

Uzmanlık Tezleri Serisi No: 213

REKABET KURUMU

TÜRKİYE MOTORLU TAŞITLAR SEKTÖRÜNDEKİ DAĞITIM AĞLARININ REKABET HUKUKU PERSPEKTİFİNDEN DEĞERLENDİRİLMESİ

BARIŞ BİRCAN

**TÜRKİYE MOTORLU TAŞITLAR
SEKTÖRÜNDEKİ
DAĞITIM AĞLARININ
REKABET HUKUKU
PERSPEKTİFİNDEN
DEĞERLENDİRİLMESİ**

BARIŞ BİRCAN

Ekim 2022

©Bu eserin tüm telif hakları
Rekabet Kurumuna aittir. 2022

Baskı, Ekim 2022
Rekabet Kurumu-ANKARA

Bu kitapta öne sürülen fikirler eserin yazarına aittir;
Rekabet Kurumunun görüşlerini yansıtmaz.

Bu tez, Rekabet Kurumu Başkan Yardımcısı Ferhat TOPKAYA,
Rekabet Kurumu Başkan Yardımcısı Dr. Faik Metin TİRYAKİ, III.
Denetim ve Uygulama Dairesi Başkanı Neşe Nur ONUKLU, IV. Denetim
ve Uygulama Dairesi Başkanı Selvi KOCABAY, ve Dış İlişkiler ve
Rekabet Savunuculuğu Dairesi Başkanı Zeynep MADAN'dan oluşan
Tez Değerlendirme Heyeti tarafından 31.08.2021 tarihinde yürütülen Tez
Savunma Toplantısı sonucunda yeterli ve başarılı kabul edilmiştir.

Tez yazarı Barış BİRCAN, 08.11.2021 tarihinde yapılan Yeterlik
Sınavında ve 03.12.2021 tarihinde yapılan sözlü sınavda başarılı olmuş ve
Başkanlık Makamının 03.12.2021 tarih ve 35535 sayılı onayı ile Rekabet
Uzmanı olarak atanmıştır.

YAYIN NO

397

Sevgili eşim ve aileme.

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR.....	iv
------------------	----

GİRİŞ	1
-------------	---

BÖLÜM 1

MOTORLU TAŞITLAR SEKTÖRÜNÜN YAPISI

1.1. MOTORLU TAŞITLAR SEKTÖRÜNÜN TARİHÇESİ	4
1.1.1. Dünyada Motorlu Taşıtlar Sektörünün Gelişimi	4
1.1.2. Türkiye’de Motorlu Taşıtlar Sektörünün Gelişimi	7
1.2. Motorlu Taşıtlar Sektörünün Özellikleri	10
1.3. Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dağıtım Ağları	12

BÖLÜM 2

AB REKABET HUKUKUNDA MOTORLU TAŞITLAR SEKTÖRÜNÜN DEĞERLENDİRİLMESİ

2.1. AB REKABET HUKUKUNDA MOTORLU TAŞITLAR SEKTÖRÜNE YÖNELİK DÜZENLEMELER	17
2.1.1. 123/85 Sayılı Tüzük	17
2.1.2. 1475/95 Sayılı Tüzük	18
2.1.3. 1400/2002 Sayılı Tüzük	20
2.1.4. 330/2010 ve 461/2010 Sayılı Tüzük.....	29
2.2. AB REKABET HUKUKUNDAKİ MOTORLU TAŞITLAR SEKTÖRÜNE YÖNELİK DÜZENLEMELERİN GENEL DEĞERLENDİRMESİ	36

BÖLÜM 3

TÜRK REKABET HUKUKUNDA MOTORLU TAŞITLAR SEKTÖRÜNÜN DEĞERLENDİRİLMESİ

3.1. TÜRK REKABET HUKUKUNDAKİ DÜZENLEMELER	39
3.1.1. 1998/3 Sayılı Tebliğ	39
3.1.2. 2005/4 Sayılı Tebliğ	39

3.1.3. 2017/3 Sayılı Tebliğ	40
3.1.3.1. 2017/3 Sayılı Tebliğ’e Giden Süreç	40
3.1.3.2. 2017/3 Sayılı Tebliğ’in Kapsamı.....	43
3.1.3.3. 2017/3 Sayılı Tebliğ’in Genel Koşulları.....	45
3.1.3.3.1. Pazar Payı Eşikleri.....	45
3.1.3.3.2. Sözleşme ve Feshi İhbar Sürelerine İlişkin Koşullar	48
3.1.3.3.2.1. Feshin Gerekçeli Olma Zorunluğunun Kaldırılması	50
3.1.3.3.2.2. Hakeme Gitme Şartının Kaldırılması	50
3.1.3.3.2.3. Devir Serbestisinin Kaldırılması	51
3.1.3.4. Anlaşmaları Grup Muafiyeti Dışına Çıkaran Ağır Sınırlamalar.....	51
3.1.3.4.1. 2002/2 Sayılı Tebliğ ile Ortak Olan Ağır Kısıtlamalar.....	53
3.1.3.4.2. Satış ve Satış Sonrası Hizmetlerin Birlikte Sunulmasına Yönelik Kısıtlamalar	54
3.1.3.4.3. Yetkili Ağda Yer Alan Teşebbüslerin Özel Servislere Yapacağı Yedek Parça Satışlarının Kısıtlanması.....	55
3.1.3.4.4. Yedek Parça ve Tamir Ekipmanlarının Alternatif Kanallardan Dağıtımının Engellenmesi	56
3.1.3.5. Grup Muafiyetinden Yararlanamayan Özel Hükümler.....	60
3.1.3.5.1. Rekabet Etmeme Yükümlülüğü	60
3.1.3.5.2. Ek Tesis Yeri Açılmasına Yönelik Kısıtlamalar	62
3.1.3.6. 2017/3 Sayılı Tebliğ’in Genel Değerlendirmesi.....	63
SONUÇ	70
ABSTRACT	76
KAYNAKÇA	77
GRAFİK DİZİNİ	
Grafik-1: Küresel Motorlu Taşıt Üretimi	5

Grafik-2: Motorlu Taşıt Üretiminin Yıllar İçinde Bölgesel Dağılımı.....	6
Grafik-3: Türkiye’de Otomobil ve Hafif Ticari Araç Üretimi.....	9
Grafik-4: Türkiye’de Otomobil ve Hafif Ticari Araç Satışı	10

ŞEKİL DİZİNİ

Şekil-1: Türkiye’de Otomotiv Sanayisinin Gelişimi	7
Şekil-2: Otomotiv Sektörü ile Dikey İlişkili Sektörler.....	11
Şekil-3: Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dağıtım Sistemi	14
Şekil-4: 1400/2002 sayılı Tüzük’ün Hedefleri	22
Şekil-5: 1400/2002 sayılı Tüzük ile Getirilen Pazar Payı Eşikleri.....	23
Şekil-6: 2017/3 sayılı Tebliğ Kapsamına Giren Anlaşmalar	44

TABLO DİZİNİ

Tablo-1: 1475/95 sayılı Tüzük ile Getirilen Düzenlemeler.....	20
Tablo-2: 1400/2002 sayılı Tüzük ile Getirilen Düzenlemeler.....	28
Tablo-3: 330/2010 ve 461/2010 sayılı Tüzükler ile Getirilen Düzenlemeler.....	35
Tablo-4: Sektör Raporu Sonucunda Ulaşılan Tespitler	41
Tablo-5: 2017/3 sayılı Tebliğ’de Anlaşmaları Grup Muafiyeti Dışına Çıkaran Ağır Kısıtlamalar.....	52
Tablo-6: 2017/3 sayılı Tebliğ Hükümleri ile Diğer Rekabet Hukuku Düzenlemelerinin Karşılaştırılması	68

KISALTMALAR

3S	: Sales, service, spare parts (satış, bakım/onarım, yedek parça)
4054 sayılı Kanun	: Rekabetin Korunması Hakkında Kanun
AB	: Avrupa Birliği
ABAD	: Avrupa Birliği Adalet Divanı
ABİDA	: Avrupa Birliği'nin İşleyişine Dair Antlaşma
Agk.	: Adı geçen kaynak
AR-GE	: Araştırma Geliştirme
Auto24	: Auto 24 SARL
Bkz.	: Bakınız
ÇTSO	: Çorlu Ticaret ve Sanayi Odası
HMK	: Hukuk Muhakemeleri Kanun
IEA	: Uluslararası Enerji Ajansı (International Energy Agency)
ILO	: Uluslararası Çalışma Örgütü (International Labour Organization)
İGM	: İhracat Genel Müdürlüğü
İSO	: İstanbul Ticaret Odası
JLR	: Jaguar Land Rover France SAS
Kılavuz	: Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Grup Muafiyeti Tebliğini Açıklayıcı Kılavuz
Komisyon	: Avrupa Komisyonu
Kurul	: Rekabet Kurulu
m.	: Madde
OECD	: Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (Organization for Economic Cooperation and Development)
OICA	: Uluslararası Motorlu Araç Üreticileri Örgütü (The International Organization of Motor Vehicle Manufacturers)
ODD	: Otomotiv Distribütörleri Derneği
para.	: Paragraf
REY	: Rekabet etmeme yükümlülüğü
s.	: Sayfa

SETA : Siyaset, Ekonomi ve Toplum Araştırmaları Vakfı
TSKB : Türk Sınai Kalkınma Bankası
TÜSİAD : Türk Sanayicileri ve İş İnsanları Derneği
vd. : ve diğerleri

GİRİş

Yüz yılı aşkın süredir günlük hayatımızın bir parçası olan motorlu taşıtlar, bu süre zarfında gerek ülke ekonomilerinde gerekse tüketicilerin harcama kalemleri içinde başat bir konum elde etmiştir. Tüketiciler açısından sağladığı konfor; ülkeler açısından ise ürettiğı ciro, oluşturduğu istihdam ve sağladığı vergi gelirleri sebebiyle sektörün bu konumunu sürdürmesi beklenmektedir. Sektör sahip olduğu bu önem neticesinde düzenleyici otoriteler tarafından diğer sektörlerle kıyasla detaylı düzenlemelere tabi tutulmuştur. Rekabet hukuku perspektifinden bakıldığında da motorlu taşıtlar sektörünün, diğer sektörlerden ayrıştığını söylemek mümkündür.

Avrupa Komisyonunun (Komisyon) 1975'teki BMW kararı ile dikey yönlü rekabet kısıtları bakımından farklı bir yere koyduğu sektör, elli yıla yaklaşan zaman diliminde teknoloji, dağıtım yapısı ve hukuki düzenlemeler bakımından büyük değişimler yaşasa da ayrıcalıklı yerini korumuştur. Bu durumun temel sebebi ise sektörde güçlü taşıt üreticileri ile daha küçük teşebbüslerden oluşan dağıtım ağlarının kendine özgü dinamikleridir. Bu dinamikler çerçevesinde yıllar içinde değişen pazar yapısı, tüketici tercihleri ve rekabet koşulları sonucunda Komisyonun sektöre yönelik bakış açısı da değişmiştir. Bu değişimleri yansıtacak şekilde günümüze kadar uzanan süreçte Komisyon tarafından sektörü düzenleyen toplam dört adet tüzük yayımlanmıştır. Uzun süre sektördeki dağıtım ağlarını yönlendiren bu düzenlemeler, yürürlüğe girdiğı dönemdeki ihtiyaçlara cevap verebilmek adına yeri geldiğinde diğer sektörlerin tabi olduğu genel dikey düzenleme hükümlerine yakınsamış veya bu hükümlerden farklılaşmıştır.

Avrupa Birliğı'nde (AB) sektöre yönelik ilk düzenleme olan 123/85 sayılı Tüzük ile motorlu taşıt üreticileri lehine birçok hüküm getirilirken, dağıtıcılar

ise oldukça fazla yükümlülük altında kalmıştır. On yıl sonra çıkarılan 1475/95 sayılı Tüzük dağıtıcılar ve bağımsız teşebbüsler açısından çeşitli iyileştirmeler sunmakla birlikte sağlayıcı yanlı bakış açısını devam ettirmiştir. 2002 yılına gelindiğinde ise Komisyon sektöre yönelik yaklaşımını sil baştan değiştirmiş, uzun süre ihmal ettiği dağıtıcıları ve bağımsız teşebbüsleri motorlu taşıt üreticileri karşısında güçlendirmek için detaylı ve katı bir düzenleme olan 1400/2002 sayılı Tüzük’ü yürürlüğe koymuştur. Anılan düzenleme sonucunda da istediği sonuca ulaşamayan Komisyon, sektöre ilişkin hükümler ile genel dikey düzenleme arasındaki farklılıkların azaltılmasının daha yerinde olduğuna karar vermiştir. Bu doğrultuda, gelişen küresel rekabetin de etkisiyle diğer pazarlardan bir fark görmediği motorlu taşıtlar satışını genel dikey düzenleme olan 330/2010 sayılı Tüzük kapsamına almıştır. Satış sonrası pazarların ise kendine özgü yapısı nedeniyle ayrı düzenlenmeye ihtiyaç duymaya devam ettiği düşünülmüş ve satış pazarından farklı olarak bu pazarlar 461/2010 sayılı Tüzük’e bağlanmıştır

Türkiye’de motorlu taşıtlar sektörüne yönelik süreç AB’ye benzer biçimde şekillenmiştir. Sektöre yönelik ülkemizde çıkarılan ilk Tebliğ, o tarihte yürürlükte olan 1475/95 sayılı Tüzük’ün yaklaşımını benimsemiştir. 2005 yılında çıkarılan 2005/4 sayılı Tebliğ ile de AB’ye paralel şekilde dağıtıcıları ve bağımsız teşebbüsleri koruyan detaylı düzenlemeler hayata geçirilmiştir. Uzun süre yürürlükte kalan sektörün ikinci Tebliğ’inin ardından çıkarılan 2017/3 sayılı Tebliğ ile özellikle motorlu taşıtlar satışına yönelik katı düzenlemeler yumuşatılarak ülkemizdeki genel dikey düzenleme olan 2002/2 sayılı Tebliğ ile farklılıklar azaltılmıştır.

Türkiye’de ve AB’de sektörün sahip olduğu ayrıcalıklı konum ile sektörü düzenleyen kuralların zaman içinde değişmesi, motorlu taşıtlar sektörünün rekabet hukuku açısından incelenmesini değerli kılmaktadır. Değişen teknoloji ve tüketici alışkanlıklarıyla birlikte mevcut kuralların sektörün ihtiyaçlarına ne ölçüde karşıladığı rekabet hukukundaki cevap bekleyen sorulardan biridir.

Bu çerçevede bu tezin amacı, selefi 2005/4 sayılı Tebliğ ve AB’deki mevcut düzenlemeler ile karşılaştırmalı şekilde ele alınarak 2017/3 sayılı Tebliğ’in getirdiği yeni düzenlemelerin değerlendirilmesidir. Ek olarak mevcut hükümlerin, sektörün güncel ihtiyaçlarına cevap verip vermediği ve büyük bir dönüşümün kıyısında olan sektörün geleceği açısından yeterli olup olmadığı tartışılacaktır.

