu kapsamda, ÇEPAŞ'ın ALKA'nın portföyünde yer alan iki otokorkuluk sistemi için üretim yapma yetkisi aldığı tespit edilmiştir. Bu konuda, ÇEPAŞ tarafından; ürün geliştirme çalışmalarına yönelik yüksek maliyetleri düşürebilmek adına 2017 yılı içerisinde ALKA ile ortak ürün geliştirme çalışmalarının yürütüldüğü ve neticede ALKA ile ortak bir ürün geliştirildiği, söz konusu ürünün adının "(.....)" olduğu, bu ürüne ilişkin ayrı bir lisans sözleşmesi imzalanmadığı, fakat ALKA ile çarpışma testi gibi ürün geliştirme maliyetlerinin ortaklaşa karşılandığı ve ilgili ürünün her iki şirketin de portföyünde yer aldığı belirtilmiştir. ÇEPAŞ, ALKA ile ortak bir ürün geliştirilmesi için çalışma yapılmasının çarpışma testi giderlerinin paylaşılması ve

maliyet tasarrufu elde edilmesi arayışından kaynaklandığını, ortak ürün geliştirme faaliyetleri kapsamında tarafların mühendislik çalışmaları ve personel giderlerinin karşılanan ortak maliyete dâhil edilmeyerek tarafların birbirinin araştırma geliştirme masraflarına ilişkin bilgi edinmesinin önlendiğini ifade etmiştir. Aynı yazıda, ÇEPAŞ, ALKA'nın portföyünde yer alan iki adet otokorkuluk sistemi için ALKA'dan üretim yapma yetkisi almış olmasına ilişkin olarak, ilgili ürünlerinin üretimi, arzı, kullanım yerleri vb. konularda herhangi bir sınırlama getirilmediğini belirtmiştir<sup>47</sup>.

- (415) KIRAÇ-TUBOSIDER sözleşmesine benzer yönde hükümleri KİSAN ile SAFEROAD arasında 28.09.2017 tarihinde aktedilen *"İmalat ve Dağıtım Lisans Anlaşması"*nda da görmek mümkündür. Zira, KİSAN bu konuda, anılan Sözleşme ile KİSAN'ın, tüm hakları SAFEROAD'a ait olan Megarail ve Safestar ürün ailelerini Türkiye'de kullanım hakkının devamını sağladığını ve *'(.....)'* otokorkuluk ihalelerinde büyük ölçüde SAFEROAD'un ürünlerini kullandıklarını ifade etmiştir.
- (416) Yatay İşbirliği Kılavuzu'nun 143. paragrafında yer alan *"Üretim anlaşmaları neticesinde yeni bir pazarın oluşması halinde, anlaşmanın rekabeti kısıtlayıcı etkilerinin ortaya çıkma olasılığı düşüktür. Örneğin teknik imkânsızlık nedeniyle, objektif kriterler çerçevesinde tarafların tek başlarına üretemeyecekleri yeni bir ürün veya hizmetin piyasaya sürülmesi söz konusu olduğu takdirde rekabetin kısıtlanma ihtimali düşüktür."* ifadeleri dikkate alındığında, objektif kriterler nedeniyle tarafların tek başlarına üretemeyecekleri ürünleri veya piyasaya sürülecek hizmetleri birlikte gerçekleştirmeleri durumunda anlaşmanın rekabeti kısıtlayıcı etki doğurma ihtimalinin düşük olacağı anlaşılmaktadır.
- (417) Bu noktada, 2013 yılında KGM'nin performansa dayalı otokorkuluk sistemine geçiş yaptığı, CE belgesinin alınması için yüksek maliyetli işlemlerin gerektiği (çarpışma testi), Türkiye'de bu performansa dayalı testin yapılabileceği bir test merkezinin bulunmadığı, her bir ürün grubu için yurtdışında test yaptırmanın maliyetli olduğu hususları önem arz etmektedir. Bu çerçevede incelenen sözleşmelerin teknik imkânların kısıtlı olması gibi nedenlerle teşebbüslerin tek başlarına ancak çok daha maliyetli bir şekilde yürütecekleri faaliyetleri gerçekleştirmek amacıyla başvurdukları anlaşmalar olduğu ve rekabetin (a) ve (b) bentlerindeki amaçların elde edilmesi için zorunlu olandan fazla sınırlanmadığı kanaatine ulaşılmıştır.
- (418) Açıklanan nedenlerle, KIRAÇ, YİMTAŞ, ŞA-RA ve KİSAN, İtalya'da yerleşik TSL ile 13 adet otokorkuluk sisteminin dizaynı, AISICO ile de anılan ürünlerin otokorkuluk çarpışma testi ve belgelendirilmesi, tip testlerinin yapılması ve "CE" belgelerinin temin edilmesi amacıyla 06.10.2016 tarihinde imzalanan sözleşmeye ve akabinde ANTALYA GALVANİZ ile aynı ürünler bakımından imzalanan Üretim Lisansı Sözleşmesi'ne 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesi çerçevesinde muafiyet tanınabileceği kanaatine varılmıştır.

