



Otomotiv Sektör Raporu

2026

Birinci Yarı

Av. Arb. Alper Uzun
Av. Rüştü Mert Kaşka
Av. Abdullah Bozdaş
Av. Yiğit Alp Aslan
Av. Elvan Galatalı
Stj. Av. Yağmur Bayiz

Görsel: togg.com.tr

Genel Bakış

2026 yılının ilk yarısı, Türkiye otomotiv sektörü bakımından iç pazarın görece güçlü seyrini koruduğu, buna karşılık üretim ve ihracat adetlerinde belirgin bir zayıflamanın yaşandığı bir dönem olmuştur. Her ne kadar otomobil ve hafif ticari araç satışları bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla gerilemiş olsa da, pazar büyüklüğü uzun dönem ortalamalarının üzerinde kalmaya devam etmiştir. Bu yönüyle yılın ilk altı ayında sektörde keskin bir talep daralmasından ziyade, son yıllarda ulaşılan olağanüstü yüksek satış seviyelerinin ardından bir normalleşme eğilimi gözlemlenmiştir.

Pazarın yapısındaki dönüşüm ise satış adetlerindeki değişimden daha dikkat çekici olmuştur. SUV gövde tipleri pazarın büyük bölümünü oluşturmaya devam ederken, tüketicilerin daha kompakt, düşük motor güçlü ve görece erişilebilir modellere yöneldiği görülmüştür. Elektrikli ve hibrit otomobillerin toplam pazar payı içten yanmalı motorlu araçlar karşısında güçlenmiş; ancak bu dönüşüm homojen gerçekleşmemiştir. Düşük güçlü elektrikli ve mild-hybrid (hafif hibrit) araçlar büyürken, yüksek güçlü elektrikli otomobiller ile plug-in hybrid (şarj edilebilir elektrikli motora sahip hibrit) modellerde önemli satış kayıpları yaşanmıştır. Bu ayrışmada araç fiyatları, finansman imkânları ve vergisel düzenlemeler belirleyici rol oynamıştır.

Sanayi tarafında ise daha ihtiyatlı bir görünüm ortaya çıkmıştır. Toplam taşıt üretimindeki gerileme sınırlı kalırken, binek otomobil üretimi ve ihracatındaki düşüş iç pazardaki daralmanın belirgin biçimde üzerinde gerçekleşmiştir. Buna karşılık otomotiv ihracat gelirinin artmaya devam etmesi, ticari araçlar ve tedarik sanayisinin sektörün dış ticaret performansını desteklediğini göstermiştir. Bununla birlikte, ihracat adetlerindeki azalma ve Avrupa pazarına yüksek bağımlılık, sektörün orta vadeli rekabet gücü açısından yakından izlenmesi gereken başlıca unsurlar olarak öne çıkmıştır.

Sonuç olarak 2026 yılının ilk yarısı, Türkiye otomotiv sektörü bakımından satışların halen yüksek seviyelerde bulunduğu; ancak üretim, ihracat, finansman ve yeni yatırım kararları bakımından önemli risklerin görünür hale geldiği bir dönem olmuştur. Sektörün önümüzdeki dönemdeki performansı yalnızca iç pazardaki satış hacmine değil, Türkiye’de üretilecek yeni modellerin niteliğine, elektrikli araç yatırımlarının gerçekleşme hızına, ihracat pazarlarındaki talebe ve vergi ile finansman politikalarının yönüne bağlı olacaktır.

2026 Yılındaki Önemli Mevzuat Değişiklikleri

Elektrik Piyasasında Şarj Hizmeti Yönetmeliği'nde Değişiklik

23.03.2026 tarihli ve 33202 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Şarj Hizmeti Yönetmeliği'nde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik ile şarj hizmetlerine ilişkin kapsamlı değişiklikler hayata geçirildi. Akıllı şarj sistemleri, mobil şarj istasyonları, EPIAŞ ve ortak dolaşım (roaming) kavramları mevzuata dahil edilirken, mobil şarj istasyonları şarj ağı kapsamına alındı; devir ile mobil istasyon işletilmesine ilişkin bildirim ve onay süreçleri düzenlendi. Şarj bedelinin yalnızca TL/kWh cinsinden uygulanması, bağlanma veya işlem başlatma bedeli gibi ek kalemlerin talep edilememesi ve sadakat sözleşmeli kullanıcılara uygulanan en düşük fiyatın %25'inden fazla fark uygulanamaması zorunlu kılındı.

Otoyollarda DC 50 kW ve üzerindeki şarj ünitelerinde ilave ücret alınmaksızın doğrudan ödeme imkânı getirildi. Kullanıcıya önceden bilgi verilmesi şartıyla DC (doğru akım) şarj ünitelerinde batarya doluluk oranı %85 ve üzerindeki araçların şarj hizmeti sonlandırılabilir. Mevcut işletmecilerin sistemlerini TS ISO/IEC 27001 standardına uygun hale getirmeleri için 1 yıl, ISO 18295 sertifikalı çağrı merkezi kurmaları için 6 aylık geçiş süresi tanındı. Doğrudan ödeme düzenlemesi 1 Temmuz 2026'da, diğer hükümler ise yayımı tarihinde yürürlüğe girdi.



Motorlu Kara Taşıtı Ekspertiz Hizmetleri Hakkında Yönetmelik Taslağı Görüşe Açıldı

05.05.2026 tarihinde Ticaret Bakanlığı tarafından kamuoyunun görüşüne açılan Motorlu Kara Taşıtı Ekspertiz Hizmetleri Hakkında Yönetmelik Taslağı ile motorlu kara taşıtı ekspertiz hizmetlerine ilişkin kapsamlı bir yasal çerçeve oluşturulması öngörüldü. Taslak ile ekspertiz hizmeti sunacak işletmeler için yetki belgesi alma zorunluluğu getirilirken, yetki belgesi verilmesine ilişkin şartlar, ekspertiz raporlarının hazırlanmasına ilişkin standartlar ve ekspertiz işletmelerinin sorumlulukları düzenlendi. Ek olarak, işletmelerin TSE Hizmet Yeterlilik Belgesi'ne sahip olması, mesleki yeterlilik belgesine sahip teknik sorumlu istihdam etmesi ve mesleki sorumluluk sigortası yaptırmayı öngörüldü.

Taslak kapsamında, Ticaret Bakanlığı bünyesinde Taşıt Ekspertiz Bilgi Sistemi kurulması ve ekspertiz raporlarının dijital ortamda oluşturularak bu sistem üzerinden kayıt altına alınması şartı getirildi. Ayrıca, raporlara ilişkin itiraz süreçlerinin dijital ortamda yürütülmesi, ekspertiz raporlarında ortak terminoloji kullanılmasına yönelik standartların belirlenmesi ile ekspertiz işletmelerinin Ticaret Bakanlığı tarafından denetlenmesi ve aykırılık halinde idari yaptırımlar uygulanması düzenlendi.

