

# Otomotiv Sektör Raporu

2025

Av. Arb. Alper Uzun  
Av. Rüştü Mert Kaşka  
Av. Abdullah Bozdaş  
Av. Yiğit Alp Aslan  
Av. Mert Kaan Gümüş

Görsel: netcarshow.com

## Genel Bakış

2025 yılı, Türkiye otomotiv sektörü bakımından yalnızca satış adetlerinin arttığı bir dönem değil; vergisel tercihler, teknik mevzuat, ithalat politikaları ve tüketici eğilimlerinin aynı anda yeniden şekillendiği çok katmanlı bir dönüşüm yılı olmuştur. Sektör, bir yandan yüksek enflasyon, finansman maliyetleri, kur oynaklığı ve dış pazarlardaki belirsizlikler gibi klasik makroekonomik baskılar altında faaliyet göstermiş; diğer yandan elektrikli araçlara yönelen talep, yeni nesil mobilite politikaları ve kamu otoritelerinin artan düzenleme refleksi nedeniyle daha karmaşık bir hukuki ve ticari zeminde konumlanmak zorunda kalmıştır. Bu yönüyle 2025, otomotiv sektörü açısından salt büyüme verileriyle açıklanamayacak; yapısal dönüşümün belirginleştiği bir eşik yıl olarak değerlendirilmelidir.

Öte yandan 2025 yılı sonunda Türkiye otomobil ve hafif ticari araç pazarı, bir önceki yıla göre %10,49 oranında artarak 1.368.400 adede ulaşmış; böylece son yıllarda devam eden büyüme eğilimi korunmakla kalmamış, pazar yeni bir tarih seviyeye taşınmıştır. Toplam satışların 1.084.496 adedini otomobiller, 283.904 adedini ise hafif ticari araçlar oluşturmuştur.<sup>[1]</sup> Bu tablo, iç talebin yıl boyunca güçlü kaldığını ve otomotiv sektörünün, ekonomik belirsizliklere ve tüketicilerin otomobil ve hafif ticari araç satın alımında kullanacağı kredilere ilişkin limitlerde 2022 yılından beri enflasyon uyarınca bir düzenleme yapılmamasına rağmen, tüketici nezdinde önemini muhafaza ettiğini göstermektedir. Bununla birlikte, söz konusu büyüme yalnızca talep yönlü bir başarı olarak okunmamalıdır. Aynı dönemde kamu maliyesi bakımından da otomotiv sektörünün ağırlığı artmış,

2025 yılında otomotivden tahsil edilen ÖTV tutarı yaklaşık 788 milyar TL seviyesine ulaşmıştır.

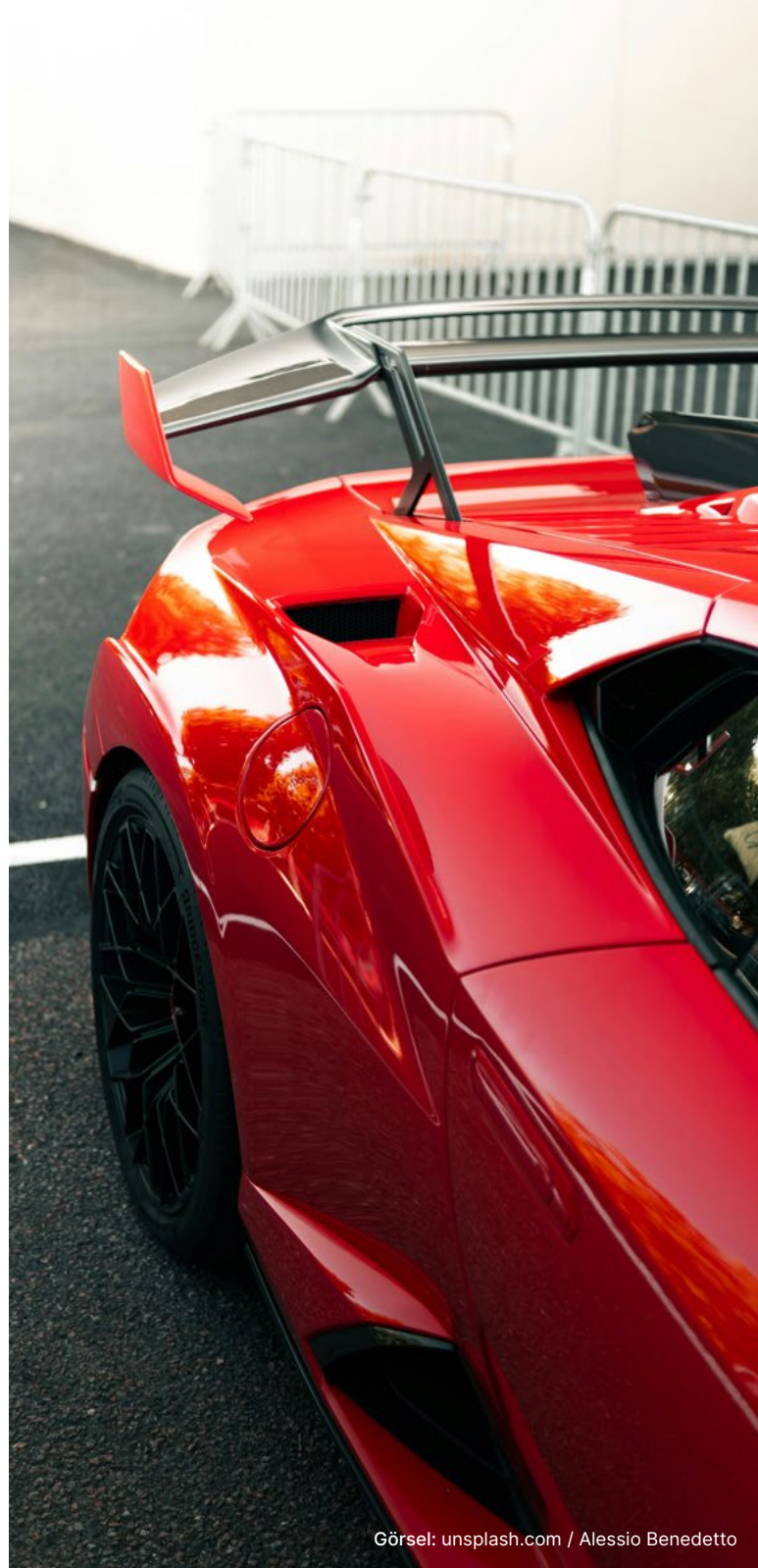
2025 yılının öne çıkan unsurlarından biri, pazarın kompozisyonunda gözlenen dönüşümdür. Otomobil satışlarında SUV gövde tipinin %61,9 pay ile açık ara baskın konuma yerleşmesi, tüketici tercihlerindeki değişimin artık geçici bir eğilim olmaktan çıktığını ortaya koymaktadır. Bunun yanında hem vergisel avantajları hem de araç yürütme bedelinin içten yanmalı motorlu araçlara göre görece düşüklüğü nedeniyle elektrifikasyon eğilimi de belirgin biçimde güçlenmiştir. ODMD verilerine göre 2025 yılında otomobil satışları içinde benzinli araçlar %47 pay alırken, şarj edilebilir elektrikli motorlu (hibrit) araçlar %27,2, elektrikli araçlar ise %17,7 paya ulaşmıştır. Bu görünüm, içten yanmalı motorların halen ağırlığını koruduğunu, ancak pazarın artık elektrikli ve hibrit teknolojiler lehine kalıcı biçimde yeniden dengelenmeye başladığını göstermektedir. Bu gelişmenin, yalnızca tüketici tercihlerinin değil; vergi politikalarının, model çeşitliliğinin, şarj altyapısının ve distribütör stratejilerinin birlikte değerlendirilmesini gerekli kıldığı şüphesizdir.