---

<sup>47</sup> ÇEPAŞ, ALKA'nın portföyünde yer alan "AG04 H2 1,33 Çift" ve "AG03 H2 Köprü" olmak üzere iki otokorkuluk sistemi için de ALKA'dan üretim yapma yetkisi aldığını, bu yetki alımına ilişkin olarak da ayrı bir lisans sözleşmesi imzalanmadığını ifade edilmiştir.

## J. SONUÇ

- (419) 27.04.2017 tarih ve 17-14/208-M sayılı Kurul kararı uyarınca yürütülen soruşturma ile ilgili olarak düzenlenen Rapor'a ve Ek Görüş'e, toplanan delillere, yazılı savunmalara, sözlü savunma toplantısında yapılan açıklamalara ve incelenen dosya kapsamına göre; Alka San. İnş. ve Tic. A.Ş., Antakya Galvaniz Metal San. Tic. Ltd. Şti., Çelik Otokorkuluk ve Yol Güvenlik Sistemleri Derneği, Çepaş Galvaniz Demir Çelik Madencilik İnşaat Nakliye Tic. ve San. A.Ş., Kırac Galvaniz Telekomünikasyon Metal Makine İnşaat Elektrik San. ve Tic. A.Ş., Kisan İnşaat Mühendislik San. ve Tic. A.Ş., Şa-Ra Enerji İnşaat Tic. ve San. A.Ş. ve Yımtaş Mühendislik İnşaat Taah. Turz. Metal San. ve Tic. A.Ş.'nin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal etmediklerine, dolayısıyla adı geçen teşebbüs birliğine ve teşebbüslere idari para cezası uygulanmasına yer olmadığına OYÇOKLUĞU ile, gerekçeli kararın tebliğinden itibaren 60 gün içinde Ankara İdare Mahkemelerinde yargı yolu açık olmak üzere, karar verilmiştir.

### 22.11.2018 tarih, 18-44/702-344 sayılı Karara ilişkin karşı görüş

Rekabet Kurulu ilgili kararında, soruşturma konusu teşebbüslerin ve teşebbüs birliğinin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal etmediklerine, dolayısıyla ilgili teşebbüslere ve teşebbüs birliğine idari para cezası uygulanmasına yer olmadığına oyçokluğu ile karar vermiştir. Aşağıda yer alan gerekçelerle Kurul'un çoğunluk görüşüne katılmam mümkün olmamıştır.

İdareler 01.01.2011 tarihinden itibaren Avrupa Birliği müktesebatı gereğince otokorkuluk ihalelerinde CE belgesi istemeye başlamıştır. KGM ve diğer idareler 2013 yılından itibaren önceki sistem olan TLSP yerine performansa dayalı otokorkuluk sistemine geçmiş, bu doğrultuda otokorkuluk ihalelerinde istenen standartlarda değişiklik olmuş TS EN 1317 gibi standartlar aranmaya başlanmış, ilgili standartta çarpışma testlerinin ülke içinde yapılma imkanı bulunmadığından, söz konusu çarpışma testlerinin yurtdışında yaptırılmak zorunda kalınmıştır.