Bu doğrultuda tezin ilk bölümünde sektörün tarihsel gelişimi, önemi ve özelliklerine değinilecektir. İkinci bölümde AB özelinde günümüze kadar gelen süreçte, sektöre yönelik yaklaşımın ve bu çerçevede Komisyon tarafından çıkarılan düzenlemelerin nasıl değiştiği ele alınacaktır. nc ve son bölümde ise, Türkiye’de motorlu taşıtlar sektörüne özgü düzenlemelere ve 2017/3 sayılı Tebliğ’in çıkarılmasına giden sürece yer verilerek söz konusu Tebliğ hükümleri detaylı şekilde değerlendirilecektir. Bu kapsamda yeni Tebliğ’de korunan ve değerştirilen hükümlerin sektöre etkileri tartışılacak, aynı şekilde AB’deki sektöre ilişkin son düzenlemeler ile oluşan farklılıklar irdelenecektir. Ulaşılan sonuçlar doğrultusunda motorlu taşıtlar sektörünün daha rekabetçi bir yapıya kavuşması için korunması veya değerştirilmesi gerektiği düşünülen hükümlere ilişkin öneriler ile tez bitirilecektir.

BÖLÜM 1

MOTORLU TAŞITLAR SEKTÖRÜNÜN YAPISI

Bu bölümde motorlu taşıtlar sektörünün gelişimi, ülkemizde ve dünyadaki güncel durumu ile rekabet hukuku açısından farklı bir yerde konumlandırılmasına neden olan kendine has özelliklerine değinilecektir.

1.1. MOTORLU TAŞITLAR SEKTÖRÜNÜN TARİHÇESİ

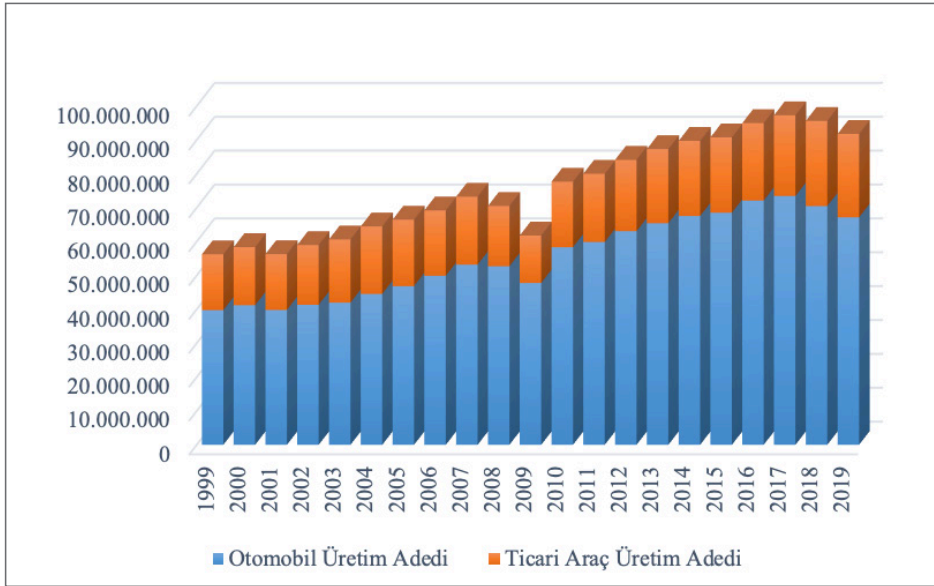
1.1.1. Dünyada Motorlu Taşıtlar Sektörünün Gelişimi

Motorlu taşıtlar, daha geniş tanımları olmakla birlikte çoğunlukla, içten yanmalı veya patlamalı bir motorla tahrik edilen, karayolu trafiğinde yük veya yolcu taşımak üzere üretilmiş bulunan üç veya daha fazla lastik tekerlekli araçlardır (Gazioğlu 2005, 4). Motorlu taşıt denince akıllarda ilk canlanan ve “kendi hareket edebilen” anlamına gelen otomobil, 1769 yılında Nicolas Joseph Cugnot tarafından üretilmiştir. Buhar gücü ile çalışan bu ilk otomobilden sonra, günümüzdeki otomobillerin öncüsü sayılabilecek benzinle çalışan içten yanmalı bir motora sahip otomobil ise 1885 yılında Karl Benz tarafından tasarlanmıştır. Ancak asıl devrim Henry Ford’un “üretim bandı” ve “yığın üretim” kavramlarını otomobil üretimi ile birleştirmesi sonucu ilk seri üretim otomobil olan “T modeli”ni 1908 yılında piyasaya sürmesiyle başlamıştır. Ford’un geliştirdiği üretim sistemi sayesinde yaşanan verimlilik artışı ile batılı ülkeler motorlu taşıt üretimi pazarındaki lider konumlarını uzun süre korumayı başarmış ancak Japonya’nın 1960’larda sahneye çıkması ile beraber mevcut durum değişmeye başlamıştır. Japon firması Toyota başta motorlu taşıtlar sektörü olmak üzere bütün

sektörleri etkileyecek “yalın üretim modeli”ni ortaya çıkarmıştır (Türkkan 2010, 30). Endüstrideki ikinci devrim olarak nitelendirilen bu üretim modeli, seri üretim tekniğine göre daha kaliteli ve esnek bir üretim imkânı sunması nedeniyle dünya genelinde benimsenmiş ve sektöre yön vermiştir (Gazioğlu 2005, 5).

Üretimde yaşanan verimlilik artışları sayesinde motorlu taşıtların üretim maliyetlerinin düşürülmesi, bu taşıtlara olan talebi ve aynı ölçüde üretimi hızlı bir şekilde artırmıştır. Dünyanın altıncı büyük ekonomisi olabilecek kadar büyüyen motorlu taşıtlar sektörü, 2008 kriziyle yaşadığı küçülmeden sonra sekiz yıllık kesintisiz büyüme ile 2017 yılında 97,4 milyonluk üretime ulaşmıştır. Fakat sektörde, ulaştığı bu zirvenin ardından sonraki iki yıl içinde art arda küçülmeler yaşanmıştır. (KPMG 2020, 3) Grafik-1’de sektörün son yirmi yılına ait üretim miktarları gösterilmektedir.

Grafik-1: Küresel Motorlu Taşıt Üretimi

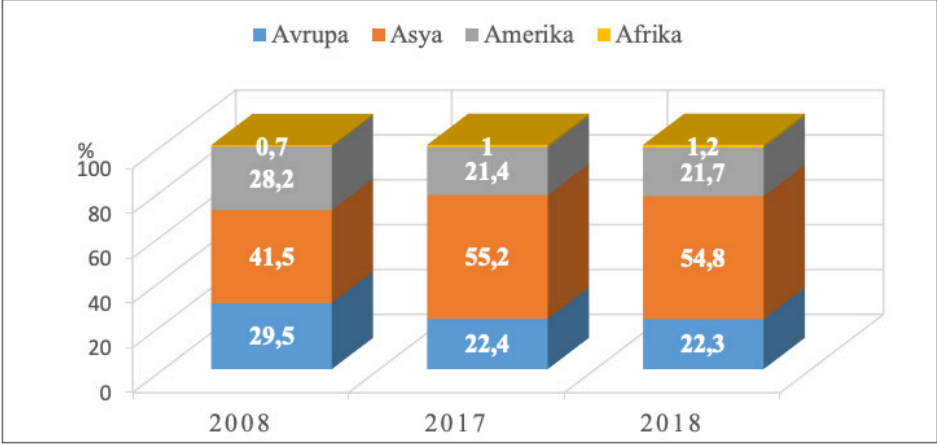


Kaynak: OICA

Grafik-1’de görüldüğü üzere motorlu taşıt üretimi son yirmi yıl içinde beş yıl hariç devamlı biçimde artış trendi içinde olmuştur. Yıllar içinde motorlu taşıt üretiminin kompozisyonunda önemli bir değişim yaşanmamakla birlikte motorlu

taşıt üretiminin coğrafi dağılımında önemli değişimler gözlenmiştir. Özellikle 2003 yılından itibaren üretimde liderliği ele geçiren Asya-Okyanusya bölgesinin (Yayar ve Yılmaz 2016, 72) son on yılda payını daha da artırdığı görülmektedir (Kalkınma Bakanlığı 2018, 3). Söz konusu dağılıma Grafik-2’de yer verilmektedir.

Grafik-2: Motorlu Taşıt Üretiminin Yıllar İçinde Bölgesel Dağılımı



Kaynak: (KPMG 2020, 4).

Sektörde var olan üretim yarışının yanı sıra araç satışlarında da büyük bir rekabet yaşanmaktadır. Her ne kadar en büyük on otomotiv grubu pazarın %67’lik kısmını oluştursa da (KPMG 2020, 4) otomotiv üreticileri aralarındaki sıralamayı değiştirmek için yeni yatırımlara yönelmektedir. Yaşanan bu rekabet sonucunda kâr oranlarının azalması, AR-GE harcamalarının artması ve geleceğe yönelik yüksek yatırım gerekliliği nedeniyle, teşebbüsler arası birleşme ve devralmalar artış göstermektedir (ÇTSO 2020, 6). 2020 yılında Peugeot S.A. ile Fiat Chrysler Automobiles N.V. arasındaki birleşme sonucunda kurulan Stellantis N.V.’nin üreticiler arasındaki küresel sıralamada dördüncü sıraya yükseleceği öngörülmektedir¹.

Önümüzdeki on yılda sektördeki değişimlerin son elli yıla oranla çok daha etkili olacağı tahmin edilmektedir (KPMG 2020, 6). Sektörü dönüşüme iten önemli etkenler arasında küresel ısınma ile mücadele amacıyla ülkelerin karbon emisyonunu azaltmaya yönelik aldığı tedbirler yer almaktadır. Avrupa’da

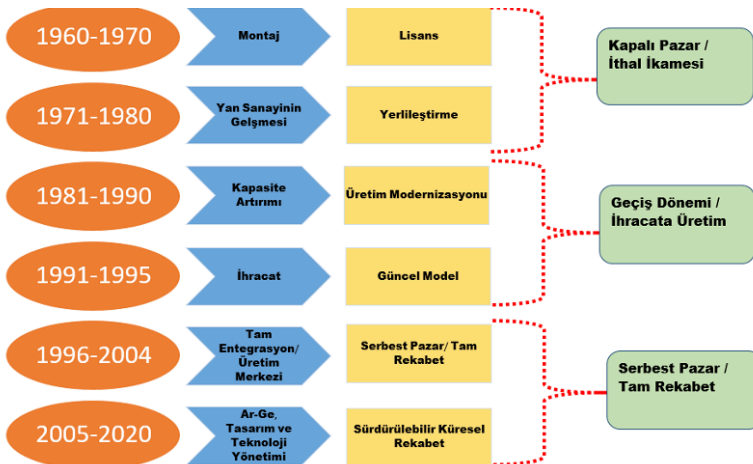
¹ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_2506, Erişim Tarihi: 18.09.2020.

Hollanda'nın 2025, İngiltere ve Fransa'nın ise 2040 yılından itibaren benzinli ve dizel araçların satışını yasaklamayı planladığı bilinmektedir (TSKB 2018, 24). 2017 yılında bir milyonu aşan küresel elektrikli araç satışı, 2019 yılında toplam motorlu taşıt satışları düşmesine karşın iki milyonu geçmiş ve elektrikli araçların toplam araç satışları içindeki payı %2,6'ya ulaşmıştır. Elektrikli araç satışının %50'sinden fazlasını Çin pazarı oluştururken, ikinci sırada Avrupa yer almaktadır (IEA 2020, 44). Toplam motorlu taşıtlar içinde hâlen küçük bir bölümü oluşturan elektrikli araç satışlarının, büyüme hızı dikkate alındığında 2025 yılında 11,2 milyona ulaşacağı tahmin edilmektedir (Deloitte 2019, 6). Yaşanacak bu hızlı dönüşüme ayak uydurmak isteyen sektör oyuncuları, yıllık elli beş milyar dolara yakın AR-GE harcamasıyla teknolojik gelişmeye de öncülük etmektedir (ILO 2020, 4). 2017 yılında dünya genelinde en fazla AR-GE harcaması yapan ilk yirmi şirket arasında beş adet otomotiv şirketinin yer alması bunun açık bir göstergesidir (SETA 2019, 13).

1.1.2. Türkiye'de Motorlu Taşıtlar Sektörünün Gelişimi

Cumhuriyetin erken dönemindeki küçük çaplı üretim denemeleri sayılmazsa ülkemizin otomotiv sanayisinin temellerinin 1950'li yıllarda atıldığı söylenebilecektir. Aşağıdaki şekilde, otomotiv sanayimizin geçirdiği evreler sunulmaktadır.

Şekil-1: Türkiye'de Otomotiv Sanayisinin Gelişimi



Kaynak: İGM 2019, 4

II. Dünya Savaşı'nın sona ermesiyle birlikte Amerika Birleşik Devletleri'nin uygulamaya koyduğu Marshall Planı sonucunda ülkemizdeki ithal menşeli otomobil ve otobüs sayısında artış yaşanmıştır. Söz konusu artışa paralel olarak bu araçların yedek parça maliyetlerinin o günkü döviz rezervleri üzerinde baskı oluşturması, %100 yerli otomobil üretme fikrini ortaya çıkarmıştır. 1950'lerin ikinci yarısından itibaren ülkemizde kamyon fabrikaları üretime geçmişse de yerli otomobil üretiminin hayata geçmesi için bir müddet daha beklenmesi gerekmiştir (Güneş 2012, 220). 1961 yılında tamamen yerli imkânlar ile dört buçuk ay gibi bir sürede Devrim aracı üretilmiştir. Ancak bu modelin seri üretime geçirilmesi mümkün olmamıştır (SETA 2019, 39). Seri üretim yapılabilen ilk model için beş yıl daha beklenmiş ve 1966 yılında Anadolu üretimine başlanmıştır².

1970'lere gelindiğinde ise dönemin ithal ikameci kalkınma modeli sayesinde yurt içi pazarda yüksek koruma oranlarından yararlanan otomotiv sanayisi, büyük ölçekli üretim yapma imkânı bulmuştur (Güneş 2012, 220). 1963 yılında toplam on bir bin adet civarında üretim yapabilen otomotiv sanayimiz, 1975 yılında yetmiş binlik üretime yaklaşmıştır (Görener ve Görener 2008, 1218).

1980 sonrası kalkınma politikamızda yaşanan değişiklikle birlikte motorlu taşıtlar sektörümüz de dönüşüme girmiştir. Bununla birlikte yirmi yıldır devam eden korumacı yaklaşım hemen terk edilememiş, 1989 yılında dahi binek araç ithalatındaki gümrük vergileri yüksek seviyelerini korumuştur (TSKB 2017, 29). Sektördeki gerçek değişim ise 1995 yılında AB ile imzalanan Gümrük Birliği Anlaşması³ sonucunda yaşanmıştır. Anlaşma gereği AB menşeli araçlardan alınan gümrük vergisinin sıfırlanması ilk etapta yurt içi üretimi olumsuz etkilemiştir (Uçan 2005, 117). Ancak zaman içinde artan rekabet ile daha kaliteli ürünler üretmeye başlayan otomotiv sanayimiz, sadece yurt içinde değil yurt dışında da rekabet edebilir seviyeye ulaşmıştır. 2006 yılında aldığı ihracat liderliğini 15 yıldır elinde bulunduran otomotiv sektörü⁴, üretiminin büyük kısmını ihraç etmektedir. 2008-2018 yılları arasında ihracatının üretimine oranı %60'ın altına inmeyen

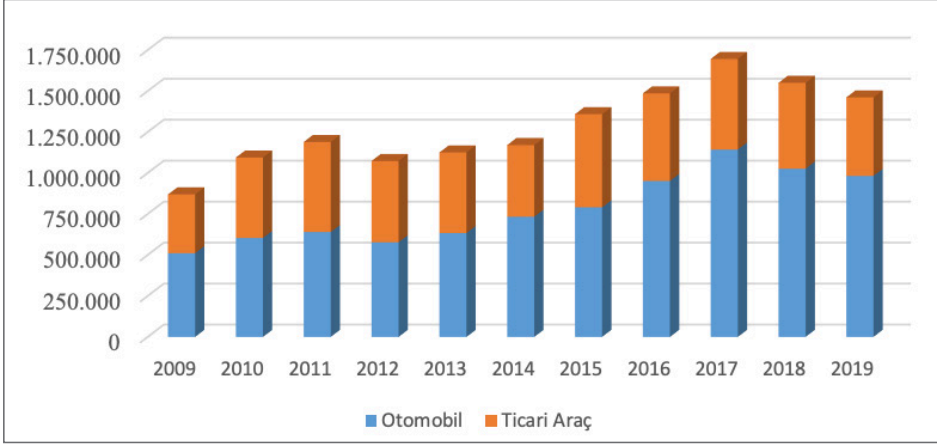
² <https://pazarlamasyon.com/turkiyenin-seri-uretime-gecen-ilk-otomobili-anadol/#:~:text=1971%20y%C4%B1%C4%B1nda%20Otosan'daki%20malzemelerin,4%20kap%C4%B1%C4%B1%20sedan%20otomobili%20oldu>, Erişim Tarihi: 24.02.2021.