Bununla birlikte, 2025 yılı otomotiv sektörü bakımından yalnızca pazar büyüklüğü ve ürün dönüşümü ile değil, düzenleyici müdahalelerin kapsamı ve yoğunluğu ile de dikkat çekmiştir. Yıl içinde araçların imal, tadil ve montaj süreçlerine, piyasa gözetimi ve denetimine, sürücü destek sistemlerine, taşıma faaliyetlerine ve ithalat denetimine ilişkin çok sayıda düzenleme yürürlüğe girmiş; ayrıca ÖTV sistemine ilişkin önemli

kanuni değişiklikler ile ithal otomobillere yönelik ek mali yükümlülükler sektörün maliyet yapısını ve rekabet koşullarını doğrudan etkileyen başlıca gelişmeler arasında yer almıştır. Rekabet hukuku ve tüketici hukuku bakımından da sektör, 2025 yılında daha yakından izlenmiştir. Özellikle Stellantis/Tofaş işlemine verilen koşullu izin ile elektrikli araç reklamlarına ilişkin idari denetimler, otomotiv sektöründe yalnızca teknik ve ticari değil, aynı zamanda uyum ve yönetim boyutunun da belirgin biçimde ağırlaştığını göstermektedir.

Diğer taraftan, sektörün tüm alt bileşenleri aynı ölçüde olumlu bir performans sergilememiştir. Araç kiralama sektöründe filo büyüklüğünün yaklaşık %7,6 oranında gerilemesi, finansman maliyetleri ve krediye erişim koşullarının belirli alt segmentlerde baskı oluşturmaya devam ettiğini göstermektedir. Dolayısıyla 2025 yılına ilişkin genel tablo, tek yönlü bir iyimserlikten ziyade; güçlü iç talep, artan vergi yükü, hızlanan teknolojik dönüşüm ve sıkılaştıran düzenleyici çerçevenin birlikte şekillendirdiği karmaşık bir dengeyi yansıtmaktadır.

Bu çerçevede, 2025 yılı otomotiv sektörü bakımından, bir taraftan rekor pazar büyüklüğünün ve ürün çeşitlenmesinin öne çıktığı; diğer taraftan vergisel yük, teknik uyum, ithalat politikaları ve düzenleyici denetimlerin sektör oyuncularını üzerindeki etkisinin daha görünür hâle geldiği bir yıl olarak kayda geçmiştir. Aşağıda, 2025 yılı boyunca sektörü etkileyen başlıca mevzuat değişiklikleri, idari uygulamalar, yargısal ve kurumsal gelişmeler ile pazar verileri bu bütünlük içinde ele alınacaktır.



Görsel: unsplash.com / Alessio Benedetto

# 2025 Yılındaki Önemli Mevzuat Değişiklikleri

## Araçların İmal, Tadil ve Montaj Onayı Hakkında Değişiklikler

18.02.2025 tarihli ve 32817 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Araçların İmal, Tadil ve Montajı Hakkında Yönetmelik’te Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik ile özel güvenlik donanımlı toplu taşıma araçları için araç tadilatına dair 19’uncu madde yürürlükten kaldırıldı. Diğer yandan araçların Yönetmelik hükümlerine uygun olduğuna dair verilen onay kapsamında düzenlenecek raporda değişiklikler yapıldı. Bu kapsamda, onay kuruluşu veya onay kuruluşunun görevlendirdiği kuruluşça montajın uygunluğu kontrol edildikten sonra Yönetmeliğin ekinde yer alan montaj uygunluk raporunun düzenleneceği belirtildi.

Bu kapsamda Yönetmelik eklerinde de bazı değişiklikler yapıldı. Yapılan bu değişiklikler ile montaj uygunluk raporu ve montaja uygun cihaz raporunun onay kuruluşu veya onun yetkilendirdiği kuruluşlarca düzenleneceği, seri montaj uygunluk raporunun ise belge sahibi firma tarafından hazırlanacağı belirtildi. İncelemelerin kontrol formlarına göre yapılması, belge şablonları ve formların ilgili internet sitesinde yayımlanması düzenlendi. M1, M2 ve M3 kategorisi araçlara araç takip sistemi, kamera sistemi, görüntü kayıt cihazı ve acil durum butonu montajına dair ayrıntılı teknik şartlar belirlendi, bu cihazların uygunluğu çeşitli belgelerle tevsik edilmesi düzenlendi.

## Motorlu Araçların Piyasa Gözetimi ve Denetimi

13.03.2025 tarihli ve 32840 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren Araç, Sistem, Aksam ve Ayrı Teknik Ünitelerin Piyasa Gözetimi ve Denetimine İlişkin İdari Şartlar Hakkında Yönetmelik (AB/2022/163) ile motorlu araçlara ilişkin piyasa gözetimi ve denetim faaliyetlerine yönelik idari çerçeve ayrıntılı şekilde tanımlandı. Denetim kapsamının, önceki yıl Türkiye’de tescil edilen araç sayısı, marka bazlı şikâyet oranları ve risk analizlerine göre belirleneceği düzenlendi. Piyasa denetim otoriteleri tarafından her yıl ve her iki yılda bir olmak üzere raporlama yapılması zorunlu hale getirilerek

raporların içeriği tanımlanan formatlara göre standardize edildi.

Üreticilerden istenebilecek bilgi ve belgeler artırılarak emisyon değerleri, yardımcı emisyon stratejileri, test koşulları, uygunluk belgeleri ve teknik veri setleri gibi ayrıntılı teknik dokümantasyonun paylaşımı zorunlu kılındı. Ayrıca, üçüncü taraf test kuruluşlarının da denetim süreçlerine katılımı teşvik edilerek bu kuruluşların akreditasyon şartları netleştirildi ve tarafsızlık, gizlilik ve test yeterliliği gibi hususlara ilişkin kriterler belirtildi.



