

**2025
TSRS Uyumlu
Sürdürülebilirlik
Raporu**



Rapor Hakkında

Bu raporda yer alan konsolide sürdürülebilirlik bağlantılı finansal açıklamalar, Ford Otomotiv Sanayi A.Ş. (ana Şirket) ve bağlı ortaklıkları ("Grup") için hazırlanmış olup, Kamu Gözetimi, Muhasebe ve Denetim Standartları Kurumu (KGK) tarafından yayımlanan Türkiye Sürdürülebilirlik Raporlama Standartları (TSRS)'na uygun şekilde sunulmuştur. Ford Otomotiv Sanayi A.Ş. ("Ford Otosan" veya "Şirket"), Türkiye'de kurulmuş ve Borsa İstanbul (BIST)'da işlem gören halka açık bir şirkettir. Bu rapor, 1 Ocak – 31 Aralık 2025 finansal raporlama dönemini esas alarak Türkiye Sürdürülebilirlik Raporlama Standartları'na uygun olarak hazırlanmıştır. Bu açıklamalar, 29 Aralık 2023 itibarıyla Resmî Gazete'de yayımlanmış ve 1 Ocak 2024'ten itibaren başlayan yıllık dönemler için geçerli olan Türkiye Sürdürülebilirlik Raporlama Standartları'na (TSRS) dayanmaktadır.

TSRS, KGK tarafından yayımlanan iki sürdürülebilirlik standardına ve sektör bazlı uygulamaya yönelik rehberde atıfta bulunur:

- **TSRS 1:** Sürdürülebilirlikle İlgili Finansal Bilgilerin Açıklanmasına İlişkin Genel Hükümler
- **TSRS 2:** İklimle İlgili Açıklamalar
- **TSRS 2'nin Sektör Bazlı Uygulanmasına İlişkin Rehber:** Ek Cilt-63 – Otomobiller

Raporda TSRS 1 Sürdürülebilirlikle İlgili Finansal Bilgilerin Açıklanmasına İlişkin Genel Hükümler ve TSRS 2 İklimle İlgili Açıklamalar doğrultusunda, genel amaçlı finansal rapor kullanıcıları açısından işletmeye kaynak sağlama kararı verirken faydalı olacak, Ford Otosan'ın kısa, orta veya uzun vadede nakit akışlarını, finansmana erişimini veya sermaye maliyetini etkilemesi makul ölçüde beklenebilecek iklimle ilgili risklerine ve fırsatlarına ilişkin bilgiler açıklanmaktadır. Sürdürülebilirlikle ilgili risk ve fırsatlarını ise "Geçiş Muafiyetleri" bölümünde açıklandığı üzere 2025 TSRS Uyumlu Sürdürülebilirlik Raporu kapsamında açıklanmamıştır.

Ford Otosan'ın gelecekteki finansal yeterliliğini etkilemesi makul ölçüde beklenebilecek iklimle ilgili risk ve fırsatlar, belirlenen önemlilik seviyeleri doğrultusunda raporun temel içeriğini oluşturan Strateji ve Risk Yönetimi bölümlerinde paylaşılmaktadır. Benzer bir yaklaşımla, Ford Otosan'ın belirttiği önemlilik seviyesinin ve finansal eşik değerlerin altında kalan, gelecekteki finansal yeterliliğini etkilemesi makul ölçüde beklenebilecek iklimle ilgili risk ve fırsatlar bu raporda paylaşılmamıştır. Ford Otosan, finansal önemlilik analizlerinde düzeltilmiş VAFÖK (EBITDA) üzerinden değerlendirme yaparak karar vermektedir.

Raporda sunulan finansal ve finansal olmayan bilgiler, karşılaştırılabilir, doğrulanabilir, zamanında sunulmuş ve anlaşılabilir olma niteliklerine sahip olup TSRS'de belirtilen ilkelere uygun olarak gerçeğe uygun şekilde sunulmuştur.

Sürdürülebilirlik ve iklimle ilgili finansal açıklamaların hazırlanmasında kullanılan veri ve varsayımlar, Türkiye Muhasebe Standartları/Türkiye Finansal Raporlama Standartları ve genel kabul görmüş muhasebe ilkeleri ile finansal tabloların hazırlanmasında kullanılan veri ve varsayımlarla tutarlıdır.

Finansal Açıklamalar ile Bağlantı

Bu raporda yer alan sürdürülebilirlik ve iklimle ilgili açıklamalar, Ford Otosan için hazırlanmış olup, konsolide finansal tablolar ile değerlendirilmelidir. Rapor, 31 Aralık 2025 tarihinde sona eren yıla ait 12 aylık bir dönemi kapsamakta olup, konsolide finansal tablolar raporlama dönemi ile uyumludur.

İlgili finansal bilgilere [Ford Otosan 2025 Hesap Dönemine Ait Konsolide Finansal Tabloları](#) üzerinden ulaşabilmektedir. Sürdürülebilirlik ve iklimle ilgili finansal açıklamalarda para birimi olarak finansal tabloların sunumuna paralel para birimi kullanılmıştır.

Denetim

Kamu Gözetimi, Muhasebe ve Denetim Standartları Kurumu (KGK) tarafından zorunlu tutulan bağımsız denetim kapsamında Güney Bağımsız Denetim ve Serbest Muhasebeci Mali Müşavirlik A.Ş. (EY) tarafından GDS 3000 "Tarihi Finansal Bilgilerin Bağımsız Denetimi veya Sınırlı Bağımsız Denetimi Dışındaki Güvence Denetimleri" kapsamında sınırlı güvence beyanına tabi tutulmuş olup, sınırlı güvence beyanı raporun Ekler bölümündedir.

GDS 3410 "Sera Gazı Beyanlarına İlişkin Güvence Denetimleri" standartları kapsamında sınırlı güvence denetimine tabi tutulmuş, sınırlı bağımsız güvence beyanına 2025 Ford Otosan Sürdürülebilirlik Raporu sayfa 282'de yer verilmiştir.

Geçiş Muafiyetleri

KGK'nın 25.12.2025 tarihli ve 01/38488 sayılı Kurul Kararı uyarınca, 2024 yılı raporlama döneminde ilk kez TSRS'lere uygun olarak sürdürülebilirlik raporlaması yapan işletmeler için E4, E5 ve E6(b) paragraflarındaki geçiş muafiyetlerinin uygulama süresi bir yıl uzatılmıştır. Bu kapsamda Ford Otosan, TSRS 1 E4, TSRS 1 E5 ve TSRS 1 E6 (b) paragraflarında düzenlenen sürdürülebilirlik risklerine ilişkin açıklama muafiyetinden ilgili raporlama döneminde de yararlanmaktadır.

Raporlama Sınırları ve Ölçüm Yaklaşımı

Ford Otosan, sera gazı emisyonlarının raporlanması için organizasyonel sınırlarını belirlerken operasyonel kontrol yaklaşımını kullanmıştır. Bu yaklaşıma göre, operasyonel kontrolü bulunan bağlı ortaklıklarının emisyonları emisyon envanterine dahil edilmiştir. Raporlama Kılavuzu bölümünde Ford Otosan 2025 TSRS Uyumlu Sürdürülebilirlik Raporu'nda açıkladığı tüm metriklerin kapsam ve metodolojisi açıklanmaktadır.

Ford Otosan Hakkında

Ford Otosan (Ford Otomotiv Sanayi A.Ş.), Ford Motor Company (%41)* ve Koç Holding'in (%41) eşit oranda hisse sahibi oldukları halka açık (%18) bir şirkettir. 1959'da kurulan Ford Otosan, 2025 yılı itibarıyla 934.500 araç, 430.000 adet motor, 112.000 adet arka aks ve 18.500 şanzıman üretim kapasitesi sayesinde Ford Avrupa'nın en büyük ticari araç üretim merkezi konumundadır. Şirketin ticari sicile kayıtlı adresi Akpınar Mahallesi, Hasan Basri Cad. No:2 Sancaktepe, İstanbul'dur.

2004 yılından bu yana Türkiye'nin en fazla ihracat yapan ilk üç şirketi arasında yer alan Ford Otosan, 14 yıldır otomotiv sektörü, 10 yıldır Türkiye'nin ihracat şampiyonu olma başarısını göstermektedir. 5 ana merkezde faaliyet gösteren Ford Otosan, 25.000'den fazla kişiye istihdam sağlamaktadır.

Ford Otosan, piyasa değeri ile Borsa İstanbul'daki değerli otomotiv şirkettir. 2000'den fazla Ar-Ge çalışanı ile mühendislik ihracatı gerçekleştiren Ford Otosan, Türk otomotiv sektörünün tek lokasyonda en büyük Ar-Ge Merkezi'ne sahiptir. Ford'un tek ağır ticari araç markası olan Ford Trucks'ın tasarım, mühendislik ve üretim süreçlerini üstlenmektedir. Ford Otosan, Ford Trucks iş birimi ile yurtdışında da distribütörlük ve bayilikler atamakta, servis ve yedek parça hizmeti vermektedir.

Grup'un Kocaeli yerleşkesinde 2 ton ticari araç ürettiği Gölçük Fabrikası ile 1 ton ticari araç ürettiği Yeniköy Fabrikası; Eskişehir yerleşkesinde Ford Trucks Kamyon Fabrikası ile kamyon ve 2 ton ticari araçlara yönelik üretim yapan motor ve aktarma organı üreten fabrikası; Romanya yerleşkesinde ise Puma araç, yeni nesil Transit Courier ve Ecoboost motor üretimi yapan Craiova Fabrikası bulunmaktadır.

Şirket'in Hollanda'da kurulu Ford Otosan Netherlands BV ünvanlı bağlı ortaklığı ise Şirket'in yurt dışı yapılanmaları ile ilgili yönetim faaliyetlerini yürütmektedir. Grup'un ayrıca İstanbul Sancaktepe'de, satış pazarlama birimlerinin de bulunduğu yedek parça dağıtım merkezi ve Ar-Ge Merkezi bulunmaktadır.

*Ford Deutschland Engineering GmbH: Ford Motor Company söz konusu şirketin %100 sahibidir.

Ford Otosan'ın Bağlı Ortaklıkları

Ticaret Ünvanı	Şirketin Faaliyet Konusu	Şirketin Sermayedeği Payı (%)
Ford Otosan Netherlands BV	Grup'un yurt dışı yapılanmalarının yürütülmesi ve Ford Trucks (Kamyon) ihracat pazar yapılanmalarını merkezi olarak yönetilmesi	100
Ford Otosan Romania SRL	Motorlu taşıt araçları ile yedek parçaların imalatı, montajı, ithalatı ve satışı	100
Bluepath Robotics Teknoloji Ticaret ve Sanayi A.Ş. (**)	Araştırma, geliştirme, danışmanlık, mühendislik ve kuluçka faaliyetleri	100
Gembox Teknoloji Girişimleri Anonim Şirketi	Araştırma, geliştirme, danışmanlık, mühendislik ve kuluçka faaliyetleri, bu alanlarda kurulmuş şirketlere ve yürütülen girişimlere yatırım yapılması	100

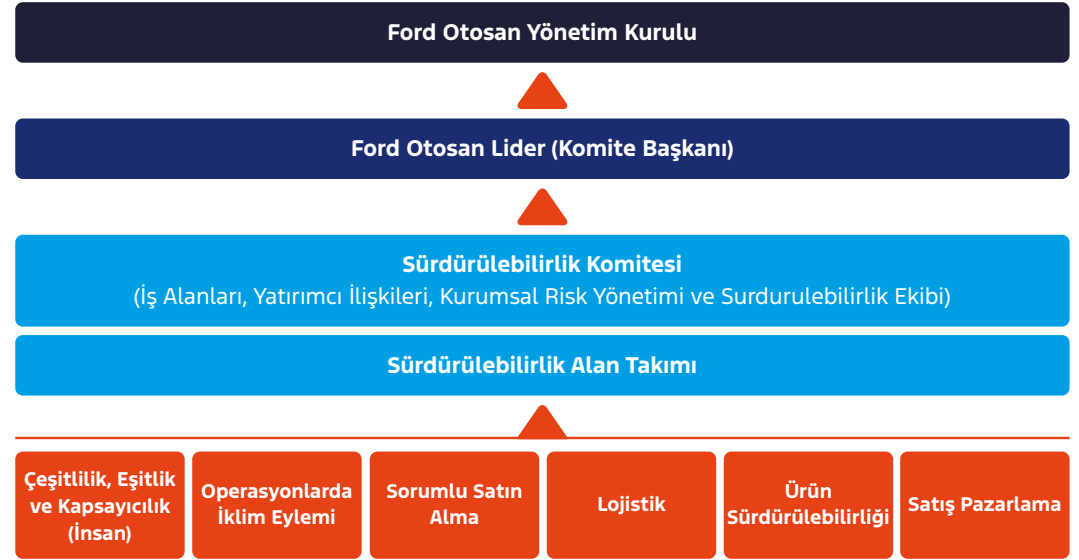
(**) Rakun Mobilite Teknoloji ve Ticaret A.Ş., 11 Aralık 2025 tarihi itibarıyla unvan değişikliği yapılmış olup Bluepath Robotics Teknoloji Ticaret ve Sanayi A.Ş. olarak ticaret sicil gazetesinde yayımlanmıştır.

Yönetişim

Ford Otosan'da sürdürülebilirlik ve iklimle bağlantılı risk ve fırsatların yönetimi; paydaşların konuya verdiği önem, sektör trendleri ve paydaşların etkisi göz önünde bulundurularak şekillenen stratejik yön doğrultusunda yürütülür. Genel Müdür ve Sürdürülebilirlik Komitesi tarafından geliştirilip Yönetim Kurulu tarafından onaylanan çerçevede bütüncül bir yapıda yönetilir. Operasyonel düzeyde görev yapan Sürdürülebilirlik Merkez Takımı ile çalışma grupları tarafından sürdürülebilirlik ve iklim ile ilgili risk ve fırsatlara yönelik aksiyonlar, paydaş beklentisi, şirketin stratejisi ve hedefleri doğrultusunda planlanır ve koordine edilir. Ayrıca sürdürülebilirlik ve iklimle bağlantılı risk ve fırsatların etkisinin gözden geçirilmesi ve TSRS Uyumlu Sürdürülebilirlik raporundaki beyanlar Yönetim Kurulu seviyesinde Riskin Erken Saptanması ve Yönetimi Komitesi ve Denetim Komitesi'nin kontrolünden ve onayından geçmektedir. Yapı; sürdürülebilirlik politikaları, performans hedefleri ve kurumsal risk yönetimi süreçleriyle entegre şekilde çalışarak iklimle bağlantılı konuların etkin gözetimini destekler.

Sürdürülebilirlik ve iklimle bağlantılı risk ve fırsatların izlenmesi, yönetilmesi ve denetlenmesine ilişkin görevler, Ford Otosan ve bağlı ortaklıklarında, tüm yerleşkeleri kapsayacak şekilde belirli yönetim pozisyonları ile yönetim seviyesindeki komitelerin sorumluluğundadır. Ford Otosan kurumsal stratejileri ve hedeflerine uyumlu bir şekilde şirketi etkileyebilecek potansiyel riskleri öngörebilmek, yönetmek, izlemek, risk ve kriz yönetimi açısından gerekli faaliyet planlarını oluşturmak amacıyla riskleri ve fırsatları ISO 31000 Kurumsal Risk Yönetimi Sistemine uyumlu şekilde yönetir. Sürdürülebilirlik ve iklimle bağlantılı riskler, Kurumsal Risk Yönetimi (ERM) metodolojisi doğrultusunda tanımlanmakta, ölçülmekte ve önceliklendirilmektedir.

Risk Yönetimi Liderliği'nin koordinasyonunda ilgili departmanlarla takip edilen sürdürülebilirlik ve iklim riskleri ve fırsatlarının alanları arasında; İklim Değişikliği, Ürün Sürdürülebilirliği, Su Verimliliği, Atık Yönetimi, İnsan Hakları, Çeşitlilik, Eşitlik ve Kapsayıcılık, İş Sağlığı ve Güvenliği, Sorumlu Tedarik Zinciri, Bayilerde Sürdürülebilirlik, Sürdürülebilirlik Regülasyonları ve Raporlamaları siber güvenlik riskleri, iş sürekliliği kapsamında doğal afet riski, dış çevre ve Müşteri Memnuniyeti bulunmaktadır.



Yönetim Kurulu'nun Rolü ve Sorumlulukları

Ford Otosan'da sürdürülebilirlik yönetiminin en üst düzey sorumluluğu Yönetim Kurulu'na aittir. Yönetim Kurulu, sürdürülebilirlik politikaları, stratejisi ve hedeflerini Ford Otosan Türkiye yerleşkeleri, Romanya yerleşkesi ve tüm bağlı ortaklıkları için tek merkezden uyumlu şekilde uygulanmasını gözetir.

Yönetim Kurulu, iklimle bağlantılı risk ve fırsatları dikkate alarak Şirket stratejisini ve yatırım planlarını onaylamakta ve büyük çaplı işlemlere ilişkin kararlar alırken bu riskleri göz önünde bulundurmaktadır. Sürdürülebilirlik stratejisinin hayata geçirilmesinde Sürdürülebilirlik Komitesi'nin bilgilendirdiği Kurumsal Yönetim Komitesi, Denetim Komitesi ve Riskin Erken Tespiti ve Saptanması Komitesi'nin yönlendirmeleri ve raporlamaları doğrultusunda alınması gereken aksiyonlara ilişkin nihai onay mercii olarak görev yapar.

Kurul, sürdürülebilirlik ve iklim risk ve fırsatlarına ilişkin yılda en az 1 kez olmak şartıyla düzenli olarak bilgilendirilir; performans gelişimi, engeller ve yüksek etkili risklere yönelik aksiyon planlarını her yıl değerlendirmektedir. Potansiyel yatırımlar, iklimle bağlantılı risk ve fırsatlara maruziyet dâhil olmak üzere, finansal ve çevresel etkilerin birlikte değerlendirildiği bütünsel bir karar alma sürecine tabi tutulmaktadır. Finansal fizibilitesi karşılaştırılabilir düzeyde olan alternatiflerin değerlendirilmesinde, iklim ve çevresel etkilerden kaynaklanan ödünleşimler yatırım kararlarına yön veren unsurlar arasında dikkate alınmaktadır. Yönetim Kurulu aynı zamanda üst düzey yöneticilerin ücretlendirme sistemine entegre edilen sürdürülebilirlik ve iklim performans göstergelerinin izlenmesini ve uzun vadeli hedeflerle uyumlu olmalarını gözetir.

Komitee Yapılanması ve Görev Dağılımı

Riskin Erken Saptanması ve Yönetimi Komitesi

Şirketin varlığını, gelişmesini ve devamını tehlikeye düşürebilecek risklerin erken teşhisi, tespit edilen risklerle ilgili gerekli önlemlerin uygulanması ve riskin yönetilmesi amacıyla Riskin Erken Saptanması ve Yönetimi Komitesi kurulmuştur.

Riskin Erken Saptanması ve Yönetimi Komitesi, Ford Otosan ve bağlı ortaklarının varlığını, gelişmesini ve devamını tehlikeye düşürebilecek stratejik, operasyonel, finansal, sürdürülebilirlik, hukuki ve sair her türlü riskin erken tespiti, değerlendirilmesi, etki ve olasılıklarının hesaplanması, bu risklerin şirketin kurumsal risk alma profiline uygun olarak yönetilmesi ve raporlanmasından sorumludur. Komite, tespit edilen risklerle ilgili gerekli önlemlerin uygulanması, risklerin karar mekanizmalarında dikkate alınması ve bu doğrultuda etkin iç kontrol sistemlerinin oluşturulması ve entegrasyonu konularında Yönetim Kurulu'na tavsiye ve önerilerde bulunur. Komite, risk yönetim sistemini ve raporlama prensiplerini değerlendirir.

Stratejik, operasyonel, finansal, dış çevre, teknoloji-inovasyon, sürdürülebilirlik, itibar ve yasal uyum risk ve fırsatların potansiyel etkilerini değerlendirir, periyodik risk raporlarının gözden geçirir ve sınırları aşan durumlara ilgili alınması gereken önlemler hakkında Yönetim Kurulu'na tavsiyelerde bulunur.

Kurumsal Risk Yönetimi Liderliği, departman üst düzey yöneticisi ve liderleriyle yılda 6 kez yapılan toplantılarda risk ve fırsatlar görüşülmekte, yeni gelişen riskler proaktif olarak takip edilmekte, uzun vadede Ford Otosan'a olan etkileri değerlendirilmekte ve Ford Otosan Liderleri ve Risk Komitesi düzenli olarak bilgilendirilmektedir. Ayrıca aylık olarak sürdürülebilirlik regülasyonları ve trendler, Türkiye ve Craiova İş Alanı Liderleri, Romanya Tesis Lideri, regülasyon, çevre, uyum, bölümlerinin katılımı ile gözden geçirilmektedir.

Kurumsal Risk Yönetimi Liderliği yılda 6 kez Riskin Erken Saptanması ve Yönetimi Komitesi'ne riskler ve fırsatlar hakkında güncel bilgileri raporlar. Bu toplantılarda potansiyel etkisi yüksek olabilecek "Orta", "Yüksek" ve "Aşırı Yüksek" tespit edilen riskler; Yönetim Kurulu'na sunulur. Komite üyeleri sürdürülebilirlik, risk yönetimi, çevre ve ilgili sektörlerde deneyime sahiptir; gerektiğinde iç ve dış uzmanlardan teknik danışmanlık alınabilir.

Sürdürülebilirlik Komitesi

Sürdürülebilirlik Komitesi, Ford Otosan'da sürdürülebilirlik ve iklimle bağlantılı stratejilerin geliştirilmesi, uygulanması ve gelişiminin izlenmesinden sorumlu yönetim düzeyindeki organdır. Bu komite ve altındaki çalışma grupları aracılığıyla sürdürülebilirlik yönetişiminin tüm Ford Otosan yerleşkelerini kapsayacak şekilde yapılması sağlanmaktadır. Komite çıktıları, iş alanları ve fonksiyonlar bazında oluşturulan Sürdürülebilirlik Alan Takımı ve ilgili liderler aracılığıyla uygulanır.

Sürdürülebilirlik Komitesi, Genel Müdür tarafından yönetilir. Genel Müdür Başyardımcısı ise Sürdürülebilirlik Komitesi'nde alınan kararlarda gözden geçirici görevindedir. Komite; Genel Müdür ve Genel Müdür Başyardımcısı, Kurumsal İletişim ve Sürdürülebilirlik Lideri, Ürün Geliştirme Lideri, Yatırımcı İlişkileri Lideri, Tedarik Zinciri Lideri, İnsan Kaynakları ve Dönüşüm Lideri, Yeni Projeler ve Yatırımlar Lideri, Mali İşler Lideri (CFO), Hukuk ve Uyum Lideri, Kurumsal Risk Yönetimi Lideri, Resmi İşler Koordinatörü ve Ford Trucks İş Alanı Lideri ve Ticari Araçlar Lideri'nden oluşmaktadır.

Sürdürülebilirlik Komitesi'nin sorumlulukları arasında; ÇSY performansının iyileştirilmesine yönelik strateji ve politikaların belirlenmesi ve uygulanması, stratejik rehberliğin sağlanmasını, uzmanlıkların paylaşılması ve iyi uygulamaların yaygınlaştırılması bulunmaktadır. Komite, stratejinin uygulanmasını, hedeflere yönelik ilerlemenin izlenmesini ve gerekli aksiyonların belirlenmesini sağlar. Ford Otosan'ın itibarı ve operasyonlarını etkileyebilecek sürdürülebilirlik (çevre, iklim, sosyal, tedarik zinciri) risklerin yönetimi ve küresel-sektörel gelişmelere göre sürdürülebilirlik stratejisinin güncellenmesi Komite'nin sorumluluklarındandır. Çalışma gruplarından gelen öneriler Komite tarafından değerlendirilerek karara bağlanmaktadır. Ayrıca Komite, iklimle ilgili risk ve fırsatların yönetimi sırasında, risklerin etkilerini yok etmek veya en aza indirmek, fırsatların etkilerini doğru değerlendirmek için stratejiler ve politikalar belirlemektedir.

Sürdürülebilirlik Komitesi, yıl içinde düzenli olarak toplanmaktadır. Bu toplantılarda sürdürülebilirlik alan ekiplerinin hedefleri, çevresel, sosyal ve yönetim performansı, iklim değişikliğiyle bağlantılı potansiyel etkisi yüksek olabilecek orta, yüksek ve aşırı yüksek riskler ve fırsatlar, regülasyon gelişmeleri ve planlanan stratejik yatırımlar ele alınmaktadır. Toplantılar sonucunda gerekli aksiyonlar belirlenerek ilgili ekiplerce uygulanmaktadır. Hedeflere yönelik ilerleme, gelişim alanları ve iklimle ilgili ve potansiyel etkisi yüksek olabilecek "Orta", "Yüksek" ve "Aşırı Yüksek" risk ve fırsatlar Riskin Erken Saptanması ve Yönetimi Komitesi aracılığıyla Yönetim Kurulu'na raporlanmakta ve gerekli yatırım onayları alınmaktadır.

Stratejik yatırımların değerlendirilmesi sürecinde, komite, belirli kriterler çerçevesinde karar almaktadır. Komite stratejik yatırımları değerlendirirken projelerin potansiyel getirilerini, risklerini, maliyetini ve stratejik uyumunun yanı sıra sürdürülebilirlik ve iklim etkilerini de göz önünde bulundurmaktadır.

Sürdürülebilirlik Komitesi üyeleri sürdürülebilirlik ve iklim regülasyonları, stratejisi, hedefleri, riskleri ve raporlaması konusunda çeşitli deneyim ve yeteneklere deneye sahiptir.

Üyelerin yetkinliklerine ilişkin bilgiler "[Üst Yönetimin Rolü ve Karar Süreçlerine Katılımı](#)" bölümünde yer almaktadır.

Sürdürülebilirlik Merkez Takımı ve Çalışma Grupları

Sürdürülebilirlik Merkez Takımı, Yönetim Kurulu tarafından onaylanan sürdürülebilirlik stratejisini hayata geçirmek üzere Sürdürülebilirlik Komitesi'nin yönlendirmesiyle çalışır. Çalışma gruplarının yıllık iş planları ve yatırımlarının belirlenmesine liderlik eder.

Merkez Takımı, hedeflere yönelik proje önerilerinin ve yüksek etki ve olasılığa sahip sürdürülebilirlik risk ve fırsatlarının değerlendirilmesini sağlar ve bunları Sürdürülebilirlik Komitesi'ne sunar.

Sosyal, çevresel, ekonomik ve yönetim alanlarında politika geliştirme ve uygulamaların sistemli şekilde ilerlemesi Merkez Takımı tarafından desteklenir. Ayrıca Merkez Sürdürülebilirlik Ekibi, ilgili çalışma gruplarını yönlendiren Sürdürülebilirlik Alan Takımlarının iş planları ile performans göstergelerine şirketin sürdürülebilirlik stratejisiyle uyumlu hedef ve faaliyetlerin entegre edilmesine liderlik eder.

Sürdürülebilirlik Merkez Takımı, iklimle bağlantılı risk ve fırsatların değerlendirilmesi sürecine sektörel ve regülasyon alanındaki uzmanlığıyla katkıda bulunur; bu süreçte ana koordinasyon ve liderlik Kurumsal Risk Yönetimi ekibindedir. Merkez Takımının rolü, ilgili çalışma gruplarına danışmanlık sağlamak ve sürece teknik görüşleriyle destek olmaktır. Kurumsal Risk Yönetimi Liderliği, şirket genelinde tanımlanan tüm riskleri düzenli aralıklarla değerlendirir ve etki-olasılık düzeyi potansiyel etkisi yüksek olabilecek "Orta" "Yüksek" veya "Aşırı Yüksek" olan riskleri Riskin Erken Saptanması ve Yönetimi Komitesi'ne sunar. Merkez Takımı ise bu süreçte iklim ve sürdürülebilirlik kapsamındaki risklere ilişkin güncel etki-olasılık analizlerini ve teknik geri bildirimlerini sağlayarak değerlendirmelere katkıda bulunur. Risklerin takibi, ekiplerle yapılan periyodik değerlendirmeler ve Komite'ye sunulacak risklerin konsolidasyonu Kurumsal Risk Yönetimi Liderliği tarafından yürütülür. Sürdürülebilirlik Merkez Takımı, yıl içerisinde riskin azaltılmasına yönelik yapılan çalışmaları ve planlarını ve/veya riskin değişen etki ve olasılığını Kurumsal Risk Liderliği aracılığıyla Riskin Erken Saptanması ve Yönetimi Komitesi'ne sunmaktadır.

Çalışma Grupları

Sürdürülebilirlik Komitesi'nin yönlendirmesiyle yıllık iş planları ve yatırımlarının belirlenmesinde rol alan çalışma grupları; Lojistik, Sorumlu Satın Alma, Operasyonlarda İklim Eylemi, Toplumsal Yatırım, Çeşitlilik, Eşitlik ve Kapsayıcılık, Ürün Sürdürülebilirliği ve Satış-Pazarlama'dır. Çalışma grupları, yıl içerisinde stratejiye yönelik ilerlemelerini Merkez Takımı liderliğinde gerçekleşen haftalık toplantılar ile takip etmektedir.

Üst Yönetimin Rolü ve Sürece Katılımı

Sürdürülebilirlikle ilgili tüm konular, Genel Müdür tarafından yönetilen Sürdürülebilirlik Komitesi'nin sorumluluğundadır. Genel Müdür Başyardımcısı ise sürdürülebilirlik komitesinde alınan kararlarda gözden geçirici görevindedir.

Genel Müdürün sürdürülebilirlikle ilgili sorumlulukları:

- Komitenin hedeflere yönelik ilerlemesinin ve gelişim alanlarının raporlanması, ilgili yatırımların Yönetim Kurulu'ndan onay alınarak yürürlüğe konulması,
- İklim ve su ile ilgili risk ve fırsatların değerlendirilip yönetilmesi,
- Gelişen küresel sürdürülebilirlik trendlerinin Yönetim Kurulu'na aktarılması,
- Uzun vadeli sürdürülebilirlik hedeflerinin belirlenip Yönetim Kurulu'ndan onay alınması,
- Her yıl tespit edilen risklerin, performans ilerlemelerinin ve engellerin Riskin Erken Saptanması ve Yönetimi Komitesi ile görüşülmesi ve ilgili aksiyonlar için Yönetim Kurulu'ndan onay alınması,
- Şirket stratejisinin mevcut duruma karşılaştırılarak gerektiğinde güncellenmesi,
- Her çalışma grubuna uygun liderlerin atanması,
- Sürdürülebilirlik performansının iyileştirilmesine yönelik proje ve girişimlerin yatırım ve finansman gereksinimlerinin belirlenip Yönetim Kurulu'na sunulması,
- Şirket genelindeki operasyonlar ve tedarik zinciri faaliyetlerini kapsayan kurumsal su stratejisinin denetlenmesi,
- Doğal kaynakların verimli kullanılmasını sağlamak amacıyla insan kaynağı, teknolojik yatırım ve finansal kaynağın temin edilmesidir.