³ 1/95 sayılı Türkiye Avrupa Topluluğu Gümrük Birliği Ortaklık Konseyi Kararı.

⁴ <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/otomotivde-2020-yilinin-ihracat-sampiyonlari-belli-oldu/2136526>, Erişim Tarihi: 11.03.2021

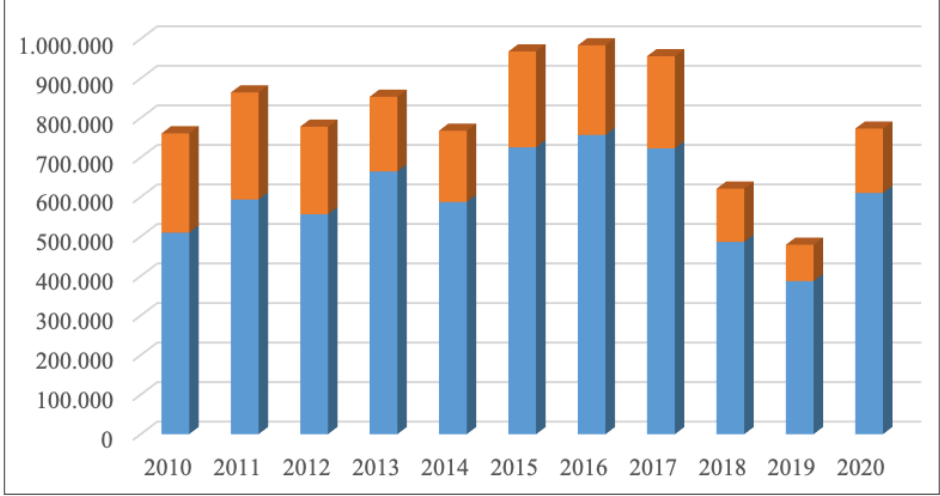
otomotiv sanayisi, 2018 yılında ürettiği her yüz aracın seksen dördünü yurt dışına göndermiştir (Çalışkan 2020, 13). Otomotiv üretimimizin son yıllardaki performansı Grafik-3'te gösterilmektedir.

Grafik-3: Türkiye’de Otomobil ve Hafif Ticari Araç Üretimi



Kaynak: OICA

Grafik-3'ten görüldüğü üzere ülkemizde otomobil üretimi, dünya genelindeki tabloya paralel biçimde toplam motorlu taşıt üretiminin önemli bir kısmını oluşturmaktadır. Pazarın satış tarafına bakıldığında da otomobil satışlarının, çoğunluğu oluşturduğu görülmektedir. Ülkemizdeki son on yılın motorlu taşıt satış istatistikleri aşağıda yer almaktadır.

Grafik-4: Türkiye’de Otomobil ve Hafif Ticari Araç Satışı

Kaynak: ODD

Her ne kadar otomobil satışlarımız diğer motorlu taşıtların çok üzerinde olsa da sektörün geleceği olarak görülen elektrikli otomobillerin satış rakamlarında dünyadan geride olduğumuz yadsınamaz bir gerçektir. 2020 yılında küresel çapta üç milyon adet satışı geçerek satış pastasından %4’ün üzerinde pay aldığı tahmin edilen elektrikli otomobiller⁵ ülkemizde sadece 844 adet satılmış ve satılan toplam motorlu taşıt sayısı içinde oran olarak %1’e bile ulaşamamıştır (ODD 2021, 4). Elektrikli otomobil satışlarında dünyadan negatif ayrışsak da otomotiv sanayimizin son yıllardaki en büyük atılımı olan yerli otomobil projesi ile elektrikli otomobil üretme hedefimiz sektörün geleceğinde yer alabilmek adına oldukça önem arz etmektedir.

1.2. MOTORLU TAŞITLAR SEKTÖRÜNÜN ÖZELLİKLERİ

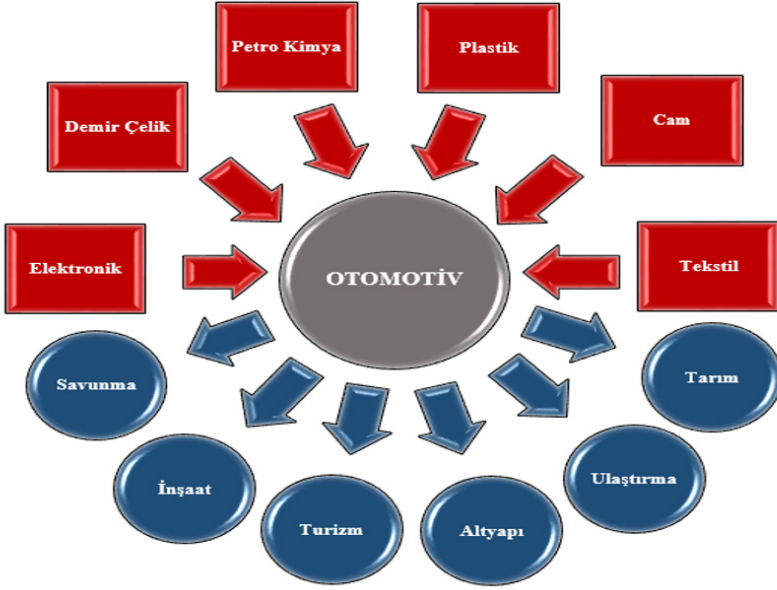
Motorlu taşıtlar sektörü ürettiği değer, oluşturduğu istihdam ve devletler açısından sağladığı vergi gelirleri nedeniyle gelişmiş ekonomilerin en önemli sektörleri arasında yer almaktadır⁶. Sektör temelde ikiye ayrılmaktadır. Otomotiv ana sanayi motorlu araçları üreten sektöre verilen ad iken, yan sanayi ise araçların

⁵ <https://www.ica.org/commentaries/how-global-electric-car-sales-defied-covid-19-in-2020>, Erişim Tarihi: 29.04.2021.

⁶ Motorlu Taşıtlar Sektör Araştırması Raporu (Sektör Raporu) 2014, 1.

imalatında veya bakım ve onarımında kullanılan parçaları üreten sanayi olarak tanımlanmaktadır (İSO 2011, 9). Bir aracın üretimi için ortalama olarak yirmi binden fazla parçanın bir araya getirildiğı (ILO 2020, 4) ve bu parçaların yaklaşık %80'inin yan sanayi tarafından karşılandığı bilinmektedir⁷. Yapısı itibarıyla otomotiv sanayi birçok farklı sektörden girdi temin etmekte ve birçok sektöre de girdi sağlamaktadır. Motorlu taşıtlar sektörünün tedarik ilişkisi içerisinde bulunduğı sektörler Şekil-2'de gösterilmektedir.

Şekil-2: Otomotiv Sektörü ile Dikey İlişkili Sektörler



Kaynak: TSKB 2017,12

Şekilde yer verilen ve doğrudan tedarik ilişkisinin olduğu sektörler haricinde otomotiv sanayi; sigorta, akaryakıt, pazarlama ve finans sektörleri açısından da gelir yaratan bir konuma sahiptir (ÇTSO 2020, 5).

Yukarıda değinildiğı üzere motorlu taşıtlar sektörünün ekonomik büyüme, teknolojik ilerleme, vergi gelirleri ve tüketici refahına katkısı onu özel bir yerde konumlandırmaktadır. Ancak rekabet hukuku açısından onun diğer sektörlerden ayrı tutulmasını sadece büyüklüğüne bağlamak eksik bir değerlendirme olacaktır.

⁷ Agk., s.11.

Otomotiv sektörünün diğer sektörlerden farklı olarak değerlendirilmesinde, motorlu taşıtların ardıl pazar (*aftermarket*) olarak adlandırılan satış sonrası hizmetlere ihtiyaç duymasının etkili olduğu söylenebilecektir. Satış sonrası pazarlar, satın alınmış olan ve genelde uzun ömürlü ürünlerin kullanımı için ihtiyaç duyulan ürün veya hizmetlerin tedarikine yönelik pazarlardır (OECD 2017, 2). Satın alınan dayanıklı tüketim malı birincil (*primary*) ürün, daha sonrasında bu ürünün kullanılabilmesi için gerekli olan ürün ise ikincil (*secondary*) ürün olarak tanımlanmaktadır. Birincil ürünlerin sunulduğu piyasaya ön pazar (*foremarket*), ikincil ürünlerin satıldığı piyasaya ise ardıl pazar denilmektedir.

Ardıl pazarların yer aldığı sektörlerde oluşan rekabetçi endişelerin temelinde geçiş maliyetleri ve bilgi asimetrisi yer almaktadır. (Ardıyok 2006, 43). Satış sonrası pazarlarda rekabetçi endişeleri artıran diğer etkenler ise şunlardır (OECD 2017, 42):

- Eksik sözleşmeler,
- Çok sayıda bilgisiz müşteri,
- Düşük kaliteli bilgi,
- Büyük satış sonrası pazar,
- Yeni müşterilere göre kilitlenmiş müşterilerin yüksek oranı ve
- Birincil piyasada zayıf rekabet.

Otomotiv sektöründe çok sayıda dikey nitelikli ilişkiler yer almakla birlikte rekabet hukukunun odak noktası yeni motorlu taşıtların satışı ve satış sonrası hizmetlerdir. Bu nedenle uygulanan rekabet hukuku düzenlemelerinin daha iyi anlaşabilmesi açısından sonraki bölümde motorlu taşıtlar sektöründeki dağıtım ağlarına değinilecektir.

1.3. MOTORLU TAŞITLAR SEKTÖRÜNDEKİ DAĞITIM AĞLARI

Dağıtım, üretilen ürünlerin nihai kullanıcılarına ulaştırılmasını sağlayan faaliyetler bütünüdür (Aşçıoğlu 2011, 1). Teşebbüslerin kalıcı başarıyı yakalayabilmesinde bir ürünü etkin şekilde üretebilmeleri kadar o ürünü doğru zamanda ve doğru şekilde kullanıcıya ulaştırmasını sağlayacak bir dağıtım ağı kurabilmeleri de önem taşımaktadır (Adalı 2010, 2).

Motorlu taşıt üreticileri, genellikle yeni motorlu taşıtların dağıtımını için kendi ülkelerinin dışında yetkili bir distribütör ile çalışmaktadır. Doğrudan dağıtımın finansal açıdan masraflı olması ve yerel dağıtıcıların pazarın yapısı ile tüketici tercihleri hakkında daha öngörölü olması motorlu taşıt üreticilerinin dolaylı dağıtım yöntemini tercih etmelerine neden olmuştur.

Dolaylı dağıtımını seçerek dağıtımını yetkili satıcılar eliyle yapmayı tercih eden sağlayıcılar⁸, seçici dağıtım veya münhasır dağıtım sistemlerinden birini tercih etmektedir (Ay 2017, 83). Münhasır dağıtım sisteminde sağlayıcı belirlediği bir bölgede ürünlerini, yeniden satışı için tek bir dağıtıcı aracılığıyla satmayı taahhüt etmekte ve bu dağıtıcının da kendisine ayrılan bölge haricinde aktif satış yapmasını engellemektedir⁹. Seçici dağıtım sistemi ise, sağlayıcının belli kriterlere göre seçtiği dağıtıcılara ürünlerini satmayı taahhüt ettiği ve bu ürünlerin ağ içindeki yetkili dağıtıcılar tarafından yetkilendirilmemiş dağıtıcılara satılmasını sınırlandırdığı sistemdir (Faveri 2014, 163).

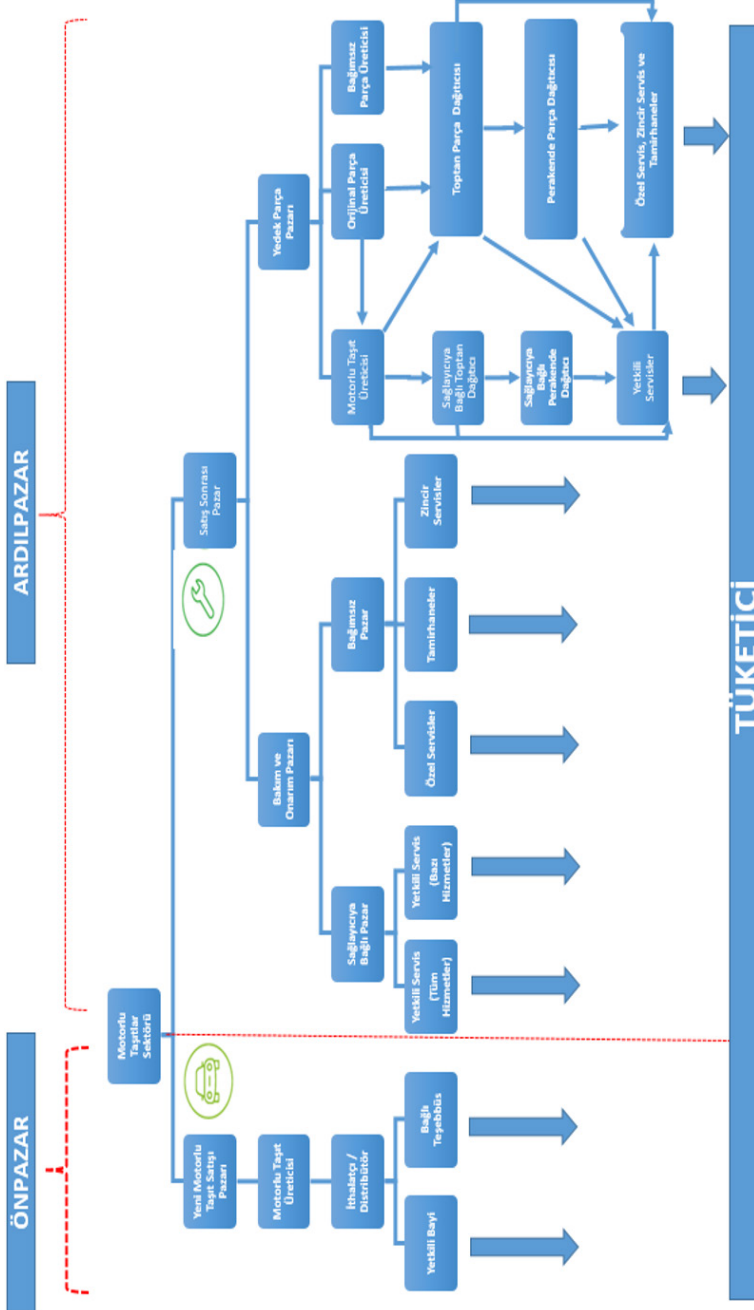
Motorlu taşıtlar sektöründe doğrudan dağıtım modeli sağlayıcılar tarafından sık kullanılmamakla birlikte bu sistemin az sayıda örnekleri mevcuttur. Özellikle satış adetleri düşük olduğu için çok sayıda mağazaya ihtiyaç duymayan ve marka imajını korumak isteyen lüks markalarda sağlayıcılar ürünlerini kendileri dağıtım yolunu seçmektedir (Şengören 2012, 9). Doğrudan veya dolaylı dağıtım sistemlerinden birini seçen sağlayıcıların yanı sıra bu iki dağıtımını birlikte kullanarak karma dağıtımını benimseyen sağlayıcılar da bulunmaktadır.