02.07.2014 tarihinde, ALKA, ÇEPAŞ, KİSAN, ŞA-RA, KIRAÇ VE YİMTAŞ tarafından TOD kurulmuş, 2016 yılında (.....) € gibi görece yüksek bir üyelik giriş bedeli ile ANTAKYA GALVANİZ de TOD üyesi olmuştur. KGM'in de teşviki ile standart ortak ürün geliştirilmesi amacıyla kurulan TOD, süreç içerisinde soruşturma konusu teşebbüslerin rekabeti kısıtlama amaç ya da etkisine dönük koordinasyon/işbirliği platformu haline gelmiştir. Bu kapsamda otokorkuluk ürün standardı oluşturulması ve ortak ürün geliştirilmesi çaba ve çalışmalarının yanında aşağıda yer verilen birçok hususta rekabeti kısıtlayıcı fonksiyon icra etmiştir.

Henüz ANTAKYA GALVANİZ'in TOD üyesi olmadığı bir dönemde (21.01.2015) ÇEPAŞ ve KIRAÇ'ın ANTAKYA GALVANİZ ile ürün paylaşımı konusunda birlikte çalışması diğer teşebbüsler tarafından eleştirilmiş ve kendilerine yapılan ANTAKYA GALVANİZ'in talebinin reddedildiği ifade edilerek, ANTAKYA GALVANİZ'in bu dönem itibarıyla mevcut TOD üyelerinin koordinasyonu pazar dışında tutulmaya çalışıldığı anlaşılmaktadır (Delil-1).

TOD, ortak ürün geliştirmek ve standardizasyon amacıyla kurulmuş olmakla birlikte, bu konudaki çalışma ve görüşmeleri hep üyeler, yani teşebbüslerin kendisi gerçekleştirmiş, bu hususta TOD bir sektör derneği gibi değil, üyelerine hizmet eden bir ortak girişim şirketi gibi hareket etmiş, bu hususta tüm üyelerin ortak hareket etmesinin gerekliliği vurgulanmıştır: "... Bu sürecin herhangi bir üyeyi dışarıda bırakarak ilerlemesinin ortak ürün projesinin sonlanması anlamına geleceğini görüştük. ... Bu birlikteliğin yarattığı sinerjinin sürmesi gerektiği ifade edildi ..." (Delil-5)

Görüşmelerin sıklığı ve içeriği ilgili teşebbüsler arasında yakın bir koordinasyon ve takip olduğunu göstermektedir: "... Önümüzdeki hafta (.....) gene gelecekler İstanbul'a, ve dun (.....) ifadesine göre rakip şirketlerle görüşmeler yapacaklar. Bunun içinde olmalı ve yönlendirmeliyiz." (Delil-6), "... Ray tipini A tipini istemekle hâklı olduğunu bu konu ile ilgili olarak zeyilname yapmayacağını ifade etti. (.....) konu ile ilgileneceğini söyledi. Yukarıda bahsedilen konu ile ilgili olarak ne yapacağımıza karar vermek için 27.08.2014 tarihinde saat: 14:00 de dernek merkezinde acil toplantı yapılması gerektiğini düşünüyorum. Katılımlarınızı bekliyorum. ..." (Delil-7).

TOD'un üyelerinin ortak ürün geliştirmek ve standardizasyon çalışmaları başarıya ulaşamamış, bunun üzerine ALKA'nın sahibi bulunduğu 16 adet otokorkuluk sisteminin çarpışma testlerinin kullanım haklarının, TOD'un kullanımına verilmesi için çalışma başlatılmış ve bu konuda taslak bir sözleşme hazırlanmıştır (Delil-12). ALKA'nın söz konusu hakları alt lisanslama benzeri bir yöntemle diğer teşebbüslere kendisi kullandırabilecekken, söz konusu hakkın tamamen elden çıkarılarak TOD'a devredilmesi ve buradan TOD üyelerince ortak kullanılması, ortak ürün geliştirme ya da teknik anlamda yatay işbirliği olarak değil, 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesine aykırı anlaşma olarak nitelenmelidir. Netice itibarıyla yurt dışı faaliyetlere ilişkin kısıtlamayı ALKA kabul etmeyince söz konusu girişim de başarıya ulaşamamış olup, bu husus dahi girişimin ALKA ve rakipleriyle rekabet avantaj ve ilişkisini ortaya koymaktadır.