Genel Müdür, Sürdürülebilirlik Komitesinin lideri olması dolayısıyla sürdürülebilirlik stratejisi, riskleri ve yasal mevzuatlar konusunda yeterli bilgi, Harvard Business School eğitimi ve 7 yıllık deneyime sahiptir.

Genel Müdür Başyardımcısı, Ford Global Executive Leadership (GEL) eğitim programı kapsamında genel sürdürülebilirlik eğitimi almış olup 4 yıldır Sürdürülebilirlik Komitesi'nde görev almaktadır. Genel Müdür ve Genel Müdür Başyardımcısı, Ford Otosan ve bağlı ortaklıkları için operasyonlar ve tedarik zinciri faaliyetlerini kapsayan kurumsal su ve karbon stratejisinin denetlenmesi, iklim ve su ile ilgili risk ve fırsatların değerlendirilip yönetilmesi ve her yıl tespit edilen risklerin, performans ilerlemelerinin ve engellerin Riskin Erken Saptanması ve Yönetimi Komitesi ile görüşülmesi ve ilgili aksiyonlar için Yönetim Kurulu'ndan onay alınmasından sorumludur.

Kurumsal İletişim ve Sürdürülebilirlik Lideri, sürdürülebilirlik ve iklim regülasyonları, stratejisi, hedefleri, riskleri ve raporlaması hakkında 16 yıllık deneyime sahiptir. Bu kapsamda Genel Müdür'e ve Yönetim Kurulu'na raporlama yaparak hedeflere yönelik ilerlemeyi ve denetim süreçlerini takip eder.

Şirketin sürdürülebilirlik stratejisi ve planlarının geliştirilmesi, sürdürülebilirlik alan takımı yapısının

güçlendirilmesi, iş süreçlerinin iyileştirilmesi ve sürdürülebilirlik regülasyonlarına uyumun sağlanması da sorumluluk alanları arasındadır.

Ürün Geliştirme Lideri, 2023 yılından beri Ford Otosan ürünlerinin yaşam döngüsü boyunca sürdürülebilirliğinden ve iklim değişikliğine katkı sağlayacak sürdürülebilir çözümler geliştirilmesi, kaynak tahsisinin uygulanması ve buna yönelik hedeflerden sorumludur. Göreve başladığı tarihten itibaren Sürdürülebilirlik Komitesi'nde görev almaktadır.

Ticari Araçlar Lideri, Sürdürülebilirlik Komitesi'nde 11 yıldır görev almaktadır. Görevleri arasında iklim değişikliğiyle mücadelede ticari araç operasyonlarının düşük karbonlu teknolojiye geçişi için yatırımlar bulunmaktadır.

Yeni Projeler ve Yatırımlar Lideri, üretim faaliyetlerinde ve yeni yatırımlarda iklim değişikliği etkileri azaltımı ve önlenmesine ilişkin alınan aksiyonlara ve fırsatların değerlendirilmesine liderlik edilmesinden sorumludur.

Tedarik Zinciri Lideri, Sürdürülebilirlik Komitesinde 6 yıldır görev almaktadır. Tedarik zincirinin iklim değişikliğiyle mücadele kapsamında karbon emisyonlarını azaltmaya yönelik dönüşümün sağlanması, tedarikçilerin sürdürülebilirlik performansının ölçülmesi ve kategorize edilmesinden sorumludur.

İnsan Kaynakları ve Dönüşümü Lideri, Çeşitlilik, Eşitlik ve Kapsayıcılık (ÇEK) ve İş Sağlığı ve Güvenliği (İSG) alanlarında 19 yıllık deneyime sahiptir. İnsan Kaynakları ve Dönüşümü Lideri, Ford Otosan'da yürütülen Çeşitlilik, Eşitlik ve Kapsayıcılık ile İş Sağlığı ve Güvenliği programları ve hedeflerinin gözden geçirilerek takip edilmesi ve aksiyon alınmasından, Ford Otosan ve bağlı ortaklıklarının 2050 yılında net sıfır emisyon hedefine ulaşabilmesi için operasyon ve tedarik zinciri faaliyetlerinin düşük karbonlu senaryo analizleri, yol haritasının oluşturulması ve takibinden sorumludur.

Şirket bünyesinde sürdürülebilirlik ve iklim konularına ilişkin eğitim programları düzenlenmekte olup çalışanların bu alandaki bilgi ve becerilerinin güçlendirilmesi desteklenir. Yılda dört kez hem yeni liderlerimize hem de mevcut liderlerimize sürdürülebilirliğin kavramsal çerçevesi, Birleşmiş Milletlerin Kalkınma Amaçları, GRI, TSRS, SASB ve CSRD başta olmak üzere zorunlu ve gönüllü sürdürülebilirlik raporlama standartları, küresel sürdürülebilirlik endeksleri, UN WEPS, UNGC, SBTi gibi küresel girişimler, Ford Otosan'ın kurumsal sürdürülebilirlik yönetimi, çifte önceliklendirme analizi, Ford Otosan değer zinciri, uzun dönemli sürdürülebilirlik hedefleri, sürdürülebilirlik stratejisi kapsamında yürüttüğü yatırım ve projeler, sürdürülebilirlik risk ve fırsatları hakkında eğitim verilmektedir. 2025 yılında tedarikçilerimize yönelik olarak yürüttüğümüz ESG eğitimleri, yalnızca kritik tedarikçilerimizi değil, tüm yerli tedarikçilerimizi de kapsayacak şekilde genişletildi. Bu kapsamda; AB Sınırda Karbon Düzenleme Mekanizması (SKDM) hesaplama eğitimi, Ticaret Bakanlığı'nın Responsible Programı'nın tanıtımı, emisyon hesaplama metodolojileri, TSRS raporlama gereklilikleri, insan hakları, etik ilkeler ve uyum gibi başlıkları içeren kapsamlı bir eğitim içeriği sunuldu. Eğitimlerde şirket içi uzmanlarımızın yanı sıra şirket dışından uzman kişilerin katılımı da sağlandı. Ayrıca tedarikçilerimizin kendi tecrübelerini aktardığı interaktif deneyim paylaşım oturumları gerçekleştirildi.

Ücretlendirme ve Teşvik Mekanizmaları

Ücret Komitesi'nin çalışma esasları uyarınca, komitenin görevleri arasında Yönetim Kurulu üyeleri ile üst düzey yöneticilerin ücretlendirme esaslarına ilişkin önerileri, Şirketin uzun vadeli hedeflerini dikkate alarak belirlemek ve bu süreçlerin gözetimini sağlamak yer almaktadır. Komite, Şirketin ve Murahhas Yönetim Kurulu üyelerinin performansını esas alarak ücretlendirmede kullanılacak kriterleri belirler. Bu kriterlere ulaşma düzeyini değerlendirerek Murahhas Yönetim Kurulu üyeleri ve üst düzey yöneticiler için ücret önerilerini Yönetim Kurulu'na sunar. Komite, kendisine verilen görevin gerektirdiği sıklıkta toplanmaktadır.

Ücret Komitesi'nin 2025 yılında odaklandığı konular arasında, Yönetim Kurulu üyeleri ve üst düzey yöneticilerin ücretlendirme politikalarının Şirketin uzun vadeli hedefleri ve sürdürülebilir büyüme stratejileri doğrultusunda belirlenmesi, performansa dayalı ücretlendirme sistemlerinin geliştirilmesi ve ücretlendirme süreçlerinin şeffaflık ve adalet ilkeleri doğrultusunda yürütülmesi yer almıştır.

Ford Otosan'da Yönetim Kurulu üyeleri ve üst düzey yöneticilerin ücretlendirme sistemi Üst Düzey Yöneticiler ve Yönetim Kurulu Üyeleri İçin Ücret Politikası'na uygun olarak belirlenmektedir. Bu doğrultuda Yönetim Kurulu üyelerine yönetim kurulu üyeliği fonksiyonları için ödenecek sabit ücret her yıl Olağan Genel Kurul'da belirlenmekte ve kamuoyuyla paylaşılmaktadır. Üst düzey yöneticilerin maaşları ise sabit ve performansa dayalı olmak üzere iki bileşenden oluşmaktadır. Üst Yönetimin sabit ücretleri, piyasadaki makroekonomik veriler, piyasada geçerli olan ücret politikaları, Şirketin büyüklüğü, uzun vadeli hedefleri ve kişilerin pozisyonları da dikkate alınarak uluslararası standartlar ve yasal yükümlülüklerle uyum olarak belirlenmektedir.

Ford Otosan, şirket stratejisiyle uyumlu olarak hayata geçirdiği "Gelecek Şimdi" sürdürülebilirlik stratejisi ve uzun vadeli iklim hedefleri doğrultusunda, üst yönetim performans değerlendirme sistemine iklimle ilgili hususları entegre etmiştir. Ücretlendirme yapısı, "[Yönetim Kurulu ve Üst Düzey Yöneticiler İçin Ücret Politikası](#)" kapsamında düzenlenmekte olup, sabit ve performansa dayalı bileşenlerden oluşmaktadır.

Performansa dayalı prim, Şirket performansı ve bireysel performans olmak üzere iki bileşenden oluşmaktadır. Ford Otosan Lideri ve Üst Yönetim dâhil Sürdürülebilirlik Çalışma Grubu'nda yer alan çalışanlar, sürdürülebilirlik politikaları ve stratejilerine uygun olarak belirlenmiş kilit performans göstergelerine (KPI) tâbidir. Bu kapsamda, 2025 yılında Üst Yönetimin bireysel performans kriterlerinde yer alan sürdürülebilirlik gösterge oranı geçen yıla kıyasla 19 puan artarak maksimum %44'e, bu oranın maksimum %12'si ise geçen seneye kıyasla aynı kalarak iklim değişikliği ilgili göstergelerin oranını oluşturmuş olup, bu alanda çalışmalar devam etmektedir. Ücretlendirme mekanizmasında yer alan yüzdeler hesaplamalar, yöneticilerin toplam hedef seti içerisindeki farklı hedef alanlarının göreceli ağırlıklarını göstermek amacıyla kullanılmaktadır. Bu kapsamda ücretlendirme mekanizmasında iklim hedeflerine ilişkin belirlenen yüzdeler, ilgili hedeflerin performans değerlendirme çerçevesindeki temsil oranını ifade etmekte olup, ücretteki değişikliğin doğrudan olan etkisi finansal olarak ayrıştırılmamaktadır.

Tüm çalışanların yıl sonu prim ve maaş artışları performans göstergeleri doğrultusunda belirlenir. Performans değerlendirmeleri, iş sonuçları ve bu sonuçlara ulaşma şekli olmak üzere iki boyutta yapılmaktadır. Çalışanların disiplin cezası alma durumları dikkate alınıp bu durumdaki çalışanlara bir yıl boyunca terfi ve kademe atlama süreçlerine dâhil edilmemektedir.

2025 yılında Üst yönetimin performans skor kartlarına, döngüsel ekonomi, sürdürülebilirlik regülasyonlarına uyum, iş sağlığı ve güvenliği hedefleri, atık azaltımı, sürdürülebilirlik yol haritasının gözden geçirilmesi, müşteri memnuniyeti, araç kalitesi, çeşitlilik, eşitlik ve kapsayıcılık hedefleri doğrultusunda aksiyonlar, yetenek yönetimi,, çalışan bağlılığına yönelik aksiyonlar, çalışan gönüllülüğü gibi konular da performans kriterleri kapsamında entegre edilmiştir. İklimle ilgili kriterlere ek olarak; karbon yol haritasının gözden geçirilmesi, enerji verimliliği, su kullanımı, atık su projeleri, operasyon süreçlerinde dijitalleşme, elektrikli araçların devreye alınması ve dijital ÇSY veri yönetimi gibi konular da performans kriterleri kapsamında değerlendirilmektedir.

Risk Yönetimi

Risk Yönetimi Yaklaşımı

Ford Otosan, kurumsal stratejileri ve uzun vadeli hedefleri doğrultusunda tüm risklerini bütüncül bir kurumsal risk yönetimi sistemi içinde ele almakta; sürdürülebilirlik ve iklimle bağlantılı konuları da bu yapıya entegre etmektedir. Bu entegrasyon sayesinde, iklim ve sürdürülebilirlik alanlarındaki potansiyel etkiler yatırımların planlanmasında, hedeflerin belirlenmesinde ve stratejik karar alma süreçlerinde sistematik olarak dikkate alınmaktadır. Risk yönetimi süreçleri, ISO 31000 Kurumsal Risk Yönetimi Standardı ile uyumlu olup Ford Otosan ve tüm bağlı ortaklıklarını kapsamaktadır.

Şirket, stratejik, operasyonel, finansal, sürdürülebilirlik, teknoloji-inovasyon, itibar ve dış çevre temalı risk ve fırsatları değerlendirerek iş kesintisini önlemeyi, paydaş beklentilerini karşılamayı ve uzun vadeli değer yaratmayı hedeflemektedir. Bu çerçevede risklerin belirlenmesi, değerlendirilmesi, önceliklendirilmesi ve izlenmesine ilişkin süreçler, Finans Platform Alanı Liderliğine doğrudan bağlı olan Kurumsal Risk Yönetimi Liderliği tarafından koordine edilmekte ve Yönetim Kurulu üyelerinden oluşan Riskin Erken Saptaması ve Yönetimi Komitesi'nin gözetiminde yürütülmektedir. Risk yönetim süreci önceki raporlama dönemiyle kıyasla bir değişiklik içermemektedir.

Şirket genelinde yürütülen tüm risk değerlendirme süreçlerinde hem nicel hem nitel girdiler kullanılmakta; riskler 5x5'lik etki-olasılık metodolojisine göre sınıflandırılmakta, etki analizleri yapılarak ölçülmekte ve kontrolleri belirlenmekte ve etki ve gerçekleşme olasılıkları ile azaltıcı aksiyonlar alınmaktadır. Senaryo analizleri ise iklimle ilgili kilit risklerin ve fırsatların kısa, orta ve uzun vadeli olarak şirketin operasyonları ve tedarik zinciri üzerindeki etkilerinin değerlendirilmesine katkı sağlamaktadır.

Risk ve Fırsatların Belirlenmesi

Ford Otosan'da risk ve fırsatların belirlenmesi süreci, sürdürülebilirlik, stratejik, operasyonel, yasal uyum, teknoloji-inovasyon, itibar, dış çevre ve finansal risk yönetimi kapsamında bütünleşik bir yaklaşımla ele alınmakta; riskler iş birimleri tarafından, şirketin kurumsal risk yönetimi sistematiğine uygun olarak tanımlanmaktadır. Küresel trendler ve regülasyon değişikliklerinin sürdürülebilirlik risk ve fırsatlarına dahil edilmesinde Sürdürülebilirlik Yönetimi Liderliği destek sunmaktadır.

Risk ve fırsatların belirlenmesinde kullanılan girdiler; Şirket, önemli risk ve fırsatlarını; TCFD yaklaşımını da kapsayan Uluslararası Sürdürülebilirlik Standartları Kurulu (ISSB) çerçevesi ile Kamu Gözetimi Kurumu tarafından yayımlanan Türkiye Sürdürülebilirlik Raporlama Standartları (TSRS) doğrultusunda tanımlamakta, nicelendirip sınıflandırmaktadır.



Süreç; küresel gelişmeler, uluslararası standartlar, paydaş beklentileri ve ana hissedarlar Ford Motor Company ve Koç Holding'in iş ve gelecek stratejileri ışığında paydaş analizleri, etki değerlendirmeleri, dış eğilimler ve sektörel emsal analizleriyle desteklenmektedir. Ayrıca faaliyet gösteren lokasyonlara ilişkin fiziksel ve geçiş riskleri, senaryo analizlerinden elde edilen verilerle değerlendirilir.

Bu çerçeve aynı zamanda, çevresel, sosyal ve yönetim alanlarındaki öncelikli konuların faaliyetler üzerindeki etkilerinin finansal önemlilik perspektifiyle değerlendirilmesini de kapsamaktadır. Finansal etkilerin analizi, yönetim kadrosu, yatırımcıların ve hissedarların görüşlerinden elde edilen içgörülerle birlikte, Ford Otosan, Ford Motor Company ve Koç Holding'in Strateji Analizlerini ve Finansal Analizlerini kullanarak gerçekleştirilmektedir. İç ve dış paydaşların görüşleri, sektör emsal analizleri, TSRS 2 Sektör Bazlı Uygulanmasına İlişkin Rehber ve Cilt 63- Otomobil Endüstrisi Sektör Spesifik Standardı MSCI ESG Önceliklendirme Haritası, S&P Sürdürülebilirlik Endeksi Kriterleri ve Dünya Ekonomik Forumu (WEF) Küresel Risk Raporu gibi uluslararası ve yerel standartlar dikkate alınarak sürdürülebilirlik ve iklim bağlantılı risk ve fırsatlar gözden geçirilerek kurumsal risk envanterine eklenmektedir. Ayrıca dış paydaş çalışmaları, tedarikçi sürdürülebilirlik komitesi toplantıları ve otomotiv sektör dernekleriyle yürütülen etkileşimler aracılığıyla alınan görüşler de değerlendirme sürecine düzenli olarak entegre edilmektedir.

Ford Otosan'da senaryo analizi çalışmaları, iklimle ilişkili risk ve fırsatların belirlenmesi ve değerlendirilmesi süreçlerini desteklemek amacıyla yürütülür. Farklı karbon regülasyonu, piyasa dönüşümü ve fiziksel iklim etkilerini ele alan senaryoların çıktıları; risk envanterinin güncellenmesinde, etki-olasılık puanlamalarının gözden geçirilmesinde ve uzun vadeli stratejik planlamada kullanılır.

Senaryo analizi sonuçları, özellikle geçiş ve fiziksel risklerin önceliklendirilmesi ile yüksek potansiyele sahip fırsat alanlarının tespit edilmesinde yol gösterici bir araç olarak değerlendirilir.

Risk ve Fırsatların Değerlendirilmesi

Ford Otosan'da risk ve fırsatların değerlendirilmesi süreci, şirket genelinde standartlaştırılmış 5X5 etki ve olasılık matrisi kullanılarak yürütülmektedir. Bu değerlendirme yaklaşımı, ISO 31000 çerçevesiyle uyumlu olup hem sürdürülebilirlik hem diğer tüm riskler için ortak metodoloji sağlar.

Yeni gelişen uzun vadeli riskleri de içerecek şekilde oluşturulan risk yönetimi sistematığı içinde riskler tanımlanmakta, kök neden ve etki analizleri yapılarak ölçülmekte, kontrolleri belirlenmekte ve etki ve gerçekleşme olasılıkları ile azaltıcı aksiyonlar alınmaktadır. Riskler 5X5 matristen oluşan "Etki ve Olasılık Tablosu" ve riskin etkisi ise "Etki Şiddeti Ölçme Tablosu" kullanılarak ölçülmektedir. Şirketin fırsatları ise tespit edilen risklerin fırsatları olarak belirlenmekte ve finansal eşik değerinde olanları Riskin Erken Saptanması ve Yönetimi Komitesi'ne raporlanmaktadır. TSRS kapsamındaki risk ve fırsatlar da bu şekilde belirlenmiştir.

Ford Otosan, kurumsal risk yönetimi sistematığı kapsamında, sürdürülebilirlik ve iklimle ilgili riskleri tanımlamakta, kök neden ve etki analizleri ile değerlendirmekte, kontrolleri belirlemekte ve olasılık ile etki düzeylerine yönelik azaltıcı aksiyonlar geliştirmektedir.

Risk değerlendirmesi tanımlanan ve analizi yapılan risklerin sınıflandırma faaliyetidir. Riskler, süreç sahipleri tarafından aksiyon öncesi ve sonrası etkiyi, Etki Derecesini Ölçme Tablosuna göre derecelendirilmekte ve önceliklendirilmektedir.

Etki Değerlendirmesi

Etki değeri 1'den 5'e kadar risk gerçekleştiği takdirde etkisinin büyüklüğünü ölçmek için finansal etkinin yanı sıra aşağıdaki metodoloji de kullanılmaktadır:

- **1 – Önemli (Insignificant):** Yaralanmanın olmadığı, kalıcı olmayan kısa süreli geçici çevresel etkiye sahip,
- **2 – Küçük (Minor):** Kısa süreli geçici çevresel etkiye ve/veya birkaç gün iş kesintisi etkisine sahip,
- **3 – Orta (Moderate):** Bireysel yaralanma ve/veya bir haftadan kısa üretim-satış kaybı etkisine sahip,
- **4 – Büyük (Major):** Bir ölüm veya birden fazla yaralanma, uzun vadeli çevresel etki, bir hafta veya daha az üretim-satış kaybı etkisine sahip,
- **5 – Feci (Catastrophic):** Birden fazla ölüm, uzun vadeli çevresel etki, bir haftadan daha fazla süre toplam üretim ve/veya satış durabilmesi etkisine sahip, olarak derecelendirilmektedir.

Bu derecelendirme Etki Derecesini Ölçme Tablosu'ndaki sınıflandırmaya göre yapılmaktadır. Sürdürülebilirlikle ilgili riskler potansiyel finansal büyüklüğüne göre detaylı bir şekilde ele alınarak etkisi hesaplanmıştır. Ford Otosan, finansal önemlilik analizlerinde düzeltilmiş VAFÖK (EBITDA) üzerinden değerlendirme yaparak karar vermektedir.

Olasılık Değerlendirmesi

Riskin gerçekleşme olasılığı, "Olasılık Derecesini Ölçme Tablosu"nda yer alan kriterlere göre 1'den 5'e kadar aşağıdaki kriterlerle puanlanır:

- **1 – Neredeyse İmkânsız (Rare)**
- **2 – Muhtemel Olmayan (Unlikely)**
- **3 – Olabilir (Possible)**
- **4 – Olması Muhtemel (Likely)**
- **5 – Neredeyse Kesin (Almost Certain)**

Bu derecelendirme Olasılık Derecesini Ölçme Tablosu'ndaki sınıflandırmaya göre yapılmaktadır.

Risk Değerleri

Risk skoru, etki ve olasılık değerlerinin çarpılmasıyla belirlenir ve aşağıdaki sınıflandırmaya göre değerlendirilir: Risk değeri;

- **1-3:** Düşük (Low)
- **4-6:** Orta (Moderate)
- **8-12:** Yüksek (High)
- **15-25:** Aşırı Yüksek (Extreme)

olarak derecelendirilmektedir.

Fırsatların Değerlendirilmesi

Fırsat olarak değerlendirilen durumlar aşağıdaki gibidir:

- Tehdidi yok etmek ya da azaltmak için alınan aksiyonların faydaları (Örneğin müşteri veya çalışan memnuniyetinin artması, maliyet azaltımı, şirket değerinin artması ve çevreye veya topluma katkının artması)
- Tehdidi yok etmek ya da azaltmak için alınan aksiyonların başka bir sürece faydaları
- Herhangi bir tehditte ilgili olarak veya yeni geliştirilen bir işin faydaları

Etki ve Olasılık Tablosu

		Etki (Impact)					
		Önemsiz 1 (Insignificant 1)	Etki Küçük 2 (Impact Minor 1)	Orta 3 (Moderate 3)	Büyük 4 (Major 4)	Feci 5 (Catastrophic 5)	
Olasılık (Possibility)	Neredeyse Kesin (Almost Certain) 5	O	Y	A	A	A	
	Olması Muhtemel (Likely) 4	O	Y	Y	A	A	A: Aşırı Yüksek Risk (Extreme Risk)
	Olabilir (Possible) 3	D	O	Y	Y	A	Y: Yüksek Risk (High Risk)
	Muhtemel Olmayan (Unlikely) 2	D	O	O	Y	Y	O: Orta Risk (Moderate Risk)
	Neredeyse İmkansız (Rare) 1	D	D	D	O	O	D: Düşük Risk (Low Risk)

Risk ve Fırsatların Önceliklendirilmesi

Ford Otosan'da risk ve fırsatların önceliklendirilmesi, etki-olasılık değerlendirmelerinin sonuçlarına dayanır ve şirket genelinde standart bir metodoloji kullanılır. Önceliklendirme süreci; risk skorunun büyüklüğü, riskin gerçekleşmesi durumunda oluşabilecek finansal ve diğer etkiler, düzenleyici uyum gereklilikleri ve paydaş beklentileri üzerindeki potansiyel etkiler dikkate alınarak yürütülür. Sürdürülebilirlik ve iklimle ilgili regülasyon uyumsuzluk risklerinin tamamı etkisinden bağımsız olarak Komite'ye taşınmakta ve gerekli aksiyonlar alınmaktadır.

Fırsatlar yılda bir kez, şirkete olan kazancı değerlendirilerek Riskin Erken Tespiti ve Yönetimi Komitesi'ne sunulmaktadır.

Önceliklendirme Yaklaşımı

Risk skoru belirlendikten sonra riskler dört seviyede sınıflandırılır:

Düşük ve orta seviyedeki risk dereceleri; süreç (risk) sahibi tarafından gözlemlenmekte, risk iyileştirme için fırsatlar varsa değerlendirilmektedir.

"Aşırı Yüksek", "Yüksek" ve potansiyel etkisi yüksek olabilecek "Orta" olan riskler sahipleri tarafından aksiyon planlarıyla birlikte yılda 6 kez Risk Erken Saptama ve Yönetimi Komitesi'ne sunulur. Şirketin fırsatları ise tespit edilen öncelikli risklerin fırsatları olarak belirlenmekte ve finansal eşik değer üzerinde olanları Riskin Erken Saptanması ve Yönetimi Komitesi'ne raporlanmaktadır.

Önceliklendirme Sonuçları ve Entegrasyonu

2025 yılında Türkiye ve Romanya lokasyonları kapsamında departmanlar ile takip edilen sürdürülebilirlik ve iklim riskleri tespit edilmiştir. Bu riskler başlıca; yetenek kaybı, iklim değişikliğiyle mücadele, çevre, iş sağlığı ve güvenliği, tedarik zinciri, dış çevre, teknoloji/inovasyon, yasal uyum, afet, çeşitlilik ve kapsayıcılık, çalışan hakları, çalışan memnuniyetidir. Bu risklerin yıl içerisinde 5x5'lik skala ile etki ve olasılıkları departman gözden geçirme toplantılarında değerlendirilmekte, "Yüksek", "Aşırı Yüksek", ve potansiyel etkisi yüksek olabilecek "Orta" olan 22 adet risk Riskin Erken Saptanması ve Yönetimi Komitesi'ne sunulmuştur. 2025 yılında, bu risklerden finansal etkisi eşik değer üzerinde iklim değişikliği ile ilgili 3 adet risk ve 3 adet fırsat belirlenmiştir. Aşırı yüksek ve yüksek kategoride yer alan risklerin azaltılmasına yönelik aksiyonların ilerlemesi, Komite toplantılarında izlenir, kritik sapmalar üst yönetime raporlanır. Benzer şekilde yüksek öneme sahip fırsatlar da iş birimleri ve sürdürülebilirlik ekibi tarafından yakından takip edilerek proje planlarına dahil edilir.

İzleme ve Raporlama

Ford Otosan'da risk ve fırsatların izlenmesi; düzenli raporlama mekanizmaları, üst düzey yöneticinin dahil olduğu iş birimi değerlendirme toplantıları, anahtar risk göstergeleri (KPI'lar) ve üst yönetim-komite seviyesindeki gözetim süreçleri aracılığıyla yürütülmektedir. İzleme süreci, risklerin zaman içindeki değişimini değerlendirmek, yeni ortaya çıkan riskleri belirlemek ve aksiyon planlarının etkinliğini takip etmek amacıyla yapılmaktadır.

Kurumsal Risk Yönetimi Liderliği'nin koordinasyonunda yılda 6 defa gerçekleştirilen toplantılarda risk sorumluları, ilgili Üst Yönetim temsilcileri ve sürdürülebilirlik birimi ile birlikte Ford Otosan'ın tüm yerleşkeleri ve bağlı ortaklıklarında tespit edilen iklim riskleri ve fırsatlarının izlenmesi ve yönetimi sağlanmaktadır.

İklim değişikliği ve sürdürülebilirlik riskleri, şirketin kurumsal risk yönetimi yapısı kapsamında düzenli olarak izlenmekte ve değerlendirilmektedir. Riskin Erken Saptanması ve Yönetimi Komitesi yılda 6 kez sürdürülebilirlik ve iklim riskleri ve fırsatlarına ilişkin güncel gelişmeleri gözden geçirir ve Yönetim Kurulu'na öneriler sunar. Bu komitede yılda altı kez potansiyel etkisi yüksek olabilecek "Orta", "Yüksek" ve "Aşırı Yüksek" olarak sınıflandırılan iklim değişikliği, sürdürülebilirlik, operasyonel, finansal, stratejik, yasal uyum ve dış kaynaklı risk ve fırsatlar değerlendirilir. Riskin Erken Saptanması ve Yönetimi Komitesi'ne yılda 1 kere fırsatlar sunulmaktadır.

Risklerin etki ve sıklığının değerlendirilmesi: Şirket yıl içerisinde faaliyetlerinden kaynaklı sürdürülebilirlik ve iklimle ilgili risk ve fırsatların çevre, toplum ve ekonomiye olası etkilerini ve sıklığını Risk Yönetimi Liderliğinde departman üst düzey yöneticileri ve risk sorumluları ile düzenlenen departman risk ve fırsat gözden geçirme toplantılarında değerlendirmektedir.



Strateji

İklimle İlgili Risk ve Fırsatlar

Ford Otosan'da sürdürülebilirlik ve iklimle bağlantılı riskler ve fırsatlar, farklı etki alanları dikkate alınarak değer yaratımı yaklaşımıyla yönetilmektedir. Bu kapsamda risk ve fırsatlar, kurumsal risk yönetimi sistemine entegre edilmekte; yatırımcı ilişkileri, risk yönetimi, finans ve ilgili tüm fonksiyonlardan destek alınarak karar alma mekanizmalarında sürdürülebilirlik odaklı bir yaklaşım benimsenmektedir.