Engelli Araçlarına İlişkin ÖTV İstisnasında Değişiklikler Yapıldı

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.

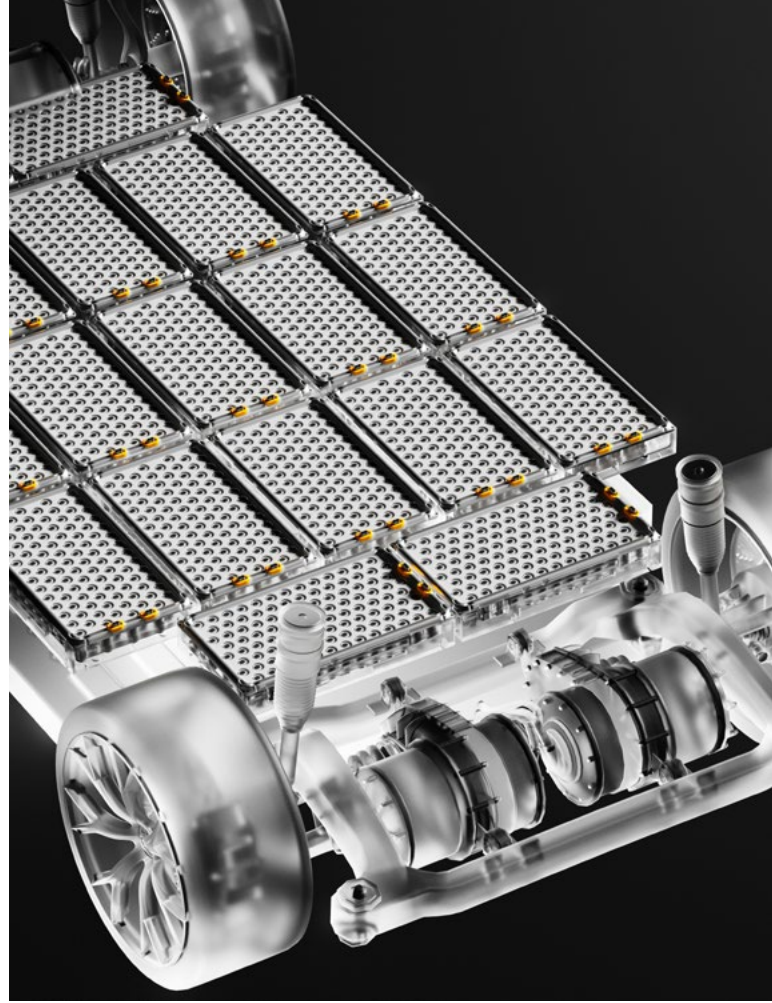
Üreticilerden istenebilecek bilgi ve belgeler artırılarak emisyon değerleri, yardımcı emisyon stratejileri, test koşulları, uygunluk belgeleri ve teknik veri setleri gibi ayrıntılı teknik dokümantasyonun paylaşımı zorunlu kılındı. Ayrıca, üçüncü taraf test kuruluşlarının da denetim süreçlerine katılımı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

Bataryalar ve Atık Bataryalar Hakkında Yönetmelik Taslağı Görüşe Açıldı

Avrupa Birliği'nin 2023/1542 sayılı Bataryalar ve Atık Bataryalar Tüzüğü ile uyum sağlanması amacıyla Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı ile Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından birlikte hazırlanan Bataryalar ve Atık Bataryalar Hakkında Yönetmelik Taslağı kamuoyunun görüşüne açıldı. Taslak, bataryaların tasarımından üretimine, piyasaya arzından kullanım ömrü sonrasındaki toplama, yeniden kullanım ve geri kazanım süreçlerine kadar tüm yaşam döngüsünü düzenlemektedir.

Otomotiv sektörü açısından öne çıkan başlıca yükümlülükler; elektrikli araç ve hafif ulaşım aracı bataryaları için karbon ayak izi beyanı hazırlanması ve giderek artan oranlarda geri dönüştürülmüş hammadde kullanılması zorunluluklarıdır. Üreticiler, piyasaya arz ettikleri atık bataryaların toplanması ve geri kazanımının finansmanından sorumlu tutulmakta; yurt dışında yerleşik üreticilerin Türkiye'de yetkili temsilci ataması öngörülmektedir. Bunların yanı sıra elektrikli araç bataryaları için dijital batarya pasaportu uygulaması getirilmekte; bu pasaporta QR kodu aracılığıyla erişilmesi ve bataryaya ilişkin teknik ve çevresel bilgilerin dijital ortamda izlenebilir hâle getirilmesi amaçlanmaktadır. Yönetmelik hükümlerine aykırılık hâlinde 2872 sayılı Çevre Kanunu ile 7223 sayılı Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu kapsamında yaptırım uygulanması öngörülmektedir.

Bununla birlikte, söz konusu taslak metnin kamuoyuyla paylaşım süreci devam etmemektedir. İlgili düzenlemenin mevcut taslak doğrultusunda yürürlüğe girip girmeyeceği veya farklı bir düzenleme yaklaşımının benimsenip benimsenmeyeceği henüz netlik kazanmamıştır. Bu nedenle, düzenlemeye ilişkin gelişmeler ve olası mevzuat değişiklikleri tarafımızca yakından takip edilmektedir.



Güncel Rekabet Kurulu Kararları

2026 yılının ilk altı ayında yayımlanan Rekabet Kurulu'nun ("Kurul") otomotiv sektörüne ilişkin öne çıkan karar ve uygulamalarını özetlemekteyiz. Kurul'un yılın ilk yarısında otomotiv sektörüne ilişkin aldığı önemli kararlar aşağıda yer almaktadır:

İkinci El Araç Satışı ve Dijital Araç Platformlarına İlişkin Kararlar

Sahibinden / Otobid Kararları ^[1]

Kurul, Sahibinden Bilgi Teknolojileri Pazarlama ve Ticaret A.Ş.'nin ("Sahibinden") (i) vasıta satış faaliyetlerine yönelik çevrim içi platform hizmetleri ile Otobid hizmetini bağlamak, (ii) tüketiciler nezdinde sömürücü uygulamalarda bulunmak ve (iii) vasıta satış faaliyetlerine yönelik çevrim içi platform hizmeti pazarında elde ettiği kullanıcı verileri ile hâkim durumundan kaynaklanan avantajlarını, çevrim içi ikinci el araç alım-satım hizmetleri pazarında Otobid hizmetini güçlendirmek amacıyla kullanmak suretiyle rekabeti kısıtladığı yönündeki iddiaları değerlendirdi.