Yukarıda yer verilen girişimin başarıya ulaşamaması sonucunda, TOD üyelerinden ALKA sahip olduğu haklarla faaliyetine devam etmiş, diğer TOD üyeleri olan KİSAN, KIRAÇ, YİMTAŞ VE ŞA-RA 6 Ekim 2016 tarihinde AISICO ve TSL ile 13 adet otokorkuluk sistemi için işbirliği sözleşmesi imzalamış, 22 Ağustos 2017'de ANTAKYA GALVANİZ de lisans sözleşmesi imzalamak suretiyle bu oluşuma katılmıştır.

TOD üyelerinin rekabete hassas bilgiler olarak kabul edilen kapasite ön raporlarını aralarında paylaştıkları tespit edilmiştir (Delil-82).

Otokorkuluk ihalelerinin büyük kısmına TOD üyelerinin katıldığı ve kazandığı, dolayısıyla TOD üyelerinin sektör hakimiyetinin ilgili dönemde % (.....)'lar mertebesinde oldukça yüksek olduğu, son dönemlerde TOD üyelerinin artan oranda ihalelere ortak girişim şeklinde birlikte katıldıkları Gerekçeli Kararın 255. v.d. paragraflarından anlaşılmaktadır.

Maliyetin önemli bir kısmının çelik gibi ortak giderlerden oluştuğu, ortak ürün ve çarpışma testleri kullanıldığı, pazarın şeffaflığı yüksek oligopol bir pazar olduğu, TOD üyelerinin pazarın büyük kısmına hakim oldukları ve aralarında kapasite ön raporları da dahil olmak üzere sık toplantılarla bilgi değişiminde ve görüşmelerde buldukları, son dönemlerde artan bir şekilde ihalelere ortak girişim şeklinde birlikte girdikleri dikkate alındığında, oluşumun meydana getirdiği rekabet kısıtlamaları daha iyi anlaşılacaktır. Dolayısıyla bu tablo karşısında rekabetin nasıl, ne şekilde ve nerede olacağı konusunda endişeye düşülmektedir.

Yatay işbirliği anlaşmaları, özellikle, birbirini tamamlayıcı faaliyet, beceri veya varlıkları bir araya getirdiği zaman önemli ekonomik faydalar ortaya çıkarabilmekte, risk paylaşmak, maliyet tasarrufu yapmak, yatırımları artırmak, know-how havuzu oluşturmak, ürün kalitesi ile ürün çeşitliliğini artırmak ve daha hızlı yenilik yapmak için bir araç olabilmektedir (Yatay İşbirliği Anlaşmaları Hakkında Kılavuz 3. paragraf).

Öte yandan, yatay işbirliği anlaşmaları tarafların, fiyat, üretim, dağıtım veya arz miktarlarını belirlemek üzere anlaşması ya da işbirliğinin, tarafların pazar gücü elde etmesi ve böylelikle, fiyat, üretim miktarı, ürün kalitesi, ürün çeşitliliği ya da inovasyon bakımından pazarda olumsuz etkilerin ortaya çıkmasına yol açarak çeşitli rekabet sorunlarına da yol açabilmektedir (Kılavuz 4. paragraf).

Yatay işbirliği anlaşmalarıyla ortaya çıkabilecek yararlar kabul edilmekle birlikte, rekabet üzerindeki olumsuz etkiler ile rekabeti artırıcı etkilerin birlikte dikkate alınarak dengeli bir değerlendirme yapılması gerekmektedir. Bu bakımdan değerlendirildiğinde Karar'da da belirtildiği üzere pazar payı eşliğini aştığından, söz konusu anlaşma ve işbirliğinin ilgili grup muafiyeti tebliğinden yararlanma imkanı bulunmamaktadır.