İklimle bağlantılı risk değerlendirilmesinde senaryo analizlerinden faydalanılmakta; gerçekleştirilen analizler kapsamında işletmenin gelecekteki finansal yeterliliğini makul ölçüde etkilemesi beklenen iklimle ilgili risk ve fırsatlar belirlenmektedir. 2025 yılında bir önceki rapora paralel olacak şekilde su stresi ve tedarik zincirinin regülasyonlara uyumuna ilişkin riskler, farklı olarak 2024 yılındaki Karbon Fiyatlandırma Mekanizması riski geniş bir çerçevede değerlendirilerek Ulusal Ve Uluslararası Karbon Fiyatlandırma Mekanizmaları riski olarak ele alınmıştır. Bu çalışmaların ışığında iklimle bağlantılı fırsatlar değerlendirilmiş ve aksiyonlar alınmıştır. Bu çerçevede Ford Otosan, iklim değişikliğinin etkilerine karşı dayanıklılığını artırmak ve tanımladığı iklim risk ve fırsatlarını yönetebilmek amacıyla faaliyetlerini ve varlıklarını sürdürülebilirlik ilkeleri doğrultusunda dönüştürmektedir.

Vadeler

Ford Otosan, 2024 yılında stratejik vadelerini ana ortakları ile uyumlu hale getirerek 0-5 yıl arasını kısa vade, 5-10 yıl arasını orta vade ve 10-15 yıl arasını ise uzun vade olarak belirlemiştir. Şirket, iklimle ilgili risk ve fırsatlarını bu zaman dilimlerine uygun şekilde sınıflandırmakta ve stratejik planlarını bu vadeye göre oluşturmaktadır.

Vadeler	Zaman Dilimleri
Kısa	0-5 yıl
Orta	5-10 yıl
Uzun	10-15 yıl



İklimle İlgili Riskler

Risk 1: Politika ve Yasal Risk – Ulusal ve Uluslararası Karbon Fiyatlandırma Mekanizmaları

Risk Türü	Geçiş Riski
Risk Açıklaması	Politika ve Yasal Risk - Ulusal ve uluslararası karbon fiyatlandırma mekanizmaları
Meslek Hastalığı Oranı (Kadın Çalışanlar)	Orta, Uzun
Riskin Olasılığı	Muhtemel
Riskin Şiddeti	Yüksek
Etkinin Türü	Beklenen
Riskin Meydana Geldiği Ülke/Bölge	Türkiye (Kocaeli ve Eskişehir Fabrikaları), Craiova Fabrikası, Yedek Parça Depoları (Almanya, Polonya)
Etkilediği Değer Zinciri Aşaması	Yukarı Yönlü Akış - Sevkiyat
Öngörülen Finansal Etki	Artan İşletme Maliyetleri
Riskin Tanımı	Ulusal ve uluslararası karbon fiyatlandırma mekanizmalarındaki değişiklikler, yeni düzenlemelerin yürürlüğe alınması ve mevcut sistemlerin kapsamının genişletilmesi, Şirket açısından geçiş riski oluşturmaktadır. SKDM, AB Emisyon Ticaret Sistemi (ETS) ve yürürlüğe alınması muhtemel ulusal karbon fiyatlandırma mekanizmaları kapsamında karbon fiyatlarının artması, ücretsiz tahsisatların azaltılması ve sektörel yükümlülüklerin genişletilmesi; operasyonel maliyetlerin ve uyum yükümlülüklerinin artmasına yol açabilecektir.
Riskin Nakit Akışına, Finansmana Erişime ve Sermaye Maliyetine Etkisi	<p>Gelecekteki iklim değişikliği kaynaklı muhtemel politika ve yasal riski olan Karbon Fiyatlandırma Mekanizmalarına geçiş riskinin olasılığı, zamanlaması ve etkilerine ilişkin hesaplamadaki belirsizlikler sebebiyle riskin finansal etkisi nicel olarak açıklanamamaktadır.</p> <p>Geçiş senaryosu analizleri, kısa vadede söz konusu maliyet baskısının sınırlı düzeyde kalacağını; ancak raporlama doğruluğuna ilişkin operasyonel risklerin öne çıktığını göstermektedir. Craiova Fabrikası, Polonya ve Almanya Yedek Parça Depoları için araç parçası gönderiminden doğacak emisyonun SKDM regülasyonunun izin verdiği emisyon sınırının altında kalması ve finansallar üzerinde bir etkisi olmaması öngörülmektedir. Ulusal ve uluslararası karbon fiyatlandırma mekanizmaları ile ilgili gelişmeler takip edilmekte olup kapsam ve fiyatlandırmadan doğan belirsizliklerden dolayı henüz finansal etkisi hesaplanamamıştır.</p> <p>Bu değerlendirme, ücretsiz tahsisatların kademeli olarak devam ettiği ve karbon fiyatlarının görece daha düşük seyrettiği senaryo varsayımlarıyla uyumludur. Bununla birlikte, orta ve uzun vadede düzenleyici çerçevenin kapsamının genişlemesi, ücretsiz tahsisatların azalması veya kaldırılması ve karbon fiyatlarının artması durumunda finansal etkinin artması beklenmektedir. SKDM ve AB Emisyon ticaret sistemi Craiova Fabrikası ve Yedek Parça Depoları (Almanya, Polonya) etkileyecek olup Ulusal Karbon Fiyatlandırma Mekanizmaları Türkiye lokasyonlarını etkileyecektir.</p> <p>Geçiş senaryosu analizleri, tahsisat mekanizmalarının daralması ve karbon fiyat seviyelerinin yükselmesi halinde karbon fiyatlandırma mekanizmalarından kaynaklı üretim ve satın alma maliyetlerinin orta ve uzun vadede artması öngörülmektedir.</p> <p>Söz konusu risk, finansal tablolarda raporlanan varlık ve yükümlülüklerin defter değerlerinde bir sonraki finansal raporlama döneminde düzeltme yapılmasını gerektirmemektedir.</p> <p>Ağır Ticari Araçlar için CO₂ Emisyonu Performans Standardı'na uyum için regülasyonun adreslediği VECTO (Araç Enerji Tüketimi Hesaplama Aracı) kullanılmaktadır. Bir önceki dönem TSRS uyumlu sürdürülebilirlik raporunda regülasyonun politika ve düzenlemeler, şirketin ihracat operasyonlarını, ürün geliştirme stratejilerini ve tedarik zinciri yönetimini doğrudan etkileme potansiyeline sahip olduğu belirtilmiş ve 2025 yılında regülasyonun finansal riski için ilgili yükümlülük finansal tablolarda yer almaktadır. 2026 yılının ilk çeyreğinde devreye alınan aksiyonlar ve homologasyon onayları ile regülasyonun kısa vadede ve orta vadede finansal tablolar üzerinde önemli bir etki yaratmaması beklenmektedir.</p>

Risk 1: Politika ve Yasal Risk – Ulusal ve Uluslararası Karbon Fiyatlandırma Mekanizmaları

Ford Otosan Tarafından Alınan Aksiyonlar	<p>2025 yılı itibarıyla satın alma ve tedarikçi yönetimi süreçlerine sürdürülebilirlik göstergeleri entegre edilmiştir. Bu kapsamda tedarikçi seçim ve değerlendirilmelerinde sera gazı emisyon yönetimi, raporlama kapasitesi ve iklim hedefleri dikkate alınmaktadır. Ford Otosan, tedarikçilerin SKDM'ye uyumunu desteklemek amacıyla üçüncü taraf danışmanlık hizmetlerinden yararlanmakta ve tedarikçilere yönelik SKDM eğitimleri düzenleyerek farkındalığı artırmaktadır. Tedarikçi Sürdürülebilirlik Değerlendirme ve Geliştirme Programı kapsamında doğrulama içeren ve global ölçekte bilinirliği olan anket ve denetimler ile 2025 yılında Tier-1 tedarikçilerimizden alınan veri kalitesinin artırılması hedeflenmiştir.</p> <p>2025 yılında Bilim Tabanlı Hedefler Girişimi (SBTi) tarafından onaylanan emisyon azaltım hedeflerimizle uyumlu net sıfır yol haritası izlenmekte, şirket içerisinde emisyon azaltım projeleri yapılmaktadır. Yapay Zeka Destekli Enerji Yönetimi Projesi (APEM) ile operasyonlarımızda enerji tüketiminden kaynaklanan karbon emisyonlarımızda önemli iyileştirmeler hedefliyoruz. Enerji yönetiminde dijitalleşme vizyonumuz doğrultusunda, Yeniköy Fabrikası boyahane alanında pilot uygulaması başlatılan Mega AI Projesi ile yapay zekâ tabanlı enerji tahminleme ve izleme sistemlerini 2025 yılında devreye alınmıştır. 2025 yılında MEGA AI projesi için yapılan yatırım tutarı yaklaşık 23.000.000 TL'dir.</p> <p>Çelik taşıma malzemeleri için Ford Otosan Craiova Fabrikası çıkışlı geçici ihracat üzerine çalışmalar başlatılmış olup, geçici ihracattaki malzeme hareketlerini takip edebilmek adına takip mekanizması 2026 Mart ayında devreye alınmıştır. Bu kapsamda, çelik taşıma malzemeleri için regülasyon raporlaması yapılması gerekmeyecektir.</p>
Strateji ve Karar Alma Süreçlerine Etkisi	<p>2025 itibarıyla satın alma süreçlerinde tedarikçi seçim kriterlerinde sürdürülebilirlik metrikleri eklenmiştir. Bu metrikleri karşılayamayan tedarikçilerden aksiyon almaları talep edilmekte ve bu süreç yakından takip edilmektedir. Fabrikalara alınan enerji tüketen ekipmanların alımı yapılırken emisyon ve olası karbon vergisi karşılaştırması satın alma sistemlerine entegre edilmiştir. İlerleyen süreçte seçim kriterlerine eklenmesi hedeflenmektedir.</p>

Risk 2: Kronik Fiziksel Risk – Su Stresi

Risk Türü	Fiziksel Risk
Risk Açıklaması	Kronik Fiziksel Risk – Su Stresi
Riskin Vadesi	Kısa, Orta, Uzun
Riskin Olasılığı	Muhtemel
Riskin Şiddeti	Orta – Yüksek
Etkinin Türü	Beklenen
Riskin Meydana Geldiği Ülke/Bölge	Türkiye, Romanya
Etkilediği Değer Zinciri Aşaması	Direkt Operasyonlar - Üretim; Yukarı Yönlü Akış – Tedarikçinin Üretimi
Öngörülen Finansal Etki	Üretim Kapasitesinde Azalma ve Gelir Kaybı
Riskin Tanımı	<p>Bölgesel iklim projeksiyonları kullanılarak gerçekleştirilen hidrolojik modelleme çalışmaları, Ford Otosan yerleşkelerinin bulunduğu havzalarda 2025–2040 döneminde su potansiyelinde ve akım rejiminde değişimler oluşabileceğini göstermektedir. Analizler, su potansiyelindeki değişimlerin yerleşkelere ve senaryolara göre farklılaştığını ortaya koymaktadır. Eskişehir fabrikasının suyu temin ettiği havza kısa vadede sınırlı artış ihtimali bulursa da 2030 sonrası uzun vadede negatif yönlü azalma eğilimi öngörülmektedir. Kocaeli'nde kısa vadede artış, orta ve uzun vadede ise sınırlı ve görece dengeli bir azalma öngörülmektedir. Sancaktepe'de orta vadede belirgin bir azalma öngörülmürken, uzun vadede senaryoya bağlı olarak artış ve azalış ihtimallerinin birlikte yer alması belirsizlik aralığını genişletmektedir. Craiova'da ise özellikle uzun vadede su potansiyelinde güçlü bir azalma eğilimi dikkat çekmektedir. Genel olarak değerlendirildiğinde ise, Kocaeli ve Sancaktepe yerleşkelerinde iklim sinyallerinin akım rejimine daha hızlı yansdığı, Eskişehir ve Craiova yerleşkelerinde ise değişimlerin daha kademeli ilerlediği ancak uzun vadede daha büyük bir etki oluşturacağı öngörülmektedir. Ford Otosan yerleşkelerinin bulunduğu havzalara özgü elde edilen hidrolojik modelleme çıktılarıyla hesaplanan su potansiyeli; yerleşkelerdeki mevcut ve öngörülen su kullanımı, üretim projeksiyonları ve ilgili ilçeler için nüfus projeksiyonları birlikte değerlendirilerek su riski analizi gerçekleştirilmiştir.</p>

Risk 2: Kronik Fiziksel Risk – Su Stresi

Riskin Nakit Akışına, Finansmana Erişime ve Sermaye Maliyetine Etkisi	Gelecekteki iklim değişikliği kaynaklı muhtemel kronik fiziksel bir risk olan su riskinin olasılığı, zamanlaması ve etkilerine ilişkin hesaplamadaki belirsizlikler nedeniyle riskin finansal etkisi nicel olarak açıklanamamaktadır. Riskin kısa ve orta vadeli finansal etkisi detaylı olarak incelenmiştir. Şirketin ve tedarikçilerin faaliyet gösterdikleri coğrafyalardaki su stresi sebebiyle üretim kapasitesinin azalması ve tedarik sevkiyatının sektöre uğraması riskinden doğacak bir finansal etki öngörülmektedir. Yapılması planlanan su projeleriyle uzun vadede öngörülen riskin finansal etkisinin kısa ve orta vadeli etkiden daha düşük olması beklenmektedir.
Ford Otosan Tarafından Alınan Aksiyonlar	<p>2025 yılı itibarıyla Ford Otosan, su stresine karşı operasyonel dayanıklılığını artırmak ve temiz su kullanımını azaltmak amacıyla su geri kazanımı ve alternatif su kaynaklarına yönelik çalışmalarını uygulama ve yaygınlaştırma aşamasına taşımıştır. Gölcük, Yeniköy ve Eskişehir tesislerinde ters osmoz (RO), ultra-filtrasyon (UF), membran biyoreaktör (MBR) ve ileri arıtım teknolojilerine dayalı su geri kazanım projeleri hayata geçirilmiş; soğutma kulesi blöf suları, evsel ve endüstriyel atık sular ile geri kazanım sularının yeniden kullanımı sağlanmıştır. Yeniköy ve Gölcük tesislerinde soğutma kulelerinde suyun geri dönüştürülmesine yönelik uygulamalar sürdürülürken, Yeniköy Fabrikası'nda gri su geri kazanım sisteminin kurulmasına yönelik yatırımlar planlanmıştır. Eskişehir Fabrikası'nda, endüstriyel ve evsel atık suların ultrafiltrasyon, MBR ve ters osmoz süreçleriyle arıtılarak yeniden kullanıma kazandırılmasını amaçlayan Atık Su Geri Kazanım Projesi kapsamında teknik hazırlıklar ilerletilmiş; yeraltı su kaynaklarının sürdürülebilir yönetimi için 2024 yılında devreye alınan kuyu suyu seviyesi uzaktan izleme sistemi 2025 yılında da aktif olarak kullanılarak su temini dijital olarak izlenmiştir.</p> <p>Kocaeli lokasyonlarında, İSU iş birliğiyle kurulan atık su geri kazanım sistemlerinin kurulumları 2025 yılında tamamlanmış; tesislerin devreye alma süreçlerinin 2026 yılında tamamlanması hedeflenmiştir. Romanya Craiova tesisinde ise su geri kazanım sistemleri etkin şekilde kullanılmış; 2025 yılı itibarıyla geri kazanılan su miktarı ve sağlanan ekonomik katkı düzenli olarak izlenmiştir. Tüm bu uygulamalar, Ford Otosan'ın 2019 baz yılına göre 2030 yılına kadar araç başına temiz su kullanımını %40 azaltma hedefi doğrultusunda yürütülmekte olup; su çekimi, geri kazanılan su miktarı ve su verimliliği göstergeleri düzenli olarak takip edilmekte ve raporlanmaktadır. Su riski, yatırım ve kapasite planlamalarında belirleyici bir unsur olarak ele alınmakta; suya ilişkin riskler ve alınan aksiyonlar Sürdürülebilirlik Komitesi seviyesinde izlenmektedir.</p> <p>2025 yılında finansal etkisi eşik değeri üzerinde olan su riskinin kısa, orta ve uzun vadede etkilerini daha detaylı analiz edebilmek için Ford Otosan yerleşkeleri özelinde hidrolojik modelleme temelli su senaryo analizi gerçekleştirilmiştir. Bu hidrolojik modelleme temelli su senaryo analizi sonuçlarına göre su potansiyelindeki değişimler yerleşkeler ve dönemler arasında farklılaşmaktadır. Kısa vadede Kocaeli yerleşkelerinde sınırlı artış öngörüldürken, Craiova ve Eskişehir'de azalma eğilimi öngörülmektedir. Orta vadede tüm yerleşkelerde azalma eğilimi belirginleşmektedir. Uzun vadede ise en belirgin risk Craiova'da ortaya çıkmakta olup yüksek emisyon senaryosuna göre su potansiyelinde güçlü bir azalma beklenmektedir. Havza ölçeğinde yürütülen hidrolojik modelleme uygulamaları ve iklim değişikliği projeksiyonları birlikte ele alınarak bütüncül bir metodolojik yaklaşımla senaryo analizi gerçekleştirilmiştir.</p>
Strateji ve Karar Alma Süreçlerine Etkisi	<p>Türkiye tesislerindeki kapasite artırımı ve yeni yatırım planlarının önceliğini değiştirmektedir. Sürdürülebilirlik Komitesi seviyesinde yapılan çalışmalar takip edilmektedir.</p> <p>2024 yılı karşılaştırması: 2024 yılı TSRS Uyumlu Sürdürülebilirlik Raporu'nda Eskişehir'de yeni bir atık su geri kazanım tesisi için fizibilite çalışmalarının devam ettiği ve bu projenin 2025 yılında başlatılmasının planlandığı belirtilmiştir. 2025 yılında proje devreye alınmış olup, izlenmeye devam edilmektedir.</p>

Risk 3: İtibar ve Pazar Riski – Mevzuata Aykırılıktan Doğan Sorumluluk

Risk Türü	Geçiş Riski
Risk Açıklaması	İtibar ve Pazar Riski - Mevzuata Aykırılıktan Doğan Sorumluluk (AB Batarya Regülasyonu, AB Ormansızlaşmanın Önlenmesi Mevzuatı, AB Kurumsal Sürdürülebilirlik Özen Yükümlülüğü Direktifi)
Riskin Vadesi	Kısa, Orta, Uzun
Riskin Olasılığı	Muhtemel
Riskin Şiddeti	Orta – Yüksek
Etkinin Türü	Beklenen
Riskin Meydana Geldiği Ülke/Bölge	Türkiye, Romanya ve Yedek Parça Depoları (Almanya, Polonya)
Etkilediği Değer Zinciri Aşaması	Aşağı Yönlü Akış - Uluslararası Dağıtım; Yukarı Yönlü Akış - Sevkiyat
Öngörülen Finansal Etki	Tedarikte Kesinti Kaynaklı Gelir ve İtibar Kaybı
Riskin Tanımı	<p>Yeni tedarik zincirini kapsayan sürdürülebilirlik regülasyonlarına uyum önemli bir yer tutmaktadır. (AB Batarya Regülasyonu, AB Ormansızlaşmanın Önlenmesi(Mevzuatı ve AB Kurumsal Sürdürülebilirlik Özen Yükümlülüğü Direktifi) Kapsamındaki tedarikçiler için çevre ve insan hakları açısından özen yükümlülüğü analizinin yapılması ve ürün beyanları için gerekli olan verilerin toplanamaması riski bulunmaktadır.</p> <p>Ormansızlaşma regülasyonu kapsamına giren ürünler için gümrük geçişlerinde gerekli raporlamaların yapılamaması veya tedarikçilerden ilgili beyanların alınamaması durumunda, ürünlerin gümrükten geçememesi; buna bağlı olarak üretim süreçlerinin kesintiye uğraması riski söz konusudur. Bu risk, Ford Otosan Craiova fabrikasında üretimin durması ve Almanya ile Polonya'daki yedek parça depolarında cezai yaptırımlar uygulanması ihtimalini beraberinde getirmektedir. Ormansızlaşma mevzuatı kapsamında raporlanmayan parçaların gümrükte kalması, üretim ve teslimat planlarında aksama ve buna bağlı satış kayıplarının ortaya çıkması riskini doğurması beklenmektedir.</p> <p>AB tarafından yürürlüğe alınan batarya ve batarya ham maddelerine yönelik sürdürülebilirlik ve tedarik zinciri özen yükümlülüğü düzenlemeleri dahilinde, AB Batarya Regülasyonu'nun kapsamı ürün bazlı denetimden tüm yaşam döngüsünü içerecek ve alt tedarikçilere kadar uzanan bir sorumluluk yaklaşımına evrilmiştir. Bu durum, Ford Otosan'ın elektrikli ve hibrit araçlarda kullanılan bataryalar ve batarya bileşenlerinin tedarik zinciri boyunca çevresel, insan haklarını da içeren sosyal risklerini zamanında ve yeterli düzeyde tespit edememesi, önleyememesi veya gerekli veriyi toplayamaması ihtimalini doğurabilmektedir. AB pazarına ürün arzının kısıtlanması veya engellenmesi, idari yaptırımlara maruz kalınması, tedarik zincirinde kesintiler yaşanması ve artan uyum maliyetleri nedeniyle şirketin operasyonel ve finansal performansının olumsuz etkilenmesi riski bulunmaktadır.</p>
Riskin Nakit Akışına, Finansmana Erişime ve Sermaye Maliyetine Etkisi	<p>Gelecekteki iklim değişikliği kaynaklı muhtemel Mevzuata Aykırılıktan Doğan Sorumluluk geçiş riskinin olasılığı, zamanlaması ve etkilerine ilişkin hesaplamadaki belirsizlikler nedeniyle riskin finansal etkisi nicel olarak açıklanamamaktadır. AB Batarya Regülasyonu, AB Ormansızlaşmanın Önlenmesi Mevzuatı ve AB Kurumsal Sürdürülebilirlik Özen Yükümlülüğü Direktifi regülasyonlarına uyamama riski olası etkileri, regülasyon gerekliliğinin yerine getirilememesi nedeniyle para cezası ve ürünlerin AB sınırında gümrükten geçememesi yaptırımı sonucu yedek parça sevkiyatının durması, üretimin sekteye uğraması, finansal kayıp, itibar kaybı ve markanın zarar görmesine sebep olması gibi beklenen etkiler öngörülmektedir.</p> <p>AB Ormansızlaşmanın Önlenmesi Mevzuatı kapsamında ürünün ormansızlaştırmaya sebep olmadan üretildiğinin beyanı sağlanmazsa ürünler gümrükten geçemeyeceği için Ford Otosan Craiova fabrikası için üretimin durma riski ve cezai işlem uygulanması söz konusudur.</p> <p>AB Batarya Regülasyonu ve AB Özen Yükümlülüğü Direktifi'ne uyum kapsamında tedarikçi kaynaklı tam uyum sağlanamaması durumunda AB'ye yapılan ihracatın negatif yönde etkilenebileceği varsayılmaktadır. AB Batarya Regülasyonu uyum kapsamında AB'ye satılan tüm ürünlerin tedarik zinciri boyunca özen yükümlülüğünün yerine getirilmesi beklenmektedir. Yapılan öteleme doğrultusunda doğrulayıcı kuruluşların olmayışı, rehber doküman yayınlanmamış olmasından ötürü finansal etkisinin hesaplanması noktasında belirsizlikler mevcuttur.</p> <p>Riskin nakit akışı, finansman erişimi ve sermaye maliyeti üzerindeki potansiyel etkilerine ilişkin yapılacak nicel tahminlerin, mevcut aşamada sağlam, karşılaştırılabilir ve doğrulanabilir varsayımlara dayandırılması mümkün görünmemektedir. Erken aşamada oluşturulacak nicel senaryoların, riskin yönünü ve mekanizmasını doğru yansıtmama riski bulunmaktadır. Bu nedenlerle, senaryo analizlerinde nicel sonuçlar üretmekten ziyade, düzenleyici geçişin farklı hız ve kapsamları altında riskin yönünü, göreceli şiddetini ve şirket üzerindeki potansiyel etki mekanizmalarını değerlendirmeye yönelik nitel bir yaklaşım benimsemiştir. Düzenleyici çerçevenin netleşmesi ve doğrulanmış tedarik zinciri verilerinin erişilebilir hâle gelmesiyle birlikte, ilerleyen dönemlerde nicel analizlerin kapsamının genişletilmesi değerlendirilecektir.</p>

Risk 3: İtibar ve Pazar Riski – Mevzuata Aykırılıktan Doğan Sorumluluk

Ford Otosan Tarafından Alınan Aksiyonlar	<p>Tedarik zincirinde ortaya çıkabilecek risklerin etkin biçimde yönetilebilmesi amacıyla tedarikçilerin sürdürülebilirlik gelişimi ve izlenmesi stratejik bir odak alanı olarak ele alınmaktadır. Bu kapsamda, kritik tedarikçilerimize öncelik verilerek 2024 yılında Tedarikçi Sürdürülebilirlik Komitesi kurulmuş, 2025 yılında ise komite çalışmaları yapılandırılmış bir yönetim yaklaşımı çerçevesinde her çeyrek düzenli olarak sürdürülmüştür. Bu çalışmalar, yerli tedarikçilerimizi kapsayan sürdürülebilirlik webinarları, eğitimler ve bilgi paylaşımı faaliyetleriyle desteklenmekte;</p> <p>AB Ormansızlaşmanın Önlenmesi Mevzuatı kapsamında ürünün ormansızlaştırmaya sebep olmadan üretildiğinin beyan edilmesi gerekmektedir. Eğer bu beyan sağlanmazsa ürünler gümrükten geçemeyeceği için Ford Otosan Craiova fabrikası için üretimin durma riski ve cezai işlem uygulanması söz konusudur. Almanya ve Polonya'da yer alan yedek Parça depoları için ise cezai işlem uygulaması söz konusudur. Ormansızlaşma kapsamında raporlama yapılmayan ürünün parça tedarığı gümrükte duracağı için ilgili parçaların kısa ve orta vadede tedarik edilmesi planlanan araç modellerinin üretilmemesi ve dolayısıyla satış kaybı riski bulunmaktadır. Regülasyon kapsamına giren tedarikçiler tespit edilmiş olup üretim süreçlerinin ormansızlaştırmaya sebep olmadığını teyit etmek amacıyla tedarikçilerden bilgi toplanmaktadır. Yerli tedarikçilere yönelik eğitimler düzenlenmiş ve Ford Otosan Craiova Fabrikası için tedarikçilerden bilgi toplama çalışmaları devam etmektedir.</p> <p>2024 yılında tedarik zincirindeki çalışanlar da dahil edilerek insan hakları durum tespiti çalışması gerçekleştirilmiştir. Şirket, Tedarikçi Davranış Kurallarını güncellemekte, tedarikçilerinin iş etiği ve insan hakları konularında sürdürülebilirlik performansını anketler ile ölçmektedir. 2025 yılında 271 tedarikçiye anket uygulanmış, üçüncü taraf bağımsız bir kuruluş tarafından ESG kriterleri doğrultusunda değerlendirilen 24 tedarikçiye yerinde denetimler gerçekleştirilmiştir. Ford Otosan Tedarikçi Sürdürülebilirlik Komitesi kapsamında tedarikçilere yönelik eğitim ve bilgilendirme faaliyetleri yürütülmüş; 2025 yılında toplam 4.336 kişi x saat eğitim sağlanmıştır. Ford Otosan Tedarikçi Sürdürülebilirlik Komitesi kapsamında tedarikçilere yönelik eğitimler düzenlenmekte ve Ford Otosan'ın iyi uygulamaları paylaşılmaktadır. Bunun yanı sıra, anket çalışmaları yürütülmekte ve belirlenen tedarikçilerde yerinde iş etiği denetimleri gerçekleştirilmektedir.</p> <p>Yapılan öteleme gereği AB Kurumsal Sürdürülebilirlik Özen Yükümlülüğü Direktifi'ne 2029'da tabi olunacaktır.</p> <p>AB Batarya Regülasyonu'na uyum kapsamında çalışmalar sürdürülmektedir. Şirket bünyesinde Batarya Regülasyonu gerekliliklerinin takibi yapılmakta; regülasyon beklentilerini karşılamak amacıyla mevcut politika ve süreçlerin revizyonu üzerinde çalışılmaktadır.</p> <p>Batarya Regülasyonu kapsamında yer alan karbon ayak izi hesaplamalarına ve beyan yükümlülüklerine hazırlık amacıyla, Türkiye'de üretilen ilk tam elektrikli ticari araç olan Ford E-Transit'in bataryası için bir Yaşam Döngüsü Analizi (LCA) çalışması gerçekleştirilmiştir. Bu çalışma ile bataryaların karbon ayak izine etki eden hücre, modül ve paket seviyesindeki sıcak noktalar belirlenmiştir. 2025 yılında batarya tedarikçilerinden kritik minerallerin temin edildiği süreçlere dair regülasyona uyum taahhüdü, kanıt dökümanlar ve özen yükümlülüğü raporu talep edilmiştir. Ford Otosan Çatışma Mineralleri Politikası ve Ford Otosan Tedarikçi Davranış Kuralları kapsamında, tedarikçilerimizin bu gerekliliklere uyması beklenmektedir. Bu hükümler, tüm tedarik sözleşmelerimizin ayrılmaz bir parçasını oluşturmaktadır.</p> <p>Ayrıca, tedarikçilerimizin çevresel, sosyal ve yönetim (ÇSY) performansları ile birlikte sorumlu tedarik zinciri yönetimi ve sorumlu hammadde tedariki uygulamaları, yürütülen anketler aracılığıyla değerlendirilmektedir.</p> <p>Ford Otosan, AB Batarya Regülasyonu kapsamındaki yükümlülüklerin 2027 yılı itibarıyla uygulanacak olması nedeniyle, regülasyona uyum için gerekli sistem ve süreç altyapısını şimdiden oluşturmaya yönelik çalışmalar yürütmektedir.</p>
Strateji ve Karar Alma Süreçlerine Etkisi	Tedarikçilerin sürdürülebilirlik gelişimi ve denetimi stratejik bir odak haline gelmiştir. Yönetişim kapsamında Tedarikçi Sürdürülebilirlik Komitesi yapılanması kurulmuştur. Sürdürülebilirlik Komitesi seviyesinde yapılan çalışmalar takip edilmektedir.