Bilindiği üzere Sahibinden, ilan listeleme faaliyetlerine ilişkin vasıta satış faaliyetlerine yönelik çevrim içi platform hizmeti pazarında hâkim konumdadır. Otobid ise Sahibinden tarafından 2023 yılının Kasım ayında kullanıma sunulan ve bireysel satıcıların araçlarını kurumsal alıcılara çevrim içi açık artırma yöntemiyle satışına imkân tanıyan bir hizmettir.

Bağlama iddiaları bakımından Kurul, Otobid hizmetine katılımın ilan listeleme hizmetinden yararlanılması koşuluna bağlanmadığını ve her iki hizmetten de bağımsız olarak faydalanılabildiğini tespit ederek söz konusu iddiaları reddetti.

Sömürücü etkiler iddiası bakımından ise Kurul, provizyon bedeli uygulamasının sözleşmesel dayanağı bulunduğu nu değerlendirerek rekabet karşıtı herhangi bir endişenin mevcut olmadığını değerlendirdi.

Bu kapsamda Kurul, söz konusu iddialar bakımından Sahibinden hakkında soruşturma açılmasına gerek olmadığına karar verdi.

Öte yandan Kurul, Sahibinden'in ilan listeleme hizmetindeki güçlü konumundan kaynaklanan veri, kullanıcı trafiği ve marka bilinirliği avantajlarını Otobid hizmetine aktarmak suretiyle çevrim içi ikinci el araç alım-satım pazarında rekabeti bozabileceği ve yoğun reklam harcamaları yoluyla rakipler üzerinde dışlayıcı etkiler yaratabileceği yönündeki endişeleri değerlendirmek için bir soruşturma başlattı.

Soruşturma sürecinde Sahibinden tarafından sunulan taahhütler kapsamında, platform üzerinden Otobid'e yönelik yönlendirmelerin kaldırılması, kamuya açık olmayan ilan verilerinin Otobid'de kullanılmasının engellenmesi ve veri ayrıştırmasına yönelik teknik ve organizasyonel tedbirlerin uygulanması kabul edildi.

Ayrıca, belirli koşulların gerçekleşmesi halinde Otobid'in reklam harcamalarının çapraz finansman yoluyla desteklenmesini önlemeye yönelik yükümlülükler de taahhüt paketine dâhil edildi. Kurul,

söz konusu taahhütlerin rekabetçi endişeleri gidermeye elverişli olduğu sonucuna vararak soruşturmayı taahhülle sonlandırdı.

İkinci El Araç Satışına İlişkin Devralma Kararları

Kurul, 2026 yılının ilk altı ayı içerisinde ikinci el araç alım-satım hizmetleri pazarına ilişkin üç önemli devralma işlemini incelemiş ve her birine oybirliğiyle izin vermiştir:

1. BOD / Araba Sepeti^[2]: Araba Sepeti Otomotiv Bilişim Danışmanlık Hizmetleri Sanayi ve Ticaret A.Ş.'nin ("Araba Sepeti") tek kontrolü, Borusan Grubu ve GIWA Holding'in ortak kontrolündeki Borusan Oto Servis ve Ticaret A.Ş.'nin iştiraki Borusan Oto Değerlendirme Pazarlama ve Hizmet A.Ş. ("BOD") tarafından devralındı. Tarafların faaliyetleri ikinci el araç alım satımı pazarında yatay, ikinci el araç aracılık hizmetleri pazarında ise dikey olarak örtüşmektedir.

Kurul; (i) tarafların pazar paylarını, (ii) pazardaki rakip sayısını ve (iii) Sahibinden'in çevrim içi aracılık hizmetleri pazarındaki güçlü konumunu dikkate alarak işlemin rekabetçi endişelere yol açmayacağını değerlendirdi.

2. Yes Oto / İkinci Yeni & Carwizz^[3]: Çelik Motor Ticaret A.Ş. bünyesinde ikinci-yeni.com markasıyla yürütülen ikinci el araç satışı ve Carwizz Oto Ekspertiz İş Kolu, Yes Oto Kiralama ve Turizm A.Ş.

tarafından devralındı. Kurul, tarafların faaliyetlerinin ikinci el araç satışı pazarında örtüştüğünü ancak bu örtüşmenin rekabetçi endişe yaratacak düzeyde olmadığını değerlendirdi. Bununla birlikte Kurul, araç satışı ile ekspertiz hizmetleri arasındaki potansiyel dikey ilişki bakımından ise tarafların düşük pazar payları nedeniyle işlemin pazar kapama etkisi yaratmayacağı sonucuna ulaştı.

3. Otokoç / Nazer^[4]: Nazer Otomotiv Pazarlama Sanayi ve Ticaret A.Ş.'nin Peugeot, Citroën ve Opel markalarına ait bayilik faaliyetlerini yürüttüğü tesisler ile bu tesislerde bulunan varlıklar Otokoç Otomotiv Ticaret ve Sanayi A.Ş. tarafından devralındı. Tarafların faaliyetleri yeni binek ve hafif ticari araçların satışı pazarında yatay olarak örtüşmektedir. Öte yandan, yetkili servis hizmetlerinde ise farklı markalara yönelik faaliyet göstermeleri nedeniyle örtüşme bulunmamaktadır. Kurul, tarafların toplam pazar paylarının %10'un altında kalması ve pazarda 50'den fazla marka altında yaklaşık 900 yetkili satıcının faaliyet göstermesini dikkate alarak işleme izin verdi.

Otomotiv Yan Sanayii ve Parça Üretimine İlişkin Kararlar

TAI / LGESMI / GMBI Ortak Girişim Kararı ^[5]

Toyota Tsusho America, Inc. ("TAI") ve LG Energy Solution Michigan Inc. ("LGESMI"), Green Metals Battery Innovations, LLC ("GMBI") unvanlı bir ortak girişim kurdu.

TAI tedarik zinciri yönetimi, metal işleme ve hurda metal geri dönüşümü; LGESMI ise elektrikli araçlar ve enerji depolama sistemlerine yönelik lityum iyon batarya üretimi alanlarında faaliyet göstermektedir.

GMBI, batarya malzemelerinin toplanması, işlenmesi ve ticarileştirilmesi alanında yalnızca ABD'de faaliyet gösterecektir.

Kurul, tarafların Türkiye'deki faaliyetleri arasında yatay veya dikey örtüşme bulunmadığını tespit etti. Küresel ölçekteki potansiyel örtüşmeler bakımından ise tarafların pazar paylarının yüksek olması, güçlü rakiplerin varlığı ve GMBI'nin Türkiye'de faaliyet göstermeyeceği dikkate alınarak işleme oybirliğiyle izin verildi.

Lastik Üretim ve Dağıtım Soruşturması ^[6]

Kurul, otomotiv sektöründe lastik üretimi ve dağıtım sektöründe yürüttüğü soruşturma kapsamında uyumlu eylem, rekabete hassas bilgi değişimi, yeniden satış fiyatının belirlenmesi, bölge ve müşteri kısıtlaması, ayrımcılık, rekabet etmeme ve çalışan ayartmama iddialarını inceledi.