Görsel: unsplash.com / Jonas Leupe

## Sürücü Destek Sistemleri Hakkında Değişiklikler

14.03.2025 tarihli ve 32841 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren Akıllı Hız Destek Sistemi, Sürücü Dalgınlık ve Dikkat Uyarı Sistemi, Olay Veri Kaydedicisi, Alkol Kilidi Kurulum Ön Hazırlığı ve Gelişmiş Sürücü Dikkat Dağınlığı Uyarı Sisteminin Tip Onayına İlişkin İdari Şartlar Hakkında Yönetmelik (AB/2024/1721) ile M ve N kategorisindeki motorlu araçlarda yer alması öngörülen beş farklı güvenlik donanımına ilişkin idari tip onay süreçleri tanımladı. Bu sistemlerin her biri için, tip onay başvurularında kullanılacak bilgi dokümanları ile yetkili otoriteler tarafından düzenlenecek onay belgelerine dair şablonlar ayrı ayrı düzenlendi.

Bu kapsamda; akıllı hız destek sistemi, sürücü dalgınlık ve dikkat uyarı sistemi, olay veri kaydedicisi, alkol kilidi kurulum ön hazırlığı ve gelişmiş sürücü dikkat dağınlığı uyarı sistemlerinin hem araçta entegre sistem olarak hem de ayrı teknik ünite olarak tip onay sürecine tabi olabileceğini öngördü. Söz konusu sistemlerin teknik belgeleri, sınıflandırılması, performans değerlendirmeleri ve idari kayıtları için Avrupa Birliği uyumlu ortak dokümantasyon standardı getirildi.

## Karayolu Taşıma Yönetmeliği'ndeki Değişiklikler

15.05.2025 tarihli ve 32901 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik'te dağıtım işletmeciliği tanımı çıkarılırken kurye, kurye gönderisi ve kurye işletmecisi tanımları mevzuata dahil edildi.

Kurye işletmecilerinin yükümlülükleri detaylı bir şekilde düzenlenirken yetki belgesi alma ve yenileme kriterleri ile taşıtlarda aranan şartlarda değişikliğe gidildi.

Bu kapsamda ticari veya hususi amaçla il içinde veya farklı illerin birbirine komşu ilçeleri arasında kurye işletmeciliği yapacak gerçek ve tüzel kişilere verilen P yetki belgesinin niteliklerinde düzenleme yapıldı. Yeni düzenleme uyarınca P1 yetki belgesi için başvuruların en az, 5 adet özmal motorlu taşıta sahip olmaları ve 100.000 Türk lirası sermaye veya iş-

letme sermayesine sahip olmaları şartı aranırken, P2 yetki belgesi için başvuranların en az, 30 adet özmal motorlu taşıta sahip olmaları ve 500.000 Türk lirası sermaye veya işletme sermayesine sahip olmaları şartı öngörüldü. Tüzel kişiliği haiz P1 yetki belgesi sahiplerinin en az birer adet orta düzey yönetici türü mesleki yeterlilik belgesine sahip olmaları veya bu nitelikleri haiz kişiyi istihdam etmeleri zorunlu kılındı.

Ayrıca ticari amaçla yurtiçi servis taşımacılığı yapacak gerçek ve tüzel kişilere S yetki belgesi verilmesi düzenlendi. S yetki belgesi için başvuranların en az, 1 adet özmal otobüsle asgari kapasiteye, tüzel kişilerin 100.000 Türk Lirası sermaye veya işletme sermayesine, servis hizmeti dair sözleşmeye sahip olma şartı getirildi.

## Özel Tüketim Vergisinde Yer Alan Değişiklikler

24.07.2025 tarihli ve 32965 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Türk Parasının Kıymetini Koruma Hakkında Kanun İle Bazı Kanunlarda Ve 635 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname'de Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun uyarınca Kanun'un II sayılı listesindeki mallar için oranlar ile bu oranlara esas ÖTV matrahlarının alt ve üst sınırlarını 3 katına kadar

artırmaya, sifıra kadar indirmeye, bu sınırlar içinde kalmak şartıyla binek otomobiller ve esas itibarıyla insan taşımak üzere imal edilmiş steysin vagon ve yarış arabaları dahil diğer motorlu taşıtların motor silindir hacmi, menzilleri ve batarya kapasiteleri için de farklı oranlar belirlemeye Cumhurbaşkanı yetkili kılındı.<sup>[2]</sup>

## İthal Otomobillere İlişkin Ek Mali Yükümlülükler

22.09.2025 tarihli ve 33025 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Cumhurbaşkanı Kararları ile otomobil ithalatına ilişkin ek mali yükümlülükler getirildi. İlgili Cumhurbaşkanı Kararları uyarınca, ABD’den ithal edilen ve otomobillerin de dahil olduğu bazı ürünler hakkındaki vergiler kaldırılırken, Çin, Japonya, Güney Afrika gibi ülkelerden ithal edilecek otomobillere ek gümrük vergileri konuldu.

Ticaret Bakanlığı tarafından yapılan yazılı açıklamada, küresel ticaretteki gelişmeler ve artan korumacılık eğilimleri çerçevesinde “otomotiv sektöründe yerli üretimi ve ihracatı destekleyici yeni adımların” sürdürüleceği vurgulandı. Ayrıca, her bir otomobil başına ithalat tutarına göre yüzde oran veya maktu bir ilave vergi uygulanacağı ve bunlardan hangisi yüksekse onun esas alınacağı belirtildi.<sup>[3]</sup>

## Araç Parçalarının İthalat Denetimi Tebliği

Araçların İmal, Tadil ve Montajı Hakkında Yönetmelik’te Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik 12.10.2024 tarihli ve 32690 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girdi. Değişiklik kapsamında Tarım ve Orman Araçlarının Tip

Onayı ve Piyasa Gözetimi ve Denetimi Hakkında Yönetmelik kapsamındaki küçük seri tip onay başvurularında, bu onayların son imal tarihi ile tescil süresi 31.12.2024 tarihine kadar uzatıldı.

## Karayolu Taşıt Araçlarının İthalat Denetimi Tebliği (Ürün Güvenliği ve Denetimi: 2026/31)

131.12.2025 tarihli ve 33124 (4. Mükerrer) sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Karayolu Taşıt Araçlarının İthalat Denetimi Tebliği (Ürün Güvenliği ve Denetimi: 2026/31) ile karayolu araçlarının ithalatında uygunluk denetimine ilişkin düzenlemeler getirildi. Buna göre, karayolu taşıt araçlarının ithalatında Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından

veya yetkilendirilmiş kuruluşça düzenlenen Uygunluk Yazısı aranacak araç türleri ve gümrük tarife pozisyonlarının (GTP) kapsamı yeniden düzenlendi. Bu kapsamda Tebliğ’de belirtilen GTP’lere giren araçların serbest dolaşıma girişinde Uygunluk Yazısının gümrük idarelerine ibrazı zorunlu kılındı.

## Bir AB Mevzuatı: Otomotiv Paketi

Avrupa Birliği, 16 Aralık 2025 tarihinde otomotiv sektörünü doğrudan etkileyen kapsamlı bir politika paketi açıklamıştır<sup>[4]</sup>. AB Döngüsel ve Sürdürülebilir Sanayi Politikaları çerçevesinde hazırlanan bu paket, otomotiv sektöründe rekabetçiliği artırmayı, sürdürülebilirliği teşvik etmeyi ve Avrupa'nın küresel otomotiv pazarındaki konumunu güçlendirmeyi hedeflemektedir.