İklimle İlgili Fırsatlar

Fırsat 1: Enerji Kaynağı – Yenilenebilir Enerji Kaynaklarının Kullanımı

Fırsatın Tanımı	Enerji Kaynağı - Yenilenebilir Enerji Kaynaklarının Kullanımı
Fırsatın Vadesi	Kısa, Orta
Fırsatın Olasılığı	Çok Muhtemel
Fırsatın Şiddeti	Orta - Yüksek
Etkinin Türü	Gerçekleşmiş
Fırsatın Meydana Geldiği Bölge/Ülke	Türkiye ve Romanya
Etkilediği Değer Zinciri	Direkt Operasyonlar - Üretim
Öngörülen Finansal Etki	Pazar Avantajı ve Maliyet Azaltımı
Fırsatın Tanımı (Detay)	SBTi onaylı 2050 yılında net sıfır olma hedefine erişmek için alınan aksiyonlardan biri olarak, yenilenebilir enerji yatırımları (çatı GES, fotovoltaik duvar, arazi GES) sayesinde karbon bazlı hammaddelerin (kömür ve doğalgaz gibi) fiyatlandırılması veya vergilendirilmesine maruziyetin azaltılması, maliyetlerin düşürülmesi ve yeşil kredi ile fonlara erişim öngörülmektedir. Fırsat kapsamında yenilenebilir enerji yatırımları ile pazarda avantaj elde edilmesi hedeflenmektedir.
Nakit Akışına, Finansmana ve Sermaye Maliyetine Etkisi	Kısa ve orta vadede gelecekteki iklim değişikliği teknolojileri geçiş fırsatının olasılığı, zamanlaması ve etkilerine ilişkin hesaplamadaki belirsizlikler nedeniyle finansal etkisi nicel olarak açıklanamamaktadır. Kısa vadede yenilenebilir olmayan kaynak tüketimine gelecek fiyatlandırma ve vergilendirmeden doğacak muafiyet sebebiyle finansal avantaj elde edilmesi öngörülmektedir. Orta vadede yakın dönemli SBTi hedefimizi de desteklemesi sebebiyle yeni finansman kaynaklarına erişimin artması ve itibarın olumlu etkilenmesi sebebiyle finansal avantaj öngörülmektedir.
Ford Otosan Tarafından Alınan Aksiyonlar	Ford Otosan, "Gelecek Şimdi" sürdürülebilirlik stratejisinin bir odağı olarak kısa ve orta vadeli yatırım planlarında yenilenebilir enerji yatırımlarını öncelikli bir alan haline getirmiştir. Sürdürülebilirlik Komitesi seviyesinde yapılan çalışmalar takip edilmektedir. Tesislerde öz tüketimi artırmaya yönelik olarak çatı üstü ve arazi tipi güneş enerjisi santrali (GES) yatırımları ile yenilikçi uygulamalar hayata geçirilmektedir. Yeniköy Fabrikası'nda Türkiye'de ve Ford dünyasında bir ilk olan 83 kWe kapasiteli Fotovoltaik Cam Duvarı devreye alınmış; buna ek olarak 2897 kWe kurulu güce sahip çatı GES yatırımı ile fabrikanın enerji ihtiyacının bir kısmı karşılanmaya başlanmıştır. 2025 yılında GES projeleri sayesinde elektrik üretiminden elde edilen kazanç 51.132.224 TL'dir. Yenilenebilir enerji hedefleri doğrultusunda 2024 yılında başlatılan arazi tipi GES projelerinin 2028 yılı sonuna kadar tamamlanması planlanmakta; yatırımlar piyasa koşulları dikkate alınarak maliyet etkin şekilde yönetilmektedir. Ayrıca 2025 yılında Sancaktepe AR-GE Merkezi'nde başlatılan çatı GES projesinin 2026 yılı içerisinde tamamlanarak devreye alınması ve özkaynak elektrik tüketiminin %7 'sini karşılayacaktır. Şubat 2026 itibarıyla toplam kurulu GES kapasitemiz 16,1 MWe olmuştur. Bu yatırımlar, Ford Otosan'ın Türkiye ve Romanya operasyonlarını kapsayan Kapsam 1 ve Kapsam 2 sera gazı emisyonlarını 2017 baz yılına göre 2034 yılına kadar %77 oranında azaltma ve 2050 yılında tüm değer zincirinde net sıfır olma hedeflerini desteklemektedir. Bu kapsamda Kapsam 1, Kapsam 2 ve Kapsam 3 emisyonları ile yenilenebilir enerji üretim kapasitesi düzenli olarak izlenmekte ve raporlanmaktadır. GES yatırımları için 2025 yılında yapılan yatırım tutarı 120.000.000 TL olmuştur. Bu risk ve fırsatlar için kaynak tahsisi ürünlerimiz özelindeki düşük karbon teknolojisi çalışmaları haricinde öz sermaye ile tahsis edilmektedir. Düşük karbonlu ürün geliştirme projeleri ise Horizon (Ufuk) 2020 ve Horizon Europe (Ufuk Avrupa) gibi AB destekleri vakıf, akademi ve benzeri fonlarıyla yapılmaktadır.

Fırsat 1: Enerji Kaynağı – Yenilenebilir Enerji Kaynaklarının Kullanımı

Strateji ve Karar Alma Süreçlerine Etkisi	<p>Sürdürülebilirlik stratejisinin bir odağı olarak yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımı yatırım planlarında öncelikli bir alan haline gelmiştir. Sürdürülebilirlik Komitesi seviyesinde yapılan çalışmalar takip edilmektedir.</p> <p>2024 yılı karşılaştırması: 2024 yılı TSRS Uyumlu Sürdürülebilirlik Raporu'nda 2025 yılında toplam 6.1 MW kurulu güce sahip Afyonkarahisar Hasandede, Çiçektepe GES Projelerinin devreye alınması, 2026 yılında toplam 5.9 MW kurulu güce sahip Kütahya ilindeki Aydıncık-1 ve Aydıncık-2 projeleriyle toplamda 22 MWh'a sahip GES yatırımlarının devreye alınması planlandığı belirtilmiştir. 2025 yılında Hasandede ve Çiçektepe GES projeleri devreye alınmış olup, Aydıncık GES projelerinin ise 2026'da devreye alınması öngörülmektedir. GES yatırımları için 2024 yılında ödenen tutar 260.000.000 TL gerçekleşmiştir.</p>
---	--

Fırsat 2: Kaynak Verimliliği – Su Kullanımı ve Tüketiminin Azaltımı

Fırsatın Tanımı	Kaynak Verimliliği - Su Kullanımı ve Tüketiminin Azaltımı
Fırsatın Vadesi	Kısa, Orta
Fırsatın Olasılığı	Çok Muhtemel
Fırsatın Şiddeti	Orta - Yüksek
Etkinin Türü	Beklenen
Fırsatın Meydana Geldiği Bölge/Ülke	Türkiye (Marmara Havzası ve Sakarya Havzası)
Etkilediği Değer Zinciri	Direkt Operasyonlar - Üretim; Yukarı Yönlü Akış - Tedarikçinin Üretimi
Öngörülen Finansal Etki	İşletme Maliyetinin Azaltımı ve Kaynak Verimliliği
Fırsatın Tanımı (Detay)	Operasyonlarda suya bağımlılığın verimlilik çalışmaları ile azaltılması hedeflenmektedir. Fırsat kapsamında, su stresi riskinin etkin yönetimi ve doğrudan maliyetlerde azaltımı öngörülmektedir.
Nakit Akışına, Finansmana ve Sermaye Maliyetine Etkisi	Kısa ve orta vadede gelecekteki su kullanımı ve tüketiminin azaltımı kaynaklı iklim değişikliğine uyum fırsatının gerçekleşme olasılığı, zamanlaması ve etkilerine ilişkin hesaplamadaki belirsizlikler nedeniyle finansal etkisi nicel olarak açıklanamamaktadır. Kısa vadede su hedefinin tutturulması ve itibar kazancı ile finansmana daha kolay erişim öngörülmektedir. Orta vadede yapılan su geri kazanım ve su verimliliği projeleri yatırımları ile su kaynaklarına bağımlılığın azaltılması ve maliyet avantajı elde edilmesi öngörülmektedir.
Ford Otosan Tarafından Alınan Aksiyonlar	<p>Ford Otosan, "Gelecek Şimdi" sürdürülebilirlik stratejisinin bir odağı olarak yatırım planlarında su verimliliği yatırımlarını öncelikli bir alan haline getirmiştir. Sürdürülebilirlik Komitesi seviyesinde yapılan çalışmalar takip edilmektedir. Ana hissedarlarımız Ford AB Küresel Su Tüketimi Azaltım Hedefi ve Koç Topluluğu Su Liderliği Stratejisi'ne paralel olarak yerleşkelerimizde uygulanan su geri kazanım projeleri sayesinde, araç başına düşen temiz su kullanımının 2030 yılına kadar %40 azaltılması hedeflenmektedir. İlgili hedef kapsamında su çekimi ve geri kazanılan su miktarının takibi metrikleri takip edilmekte ve raporlanmaktadır. Gölcük ve Yeniköy fabrikalarında 2024 yılında atık su geri kazanım sistemleri devreye alınarak, evsel ve kimyasal atık su, ters yıkama suyu ve soğutma kulesi blöf suyu geri dönüştürülerek üretimde kullanılmaya başlanmıştır. Yeniköy Fabrikası'ndaki gri su geri kazanım sistemleriyle hedefin ilerisinde bir geri kazanım hedeflenmektedir. Eskişehir Fabrikası'nda atıksu arıtma tesisi revizyonu kapsamında, %40 su geri kazanımı sağlayacak bir yatırım için fizibilite çalışmaları sürdürülmektedir. Kapalı devre soğutma kuleleri ile su yeniden kullanılarak, tüm tesislerde su tüketim noktalarını kapsayan detaylı su haritalama projeleriyle su kullanımı optimize edilmektedir.</p> <p>Kocaeli lokasyonlarında, İSU iş birliğiyle kurulan atık su geri kazanım sistemlerinin kurulumları 2025 yılında tamamlanmış; tesislerin devreye alma süreçlerinin 2026 yılında tamamlanması hedeflenmiştir. Bu yatırımlar sayesinde, üretimde kullanılan suyun kaynağı dönüştürülerek temiz su çekimi azaltılacaktır. Araç başına düşen temiz su kullanımının 2030 yılına kadar %40 azaltılması hedefine adaptasyon sağlanacağı ve bu yatırımın su kullanımından doğan maliyeti azaltacağı öngörülmektedir.</p>
Strateji ve Karar Alma Süreçlerine Etkisi	Sürdürülebilirlik stratejisinin bir odağı olarak su kullanımı ve tüketiminin azaltılması yatırım planlarında öncelikli bir alan haline gelmiştir. Sürdürülebilirlik Komitesi seviyesinde yapılan çalışmalar takip edilmektedir.

Fırsat 3: Pazarlar – Tedarik Zinciri Emisyonlarının Azaltılarak AB İhracat Rekabetinin Güçlenmesi

Fırsatın Tanımı	Pazarlar – Tedarik Zinciri Emisyonlarının Azaltılarak AB İhracat Rekabetinin Güçlenmesi
Fırsatın Vadesi	Kısa, Orta
Fırsatın Olasılığı	Çok Muhtemel
Fırsatın Şiddeti	Orta - Yüksek
Etkinin Türü	Beklenen
Fırsatın Meydana Geldiği Bölge/Ülke	Türkiye ve Romanya
Etkilediği Değer Zinciri	Yukarı Yönlü Akış – Ham Madde, Tedarikçinin Üretimi, Sevkiyat
Öngörülen Finansal Etki	Yeni Pazarlara Erişim Dolayısıyla Gelir Artışı
Fırsatın Tanımı (Detay)	Tedarik zincirini kapsayan yeni sürdürülebilirlik regülasyonlarının gereklilikleri konusunda farkındalığı erkenden yaratarak uyumlanmak önemli bir yer tutmaktadır. Ford Otosan, yeni regülasyonlar devreye girmeden önce güçlü tedarikçi ilişkileri sayesinde tedarikçilerinin eğitimler ve denetimler ile sürdürülebilirlik performanslarını geliştirmeye teşvik etmekte ve tedarikçilerinin ihtiyaçlarını öğrenerek teşviklerini şekillendirmektedir.
Nakit Akışına, Finansmana ve Sermaye Maliyetine Etkisi	Kısa ve orta vadede gelecekteki iklim değişikliğine uyum kapsamında tedarik zinciriyle etkileşiminin güçlendirilmesi fırsatının olasılığı, zamanlaması ve etkilerine ilişkin hesaplamadaki belirsizlikler nedeniyle finansal etkisi nicel olarak açıklanamamaktadır. Fırsat kapsamında, stratejik hedeflerin daha kolay gerçekleştirilip pazardaki konumun güçlendirilmesi ve yeni pazarlara erişim fırsatı kaynaklı gelir artışı öngörülmektedir. Tedarik zincirinde yapılan çalışmalarla erkenden farkındalık yaratarak tedarikçilerimizin regülasyonlara uyumlanamamalarından doğacak olası maliyetin engellenmesi öngörülmektedir. Kısa vadede regülasyonlara uyum avantajı sayesinde tedarikçi değişikliğinden doğacak olası maliyetin engellenmesi öngörülmektedir. Orta vadede Ford Otosan'ın 2035 tedarik zinciri hedefine uyumlanması ve bundan doğacak finansmana erişim öngörülmektedir.
Ford Otosan Tarafından Alınan Aksiyonlar	Tedarikçilerin sürdürülebilirlik gelişimi ve denetimi stratejik bir odak noktası haline gelmiştir. Ford Otosan Sürdürülebilirlik Komitesi seviyesinde yapılan çalışmalar takip edilmektedir. Tedarik zincirinin sürdürülebilirlik dönüşümü riskini azaltmak için 2023 yılında kritik tedarikçilerimiz ile Tedarikçi Sürdürülebilirlik Komitesi kurulmuş ve 6 aylık, 1 yıllık ve 2 yıllık yol haritaları belirlenmiştir. Komite ile tedarikçilere eğitim vermeye (etik yönetimi, yetenek yönetimi, çevresel iyi uygulamalar, LCA çalışması, finansmanda tedarik zinciri yönetimi, Bilim Tabanlı Hedefler, enerji verimliliği dijital çözümleri) devam edilmesi, her yıl kritik tedarikçiler (üretim ve lojistik tedarikçileri) için sürdürülebilirlik performans ölçümü anketine devam edilmektedir. 2025 yılında tedarikçi seçim kriterlerine sürdürülebilirlik metrikleri eklenmiştir. Sözleşmeler kapsamında, regülasyon gerekliliklerini, tüm Ford Otosan politika ve beklentilerini karşılamayan tedarikçilerle sözleşmeyi feshetme hakkı bulunmaktadır. Bununla birlikte, önceliğimiz tedarikçilerimizle iş birliği içinde hareket ederek gelişimlerini desteklemek ve uyum süreçlerini güçlendirmektir. İlgili fırsat kapsamında tedarikçilerin sürdürülebilirlik performansı, İnsan Hakları Durum Tespiti çalışmasının gelişim alanları ve alınan aksiyonların takibi izlenmekte ve raporlanmaktadır. Yönetim Sistemi sertifikasyonuna sahip olması beklenmektedir. Bu kapsamda, 25 tedarikçinin ISO 14064 veya GHG standartları kapsamında emisyon doğrulaması gerçekleştirilmiştir. Sürdürülebilirlik performansının güçlendirilmesi amacıyla yürütülen değerlendirmeler sonucunda, SBTi (Science Based Targets initiative) onaylı sera gazı azaltım hedefi bulunan 66 tedarikçimiz ve 2 lojistik servis sağlayıcımız bulunmaktadır.
Strateji ve Karar Alma Süreçlerine Etkisi	Tedarikçilerin sürdürülebilirlik gelişimi ve denetimi stratejik bir odak haline gelmiştir. Yönetişim kapsamında Tedarikçi Sürdürülebilirlik Komitesi yapılanması kurulmuştur. Ford Otosan Sürdürülebilirlik Komitesi seviyesinde yapılan çalışmalar takip edilmektedir. 2024 yılı karşılaştırması: 2024 yılı TSRS Uyumlu Sürdürülebilirlik Raporu'nda Tedarikçi Sürdürülebilirlik Komitesi eğitimlerine anketlere devam edilmesi planlandığı belirtilmiştir. 2025 yılında bu doğrultuda Komite toplantıları her çeyrekte düzenli olarak sürdürüldü. SAQ anketlerine geçildi, global standart uygulandı. Tedarikçi seçim kriterlerine sürdürülebilirlik metrikleri entegre edildi. Eğitimler (SKDM, TSRS, karbon hesaplama, GES, su senaryo analizi vb.) gerçekleştirildi.

İş Modeli ve Değer Zinciri

İş Modeli ve Değer Zinciri 5x5'lik matriste "Yüksek" ve "Aşırı Yüksek" olarak değerlendirilen iklimle ilgili risk ve fırsatlar, Yönetim Kurulu onayıyla oluşturulan sürdürülebilirlik stratejisi doğrultusunda ele alınmakta ve Sürdürülebilirlik Komitesi tarafından yıl içerisinde belirli aralıklarla değerlendirilmektedir. Bu değerlendirmeler, yıllık iş planları, yatırım kararları ve proje önceliklendirme süreçlerine girdi sağlayarak iş modelinin iklimle ilgili risklere karşı dayanıklılığını güçlendirmektedir. Uzun vadede kronik su stresi ve kuraklık riski, tedarik zincirinde karbon fiyatlandırma mekanizmalarına uyumsuzluk riski ile Avrupa Birliği'nin Kurumsal Sürdürülebilirlik Özen Yükümlülüğü Direktifi, Ormansızlaşma Regülasyonu ve Batarya Regülasyonu kapsamındaki yükümlülükler, değer zinciri genelinde öncelikli risk alanları olarak öne çıkmaktadır. Bu riskler maliyet artışı, üretim ve tedarik süreçlerinde aksama potansiyeli taşıırken; enerji ve kaynak verimliliği artışı, karbon emisyonlarının azaltılması, tedarikçi havuzunun uyumunun artırılması ve sürdürülebilirlik odaklı rekabet avantajı sağlanması temel fırsat alanları olarak değerlendirilmektedir. Ford Otosan, sıfır emisyonlu araçlar ve elektrikli mobilite çözümlerine odaklanan ürün portföyü ile değer zinciri boyunca sürdürülebilir büyümeyi desteklemeyi ve iş modelinin iklim değişikliğine karşı dayanıklılığını artırmayı hedeflemektedir.

2024 yılında belirlenen iklimle ilgili risk ve fırsatların iş modeli ve değer zinciri üzerindeki etkileri 2025 yılında da geçerliliğini korumakta olup bu alandaki süreçler ve öncelikler önceki raporlama dönemiyle tutarlı bir şekilde sürdürülmektedir.

Strateji ve Karar Alma

Ford Otosan, "Gelecek Şimdi" sürdürülebilirlik vizyonu ışığında iklim değişikliğinin etkilerine karşı direnç geliştirmek, uyum sağlamak ve riskleri yönetmek amacıyla stratejiler geliştirmektedir. Şirket, stratejisinde ve karar alma mekanizmasında sürdürülebilirlikle ilgili risk ve fırsatlara sistematik bir şekilde karşılık verilmekte, karbon dönüşümü, atık yönetimi, dögüsel ekonomi ve su yönetimi gibi alanlarda kısa, orta ve uzun vadeli hedefler belirleyerek, bu alanlardaki iklim kaynaklı risklere karşı dayanıklılık artırılmaktadır. Tespit edilen sürdürülebilirlik riskleri ve fırsatları, Sürdürülebilirlik Komitesi tarafından düzenli olarak değerlendirilmekte; bu değerlendirmeler doğrultusunda yıllık iş planları ve yatırım öncelikleri belirlenmekte, ilgili aksiyonlar hayata geçirilmektedir. İklim değişikliği, çevresel etkiler, tedarik zinciri dayanıklılığı gibi alanlarda geliştirilen politikalar, ilgili departmanlar tarafından uygulanmakta ve iş süreçlerine entegre edilmektedir. Sürdürülebilirlik risk ve fırsatlarının yıllık bazda gözden geçirilir ve yeni gelişen riskler karşısında mevcut strateji güncellenir. Sürdürülebilirlik hedeflerinin Şirket stratejisine kısa, orta ve uzun vadeli perspektifte entegre edilmesi sağlanmakta; iş birliği ve inovasyonla desteklenen projeler geliştirilerek değer zincirinin tamamında sürdürülebilir dönüşümün gerçekleştirilmesi amaçlanmaktadır.

İklimle ilgili risk ve fırsatların strateji ve karar alma mekanizmasına entegrasyonuna yönelik süreçler 2025 yılında da önceki raporlama dönemiyle paralel şekilde yürütülmüş; söz konusu süreçlerde yapısal bir değişiklik gerçekleşmemiştir

İklim Geçiş Planı

Ford Otosan'ın iklimle ilgili geçiş planı; SBTi tarafından onaylanan sera gazı azaltım taahhütleri, AB düzenleyici çerçevesi (SKDM, Batarya Regülasyonu, Ormansızlaşma Mevzuatı) ve IEA WEO 2025 senaryoları temel alınarak geliştirilmiştir. Plan; 2034 yılına kadar Kapsam 1 ve Kapsam 2 emisyonlarının 2017 baz yılına göre %77 oranında azaltılması ve 2050 yılında tüm değer zincirinde net sıfır emisyonla ulaşılması taahhüdüne dayanmaktadır. Tespit edilen iklimle ilgili riskler ve fırsatlar bu planın önceliklerini doğrudan şekillendirmekte; yenilenebilir enerji yatırımları, elektrikli araç üretimine geçiş ve tedarik zincirinin sürdürülebilirlik dönüşümü planın kilit bileşenlerini oluşturmaktadır. Geçiş planı kapsamındaki hedefler ve yatırım öncelikleri, Sürdürülebilirlik Komitesi tarafından düzenli olarak gözden geçirilmekte ve yıllık iş planlarına entegre edilmektedir.

Kaynak Tahsisi ve Yatırım Öncelikleri

Ford Otosan, iklim geçiş planı kapsamında gerekli dönüşümün desteklenmesi amacıyla finansal ve operasyonel kaynak tahsisini stratejik planlama ve yatırım kararlarıyla entegre etmektedir. Bu doğrultuda, iklimle bağlantılı hedefler ve yol haritası; sermaye yatırımları, operasyonel harcamalar ve tedarik zinciri uygulamaları çerçevesinde ele alınmaktadır. Tespit edilen iklimle ilgili riskler ve fırsatlar, Ford Otosan'ın stratejik önceliklerini ve karar alma süreçlerini doğrudan şekillendirmekte; şirketin SBTi onaylı net sıfır yol haritası ve iklim geçiş planı, yatırım kararları, ürün portföyü ve tedarik zinciri politikalarının belirlenmesinde temel girdi olarak kullanılmaktadır.

Enerji dönüşümü ve emisyon azaltımı hedeflerini desteklemek amacıyla, yenilenebilir enerji yatırımları, enerji verimliliği projeleri ve dijital enerji yönetimi uygulamaları için kaynak tahsisi yapılmaktadır. Türkiye ve Craiova fabrikalarında devreye alınan GES yatırımları ile Türkiye ve Romanya'daki tesislerde yürütülen enerji verimliliği projeleri, bu kapsamda hayata geçirilen uygulamalar arasında yer almaktadır.

Bu doğrultuda, 2025 raporlama yılında yenilenebilir enerji, dijital enerji yönetimi ve su odaklı yatırımlar için toplam 168.380.650 TL tutarında sermaye tahsisi yapılmıştır. Söz konusu yatırımların, operasyonel enerji maliyetlerinin azaltılmasına, sera gazı emisyon yoğunluğunun düşürülmesine ve uzun vadeli operasyonel dayanıklılığın güçlendirilmesine katkı sağlaması hedeflenmektedir.

Ödünleşimler: Ford Otosan, sıfır emisyonlu araç üretimine geçiş kapsamında batarya teknolojilerine ve elektrikli mobilite çözümlerine yatırım yapmaktadır. Bu dönüşüm, uzun vadede ürün kullanımından kaynaklanan Kapsam 3 emisyonlarının azaltılmasını desteklerken; kısa ve orta vadede kritik minerallerle (örneğin lityum ve nikel gibi) bağımlılığı artırmakta ve tedarik zinciri uyum riskini yükseltebilmektedir.

İklim Dirençliliği

Ford Otosan, iklim değişikliği kaynaklı fiziksel ve geçiş risklerine karşı dayanıklılığını değerlendirmek amacıyla yürüttüğü senaryo analizlerini **2025 yılında kapsamlı bir şekilde yenilemiştir**. Bu çalışmalarla hem Türkiye hem de Romanya'daki tüm faaliyetler analiz kapsamına alınmıştır.

Bu güncelleme ile birlikte senaryo analizleri yalnızca risk tespiti amacıyla değil; ürün ve tedarik zinciri stratejisi, yatırım öncelikleri (CAPEX), Ar-Ge odak alanları ve uzun vadeli finansal planlama süreçlerine entegre edilen temel bir karar destek mekanizması hâline getirilmiştir.

Geçiş Riskleri Senaryo Analizi

Kullanılan Senaryolar ve Kaynaklar

İşletme, iklimle ilgili senaryo analizinde Uluslararası Enerji Ajansı (IEA) tarafından yayımlanan World Energy Outlook (WEO) 2025 raporunda yer alan aşağıdaki senaryoları kullanmıştır:

- Mevcut Politikalar Senaryosu (Current Policies Scenario- CPS)
- Beyan Edilmiş Politikalar Senaryosu (Stated Policies Scenario- STEPS)
- 2050 Net Sıfır Emisyon Senaryosu (Net Zero Emissions by 2050 NZE)

Bu senaryolar, iklim politikaları ve düzenleyici çerçevelere ilişkin farklı varsayımlar içermekte olup, iklimle ilgili geçiş risklerinin değerlendirilmesi amacıyla analiz kapsamına alınmıştır. NZE senaryosu, IEA tarafından geliştirilen ve Paris Anlaşması'nın 1,5°C hedefiyle uyumlu bir küresel enerji dönüşüm patikasını temsil eden bir senaryodur. Bu senaryo, IPCC tarafından tanımlanan 1,5°C ile uyumlu senaryo aileleriyle genel olarak uyumlu bir geçiş perspektifi sunmaktadır.

Geçiş risklerine ait senaryo analizlerinde, politika ve pazar dinamiklerine ilişkin varsayımlar doğrudan WEO 2025 senaryolarından alınmış; düzenleyici ve itibar risklerinde ise WEO 2025'te ortaya konan makro eğilimler arka plan varsayımı olarak kullanılmıştır.

Senaryo Analizinin Kapsamı ve Amacı

Ford Otosan'ın, önemlilik eşik değeri üzerinde yer alan geçiş risklerinin farklı gelecek koşullarında nasıl şekilleneceğini anlayabilmesi, bu risklerin potansiyel etkilerini öngörebilmesi ve uzun vadeli dayanıklılığını artıracak stratejiler geliştirebilmesi amacıyla senaryo analizi gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda; farklı geçiş hızlarını, politika sıklığını ve pazar tepkilerini temsil eden birden fazla senaryo kullanılmıştır. Her bir risk türü için kullanılan senaryolar, ilgili düzenlemenin kapsamı, uygulanma hızı ve piyasa yansımaları dikkate alınarak farklı varsayımlar içerecek şekilde kurgulanmıştır.

Senaryo analizi sonucunda, Ford Otosan'ın maruz kalabileceği risklerin nicel (finansal) ve/veya nitel (operasyonel, stratejik ve itibari) etkileri ortaya konulmaktadır.

Analiz 2025 yılı itibarıyla kapsamlı şekilde güncellenmiş olup, Ford Otosan için tanımlanan geçiş riskleri özeline yapılmıştır.

Zaman Periyotları

Senaryo analizinde kullanılan zaman periyotları, işletmenin stratejik planlama dönemleriyle uyumlu şekilde aşağıdaki gibi belirlenmiştir:

Kısa vade (1-5 yıl): 2025–2030

Orta vade (5-10 yıl): 2030–2035

Uzun vade (10-15 yıl): 2035–2040

Bu zaman periyotları, geçiş risklerinin farklı dönemlerde değerlendirilmesine imkân sağlayacak şekilde ele alınmıştır.

Kilit Varsayımlar

Senaryo analizinde kullanılan kilit varsayımlar aşağıdaki başlıklar altında belirlenmiştir:

İklim politikaları: AB Sınırdaki Karbon Düzenleme Mekanizması (SKDM), karbon fiyatlandırma mekanizmaları, sektör bazlı regülasyonlar ve düşük emisyonlu ulaşım politikalarına ilişkin varsayımlar

Makroekonomik varsayımlar: GSYH büyümesi, nüfus artışı ve küresel talep eğilimleri (senaryolar arasında sabit tutulmuştur)

Enerji ve teknoloji varsayımları: Elektrifikasyon, batarya maliyetleri, enerji fiyatları ve alternatif yakıt teknolojilerine ilişkin varsayımlar ve petrol fiyatlarındaki değişimlerin içten yanmalı araç talebi üzerindeki etkisi ile elektrik fiyatlarındaki değişimlerin EV satışları üzerindeki olası etkileri dahil edilmiştir.

Pazar dönüşümü: Elektrikli araçların küresel satışlardaki payı ile araç teknolojilerine ilişkin talep varsayımları ve elektrikli araç fiyatlarındaki düşüş eğilimlerinin, tüketici tercihlerini içten yanmalı araçlardan EV araçlara kaydırma hızı senaryo bazlı olarak simüle edilmiştir.

Bu varsayımlar, raporlama tarihinde erişilebilen bilgi ve senaryo girdilerine dayalı olarak belirlenmiştir.

Bu senaryolar risk seviyeleri, yerleşkelerin ilgili risklere yönelik uyum planlamasında önceliklendirme amacıyla kullanılmaktadır.