Soruşturma kapsamında tespit edilen ihlaller sebebiyle ilgili teşebbüslere toplam 3.633.935.171,32 TL idari para cezası uyguladı.

Bununla birlikte Kurul, ihlallerin tekrarını önlemek amacıyla üretici ve sağlayıcı teşebbüslere çeşitli yükümlülükler getirdi. Buna göre; fiyat listeleri ile fiyata ilişkin tüm duyurularda her bayiye ayırt eden görünür filigran kullanılması, fiyat bilgilerinin toplu iletim yerine yalnızca bayi bazlı, kullanıcı adı ve şifreyle erişilen bireysel portal üzerinden paylaşılması ve bayi sözleşmelerine ileri tarihli fiyat bilgilerinin rakiplerle paylaşılmasını önleyecek caydırıcı cezai şart ile haklı fesih hükümlerinin eklenmesi zorunlu tutuldu.

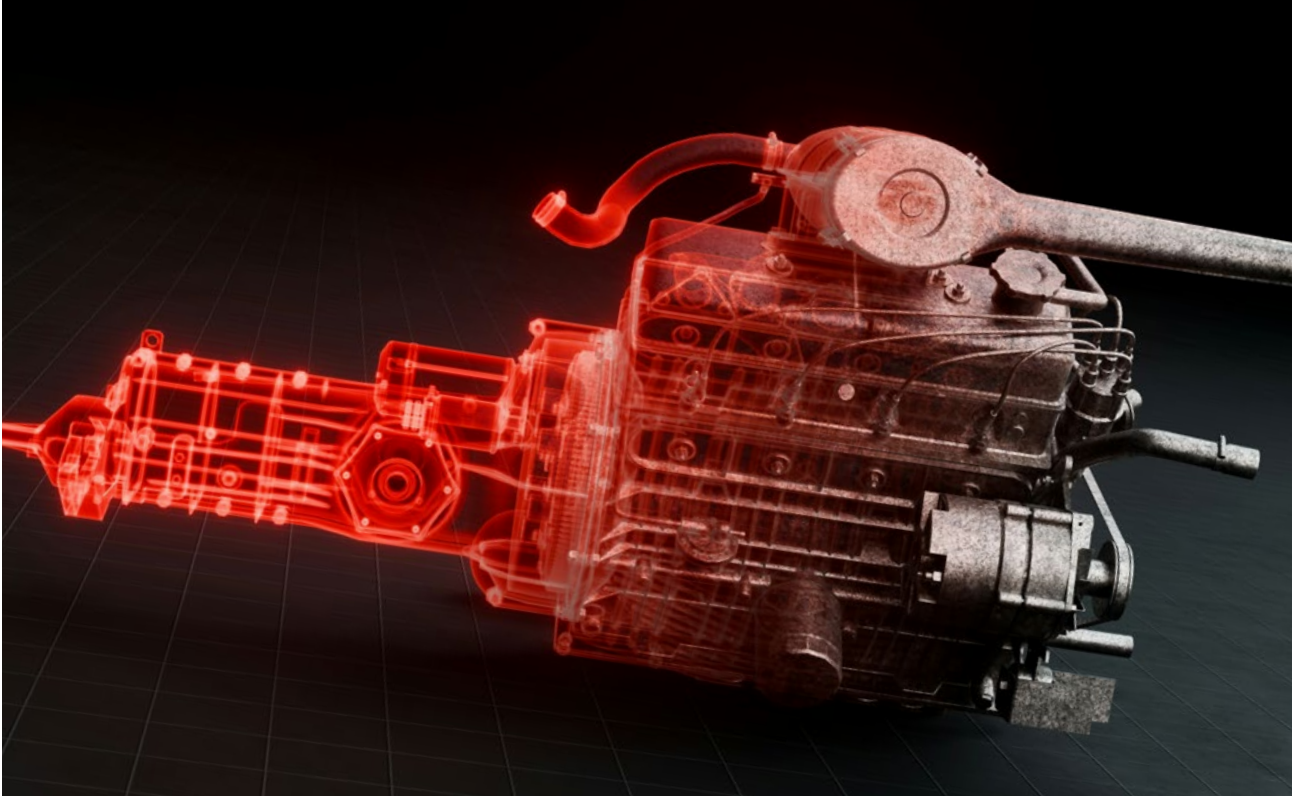
Ağır Ticari Araçlara İlişkin Kararlar

TML CV Holdings / IVECO Devralma Kararı ^[7]

IVECO Group N.V.'nin savunma iş kolu hariç olmak üzere çıkarılmış adi hisse-lerinin tamamı, Titan Bidco aracılığıyla TML CV Holdings Pte. Ltd. tarafından devralındı.

Taraflar; ticari araçlar, otobüsler ve güç aktarma organlarının tasarımı, üretimi ve dağıtımı ile ticari araç tedariki ve satış sonrası hizmetleri alanlarında faaliyet göstermektedir.

Kurul, güç aktarma organlarına ilişkin faaliyetler bakımından Türkiye'de etki-lenen bir pazarın oluşmadığını değer-lendirdi. Öte yandan, orta ve ağır ticari araçların dağıtımı bakımından tarafların faaliyetleri arasında yatay örtüşme bu-lunduğunu tespit eden Kurul, piyasadaki güçlü rakiplerin varlığını dikkate alarak bu örtüşmenin rekabetçi endişe yarat-mayacağı sonucuna ulaştı ve işleme oy-birliğiyle izin verdi.



Otomobil ve Hafif Ticari Araç Pazarına İlişkin Değerlendirme

İç Pazarın Genel Seyri

2026 yılının ilk altı ayında Türkiye otomobil ve hafif ticari araç pazarı 558.179 adet olarak gerçekleşmiştir. Bu rakam, bir önceki yılın aynı dönemine göre %8,2 oranında bir daralmaya işaret etmektedir. Aynı dönemde otomobil satışları %9,8 azalarak 440.234 adede, hafif ticari araç satışları ise %1,7 gerileyerek 117.945 adede düşmüştür.

Satışlardaki gerilemeye rağmen, pazarın mutlak büyüklüğü tarihsel olarak yüksek seviyesini korumuştur. 2026 yılının ilk yarısındaki toplam pazar, son on yılın aynı dönem ortalamasının yaklaşık %34 üzerinde gerçekleşmiştir. Otomobil ve hafif ticari araç pazarları da ayrı ayrı değerlendirildiğinde benzer şekilde uzun dönem ortalamalarının üzerinde kalmıştır. Bu nedenle ilk altı aylık görünüm, otomotiv talebinde keskin bir küçülmeden ziyade, 2023-2025 döneminde ulaşılan yüksek satış seviyelerinin ar-

dından yaşanan bir normalleşme olarak değerlendirilebilir.