Otomotiv Paketi'nin temel unsurları şunlardır:

- 1. Elektrikli Araç Geçişinin Hızlandırılması:** AB, 2035 yılına kadar yeni içten yanmalı motorlu araçların satışının yasaklanması hedefini teyit etmiş ve bu geçiş sürecini destekleyecek yeni teşvik mekanizmaları öngörmüştür.
- 2. Şarj Altyapısının Genişletilmesi:** Üye ülkelerin elektrikli araç şarj istasyonlarını artırması için somut hedefler belirlenmiş ve bu altyapı yatırımlarına AB fonlarından destek sağlanacağı açıklanmıştır.

- 3. Batarya Üretimi ve Geri Dönüşümü:** Avrupa'da batarya üretim kapasitesinin artırılması ve kullanılmış bataryaların geri dönüşümü için döngüsel ekonomi ilkelerine uygun düzenlemeler getirilmiştir.
- 4. Rekabetçilik ve Yenilikçilik:** Otomotiv sektöründe Ar-Ge yatırımlarının teşvik edilmesi, dijital dönüşümün hızlandırılması ve otonom araç teknolojilerinin geliştirilmesi için destek programları öngörülmüştür.
- 5. Tedarik Zinciri Güvenliği:** Kritik hammaddelerde dışa bağımlılığın azaltılması ve stratejik ortaklıkların geliştirilmesi hedeflenmiştir.

Bu düzenlemeler, Türkiye otomotiv sektörü için hem fırsatlar hem de zorluklar yaratmaktadır. AB'ye ihracat yapan Türk üreticilerin bu yeni standartlara uyum sağlaması gerekirken, elektrikli araç teknolojilerinde yatırım yapma ve yeşil dönüşümü hızlandırma ihtiyacı ortaya çıkmaktadır.



## Güncel Rekabet Kurulu Kararları

Geçtiğimiz yıllarda olduğu gibi 2025 yılı özelinde de Rekabet Kurulu'nun ("Kurul") otomotiv sektöründeki önemli gelişmelerini özetlemekteyiz. Kurul'un otomotiv sektöründeki önemli gelişmeler şu şekildedir:

|                      |  |   |
|----------------------|--|---|
| Birleşme ve Devralma | <b>Stellantis / Tofaş Nihai İnceleme Kararı</b> <sup>[5]</sup> | <p>Kurul nihai incelemeye almış olduğu Stellantis N.V.'ye ("Stellantis") ait olan Stellantis Otomotiv Pazarlama A.Ş.'nin, Stellantis ve Koç Holding A.Ş.'nin ortak kontrolünde bulunan TOFAŞ Türk Otomobil A.Ş. tarafından devralınması işlemine koşullu olarak izin verdi.</p> <p>Kurul, rakip konumda bulunan teşebbüslerin otomotiv sektöründeki güçlü pazar payı ve işlem sonrasında değişecek pazar yapısının rekabetçi endişeler taşıyabileceğini değerlendirerek işlemin ancak belirli taahhütler çerçevesinde gerçekleştirilmesine izin vermiştir.</p> <p>Teşebbüsler tarafından sunulan ilk taahhütler yetersiz bulunduğundan, ek taahhütler sunulmuştur. Ek taahhütler kapsamında Fiat/Fiat Professional, Ford ve Stellantis TR markalarının ayrı tesislerde satışa sunulması, tesisler arasında belirli bir mesafe bulunması ve her marka için ayrı sözleşme düzenlenmesi gibi davranışsal taahhütlere ek olarak Koç Ailesi üyelerinin Tofaş ve Ford Otosan yönetim kurullarında eşzamanlı olarak yer alması gibi yapısal taahhütler de yer almaktadır.</p> <p>Ek taahhütlerle birlikte genişleyen taahhüt paketinin, işlemin yaratacağı rekabetçi endişeleri gidermek için yeterli olduğunu değerlendiren Kurul, işleme izin vermiştir.</p> |
| Rekabet İhlali       | <b>Lastik Üretim ve Dağıtım Soruşturması</b> <sup>[6]</sup>    | <p>Kurul otomotiv sektöründe lastik üretimi ve dağıtım alanında faaliyet gösteren 17 teşebbüse ilişkin başlattığı önaraştırma kapsamında; teşebbüslerin rakipler arasında rekabete hassas bilgi değişiminde bulunduğu, rakipler arasında rekabeti kısıtlayıcı anlaşmaya taraf olduğu, bayilerin yeniden satış fiyatının belirlendiği, bayiler arasında bölge ve müşteri paylaşımı yapıldığı, bayilerle münhasırlık anlaşmaları yapıldığı, bayilere rekabet etmeme yükümlülüğü getirildiği iddialarını değerlendirmiştir.</p> <p>Önaraştırma sonucunda elde edilen bilgi ve belgeler üzerinden yapılan incelemelerin anılan iddialar açısından rekabeti kısıtlayıcı uygulamalara yol açtığına yönelik oluşturduğu şüpheyi ciddi ve yeterli bulunmuştur. Bunun sonucunda önaraştırma yürütülen teşebbüsler hakkında soruşturma açılmasına karar verilmiştir.</p>  |

|  |   |  |
|--|---|--|
| <p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">Muafiyet Kararı</p> | <p style="text-align: center;"><b>Ford Motor,<br/>Volkswagen ve<br/>Ford Otomotiv<br/>Muafiyet<br/>Kararı</b> <a href="#">[7]</a></p> | <p>Kurul, Ford ve Volkswagen arasındaki (i) One Ton Van Geliştirme ve Tedarik Anlaşmaları ile (ii) Ford ve Ford Otosan arasındaki One Ton Cargo Van Fason Üretim ve Tedarik Anlaşması için yapılan bireysel muafiyet başvurusunu değerlendirdi.</p> <p>İlgili anlaşmalara göre bir tonluk yeni nesil bir aracın Ford ve Volkswagen için geliştirmesi, üretilmesi ve tedariki Ford tarafından yürütülecektir. Ayrıca, bu anlaşmanın eki niteliğinde ilgili araçların Ford Otosan'ın Kocaeli'nde bulunan tesisinde üretileceği kararlaştırılmıştır.</p> <p>Ford ve Volkswagen'in küresel ölçekte ve Türkiye'de birbirlerine rakip konumunda olduğunu ve bu nedenle, anlaşmaların üretimi genişletme amacı taşıyan yatay fason üretim anlaşması niteliğinde olduğuna kanaat getirmiş ancak teşebbüslerin Pazar gücü nedeniyle anlaşmalara grup muafiyeti tanınmayacağı değerlendirilmiştir. Dolayısıyla anlaşmalar bireysel muafiyet açısından incelenmiştir.</p> <p>Anlaşmaların fiyat tespitine, pazar veya müşteri paylaşımına, üretim miktarının veya satışların kısıtlanmasına veya rekabete duyarlı bilgi paylaşımına yönelik herhangi bir hüküm içermemesine ek olarak; teşebbüslerin araçlarını kendi markaları altında bağımsız ticari kararlarıyla hareket edebileceklerini değerlendirmiştir. Bu değerlendirmeler ışığında Kurul, anlaşmalara bireysel muafiyet tanınmasına karar verdi.</p> |
|--|---|--|

## Güncel Reklam Kurulu Kararları

2025 yılı Reklam Kurulu'nun otomotiv sektörü üzerindeki denetimlerinin yoğunlaştığı bir yıl oldu. Reklam Kurulu özellikle elektrikli araçlardaki talep ve kullanım artışından kaynaklanan ekonomik önem artışıyla birlikte artan elektrikli araç reklamlarını perspektifine almıştır. Öte yandan, Stellantis reklamları da çok kez Reklam Kurulu kararlarına konu olmuş ve bazı reklamların hukuka aykırı olduğu değerlendirilmiştir.