Fiziksel İklim ve Su Risklerine İlişkin Senaryo Analizi

Kullanılan Senaryolar ve Kaynaklar

İklimle ilgili senaryo analizinde, Hükümetlerarası İklim Değişikliği Paneli (IPCC) tarafından tanımlanan Temsili Konsantrasyon Rotaları (RCP) esas alınmıştır. Analiz kapsamında aşağıdaki senaryolar kullanılmıştır:

- **RCP4.5:** Orta düzey emisyon azaltımını temsil eden senaryo
- **RCP8.5:** Yüksek emisyon artışını temsil eden senaryo

Türkiye'deki yerleşkeler için kullanılan iklim projeksiyonları, İklim Değişikliğinin Su Kaynaklarına Etkisi Projesi (İklimSu)¹ kapsamında üretilen, MPI-ESM-MR² küresel iklim modeli ve RegCM4³ bölgesel iklim modeli çıktılarından türetilmiştir. Romanya'daki Craiova yerleşkesi için ise Copernicus Climate Change Service (C3S)⁴ tarafından sağlanan iklim projeksiyonları kullanılmıştır.

Türkiye'deki yerleşkeler için kullanılan bölgesel iklim projeksiyon verileri, yanlılık düzeltmesine tabi tutulmuş; Romanya'da bulunan Craiova yerleşkesi için ise yanlılık düzeltmesi yapılmış iklim projeksiyon verileri temin edilmiştir. Tüm yerleşkeler için ortak zaman periyotları ve senaryolar kullanılarak yerleşkeler arasında karşılaştırılabilirlik sağlanmıştır.

Senaryo Analizinin Kapsamı ve Amacı

Senaryo analizi; Ford Otosan'ın Türkiye'deki Eskişehir, Yeniköy-Gölcük (Kocaeli), Sancaktepe (İstanbul) yerleşkeleri ile Romanya'daki Craiova yerleşkesini kapsamakta olup, her bir yerleşke özelinde fiziksel iklim tehlikeleri ve su potansiyeline ilişkin risklerin yerleşke-havza ölçeğinde değerlendirilmesini amaçlamaktadır.

Analizin amacı; iklim değişikliğine bağlı olarak ortaya çıkabilecek akut (ani) ve kronik (uzun dönemli) fiziksel iklim tehlikeleri; sıcak hava dalgaları, soğuk hava dalgaları, şiddetli yağışlar, şiddetli rüzgârlar, orman yangınları, deniz seviyesi yükselmesi, hidrolojik kuraklık ve su potansiyelindeki değişimlerin farklı zaman periyotları ortaya koymak ve bu risklerin işletmenin operasyonel yapısı, bayi ağı ve tedarik zinciri üzerindeki olası etkilerini değerlendirmektir.

Bu kapsamda, fiziksel iklim ve su riskleri birlikte ele alınarak, risklerin hangi yerleşkelerde ve hangi dönemlerde yoğunlaştığı analiz edilmiştir.

Zaman Periyotları

Senaryo analizinde kullanılan zaman periyotları, işletmenin planlama ve raporlama vadeleriyle uyumlu olacak şekilde aşağıdaki gibi tanımlanmıştır:

Kısa vade (1-5 yıl): 2025–2030

Orta vade (5-10 yıl): 2030–2035

Uzun vade (10-15 yıl): 2035–2040

Bu dönemler, iklim projeksiyonlarının doğası gereği mutlak değerlerden ziyade göreceli değişimler ve eğilimler dikkate alınarak değerlendirilmiştir.

Metodolojik Yaklaşım ve Kilit Varsayımlar

Fiziksel iklim ve su riskleri, tehlike, maruziyet ve etkilenebilirlik bileşenlerinin birlikte değerlendirilmesiyle ele alınmıştır. Etkilenebilirlik bileşeni; duyarlılık ve uyum kapasitesi alt bileşenlerinden oluşmaktadır.

Su risklerinin değerlendirilmesinde, HBV-Light⁵ hidrolojik modeli kullanılarak mevcut dönem (2000–2024) su potansiyeli modellenmiş; ardından RCP4.5 ve RCP8.5 senaryolarına göre 2025–2040 dönemi için su potansiyelindeki değişimler analiz edilmiştir. Hidrolojik modelleme çalışmaları, yerleşkelerin bulunduğu havzalar özelinde yürütülmüş ve akım rejimindeki değişimler hem miktar hem de yıl içi dağılım ve zamanlama açısından değerlendirilmiştir.

Fiziksel iklim tehlikeleri (sıcak/soğuk hava dalgaları, şiddetli yağış, şiddetli rüzgâr, orman yangını ve hidrolojik kuraklık) için, bölgesel iklim projeksiyonlarından türetilen **ekstrem iklim indisi** kullanılmıştır. Ayrıca kıyı yerleşkeleri için bölgesel deniz seviyesi projeksiyonları⁴ kullanılarak deniz seviyesi yükselmesi tehlikesi değerlendirilmiştir. Tüm göstergeler normalize edilerek yerleşkeler arasında karşılaştırılabilir bir risk değerlendirme çerçevesi oluşturulmuştur.

Analiz sonuçları, dönem ve senaryo bazında risk seviyelerinin değişimini gösteren Risk Isı Haritaları ve yerleşke bazlı risk panelleri aracılığıyla özetlenmiştir.

Çalışma kapsamında elde edilen risk skorları **"Çok Düşük", "Düşük", "Orta", "Yüksek"** ve **"Çok Yüksek"** olacak şekilde beş sınıfta kategorize edilmiştir. Elde edilen risk skorları; her bir iklim tehlikesinin şiddetini temsil eden tehlike (hazard) bileşeninin yanı sıra, yerleşkenin operasyonel özelliklerini yansıtan maruziyet (exposure) ve etkilenebilirlik (vulnerability) bileşenlerini de dikkate alan bütünsel bir risk çerçevesiyle hesaplanmıştır. Bu çerçevede risk seviyeleri, yerleşkelerin ilgili iklim tehlikelerine yönelik uyum planlamasında önceliklendirme amacıyla kullanılmaktadır.

¹İklimSu Projesi: T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı Su Yönetimi Genel Müdürlüğü tarafından tamamlanan proje kapsamında üretilmiş bölgesel iklim projeksiyonları kullanılmıştır.

²MPI-ESM-MR: Max Planck Enstitüsü Yer Sistem Modeli (Max Planck Enstitüsü Yer Sistem Modeli – MPI-ESM-MR).

³RegCM4: Bölgesel İklim Modeli Versiyon 4 (Regional Climate Model Version 4).

⁴Copernicus Climate Change Service (C3S): Copernicus İklim Değişikliği Servisi kapsamında sağlanan, açık erişimli ve bilimsel olarak doğrulanmış iklim model çıktıları.

⁵HBV-Light: İsveç Meteoroloji ve Hidroloji Enstitüsü'nde (SMHI) geliştirilen HBV yağış-akış modelinin, Seibert & Vis (2012) tarafından geliştirilen versiyonudur. Günlük toplam yağış, günlük ortalama sıcaklık ve potansiyel buharlaşma verilerini kullanarak akım simülasyonu yapan fiziksel tabanlı kavramsal bir modeldir.

Senaryo Analizi Bulguları ve Yerleşke Bazlı Değerlendirme

Yeniköy Yerleşkesi: Yeniköy, senaryolar ve dönemler boyunca Yüksek / Çok Yüksek toplam riskin sürekli görüldüğü en kritik yerleşkedir. Mevcut dönemde toplam risk Yüksek seviyededir ve projeksiyonların büyük bölümünde Çok Yüksek risk sınıfına çıkmaktadır. Buradaki risk tek bir kaynaktan değil; fiziksel iklim tehlikeleri ile su riskinin aynı anda baskı oluşturmasından doğmaktadır. Fiziksel risk kırılımı açısından şiddetli yağış ve şiddetli rüzgâr ana belirleyicilerdir. Gelecek dönemlerde sıcak hava dalgasının görece etkisi artmakta, orman yangını daha önemli hale gelmekte, soğuk hava dalgasının ise görece etkisi azalmaktadır. Deniz seviyesi yükselmesi analiz kapsamındadır; ancak toplam risk profilini belirleyen ana unsurlar arasında yer almamaktadır. Su riski tarafında ise mevcut dönemde Orta seviyede olan riskin gelecek dönemlerde ağırlıklı olarak Yüksek seviyelere geçtiği ve toplam riskin yüksek bantta kalıcılık kazandığı görülmektedir.

Eskişehir Yerleşkesi: Eskişehir yerleşkesi mevcut ve yakın vadede Düşük risk seviyesinde bir profil sergilemektedir. Bununla birlikte, özellikle yüksek emisyon senaryosuna (RCP8.5) göre orta ve uzun vadede riskin Orta seviyeye doğru yükseleceği beklenmektedir. Toplam riskin düşük seviyelerden orta seviyelere doğru geçiş sinyali verdiği ifade edilmektedir.

Fiziksel risk kırılımlarında şiddetli yağış önemli bileşenlerden biridir. Dönemler ilerledikçe orman yangını tehlikesinin görece öneminde artış ve sıcak hava dalgasının katkısında yükseliş dikkat çekmektedir. Soğuk hava dalgası katkısının zamanla azaldığı belirtilmektedir.

Su riski tarafında mevcut dönemde pay sınırlı olmakla birlikte, uzun vadede risk bileşeninin daha görünür hale geldiği ve toplam risk içinde payının arttığı ifade edilmektedir. Bu artış eğilimi, su potansiyeli projeksiyonlarında gözlenen negatif yönlü değişimle de desteklenmektedir.

Gölcük Yerleşkesi: Gölcük yerleşkesi, dönemlerin büyük bölümünde Yüksek risk seviyesinde seyretmektedir. Yüksek emisyon senaryosu (RCP8.5) altında orta ve uzun vadede riskin Çok Yüksek seviyeye çıktığı dönemler bulunmaktadır. Toplam riskin oluşumunda hem fiziksel iklim riskleri hem de su riski birlikte etkili olmaktadır.

Fiziksel risk kırılımında en belirgin tehlike şiddetli yağıştır; şiddetli rüzgâr ise ikinci güçlü bileşen olarak öne çıkmaktadır. Dönemler ilerledikçe sıcak hava dalgasının görece katkısında artış olması beklenmektedir. Deniz seviyesi yükselmesi analiz kapsamına alınmış olmakla birlikte, toplam fiziksel risk bileşimindeki katkısının sınırlı kaldığı görülmektedir.

Su riskinde ise mevcut dönemde Orta seviyede olan riskin RCP 8.5 senaryosuna göre Yüksek seviyeye çıktığı ve toplam riskin Yüksek/Çok Yüksek seviyede kaldığı görülmektedir.

Sancaktepe (İstanbul) Yerleşkesi: Sancaktepe yerleşkesi, üretim faaliyeti bulunmayan bir yerleşke olup, portföy genelinde Çok Düşük / Düşük risk seviyesinde değerlendirilmektedir. Mevcut dönemde toplam risk Çok Düşük seviyededir ve projeksiyonların büyük bölümünde risk Düşük seviyede kalmaktadır.

Su riski açısından çoğu dönemde Çok Düşük/Düşük seviyeler korunurken, RCP4.5 senaryosuna göre 2030-2035 döneminde Orta seviyeye çıkacağı öngörülmektedir.

Fiziksel risk kırılımında şiddetli yağış ve şiddetli rüzgâr öne çıkan tehlikeler arasındadır. Gelecek dönemlerde fiziksel risk kırılımında orman yangını bileşeninin etkisinin artacağı öngörülmektedir. Ancak toplam fiziksel risk seviyesinin genel olarak Düşük seviyede kaldığı belirtilmektedir. Bu nedenle Sancaktepe için en uygun yaklaşım, mevcut düşük risk profilini koruyacak şekilde erken uyarı mekanizmaları ve iş sürekliliğini destekleyen temel koruyucu önlemlerin sürdürülmesi olacaktır.

Craiova Yerleşkesi: Craiova yerleşkesinde risk profili tehlike bazında karma bir görünüm sergilemektedir. Mevcut dönemde toplam risk Yüksek seviyededir. Orta vadede senaryo analizinde riskin Orta seviyeye gerilediği; buna karşılık yüksek emisyon senaryosuna (RCP8.5) göre uzun vadede riskin Çok Yüksek seviyeye yükseldiği belirtilmektedir.

Fiziksel risk bileşeni genel olarak daha dengeli bir görünüm sergilemektedir. Dönemler ilerledikçe soğuk hava dalgasının etkisinin azaldığı; buna karşılık orman yangını, şiddetli rüzgâr ve sıcak hava dalgası tehlikelerinin daha belirgin hale geleceği öngörülmektedir. Craiova açısından dikkat çeken temel unsur, özellikle yüksek emisyon senaryosuna göre su riskinin uzun vadede belirgin biçimde artmasıdır. Craiova'yı kritik hale getiren unsur, su riski tarafında uzun vadede ortaya çıkan güçlü sığrama sinyalidir. Bu nedenle Craiova için kısa vadede fiziksel risk yönetimi önemini korurken, orta ve uzun vadede su güvenliği planlaması, alternatif su kaynakları değerlendirmesi ve su verimliliği yatırımları öncelikli başlıklar olarak ele alınacaktır.

Metrikler ve Hedefler

Ford Otosan, iklim değişikliği başta olmak üzere çevresel risk ve fırsatların iş modeli, operasyonları ve değer zinciri üzerindeki etkilerini ölçülebilir göstergeler aracılığıyla izlemek; bu kapsamda belirlenen hedefler doğrultusunda performans takibini sistematik bir şekilde gerçekleştirmektedir.

Ford Otosan; SKDM riski kapsamında Tier-1 tedarikçilerin ve lojistik servis sağlayıcıların sürdürülebilirlik performanslarının takibini yapmaktadır. Su stresi riski kapsamında su çekimi, geri kazanılan su miktarının izlenmesi ve tedarik zinciri odağındaki sürdürülebilirlik regülasyonlarına uyum riskini azaltmak için tüm kritik tedarikçilerin sürdürülebilirlik performanslarını anketler ve denetimler aracılığıyla ölçerek gelişim alanlarını ve alınan aksiyonları takip etmektedir.

Ford Otosan ve bağlı ortaklıkları, yeni yatırımların değerlendirilmesi sürecinde faaliyetlerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının karar alma mekanizmalarındaki etkisini artırmaya yönelik çalışmalar yürütmekte; ürün ve hizmetlerine ek olarak operasyonlarında net sıfır olma hedefi doğrultusunda dönüşümünü sürdürmektedir. Şirket, "Gelecek Şimdi" sürdürülebilirlik vizyonu doğrultusunda Paris Anlaşması'nda tanımlandığı şekilde küresel ısınmayı 1,5°C ile sınırlama yaklaşımıyla 2022 yılında Bilim Tabanlı Hedefler Girişimi'ne (SBTi) imzacı olarak; 2025 yılında kısa ve uzun vadeli sera gazı emisyon azaltım hedeflerinin onayını almıştır. Söz konusu hedefler Türkiye ve Romanya lokasyonlarını kapsamaktadır.

Bu hedefleriyle uyumlu olacak şekilde su yönetimi, atık azaltımı, enerji verimliliği ve karbon ayak izinin düşürülmesi gibi öncelikli alanlarda aksiyon planlarını uygulamaya almıştır. Üretim tesislerinde net sıfır emisyon hedefi doğrultusunda çalışmalar yürütülmekte ve enerji kullanımında yenilenebilir kaynaklara geçiş artırılmaktadır.

Ford Otosan, TSRS'nin Sektör Bazlı Uygulanmasına İlişkin Rehberi kapsamında Cilt 63 – Otomobiller rehberine tabi olup; Kapsam 1, Kapsam 2 ve Kapsam 3 sera gazı emisyonlarını sektörler-arası temel iklim metrikleri olarak izlemektedir. Ayrıca, rehberde tanımlanan üretilen araç sayısı, satılan araç sayısı ile filo yakıt ekonomisi ve kullanım aşaması emisyonları metrikleri, risk ve fırsatların yönetimine yönelik metrikler sektör bazlı metrikler kapsamında ele alınmaktadır.

GRI ve TSRS standardına uygun olarak ilişkili metriklerini halka açıklamaktadır. GRI standardına uygun metrikler, 2025 Sürdürülebilirlik Raporu Ekler bölümü ve Performans Göstergeleri bölümünde halka açıklanmıştır. İklimle ilişkili metriklerin tanımı, hesaplanma metodolojileri ve raporlama kapsamı raporun Ekler bölümünde yer alan "**Raporlama Kılavuzu**" kısmında açıklanmıştır. Raporlama döneminde metriklerin hesaplanmasında kullanılan metodolojilerde önemli bir değişiklik yapılmamıştır.

Hedeflerin Belirlenmesi

2024'te güncellenen SBTi "Kara Taşımacılığı Rehberi" kapsamında, otomobil üreticilerinin en büyük emisyon kaynağı olan "Kapsam 3 Kategori 11 – Satılan Ürünlerin Kullanımı" emisyonlarının 1,5°C hedefi ile uyumlu hale getirilmesi zorunlu kılınmıştır. Bu rehber kapsamında, Avrupa Birliği, Çin, ABD, Kanada, Birleşik Krallık, Güney Kore, Japonya ve Avustralya gibi öncü pazarlarda 2035 yılına kadar, küresel ölçekte ise 2040 yılına kadar içten yanmalı motorlu araçların kademeli olarak sonlandırılması öngörülmektedir. Ford Otosan'ın emisyon azaltım hedefleri, bu küresel yönelimle uyumlu olarak Avrupa Birliği'nde 2035 itibarıyla yeni tescil edilecek binek otomobil ve hafif/orta ticari araçların kullanımı fazında sıfır emisyonlu olmasını öngören düzenlemeler dikkate alınarak tasarlanmıştır.

Şirketin sera gazı emisyon azaltım hedefleri; karbon dioksit (CO₂), metan (CH₄) ve diazot monoksit (N₂O) başta olmak üzere Sera Gazı Protokolü Kurumsal Standardı doğrultusunda tanımlanan sera gazlarını kapsamaktadır. Toplam beş adet brüt sera gazı emisyon azaltım hedefi bulunmaktadır. Emisyon azaltım hedeflerine yönelik ilerleme; Kapsam 1, Kapsam 2 ve Kapsam 3 emisyonları ile üretilen araç başına emisyon ve enerji tüketimi gibi performans göstergeleri aracılığıyla izlenmektedir.

İklimle İlgili Hedefler

Ford Otosan, iklim değişikliğiyle mücadele kapsamında kısa, orta ve uzun vadeli hedefler belirleyerek ilerlemektedir. İklimle ilgili hedefler; sera gazı emisyonlarının azaltılması, su yönetimi ve enerji verimliliği başta olmak üzere operasyonlar ve değer zinciri genelinde çevresel etkilerin azaltılmasına odaklanmaktadır. Hedefler, uluslararası kabul görmüş metodolojilerle uyumlu şekilde tanımlanmakta ve düzenli olarak izlenmektedir. İklim değişikliğiyle ve sürdürülebilirlikle ilgili hedefler doğrultusundaki ilerlemeler her ay olacak şekilde Üst Yönetim'e Hedef İlerleme Raporlaması aracılığıyla sunulmaktadır.

İklim Hedefleri ve Bilim Tabanlı Net Sıfır Taahhüdü

Ford Otosan, sürdürülebilirlik stratejisini desteklemek amacıyla belirlediği nicel ve nitel hedefleri, ilgili yasal gereklilikler kapsamında yerine getirilmesi gereken hedeflerle birlikte izlemekte ve raporlamaktadır. Her bir hedef için net bir zaman periyodu, baz yıl ve kullanılan metrikler tanımlanmakta; hedeflere yönelik ilerleme düzenli performans değerlendirmeleri ile takip edilmektedir.

İklimle bağlantılı hedefler kapsamında, şirketin **Kapsam 1, Kapsam 2 ve Kapsam 3 sera gazı emisyon azaltım hedefleri**, Paris İklim Anlaşması ile uyumlu **1,5°C senaryosu ile uyumlu** olacak şekilde belirlenmiş ve **2025 yılında Bilim Tabanlı Hedefler Girişimi (SBTi) tarafından onaylanmıştır**. Şirket, **2050 yılına kadar değer zinciri genelinde net sıfır sera gazı emisyonuna ulaşmayı** taahhüt etmektedir. Ford Otosan, hedeflere yönelik performansını **nicel veriler ve trend analizleri** ile değerlendirerek, gelişim alanlarını ve kaydedilen ilerlemeyi şeffaf biçimde paylaşmaktadır.

Ford Otosan'ın Hedefleri ve Hedef İlerlemeleri

SBTi onaylı hedeflerimiz	Baz Yılı	Hedef Yılı	2025 İlerlemesi
Kapsam 1 ve 2 mutlak emisyonlarını %77 azaltmak	2017	2034	2025 yılında yapılan toplam Kapsam 1+2 sera gazı emisyonu 2024 yılına kıyasla %18,1 azaltılmıştır
Satılan ürünlerin kullanımından kaynaklanan mutlak Kapsam 3 emisyonlarını %58,8 azaltmak	2021	2034	2025 yılında yapılan toplam Kapsam 3 sera gazı emisyonu 2024 yılına kıyasla %2,6 azaltılmıştır.
Kapsam 1-2 mutlak emisyonlarını %90 azaltmak	2017	2050	2025 yılında yapılan toplam Kapsam 1+2 sera gazı emisyonu 2024 yılına kıyasla %18,1 azaltılmıştır
Satın alınan mal ve hizmetler, yukarı/aşağı yönlü taşımacılık ve dağıtım, satılan ürünlerin kullanımı dahil mutlak Kapsam 3 emisyonlarını %90 azaltmak	2021	2050	2025 yılında yapılan toplam Kapsam 3 sera gazı emisyonu 2024 yılına kıyasla %2,6 azaltılmıştır
Tüm değer zincirinde net sıfır sera gazı emisyonuna ulaşmak	-	2050	Net sıfır yol haritamız doğrultusunda; %100 yenilenebilir elektrik tedariki, enerji verimliliği projeleri ve dijital enerji yönetimi uygulamalarıyla emisyon azaltım performansımızı güçlendirirken, lojistik operasyonlarımızda demir yolu taşımacılığı gibi düşük karbonlu alternatifleri ölçeklendirmeye devam ettik. 2025 yılıyla tüm ürettiğimiz araçların elektrikli versiyonları portföyümüze eklendi. Tedarikçi Davranış Kuralları (Supplier Code of Conduct) yayımlandı.

Emisyon ve Enerji Yönetimi

	Hedefler	Baz Yılı	Hedef Yılı	2025 İlerlemesi
Emisyon ve Enerji Yönetimi	Tedarik zincirinde karbon nötr olmak*	-	2035	Satın alma kararlarına entegre edilen ESG değerlendirmeleri ve tedarikçiler için başlatılan iç karbon fiyatlandırması ile değer zincirinde dönüşümü hızlandırmaya yönelik somut adımlar atılmıştır. Tedarikçi Davranış Kuralları (Supplier Code of Conduct) yayımlandı. 2025 yılında tedarik zincirinin dönüşümünü stratejik bir öncelik olarak ele alındı Etik ilkelerini rehber alarak performans ve sürdürülebilirlik kriterlerini süreçlere entegre edildi. Tedarik zincirinde karbon nötr olma yolunda tedarikçilere toplam 7405,79 kişi*saat sürdürülebilirlik ve teknik gelişim eğitimi sağlandı, 286 kritik tedarikçimiz (271 Tier-1 tedarikçi ve 15 lojistik servis sağlayıcı) performansını değerlendirildi ve 24 tedarikçiye saha denetimleri gerçekleştirildi. Kritik tedarikçilerimizle yürütülen Tedarikçi Sürdürülebilirlik Komitesi kapsamında takip edilen hedeflerden biri, emisyon verilerinin doğrulanmasıdır. Bu doğrultuda kritik tedarikçilerimizden 25 tedarikçinin ISO 14064 veya GHG standartları kapsamında emisyon doğrulaması gerçekleştirilmiştir. 2025 yılında gerçekleştirilen anket verilerine göre 66 tedarikçimizin SBTi hedefi bulunmaktadır.
	Lojistik operasyonlarında karbon nötr olmak	-	2035	Block Tren Projesi kapsamında, 2024 yılında Ford Otosan Craiova Fabrikası'nda demiryolu bağlantısı altyapı çalışmaları tamamlanmış ve deneme seferi başarıyla gerçekleştirilmiştir. 2025 yılı itibarıyla blok tren sevkiyatları devreye alınmıştır. Lojistik servis sağlayıcıların sürdürülebilirlik performansını ölçmek amacıyla anketler uygulanmıştır. Anket sonuçları doğrultusunda lojistik servis sağlayıcıların gelişim alanları tespit edilmiş; bu alanları desteklemek üzere çalıştay düzenlenmiş ve hedefler belirlenmiştir.
	Binek, hafif/orta ticari araçlarda kullanım fazında sıfır emisyonlu araç satışı	-	2035	Ürün portföyümüzde yer alan tüm modellerin elektrikli versiyonları pazara sunulacak sıfır emisyonlu mobilite dönüşümümüzün ölçeklenmesi yönünde önemli bir eşik aşılmıştır.
	Ağır ticari araçlarda kullanım fazında sıfır emisyonlu araç satışı	-	2040	Hidrojen yakıt teknolojileri (yakıt hücresi ve hidrojenli içten yanmalı motor) odağındaki Ar-Ge çalışmalarımızı ilerleterek uzun menzilli sıfır emisyonlu çözümler için altyapı geliştirme çalışmalarımızı sürdürdük.
Su Yönetimi	Tüm tesislerde araç başı temiz su kullanımını %40 azaltmak	2019	2030	İSU (Kocaeli Su ve Kanalizasyon İdaresi Genel Müdürlüğü) iş birliğiyle Kocaeli'de hayata geçirdiğimiz Atık Su Arıtma Tesisi sayesinde, üretimde kullandığımız suyun kaynağını dönüştürüyoruz. Şehrin atık sularını geri kazanarak hem temiz su tüketimini azaltmayı hem de bölgenin ekosistemine uzun vadeli katkı sağlamayı hedefliyoruz. Üretilen araç başına temiz su kullanımı 2024 yılında 2,99 m ³ /araç iken 2025 yılında 2,51 m ³ /araç olarak azaltılmıştır.

*Tier 1 tedarikçilerimizin Kapsam 1 ve 2 emisyonlarını kapsamaktadır. Hedeflerle bağlantılı olarak takip edilen metrikler Tablo 1 ve Tablo 2'de verilmiştir.

Hedef İlerlemeleri ve Performans

Emisyon azaltım hedeflerine yönelik ilerleme; **Sera Gazı Protokolü Kurumsal Standardı**'na uygun olarak hesaplanan **Kapsam 1, Kapsam 2 ve Kapsam 3 sera gazı emisyonları, enerji tüketimi ve üretilen araç başına emisyon** gibi performans göstergeleri aracılığıyla izlenmektedir. Hedeflerde 2024 yılına göre herhangi bir değişiklik mevcut değildir.

2025 raporlama döneminde, Kapsam 1, Kapsam 2 ve Kapsam 3 sera gazı emisyonlarında **bir önceki yıla kıyasla azalış eğilimi** gözlemlenmiştir. Enerji verimliliği projeleri kapsamında gerçekleştirilen uygulamalar, sera gazı emisyonlarının azaltılmasına katkı sağlamıştır. Hedeflere yönelik ilerleme durumu düzenli olarak izlenmekte ve ilgili yönetim mekanizmaları aracılığıyla üst yönetime raporlanmaktadır.

SBTi hedefleri kapsamında 2024 yılında 129.507 ton CO₂e iken 2025 yılında Kapsam 1 emisyonları 106.604 ton CO₂e olarak gerçekleşmiştir. Kapsam 2 sera gazı (piyasa bazlı) emisyonlarında %17,7 oranında bir azalma sağlanarak 2024 yılında gerçekleşen 31.886 ton CO₂e seviyesinden 2025 yılında 25.630 ton CO₂e seviyesine düşüş gerçekleşmiştir. Kapsam 3 emisyonları da 2024'te 103.073.892 ton CO₂e iken 2025'te 100.435.615 ton CO₂e'ye gerileyerek %2,6 oranında azaltılmıştır. Bu gelişmelere ek olarak, 2025 yılında yürütülen 194 enerji verimliliği projesi ile toplam 36.381 bin ton CO₂ emisyon azaltımı sağlanmıştır.

Yenilenebilir enerji yatırımları ile dışa bağımlılık azaltılarak enerji maliyetleri düşürülmektedir. Türkiye ve Romanya'daki tüm yerleşkelerde kullanılan elektrik **%100 yenilenebilir kaynaklardan** tedarik edilmektedir. Bunun yanı sıra, çatı ve arazi tipi güneş enerjisi santrali yatırımları ile öz tüketim oranı artırılmakta; ısı duvarı, fotovoltaik cam duvar ve enerji depolama sistemleri gibi yenilikçi uygulamalarla enerji portföyü düşük karbonlu bir yapıya dönüştürülmektedir.

Değer zinciri emisyonlarının azaltılması kapsamında, **lojistik operasyonlarda demiryolu taşımacılığına geçiş** önemli bir adım olarak öne çıkmaktadır. Craiova tesis demiryolu hattının yenilenmesi ile Craiova-Kocaeli yerleşkeleri arasında devreye alınan blok tren uygulaması sayesinde lojistik kaynaklı emisyonlarda anlamlı bir azalış sağlanmış; deniz yolu taşımacılığı gibi alternatif çözümlerle ton-km başına karbon salımı düşürülmüştür. Orta vadede, karayolu taşımacılığında elektrikli ve alternatif yakıtlı araçların kullanımının yaygınlaştırılması planlanmaktadır.

Tedarik zinciri dönüşümü de emisyon azaltım stratejisinin önemli bir bileşenini oluşturmaktadır. **2024 yılında kritik tedarikçilerle birlikte karbon nötr hedefi ve yatırımları da içeren 6 aylık, 1 yıllık ve 2 yıllık sürdürülebilirlik yol haritaları** oluşturulmuş; bu yol haritalarındaki ilerleme **çeyreklik olarak izlenmiş ve değerlendirilmiştir**. Ayrıca, sürdürülebilirlik performans ölçüm anketleri aracılığıyla tedarikçilerin enerji tüketimi, sera gazı emisyonları ve sürdürülebilirlik yatırımları takip edilmektedir.

2025 yılı itibarıyla sürdürülebilirlik metrikleri tedarikçi seçim kriterlerine entegre edilmiştir.

Tedarikçilerin enerji tüketimi, sera gazı emisyonları, emisyon hesaplama kapasitesi ve sürdürülebilirlik yatırımları, tedarikçilere yapılan anketler aracılığıyla düzenli olarak izlenmektedir.