Aylık satış eğilimi, yılın ilk dönemindeki görece olumlu görünümün bahar aylarından itibaren zayıfladığını göstermektedir. Pazar ocak ayında yıllık bazda %9,8 büyümüş; şubat ayında %3, mart ayında %12,8, nisan ayında %1, mayıs ayında %22,6 ve haziran ayında %11,4 oranında daralmıştır. Özellikle mayıs ve haziran aylarında yıllık bazda çift haneli düşüşler kaydedilmiştir.

Bununla birlikte, Haziran 2026'da gerçekleşen 105.041 adetlik satış, geçmiş yılların haziran ayı ortalamalarının üzerinde kalmıştır. Haziran pazarı son beş yıllık ortalamanın %5,6, son on yıllık ortalamanın ise %25,4 üzerinde gerçekleşmiştir. Bu durum, satışlardaki yıllık gerilemeye rağmen iç pazarın halen yüksek hacimli olduğunu göstermektedir.

Segment ve Gövde Tipi Tercihleri

2026 yılının ilk yarısında SUV modeller Türkiye otomobil pazarındaki ağırlığını sürdürmüştür. Toplam otomobil satışlarının %64,6'sını SUV, %20,5'ini sedan ve %14,5'ini hatchback modeller oluşturmuştur. SUV satışları 284.493 adede ulaşmış ve bu gövde tipi Türkiye pazarının temel kategorisi haline gelmiştir.

Bununla birlikte SUV satışları da bir önceki yıla göre yaklaşık %7 oranında gerilemiştir. Sedan satışlarındaki düşüş %15'i, hatchback modellerdeki düşüş ise %9'u aşmıştır. Dolayısıyla SUV'ların toplam pazar içindeki payı yüksek kalmakla birlikte, bu segment de genel pazar daralmasından tamamen ayrılmamıştır.

Segment bazındaki gelişmeler, tüketicilerin daha küçük ve görece erişilebilir araçlara yöneldiğini göstermektedir. B segmenti satışları ilk altı ayda %4,5 artarken, C segmenti satışları %10,3 oranında gerilemiştir. D segmentindeki düşüş %26,1, E segmentindeki düşüş %29,8, F segmentindeki düşüş ise %30,5 olarak gerçekleşmiştir.

Bu veriler, araç fiyatlarındaki artış, yüksek vergi yükü ve finansman kısıtları nedeniyle büyük ve üst segment otomobillere olan talebin belirgin biçimde zayıfladığını ortaya koymaktadır. Tüketiciler, otomo-

bil alımından tamamen vazgeçmek yerine daha düşük fiyatlı, daha düşük motor güçlü ve vergisel açıdan daha avantajlı modellere yönelmektedir.

Şanzıman tercihlerinde ise otomatik vitesin mutlak hâkimiyeti devam etmiştir. Otomatik şanzımanlı araçların otomobil pazarındaki payı %96,9'a ulaşırken, manuel şanzımanlı araçların payı %3,1'e gerilemiştir. Bu gelişme, manuel şanzımanın Türkiye sıfır otomobil pazarında artık sınırlı bir ürün grubu haline geldiğini göstermektedir.

Elektrikli ve Hibrit Araçlardaki Gelişmeler

2026 yılının ilk yarısında tam elektrikli otomobil satışları 81.331 adet olarak gerçekleşmiş ve bir önceki yılın aynı dönemine göre %5,3 oranında gerilemiştir. Bununla birlikte toplam otomobil pazarındaki daha yüksek oranlı daralma nedeniyle elektrikli otomobillerin pazar payı %18,5'e yükselmiştir.

Hibrit otomobil satışları ise yaklaşık %6 artarak 145.804 adede ulaşmış, hibritlerin pazar payı %33,1 olarak gerçekleşmiştir. Aynı dönemde benzinli otomobillerin payı %41,5'e, dizel otomobillerin payı ise %6,2'ye gerilemiştir.

Tam elektrikli ve hibrit otomobiller birlikte değerlendirildiğinde, elektrikleştirilmiş güç aktarma sistemlerinin toplam pazar payı %51,6'ya ulaşmıştır. Böylece elektrikli ve hibrit araçlar, toplam satışlar

içinde benzinli ve dizel araçların ayrı ayrı sahip olduğu payın belirgin biçimde üzerine çıkmıştır.

Ancak hibrit araçlardaki büyümenin niteliği ayrıca değerlendirilmelidir. Mild-hybrid araç satışları %42,2 oranında artarak 112.319 adede ulaşırken, klasik veya full hybrid araç satışları %6,1 azalarak 30.616 adede gerilemiştir. Vergisel düzenlemeler nedeniyle cazibesi azalan plug-in hybrid araç satışlarında ise %88,9 oranında çok sert bir düşüş yaşanmış ve satışlar 2.869 adetle sınırlı kalmıştır.

Bu dağılım, hibrit pazarındaki büyümenin esas olarak 48 volt mild-hybrid sistemlerden kaynaklandığını göstermektedir. Bu tip mild-hybrid araçlarda elektrik motoru genellikle aracı tek başına hare-

ket ettirmemekte, içten yanmalı motora destek sağlamaktadır. Dolayısıyla hibritlerin toplam pazar payındaki yükseliş, doğrudan tam elektrikli veya haricen şarj edilebilir araçlara geçiş anlamına gelmemektedir.

Elektrikli otomobillerde motor gücüne göre de belirgin bir ayrışma yaşanmıştır. Motor gücü 160 kW ve altında olan, düşük Özel Tüketim Vergisi dilimindeki elektrikli otomobillerin satışları %7,7 artarak 73.047 adede yükselirken, 160 kW üzerindeki elektrikli otomobillerin satışları %54,1 azalarak 8.284 adede gerilemiştir.

Bu gelişmede araçların tabi olduğu Özel Tüketim Vergisi oranları ve matrah sınırları etkili olmuştur. Düşük güçlü ve belirli fiyat seviyelerinin altında kalan elektrikli araçlar daha avantajlı vergi oranla-

rından yararlanırken, yüksek güçlü ve yüksek fiyatlı elektrikli araçlarda vergi yükü önemli ölçüde artmaktadır. Benzer şekilde plug-in hybrid araçların vergisel avantajlarının azalması, bu kategorideki keskin düşüşün başlıca sebeplerinden biri olmuştur.

Hafif ticari araç pazarında elektrifikasyon henüz sınırlı seviyededir. Elektrikli hafif ticari araç satışları yaklaşık %130 oranında artmış olmakla birlikte, satış adedi 1.519 ve pazar payı %1,3 seviyesinde kalmıştır. Otomobillerdeki tercih edilebilirliği azalsa da, dizel motorlu araçların hafif ticari pazarındaki payı %91,5 olarak gerçekleşmiş ve bu kategoride dizel motorun açık ara farkla Pazar hâkimiyeti devam etmiştir.