Reklam Kurulu'nun otomotiv sektörüne ilişkin öne çıkan kararları şu şekilde özetlenebilecektir:

|                                       |   |  |
|---------------------------------------|---|--|
| <b>Elektrikli Araç Reklamları</b>     | <b>Elektrik Araçlara İlişkin Reklam Kurulu Basın Duyurusu<sup>[8]</sup></b> | <p>Ticaret Bakanlığı resmî sitesinde 23 Haziran 2025 tarihinde yayınlanan duyuruda 2025 yılının ilk 6 ayında elektrikli araç reklamlarına ilişkin toplam 92 dosyada ihlal kararı verildiğini ve toplam 15.846.894 TL idari para cezası uygulandığını açıkladı.</p> <p>Elektrikli araç reklamlarına ilişkin tespit edilen ihlallerin özellikle (i) araçların menzil bilgilerinin hangi test standardına göre belirlendiğinin açıklanmaması (ii) menzil bilgilerinin gerçek kullanım koşullarını yansıtmayan, yanıltıcı şekilde kullanıldığı üzerinde olduğu duyuruldu.</p> <p>Bu bağlamda, tüketicilerin yanıltılmasının engellenmesi amacıyla menzil bilgilerinin ölçüm metodlarının ve menzil değerlerindeki değişkenliklerin tüketiciyle açıkça paylaşılması gerektiği vurgulanmıştır.</p> |
| <b>Stellantis Özelindeki İhlaller</b> | <b>Stellantis Kararları<sup>[9] / [10]</sup></b>                            | <p>Reklam Kurulu, üç ayrı dosyada Stellantis Otomotiv Pazarlama A.Ş. reklamlarının tüketiciyi yanıltıcı nitelikte olduğunu tespit etmiştir. İlgili dosyalarda ihlal olarak tespit edilen uygulamalar; (i) Türkiye'de sunulmayan ses tanıma özelliğinin reklamının yapılması ve (ii) yayınlanan yetkili servis hizmeti fiyatlarının uygulamada geçerli olmaması şeklindedir.</p> <p>Reklam Kurulu ilgili dosyalarda tespit ettiği ihlaller sonucunda Stellantis'e toplam 2.063.580 TL idari para cezası uygulamıştır.</p>   |

## Piyasa Verileri

Türkiye’de aktif olarak faaliyet gösteren otuzun üzerinde otomobil ve hafif ticari araç distribütörü bulunur. Türk pazarında satılan markalar ve distribütörlerinin bilgileri şöyledir:

| Otomobil Markaları   | Distribütör Unvanı                            |
|--|---|
| Alfa Romeo, Fiat, Lancia, Jeep, Citroen, DS, Opel, Peugeot   | Tofaş Türk Otomobil Fabrikası A.Ş.            |
| Aston Martin, Hongqi   | D ve D Motorlu Araçlar A.Ş.                   |
| Audi, Cupra, Seat, Volkswagen, Bentley, Lamborghini, Porsche | Doğuş Otomotiv Servis ve Ticaret A.Ş.         |
| BMW, MINI, Land Rover, Jaguar                                | Borusan Otomotiv İthalat ve Dağıtım A.Ş.      |
| BYD  | ALJ Pazarlama ve Satış A.Ş.                   |
| Chery, Jaecoo  | Chery Otomobil Sanayi ve Ticaret A.Ş.         |
| DFSK   | SHS Araç Kiralama Lojistik ve Oto Tic. A.Ş.   |
| Ferrari, Maserati  | Fer Mas Oto Ticaret A.Ş.                      |
| Ford   | Ford Otomotiv Sanayi A.Ş.                     |
| Honda  | Honda Türkiye A.Ş.                            |
| Hyundai  | Hyundai Assan Otomotiv Sanayi ve Ticaret A.Ş. |
| Isuzu  | Anadolu Isuzu Otomotiv Sanayi ve Ticaret A.Ş. |
| Iveco  | Iveco Araç Sanayi ve Ticaret A.Ş.             |
| KIA  | Çelik Motor Ticaret A.Ş.                      |
| Lada   | Sever Oto Otomotiv San. Ve Tic. Ltd. Şti.     |

| Otomobil Markaları     | Distribütör Unvanı   |
|------------------------|--|
| Leapmotor, Skywell     | Ulu Motor Sanayi Ve Ticaret A.Ş.                           |
| Karsan                 | Karsan Otomotiv Sanayii Ve Tic. A.Ş.                       |
| Maxus, Suzuki          | Doğan Trend Otomotiv Tic. Hiz. ve Teknoloji A.Ş.           |
| Mercedes-Benz, Smart   | Mercedes Benz Otomotiv Ticaret ve Hizmetleri A.Ş.          |
| MG                     | Doğan Trend Otomotiv Tic. Hiz. ve Teknoloji A.Ş.           |
| Mitsubishi             | Temsa Motorlu Araçlar Pazarlama ve Dağıtım A.Ş.            |
| Nissan                 | Nissan Otomotiv A.Ş.                                       |
| Renault, Dacia, Alpine | MAIS Motorlu Araçlar İmal ve Satış A.Ş.                    |
| Rolls Royce, Lotus     | Royal Motors Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti.                   |
| Skoda                  | Yüce Auto Motorlu Araçlar Tic. A.Ş.                        |
| SsangYong (KGM)        | Şahsuvaroğlu Dış Ticaret Ltd. Şti                          |
| Subaru                 | Baytur Motorlu Vasıtalar Tic. A.Ş.                         |
| SWM                    | ATMO Grup  |
| Tesla                  | Tesla Motorları Satış ve Hizmetleri Ltd. Şti.              |
| Togg                   | Türkiye'nin Otomobili Girişim Grubu Sanayi ve Ticaret A.Ş. |
| Toyota, Lexus          | Toyota Türkiye Pazarlama ve Satış A.Ş.                     |
| Volvo                  | Volvo Car Turkey Otomobil Ltd. Şti.                        |

# Otomobil ve Hafif Ticari Araç Pazarına İlişkin Değerlendirme

## Genel Değerlendirme

2025 yılı, Türkiye otomotiv pazarı bakımından son yıllarda gözlemlenen büyüme trendinin devam ettiği ve hatta derinleştiği bir yıl olmuştur. 2023 yılında kırılan tarihî satış rekorunun ardından 2024 yılında da büyümesini sürdüren pazar, 2025 yılında %10,49 oranında artışla 1.368.400 adet seviyesine ulaşarak yeni bir zirveye taşınmıştır.