Anket sonuçları ve yürürlükteki ulusal ve uluslararası regülasyonlar esas alınarak, risk ve etki bazlı bir yaklaşımla belirlenen tedarikçiler için üçüncü taraf bağımsız kuruluşlar tarafından yerinde denetimler gerçekleştirilmiş; olumsuz etki tespit edilen tedarikçiler için düzeltici ve iyileştirici eylem planları oluşturulmuş ve uygulama süreçleri yakından takip edilmiştir. Denetim süreçlerinde gerekli iyileştirmelerin sağlanmaması halinde sözleşmenin feshedilmesine yönelik hükümler sözleşmeler kapsamında saklı tutulmakla birlikte, öncelikli yaklaşım tedarikçilerle iş birliği içinde gelişmelerini desteklemek ve uyum seviyelerini artırmak olmuştur.

Bu çerçevede, 2025 yılında yayımlanan **Tedarikçi Davranış Kuralları** ile insan hakları, çevre, iş etiği ve sorumlu malzeme tedarikine ilişkin beklentiler net bir şekilde tanımlanmış; çocuk işçiliği ve zorla çalıştırmanın yasaklanması, ayrımcılığın önlenmesi, rüşvet ve yolsuzlukla mücadele, çevresel performansın sürekli iyileştirilmesi ve sorumlu tedarik ilkeleri tedarik zinciri genelinde standartlaştırılmıştır. Böylece tedarik zincirinin karbon azaltım hedefleriyle uyumlu şekilde dönüştürülmesi ve uzun vadeli emisyon azaltım performansına katkı sağlaması hedeflenmektedir. Bu kural seti satın alma sözleşmelerimizin ayrılmaz bir parçasıdır.

Ford Otosan'ın raporlama döneminde biriken veya satın alınan karbon kredisi bulunmamaktadır. Ford Otosan, Ar-Ge çalışmaları ve fabrikalarda gerçekleştirilen emisyon azaltımı ve enerji verimliliği projeleriyle karbon ayak izini azaltmak için çalışmalarına devam etmektedir.

Sektörler-Arası İklim Metrikleri

Sera Gazı Emisyonları

Ford Otosan, iklimle ilgili hedeflerine yönelik ilerlemeyi izlemek amacıyla **Kapsam 1, Kapsam 2 ve Kapsam 3 sera gazı emisyonlarını, TSRS kapsamında sektörler-arası temel iklim metrikleri** olarak düzenli biçimde takip etmektedir.

Ford Otosan ve bağlı ortaklıklarının raporlama dönemi boyunca üretilen **mutlak brüt Kapsam 1, Kapsam 2 ve Kapsam 3** sera gazı emisyonları, operasyonel kontrol yaklaşımı esas alınarak **Sera Gazı Protokolü: Kurumsal Muhasebe ve Raporlama Standardı (2004)** uyarınca ölçülmekte ve **metrik ton CO₂ eşdeğeri** cinsinden ifade edilmektedir. Hesaplanan emisyon verileri, şirket içi performans izleme ve dış raporlama süreçlerinde kullanılmaktadır.

2025 yılında yapılan metodoloji güncellemesi kapsamında, Tedarikçi Parkı faaliyetlerine ilişkin emisyonlar 2024 yılında Kapsam 1 altında raporlanırken, 2025 itibarıyla Kapsam 3 kapsamına dahil edilmiştir. Kapsam 1-2 emisyonlarımızın kendi faaliyetlerimizi doğru şekilde temsil etmesi için değişiklik yapılmıştır. Tedarikçi verilerimiz, Kapsam 3 Kategori 1 "Satın alınan mal ve hizmetler" kategorisinde harcama bazlı metodoloji ile hesaplanmıştır. Raporlama döneminde Kapsam 3 kategorilerinin kapsamı ile değer zincirinde hangi işletmelerin emisyon hesaplamalarına dahil edileceğine ilişkin **önemli bir değişiklik gerçekleşmemiştir**.

Ford Otosan, Kapsam 2 sera gazı emisyonlarını Sera Gazı Protokolü Kurumsal Standardı'na uygun şekilde konuma dayalı yaklaşımla hesaplamaktadır. Şirket, Türkiye'deki tüm yerleşkelerinde kullanılan elektriğin tamamını I-REC sertifikası ile %100 yenilenebilir enerji kaynaklarından tedarik etmekte; Romanya lokasyonunda da elektrik teminini %100 yenilenebilir enerji kaynaklarından sağlamaktadır.

Şirket ve bağlı ortaklıklarının yatırımlardan kaynaklanan emisyonları, **Kapsam 3 Kategori 15 (Yatırımlar)** kapsamında hesaplanmaktadır. Bu çerçevede, Otocar Otomotiv Sanayi A.Ş.'nin sera gazı emisyonları, Ford Otosan'ın sahiplilik oranı (**%0,59**) dikkate alınarak emisyon envanterine dahil edilmiştir. Hesaplanan sera gazı envanteri, **finansal raporlama sınırları ile uyumlu** şekilde hazırlanmıştır.

Ford Otosan, 2025 yılı sera gazı emisyon hesaplamaları için sınırlı güvence beyanı almıştır, **buradan** ulaşabilirsiniz.

Tablo 1. Sera Gazı Emisyon Metrikleri

Sera Gazı Emisyonları (ton CO ₂ e)	2024 (Ford Otosan ve Konsolide Edilen Bağlı Ortaklıklar)	2025 (Ford Otosan ve Konsolide Edilen Bağlı Ortaklıklar)
Kapsam 1	129.507	106.604
Kapsam 2 (Piyasa Bazlı)	31.886	25.630
Kapsam 2 (Lokasyon Bazlı)	234.871	170.719
Kapsam 3	103.073.892	100.435.615
Toplam Emisyonlar (piyasa bazlı)	103.235.285	100.567.849
Toplam Emisyonlar (lokasyon bazlı)	103.438.270	100.712.938

Tablo 2. Kapsam 3 Emisyon Kategorileri

Sera Gazı Emisyonları – Kapsam 3 Kategorileri (ton CO ₂ e)	2024 (Ford Otosan ve Konsolide Edilen Bağlı Ortaklıklar)	2025 (Ford Otosan ve Konsolide Edilen Bağlı Ortaklıklar)
Kapsam 3 Kategori 1: Satın Alınan Mal ve Hizmetler	8.454.820	10.535.139
Kapsam 3 Kategori 2: Sermaye Malları	207.799	81.997
Kapsam 3 Kategori 3: Yakıt ve Enerji ile İlgili Faaliyetler (Kapsam 1 ve Kapsam 2 Harici)	84.949	64.716
Kapsam 3 Kategori 4: Yukarı Yönlü Taşımacılık ve Dağıtım	229.764	231.137
Kapsam 3 Kategori 5: Operasyonlarda Ortaya Çıkan Atıklar	1.215	971
Kapsam 3 Kategori 6: İş Seyahatleri	3.135	1.667
Kapsam 3 Kategori 7: Çalışanların İşe Gidip Gelmesi	7.461	5.081
Kapsam 3 Kategori 8: Yukarı Yönlü Kiralık Varlıklar *	0	0
Kapsam 3 Kategori 9: Aşağı Yönlü Taşımacılık ve Dağıtım	258.334	287.548
Kapsam 3 Kategori 10: Satılan Ürünlerin İşlenmesi	6.442	4.876
Kapsam 3 Kategori 11: Satılan Ürünlerin Kullanımı	93.167.264	89.093.796
Kapsam 3 Kategori 12: Satılan Ürünlerin Kullanım Ömrü Sonu İşlemleri	614.219	90.799

Sera Gazı Emisyonları – Kapsam 3 Kategorileri (ton CO ₂ e)	2024 (Ford Otosan ve Konsolide Edilen Bağlı Ortaklıklar)	2025 (Ford Otosan ve Konsolide Edilen Bağlı Ortaklıklar)
Kapsam 3 Kategori 13: Aşağı Yönlü Kiralanan Varlıklar*	0	0
Kapsam 3 Kategori 14: Bayilikler	7.466	8.686
Kapsam 3 Kategori 15: Yatırımlar	31.023	29.203
Toplam (Kapsam 3)	103.073.892	100.435.615

Gembox Teknoloji Girişimleri A.Ş. ise Ford Otosan'ın Sancaktepe lokasyonu sınırları içerisinde olduğundan, Sancaktepe emisyonları içerisinde hesaplamalara dahil edilmektedir. Kapsam 3 Kategori 15 kapsamında Otocar Otomotiv Sanayi A.Ş.'nin sera gazı emisyonları Ford Otosan'ın sahipliği (%0,59) oranında emisyon hesaplamasına dahil edilmiştir. 2025 yılında hesaplanan sera gazı envanteri finansal raporlama sınırlarıyla uyumlu olarak gerçekleştirilmiştir.

*Bu sene aşağı ve yukarı yönlü kiralanan varlıklar faaliyetleri gerçekleştirilmemiş olup Kategori 8 ve Kategori 13'de emisyon bulunmamaktadır.

Varlıkların İklim Değişikliğine Dayanıklılığı ve Uyumu

Ford Otosan, iklim değişikliğinin varlıkları ve değer zinciri üzerindeki etkilerini yönetmek amacıyla **fiziksel ve geçiş risklerini stratejik planlama ve yatırım kararlarına entegre etmektedir**. İklimle bağlantılı risklerin varlıklar üzerindeki potansiyel etkileri, gerçekleştirilen senaryo analizleri ve risk değerlendirmeleri aracılığıyla izlenmektedir.

Fiziksel riskler kapsamında, **su stresi ve su kaynaklarına erişim riski**, üretim süreçlerinde doğrudan su kullanımının operasyonel süreklilik açısından kritik olması nedeniyle **en yüksek etki alanına sahip risk** olarak tanımlanmıştır.

Ford Otosan Türkiye'de farklı iklim ve havza koşullarında yer alan Eskişehir, Yeniköy-Gölcük (Kocaeli) ve Sancaktepe (İstanbul) yerleşkeleri ile Romanya'da bulunan Craiova yerleşkesi için fiziksel iklim riskleri ve su riski analizleri gerçekleştirmiştir. Analiz, Hükümetlerarası İklim Değişikliği Paneli (IPCC)'nin iklim risk çerçevesi kullanılarak yapılmıştır.

Bu kapsamda, Birleşik Model Karşılaştırma Projesi Aşama 5 (Coupled Model Intercomparison Project Phase 5 -CMIP5) arşivindeki Temsili Konsantrasyon Rotaları (Representative Concentration Pathways -RCP) RCP4.5 orta yol senaryosu ile RCP8.5 yüksek emisyon senaryosuna göre Türkiye için özel üretilen 10 km çözünürlüklü bölgesel iklim projeksiyonları kullanılarak üretilen tehlike göstergeleri; iklim projeksiyonları kullanılarak Hydrologiska Byrans Vattenbalansavdelning (HBV) yağış-akış modeli ile elde edilen hidrolojik model çıktıları (su rejimi ve su potansiyeli değişimleri) ve yerleşke düzeyindeki operasyonel göstergeler ile birlikte değerlendirilmiştir. Mevcut duruma ek olarak kısa vade (2025-2030), orta vade (2030-2035) ve uzun vadede (2035-2040) karşılaştırılabilir ve izlenebilir bir risk değerlendirme çerçevesi oluşturulmuştur.

Ford Otosan yerleşkelerinin maruz kalabileceği fiziksel iklim ve su kaynaklı risklerini ortaya koymak ve bu risklerin farklı senaryolar ile dönemler arasında karşılaştırılabilir bir çerçevede değerlendirmiştir. Bu kapsamda sıcak hava dalgaları, soğuk hava dalgaları, şiddetli yağış, şiddetli rüzgâr, orman yangını, deniz seviyesi yükselmesi ve hidrolojik kuraklık tehlikelerinin yerleşkeler üzerindeki potansiyel etkileri analiz edilmiştir. Senaryo analizi çıktılarında Yeniköy, dönemler ve senaryolar boyunca Yüksek/Çok Yüksek risk seviyelerinin sürekliliği nedeniyle en kritik yerleşke olarak öne çıkarken; Gölcük de özellikle şiddetli yağış, diğer fiziksel tehlikeler ve su riski bileşenlerinin birleşik etkisiyle yüksek öncelikli ikinci odak alanı olarak görünmektedir. Craiova'da fiziksel risk görece daha dengeli seyretse de uzun vadede yüksek emisyon senaryosunda su riski kaynaklı belirgin artış dikkat çekmektedir. Eskişehir'de risk profili daha kademeli bir artış eğilimi göstermekte, izleme ve aşamalı uyum yaklaşımı gerektirmektedir. Sancaktepe yerleşkesinin ise genel olarak düşük risk bandında kaldığı gözlemlenmiştir.

Geçiş riskleri kapsamında ise **AB Sınırdaki Karbon Düzenleme Mekanizması (SKDM)**, artan regülasyon yükümlülükleri ve tedarik zincirinin bu düzenlemelere uyum kapasitesi öncelikli risk alanları arasında yer almaktadır. SKDM geçiş muafiyetlerinin 2026 yılında sona erecek olması, sertifika maliyetlerindeki artış ve raporlama yükümlülüklerine uyum sağlanamaması durumunda oluşabilecek yaptırımlar dikkate alınmaktadır.

Ford Otosan, iklimle bağlantılı risklerin varlıklar üzerindeki etkilerini azaltmak ve uyum kapasitesini artırmak amacıyla **SKDM uyum yatırımları, su stresi riskine yönelik kısa vadeli uyum projeleri ve yenilenebilir enerji yatırımları (GES)** gibi aksiyonları izlemekte ve raporlamaktadır. Bu yatırımlar, riskler kapsamında tanımlanan karbon maliyetleri ve düzenleyici uyum risklerini azaltmaya yönelik olup; aynı zamanda işletmenin iklimle bağlantılı varlık kırılganlığını düşürmeyi ve uzun vadeli finansal dirençliliğini desteklemeyi amaçlamaktadır.

Ürünlerimizin iklim değişikliğine dayanıklılığını artırmak amacıyla 2025 yılında tam elektrikli kamyonumuz dışında ürettiğimiz tüm modellerin elektrikli versiyonları pazara sunulmuştur. 2024 yılında pazara sunulan ve gelirimize %6,6 payı bulunan 32.403 adet batarya-elektrikli (BEV) ve plug-in hibrit (PHEV) araç mevcut iken 2025 yılında pazara sunulan ve takvim yılı içerisinde gelirimize %16,8 payı bulunan 102.958 adet batarya-elektrikli (BEV) ve plug-in hibrit (PHEV) araç bulunmaktadır.

İç Karbon Fiyatlandırma Mekanizması

Ford Otosan, iklimle bağlantılı geçiş risklerini yönetmek ve yeni yatırımların değerlendirilmesinde sera gazı emisyonlarının etkisini artırmak amacıyla iç karbon fiyatlandırma mekanizması uygulamaktadır. Şirket, güncel karbon vergilerini yakından takip etmektedir. İç karbon fiyatı, özellikle SKDM, Avrupa Birliği Emisyon Ticaret Sistemi ve uzun vadeli karbon piyasası beklentileri çerçevesinde tanımlanan geçiş risklerinin yatırım kararlarına yansıtılmasında kilit bir araç olarak kullanılmaktadır.

2025 yılı için iç karbon fiyatı, Avrupa Birliği Emisyon Ticaret Sistemi (AB ETS) dinamikleri dikkate alınarak 65 euro/ton CO₂e olarak uygulanmıştır. İç karbon fiyatlandırması, yeni yatırımların değerlendirilmesinde karbon etkisinin karar alma süreçlerine daha belirgin şekilde dahil edilmesini amaçlamaktadır.

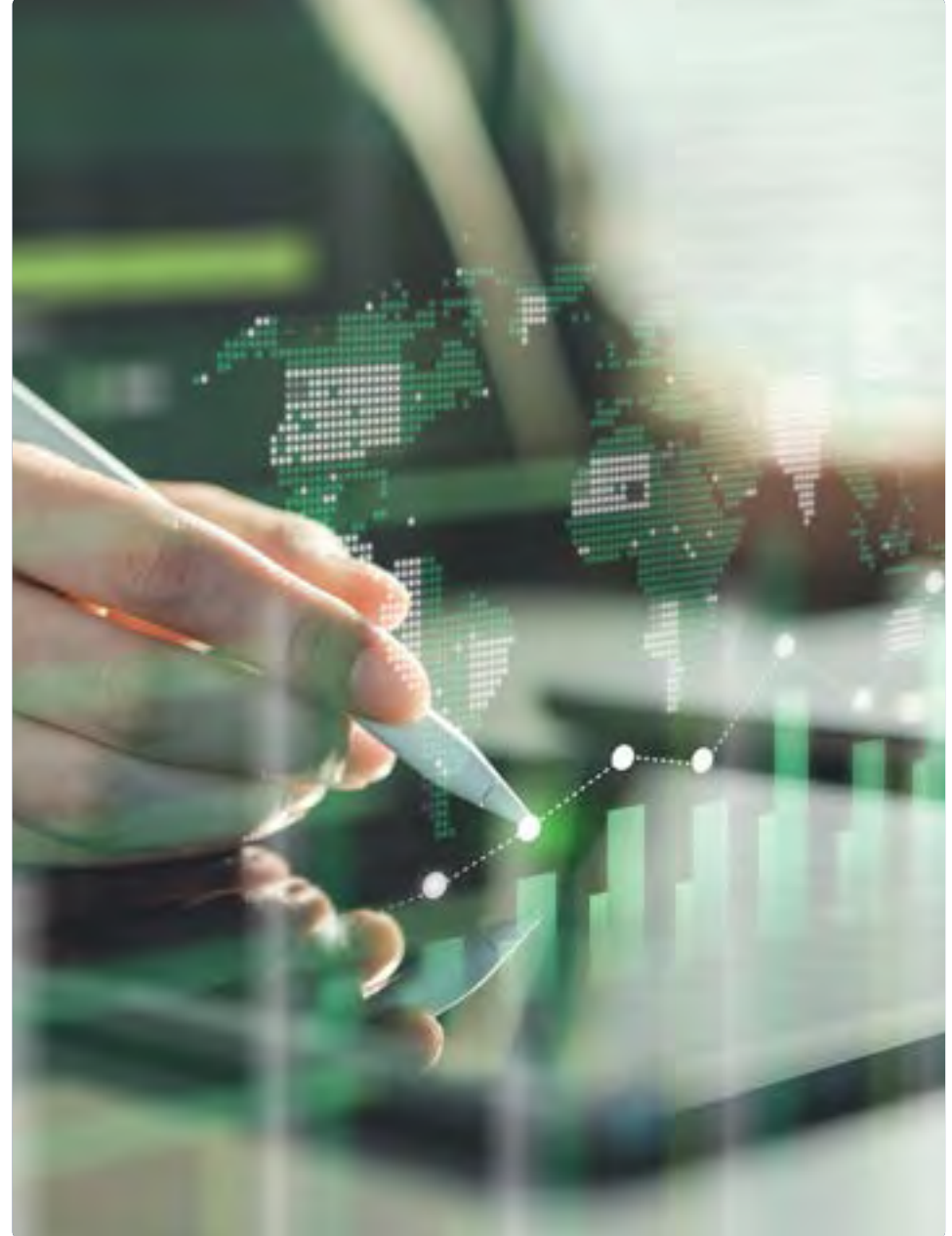
Bu kapsamda, karbon fiyatlandırma süreçlerinin CAPEX satın alma sistemine entegre edilmesi hedeflenmekte; ilk aşamada operasyonel yatırımlar, ilerleyen aşamalarda ise tedarik zinciri ve diğer kapsamların sürece dahil edilmesi planlanmaktadır. İç karbon fiyatlandırması yoluyla emisyonun toplam maliyeti tedarikçilere yansıtılmaktadır.

Sektör Bazlı Metrikler

Ford Otosan, **TSRS'nin Sektör Bazlı Uygulanmasına İlişkin Rehberi – Cilt 63 (Otomobiller)** kapsamında otomotiv sektörüne özgü sektör bazlı metrikleri, sektörler-arası iklim metrikleri ile birlikte izlemektedir.

Bu kapsamda şirket; **üretilem araç sayısı, satılan araç sayısı, filo yakıt ekonomisi ve kullanım aşaması emisyonlarına** ilişkin göstergeleri raporlamaktadır. Filo yakıt ekonomisine ilişkin metrikler, bölgelere göre satış ağırlıklı ortalama değerler üzerinden hesaplanmaktadır.

Ayrıca, **satılan sıfır emisyonlu araçlar, hibrit araçlar ve eklentili hibrit araçlara** ilişkin sayısal göstergeler, sektör bazlı metrikler kapsamında takip edilmektedir. Bu metrikler, otomotiv sektörüne özgü iklimle bağlantılı risk ve fırsatların izlenmesine yönelik girdi sağlamaktadır.



TSRS 2'nin Sektör Bazlı Uygulanmasına İlişkin Rehber – Cilt 63 – Otomobiller

Tablo 3. Sürdürülebilirlik Açıklama Konuları ve Metrikler

Konu	Metrik	Kategori	Ölçü Birimi	Kod	2024 (Ford Otosan ve Konsolide Edilen Bağlı Ortaklıklar)				2024 (Ford Otosan ve Konsolide Edilen Bağlı Ortaklıklar)			
					Araç Tipi	Avrupa	Türkiye	Asya&Afrika	Araç Tipi	Avrupa	Türkiye	Asya&Afrika
Yakıt Ekonomisi ve Kullanım Aşamaları Emisyonları	Bölgelere göre satış ağırlıklı ortalama yolcu filosu yakıt ekonomisi yakıt ekonomisi	Nicel	gCO ₂ /km	TR-AU-410a.1								
					Binek Araç	150,5	170,4	N/A	Binek Araç	129,4	159,9	N/A
					Hafif Ticari Araç	171,7	171,7	159,8	Hafif Ticari Araç	145,9	173,8	163,4
Satılan (1) sıfır emisyonlu araç (ZEV), (2) hibrit araç ve (3) eklentili hibrit araç sayısı	Nicel	Sayı		TR-AU-410a.2	2024 (Ford Otosan ve Konsolide Edilen Bağlı Ortaklıklar)				2025 (Ford Otosan ve Konsolide Edilen Bağlı Ortaklıklar)			
					Araç Satışı (Adet)				Araç Satışı (Adet)			
					Sıfır Emisyonlu Araç (ZEV)		20.123		Sıfır Emisyonlu Araç (ZEV)		71.179	
					Hibrit Araç (MHEV)		164.875		Hibrit Araç (MHEV)		128.005	
Eklentili Hibrit Araç Sayısı (PHEV)		12.280		Eklentili Hibrit Araç Sayısı (HEV)		31.779						
Filo yakıt ekonomisi ile emisyon risklerini ve fırsatlarını yönetme stratejisinin tartışılması	Tartışma ve Analiz	Yok		TR-AU-410a.3	2025 yılı Avrupa Birliği CO ₂ hedefi üzerinde kalan her g/tkm fazla CO ₂ emisyonu için Avrupa Birliği ülkelerinde satılacak araç başına 4.250 Euro ceza ödeme riski bulunmaktadır. Hedefin hesaplanacağı ve ceza ödemesinin baz alınacağı dönem 2025 VECTO raporlama yılı için Temmuz 2025 ile Temmuz 2026 arasındaki dönemi kapsamaktadır. Şirket, 2025 ve sonraki yıllarda Avrupa'da filo CO ₂ emisyonları hedeflerini karşılamak için iki büyük proje geliştirmiştir. Projeler ile dizel kamyonlarının yakıt ekonomisi rekabetçiliğine pozitif etki yaratılması ve şirketin sıfır emisyon dönüşümüne yönelik pazara hazırlığında önemli bir rol oynaması beklenmektedir. Şirket tarafından EURO 7 emisyon standartlarına geçiş sürecine yönelik teknik hazırlıklar ve yatırımlar sürdürülmekte; bu süreç, gelecekteki düzenlemelere uyum sağlayarak ürün rekabetçiliğini artırmak açısından fırsat olarak değerlendirilmektedir. Elektrifikasyon alanında ise, Horizon Europe projeleri kapsamında yürütülen uluslararası iş birlikleriyle batarya teknolojisi, güç elektroniği ve şarj altyapısı gibi kritik alanlarda yetkinlikler geliştirilmektedir. Hidrojenli araçlar özelinde Şirket, H2-Ecotorq hidrojen içten yanmalı motor ve FCEV F-MAX yakıt hücreli çekici gibi projeler aracılığıyla sıfır emisyonlu ağır ticari araçlar alanında teknoloji geliştirmekte; bu teknolojiler sayesinde hem yerli üretim altyapısının güçlendirilmesi hem de Avrupa lojistik sektörüne yönelik sürdürülebilir çözümler sunulması hedeflenmektedir.				Bir önceki dönem TSRS uyumlu sürdürülebilirlik raporunda VECTO (Araç Enerji Tüketimi Hesaplama Aracı) Regülasyonunun politika ve düzenlemeler, şirketin ihracat operasyonlarını, ürün geliştirme stratejilerini ve tedarik zinciri yönetimini doğrudan etkileme potansiyeline sahip olduğu belirtilmiş ve 2025 yılında regülasyonun finansal riski için ilgili yükümlülük finansal tablolarda yer almaktadır. 2026 yılının ilk çeyreğinde devreye alınan aksiyonlar ve homologasyon onayları ile VECTO'nun kısa vadede ve orta vadede finansal tablolar üzerinde önemli bir etki yaratmaması beklenmektedir.			
					Şirket, 2025 ve sonraki yıllarda Avrupa'da filo CO ₂ emisyonları hedeflerini karşılamak için iki büyük proje geliştirmiştir. Projeler ile dizel kamyonlarının yakıt ekonomisi rekabetçiliğine pozitif etki yaratılması ve şirketin sıfır emisyon dönüşümüne yönelik pazara hazırlığında önemli bir rol oynaması beklenmektedir. Şirket tarafından EURO 7 emisyon standartlarına geçiş sürecine yönelik teknik hazırlıklar ve yatırımlar sürdürülmekte; bu süreç, gelecekteki düzenlemelere uyum sağlayarak ürün rekabetçiliğini artırmak açısından fırsat olarak değerlendirilmektedir. Elektrifikasyon alanında ise, Horizon Europe projeleri kapsamında yürütülen uluslararası iş birlikleriyle batarya teknolojisi, güç elektroniği ve şarj altyapısı gibi kritik alanlarda yetkinlikler geliştirilmektedir.							
					Hidrojenli araçlar özelinde Şirket, H2-Ecotorq hidrojen içten yanmalı motor ve FCEV F-MAX yakıt hücreli çekici gibi projeler aracılığıyla sıfır emisyonlu ağır ticari araçlar alanında teknoloji geliştirmekte; bu teknolojiler sayesinde hem yerli üretim altyapısının güçlendirilmesi hem de Avrupa lojistik sektörüne yönelik sürdürülebilir çözümler sunulması hedeflenmektedir.							

Tablo 4. Faaliyet Metrikleri

Faaliyet Metrikleri	Kategori	Ölçü Birimi	Kod	2024 (Ford Otosan ve Konsolide Edilen Bağlı Ortaklıklar)	2025 (Ford Otosan ve Konsolide Edilen Bağlı Ortaklıklar)
Üretilen araç sayısı	Nicel	Sayı	TR-AU-000.A	632.683	700.174
Satılan araç sayısı	Nicel	Sayı	TR-AU-000.B	661.007	724.497

Tablo 5. Enerji Tüketimi (GJ) Metrikleri

Enerji Tüketimi (GJ)	2024 (Ford Otosan ve Konsolide Edilen Bağlı Ortaklıklar)	2025 (Ford Otosan ve Konsolide Edilen Bağlı Ortaklıklar)
Doğrudan Yenilenebilir Enerji Tüketimi	0	0
Doğrudan Yenilenebilir Olmayan Enerji Tüketimi	1.994.787*	1.776.787
Dolaylı Yenilenebilir Enerji Tüketimi	1.757.566	1.479.558
Dolaylı Yenilenebilir Olmayan Enerji Tüketimi	279.469	295.265
Toplam Enerji Tüketimi (Doğrudan + Dolaylı)	4.031.823*	3.551.610

*2024 yılı raporunda tasarım aşamasında yazım hatası yapılmıştır, düzeltilmiş halidir.

Tablo 6. Araç Başı Tüketim Metrikleri

Araç Başı Tüketimler	2024 (Ford Otosan ve Konsolide Edilen Bağlı Ortaklıklar)	2025 (Ford Otosan ve Konsolide Edilen Bağlı Ortaklıklar)
Üretilen Araç Başına Sera Gazı Salımı (tonCO ₂ e/araç)	N/A	0,19
Üretilen Araç Başına Enerji Tüketimi (GJ/araç)	N/A	5,00
Üretilen Araç Başına Su Çekimi (m ³ /araç)	N/A	2,51

Tablo 7. Su Tüketimi Metriği

Su Tüketimi (m ³)	2024 (Ford Otosan ve Konsolide Edilen Bağlı Ortaklıklar)	2025 (Ford Otosan ve Konsolide Edilen Bağlı Ortaklıklar)
Su Tüketimi (m ³)	N/A	555.844

Tablo 8. Su Çekimi Metrikleri

Su Çekimi (m ³)	2024 (Ford Otosan ve Konsolide Edilen Bağlı Ortaklıklar)	2025 (Ford Otosan ve Konsolide Edilen Bağlı Ortaklıklar)
Şebeke Suyu	417.068	390.156
Yeraltı Suyu	1.357.467	1.366.272
Yağmur Suyu	118.476	0
Toplam Su Çekimi	1.893.011	1.756.428

Tablo 9. Geri Kazanılan Su Metriği

Ger Kazanılan Su (m ³)	2024 (Ford Otosan ve Konsolide Edilen Bağlı Ortaklıklar)	2025 (Ford Otosan ve Konsolide Edilen Bağlı Ortaklıklar)
Ger Kazanılan Su	50.594	72.964

Tablo 10. Atık Su Deşarj Metrikleri

Atık Su Deşarjı (m ³)	2024 (Ford Otosan ve Konsolide Edilen Bağlı Ortaklıklar)	2025 (Ford Otosan ve Konsolide Edilen Bağlı Ortaklıklar)
Endüstriyel Atık Su Deşarjı	691.696	519.514
Evsel Atık Su Deşarjı	N/A	681.070

Ekler



Ford Otosan 2025 TSRS Uyumlu Sürdürülebilirlik Raporu – Raporlama Kılavuzu

Bu raporlama kılavuzu ("Kılavuz"), Ford Otomotiv Sanayi A.Ş. (ana Şirket) ve bağlı ortaklıkları ("Grup") için hazırlanmış olup, Ford Otosan 2025 TSRS Uyumlu Sürdürülebilirlik Raporu'nda ("2025 TSRS Uyumlu Sürdürülebilirlik Raporu") yer alan sınırlı güvence kapsamındaki göstergelerine ait verilerin hazırlanma, hesaplama ve raporlanma metodolojilerine dair bilgi vermektedir.