Yerli ve İthal Araçların Pazar Payları

2026 yılının ilk yarısında satılan 440.234 otomobilin 155.559 adedi Türkiye’de üretilmiş, 284.675 adedi ise ithal edilmiştir. Buna göre otomobil pazarında yerli üretimin payı yaklaşık %35, ithal araçların payı ise yaklaşık %65 olarak gerçekleşmiştir.

Hafif ticari araçlarda ithal ürünlerin ağırlığı daha yüksek seviyededir. Otomobil ve hafif ticari araç pazarı birlikte değerlendirildiğinde, toplam 558.179 adetlik satışın 375.443 adedi ithal araçlardan oluşmuştur.

Bununla birlikte, bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla yerli otomobil satışları yaklaşık %8 artarken, ithal otomobil satışları %17 civarında gerilemiştir. Hafif ticari araçlarda da yerli satışlar %16 oranında artmış, ithal satışlar ise yaklaşık %6 azalmıştır. Bu nedenle yerli üretimin toplam pazar içindeki payında belirgin bir toparlanma yaşanmıştır.

Yerli araçların payındaki artışta ithal araç fiyatlarının kur ve vergi etkisiyle yükselmesi, yerli üretim elektrikli araçlara yönelik kredi avantajları ve bazı ülkeler-

den gerçekleştirilen otomobil ithalatına uygulanan ek mali yükümlülükler etkili olmuştur.

2025 yılında yürürlüğe giren düzenlemeler uyarınca, Avrupa Birliği veya Türkiye'nin serbest ticaret anlaşması bulunan ülkeler dışından ithal edilen binek otomobiller, araç türüne göre

%25 ila %30 arasında değişen oranlarda veya araç başına belirlenen asgari tutarlarda ek mali yükümlülüğe tabi tutulmuştur. Bu uygulama, özellikle Çin'den doğrudan ithal edilen araçların maliyet yapısını ve Türkiye'deki fiyatlandırmasını etkilemiştir.

Marka ve Model Bazındaki Görünüm

2026 yılının ilk altı ayında otomobil ve hafif ticari araç toplam satışlarında Renault 74.129 adetle ilk sırada yer almıştır. Renault'yu 47.250 adetle Fiat, 45.165 adetle Volkswagen, 40.774 adetle Toyota, 36.693 adetle Peugeot, 34.784 adetle Ford ve 31.630 adetle Hyundai takip etmiştir.

Citroën 29.560, Opel 27.892, Togg ise 21.248 adetlik satış gerçekleştirmiştir. Renault'nun liderliği ile Fiat, Toyota, Hyundai ve Ford gibi Türkiye'de üretim faaliyeti bulunan markaların güçlü konumu, yerli üretim avantajının satışlara yansıdığını göstermektedir. Satışa çıktığından beri pazarın en çok tercih edilen aracı olan yerli Fiat Egea'nın 10 yıl 9 ay 3 gün süren üretimi 30 Haziran 2026 itibarıyla sonlanmıştır. Bununla birlikte yine bu dönem içerisinde alınan karar uyarınca, yaklaşık 10 yıldır üretimi süren Renault Megane Sedan'ın üretimi 2027 yılı sonuna kadar uzatılmıştır. Bu aracı 2021 yılından beri Renault lisansı ile Karsan üretmekte idi.

Togg'un iki farklı modeliyle 21 bin adedin üzerinde satış gerçekleştirmesi, markanın Türkiye pazarında önemli bir oyuncu haline geldiğine işaret etmektedir. Bu performansta ürünlere yönelik talebin yanı sıra yerli elektrikli araçlara sağlanan finansman ve vergi avantajları da etkili olmuştur.

Çinli markaların satış performansı ise markalar arasında farklılık göstermiştir. Chery 12.690, Omoda & Jaecoo 6.623, BYD ise 6.809 adet satış gerçekleştirmiştir. İthalata uygulanan ek mali yükümlülükler nedeniyle Çinli markaların Türkiye pazarındaki rekabet stratejilerinin doğrudan ithalat yerine yerel üretim, montaj veya alternatif tedarik yapıları üzerine kurulması beklenmektedir.

Üretim Görünümü

2026 yılının ilk yarısında Türkiye’de toplam taşıt üretimi %6,1 oranında azalarak 663.397 adede gerilemiştir. Otomobil üretimindeki düşüş ise daha yüksek olmuş ve üretim %16,1 azalarak 368.480 adet olarak gerçekleşmiştir.

Buna karşılık ticari araç üretimi yaklaşık %10 oranında artmıştır. Kamyonet üretimi %15, midibüs üretimi %19, otobüs üretimi %9 ve kamyon üretimi %7 oranında büyümüştür. Minibüs üretimi ise %7 oranında azalmıştır.

Bu veriler, otomotiv sanayisinde binek otomobil ile ticari araç üretimi arasında belirgin bir ayrışma yaşandığını göstermektedir. Binek otomobil üretiminde ciddi bir hacim kaybı görülürken, ticari araç üretimi sektörün toplam üretim performansını desteklemiştir.

Sektördeki toplam kapasite kullanım oranı %62 seviyesinde kalmıştır. Hafif araçlarda kapasite kullanımı %63, kamyonunda %60, otobüs ve midibüste %69 olarak gerçekleşmiştir. Traktör üretiminde ise kapasite kullanım oranı %27’ye kadar gerilemiştir. Traktör üretimi %36 oranında azalarak 10.214 adet olmuştur.

Otomobil üretimindeki %16,1’lik düşüşün iç pazardaki otomobil satışlarındaki %9,8’lik daralmanın üzerinde gerçekleşmesi, üretim tarafındaki zayıflığın yalnızca iç taleple açıklanamayacağını göstermektedir. Avrupa’daki talep koşulları, ihracat siparişleri, fabrikalardaki model ve platform geçişleri ile araç üretim takvimleri de bu gelişmede etkili olmuştur.





İhracat Performansı

2026 yılının ilk yarısında taşıt ihracatı adet bazında %12,3 oranında azalarak 462.552 adede gerilemiştir. Otomobil ihracatındaki düşüş daha keskin olmuş ve yaklaşık %27 oranında azalan ihracat 220.083 adet olarak gerçekleşmiştir. Türkiye’de üretilen toplam taşıtların yaklaşık %70’i ihraç edilmiştir.

İhracat adetlerindeki düşüşe karşılık, sektörün ihracat geliri aynı dönemde %4,3 artarak 20,8 milyar ABD dolarına ulaşmıştır. Haziran ayı otomotiv ihracatı da yıllık bazda %13 artarak yaklaşık 3,84 milyar ABD doları olarak gerçekleşmiştir.