Bu büyümenin dikkat çekici yönü, salt hacim artışıyla sınırlı kalmaması; aynı zamanda pazar kompozisyonunun da değişmesidir. Nitekim otomobil satışları, hafif ticari araçlara kıyasla daha yüksek

bir artış oranı sergilemiş; bu durum toplam pazar içinde otomobil ağırlığının daha da artmasına yol açmıştır. 2024 yılında %78,1 olan otomobil payı, 2025 yılında %79,3 seviyesine yükselmiştir.

Bu tablo, tüketici davranışlarında bireysel mobiliteye yönelik talebin güçlendiğini ve ticari segmentin büyümesinin daha sınırlı kaldığını göstermektedir. Özellikle finansman maliyetleri ve ticari faaliyetlere ilişkin ekonomik beklentiler, hafif ticari araç segmentindeki büyümeyi görece baskılamıştır.

| Gösterge            | 2024      | 2025      | Yıllık Değişim |
|---------------------|-----------|-----------|----------------|
| Toplam Pazar (Adet) | 1.238.509 | 1.368.400 | %10,49 ▲       |
| Otomobil Satışları  | 967.341   | 1.084.496 | %12,11 ▲       |
| Hafif Ticari Araç   | 271.168   | 283.904   | %4,70 ▲        |

|                   |       |       |   |
|-------------------|-------|-------|---|
| Otomobil Payı     | %78,1 | %79,3 | ▲ |
| Hafif Ticari Payı | %21,9 | %20,7 | ▼ |

## Gövde Tipi Tercihleri

2025 yılında SUV segmenti, %61,9 pay ile Türkiye otomobil pazarındaki baskın konumunu daha da güçlendirmiştir. Bu artış, yalnızca model çeşitliliğindeki genişlemeyle değil; aynı zamanda tüketicilerin yüksek sürüş pozisyonu, güvenlik algısı ve çok yönlü kullanım avantajlarına yönelmesiyle açıklanabilir.

Sedan ve Hatchback segmentlerinde ise görece bir daralma gözlemlenmiştir. Bu eğilim, küresel otomotiv pazarındaki SUV dominasyonunun Türkiye pazarına güçlü bir şekilde yansımalarını ortaya koymaktadır.

| Segment   | 2024 | 2025  |
|-----------|------|-------|
| SUV       | %57~ | %61,9 |
| Sedan     | ▼    | ▼     |
| Hatchback | ▼    | ▼     |

## Motor Tipine Göre Dağılım

2025 yılı itibarıyla Türkiye otomotiv pazarında motor tipi dağılımı, sektördeki dönüşümün en net göstergelerinden biri hâline gelmiştir.

Elektrikli ve hibrit araçların toplam payı %45 seviyesine yaklaşmış olup, bu durum içten yanmalı motorların hâkimiyetinin aşamalı olarak zayıfladığını göstermektedir. Bununla birlikte, benzinli araçlar hâlen %47 pay ile en büyük segmenti oluşturmaya devam etmektedir. Bir dönem ülkemizin gözde motor tipi olan Dizel motorlu araçların hem model çeşitliliği hem de satış oranı iyice azalmış, satıştaki payı %10'un altına düşmüştür.

Elektrikli araçların payındaki artışta, model çeşitliliğinin genişlemesi, kullanıcı farkındalığının artması ve yerli üretim

| Segment    | Pazar Payı |
|------------|------------|
| Benzin     | %47        |
| Hibrit     | %27,2      |
| Elektrikli | %17,7      |
| Dizel      | %8~        |

girişimlerinin (özellikle Togg) etkisi belirleyici olmuştur. Ancak aynı dönemde elektrikli araçlara yönelik ÖTV düzenlemeleri ve ithalat politikaları, bu motor tipine sahip araçların büyüme hızını doğrudan etkileyebilecek unsurlar olarak öne çıkmaktadır.

2025 yılında 189.868 adet satış ile, sadece elektrikli motora sahip araçların payı, toplam satışın %17,51'ni oluşturdu.

## 2025 Yılında En Çok Satan Markalar ve Modeller

2025 yılı itibarıyla Türkiye otomotiv pazarında marka bazlı rekabet, önceki yıllara benzer şekilde yoğunluğunu korumuş; ancak özellikle fiyat erişilebilirliği, model çeşitliliği ve yerli üretim avantajı olan markaların pazardaki konumlarını güçlendirdiği gözlemlenmiştir.

Bu kapsamda Renault, yerli üretim Clio ve Megane Sedan modellerinin satış sayılarının etkisiyle 2025 yılında toplam 131.764 adet satışla, yılın en çok tercih edilen markası olurken, ikinci sırada, Taigo ve T-Cross gibi uygun fiyatlı modellerinin etkisiyle toplam 88.682 adetle Volkswagen, üçüncü sırada ise yine yerli üretim Corolla ve CH-R modellerinin etkisiyle 76.620 adetle Toyota yer almıştır.

Geçtiğimiz yıllarda en çok tercih edilen markaların başında gelen Fiat ise bu yıl dördüncü sıraya düştü. Sırasıyla, Hyundai, Peugeot, Opel, Citroen, BYD ve Skoda, ilk 10'a giren diğer markalar oldu. Böylelikle Türk pazarına uygun model ve motor seçenekleri sunan ve vergi düzenlemeleri ile finansman koşullarına uyum sağlayan markaların, tüketicilerin geçmişteki önyargılarını kırdığı gözlemlendi.

Özellikle Çin menşeli BYD ve Chery gibi markaların da 2025 yılı itibarıyla Türkiye pazarında daha görünür hâle geldiği, özellikle BYD'nin elektrikli araç segmentinde rekabeti artırdığı dikkat çekmektedir. Bu markaların agresif fiyatlandırma politikaları ve teknoloji odaklı ürün stratejileri, geleneksel Avrupa ve Japon üreticiler üzerinde rekabet baskısını artırmıştır.



Görsel: fiat.com.tr

2025 yılı model bazlı satış verileri incelendiğinde ise, Türkiye pazarında fiyat/performans dengesi, yerli üretim avantajı ve geniş kullanım alanı sunan modellerin öne çıktığı görülmektedir.