Araç üreticileri motorlu taşıtların satışından sonra satış sonrası pazarına yönelik dağıtım ve hizmet ağları kurmaktadır. Satış sonrası hizmetler, motorlu taşıtların kullanım ömrünün sonuna kadar verilen bakım ve onarım hizmetleri ile bu hizmetleri verirken ihtiyaç duyulan yedek parçaların dağıtımından oluşmaktadır. Ülkemizde yeni motorlu araçların dağıtımında araç sağlayıcısından bağımsız ayrı bir pazar bulunmazken, satış sonrası hizmetlerde sağlayıcının kurduğu dağıtım ağının dışında hizmet veren bağımsız teşebbüsler bulunmaktadır. Sağlayıcılar bakım ve onarım hizmetleri için kurdukları yetkili servisleri yedek parça dağıtımında kullanmakta ve çoğunlukla ayrı bir dağıtım ağı kurmamaktadır. Motorlu taşıtlar sektöründeki dağıtım ağları Şekil-3'te gösterilmektedir.

⁸ Bu çalışmada "sağlayıcı" ifadesi araç üreticileri ile bu üreticilerin yetkili distribütörlerini ifade etmektedir.

⁹ 2017/3 sayılı Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği (2017/3 sayılı Tebliği), m.4(1)(ğ).

Şekil-3: Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dağıtım Sistemi



Bakım ve onarım hizmetlerinin servisler tarafından yerine getirilebilmesi için en önemli husus yedek parça tedarik sürecinin sorunsuz biçimde işlemedir. Servisler gereksinim duydukları yedek parçalara farklı kanallardan ulaşabilmektedir. Yedek parçaların dağıtımında çeşitli alternatifler olduğu gibi bu parçaların üretim aşamasında da tek bir üretici bulunmamaktadır. Motorlu taşıt üreticileri, kullandıkları parçaların büyük bir bölümünü kendileri üretmeyip yedek parça üreticilerinden temin etmektedir. Yukarıda yer verilen şekilde de görüldüğü üzere, motorlu taşıtlar sektöründeki dağıtım ağları pek çok oyuncudan oluşmaktadır. Dağıtım ağının farklı seviyelerinde yer alan bu oyuncular arasında çok sayıda dikey anlaşma kurulmaktadır. Söz konusu anlaşmalar ise tüketici refahı üzerinde büyük etkiye sahip olduğundan rekabet hukukunda ayrı bir yere sahiptir. Bu çerçevede sonraki bölümde, motorlu taşıtlar sektörüne yönelik AB rekabet hukukundaki düzenlemeler ele alınacaktır.

BÖLÜM 2

AB REKABET HUKUKUNDA MOTORLU TAŞITLAR SEKTÖRÜNÜN DEĞERLENDİRİLMESİ

Dikey anlaşmalar yönünden motorlu taşıtlar sektörü 1974 yılına kadar AB rekabet hukuku uygulamalarında diğer sektörlerden farklı bir şekilde değerlendirilmemiştir. Günümüzde ise devam etmekte olan sektörün ayrıcalıklı konumu, Komisyonun sektöre yönelik ilk bireysel muafiyet kararı niteliği taşıyan *BMW*¹⁰ kararı ile sahneye çıkmıştır. Komisyon tarafından münhasır ve seçici dağıtım sistemlerinin özelliklerini bir arada barındıran BMW dağıtım sisteminin rekabeti engellediği belirtilmekle birlikte söz konusu uygulamaların dağıtımda etkinlik ile teknik ilerleme sağlayacağı öngörülmüş ve bireysel muafiyet koşullarını karşıladığı sonucuna ulaşılmıştır (Şengören 2012, 12).

Komisyon, *BMW* kararını motorlu taşıtlar sektöründeki diğer bütün teşebbüslerin dağıtım ağlarını bu karara göre şekillendireceklerini düşünerek vermiştir (Faull ve Nikpay 2007, 1650). Ancak teşebbüslerin bireysel muafiyet başvurularına devam etmeleri sonucunda, oluşan iş yükünü ve hukuki belirsizliği ortadan kaldırmak adına sektörün ilk grup muafiyeti olan 123/85 sayılı Tüzük¹¹ çıkarılmıştır (Taşdemir 2008, 40).

Bu bölümde AB’de motorlu taşıt sektörüne yönelik rekabet hukuku perspektifinin zaman içinde nasıl değiştiğinin ortaya konabilmesi amacıyla sektöre özgü çıkarılan muafiyet rejimlerine yer verilecektir.

¹⁰ *BMW AG* OJ L29/1, 03.02.1975.

¹¹ Commission Regulation (EEC) No 123/85 of 12 December 1984 on The Application of Article 85(3) of The Treaty to Certain Categories of Motor Vehicle Distribution and Servicing Agreements, OJ L 15, 18.1.1985.

2.1. AB REKABET HUKUKUNDA MOTORLU TAŞITLAR SEKTÖRÜNE YÖNELİK DÜZENLEMELER

2.1.1. 123/85 Sayılı Tüzük

01.07.1985 tarihinde yürürlüğe giren 123/85 sayılı Tüzük on yıl boyunca AB motorlu taşıtlar dağıtım anlaşmalarına yön vermiştir. Ancak Tüzük ile getirilen düzenlemeler sektöre yönelik yeni bir bakış açısından ziyade *BMW* kararındaki yaklaşımın devamı niteliğindedir. Bu nedenle 123/85 sayılı Tüzük, sağlayıcının münhasır ve seçici dağıtım sistemlerini birlikte kullanmasına izin vermeyi sürdürmüştür (Ay 2017, 157). Komisyonun o günkü değerlendirmelerine göre münhasır ve seçici dağıtım sistemlerinin birlikteliği motorlu taşıtlar sektöründe “vazgeçilmez” olarak değerlendirilmiştir¹². Tüzük ile muafiyet tanınan diğer kısıtlamalar ise şu şekildedir:

- Yetkili dağıtıcıların, yetkisiz satıcılara motorlu araç satışı ile bakım ve onarım için kullanımları hariç olmak üzere yedek parça satışı sağlayıcı tarafından yasaklanabilir.
- Sağlayıcı tarafından yetkili dağıtıcıların, satış ile birlikte satış sonrası hizmetleri vermesi zorunlu tutulabilir¹³.
- Dağıtıcıların rakip marka motorlu taşıt ve eş değer kalitede olmayan yedek parça satışı engellenebilir.
- Sağlayıcı tarafından dağıtıcılara tesis, reklam, depolama, personel eğitimi gibi konularda asgari standartlar getirilebilir.

123/85 sayılı Tüzük ile motorlu taşıtlar sektöründe yer alan paydaşların birbiriyle çatışabilen çıkarları arasında denge kurulması amaçlanmıştır (Erakman 2007, 22). Öte yandan Tüzük ile sağlayıcıya birçok hak tanınmışken dağıtıcıların sağladığı temel fayda, nedensiz şekilde kendine tanınan bölgenin değiştirilememesi veya bölgesine başka dağıtıcıların atanamaması olmuştur (Ay 2017, 157). İlaveten 123/85 sayılı Tüzük’te, dağıtıcının yatırımlarının karşılığını alabilmesi için belirli süreli anlaşmaların süresinin en az dört yıllık yapılması; belirsiz süreli anlaşmaların ise asgari bir yıllık feshi ihbar süresi içermesi zorunlu tutulmuştur (Gazioğlu 2005, 16).

¹² 123/85, para. 4.

¹³ Satış, servis ve yedek parça dağıtım hizmetlerinin birlikte verilmesine 3S (*sales, service, spare parts*) adı verilmektedir.

2.1.2. 1475/95 Sayılı Tüzük

30.06.1995 tarihinde AB rekabet hukukunda motorlu taşıtlar sektörüne özgü ikinci düzenleme olan 1475/95 sayılı Tüzük¹⁴ yürürlüğe girmiştir. Ancak bu tüzük ile köklü bir değişikliğe gidilmemiş, 123/85 sayılı Tüzük’ün temel ilkeleri korunmuştur (McLaughlin 2002, 8). 1475/95 sayılı Tüzük; sektörde rekabeti teşvik etmek, tek pazarın işleyişini iyileştirmek ve çeşitli çıkarları “yeniden dengelemek” için yeni düzenlemeler getirmiştir¹⁵. 123/85 sayılı Tüzük ile paydaşların çıkarları arasında denge kurulamadığını örtük olarak kabul eden Komisyon, 1475/95 sayılı Tüzük ile yetkili dağıtıcılara ve bağımsız yedek parça üreticilerine sağlayıcılar karşısında bağımsızlık kazandırmaya çalışmıştır.

1475/95 sayılı Tüzük, kendinden önceki Tüzük’te yer alan hükümlere paralel şekilde sağlayıcılar tarafından münhasır dağıtım ile seçici dağıtımın birlikte kullanılmasına izin vermiştir. İlaveten sağlayıcıların dağıtıcılara satış sonrası hizmet verme zorunluluğu getirebildiği 3S sistemi devam ettirilmiştir¹⁶. Korunan bu prensiplerin yanında yeni Tüzük ile kabul edilebilir ve kabul edilemez anlaşmalar arasındaki ayrımı belirginleştirmek için “kara hükümler” (*black clauses*) genişletilmiştir¹⁷.

Yedek parça üreticilerinin sağlayıcılara olan bağımlılığını azaltmak için 1475/95 sayılı Tüzük’te yedek parça üreticilerine yeni haklar tanınmıştır. Bu çerçevede sağlayıcılar tarafından yedek parça üreticilerinin yetkili ağ içindeki servislere, yedek parça dağıtıcılarına ve bağımsız teşebbüslere yapacağı satışların kısıtlanması yasaklanmış¹⁸; yetkili ağ içindeki teşebbüslerin sağlayıcının sunduğu parçalar ile aynı kaliteye sahip yedek parçaları üçüncü taraflardan almasının

¹⁴ Commission Regulation (EC) No 1475/95 of 28 June 1995 on The Application of Article 81(3) of The Treaty To Certain Categories of Motor Vehicle Distribution and Servicing Agreements, OJ L 145, 29.6.1995.

¹⁵ Distribution of Motor Vehicles (Regulation (EC) n°1475/95 Published in the Official Journal L 145 of 29 June 1995) Explanatory Brochure (1475/95 Açıklayıcı Broşür), s.4.

¹⁶ 1475/95 m.5(1)(1)(a).

¹⁷ Report on the Evaluation of Regulation (EC) No 1475/95 on the Application of Article 85(3) of the Treaty to Certain Categories of Motor Vehicle Distribution and Servicing Agreements, COM(2000)743 Final, 15.11.2000 (1475/95 Değerlendirme Raporu), para. 54.

¹⁸ 1475/95 m.6(1)(10).

önü açılmıştır¹⁹. Aynı amaç doğrultusunda yedek parça üreticilerine ürettikleri parçaların üzerine kendi marka ve logolarını koyma hakkı verilerek²⁰ parça üreticilerinin pazarda bilinirlik kazanmasına imkân tanınmıştır (Alkan 2018, 32). Tüzük ile bağımsız yedek parça üreticilerinin yanı sıra bağımsız servislerin de rekabet gücünü artırmaya yönelik adımlar atılmıştır. Bu kapsamda, sağlayıcılara bağımsız servislere teknik bilgi verme yükümlülüğü getirilmiştir²¹.

1475/95 sayılı Tüzük ile getirilen önemli düzenlemelerden bir diğeri; dağıtıcılara ayrı bir tüzel kişilik, yönetim ve satış yeri altında rakip marka ürünleri satabilme serbestisi getirilmesi²² ve böylece çok markalılığın temellerinin atılmasıdır (Ay 2017, 159). Söz konusu hüküm ile yetkili dağıtıcıların sağlayıcısı karşısındaki bağımsızlığı artırılmak istenmiş ve bu bağımsızlığı güçlendirmek adına 123/85 sayılı Tüzük'te yer almayan taraflar arasında anlaşmazlık yaşanması durumunda bağımsız uzmana başvurma hakkı getirilmiştir²³. Ayrıca 123/85 sayılı Tüzük'te yer alan süreler dağıtıcılar lehine değiştirilerek asgari sözleşme süresi beş yıla, belirsiz süreli sözleşmelerdeki feshi ihbar süresi ise iki yıla çıkarılmıştır²⁴. 1475/95 sayılı Tüzük ile getirilen yenilikler ve korunan hükümler Tablo-1'de gösterilmektedir.

¹⁹ 1475/95 m.6(1)(9).

²⁰ 1475/95 m.6(1)(11).

²¹ 1475/95 m.6 (1)(12).

²² 1475/95, m.3(3).

²³ 1475/95, m.4(1)(3), m.5(3).

²⁴ 1475/95, m.5(2)(2).

Tablo-1: 1475/95 sayılı Tüzük ile Getirilen Düzenlemeler

Korunan Hükümler	Değiştirilen Hükümler	Yeni Getirilen Hükümler
- Münhasır ve seçici dağıtım sistemlerinin birlik-teliği, 3S zorunluluğu getirilebilmesi, - Belirli süreli sözleşmelerde 6 ay önceden feshi ihbar süresi	- Asgari sözleşme süresinin 4 yıldan 5 yıla çıkarılması, - Belirsiz süreli sözleşmelerde feshi ihbar süresinin 1 yıldan 2 yıla çıkarılması, - Muafiyetten yararlanamayan hükümlerin 3 maddeden 12 maddeye çıkarılması	- Dağıtıcılara rakip marka satma hakkı tanınması - Taraflara uzmana gitme hakkı tanınması - Yedek parça üreticilerine ürettikleri parça üzerine marka ve logolarını koyma hakkı tanınması - Yedek parça üreticilerine yetkili servisler ile bağımsız teşebbüslere satış yapma hakkı tanınması - Yetkili dağıtıcılara aynı kaliteye sahip parçaları üçüncü taraflardan satın alma hakkı tanınması - Sağlayıcılara, bağımsız servislere teknik bilgi sağlama zorunluluğu getirilmesi - Yürürlükten kalkış tarihinin belli olması

Tüzük'ün uygulandığı yedi yıl boyunca Komisyon ile sağlayıcılar arasındaki en büyük çatışma paralel ticaretin engellenmesi hususunda yaşanmıştır. Bu bağlamda Komisyon *Volkswagen*²⁵, *Opel*²⁶ ve *DaimlerCrysler*'e²⁷ yüksek miktarda idari para cezası uygulamıştır. Dönem boyunca Komisyon tarafından kesilen toplam dört cezanın üçü paralel ithalatın engellenmesine yönelikken biri yeniden satış fiyatının tespiti nedeniyle²⁸ gerçekleşmiştir. Her ne kadar yeniden satış fiyatının belirlenmesi paralel ticaretin engellenmesinden farklı bir ihlal olsa da bu iki farklı ihlal Volkswagen tarafından Almanya'daki yüksek araç fiyatlarını korumak amacıyla gerçekleştirilmiştir. (Hansen 2007, 28).