İhracat adetleri azalırken ihracat geliri artması, ürün karması ve birim ihracat değerindeki değişimle açıklanabilir. Tedarik sanayisi ihracatı ilk altı ayda %5 artarak 8,1 milyar ABD dolarına ulaşmıştır. Ticari araçlar ile otobüs ve midibüs gruplarının daha dirençli performansı da toplam ihracat gelirini desteklemiştir.

Bu çerçevede Türkiye otomotiv sanayisinin ihracat değerini koruduğu, ancak aynı performansı ihracat adedi bakımından gösteremediği görülmektedir. Binek otomobil ihracatındaki yüksek oranlı düşüşün devam etmesi halinde, sektörün ihracat gelirindeki artışı orta vadede sürdürmesi güçleşebilecektir.

Türkiye otomotiv ihracatının yaklaşık %75’i Avrupa Birliği ülkelerine yapılmaktadır. Almanya, Fransa ve İtalya başlıca ihracat pazarları arasında yer almaktadır. Bu yoğunlaşma, Türk otomotiv sanayisini Avrupa’daki ekonomik büyüme, otomobil talebi, emisyon düzenlemeleri ve elektrikli araç dönüşümüne yüksek ölçüde bağımlı hale getirmektedir.

Finansman Koşulları ve Tüketici Talebi

2026 yılının ilk yarısında yüksek faiz ortamı, taşıt talebini sınırlayan başlıca faktörlerden biri olmuştur. Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası politika faizinin yüksek seviyesini koruması hem bireysel kredi maliyetlerini hem de otomotiv şirketlerinin işletme sermayesi ve stok finansmanı giderlerini artırmıştır.

Taşıt kredilerinde uygulanan ve 2022 yılından beri güncellenmeyen “kredi / araç değeri” oranları ve vade sınırları, güncel araç fiyatlarıyla önemli ölçüde uyumsuz hale gelmiştir. Genel kredi rejiminde araç fiyatı yükseldikçe kullanılabilecek kredi oranı ve vadesi azalmakta, belirli bir fiyat seviyesinin üzerindeki araçlar için ise kredi kullanımı mümkün olmamaktadır.

Sıfır otomobil fiyatlarının büyük bölümünün kredi limitlerinin üzerinde kalması nedeniyle, klasik taşıt kredileri bireysel tüketiciler bakımından işlevini büyük ölçüde kaybetmiştir. Bu nedenle satış-

lar ağırlıklı olarak yüksek peşinat, nakit ödeme, takas, marka ve distribütörlerin sübvansiyonlu finansman kampanyaları ile filo ve şirket alımları üzerinden gerçekleştirilmektedir.

Türkiye’de üretilen belirli elektrikli araçlar için ise daha avantajlı kredi oranları ve vadeler uygulanmaktadır. Bu farklılaştırma, otomotiv politikasının yalnızca elektrikli araç talebini değil, Türkiye’de üretilen elektrikli araçları destekleyecek şekilde tasarlandığını göstermektedir.

Finansman avantajları, yerli elektrikli araçlar bakımından ithal modellere karşı önemli bir rekabet üstünlüğü yaratmaktadır. İthal elektrikli araçlar ise hem ek mali yükümlülükler hem de daha sınırlı kredi imkânları nedeniyle daha dezavantajlı bir konumda bulunmaktadır.

Yeni Yatırımlar ve Çin Menşeli Üreticiler

2026 yılının ilk yarısında sektör gündeminde yer alan başlıca konulardan biri, Çin menşeli otomotiv üreticilerinin Türkiye’de gerçekleştirmeyi planladıkları yatırımlar olmuştur.

BYD tarafından 2024 yılında yaklaşık 1 milyar ABD doları tutarında bir yatırım açıklanmış ve Manisa’da yıllık 150 bin araç üretim kapasitesine sahip bir tesis kurulması planlanmıştır. Ancak 2026 yılının ilk yarısı itibarıyla fabrika inşaatının

başlamamış olması ve yatırım takviminin belirsizleşmesi, projenin geleceğine ilişkin soru işaretlerine neden olmuştur.

BYD’nin Avrupa’daki üretim planlarında Macaristan’daki tesise öncelik verdiğine yönelik açıklamalar da Türkiye yatırımının takvimi konusundaki belirsizliği artırmıştır. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı ise yatırım anlaşmasının ve şirketin yükümlülüklerinin devam ettiğini, projede yeterli ilerleme sağlanmaması nedeniyle

bazı teşviklerin askıya alındığını ve yükümlülüklerin yerine getirilmemesi halinde geri ödeme sorumluluğu doğabileceğini açıklamıştır.

Bu gelişme, Türkiye'nin Çin menşeli otomotiv üreticilerine yönelik yatırım stratejisi bakımından önem taşımaktadır. Türkiye, yüksek ithalat maliyetlerinin alternatifleri olarak uluslararası üreticileri yerel üretime yönlendirmeyi amaçlamaktadır. Ancak açıklanan yatırımların fiilen

gerçekleşmemesi halinde beklenen üretim, istihdam ve ihracat kapasitesi oluşmayacak; ithalat sınırlamalarının tüketici fiyatlarını artıran etkisi daha görünür hale gelecektir.

Bu nedenle önümüzdeki dönemde sektördeki temel meselelerden biri, açıklanan elektrikli araç yatırımlarının hangi takvimle ve hangi üretim kapsamıyla hayata geçirileceği olacaktır.

Elektrikli Araç Şarj Altyapısı

Türkiye'de elektrikli araç şarj altyapısı 2026 yılının ilk yarısında büyümeye devam etmiştir. Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu tarafından açıklanan verilere göre, Haziran 2026 sonu itibarıyla şarj hizmeti sunumu kapsamında kurulu şarj noktası sayısı 45.097'ye ulaşmıştır. Böylece Türkiye'deki halka açık şarj ağı, elektrikli araç parkındaki ve elektrikli otomobil satışlarındaki artışa paralel olarak genişlemeyi sürdürmüştür.

Yılın ilk yarısındaki gelişim yalnızca kurulu şarj noktası sayısı ile sınırlı kalmamış, şarj altyapısının fiili kullanımında da güçlü bir artış yaşanmıştır. Ocak-Haziran 2026 döneminde lisanslı şarj ağı işletmecileri tarafından işletilen istasyonlarda toplam 15.408.578 şarj işlemi gerçekleştirilmiş; bu işlemlerde toplam şarj süresi 17.569.444 saate, şarj hizmeti kapsamında tüketilen elektrik miktarı ise 392.252 MWh'ye ulaşmıştır.

2025 yılının aynı dönemiyle karşılaştırıldığında, şarj işlemi sayısı %96,6, toplam şarj süresi %137,4 ve şarj hizmetine bağlı elektrik tüketimi %153,5 oranında artmıştır. Elektrik tüketimindeki artışın işlem sayısındaki artıştan daha yüksek olması, şarj ağının yalnızca daha fazla kullanıcıya hizmet vermediğini; işlem başına tüketilen enerji miktarı ve altyapının kullanım yoğunluğu bakımından da ölçek kazandığını göstermektedir.