Bu çerçevede Fiat Egea, dizel ve benzinli motor tiplerinin yanı sıra; sedan, hatchback, station-wagon ve "Cross" gibi farklı gövde tipleriyle sunduğu çeşitlilik sayesinde 2025 yılında da Türkiye'nin en çok satılan modeli olma konumunu, üretiminin 10. yılında da korumuştur. Egea'nın bu başarısında; yerli üretim olması, bakım ve kullanım maliyetlerinin görece düşük olması, geniş servis ağı, filo ve bireysel kullanıcıya aynı anda hitap edebilmesi gibi unsurlar belirleyici olmuştur. Üretimi 2026 yılının ilk yarısında sona erecek olan Egea'nın yerini yine bir yerli modelin alacağı bilinirken, modelin ne olacağı konusu ise bu raporun yayımı tarihinde gizemini korumaktadır.

Gövde tipleri ayrı olarak değerlendirildiğinde ise, Türkiye'de en

çok tercih edilen otomobil, 51.717 adetle Renault Clio olmuştur. Fiat Egea gibi bir başka 10 yıllık model olan ve halihazırda Karsan tarafından üretilen Renault Megane Sedan, 49.099 adetle ikinci sırayı alırken, Fiat Egea Sedan 42.838 adetle üçüncü sırada yer almıştır. Sırayla, Toyota Corolla, Tesla Model Y, BYD Seal U, Togg T10X, Fiat Egea Cross, Toyota CH-R ve Dacia Sandero Stepway, satış adedi olarak ilk 10'da kendisine yer bulan diğer modeller olmuştur.

Ancak ithal otomobillerle ilgili vergi düzenlemelerindeki değişiklik, Honda Civic gibi uzun yıllardır Türk tüketicisi tarafından çok tercih edilen bir modelin, Japonya'dan ithal araçlardaki gümrük vergisinin artırılması nedeniyle ülke pazarından çekilmesi sonucunu ortaya çıkartmıştır.



Görsel: renault.com



Görsel: tesla.com

Elektrikli araçlarda ise Tesla Model Y, “Juniper” adı verilen makyajlı kasası, yüksek donanımı, D segmentte yer alan SUV gövdesine ek olarak, vergi avantajı yakalan motor gücüne sahip modelinin de etkisiyle, 31.509 adetle en çok tercih edilen elektrikli otomobil olmuştur. En çok tercih edilen ikinci elektrikli model ise 30.380 adetlik satışıyla, bir başka D segment SUV olan BYD Seal U olmuştur. Togg T10X, yerli üretim avantajı, bankaların sağladığı uygun finansman koşullarının etkisiyle 27.583 adet satış gerçekleştirmiştir. Yerli üretici Togg tarafından 2025 yılında satışa sunulan bir başka model olan T10F ise 11.437 adet satış gerçekleştirmiştir. 2025 yılı sonu itibariyle, Türkiye’de trafiğe kayıtlı elektrikli otomobil sayısı 370.591’e ulaşmıştır.



Görsel: togg.com.tr

## İkinci El Pazarı ve Diğer Önemli Gelişmeler

2025 yılında yalnızca sıfır araç pazarı değil, ikinci el otomobil pazarı da yeni bir rekor kırmış, *2024 yılına göre %6,6 artışla* toplam 7.572.525 adet satış gerçekleşmiştir. Bu durum, otomobilin Türkiye’de hem tüketim hem de yatırım aracı olarak algılanmaya devam ettiğini göstermektedir.

Buna karşılık, araç kiralama ve filo yönetimi sektöründe daralma gözlemlenmiş; filo büyüklüğü yaklaşık %7,6 oranında gerilemiştir. Bu gelişme, finansman maliyetlerinin ve krediye erişim koşullarının özellikle kurumsal alıcılar üzerinde daha belirgin bir baskı yarattığını ortaya koymaktadır.

İtalya’da kurulan ancak 2016’dan beri Çin menşeli Brilliance firmasına ait olan SWM, 2025 yılı içerisinde ATMO Group ve Urzema Holding ortaklığında kurulan Urzat Otomotiv A.Ş. çatısı altında

Eskişehir’de kurulan üretim tesisiyle, Türkiye’de üretime başlayan ilk Çinli otomotiv markası oldu. Bu kapsamda üretilen G01 Pro modeli, Eylül ayında Türk pazarında satışa sunuldu.

İzmit, Kocaeli’deki fabrikasında halihazırda i20 ve Bayon modellerini üreten Hyundai ise, bu iki modele ek olarak yeni elektrikli modeli İoniq 3’ü de aynı fabrikada üreteceğini açıkladı.

2025 yılından bir başka gelişme ise, Ford Otosan’ın Romanya’daki Ford fabrikası ile Kocaeli’de yer alan fabrikası arasında araç lojistiği amacıyla hayata geçirdiği demiryolu taşıma projesi oldu. İki fabrikayı tren hattıyla birbirine bağlayan bu proje ile Marmaray da kullanılarak Türkiye’den Romanya’ya üretim parçaları taşınıyor, ayrıca Romanya’da üretilen araçlar Türkiye’ye ulaştırılıyor.



## Sonuç ve Değerlendirme

2025 yılı, Türkiye otomotiv sektörü açısından yalnızca rekor satış adetleriyle öne çıkan bir dönem değil; aynı zamanda sektörün yapısal olarak yeniden konumlandığı bir yıl olmuştur. İç talebin güçlü seyrini koruması, otomobilin ekonomik belirsizlikler karşısında değer saklama aracı olarak algılanmaya devam etmesi ve ürün çeşitliliğinin artması, pazarı hacimsel olarak büyütürken; vergisel düzenlemeler, ithalat politikaları ve teknik mevzuat alanındaki gelişmeler, sektör oyuncularının hareket alanını daha belirgin sınırlar içerisine çekmiştir.

Bu dönemde dikkat çeken temel husus, büyüme ile dönüşümün eş zamanlı gerçekleşmiş olmasıdır. Bir yandan pazar genişlemeye devam ederken, diğer yandan tüketici tercihleri SUV gövde tipi araçlar ile elektrikli ve hibrit araçlar lehine kaymış; bu durum, üretici ve distribütörlerin ürün stratejilerini doğrudan etkilemiştir. Bununla birlikte, söz konusu dönüşümün henüz tamamlanmadığı; içten yanmalı motorların hâlen önemli bir paya sahip olduğu ve pazarın hibrit bir yapıda ilerlediği görülmektedir.

Öte yandan, 2025 yılı boyunca yürürlüğe giren düzenlemeler ve idari uygulamalar, otomotiv sektöründe hukuki ve regülasyonel çerçevenin belirgin biçimde genişlediğini ortaya koymaktadır. Özellikle ÖTV sistemine ilişkin değişiklikler, ithalat rejiminde getirilen ek mali yükümlülükler ve teknik uyum yükümlülükleri, yalnızca maliyet yapısını değil; aynı zamanda rekabet koşullarını ve pazar dengelerini de etkilemektedir.

Bu durum, sektörün artık yalnızca ticari dinamiklerle değil, aynı ölçüde düzenleyici riskler ve uyum gereklilikleri çerçevesinde değerlendirilmesi gerektiğini göstermektedir.