2.1.3. 1400/2002 Sayılı Tüzük

15.11.2000 tarihinde yayımlanan 1475/95 Değerlendirme Raporu'nda tüketicilerin önceki sistemden adil pay alamadığı, dağıtıcılar arasındaki rekabetin

²⁵ Case IV/35.733, *Volkswagen*, OJ L 124, 25.4.1998.

²⁶ COMP/36.653, *Opel Nederland*, OJ L 59, 28.2.2001.

²⁷ COMP/36.264, *DaimlerChrysler*, OJ L 257, 25.9.2002.

²⁸ COMP/F-2/36.693, *Volkswagen*

güçlü olmadığı, dağıtıcıların sağlayıcılara fazla bağımlı kaldığı ve AB içinde motorlu taşıt piyasasında hedeflenen tek pazarın oluşmadığı tespit edilmiştir²⁹. Birleşik Krallık Rekabet Otoritesi tarafından yayımlanan başka bir raporda 1475/95 sayılı Tüzük'ün amaçlanan hedeflere ulaşmada başarısız olmasının yanında seçici ve münhasır dağıtım sistemlerinin birlikteliğine izin vermesi nedeniyle rekabetçi sorunlara kendisinin yol açtığı vurgulanmıştır (Marsden ve Whelan 2008, 506). Yapılan bu eleştirilere ek olarak 1475/95 sayılı Tüzük, oldukça kuralcı olması ve yaratıcılığa yer bırakmaması nedeniyle sektörde birbirlerinin kopyası denebilecek dağıtım anlaşmalarını ortaya çıkarmıştır. (Wijkmans ve Tuytschaever 2018, 378). Komisyon, Tüzük'ün yol açtığı bu etkiyi tanımlamak için “deli gömleği” (*straitjacket*) benzetmesini kullanmıştır³⁰. Bununla birlikte Tüzük, detaycı yapısına rağmen yasal belirsizlik yarattığı yönünde eleştirilerden de kurtulamamıştır (Marsden ve Whelan 2008, 505).

1475/95 sayılı Tüzük'ün yürürlükten kalkacağı 30.09.2002 tarihine kadar sektöre yön verecek yeni düzenlemenin nasıl olması gerektiği tartışılmıştır. Kimileri sektörün ayrı bir düzenlemeye ihtiyaç duymadığını savunurken, diğer taraftakiler ise motorlu taşıtlar sektöründe var olan sorunların giderilmesinde ayrı bir düzenlemeye gereksinim duyulduğunu ileri sürmüştür (Gazioğlu 2005, 21). Sonuç itibarıyla Komisyon ikinci görüşün daha uygun olduğuna karar vermiş ve motorlu taşıtlar sektörüne yönelik üçüncü grup muafiyeti düzenlemesi olan 1400/2002 sayılı Tüzük kabul edilmiştir³¹. Böylece 2790/1999 sayılı Tüzük'ün³² ekonomik temelli yaklaşımı sürdürülmekle birlikte, öncüllerine ve genel dikey düzenlemeye göre daha katı bir düzenleme ortaya çıkmıştır (Wijkmans ve Tuytschaever 2018, 378). Önceki düzenlemeler ile koyduğu hedeflere ulaşamayan Komisyonun yeni Tüzük ile ulaşmaya çalıştığı hedefler şunlardır:

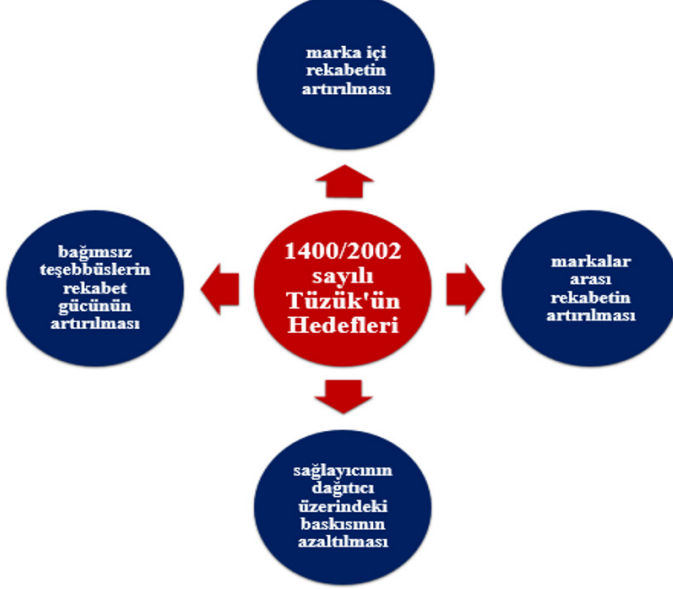
²⁹ IP/02/1073, 17.07.2002.

³⁰ Distribution and Servicing of Motor Vehicles in The European Union Commission Regulation (EC) No 1400/2002 Of 31 July 2002 on The Application of Article 81(3) of The Treaty to Categories of Vertical Agreements and Concerted Practices in The Motor Vehicle Sector Explanatory Brochure (1400/2002 Açıklayıcı Broşür), s.11.

³¹ Commission Regulation (EC) No 1400/2002 of 31 July 2002 on The Application of Article 81(3) of The Treaty To Categories of Vertical Agreements and Concerted Practices in The Motor Vehicle Sector, OJ L 203/30, 1.8.2002.

³² Commission Regulation (EC) No 2790/1999 of 22 December 1999 on the Application of Article 81(3) of the Treaty to categories of vertical agreements and concerted practices (OJ L 336, 29.12.1999).

Şekil-4: 1400/2002 sayılı Tüzük'ün Hedefleri



Tüzük'ün yukarıda yer verilen amaçlarına ulaşabilmesi için hangi anlaşmaların grup muafiyetinden yararlanıp yararlanamayacağının değerlendirilmesinde üç aşamalı bir sistem öngörülmüştür: Bir anlaşmanın grup muafiyetinden yararlanabilmesi için Tüzük'ün 3. maddesinde yer verilen genel koşulları sağlaması, 4. maddesinde sıralanan ağır sınırlamaları içermemesi gerekmektedir. Tüzük'ün 5. maddesinde bulunan hükümler anlaşmayı grup muafiyeti dışına çıkarmamakla birlikte kendileri grup muafiyetinden yararlanamamaktadır. 1400/2002 sayılı Tüzük öncüllerinde yer alan beyaz liste (*white clause*³³) yaklaşımını terk ederek sadece anlaşmaları grup muafiyeti dışına çıkaran eylemlerin yer aldığı kara listeye yer vermiştir (Balcı 2006, 18). Böylece Komisyon hem oluşan hukuki belirsizlikleri azaltmak hem de daha esnek ve çeşitli dağıtım anlaşmalarının önünü açmak istemiştir. Genel kanı 1400/2002 sayılı Tüzük'ün beyaz liste yaklaşımını terk ettiği yönünde olsa da Colino (2010b, 221) ve Yüksel (2012, 15) Tüzük'ün

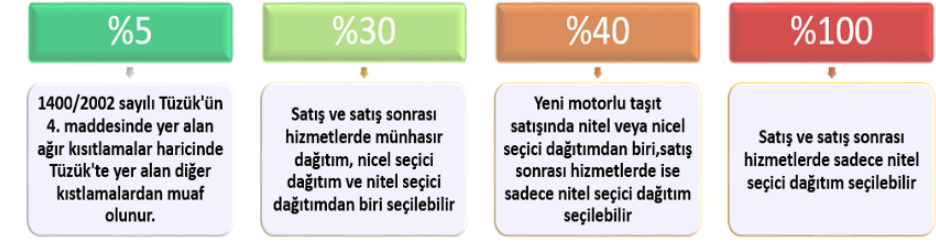
³³ White clause, ortak pazar içinde rekabeti bozmadığı varsayılan anlaşmaları veya uygulamaları listeleyen, bu nedenle genel olarak AT rekabet hukuku ile uyumlu olduğu düşünülen belirli grup muafiyet düzenlemelerinde yer alan hüküm şeklinde tanımlanmaktadır (Glossary of Terms Used in EU Competition Policy Antitrust And Control of Concentrations).

3(3) ila 3(6) maddeleri arasında yer alan bayileri korumaya yönelik hükümler sebebiyle beyaz liste yaklaşımının devam ettiğini ileri sürmüşlerdir.

1400/2002 sayılı Tüzük ile getirilen en büyük yeniliklerden biri anlaşmaların muafiyetten yararlanabilme şartının belirlenen pazar payı eşiklerinin aşılmamasına bağlanmasıdır. Pazar payı eşik sistemi 2790/1999 sayılı Tüzük'te de benimsenmiş ancak 1400/2002 sayılı Tüzük ile söz konusu Tüzük'ten farklı eşikler kabul edilmiştir³⁴. Bu yaklaşımın sonucunda Tüzük'ün 3. maddesine göre sağlayıcının pazar payının münhasır dağıtım sisteminin seçilebilmesi için %30'u, niceliksel seçici dağıtım sisteminin seçilebilmesi için ise yeni motorlu taşıtların satışı pazarında %40'ı ve satış sonrası pazarlarda %30'u aşmaması gerekmektedir. Niteliksel seçici dağıtım sistemini uygulamak isteyen sağlayıcılar için herhangi bir pazar payı eşiği öngörülmemiştir³⁵.

Yeni Tüzük'ün eşik sistemi ile birlikte yaptığı radikal değişikliklerden bir diğeri; münhasır ve seçici dağıtım sistemlerinin birlikte uygulanabilirliğine son vermesidir³⁶. Tüzük, seçici dağıtım ve münhasır dağıtımın birlikteliğine son vermekle birlikte, sağlayıcıların farklı bölgelerde farklı dağıtım sistemlerini tercih edebilmelerine imkân tanımıştır (Balcı 2006, 63). Şekil-5'te teşebbüslerin pazar payları doğrultusunda seçebilecekleri dağıtım sistemlerine yer verilmektedir:

Şekil-5: 1400/2002 sayılı Tüzük ile Getirilen Pazar Payı Eşikleri³⁷



Yukarıdaki şekilde görüldüğü üzere satış sonrası pazarlarda niceliksel seçici dağıtım sisteminin seçilebilmesi için sağlayıcının pazar payı %30'un altında

³⁴ 2790/1999 sayılı Tüzük'te anlaşmaların grup muafiyetinden yararlanabilmesi için %30'luk tek bir eşik belirlenmiştir.

³⁵ 1400/2002, m.3(1).

³⁶ 1400/2002 Açıklayıcı Broşür, s.12.

³⁷ %5 pazar payı eşiği 1400/2002 sayılı Tüzük'te yer almayıp *de minimis* eşiğidir. Dikey anlaşmalar için %15 olarak belirlenen eşik Komisyonun 3.5.2004 tarih ve IP/04/585 sayılı Basın Duyurusu ile sektörde %5'e düşürülmüştür.

olması gerekirken, bu oran motorlu taşıtların satış pazarı için %10 daha yüksek öngörülmüştür. Motorlu araçların dağıtımında AB'deki herhangi bir sağlayıcının pazar payı %30'u geçmediği için sağlayıcılar, dilediği sistemi seçmekte özgürken Komisyonun satış sonrası pazarları marka bazlı tanımlamasından dolayı sağlayıcılarının pazar paylarının %30'u geçmesi muhtemel olup³⁸ grup muafiyetinden yararlanabilmek için sağlayıcılara niteliksel seçici dağıtımdan başka seçenek bırakılmamıştır. Niteliksel seçici dağıtım sisteminde lüks araç sağlayıcıları haricindeki diğer sağlayıcılar, yetkili ağa kabul edecekleri teşebbüslerin sayısını etkin şekilde sınırlayabilecek yüksek kriterler belirleyemediği için niceliksel seçici dağıtım sistemi sektör geneli açısından daha uygun bir seçim olmuştur (Jeong 2007, 318). Sonuç olarak satış pazarında niceliksel seçici dağıtım, satış sonrası pazarlarda ise nitel seçici dağıtım en fazla kullanılan sistemler olmuş ve seleflerinin aksine çeşitlilik yaratması beklenen 1400/2002 sayılı Tüzük sektörün benzer dağıtım ağlarına sahip olmasına yol açmıştır (Şengören 2012, 21).

Tüzük ile getirilen eşik sistemi doğrultusunda anlaşmaların grup muafiyetinden faydalanıp faydalanmadığının tespiti için öncelikle pazar paylarının hesaplanması, bu hesaplama için de ilgili ürün ve ilgili coğrafi pazarın doğru bir şekilde belirlenmesi gerekmektedir (Goyder 2005, 134). Pazar paylarının hesaplanmasında önem arz eden diğer bir husus hesaplamaların hangi verilere göre yapılacağıdır. Motorlu taşıtların dağıtımında pazar payları hacim üzerinden hesaplanırken yedek parça dağıtımı ile bakım ve onarım pazarlarında değer üzerinden hesaplama yapılması öngörülmüştür. Hangi veriler baz alınarak hesaplanırsa hesaplanırsın söz konusu eşik sistemi, pazar payları yüksek olan sağlayıcıları temkinli davranmaya itmiştir. Bu durumun sonucunda Volkswagen ve Audi³⁹, kendilerini güvenceye almak için dağıtım ağlarını Komisyon ile yapılan görüşmeler neticesinde belirlemiştir (Aslan 2006, 52). Benzer şekilde Porsche yetkilileri *de minimis* kuralından faydalanabileceklerini Komisyona doğrulatma gereği duymuşlardır⁴⁰.

1400/2002 sayılı Tüzük ile Komisyon marka içi rekabetin artırılması ve sektörde farklı dağıtım anlaşmalarının teşvik edilmesi için uzun yıllardır savunduğu satış ve satış sonrası hizmetlerin birlikte verilmesi zorunluluğuna son

³⁸ 1400/2002 Açıklayıcı Broşür, s.75-76.

³⁹ IP/03/080, 20.01.2003.

⁴⁰ IP/04/585, 03.05.2004.

vermiřtir⁴¹. Böylece 123/85 ve 1475/95 sayılı Tüzükler sadece 3S anlaşmaları kapsarken yeni Tüzük ile getirilen düzenleme sayesinde grup muafiyetinden yararlanabilen anlaşma sayısı artmıştır (Coşkun 2004, 25). Satış ve satış sonrası hizmetlerin ayrıştırılması sonucunda giriş engellerinin azalacağı ve özellikle bakım onarım pazarında eksikliği hissedilen rekabetin artacağı dşnlmştir (Colino 2010, 123).

1400/2002 sayılı Tüzük'n yetkili dağıtıcıların sağlayıcılara olan bağımlılıklarını azaltma hedefi doğrultusunda çeşitli düzenlemeler getirilmiştir. Yeni Tüzük uyarınca yetkili teşebbüslerin sözleşmelerden doğan hak ve yükümlülüklerini dağıtım ağı içindeki başka teşebbüslere devretmesinin sağlayıcı tarafından kabul edileceğine dair sözleşmelerde hüküm bulunması gerekmektedir⁴². Burada dikkat edilmesi gereken husus faaliyetleri devralacak teşebbüslerin, devredecek teşebbüsler ile aynı yetkili ağda yer almalarının ve aynı tür hizmetleri vermelerinin gerekmesidir⁴³.