Bireysel muafiyet açısından yapılacak değerlendirmede ise; söz konusu işbirliği ve anlaşmanın büyük ölçüde ilgili teşebbüslere fayda sağlayacağı, rekabet kısıtlaması karşısında tüketicilere ne gibi yarar sağlayacağıнын yeterince ortaya konulmadığı, ilgili teşebbüslerin pazar payları ve ürün pazardaki etkinlikleri düşünüldüğünde, pazarın önemli bir kısmında rekabet ortadan kalkacağı, işbirliği konusu ürün ve hizmetten sadece TOD üyelerinin yararlanacağı, TOD üyeliği için girişin kolay olmadığı da düşünüldüğünde, rakipler açısından giriş engeli oluşturacağı, bu bakımdan söz konusu işbirliği ve anlaşmanın bireysel muafiyet de alamayacağı düşünülmektedir.

Nitekim Soruşturma Heyeti de TOD'un kuruluşundan kısa bir süre sonra, sektör genelinde ortak ürün geliştirilmesi amacından uzaklaşarak, üye teşebbüslerin ticari faaliyetlerinin koordinasyonunu sağlayan bir platforma dönüştüğü ve üyeler arasında



çeşitli anlaşmaların imzalanmasına zemin hazırladığı tespit ve düşüncesiyle TOD ve TOD üyelerinin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal ettiklerinden bahisle aynı Kanun'un 16. maddesi gereğince idari para cezası uygulanması gerektiği kanaatine varmıştır.

Yukarıda yer alan gerekçelerde TOD ve TOD üyesi teşebbüslerin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal ettikleri düşüncesiyle Kurul'un çoğunluk görüşüne katılmam mümkün olmamıştır.

**Hasan Hüseyin ÜNLÜ**  
**Kurul Üyesi**

**Rekabet Kurulunun 22.11.2018 Tarih ve 18-44/702-344 Sayılı Kararına İlişkin  
Karşı Oy Gerekçesi**

Kurulumuz 22.11.2018 tarih ve 18-44/702-344 sayılı toplantısında; Çelik Otokorkuluk ve Yol Güvenlik sistemleri Derneği ile anılan Dernek üyesi teşebbüslerin ve bazı iştiraklerinin ihalelere danışıklı teklif vermek ve fiyat belirlemek suretiyle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal ettiği iddiasına ilişkin yürütülen soruşturma ile ilgili olarak; adı geçen teşebbüs birliği ve teşebbüslerin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal etmediklerine ve bu sebeple idari para cezası uygulanmasına yer olmadığına OYÇOKLUĞU ile karar verilmiştir.

Aşağıda ayrıntıları sunulan gerekçelerle Kurulumuzun mezkûr kararına katılmamız mümkün olmamıştır.

Çelik Otokorkuluk Yol Güvenlik Sistemleri Derneği 5253 sayılı Dernekler Kanunu çerçevesinde (TOD) çelik otokorkuluk sektöründe sorunların önüne geçmek, kaliteyi artırmak için ortak ürün geliştirme amaçlı kurulmuş bir dernektir. Anılan mevzuata göre tüm gerçek veya tüzel kişilere önceden izin almaya gerek olmadan tanınmış bir haktır. Bununla birlikte aynı pazarda faaliyet gösteren teşebbüsler arasında kurulan dernek veya meslek örgütlerinin, üyelerin arasındaki koordinasyonu artırması, rekabeti kısıtlayabilecek bilgi değişimleri için platform oluşturması, ürün geliştirme/ortak AR&GE çalışması yapma vb. uygulamalarla rekabetten elde edilebilecek gelişimi ve katkıyı azaltması gibi durumlarda piyasalardaki rekabet üzerinde negatif etkileri olabileceği otoritelerin kabul ettiği bir durumdur. Bu etkiler incelenen piyasanın yapısına göre ağırlaşabilmekte veya daha az endişe yaratıcı olabilmektedir. Bunun içindir ki teşebbüslerin bu konuya dikkatlerini çekme amacıyla, 4054 sayılı Kanun'da ayrıca "teşebbüs birliklerinin kararları" ifadesi anlaşma ve uyumlu eylemin yanında zikredilmiştir.

Özellikle belirtmek gerekir ki yukarıda açılan amaçlarla 02 Temmuz 2014 tarihinde kurulan dernekte, Delil -69 dan anlaşılacağı üzere KGM Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığının 05.05.2017 tarihli yazısı ile TOD'dan görüş istediği ve üyelerin bir taslak yazı hazırladıkları anlaşılmaktadır. Başkanlığa gönderilmek üzere hazırlanan yazının taslak halinde KGM'nin talebi doğrultusunda güvenli-ortak ürün geliştirme çalışmalarının uzun süredir devam etmekte olduğu, ancak yapılan bu çalışmalarda ortak bir görüş oluşturabilecek seviyeye gelinemediği, çalışmaların devam ettiği belirtilmiş olup, hâlihazırda ortak bir ürün geliştirilemediği aşikârdır.