2024 yılı ile karşılaştırıldığında, 2025 yılında otomotiv sektörünün daha karmaşık bir denge içerisinde faaliyet gösterdiği söylenebilir. Talep güçlü kalmaya devam etmekle birlikte, finansman koşulları, vergi politikaları ve dış ticaret düzenlemeleri sektörün kırılğanlıklarını daha görünür hâle getirmiştir. Özellikle ithalat bağımlılığı ve döviz kuru hassasiyeti, sektörün yapısal riskleri arasında yer almaya devam etmektedir.

Bu çerçevede, Türkiye otomotiv sektörü 2025 yılı itibarıyla büyümesini sürdüren; ancak aynı zamanda daha rekabetçi, daha regülasyon odaklı ve daha yüksek uyum gereksinimleri içeren bir yapıya evrilmiştir. Önümüzdeki dönemde sektörün yönünü belirleyecek temel unsurların; elektrifikasyon sürecinin hızı, vergi politikalarının seyri, finansmana erişim koşulları ve Avrupa Birliği başta olmak üzere dış pazarlardaki gelişmeler olacağı değerlendirilmektedir.

2026 yılına ilişkin ilk veriler, 2025 yılında ulaşılan rekor seviyenin ardından pazarın doğal bir düzeltme sürecine girdiğini göstermektedir. Nitekim yılın ilk üç ayında toplam otomobil ve hafif ticari araç satışları %3,94 oranında daralarak 265.398 adede gerilemiş; bu daralma özellikle otomobil satışları çerçevesinde %5,86 seviyesine ulaşırken,



hafif ticari araç tarafında sınırlı bir artış görülmüştür. Mart ayında ise pazarın %12,75 oranında küçülmesi, talepteki yavaşlamanın belirginleştiğine işaret etmektedir.

Buna karşılık, pazarın kompozisyonunda 2025 yılında başlayan dönüşüm hız kesmeden devam etmektedir. Elektrikli araçların pazar payı %18 seviyesine yaklaşırken, hibrit araçlar %33 pay ile toplam satışların üçte birine ulaşmış; SUV gövde tipinin payı ise %62,8 ile baskın konumunu daha da güçlendirmiştir. Bu tablo, toplam hacimdeki sınırlı daralmaya rağmen, tüketici tercihlerindeki dönüşümün yapısal nitelik kazandığını göstermektedir.

Bu çerçevede 2026 yılı için daha net bir çerçeve çizmek mümkündür: pazarın toplam hacim bakımından 2025 sevi-

yelerine yakın, ancak daha yatay bir seyir izlemesi; buna karşılık elektrikli ve hibrit araçların payını artırmaya devam etmesi beklenmektedir. Öte yandan, yüksek finansman maliyetleri, vergi politikalarındaki belirsizlikler ve ithalata ilişkin düzenlemelerin etkisiyle, özellikle otomobil talebinin daha seçici hâle gelmesi ve fiyat hassasiyetinin belirginleşmesi, son yıllarda olduğu gibi ÖTV açısından avantajlı model yelpazesinin genişlemeyi sürdürmesi kuvvetle muhtemeldir. Bu nedenle 2026 yılı, adet bazlı büyümeden ziyade; ürün karmaşasının değiştiği, kârlılık dinamiklerinin yeniden şekillendiği ve rekabetin daha çok teknoloji, maliyet yönetimi ve regülasyona uyum ekseninde yoğunlaştığı bir yıl olarak öne çıkacaktır.

## Kaynakça

1. Otomotiv Distribütörleri ve Mobilite Derneği, 2025 Aralık Otomobil ve Hafif Ticari Pazar Verileri s.6-7, [https://www.odmd.org.tr/web\\_2837\\_1/neuralnetwork.aspx?type=35](https://www.odmd.org.tr/web_2837_1/neuralnetwork.aspx?type=35) (Erişim Tarihi: 12.01.2026)
2. Bilgi için: <https://www.erdem-erdem.av.tr/bilgi-bankasi/otomotiv-sektorunde-uygulanan-ozel-tuketim-vergisi-otv-oranlarinda-degisiklikler-yapildi>
3. Bilgi için: <https://www.erdem-erdem.av.tr/bilgi-bankasi/ithal-otomobiller-icin-yeni-vergi-duzenlemeleri-getirildi>
4. Bilgi için: [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/action-plan-future-automotive-sector/automotive-package\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/action-plan-future-automotive-sector/automotive-package_en)
5. Rekabet Kurulu'nun 18.04.2025 tarihli ve 2023-6-030 sayılı kararı.
6. Rekabet Kurulu'nun 21.11.2024 tarihli ve 24-49/1091-M sayılı kararı.
7. Rekabet Kurulu'nun 07.03.2024 tarihli ve 2022-6-034 sayılı kararı.
8. Ticaret Bakanlığı'nın ilgili duyurusuna [buradan](#) ulaşabilirsiniz.
9. 13 Mart 2025 tarihli 355 sayılı Reklam Kurulu basın bültenine [buradan](#) ulaşabilirsiniz.
10. 15 Mayıs 2025 tarihli 357 sayılı Reklam Kurulu basın bültenine [buradan](#) ulaşabilirsiniz.

## İlgili Kişiler



**Alper Uzun**  
Ortak ve Arbulucu

[alperuzun@erdem-erdem.av.tr](mailto:alperuzun@erdem-erdem.av.tr)



**Rüştü Mert Kaşka**  
Kıdemli Avukat

[rustumertkaska@erdem-erdem.av.tr](mailto:rustumertkaska@erdem-erdem.av.tr)

### Yasal Uyarı

Bu raporda yer alan bilgi, belge ve değerlendirmeler sadece bilgilendirme amaçlı olup Erdem & Erdem Ortak Avukatlık Bürosu tarafından hazırlanmıştır. Reklam amacıyla veya Avukatlık Meslek Kuralları'na aykırı olan başka bir amaçla kullanılamaz. Erdem & Erdem tarafından açıkça yazılı olarak izin verilmediği müddetçe bu rapor içeriğine bağlantı verilemez, kaynak gösterilerek alıntı yapılamaz, kısmen veya tamamen kullanılamaz. Bu program kapsamındaki tüm bilgi, belge ve değerlendirmelerin fikri mülkiyet hakları Erdem & Erdem'e aittir ve tüm hakları saklıdır.



## İSTANBUL

Ferko Signature  
Büyükdere Caddesi, No. 175 Kat. 3  
34394, Esentepe - Şişli, İstanbul

+90 212 291 73 83  
+90 212 291 73 82

[istanbul@erdem-erdem.av.tr](mailto:istanbul@erdem-erdem.av.tr)

## İZMİR

1476 Sokak, No. 2, D. 27, Aksoy  
Plaza Alsancak, İzmir

+90 232 464 66 76  
+90 232 466 01 21

[izmir@erdem-erdem.com](mailto:izmir@erdem-erdem.com)

## AMSTERDAM

Office 4.31, Strawinskylaan 457,  
1077 XX Amsterdam

+31 (0)20 747 1113

[amsterdam@erdem-erdem.nl](mailto:amsterdam@erdem-erdem.nl)