Yetkili dağıtıcıların bağımsızlığının artırılması için Komisyon, yeni düzenlemelerin yanı sıra 1475/95 sayılı Tüzük'te yer alan bazı hükümleri güçlendirmiştir. Bu doğrultuda uzmana başvurma hakkının kapsamı satış hedefleri, stok bulundurma yükümlülükleri, farklı markaların satış koşulları, feshin haklı olup olmadığı gibi konuları içerecek şekilde geniřletilmiřtir⁴⁴. Bununla birlikte Komisyon bir nceki Tüzük'te yer alan sözleşme ve fesih ihbar sürelerine ilişkin hükümleri aynı şekilde korumuřtur⁴⁵. Öte yandan yetkili teşebbüslerin rakip markalar ile çalışması, aktif veya pasif satış yapması, bakım ve onarım hizmetlerinin alt servislere devretmesi gibi rekabeti artıran davranışları nedeniyle sözleşmelerinin sağlayıcılar tarafından feshedilmesini engellemek için fesih bildiriminin gerekçeli yapılması şartı getirilmiřtir⁴⁶.

1400/2002 sayılı Tüzük'n dağıtıcı bağımsızlığını artırmak için getirdiği en tartışmalı yeniliklerden biri, otomobil ve hafif ticari araç pazarlarında yetkili dağıtıcıların ek satış ve teslimat noktası açmasının sağlayıcılar tarafından

⁴¹ 1400/2002, m.4(1)(g) ve m.4(1)(h).

⁴² 1400/2002, m.3(3).

⁴³ 1400/2002 Açıklayıcı Broşür, s.26.

⁴⁴ 1400/2002, m.3(6).

⁴⁵ 1400/2002, m.3(5)(a)(b).

⁴⁶ 1400/2002, m.3(4).

kısıtlanabilmesi olarak tanımlanan yerleşke hükmünün (*location clause*) yasaklanmasıdır⁴⁷. Bu hüküm sağlayıcıların en fazla karşı çıktığı düzenleme olmuş ve yürürlüğe girme tarihi ötelenerek 1 Ekim 2005 olarak belirlenmiştir⁴⁸ (Toksoy 2002, 87). Satış pazarında olduğu gibi satış sonrası pazarlarda da yetkili servislerin ek tesis açmak için sağlayıcıdan izin alma zorunlulukları bulunmamaktadır⁴⁹. Öte yandan ağır ticari araç pazarında yerleşke hükmünün grup muafiyetinden yararlanabilmesine izin verilmiştir. Bunun sebebi Komisyonun, daha çok ticari amaçla kullanılan bu araçların alıcılarının otomobil ve hafif ticari araçların alıcısı olan özel tüketicilere göre ortak pazarın başka bir bölgesindeki uygun satış koşullarına ulaşmada daha iyi bir konumda olduğunu varsaymasıdır⁵⁰.

Komisyonun yeni Tüzük'te güçlendirdiği düzenlemelerden biri de çok markalılık hükümleri olmuştur. Sektöre özgü ilk düzenleme olan 123/85 sayılı Tüzük'te sağlayıcılar tarafından yasaklanabilen birden fazla marka ile çalışmak, 1475/95 sayılı Tüzük ile grup muafiyetinden yararlanamayan hükümler arasına alınarak markalar arası rekabeti artırmada önemli bir dönüm noktası olmuştur. Ancak 1475/95 sayılı Tüzük tarafından rakip markaların yalnızca ayrı tüzel kişilik, yönetim ve tesis altında satılmasına izin verilmesi uygulamada çok markalılığın gelişmesine engel olmuştur⁵¹. Bu nedenle 1400/2002 sayılı Tüzük'te dağıtıcıların birden fazla markayı tek bir tüzel kişilik altında satmasının sağlayıcılar tarafından engellenmesi grup muafiyetinden yararlanamayan eylemler arasında sayılmıştır. Bu düzenlemelere ilaveten 1400/2002 sayılı Tüzük'te hiçbir rekabet etmeme yükümlülüğünün (REY) grup muafiyetinden faydalanamayacağını belirten Komisyon, dağıtıcının sözleşme konusu malların bir önceki yıl toplam alımlarının %30'undan fazlasını tek bir sağlayıcıdan almasını zorlayan hükümleri REY şeklinde tanımlayarak dağıtıcıların en az üç marka ile çalışabilmesini güvence altına almıştır⁵². Ayrıca çok markalı dağıtıcıya getirilen markaya özgü satış personeli çalıştırılması yükümlülüğüne bu personellerin oluşturduğu ek maliyetlerin sağlayıcılar tarafından karşılanması koşuluyla izin verilmiştir⁵³.

⁴⁷ 1400/2002, m.5(2)(b).

⁴⁸ 1400/2002, m.12(2).

⁴⁹ 1400/2002, m.5(3).

⁵⁰ 1400/2002 Açıklayıcı Broşür, s.52.

⁵¹ 1475/95 Değerlendirme Raporu, s.11.

⁵² 1400/2002, m.1(1)(b).

⁵³ 1400/2002, Açıklayıcı Broşür s.51.

Dağıtıcıların farklı marka motorlu taşıtları satabilme serbestisinin, özellikle kırsal alanlarda yaşayanların bu markalara erişimini kolaylaştıracağı düşünülmüştür (Colino 2010, 125).

1400/2002 sayılı Tüzük; marka içi ve markalar arası rekabeti sağlama hedeflerinin yanında, bağımsız teşebbüslerin rekabet güçlerini artırmaya çalışmıştır. Özellikle satış sonrası pazarların marka bazlı tanımlandığı düşünüldüğünde, markalar arası rekabetten bahsetmek mümkün görünmemektedir. Bu nedenle bağımsız teşebbüslerin yetkili teşebbüsler üzerinde rekabetçi baskı oluşturmaları satış sonrası pazarlarda oldukça önem kazanmaktadır. 1475/95 sayılı Tüzük ile bağımsız teşebbüslerin rekabet gücünü artırmaya yönelik birçok hüküm yeni Tüzük'te korunmaya devam etmiştir. 1475/95 sayılı Tüzük'te yer verilen bağımsız parça üreticilerinin teşebbüslere ve son tüketicilere yapacağı parça tedarikinin engellenememesi⁵⁴, bağımsız parça üreticilerinin ürettiği parçalara kendi marka ve logolarını koymalarının yasaklanamaması⁵⁵, yetkili servislerin parça üreticilerinden parça satın almasının kısıtlanamaması⁵⁶ ile yetkili servislerin bağımsız servislere bakım onarım hizmetinde kullanmaları amacıyla yedek parça satışı yapmasının engellenememesi⁵⁷ hükümleri yeni Tüzük'te yer almaya devam etmiştir. Korunan hükümlerin yanında 1400/2002 sayılı Tüzük'ün bağımsız teşebbüsleri korumak için güçlendirdiği hükümler de mevcuttur. Önceki Tüzük uyarınca sağlayıcılar bağımsız teşebbüslere bakım ve onarım hizmeti sunarken ihtiyaç duydukları teknik bilgiyi verme mecburiyetindeyken yeni Tüzük'te ile sağlayıcılara teknik bilginin yanı sıra bağımsız servislerin ihtiyaç duydukları teknik ekipman, yazılım ve eğitimi temin etme yükümlülüğü getirilmiştir⁵⁸. Bahse konu bilgi, eğitim ve ekipmanlar bağımsız teşebbüslere ayrımcı olmayan, hızlı, kullanılabilir şekilde sağlanmalıdır (Toksoy 2002, 89).

1400/2002 sayılı Tüzük'ün koruduğu ve güçlendirdiği hükümlerin yanında satış sonrası pazarda sağlayıcılara olan bağımlılığı azaltmak için getirdiği en önemli yenilik, orijinal ve eş değer kalitede yedek parça tanımlarıdır⁵⁹ (Gazioğlu

⁵⁴ 1400/2002, m.4(1)j).

⁵⁵ 1400/2002, m.4(1)l).

⁵⁶ 1400/2002, m.4(1)k).

⁵⁷ 1400/2002, m.4(1)i).

⁵⁸ 1400/2002, m.4(2).

⁵⁹ 1400/2002, m.1(1)t(u).

2005, 46). Bu tanımlar aracılığıyla Komisyon hangi parçaların orijinal ve eş değer kalitede yedek parça olduğu konusunda hukuki belirlilik sağlamak istemiştir. Tanımlar açısından dikkat çekici olan husus ise bir yedek parçanın eş değer kalitede olmasının üreticisi tarafından belgelendirilebilmesine bağlanmış ve yeterli görülmüş olmasıdır⁶⁰. Tablo-2’de 1400/2002 sayılı Tüzük ile 1475/95 sayılı Tüzük hükümlerinin karşılaştırılmasına yer verilmektedir:

Tablo-2: 1400/2002 sayılı Tüzük ile Getirilen Düzenlemeler

Korunan Hükümler	Değiştirilen Hükümler	Yeni Getirilen Hükümler
- Asgari sözleşme ve feshi ihbar süreleri, - Parça üreticisinin ürettiği parçalara marka ve logosunu koyabilme hakkı, - Yedek parça üreticilerinin yetkili servislere ve bağımsız teşebbüslere satış yapma hakkı, - Yetkili dağıtıcıların aynı kaliteye sahip parçaları üçüncü taraflardan satın alma hakkı, - Yürürlükten kalkış tarihinin belli olması	- Bağımsız teşebbüslerin teknik bilginin yanı sıra ihtiyaç duyduğu teşhis ekipmanı, yazılım, donanım ve eğitime ulaşabilme hakkı, - Çok markalılığın tek bir tüzel kişilik altında ve aynı mağaza içinde uygulanabilmesi, - Taraflar arası anlaşmazlık durumunda bağımsız uzmana gitme hakkının genişletilmesi	- Pazar payı eşiği sistemi getirilmesi, - Münhasır ve seçici dağıtım sistemlerinin birlikteliğinin ayrılması, - Fesih bildiriminin gerekçeli olma şartı 3S zorunluluğunun kaldırılması, - Sözleşmelerin yetkili ağ içindeki teşebbüslere devredilebilmesi, - Yerleşke hükmünün otomobil ve hafif ticari araç pazarlarında kaldırılması, - Orijinal ve eş değer kalitede yedek parça tanımlarının yapılması, - Her türlü REY’in yasaklanması

1400/2002 sayılı Tüzük’ün yürürlükte kaldığı süre boyunca Komisyonun aldığı kararlara bakıldığında, 1475/95 sayılı Tüzük zamanındaki kararların çoğunu oluşturan paralel ticaretin engellenmesi eylemlerinin oldukça azaldığı görülmektedir. 1400/2002 sayılı Tüzük süresince Komisyonun en çok şikâyet

⁶⁰ 1400/2002 Açıklayıcı Broşür, s.82.

aldığı konu ise genellikle araç üreticilerinin bağımsız teşebbüslerin teknik bilgiye erişimini zorlaştırması hakkında olmuştur. Komisyon 2007 yılında *DaimlerChrysler*⁶¹, *Fiat*⁶², *Toyota*⁶³ ve *Opel*⁶⁴ kararlarında anılan sağlayıcıların; teknik bilgi talep eden bağımsız teşebbüslere bu bilgileri uygun olmayan formatta, karmaşık biçimde, talep edilenden fazla ve yüksek fiyatla sattığını tespit etmiştir. (Ay 2018, 170).

1400/2002 sayılı Tüzük zamanındaki dikkat çekici kararlardan bir diğeri Fransız Temyiz Mahkemesinin Auto 24 SARL (Auto24) ve Jaguar Land Rover France SAS (JLR) arasındaki uyuşmazlığa yöneliktir⁶⁵. Auto24 yeterli sayıya ulaşıldığı gerekçesiyle kendisini yetkili ağa almayan JLR’yi nicel seçici dağıtım sisteminin kriterlerini ayrımcı uyguladığı iddiasıyla şikâyet etmiştir. Fransız Yüksek Temyiz Mahkemesi karar vermeden önce 1400/2002 sayılı Tüzük’ün 1(1)(f) bendinde yer alan “belirlenmiş kriterler” ifadesinden ne anlaşılması gerektiğini Avrupa Birliği Adalet Divanına (ABAD) sormuştur (Eberhard 2015, 183). ABAD ön kararında, bu ifadeden kesin içeriği doğrulanabilen kriterlerin anlaşılması gerektiğini, bu kriterlerin işbirlikçi davranışları kolaylaştırma riski nedeniyle yayımlanmasına gerek olmadığını ve niceliksel dağıtım sisteminde kriterlerin tüm adaylara ayrımcı olmayan şekilde uygulanması gerekmediğini ifade etmiştir⁶⁶. Vogel (2013, 277)’e göre ABAD bu kararı ile rakipleri korumak yerine, rekabeti korumayı seçerek sağlayıcıların niceliksel dağıtım sisteminde ağırlarının büyüklüğünü belirleme özgürlüğünü güvence altına almıştır.

2.1.4. 330/2010 ve 461/2010 Sayılı Tüzükler

Komisyon 1400/2002 sayılı Tüzük’ün belirlenen hedeflere ulaşmadaki başarısını ortaya koymak için 28.05.2008 tarihinde 1400/2002 Değerlendirme Raporu⁶⁷ ile Çalışma Raporu⁶⁸ yayımlamıştır. 1400/2002 Değerlendirme Raporu’nda, sektördeki rekabet ortamının önemli ölçüde iyileştiği, ancak bunun

⁶¹ COMP/E-2/39.140.

⁶² COMP/E-2/39.141.

⁶³ COMP/E-2/39.142.

⁶⁴ COMP/E-2/39.143.

⁶⁵ Case 47 FS-P+B, 15.06.2013.

⁶⁶ Auto 24 SARL v Jaguar Land Rover France SAS, C-158/11, 14.06.2012.

⁶⁷ Commission Evaluation Report on The Operation of Regulation (EC) N° 1400/2002 Concerning Motor Vehicle Distribution and Servicing.

⁶⁸ Staff Working Document.

1400/2002 sayılı Tüzük'ten ziyade küreselleşen ekonomik ortamdan kaynaklandığı tespit edilmiş ve motorlu taşıtları diğer sektörlerden ayıran olumsuz bir göstergenin bulunmadığı vurgulanmıştır⁶⁹. Ayrıca Tüzük'ün tekdüzeliğe sebebiyet verdiği ve pazarlara yeni giriş yapmak isteyenlerin ağlara erişimini zorlaştırmış olabileceği değerlendirilmiştir⁷⁰. Bunların yanı sıra Tüzük'ün dağıtıcıları korumak için getirdiği kuralların çoğunun küçük teşebbüslerin pazardan çıkmasına, standartların yükselmesine ve dağıtım maliyetlerinin artmasına neden olduğu gözlemlenmiştir (Clark ve Simon 2010, 479). Uygulamada kaldığı süre zarfında Tüzük, yenilikçi dağıtım modellerini teşvik etme ve yetkili ağlara giriş engellerini azaltma konularında beklentileri karşılamaktan ziyade ters etki yaratmıştır (Talbot 2010, 16).