Bu veriler, Türkiye'de elektrikli araç ekosisteminin artık yalnızca araç satışları ve şarj noktası sayısı üzerinden değil, şarj ağının fiili kullanım hacmi bakımından da anlamlı bir büyüklüğe ulaştığını ortaya koymaktadır. Bununla birlikte, toplam şarj noktası sayısındaki artış tek başına altyapının yeterliliğini değerlendirmek için yeterli değildir. Şarj noktalarının coğrafi dağılımı, DC hızlı şarj kapasitesinin toplam ağ içindeki payı, istasyonla-



rın çalışma sürekliliği, yoğun saatlerdeki doluluk oranları, fiyatlandırma şeffaflığı ve konut ile iş yerlerinde şarj imkânlarının yaygınlığı da kullanıcı deneyimi ve altyapının etkinliği bakımından önem taşımaktadır.

Nitekim EPDK'nın rapor döneminden sonra açıkladığı güncel verilere göre şarj noktası sayısı 19 Temmuz 2026 itibarıyla 45.660'a yükselmiştir. Bu noktaların 25.731'i AC, 19.903'ü DC ve 26'sı mobil şarj noktası niteliğindedir. Rapor döneminin kapanış verisi 45.097 olmakla bir-

likte, temmuz ayındaki artış şarj ağı yatırımlarının yılın ikinci yarısında da devam ettiğini göstermektedir.

Önümüzdeki dönemde şarj altyapısı bakımından temel ihtiyaç, yalnızca toplam nokta sayısının artırılması değil; özellikle şehirlerarası ulaşım koridorlarında yüksek güçlü DC şarj kapasitesinin geliştirilmesi, büyük şehirler dışındaki coğrafi kapsamanın genişletilmesi, istasyonların güvenilirlik ve erişilebilirliğinin artırılması ve apartmanlar ile iş yerlerinde şarj çözümlerinin yaygınlaştırılması olacaktır.

Genel Değerlendirme

2026 yılının ilk yarısında Türkiye otomotiv pazarı, yıllık bazdaki daralmaya rağmen tarihsel olarak güçlü seviyesini korumuştur. Bununla birlikte pazarın iç yapısı önemli ölçüde değişmiştir. Tüketiciler daha kompakt, daha düşük güçlü ve vergi bakımından avantajlı araçlara yönelirken; SUV'lar, mild-hybrid otomobiller ve düşük güçlü elektrikli araçlar öne çıkmıştır.

Yerli üretim araçların pazar payı toparlanmış; ithal otomobiller ise kur, vergi, finansman ve ek mali yükümlülüklerin etkisiyle daha fazla baskı altında kalmıştır. Togg başta olmak üzere yerli elektrikli araçlar, sağlanan finansman imkânları sayesinde önemli bir rekabet avantajı elde etmiştir.

Sanayi tarafında ise binek otomobil üretimi ve ihracatındaki yüksek oranlı gerileme dikkat çekmektedir. Ticari araçlar ve tedarik sanayisi toplam üretim ve ihracat performansını desteklemiş olsa da, otomobil üretimi ile ihracat adetlerindeki düşüş sektörün geleceği bakımından önemli bir risk oluşturmaktadır.

İhracat gelirinin artmaya devam etmesi olumlu olmakla birlikte, bu artışın azalan adetler karşısında ne ölçüde sürdürülebileceği belirsizdir. Türkiye otomotiv sanayisinin Avrupa pazarına yüksek bağımlılığı da sektörü Avrupa'daki talep koşullarına, emisyon politikalarına ve elektrikli araç dönüşümünün hızına duyarlı hale getirmektedir.

Sonuç itibarıyla 2026 yılının ilk yarısı, iç pazar bakımından bir kriz dönemi değil, yüksek seviyeden kontrollü bir normalleşme dönemi olarak değerlendirilebilir. Buna karşılık üretim, ihracat, finansman ve yeni yatırım kararları bakımından daha ihtiyatlı bir görünüm söz konusudur.

Sektörün yılın ikinci yarısındaki ve orta vadeli performansı; faiz ve kredi koşullarının seyri, vergi politikaları, Avrupa'daki talep, Türkiye'de üretilecek yeni modeller, Çinli üreticilerin yatırım kararları ve elektrikli araç dönüşümünün sanayi politikasıyla ne ölçüde destekleneceği tarafından belirlenecektir.

Kaynakça

1. Kurul'un 16.01.2025 tarihli ve 25-02/47-28 sayılı ve 25.12.2025 tarih ve 25-49/1208-683 sayılı kararları.
2. Kurul'un 18.09.2025 tarihli ve 25-35/825-483 sayılı kararı.
3. Kurul'un 25.12.2025 tarihli ve 25-49/1214-687 sayılı kararı.
4. Kurul'un 25.12.2025 tarihli ve 25-49/1217-690 sayılı kararı.
5. Kurul'un 06.11.2025 tarihli ve 25-41/981-569 sayılı kararı.
6. Kurul'un 04.06.2026 tarihli ve 26-20/612-242 sayılı kararı.
7. Kurul'un 16.10.2025 tarihli ve 25-39/919-539 sayılı kararı.

İleri Okuma

- Otomotiv Distribütörleri ve Mobilite Derneği, [Basın Bülteni](#), 2 Temmuz 2026
- Otomotiv Sanayii Derneği, [Otomotiv Sektörü Aylık Değerlendirme Raporu: Haziran 2026](#)
- Otomotiv Endüstrisi İhracatçıları Birliği, [Otomotiv İhracatı Yılın İlk Yarısında 20,8 Milyar Dolara Ulaştı](#), 6 Temmuz 2026
- Enerji Piyasalarını Denetleme Kurulu, [Şarj Hizmeti Piyasası Aylık İstatistikleri: Mayıs 2026](#)
- Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası, [Faiz Oranlarına İlişkin Basın Duyurusu \(2026-23\)](#), 11 Haziran 2026
- T.C. Ticaret Bakanlığı, [Otomobil İthalatı ile İlgili Uygulanacak Yeni Düzenlemeler Resmî Gazete'de Yayımlandı](#), 22 Eylül 2025

İlgili Kişiler



Alper Uzun
Ortak ve Arabulucu

alperuzun@erdem-erdem.av.tr



Rüştü Mert Kaşka
Kıdemli Avukat

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.

ERDEM
&
ERDEM



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

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

AMSTERDAM

Office 4.31, Strawinskylaan 457,
1077 XX Amsterdam

+31 (0)20 747 1113

amsterdam@erdem-erdem.nl

www.erdem-erdem.av.tr