Bu göstergeler; çevresel göstergeleri kapsamaktadır. Aşağıda belirtilen bu göstergeleri, her türlü maddi açıdan, Kılavuz doğrultusunda hazırlamak için uygun prosedürlerin uygulandığından emin olmak, Şirket yönetiminin sorumluluğundadır.

Bu kılavuzda yer alan bilgiler 31 Aralık 2025 tarihinde sona eren mali yılını ve "Temel Tanımlamalar ve Raporlama Kapsamı" bölümünde ayrıntılandırıldığı gibi Ford Otomotiv Sanayi A.Ş.'nin sorumluluğunda olan Türkiye'deki Eskişehir, Yeniköy ve Gölcük fabrikaları ile Sancaktepe Ar-Ge merkezi ve Yedek Parça Depo yerleşkeleri ile Romanya'da bulunan Craiova fabrikasını ve bağlı oraklarını kapsamaktadır.

Genel Raporlama İlkeleri

Bu rehber dokümanın hazırlanmasında aşağıdaki prensiplere dikkat edilmiştir:

- Bilgilerin hazırlanmasında- bilginin kullanıcılarına bilginin uygunluk ve güvenilirliğinin temel ilkelerini vurgulamak,
- Bilgilerin raporlanmasında- bilgilerin önceki yıl dahil diğer verilerle karşılaştırılabilirlik / tutarlılık ilkelerini ve kullanıcılara netlik sağlayan anlaşılabilirlik / şeffaflık ilkelerini vurgulamak.

Temel Tanımlamalar ve Raporlama Kapsamı

Bu raporun amacı doğrultusunda Şirket aşağıdaki tanımlamaları yapmaktadır:

Temel Tanımlamalar ve Raporlama Kapsamı

Türü	Gösterge	Kapsam
Çevresel	Sera Gazı Emisyonları (tonCO₂e)	
	Kapsam 1 Emisyonu	Raporlama döneminde, Şirket'in Türkiye ve Romanya operasyonlarında GHG Protokol doğrultusunda doğrudan tüketim kaynaklı (Sabit Yanma Kaynakları, Hareketli Yanma Kaynakları, Proses Yağları, Sabit Soğutucu Kaynakları, Araç Klima Kaynakları, Kaynak ve Yangın Söndürücü Tüpler, VOC (Uçucu Organik Bileşikler)) emisyonunu içermektedir.
	Kapsam 2 Piyasa Bazlı Emisyonu	Raporlama döneminde, Şirket'in üretim amacıyla satın aldığı buhar enerji tedarik sözleşmelerine ve elektrik sertifikalarına dayalı olarak ölçülen emisyonlarını ifade eder. (GHG Protokolü Kapsam 2 Kılavuzu'ndaki tanımlara göre).
	Kapsam 2 Lokasyon Bazlı Emisyonu	Raporlama döneminde, Şirket'in üretim amacıyla satın aldığı buhar ve elektriğin faaliyet gösterdiği Türkiye ve Romanya'ya ait elektrik ve buhar ortalama şebeke emisyon faktörlerini içeren emisyonları ifade eder. (GHG Protokolü Kapsam 2 Kılavuzu'ndaki tanımlara göre).

Temel Tanımlar ve Raporlama Kapsamı

Türü	Gösterge	Kapsam
Çevresel	Sera Gazı Emisyonları (tonCO₂e)	
	Kapsam 3 Emisyonu	Raporlama döneminde, Şirket'in GHG Protokol doğrultusunda doğrudan faaliyetleri dışında, dışsal kaynaklardan meydana gelen dolaylı sera gazı emisyonunu içermektedir.
	Toplam Emisyonlar (piyasa bazlı)	Raporlama döneminde, Şirket'in Kapsam 1, Kapsam 2 piyasa bazlı ve Kapsam 3 emisyon miktarlarının toplamını içermektedir.
	Toplam Emisyonlar (lokasyon bazlı)	Raporlama döneminde, Şirket'in Kapsam 1, Kapsam 2 lokasyon bazlı ve Kapsam 3 emisyon miktarlarının toplamını içermektedir.
	Kapsam 3 Kategori 1 Emisyonu	Raporlama döneminde, Şirket'in Türkiye ve Romanya operasyonları dolayısıyla satın aldığı malzeme (metal, plastik, sıvı, elektronik ve diğer), hizmetler dolaylı sera gazı emisyonlarını içermektedir.
	Kapsam 3 Kategori 2 Emisyonu	Raporlama döneminde, Şirket'in Türkiye ve Romanya operasyonları dolayısıyla sermaye mallarından kaynaklanan dolaylı sera gazı (GHG) emisyonlarının kaynakları; şirketin binaları, makineleri, hatları, ekipmanları, kalıpları, enerji sistemlerini içermektedir. Sera gazı emisyonları, şirketin küresel harcama bazlı verileri kullanılarak hesaplanmıştır.
	Kapsam 3 Kategori 3 Emisyonu	Raporlama döneminde, Şirket'in Türkiye ve Romanya'da yakıt ve enerjiyle ilgili faaliyetlerden kaynaklanan Kapsam 1'de raporlanan yakıt tüketiminin kuyudan depoya kadar olan (well-to-tank) sera gazı emisyonları ve Kapsam 2'de raporlanan elektrik tüketiminin iletim & dağıtım kaynaklı sera gazı emisyonlarıdır. Bu kategorideki emisyonlar, 2025 yılı DEFRA rehberindeki emisyon faktörleri kullanılarak hesaplanmıştır.
	Kapsam 3 Kategori 4 Emisyonu	Raporlama döneminde, Şirket'in Türkiye ve Romanya üretime yönelik taşıma ve dağıtım süreçlerindeki ham madde ve bileşenlerin taşınması sırasında kara, hava, demiryolu ve su yolu taşımacılığı faaliyetlerinden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının kaynaklarıdır. Bu kategorideki emisyonlar, 2025 yılı DEFRA rehberindeki emisyon faktörleri kullanılarak hesaplanmıştır.
	Kapsam 3 Kategori 5 Emisyonu	Raporlama döneminde, Şirket'in Türkiye ve Romanya faaliyetleri sırasında oluşan tehlikeli ve tehlikesiz atıkların üçüncü taraflarca bertarafı ve işlenmesinden kaynaklanan emisyonlar bu kategoridedir. Bu kategorideki emisyonlar, 2025 yılı DEFRA rehberindeki emisyon faktörleri kullanılarak hesaplanmıştır.
	Kapsam 3 Kategori 6 Emisyonu	Şirket'in iş seyahatlerinden kaynaklanan dolaylı sera gazı (GHG) emisyonlarının kaynakları, çalışanların iş amaçlı ulaşımından; uluslararası ve yurtiçi kara yolu, demiryolu ve havayolu seyahatleri dahil olmak üzere oluşan sera gazı emisyonlarını kapsar. Bu kategorideki emisyonlar, 2025 yılı DEFRA rehberindeki sera gazı emisyon faktörleri kullanılarak hesaplanmıştır.
Kapsam 3 Kategori 7 Emisyonu	Şirket'in iş seyahati emisyonlarının kaynakları, çalışanların evleri ile çalışma yerleri arasındaki ulaşımından kaynaklanan sera gazı emisyonları içerir. Bu kategorideki emisyonlar, 2025 yılı DEFRA rehberindeki emisyon faktörleri kullanılarak hesaplanmıştır.	

Temel Tanımlar ve Raporlama Kapsamı

Türü	Gösterge	Kapsam
Çevresel	Sera Gazı Emisyonları (tonCO₂e)	
	Kapsam 3 Kategori 8 Emisyonu	Bu kategoride Şirket'in emisyonu mevcut değildir.
	Kapsam 3 Kategori 9 Emisyonu	Raporlama yılında Şirket'e ait satılan ürünlerin kara, hava, demiryolu ve su yolu ile dağıtımı ve taşınması sırasında oluşan emisyonları içerir. Bu kategorideki emisyonlar, 2025 yılı DEFRA rehberindeki emisyon faktörleri kullanılarak hesaplanmıştır.
	Kapsam 3 Kategori 10 Emisyonu	Raporlama yılında Şirket'e ait satılan ürünlerin işlenmesi (ara mamül) sırasında oluşan sera gazı emisyonları içerir.
	Kapsam 3 Kategori 11 Emisyonu	Raporlama yılında Şirket'in kendi üretim tesislerinde üretilen HCV, LCV, MCV, binek araçların öngörülen 10 yıl kullanım ömrü boyunca kullanımı ve araçlarda yer alan klima gazları kaynaklı sera gazı emisyonlarını kapsamaktadır.
	Kapsam 3 Kategori 12 Emisyonu	Raporlama yılında, Şirket'in satılan ürünlerin yaşam döngüsü analizi ile hesaplanan kullanım ömrü sonu bertarafı işlemlerinden kaynaklanan sera gazı emisyonlarını içermektedir.
	Kapsam 3 Kategori 13 Emisyonu	Bu kategoride Şirket'in sera gazı emisyonu mevcut değildir.
	Kapsam 3 Kategori 14 Emisyonu	Şirket'in satış sonrası dağıtımlar için birlikte çalıştığı bayilerinden kaynaklı kapsam 1 ve 2 sera gazı emisyonlarını içermektedir.
	Kapsam 3 Kategori 15 Emisyonu	Şirket'in sahipliğinin olduğu iştirakleri kaynaklı kapsam 1, kapsam 2 ve kapsam 3 olarak Şirket sahiplik oranı dahilindeki emisyonlarını içermektedir.
	Enerji Tüketimi (GJ)	
	Doğrudan Yenilenebilir Enerji Tüketimi	Raporlama döneminde, Şirket'in Türkiye ve Romanya operasyonları sırasında yenilenebilir kaynakları doğrultusunda enerji tüketimini içermektedir.
	Doğrudan Yenilenebilir Olmayan Enerji Tüketimi	Raporlama döneminde, Şirket'in Türkiye ve Romanya operasyonları için doğrudan yenilenebilir olmayan enerji tüketimi kapsamında faturalar ve iç sayaçlarla takip edilen, Sabit Yanma (Doğalgaz, Dizel, LPG, Propan, Methanol) ve Hareketli Yanma (Dizel, Benzin), Proses Gazları ve VOC tüketimi toplamını ifade etmektedir. Türkiye ve Romanya operasyonlarını içermektedir.
	Dolaylı Yenilenebilir Enerji Tüketimi	Raporlama döneminde, Şirket'in Türkiye ve Romanya operasyonları için dolaylı yenilenebilir enerji tüketimi kapsamında faturalar ile takip edilen, elektrik tüketimlerinin toplamını ifade etmektedir. Türkiye lokasyonları %100 yenilenebilir elektrik enerjisi (I-REC) satın alımı yapmaktadır. Romanya lokasyonu da elektrik teminini %100 yenilenebilir enerjiden sağlamaktadır.

Temel Tanımlamalar ve Raporlama Kapsamı

Türü	Gösterge	Kapsam
Çevresel	Enerji Tüketimi (GJ)	
	Dolaylı Yenilenebilir Olmayan Enerji Tüketimi	Raporlama döneminde, Şirket'in Türkiye ve Romanya operasyonları için şirket kaynakları dışından temin ettiği yenilenebilir olmayan buhar tüketimlerinin toplamını ifade etmektedir.
	Toplam Enerji Tüketimi (Doğrudan + Dolaylı)	Raporlama döneminde, Şirket'in doğrudan yenilenebilir enerji, doğrudan yenilenebilir olmayan enerji, dolaylı yenilenebilir enerji ve dolaylı yenilenebilir olmayan enerji tüketimi miktarlarının toplamını içermektedir. Türkiye ve Romanya operasyonlarını içermektedir.
	Araç Başına Tüketimler	
	Üretilen Araç Başına Sera Gazı Salımı (tonCO ₂ e/araç)	Raporlama döneminde, Şirket'in Türkiye ve Romanya yerleşkelerinde üretilen toplam araç başına Türkiye ve Romanya operasyonları kapsam 1 ve 2 emisyonlarını göstermektedir.
	Üretilen Araç Başına Enerji Tüketimi (GJ/araç)	Raporlama döneminde, Şirket'in Türkiye ve Romanya yerleşkelerinde üretilen toplam araç başına toplam enerji tüketiminin oranını göstermektedir.
	Üretilen Araç Başına Su Çekimi (m ³ /araç)	Raporlama döneminde, Şirket'in Türkiye ve Romanya yerleşkelerinde üretilen toplam araç başına, Türkiye ve Romanya operasyonları dolayısıyla çekilen taze su miktarının oranını göstermektedir.
	Su Tüketimi (m³)	
	Su Tüketimi	Raporlama döneminde, Şirket'in Türkiye ve Romanya operasyonları dolayısıyla çektiği taze su miktarından endüstriyel su deşarjı ve evsel deşarjın çıkarıldığı miktarı ifade etmektedir.
	Su Çekimi (m³)	
	Şebeke Suyu	Raporlama döneminde, Şirket'in servis sağlayıcı kurumlardan aldığı faturalardan takip edilen ve aylık olarak raporlanan şebeke suyu çekimi miktarını ifade eder. Türkiye ve Romanya operasyonlarını içermektedir.
	Yeraltı Suyu	Raporlama döneminde, Şirket'in operasyon süreçlerinde iç sayaçlar takip edilen ve aylık olarak raporlanan yeraltı suyu çekimi miktarını ifade eder. Türkiye ve Romanya operasyonlarını içermektedir.
	Yağmur Suyu	Raporlama döneminde, Şirket'in operasyonları için fatura ile takip edilen ve raporlanan yağmur suyu miktarını ifade eder. Türkiye ve Romanya operasyonlarını içermektedir.
	Toplam Su Çekimi	Raporlama döneminde, Şirket'in şebeke suyu, yeraltı suyu ve yağmur suyu kullanım miktarlarının toplamını ifade eder.
	Geri Kazanılan Su (m³)	
	Geri Kazanılan Su	Raporlama döneminde, Şirket'in Türkiye ve Romanya operasyonel süreçlerinde geri kazanarak kullandığı su miktarını göstermektedir.
	Atık Su (m³)	
Endüstriyel Atık Su Deşarjı	Raporlama döneminde, Şirket'in Türkiye ve Romanya operasyonel süreçlerinden oluşan yağmur suyu ve evsel atık sular haricindeki proses atık sularını ifade etmektedir.	
Evsel Atık Su Deşarjı	Raporlama döneminde, Şirket'in Türkiye ve Romanya operasyonlarında deşarj ettiği evsel atık su miktarını göstermektedir.	

Emisyon Hesaplamasında Kullanılan Metodoloji ve Varsayımlar

Sera Gazı Salımları

Toplam emisyonlar (lokasyon bazlı) (ton CO₂) = Kapsam 1 emisyonları (ton CO₂) + Kapsam 2 emisyonlar (lokasyon bazlı) (ton CO₂) + Kapsam 3 emisyonları (ton CO₂)

Toplam emisyonlar (pazar bazlı) (ton CO₂) = Kapsam 1 emisyonları (ton CO₂) + Kapsam 2 emisyonlar (pazar bazlı) (ton CO₂) + Kapsam 3 emisyonları (ton CO₂)

Kapsam 1 Emisyonları

Şirket'in Türkiye ve Romanya kapsamında doğrudan yenilenebilir olmayan enerji tüketimi kapsamında Sabit Yanma (Doğalgaz, Dizel, LPG, Propan, Methanol) ve Hareketli Yanma (Dizel, Benzin), Proses Gazları, Sabit Soğutucu Kaynaklı, Araç Klima Kaynaklı ile Kaynak ve Yangın Tüpleri kalemleri ve VOC hesaplanmaktadır.

Şirket'in doğrudan yenilenebilir olmayan enerji tüketimi kapsamında doğalgaz tüketimleri, hareketli yanma ve sabit yanma kapsamında gelen emisyonları birincil yakıt kaynakları olarak raporlanmaktadır.

Türkiye için tüm sabit ve hareketli yanma emisyon faktörleri IPCC referansından, Romanya için ise doğalgaz emisyon faktörleri EPA referansından diğer sabit yanma ve hareketli yanma emisyon faktörleri ise IPCC'den alınmıştır.

Emisyon Hesaplamasında Kullanılan Metodoloji ve Varsayımlar

Kapsam 1 emisyon hesaplamaları, faaliyet verileri ve emisyon faktörlerinin çarpılmasıyla yapılmıştır. Bu metrik aşağıdaki formül kullanılarak hesaplanmıştır:

Sabit ve Hareketli Yanma Kaynaklı Kapsam 1 Emisyonları = Yıllık Yakıt Tüketimi (birim) × Dönüşüm Katsayısı (TJ/birim) × Emisyon Faktörü (tCO₂e/ TJ) (CO₂, CH₄, N₂O)

Doğal gaz verileri metre küp ölçü biriminden gigajoule (GJ) birimine Hükümetler arası İklim Değişikliği Paneli (IPCC) 2006 Ulusal Sera Gazları Envanteri Yönergesi'ne göre çevrilmiştir. Doğalgaz tüketimleri Sm³ olarak faturalardan temin edildikten sonra, lokasyonların doğalgaz sağlayıcılarından aldıkları yoğunluk (kg/m³) ve alt ısı değer (TJ/kg) çarpılarak TJ değerine oradan da birim çevrimi ile GJ birimine hesabı yapılır.

Sabit yanmadan gelen Dizel, LPG, Propan, Metanol ve hareketli yanmadan gelen Dizel ve Benzin tüketimleri sistemden L olarak çekildikten sonra, yoğunluk (kg/L) ve alt ısı değer (TJ/kg) çarpılarak TJ değerine oradan da birim çevrimi yapılarak GJ birimi hesabı yapılır.

Sabit Soğutucu ve Klima Gazı Kaçak Emisyonlar = Soğutucu Gaz Kapasitesi (ton) × Küresel Isınmaya Etki Potansiyeli

Kapsam 1 emisyonları içerisinde dahil ettiğimiz R410A, R32 ve R125 gazlarının birleşimidir. R404A gazı ise R125, R143A ve R134A gazlarının bileşimidir. R407C gazı ise R32, R125 ve R134A gazlarının bileşimidir. Emisyon faktörü hesaplaması bu gazların oranlanması ile varsayımına dayanmaktadır.

Yangın Söndürme Kaynaklı Kaçak Emisyonlar = Soğutucu Gaz Kapasitesi (ton) × CO₂ Oranı × Küresel Isınmaya Etki Potansiyeli

İnsineratörde yakılan solventlere ilişkin uluslararası kabul gören bir formül bulunmadığından sabit yanmaya ilişkin IPPCC metodolojisi kullanılmıştır. İnsineratöre taşınan solventin hesabında Tübitak tarafından hazırlanan yıllık kütleli bilanço raporu kullanılmıştır.

Üretim tesislerinde çok çeşitli kesme sıvısı ve ısı işlem sıvısı kullanılmaktadır. Kullanılan bu sıvılarla ilgili, üretici firmalardan alt ısı değerleri ve karbon içerikleri bilgisi gelmediği için bu formül kullanılmıştır.

Doğrudan Sera Gazı Emisyonları Sabit Yakma Kaynaklı Sera Gazı Emisyonları

Yakıt Türü	Yoğunluk Çevrim Katsayısı kg/lt - kg/m ³	Alt Isıl Değer TJ/kg	Emisyon Faktörü - CO ₂ ton/TJ	Emisyon Faktörü - CH ₄ ton/TJ	Emisyon Faktörü - N ₂ O ton/TJ	Referans
Motorin (lt)	0,830	0,000043	74.100	0,003	0,0006	IPCC 2006, Enerji- SC- Tablo 2.3
LPG (kg)	N/A	0,00047	63.100	0,001	0,0001	IPCC 2006, Enerji- SC- Tablo 2.3
Doğalgaz (Sm ³)	Kocaeli-0,711 Eskişehir-0,733 Sancaktepe-0,735 Romanya-0,77	0,000048	56.100 (Türkiye) 50.291 (Romanya)	0,001	0,0001	IPCC 2006, Enerji- SC- Tablo 2.3 (Türkiye) US EPA – GHG Emission Factors Hub (2025) (Romanya)
Propan (kg)	N/A	0,000047	63.100	0,001	0,0001	IPCC 2006, Enerji- SC- Tablo 2.3
Metanol (kg)	N/A	0,000027	70.800	0,003	0,0006	IPCC 2006, Enerji- SC- Tablo 2.3

Doğrudan Sera Gazı Emisyonları VOC (Uçucu Organik Bileşikler) Sera Gazı Emisyonları

Yakıt Türü	Yoğunluk Çevrim Katsayısı kg	Alt Isıl Değer TJ/kg	Emisyon Faktörü - CO ₂ ton/TJ	Emisyon Faktörü - CH ₄ ton/TJ	Emisyon Faktörü - N ₂ O ton/TJ	Referans
VOC (kg)	1,0	0,00004	73.300	0,003	0,0006	IPCC 2006, 2019 Refinement to the 2006 IPCC Guidelines

Doğrudan Sera Gazı Emisyonları Hareketli Yakma Kaynaklı Sera Gazı Emisyonları

Yakıt Türü	Yoğunluk Çevrim Katsayısı kg/lt	Alt Isıl Değer TJ/kg	Emisyon Faktörü - CO ₂ ton/TJ	Emisyon Faktörü - CH ₄ ton/TJ	Emisyon Faktörü - N ₂ O ton/TJ	Referans
Motorin (lt)	0,830	0,000043	74.100	0,0039	0,0039	IPCC 2006, Enerji- MC- Tablo3.2.1, Tablo 3.2.2
Benzin (lt)	0,735	0,000044	69.300	0,025	0,0080	IPCC 2006, Enerji- MC- Tablo3.2.1, Tablo 3.2.2 (Benzin)

Doğrudan Sera Gazı Emisyonları Soğutucu Gaz Kaçak Sera Gazı Emisyonları

Yakıt Türü	Küresel Isınmaya Potansiyeli CO ₂	Referans
Asetilen	3,383	Stokiyometrik hesaplama
R410A	2256	IPCC 2006, AR6
R32	771	IPCC 2006, AR6
R134A	1530	IPCC 2006, AR6
R407C	1908	IPCC 2006, AR6
R404A	4728	IPCC 2006, AR6
1234yf	0,501	IPCC 2006, AR6

Kapsam 2 Emisyonları

Kapsam 2 sera gazı emisyonları, Şirketin elektrik, buhar tüketiminden kaynaklanan tüm sera gazlarını içermektedir. Hesaplamalar ton CO₂ eşleniği olarak hesaplanmaktadır. Bu hesaplamalarda aşağıdaki formülasyon kullanılmaktadır.

Türkiye'nin en güncel emisyon faktörü olarak 'International Energy Agency'den alınan 2025 yılı versiyonunda yer alan Türkiye ve Romanya değerleri kullanılmıştır.

$$\text{Emisyon Miktarı (tCOe)} = \text{Faaliyet Verisi} \times \text{Emisyon Faktörü}$$

Dolaylı Sera Gazı Emisyonları

Yakıt Türü	Emisyon Faktörü ton CO ₂ /MWh	Referans
Elektrik (Türkiye)	0,397	IEA, 2025 versiyon
Elektrik (Romanya)	0,228	IEA, 2025 versiyon
Buhar (Romanya)	0,312	Yerinde ve bölgesel (şebeke bazlı)

Kapsam 3 Emisyonları

Emisyon Kaynağı	Seçilen Metod Referans / Formül	Emisyon Faktörü / Alt Isıl Değer	Metodolojinin Seçilme Sebebi ve Yaklaşımlar
Kapsam 3- Kategori 1. Satın alınan hammaddeler	Sera Gazı Protokolü, Kapsam 3 Emisyonlarının Hesaplanmasına İlişkin Teknik Rehber: Kurumsal Değer Zinciri (Kapsam 3) Muhasebe ve Raporlama Standardına Ek, 2013, s.162.	Satın alınan malların kütle birimi veya ürün birimi başına beşikten fabrikaya (cradle-to-gate) emisyon faktörleri (örneğin: kg CO ₂ e/kg veya harcanan saat başına kg CO ₂ e)	Ford Otosan, satın alınan mallardan kaynaklanan emisyon hesaplamalarında, ağır, orta, hafif ticari ve binek araçlar olmak üzere 4 araç sınıfından, 5 model baz alınmıştır. Ford Otosan bünyesinde üretilen (in-house) parçaların ağırlık ve malzeme bilgisi ilgili ekiplerden istenip ham veri ile birlikte ele alınarak metal, plastik, sıvı, elektronik ve diğer başlıkları altında hesaba katılmıştır. Malzeme ve üretim yönteminin yanı sıra Tier 1 ile Tier 2 arasındaki lojistik nedeniyle oluşan CO ₂ miktarı da hesaplamalara dahil edilmiştir.
	Ortalama veri metodu		
	Satın alınan mallar genelinde toplam hesaplama: Σ (satın alınan mal veya hizmetin kütlesi (kg) × satın alınan mal veya hizmetin kütle birimi başına emisyon faktörü (kg CO ₂ e/kg))		
Kapsam 3- Kategori 1b. Satın alınan hizmetler	Sera Gazı Protokolü, Kapsam 3 Emisyonlarının Hesaplanmasına İlişkin Teknik Rehber: Kurumsal Değer Zinciri (Kapsam 3) Muhasebe ve Raporlama Standardına Ek, 2013, s.162.	Satın alınan hizmetlerin kütle birimi veya ürün birimi başına beşikten fabrikaya (cradle-to-gate) emisyon faktörleri (örneğin: harcanan saat başına kg CO ₂ e)	Ford Otosan'ın satın alınan hizmetlere ilişkin hesaplamaları, satın alınan değerler ile USEEIO modelindeki ilgili emisyon faktörleri eşleştirilerek yapılmıştır.
	Ortalama veri metodu		
	Satın alınan hizmetler genelinde toplam hesaplama: Σ (satın alınan mal veya hizmetin birimi (örneğin: adet) × mal veya hizmetin referans birim başına emisyon faktörü (örneğin: kg CO ₂ e/adet))		
Kapsam 3-Kategori 2. Sermaye malları	Sera Gazı Protokolü, Kapsam 3 Emisyonlarının Hesaplanmasına İlişkin Teknik Rehber: Kurumsal Değer Zinciri (Kapsam 3) Muhasebe ve Raporlama Standardına Ek, 2013, s.164.	Sermaye mallarının kütle birimi veya ürün birimi başına beşikten fabrikaya (cradle-to-gate) emisyon faktörleri	Ford Otosan'ın sermaye malı hesaplamaları, satın alınan parasal değerler ile USEEIO (v1.1) modelindeki ilgili emisyon faktörleri eşleştirilerek yapılmıştır.
	Ortalama veri metodu		
	Sermaye malları genelinde toplam hesaplama: Σ (sermaye malının kütlesi (kg) × sermaye malının kütle birimi başına emisyon faktörü (kg CO ₂ e/kg)) veya Σ (sermaye malının birimi (örneğin: adet) × sermaye malının referans birim başına emisyon faktörü (örneğin: kg CO ₂ e/adet))		

Emisyon Kaynağı	Seçilen Metod Referans / Formül	Emisyon Faktörü / Alt Isıl Değer	Metodolojinin Seçilme Sebebi ve Yaklaşımlar
Kapsam 3-Kategori 3. Yakıt ve enerji ile ilişkili faaliyetler	Sera Gazı Protokolü, Kapsam 3 Emisyonlarının Hesaplanmasına İlişkin Teknik Rehber: Kurumsal Değer Zinciri (Kapsam 3) Muhasebe ve Raporlama Standardına Ek, 2013, s.165.	Ortalama veri yöntemi: <ul style="list-style-type: none"> • Ülke ortalaması iletim ve dağıtım kayıp oranı (%) • Bölgesel ortalama iletim ve dağıtım kayıp oranı (%) • Küresel ortalama iletim ve dağıtım kayıp oranı (%) 	Bu kategoriyi hesaplamak için Kapsam 1 ve Kapsam 2'de kullanılan yakıt tüketimi verileri ve elektrik tüketimi verileri kullanılmaktadır. Emisyon faktörleri, DEFRA emisyon faktörleri veri tabanından elde edilmiştir. Hesaplama metodolojisi, Sera Gazı Protokolü Kurumsal Değer Zinciri - Kapsam 3 Standardına dayanmaktadır.
	Ortalama veri metodu	Tedarikçiler, bölgeler veya ülkeler genelinde toplam hesaplama: Σ (tüketilen elektrik (kWh) \times elektriğin yaşam döngüsü emisyon faktörü ((kg CO ₂ e)/kWh) \times iletim ve dağıtım (T&D) kayıp oranı (%)) + (tüketilen buhar (kWh) \times buharın yaşam döngüsü emisyon faktörü ((kg CO ₂ e)/kWh) \times T&D kayıp oranı (%)) + (tüketilen ısıtma enerjisi (kWh) \times ısıtmanın yaşam döngüsü emisyon faktörü ((kg CO ₂ e)/kWh) \times T&D kayıp oranı (%)) + (tüketilen soğutma enerjisi (kWh) \times soğutmanın yaşam döngüsü emisyon faktörü ((kg CO ₂ e)/kWh) \times T&D kayıp oranı (%))	
Kapsam 3-Kategori 4. Upstream (Üretim yönelik) lojistik faaliyetleri	Sera Gazı Protokolü, Kapsam 3 Emisyonlarının Hesaplanmasına İlişkin Teknik Rehber: Kurumsal Değer Zinciri (Kapsam 3) Muhasebe ve Raporlama Standardına Ek, 2013, s.167.	Taşımacılık modu (örneğin: demiryolu, hava yolu vb.) veya araç tiplerine (örneğin: mafsallı kamyon, konteyner gemisi vb.) göre emisyon faktörü; taşınan birim kütle (ton) veya hacim (örneğin: TEU) başına ve kat edilen mesafe birimi (örneğin: km) üzerinden salınan sera gazı (CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O) miktarı cinsinden ifade edilir.	Bu kategori için Ford Otosan'ın her bir nakliye tedarikçisinden spesifik taşınan ağırlık verileri ve spesifik taşınan mesafe verileri alınmıştır. Emisyon faktörleri, DEFRA emisyon faktörleri veri tabanından elde edilmiştir. Hesaplama metodolojisi, Sera Gazı Protokolü Kurumsal Değer Zinciri - Kapsam 3 Standardına dayanmaktadır.
	Mesafeye dayalı metot	Taşımacılık modları ve/veya araç tipleri genelinde toplam hesaplama: Σ (satın alınan malların kütlesi (ton veya hacim) \times taşıma bacağı boyunca kat edilen mesafe (km) \times taşımacılık modu veya araç tipine ait emisyon faktörü (kg CO ₂ e/ton veya hacim/km))	