1400/2002 sayılı Tüzük ile ilgili dikkat çeken bir diğer husus ise Komisyona ulaşan şikâyetlerin çoğunun rekabet sorunlarından ziyade taraflar arası ticari anlaşmazlıklardan oluşmasıdır⁷¹. Sadece bu tespit bile 1400/2002 sayılı Tüzük'ün başarısızlığını ortaya koymada önemli bir gösterge niteliği taşımaktadır. Grup muafiyetlerinin çıkarılmasındaki temel motivasyonun; kaynakların, rekabet üzerinde olumsuz etki yaratma ihtimali düşük eylemler yerine daha ciddi rekabet sorunlarına aktarılması olduğu düşünüldüğünde 1400/2002 sayılı Tüzük grup muafiyeti düzenlemelerinden beklenenin tersine Komisyonun iş yükünü rekabet üzerinde etkisi önemli olmayan olaylar ile artırmıştır.

1400/2002 Tüzük ile artması beklenen çok markalı dağıtıcıların artmadığı, çok markalılık hükümlerinin genelde nüfus yoğunluğu düşük bölgelerde tercih edildiği⁷², AB içinde farklı ülkelerde açılması öngörülen ek tesis yerlerinin genelde aynı ülke içinde küçük dağıtıcıların aleyhine olacak şekilde kullanıldığı⁷³ ve yetkili servis hizmetlerini devretme hakkının sektörde karşılık bulmadığı görülmüştür.

Sektörünün nasıl düzenlemesi gerektiğine yönelik tartışmalar sürerken süresi dolacak olan 2790/1999 sayılı Tüzük yerine, dikey anlaşmalara yönelik yeni grup muafiyeti düzenlenmesi olan 330/2010 sayılı Tüzük 20.4.2010 tarihinde

⁶⁹ 1400/2002 Değerlendirme Raporu, s.11.

⁷⁰ Agk., s.12.

⁷¹ Agk., s.13.

⁷² Agk., s.4.

⁷³ Agk., s.5.

yayımlanmıştır. Söz konusu Tüzük'ün motorlu taşıtlar sektörü için de uygun olup olmadığı değerdendirilirken Komisyon 27.05.2010 tarihinde 461/2010 sayılı Tüzük'ü yayımlayarak tartışmalara son noktayı koymuştur (şengören 2012, 28). Böylece Komisyon diğerdere sektörlerden farklı düzenlenmesini gerektirecek bir sorun görmediğı motorlu taşıt dağıtımını genel düzenleme olan 330/2010 sayılı Tüzük'e, rekabetçi endişelerinin sürdüğü satış sonrası pazarları ise ağır kısıtlamalar içeren 461/2010 sayılı Tüzük'e tabi kılmıştır. Bununla birlikte motorlu taşıt dağıtımına yönelik anlaşmaların 330/2010 sayılı Tüzük, satış sonrasına yönelik anlaşmaların ise sadece 461/2010 sayılı Tüzük kapsamında değerdendirilmesi gerektiğı şekildeki bir çıkarım eksik olacaktır (Ay 2018, 178). 330/2010 sayılı Tüzük motorlu taşıtların satış sonrası hizmetleri dâhil olmak üzere tüm sektörleri kapsarken 461/2010 sayılı Tüzük rekabetin daha az olduğı satış sonrası hizmetler için 330/2010 sayılı Tüzük'e ek üç sert kısıtlama içermektedir (Clark ve Simon 2010, 480).

Satış sonrası hizmetler bakımından 461/2010 sayılı Tüzük hükümleri hemen uygulamaya geçerken motorlu taşıtlar dağıtımının genel dikey düzenleme olan 330/2010 sayılı Tüzük'e bağlanması için üç yıllık geçiş süreci öngörölmüş⁷⁴ ve 31.05.2013 tarihine kadar 1400/2002 Tüzük'ün motorlu taşıt dağıtım anlaşmalarına uygulanmasına karar verilmiştir⁷⁵.

1400/2002 sayılı Tüzük ile istediğı sonuçlara ulaşamayan Komisyon 330/2010 ve 461/2010 sayılı Tüzükler ile motorlu taşıtlar sektörüne radikal değışiklikler getirmiş ve önceki sektörel düzenlemelerden farklı bir yaklaşım ortaya koymuştur (Wijckmans ve Tuyttschaeve 2018, 380). 330/2010 sayılı Tüzük, 1400/2002 sayılı Tüzük'te yer alan pazar payı eşiğı sistemini devam ettirmekle birlikte farklı pazar payı eşiğı uygulamasından vazgeçmiş ve anlaşmaların grup muafiyetinden yararlanabilmesi için %30'luk tek bir eşiğ getirmiřtir⁷⁶. 1400/2002 sayılı Tüzük'ten ayrılan bir diğerdere nokta ise önceki düzenlemede sadece satıcının pazar payı dikkate alınırken yeni düzenlemede %30'luk eşiğın hem alıcı hem de satıcı için geçerli olmasıdır.

⁷⁴ 461/2010, m.3.

⁷⁵ 461/2010, m.2.

⁷⁶ 330/2010, m.3.

Tek bir eşiğin benimsenmesinin yanında motorlu taşıtların dağıtımının genel dikey grup muafiyeti düzenlemesine bağlanmasının bir diğer sonucu, motorlu taşıtların satışındaki pazar payı hesaplamalarında temel alınacak veri türünün değişmesidir. 1400/2002 sayılı Tüzük uyarınca pazar payları satış hacmi üzerinden hesaplanırken 330/2010 sayılı Tüzük yapılacak hesaplamalarda öncelikli olarak satış değerinin uygulanmasını öngörmüştür⁷⁷.

330/2010 sayılı Tüzük, 1400/2002 sayılı Tüzük'ün izin verdiği dağıtıcıların üç farklı marka ile çalışabilme imkânına son vererek çok markalılık hükümlerini kaldırmıştır. Böylelikle satış pazarında sağlayıcılar dağıtıcılarının rakip marka ürünler satmasını engelleme hakkı kazanmış ancak sadece belirli markalar için böyle bir kısıtlama getirmelerine müsaade edilmemiştir⁷⁸. 1400/2002 sayılı Tüzük her türlü REY'in grup muafiyetinden faydalanamayacağını hüküm altına almışken yeni Tüzük süresi beş yılı aşmayan REY'i muafiyet kapsamına almıştır⁷⁹. Ayrıca 1400/2002 sayılı Tüzük, sözleşmelerin sona ermesinden sonra uygulanacak hiçbir REY'e izin vermezken 330/2010 sayılı Tüzük belirli koşullar altında sözleşmenin feshinden sonra bir yıllık REY'e izin vermiştir⁸⁰. REY'e ilişkin Tüzükler arasındaki bir diğer farklılık ise REY sayılan hâllerin tanımına ilişkindir. 1400/2002 sayılı Tüzük ile sağlayıcı tarafından dağıtıcının bir önceki yılda yapılan toplam alımların %30'undan fazlasının kendisinden yapılması REY sayılırken 330/2010 sayılı Tüzük'te bu oran %80'e yükseltilmiştir⁸¹. Yine 1400/2002 sayılı Tüzük'te REY olarak görülen markaya özgü satış personeli istihdam edilmesi yeni Tüzük ile REY olarak görülmemiştir.

Kaldırılan çok markalılık hükümlerinin yanı sıra dağıtıcıların ek tesis yeri açmasının kısıtlanamaması da 330/2010 sayılı Tüzük ile kaldırılmıştır⁸² (Alkan 2018, 39). Buna ek olarak yeni Tüzük uyarınca sağlayıcıların yetkili dağıtıcılarına satış sonrası hizmet yükümlülüğü getirmesi muafiyetten yararlanabilir hâle gelmiştir. Öte yandan yüksek pazar payları nedeniyle niteliksel seçici dağıtım

⁷⁷ 330/2010, m.7(a).

⁷⁸ Commission Notice Guidelines on Vertical Restraints, OJ C 130/1, 19.5.2010 (330/2010 Kılavuz), para. 69.

⁷⁹ 330/2010, 5(1)(a).

⁸⁰ 330/2010, 5(3)(a)/(b)/(c)/(d).

⁸¹ 330/2010, 1(d).

⁸² 330/2010, 4(c).

sisteminin uygulanabildiği satış sonrası hizmetlerde tersi bir yükümlölük getirilememektedir. Niteliksel seçici dağıtım sisteminde ağ üyelerine hizmetin sunulabilmesi için gerekli olanlar haricinde herhangi bir yükümlölük getirilemeyeceğinden sağlayıcı tarafından servislere motorlu taşıt satış zorunluluğu getirilmesi mümkün olmamaktadır⁸³. Bununla birlikte Komisyon yeni pazarlara giriş yapılması durumunda sağlayıcıların belirli bir süre için servis hizmetlerini motorlu araç satışına bağlamasına izin vermiştir (Atık 2010, 24).

330/2010 sayılı Tüzük, 1400/2002 sayılı Tüzük'te yer alan hakeme gitme hakkı, devir serbestisi, asgari sözleşme süreleri ve fesih ihbar düzenlemeleri gibi sözleşmesel hükümlere yer vermemiştir. Söz konusu hükümlerin dağıtıcıların sağlayıcılar karşısında bağımsızlığının artırılmasında olumlu bir etkisi olmadığı gözlenmiş, bu hükümlerin kaldırılması hâlinde dağıtıcılar ve sağlayıcılar arasındaki bağımlılık ilişkisinde bir değişiklik oluşmayacağı öngörölmüştür (Clark vd. 2010, 13).

Yukarıda değinildiği üzere 330/2010 sayılı Tüzük ile motorlu taşıtların satışı pazarında katı ve kuralcı yaklaşımını değiştiren Komisyon, satış sonrası pazarlar için ise korumacı yaklaşımını sürdürmüştür. Bunun nedeni Komisyonun satış sonrası pazarlarda rekabetin istenilen seviyede olmadığını düşünmesi ve rekabete aykırı uygulamaların onarım maliyetlerini artırmasından endişe duymasıdır (Wijkmans ve Tuytschaever 2018, 388). Söz konusu endişelerin giderilmesi amacıyla 461/2010 sayılı Tüzük ile satış sonrası pazarlara yönelik üç katı hüküm getirilmiştir. Grup muafiyetinden yararlanamayacak kısıtlamalar şu şekildedir:

- Seçici dağıtım sistemi üyelerinin, bağımsız tamircilerin bakım onarımda kullanmak için talep ettiği yedek parçaları satmalarının sağlayıcı tarafından kısıtlanması⁸⁴,
- Yedek parça, tamir aracı, teşhis cihazı veya başka bir ekipman üreticisinin ürünlerini dağıtıcılara, servislere ve son kullanıcılara satmasının sağlayıcı tarafından yasaklanması⁸⁵,

⁸³ 461/2010 Kılavuz, para. 71.

⁸⁴ 461/2010, m.5(a).

⁸⁵ 461/2010, 5(b).

- Motorlu taşıtların üretiminde kullanılan yedek parçaları taşıt üreticisine sağlayan teşebbüslerin, bu parçaların üzerine kendi marka veya logolarını koymalarının engellenmesi⁸⁶.

Satış sonrası için getirilen düzenlemelere bakıldığında 1400/2002 sayılı Tüzük'te yer alan hükümlerin büyük oranda korunduğu görülmektedir. Ancak satış sonrası pazarlarda sağlayıcıların pazar payı genellikle %30'u aştığından sözleşmeler büyük oranda bireysel muafiyet değerlendirilmesine tabi olmaktadır. Bu nedenle yeni Tüzüklerde korunmayan hükümler bireysel muafiyet değerlendirmesi çerçevesinde 461/2010 Kılavuz'da detaylıca açıklanmıştır. Nitekim yeni Tüzüklerde bağımsız teşebbüslerin teknik bilgiye erişimine yönelik bir düzenleme bulunmamasıyla birlikte Komisyon 461/2010 Kılavuz⁸⁷ ile bağımsız teşebbüslerin teknik bilgiye erişimi konusunda gerekli açıklamaları yapmıştır. Öte yandan teknik bilgiye erişim Komisyon tarafından başka düzenlemelerde ele alındığından bağımsız teşebbüslerin teknik bilgiye erişimi güvence altında kalmaya devam etmiştir (Şengören 2012, 37).

Benzer şekilde 461/2010 sayılı Tüzük garanti uygulamaları hakkında bir düzenleme içermemektedir. Diğer taraftan 461/2010 Kılavuz'da, yasal veya uzatılmış garantiler arasında bir fark gözetmeksizin sağlayıcı tarafından bu garantilerin motorlu taşıtın bakım ve onarımını yetkili servislerde yaptırılmasına bağlanmasının rekabet ihlaline yol açabileceği vurgulanmıştır⁸⁸. 330/2010 ve 461/2010 sayılı Tüzüklerin getirdiği yeni hükümler ile 1400/2002 sayılı Tüzük hükümlerinin karşılaştırması Tablo-3'te gösterilmektedir.

⁸⁶ 461/2010, 5(c).

⁸⁷ 461/2010 Kılavuz, para. 61.

⁸⁸ Agk., para. 61

Tablo-3: 330/2010 ve 461/2010 sayılı Tüzükler ile Getirilen Düzenlemeler⁸⁹

Korunan Hükümler	Değiştirilen Hükümler
• Yedek parça üreticisinin ürettiği parçalara marka ve logo koya-bilme hakkı, • Yedek parça üreticilerine yetkili servislere ve bağımsız teşebbüs-lere satış yapma hakkı, • Yetkili dağıtıcıların aynı kalite-ye sahip parçaları üçüncü taraf-lardan satın alma hakkı, • Seçici ve münhasır dağıtım sis-temlerinin birlikteliğine izin ve-rilmemesi, • Yürürlükten kalkış tarihinin bel-li olması.	• Dağıtıcıların ek tesis yeri açmasının sağlayıcı-ların tarafından kısıtlanabilmesi, • Satış pazarında 3S zorunluluğu getirilebilmesi • %30'luk tek bir pazar payı eşiği getirilmesi, • Satış pazarında yetkili satıcıların rakip marka-lar ile çalışmasının kısıtlanabilmesi, • Fesih bildiriminin gerekçeli olma şartının kal-dırılması, • Orijinal ve eş değer kalitede yedek parça ta-nımlarına 461/2010 Kılavuz'da yer verilmesi, • Beş yıla kadar olan REY'in muafiyet kapsamı-na alınması, • Devir serbestisinin kaldırılması.

330/2010 ve 461/2010 sayılı Tüzüklerin yürürlükte olduğu süre boyunca alınan kararlara bakıldığında Komisyonun odak noktasının dikey ihlallerden daha çok yatay ihlallere doğru kaydığı görülmektedir (Wegner ve Oberhammer 2015, 669). Özellikle artan kartel dosyaları dikkat çekici olup 2014 yılında bir arabadaki tüm parçalar için kartellerin varlığından şüphelenildiği açıklanmıştır⁹⁰. Komisyon yatay seviyedeki rekabet ihlalleri ile mücadele ederken ulusal rekabet otoriteleri sağlayıcıların garantileri kötüye kullanarak bağımsız teşebbüsleri pazar dışına çıkarmaya çalıştığı çok sayıda ihlale müdahale etmiştir⁹¹.

Tüzüklerin yürürlükte olduğu süre içerisinde ihlal dosyalarının haricinde dikkat çeken bir diğer gelişme ise *MAN*⁹² ve *Landrover*⁹³ kararlarında Alman Federal Adalet Mahkemesi tarafından satış sonrası pazarlara yönelik yapılan pazar tanımı olmuştur. Mahkeme, Komisyonun markaya özgü satış sonrası pazar

⁸⁹ Yeni düzenlemeler, mevcut yükümlülükleri değiştirmek ve kaldırmak haricinde bir düzenleme getirmediği için Tablo-3'te "yeni getirilen hükümler" sütununa yer verilmemiştir.