Deli1-9' da yer verilen yazışmada şu ifadeler rastlanılmıştır: "Derneğimizi tanıtmak ve 2017 yılı birim fiyatları kapsamında görüşme yapmak amacıyla; 5 Ocak 2017 perşembe günü saat 11:00'da (.....) ile görüşme yapılacaktır. Yönetim Kurulu Üyelerimizin bilgilerine sunulur. Saygılarımla..."

Her ne kadar Dernek tarafından gerçekleştirilen toplantı, nihai karar mercii olan idare ile yapılıyor olsa da, yukarıdaki yazışma ihale fiyatlarını birebir etkileyebilecek, yaklaşık maliyetleri ve rakiplerin maliyetlerini şeffaflaştırarak idarenin her bir teşebbüs ile birebir görüşmesi gereken birim fiyat tahminlerini / önerilerini dernek bünyesinde bir arada tartışmalarına yol açabileceği ve bu yönde bir gerçekleşmenin pazardaki rekabet ortamını olumsuz yönde etkileyeceği düşünülmektedir.

Yine Delil-82 deki e-postanın devamında "(.....) tarafından aynı alıcı (ek olarak (.....) adresi bulunmaktadır) ve bilgi kısmını içerecek şekilde 31.03.2016 tarihli ve "TOD Üyeleri Kapasite ön Raporları ve Üye Ziyaretleri" konulu aşağıdaki e-posta gönderilmiştir

*"Değerli Komite Üyeleri,*

*11 Mart tarihinde yaptığımız toplantıda almış olduğumuz kararlar uyarınca her firma kendi kapasite ön raporlarını hazırlayıp\_gönderecekti.*

*Kapasite ön raporları Çepaş, Kırac, Şa-Ra, Yimtaş firmalarından gelmiş olup, Alka ve Saferoad-Kisan'dan gelmemiştir. Konuyla ilgili olarak; Alka'dan (.....) görüşülmüştür. Kapasite ön rapor istenilmiş, ziyaret için randevu talep edilmiştir. Kisan'dan (.....) görüşülmüş izinde olduğu için (.....) yönlendirmiştir. Konu (.....) görüşülmüş olup kendilerinden kapasite ön raporu talep edilmiştir.*

*Ziyarete öncelikle Alka sonrasına Kisan ve Yimtaş firmaları planlandığı için programa devam edilememektedir.*

*Bugüne kadar gelmiş olan ön raporlar ekte verilmiştir. Konuyu görüşlerinize sunarım. İyi Çalışmalar"*

Bu ve benzeri bilgi belgelerden anlaşılacağı üzere TOD üyelerince gerçekleştirilen stratejik bilgi değişimi ve işbirlikleri, kapasite ön raporlarını paylaşması, idare ile her bir teşebbüsün birebir görüşmesi gereken birim fiyat tahminlerinin TOD çatısı altında tartışıldıktan sonra topluca idare ile görüşülmesi, hususları dikkate alındığında rakipleri bir araya getiren ve stratejik bilgi değişimine olanak sağlayan yatay işbirliklerinin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal ettiği kanaati hâsıl olmuştur

Dosya içerisinde elde edilen tüm bilgi ve belgelerden anlaşılacağı üzere TOD'un ortak ürün geliştirme amacından uzaklaşarak üye teşebbüslerin ticari faaliyetlerinin koordinasyonunu sağlayan bir platforma dönüşerek rekabeti bozucu etkiler doğurması göz önüne alındığında adı geçen teşebbüs birliği hakkında 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal ettiği ve idari para cezası uygulanması gerektiği kanaatimizle çoğunluk görüşüne katılmamız mümkün olmamıştır.

**Mehmet AYAN**  
**Kurul Üyesi**

**Şükran KODALAK**  
**Kurul Üyesi**