Emisyon Kaynağı	Seçilen Metod Referans / Formül	Emisyon Faktörü / Alt Isıl Değer	Metodolojinin Seçilme Sebebi ve Yaklaşımlar
Kapsam 3-Kategori 5. Operasyondan kaynaklanan atıklar	Sera Gazı Protokolü, Kapsam 3 Emisyonlarının Hesaplanmasına İlişkin Teknik Rehber: Kurumsal Değer Zinciri (Kapsam 3) Muhasebe ve Raporlama Standardına Ek, 2013, s.170.	Atık türleri genelinde toplam hesaplama: Σ (Üretilen atık miktarı (ton veya m ³) × atık türü ve atık bertaraf yöntemi özgül emisyon faktörü (kg CO ₂ e/ton veya m ³))	Bu veri, ilgili raporlama döneminde Ford Otosan tarafından temin edilen ve Bakanlığa bildirilen tehlikeli ve hurda atıkların toplamının DEFRA emisyon faktörleri kullanılarak hesaplama yapılmasına dayanmaktadır. Bu kategori, belirli bertaraf yöntemine göre katı atık yönetimini içermektedir.
	Atık türüne özgü metot	Her bir ulaşım modu için emisyon faktörleri	
	Atık türleri genelinde toplam hesaplama: Σ (Üretilen atık miktarı (ton veya m ³) × atık türü ve atık bertaraf yöntemine özgü emisyon faktörü (kg CO ₂ e/ton veya m ³))		
Kapsam 3-Kategori 6. İş seyahatleri	Sera Gazı Protokolü, Kapsam 3 Emisyonlarının Hesaplanmasına İlişkin Teknik Rehber: Kurumsal Değer Zinciri (Kapsam 3) Muhasebe ve Raporlama Standardına Ek, 2013, s.171.	Her bir ulaşım modu için emisyon faktörleri: Seyahat edilen kilometre veya yolcu-kilometre başına salınan CO ₂ e miktarını temsil eden emisyon faktörleri (örneğin: uçak, demiryolu, metro, otobüs, taksi vb.) Elektrikli araçlar için (uygulanabilir ise): Kilometre veya yolcu-kilometre başına emisyon birimleri cinsinden ifade edilen elektrik emisyon faktörleri	Uçuş mesafesi verileri, hava yolculuğu emisyon faktörleri ile çarpılmıştır. Emisyon faktörleri, DEFRA emisyon faktörleri veri tabanından elde edilmiştir. Hesaplama metodolojisi, Sera Gazı Protokolü Kurumsal Değer Zinciri - Kapsam 3 Standardına dayanmaktadır.
	Mesafeye dayalı metot		
	Araç tipleri genelinde toplam hesaplama: Σ (araç tipine göre kat edilen mesafe (araç-km veya yolcu-km) × araca özgü emisyon faktörü (kg CO ₂ e/araç-km veya kg CO ₂ e/yolcu-km)) + (opsiyonel) Σ (yıllık otel konaklama sayısı (gece) × otel emisyon faktörü (kg CO ₂ e/gece))		

Emisyon Kaynağı	Seçilen Metod Referans / Formül	Emisyon Faktörü / Alt Isıl Değer	Metodolojinin Seçilme Sebebi ve Yaklaşımlar
Kapsam 3-Kategori 7. Çalışanların ulaşımı	Sera Gazı Protokolü, Kapsam 3 Emisyonlarının Hesaplanmasına İlişkin Teknik Rehber: Kurumsal Değer Zinciri (Kapsam 3) Muhasebe ve Raporlama Standardına Ek, 2013, s.172.	Her bir ulaşım modu için emisyon faktörleri (genellikle, seyahat edilen yolcu-kilometre başına salınan sera gazı (CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O veya CO ₂ e) birimleri cinsinden ifade edilir)	Bu veriler, çalışanların günlük servis otobüsleri ile ulaşımından (karayolu) kaynaklanan emisyonları kapsamaktadır. Katedilen mesafe verileri tedarikçi tarafından sağlandı. Çalışan işe gidip gelme verileri, hava yolculuğu emisyon faktörleriyle çarpıldı. Emisyon faktörleri, DEFRA emisyon faktörleri veri tabanından elde edilmiştir. Hesaplama metodolojisi, Sera Gazı Protokolü Kurumsal Değer Zinciri - Kapsam 3 Standardına dayanmaktadır.
	Mesafeye dayalı metot Önce, her bir çalışan için toplam kat edilen mesafeyi hesaplanmaktadır: Araç tipine göre toplam kat edilen mesafe (araç-km veya yolcu-km) = Σ (ev-iş arası tek yön günlük mesafe (km) \times 2 \times yıldaki işe gidip gelme gün sayısı) Daha sonra, toplam emisyon hesaplanmak üzere araç tipleri genelinde toplanmaktadır: Çalışan seyahatlerinden kaynaklanan kg CO ₂ e = Σ (araç tipine göre toplam kat edilen mesafe (araç-km veya yolcu-km) \times araca özgü emisyon faktörü (kg CO ₂ e/araç-km veya kg CO ₂ e/yolcu-km)) Uzaktan çalışma için kullanılan her enerji kaynağına ilişkin ek hesaplama kullanılmaktadır: Σ (tüketilen enerji miktarı (kWh) \times enerji kaynağına ait emisyon faktörü (kg CO ₂ e/kWh))		
Kapsam 3-Kategori 9. Downstream (Satışa yönelik) lojistik faaliyetleri	Sera Gazı Protokolü, Kapsam 3 Emisyonlarının Hesaplanmasına İlişkin Teknik Rehber: Kurumsal Değer Zinciri (Kapsam 3) Muhasebe ve Raporlama Standardına Ek, 2013, s.174.	Taşımacılık modu (örneğin, demiryolu, hava yolu vb.) veya araç tiplerine (örneğin, kamyon, konteyner gemisi vb.) göre emisyon faktörü; sera gazı birimleri (CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O) cinsinden, taşınan birim kütle (ton) veya hacim (örneğin TEU) başına ve kat edilen mesafe birimi (örneğin km) üzerinden ifade edilir.)	Bu kategori için Ford Otosan müşterisi bazında spesifik taşınan ağırlık verileri ve spesifik taşınan mesafe verileri alınmıştır. Emisyon faktörleri, DEFRA emisyon faktörleri veri tabanından elde edilmiştir. Hesaplama metodolojisi, Sera Gazı Protokolü Kurumsal Değer Zinciri - Kapsam 3 Standardına dayanmaktadır.
	Mesafeye dayalı metot Taşımacılık modları ve/veya araç tipleri genelinde toplam hesaplama Σ (satın alınan malların kütlesi (ton veya hacim) \times taşıma bacağı boyunca kat edilen mesafe (km) \times taşımacılık modu veya araç tipine ait emisyon faktörü (kg CO ₂ e/ton veya hacim/km))		

Emisyon Kaynağı	Seçilen Metod Referans / Formül	Emisyon Faktörü / Alt Isıl Değer	Metodolojinin Seçilme Sebebi ve Yaklaşımlar
Kapsam 3-Kategori 10. Satılan ürünlerin işlenmesi	Sera Gazı Protokolü, Kapsam 3 Emisyonlarının Hesaplanmasına İlişkin Teknik Rehber: Kurumsal Değer Zinciri (Kapsam 3) Muhasebe ve Raporlama Standardına Ek, 2013, s.176.	Şirketler aşağıdakilerden birini toplamalıdır: <ul style="list-style-type: none">• Satılan ara ürünün dönüştürülmesine yönelik aşağı akış (downstream) süreçlerine ilişkin ortalama emisyon faktörleri — ürün birimi başına emisyon birimleriyle ifade edilir (örneğin: nihai ürün başına kg CO₂/kg, CH₄, N₂O) Veya:• Satılan ürünlerin yaşam döngüsü emisyon faktörleri• Nihai ürünlerin yaşam döngüsü emisyon faktörleri	Emisyon hesaplaması, Kapsam 3 Emisyonlarının Hesaplanmasına İlişkin Teknik Rehber: Kurumsal Değer Zinciri (Kapsam 3) Muhasebe ve Raporlama Standardına ve satılan ürün bazlı yaşam döngüsü analizi ortalama emisyon faktörüne dayanmaktadır.
	Ortalama veri metodu		
	Ara ürünler genelinde toplam hesaplama: Σ (satılan ara ürünün kütlesi (kg) × satılan ürünlerin işlenmesine ilişkin emisyon faktörü (nihai ürün başına kg CO ₂ e/kg))		

Emisyon Kaynağı	Seçilen Metod Referans / Formül	Emisyon Faktörü / Alt Isıl Değer	Metodolojinin Seçilme Sebebi ve Yaklaşımlar
Kapsam 3-Kategori 11. Satılan ürünlerin kullanılması	Sera Gazı Protokolü, Kapsam 3 Emisyonlarının Hesaplanmasına İlişkin Teknik Rehber: Kurumsal Değer Zinciri (Kapsam 3) Muhasebe ve Raporlama Standardına Ek, 2013, s.177.	Yakıtlar için emisyon faktörleri	Satılan tüm araç tipleri (HCV, MCV, LCV ve binek araçlar) için kullanım kaynaklı toplam kat edilen kilometre değerleri, müşteri araçlarının servis ziyaretlerinde kaydedilen tarih ve kilometre bilgilerinin yıllık ortalamaları alınarak hesaplanmıştır. Bu veriler, 10 yıllık araç ömrü varsayımıyla birleştirilerek her araç kontrol modeli için toplam kullanım kilometresi belirlenmiştir.
	Kullanım sırasında doğrudan enerji (yakıt veya elektrik) tüketen ürünler		Her bir kontrol modeline ait yakıt ve elektrik tüketimleri; MCV, LCV ve binek araçlarda WLTP değerleri, HCV araçlarda ise araç bazlı VECTO verileri kullanılarak hesaplanmıştır. Gerçek sürüş koşullarını daha doğru yansıtmak amacıyla tüketim değerleri %10 oranında artırılmıştır.
	Ürün kullanımından kaynaklanan yakıt tüketimi genelinde toplam hesaplama: Σ (ürünün beklenen toplam kullanım ömrü (10 yıl \times gerçek sürüş yıllık kilometresi (km)) \times raporlama döneminde satılan araç sayısı \times km başına gerçek sürüşe karşılık gelen temsili enerji tüketimi (WLTP / VECTO + %10 gerçek sürüş düzeltme faktörü; kWh/km veya L/km) \times ülke/bölge bazlı enerji kaynağına ilişkin kuyudan-tekerleğe (well-to-wheel) emisyon yoğunluğu faktörü (Elektrik için kg CO ₂ e/kWh veya Yakıt için kg CO ₂ e/L) + Dizel araçlar için AdBlue'nun kuyudan-tekerleğe CO ₂ e etkisi + tüm içten yanmalı araçlar için N ₂ O emisyonlarından kaynaklanan CO ₂ e etkisi + tüm araçlar için soğutucu gaz etkisi)		Yakıt, elektrik ve AdBlue için Well-to-Wheel karbon yoğunluğu değerleri güvenilir kaynaklardan temin edilmekte; bu değerler enerji tüketimi ile çarpılarak her araç tipi için Well-to-Wheel CO ₂ e emisyonları hesaplanmaktadır. N ₂ O emisyonları da sera gazı etkisi oranında hesaplamalara dahil edilmektedir.
			Araç kullanım ömrü boyunca ortalama 1,5 kez klima gazı dolumu yapıldığı varsayılmakta olup, kullanılan soğutucu gaz türü (R134a veya R1234yf) her kontrol modeli için ayrı ayrı dikkate alınmaktadır. Böylece soğutucu akışkanlardan kaynaklanan CO ₂ e emisyon etkisi de toplam hesaplama eklenmektedir.

Emisyon Kaynağı	Seçilen Metod Referans / Formül	Emisyon Faktörü / Alt Isıl Değer	Metodolojinin Seçilme Sebebi ve Yaklaşımlar
Kapsam 3- Kategori 12. Satılan ürünlerin yaşam sonu atık faaliyetleri	Sera Gazı Protokolü, Kapsam 3 Emisyonlarının Hesaplanmasına İlişkin Teknik Rehber: Kurumsal Değer Zinciri (Kapsam 3) Muhasebe ve Raporlama Standardına Ek, 2013, s.179.	Yakıtlar için emisyon faktörleri	Emisyon faktörü veri seti, kullanılmış araç bertaraf senaryosu verileri olarak Ecoinvent v3.6'da verilmiştir.
	Ortalama veri metodu		
Kapsam 3- Kategori 14. Bayilikler	Satılan ürünler ve ambalajlar için atık bertaraf yöntemleri genelinde toplam hesaplama: Σ (satılan ürünler ve ambalajların satış noktasından tüketici kullanım sonrası yaşam sonuna kadar olan toplam kütlesi (kg) × toplam atığın ilgili bertaraf yöntemiyle işlenen yüzdesi (%) × atık bertaraf yöntemine ait emisyon faktörü (kg CO ₂ e/kg))		Metrekaresi yüksek olan bir bayinin elektrik ve doğalgaz tüketimi ile diğer bayilerin m ² 'si çarpılarak bir hesaplama yapılmaktadır.
	Ortalama veri metodu		
	Bayilikler genelinde toplam hesaplama: Σ (her bir bayinin Scope 1 emisyonları + Scope 2 emisyonları (kg CO ₂ e))		
Kapsam 3-Kategori 15. Yatırımlar	Sera Gazı Protokolü, Kapsam 3 Emisyonlarının Hesaplanmasına İlişkin Teknik Rehber: Kurumsal Değer Zinciri (Kapsam 3) Muhasebe ve Raporlama Standardına Ek, 2013, s.182.	Yatırım yapılan şirketin Scope 1 ve Scope 2 emisyonları	Otokar'ın kapsam 1 ve kapsam 2 ve kapsam 3 sera gazı emisyonları üzerinden Ford Otosan'ın sahipliği (%0,59) oranında emisyon hesaplamaya dahil edilmiştir.
	Yatırıma özgü metod	<ul style="list-style-type: none"> Yatırımcının, yatırım yapılan şirketteki özkaynak payına karşılık gelen oransal payı Önemli olduğu durumlarda, şirketler yatırım yapılan şirketin Scope 3 emisyonlarını da toplamalıdır (yatırım yapılan şirketler Scope 3 emisyon verisi sağlayamıyorsa, Scope 3 emisyonlarının Ortalama Veri Yöntemi (Average-data method) kullanılarak tahmin edilmesi gerekebilir). 	
	Özkaynak yatırımları genelinde toplam hesaplama: Σ (özkaynak yatırımının Scope 1 ve Scope 2 emisyonları × özkaynak payı (%))		Ayrıca %100 Ford Otosan iştiraki olan Bluepath firmasının kapsam 1 ve kapsam 2 emisyonları toplamı bu kategoriye dahil edilmiştir.

Araç Başı Takip Alanları

Üretilen Araç Başına Sera Gazı (tonCO₂e/araç) = Kapsam 1 ve kapsam 2 emisyonları (tonCO₂e)* / Tüm üretilen araç adedi (adet)

*Bir önceki raporlama döneminde hesaplamada Kapsam 1,2 emisyonları üretilen araç adedine bölünse de raporlama kılavuzundaki açıklamada sehven Kapsam 3'ün de hesaplamaya dahil edildiği yazılmıştır. Ancak Kapsam 3 hesaplamaya 2024 ve 2025 yıllarında dahil değildir.

Üretilen Araç Başına Enerji Tüketimi (GJ/araç) = Toplam enerji tüketimi (GJ) / Tüm üretilen araç adedi (adet)

Üretilen Araç Başına Su Çekimi (m³/araç) = Toplam Su Çekimi (m³) / Tüm üretilen araç adedi (adet)

Toplam Su Tüketimi (m³)

Toplam Su Tüketimi: Raporlama döneminde, Şirket'in Türkiye ve Romanya operasyonları dolayısıyla çektiği taze su miktarından endüstriyel atık su deşarjı ve evsel atık su deşarjın çıkarıldığı miktarı ifade etmektedir.

Endüstriyel Atık Su Deşarjı: Yağmur suyu ve evsel atık sular haricindeki proses atık sularını ifade etmektedir.

Formül:

$Toplam\ Su\ Tüketimi = Toplam\ Su\ Çekimi - Endüstriyel\ Atık\ Su\ Deşarjı - Evsel\ Atık\ Su\ Deşarjı$

Romanya Hükümeti tarafından yayımlanan Su Temini ve Kanalizasyon Hizmeti Çerçeve Yönetmeliği doğrultusunda, deşarj edilen toplam su miktarının, çekilen su miktarına eşit olduğu kabul edilmektedir. Bu kapsamda, Romanya lokasyonunda Toplam Su Tüketimi = Toplam Su Çekimi – Endüstriyel Atık Su Deşarjı – Evsel Atık Su Deşarjı formülü uygulanmış ve sonuç 0 olarak kabul edilmiştir.

Toplam Su Çekimi (m³)

Şebeke Suyu: Şirket'in servis sağlayıcı kurumlardan aldığı şebeke suyu çekimi

Yeraltı Suyu: İşletmenin yer yüzeyinin altındaki su kaynakları çekimi

Yağmur Suyu: İşletmenin yağışlardan elde edilen su miktarı

Formül:

$Toplam\ Su\ Çekimi\ (m^3) = Şebeke\ suyu\ çekimi\ (m^3) + Yeraltı\ suyu\ çekimi\ (m^3) + Yağmur\ suyu\ (m^3)$

TSRS Uyumlu Sürdürülebilirlik Raporu'na İlişkin Sınırlı Güvence Beyanı



Shape the future
with confidence

Güney Bağımsız Denetim ve SMMM A.Ş.
Maslak Mah. Eski Büyükdere Cad.
Orjin Maslak İş Merkezi No: 27
Daire: 57 34485 Sarıyer
İstanbul - Türkiye

Tel: +90 212 315 3000
Faks: +90 212 230 6291
ey.com
Ticaret Sicil No : 479920
Mersis No: 0-4350-3032-6000017

FORD OTOMOTİV SANAYİ A.Ş. VE BAĞLI ORTAKLIKLARI'NIN TÜRKİYE SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK RAPORLAMA STANDARTLARI KAPSAMINDA SUNULAN BİLGİLERİ HAKKINDA BAĞIMSIZ DENETÇİNİN SINIRLI GÜVENCE RAPORU

Ford Otomotiv Sanayi A.Ş. Genel Kurulu'na,

Ford Otomotiv Sanayi A.Ş. ve bağlı ortaklarının (hepsi birlikte "Grup" olarak adlandırılacaktır) 31 Aralık 2025 tarihinde sona eren yıla ait Sürdürülebilirlik Raporu'nun "2025 TSRS Uyumlu Sürdürülebilirlik Raporu" bölümünde yer alan Türkiye Sürdürülebilirlik Raporlama Standartları 1 "Sürdürülebilirlik İlgili Finansal Bilgilerin Açıklanmasına İlişkin Genel Hükümler" ve Türkiye Sürdürülebilirlik Raporlama Standartları 2 "İklimle İlgili Açıklamalar" a uygun olarak sunulan bilgiler ("Sürdürülebilirlik Bilgileri") hakkında sınırlı güvence denetimini üstlenmiş bulunmaktayız.

Güvence denetimimiz, 2025 Yılı Sürdürülebilirlik Raporu'nda yer alan diğer bilgileri ve Sürdürülebilirlik Bilgileri veya 2025 Yılı Sürdürülebilirlik Raporu ile ilişkilendirilen diğer bilgileri (herhangi bir resim, ses dosyası, internet sitesi bağlantıları veya yerleştirilen videolar dâhil) kapsamamaktadır.

Sınırlı Güvence Sonucu

"Güvence Sonucuna Dayanak Olarak Yürütülen Çalışmanın Özeti" başlığı altında açıklanan şekilde gerçekleştirdiğimiz prosedürlere ve elde ettiğimiz kanıtlara dayanarak, Grup'un 31 Aralık 2025 tarihinde sona eren yıla ait Sürdürülebilirlik Raporu'nun "2025 TSRS Uyumlu Sürdürülebilirlik Raporu" bölümünde yer alan Sürdürülebilirlik Bilgileri'nin, tüm önemli yönleriyle Kamu Gözetimi Muhasebe ve Denetim Standartları Kurumu ("KGK") tarafından 29 Aralık 2023 tarihli ve 32414(M) sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Türkiye Sürdürülebilirlik Raporlama Standartları ("TSRS")'na göre hazırlanmadığı kanaatine varmamıza sebep olan herhangi bir husus dikkatimizi çekmemiştir. 2025 Yılı Sürdürülebilirlik Raporu'nda yer alan diğer bilgiler ve Sürdürülebilirlik Bilgileri ya da 2025 Yılı Sürdürülebilirlik Raporu ile ilişkilendirilmiş diğer herhangi bir bilgi (herhangi bir resim, ses dosyası, internet sitesi bağlantıları veya yerleştirilen videolar dâhil) hakkında bir güvence sonucu açıklamamaktayız.

Sürdürülebilirlik Bilgileri'nin Hazırlanmasında Yapısal Kısıtlamalar

Sürdürülebilirlik Bilgileri, bilimsel ve ekonomik bilgi eksikliklerinden kaynaklanan yapısal belirsizliklere maruz kalmaktadır. Sera gazı emisyonlarının hesaplanmasında bilimsel bilginin yetersizliği belirsizliğe yol açmaktadır. Ayrıca, gelecekteki muhtemel fiziksel ve geçiş dönemi iklim risklerinin olasılığı, zamanlaması ve etkilerine ilişkin veri eksikliği nedeniyle, Sürdürülebilirlik Bilgileri iklimle ilgili senaryolara dayalı belirsizlikler içermektedir.



Shape the future
with confidence

Yönetimin ve Üst Yönetimden Sorumlu Olanların Sürdürülebilirlik Bilgileri'ne İlişkin Sorumlulukları

Grup Yönetimi aşağıdakilerden sorumludur:

- Sürdürülebilirlik Bilgileri'nin Türkiye Sürdürülebilirlik Raporlama Standartları esaslarına uygun olarak hazırlanması;
- Hata veya hile kaynaklı önemli yanlışlıklar içermeyen Sürdürülebilirlik Bilgileri'nin hazırlanmasıyla ilgili iç kontrolün tasarlanması, uygulanması ve sürdürülmesi;
- İlaveten Grup Yönetimi uygun sürdürülebilirlik raporlama yöntemlerinin seçimi ve uygulanması ile koşullara uygun makul varsayımlar ve tahminler yapılmasından da sorumludur.

Üst Yönetimden Sorumlu olanlar, Grup'un sürdürülebilirlik raporlama sürecinin gözetiminden sorumludur.

Bağımsız Denetçinin Sürdürülebilirlik Bilgileri'nin Sınırlı Güvence Denetimine İlişkin Sorumlulukları

Aşağıdaki hususlardan sorumluyuz:

- Sürdürülebilirlik Bilgileri'nin hata veya hile kaynaklı önemli yanlışlıklar içerip içermediği hakkında sınırlı bir güvence elde etmek için güvence çalışmasını planlamak ve yürütmek;
- Elde ettiğimiz kanıtlara ve uyguladığımız prosedürlere dayanarak bağımsız bir sonuca ulaşmak ve
- Grup yönetimine ulaştığımız sonucu bildirmek.

Yönetim tarafından hazırlanan Sürdürülebilirlik Bilgileri hakkında bağımsız bir sonuç bildirmekle sorumlu olduğumuz için, bağımsızlığımızın tehlikeye girmemesi adına Sürdürülebilirlik Bilgileri'nin hazırlanma sürecine dâhil olmamıza izin verilmemektedir.

Mesleki Standartların Uygulanması

KGK tarafından yayımlanan Güvence Denetimi Standardı 3000 "Tarihi Finansal Bilgilerin Bağımsız Denetimi veya Sınırlı Bağımsız Denetimi Dışındaki Diğer Güvence Denetimleri" ve Sürdürülebilirlik Bilgilerinde yer alan sera gazı emisyonlarına ilişkin olarak Güvence Denetimi Standardı "3410 Sera Gazı Beyanlarına İlişkin Güvence Denetimleri"ne uygun olarak sınırlı güvence denetimini gerçekleştirdik.

TSRS Uyumlu Sürdürülebilirlik Raporu'na İlişkin Sınırlı Güvence Beyanı



Shape the future
with confidence

Bağımsızlık ve Kalite Kontrol

KGK tarafından yayımlanan ve dürüstlük, tarafsızlık, mesleki yeterlik ve özen, sır saklama ve mesleğe uygun davranış temel ilkeleri üzerine bina edilmiş olan Bağımsız Denetçiler için Etik Kurallar'daki (Bağımsızlık Standartları Dahil) (Etik Kurallar) bağımsızlık hükümlerine ve diğer etik hükümlere uygun davranmış bulunmaktayız. Şirketimiz, Kalite Yönetim Standardı 1 hükümlerini uygulamakta ve bu doğrultuda etik hükümler, mesleki standartlar ve geçerli mevzuat hükümlerine uygunluk konusunda yazılı politika ve prosedürler dâhil, kapsamlı bir kalite kontrol sistemi sürdürmektedir. Çalışmalarımız, denetçiler ve sürdürülebilirlik ve risk uzmanlarından oluşan bağımsız ve çok disiplinli bir ekip tarafından yürütülmüştür. Grup'un iklim ve sürdürülebilirlikle ilişkili risk ve fırsatlarına yönelik bilgilerin ve varsayımların makuliyetini değerlendirmeye yardımcı olmak için uzman ekibimizin çalışmalarını kullanmış bulunmaktayız. Verdiğimiz güvence sonucundan tek başımıza sorumluyuz.

Güvence Sonucuna Dayanak Olarak Yürütülen Çalışmanın Özeti

Sürdürülebilirlik Bilgileri'nde önemli yanlışlıkların ortaya çıkma olasılığının yüksek olduğunu belirlediğimiz alanları ele almak için çalışmalarımızı planlamamız ve yerine getirmemiz gerekmektedir. Uyguladığımız prosedürler mesleki muhakememize dayanır. Sürdürülebilirlik Bilgileri'ne ilişkin sınırlı güvence denetimini yürütürken:

- Grup'un anahtar konumdaki kıdemli personeli ile raporlama dönemine ait Sürdürülebilirlik Bilgileri'nin elde edilmesi için uygulamada olan süreçleri anlamak için yüz yüze ve çevrimiçi görüşmeler yapılmıştır.
- Sürdürülebilirlik ile ilgili bilgileri değerlendirmek ve incelemek için Grup'un iç dokümantasyonu kullanılmıştır.
- Sürdürülebilirlik ile ilgili bilgilerin açıklanmasının ve sunumunun değerlendirilmesi gerçekleştirilmiştir.
- Sorgulamalar yoluyla, Sürdürülebilirlik Bilgileri'nin hazırlanmasıyla ilgili Grup'un kontrol çevresi ve bilgi sistemleri konusunda kanaat edinilmiştir. Ancak, belirli kontrol faaliyetlerinin tasarımı değerlendirilmemiş, bunların uygulanmasıyla ilgili kanıt elde edilmemiş ve işleyiş etkinlikleri test edilmemiştir.
- Grup'un tahmin geliştirme yöntemlerinin uygun olup olmadığı ve tutarlı bir şekilde uygulanıp uygulanmadığı değerlendirilmiştir. Ancak prosedürlerimiz, tahminlerin dayandığı verilerin test edilmesini veya Grup'un tahminlerini değerlendirmek için kendi tahminlerimizin geliştirilmesini içermemektedir.



Shape the future
with confidence

Sınırlı güvence denetiminde uygulanan prosedürler, nitelik ve zamanlama açısından makul güvence denetiminden farklıdır ve kapsamı daha dardır. Sonuç olarak, sınırlı güvence denetimi sonucunda sağlanan güvence seviyesi, makul güvence denetimi yürütülmüş olsaydı elde edilecek güvence seviyesinden önemli ölçüde daha düşüktür.

Güney Bağımsız Denetim ve Serbest Muhasebeci Mali Müşavirlik Anonim Şirketi
A member firm of Ernst & Young Global Limited



Didem Tuşel Özdoğan, SMMM
Sorumlu Denetçi

1 Nisan 2026
İstanbul, Türkiye

Ticari Ünvan

FORD OTOSAN

Ticari Ünvan

Ford Otomotiv Sanayi A.Ş.

Ticaret Sicil Numarası

73232

Mersis

0649002036300014

Kayıtlı Sermaye

10.000.000.000 TL

Ödenmiş Sermaye

3.509.100.000 TL

Merkezler

Kocaeli Fabrikaları

Denizevler Mah. Ali Uçar Cad. No: 53
41670 Gölcük/Kocaeli
T: 0262 315 50 00

Sancaktepe Yedek Parça Dağıtım Merkezi

Akpınar Mah. Hasan Basri Cad. No: 2
34885 Sancaktepe/İstanbul
T: 0216 564 71 00

Kocaeli Yeniköy Fabrikası

Yeniköy Sepetlipınar Mah. Derya Cad. No: 1/1
41275 Başiskele/Kocaeli
T: 0262 315 50 00

Sancaktepe Mühendislik Merkezi

Akpınar Mah. Hasan Basri Cad. No: 2
34885 Sancaktepe/İstanbul
T: 0216 664 90 90

Eskişehir Fabrikası

Yenice Mah. Ford Otosan Fabrika Sahası Küme Evler No: 1-1
26670 İnönü/Eskişehir
T: 0222 213 20 20

Craiova Fabrikası

Strada Henry Ford 29 Craiova/Romanya
T: +40 372 373 673

İletişim

Sürdürülebilirlik Liderliği

esg@ford.com.tr

İnternet Sitesi

www.fordotosan.com.tr



FORD OTOSAN