⁹⁰ Speech/14/233, 19.03.2014.

⁹¹ Bkz. Wegner vd. (2016)

⁹² MAN-Vertragswerkstatt nKZR 6/09, (2011).

⁹³ Judgment of the German Bundesgerichtshof, Jaguar Landrover, no. KZR 41/14, 26, (2016).

tanımından ayrılmış ve MAN'ın yetkili ağına katılmanın garanti ve sınırlı birkaç hizmet haricinde MAN markalı araçlara bakım ve onarım hizmeti vermeye imkân tanıyan birçok unsurdan biri olduğuna karar vermiştir. Nihayetinde MAN markalı araçlara bakım ve onarım hizmeti sunmak için MAN'ın yetkili ağına erişimin gerekli olmadığına hükmedilmiştir. *Landrover* kararında ise Mahkeme, *MAN* kararındaki yaklaşımın tüm dosyalar için her zaman doğru kabul edilemeyeceğini, yetkili ağa erişimin dosya özelinde ilgili markaya bakım ve onarım hizmeti sunmak için zorunlu olup olmadığına değerlendirilmesi gerektiğini vurgulamıştır. Örneğin lüks araçlara bakım ve onarım hizmeti verebilmek için yetkili servis olmak büyük öneme sahip olabilmektedir. (Wijckmans ve Tuyttschaever 2018, 422).

330/2010 ve 461/2010 sayılı Tüzükler mevcut durumda yürürlükte olup 330/2010 sayılı Tüzük'ün 31.05.2022 tarihinde⁹⁴, 461/2010 sayılı Tüzük'ün ise 31.05.2023 tarihinde⁹⁵ süreleri dolacaktır. Komisyonun 31.05.2021 tarihine kadar 461/2010 sayılı Tüzük'ün işleyişi hakkında bir değerlendirme raporu yayımlaması gerekmektedir⁹⁶. Hazırlanacak bu rapor öncesi Komisyon, 12.10.2020 tarihinde bir kamuoyu istişaresi başlatmıştır. İstişareye katılan teşebbüsler teknik bilgilere erişimde bağımsız teşebbüslerin yaşadığı sıkıntılar, araç içi verilere erişim ile ilgili belirsizlikler ve araç üreticilerinin bu verileri bağımsız teşebbüsler aleyhine kullanma eğilimleri, araç üreticilerinin sahip olduğu dağıtıcıların sayısındaki artış ve sektöre özgü kuralların daha kısa aralıklarla gözden geçirilmesi gibi birçok konuda sektörde oluşan sorunlara yönelik düşüncelerini dile getirmiştir⁹⁷. Ankete verilen cevaplar sektördeki güncel öncelikleri belirlemede yararlı olmakla birlikte, 2010 yılında yapılan düzenlemelerin ne denli başarılı olduğu Komisyonun yayımlayacağı nihai raporu sonucunda belli olacaktır.

2.2. AB REKABET HUKUKUNDAKİ MOTORLU TAŞITLAR SEKTÖRÜNE YÖNELİK DÜZENLEMELERİN GENEL DEĞERLENDİRMESİ

AB'demotorlu taşıtlar sektörünün diğer sektörlerden farklı değerlendirilmesine yönelik uygulamaların süresi elli yıla yaklaşmıştır. 1974 yılındaki BMW kararı

⁹⁴ 3330/2010, m.10.

⁹⁵ 461/2010, m.8.

⁹⁶ 461/2010, m.7.

⁹⁷ Factual Summary of the Contributions Received in the Context of the Public Consultation on the Evaluation of the Motor Vehicles Block Exemption Regulation (EU), No 461/2010.

ile başlayan srec, daha sonra sektöre özel çıkarılan dört tüzük ile devam etmiştir. 1985 yılında sektöre yönelik olarak çıkarılan ilk Tüzük sağlayıcıların lehine birçok düzenleme içerirken yetkili ağda yer almak isteyen teşebbüsler ise çok sayıda yükümlülükle karşı karşıya kalmıştır. 1995 yılında sektörün ikinci düzenlemesiyle birlikte yetkili teşebbüslere ve bağımsız teşebbüslere yeni haklar tanıninsa da sağlayıcıların güçlü konumu srmştir. 2002 yılına gelindiğinde sektördeki rekabet koşullarından memnun olmayan Komisyon tarafından köklü bir politika değişikliğine gidilmiş ve 1400/2002 sayılı Tüzük ile sağlayıcıların dağıtım sistemleri üzerindeki kontrollerini azaltacak yeni hükümler getirilmiştir. Sektörü düzenleyen yeni kuralların ayrıntılı yapısı, rekabet hukukundan ziyade taraflar arasındaki ticari ilişkilere fazla müdahale ettiği için eleştirilmiş, yarattığı hukuki belirsizliklerle de Komisyonun iş yükünü artırmıştır. 2010 yılında 25 yıllık düzenlemelerinden istediği sonucu alamayan Komisyon, artan küresel rekabetin etkisiyle zayıflayan rekabet karşıtı endişelerinin sonucunda motorlu taşıtların satışını aynı yıl yenilediği genel dikey grup muafiyeti düzenlemesi kapsamına almıştır. Satış sonrası pazarlar içinse temkinli yaklaşımını sürdürmüş ve ayrı bir düzenleme çıkarmayı uygun grmştir.

2023 yılında mevcut motorlu taşıtlar sektörü düzenlemelerinin yürürlük tarihi dolmaktadır. Komisyonun elli yıllık uygulamalarına bakıldığında çok başarılı olduğunu söylemek iyimser bir yaklaşım olacaktır. Bununla birlikte srec içinde artan küresel rekabet gibi dış faktörler ve Komisyonun hatalarından ders alarak çıkardığı düzenlemeler sayesinde önceki sorunların büyük çoğunluğu zlmştir. Ancak bağımsız teşebbüslerin teknik bilgiye erişimi noktasında yaşanan sıkıntıların devam ettiği bilinmektedir⁹⁸. Satış sonrası pazarlarda uygulanan niteliksel seçici dağıtım sistemlerinin, sağlayıcıların ağa kabul kriterlerini yüksek belirlemesi sebebiyle niceliksel seçici dağıtıma dönüştüğü, kriterlerin hizmetin niteliği gereği olup olmadığının belirlenmesi noktasında Komisyonun aıklamalarına ihtiyaç duyulduğu anlařılmaktadır⁹⁹. Sektöre zg düzenlemelerin tketiciden yararlı olduğu, bu nedenle Tüzüklerin ve Kılavuzların devam etmesi hatta sektörün geleceğine yönelik düzenlemeleri içermesi gerektiği dile

⁹⁸ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2008-EU-automotive-sector-exemption-from-antitrust-rules-review-/F271939_en, Erişim Tarihi: 06.04.2021.

⁹⁹ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2008-EU-automotive-sector-exemption-from-antitrust-rules-review-/F274077_en, Erişim Tarihi: 06.04.2021.

getirilmektedir¹⁰⁰. Sektördeki hızlı dönüşüm göz önüne alındığında, gelecekte yeni sorunların ortaya çıkması muhtemel görünmektedir. Artan dijitalleşmeye bağlı olarak araç içi verilerin sektördeki rekabete etkisinin arttığı ve bu nedenle yapılacak düzenlemelerde sektörde ortaya çıkan trendlerin dikkate alınmasına yönelik beklentiler ortaya çıkmaktadır¹⁰¹. Bu nedenle Komisyonun 2023 yılında vereceği karar sektörün geleceği açısından da belirleyici olacaktır.

¹⁰⁰ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2008-EU-automotive-sector-exemption-from-antitrust-rules-review-/F273476_en, Erişim Tarihi: 06.04.2021.

¹⁰¹ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2008-EU-automotive-sector-exemption-from-antitrust-rules-review-/F270291_en, Erişim Tarihi 07.04.2021.

BÖLÜM 3

TÜRK REKABET HUKUKUNDA MOTORLU TAŞITLAR SEKTÖRÜNÜN DEĞERLENDİRİLMESİ

Gümrük Birliği Anlaşması'nın 39. maddesi uyarınca rekabet kurallarıyla ilgili mevzuatımızın Avrupa Topluluğu rekabet mevzuatı ile uyumlu hâle getirilmesi gerekmektedir (Ateş 2009, 65). Bu doğrultuda ölkemizdeki rekabet hukuku düzenlemelerinde motorlu taşıtlar sektörü AB'ye paralel şekilde diğer sektörlerden ayrı değerlendirilmektedir. Bu bölümde motorlu taşıtlar sektörüne yönelik çıkarılan tebliğlere değinilecek ve hâlihazırda yürürlükte bulunan 2017/3 sayılı Tebliğ hükümleri detaylı şekilde ele alınacaktır.

3.1. TÜRK REKABET HUKUKUNDAKİ DÜZENLEMELER

3.1.1. 1998/3 Sayılı Tebliğ

Motorlu taşıtlar sektörüne yönelik ilk grup muafiyeti düzenlemesi olan 1998/3 sayılı Teblię¹⁰² 01.04.1998 tarihli ve 23304 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Tebliğ'in hazırlanmasında AB'de o tarihte yürürlükte bulunan 1475/95 sayılı Tüzük mehz alınmıştır (Esen 2011, 321). 1475/95 sayılı Tüzük'ün düzenlemeleri bir önceki bölümde ele alındığı için tekrara düşmemek adına 1998/3 sayılı Tebliğ'in hükümleri burada ayrıca irdelenmemiştir.

3.1.2. 2005/4 Sayılı Teblię¹⁰³

AB'de 2002 yılında 1400/2002 sayılı Tüzük'ün kabul edilmesiyle birlikte ölkemizde 1998/3 sayılı Tebliğ'in sektördeki etkilerinin değerlendirilmesi

¹⁰² 1998/3 sayılı Motorlu Taşıtlar Dağıtım ve Servis Anlaşmalarına İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği.

¹⁰³ 2005/4 sayılı Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalar ve Uyumlu Eylemlere İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği.

gerekliliği ortaya çıkmıştır (Ay 2017, 207). Yapılan değerlendirmeler sonucunda 1998/3 sayılı Tebliğ'in rekabetçi bir piyasa hedefine ulaşmada başarılı olamadığı tespit edilmiştir¹⁰⁴. Bu sonuçlar doğrultusunda, AB'deki 1400/2002 sayılı Tüzük esas alınarak hazırlanan 2005/4 sayılı Tebliğ 01.01.2006 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 10 yılı aşkın süre yürürlükte kalarak motorlu taşıtlar sektörüne yön veren Tebliğ'in bazı hükümleri Türkiye'deki ticari koşullara uymadığı iddiasıyla eleştirilere konu olmuştur¹⁰⁵. Tebliğ'in hükümleri 1400/2002 sayılı Tüzük ile benzer olduğundan söz konusu hükümler burada yeniden ele alınmamıştır. 2017/3 sayılı Tebliğ hükümleri incelenirken gerekli görülen yerlerde 2005/4 sayılı Tebliğ hükümleri değerlendirilecektir.

3.1.3. 2017/3 Sayılı Tebliğ

3.1.3.1. 2017/3 Sayılı Tebliğ'e Giden Süreç

Türkiye'de 2005/4 sayılı Tebliğ'in yarattığı etkinin ölçülebilmesi ve değişen sektör şartlarına uygunluğunun değerlendirilebilmesi amacıyla 26.05.2011 tarihinde Rekabet Kurulu (Kurul) tarafından sektör araştırması başlatılmıştır. Üç yıla yakın süren çalışmalar neticesinde hazırlanan Sektör Raporu 07.05.2014 tarihinde yayımlanmıştır. Sektör Raporu sonucunda elde edilen sonuçlara aşağıda yer verilmektedir:

¹⁰⁴ Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Grup Muafiyeti Tebliğini Açıklayıcı Kılavuz (Kılavuz), para. 2.

¹⁰⁵ Eleştiriler için bkz. Şengören (2012, 82); Taşdemir (2008, 160-161).

Tablo-4: Sektör Raporu Sonucunda Ulaşılan Tespitler

Satış Pazarı	Bakım ve Onarım Pazarı	Yedek Parça Pazarı
- Pazar büyüme eğilimindedir. - Yeni araç satışları içinde ithal araçlar önemli bir pay oluşturmaktadır. - Araç parkımızın yaşı yüksektir. 2005/4 sayılı Tebliğ sonrası sektörde yoğunlaşma azalmıştır. - Satış pazarındaki kâr marjı satış sonrası hizmetlere oranla daha düşüktür. - Binek ve hafif ticari pazarlarında dağıtıcıların %60'a yakını 3S tipindedir. - Çok markalı dağıtıcıların sayısı artış göstermiştir. - Ek satış veya servis yeri açan teşebbüs sayısı önemli düzeydedir.	- Sadece servis hizmeti sunan teşebbüs sayısı artmıştır. - Yetkili servislerin ortalama cirosu bağımsız servislerinki arasındaki fark yükselmiştir. - Bağımsız servislerin kâr marjları gerileyerek yetkili servislerin altına inmiştir. - Genellikle 3 yaş altı araçlarda yetkili servisler, 5 yaş üstü araçlarda bağımsız servisler tercih edilmiştir. - Garanti süresi içindeki araçlarda periyodik bakımlar için çoğunlukla yetkili servisler tercih edilmektedir. - Bağımsız servislere göre uzatılmış garanti uygulamaları yetkili servisler lehine, eş değer parça kullanımı aleyhinedir. - İşçilik ücretleri enflasyonun üzerinde artmıştır. - Sağlayıcılar ve bağımsız servisler arasında teknik bilginin içeriği ve sağlama usullerine yönelik anlaşmazlık yaşanmaktadır. - Sigorta şirketleri ile bağımsız servisler arasındaki ilişkinin pazara etkisi artmaktadır.	2008 yılı haricinde sektör büyüme eğilimindedir. - Yedek parça fiyatlarında reel bir artış olmamıştır. - Yedek parça üreticilerinin en büyük alıcısı araç sağlayıcıları olmuştur. 2005/4 sayılı Tebliğ sonrası dönemde yedek parça üreticilerinin ürettikleri parçalara logolarını koyma eğilimi düşmüştür. - Sağlayıcılara ait yedek parçaların çok büyük bir kısmı yetkili dağıtım ağı ile pazara sunulmaktadır. - Bağımsız servislerin tedarik kaynakları içinde sigorta şirketlerinin önemi artmaktadır. - Eş değer yedek parça kullanımı bağımsız servislerde daha fazladır. - Eş değer parça kullanımı düşük seviyede kalmıştır.

Kaynak: Sektör Raporu s. 5-9.

Yukarıda yer verilen sonuçlara göre 2005/4 sayılı Tebliğ ile getirilen çok markalılık, ek satış ve servis yeri açma serbestisi gibi düzenlemelerin sektörde karşılık bulduğu anlaşılmaktadır. Öte yandan yedek parçaların üzerine parça üreticilerinin logo koyma özgürlüğüne ve 3S zorunluluğunun kaldırılmasına yönelik hükümlerden beklenen sonuçların alınamadığı ve eş değer yedek parça kullanımının yaygınlaşmasında istenilen seviyeye ulaşılamadığı görülmektedir.

Sektör Raporu'nun sonuç kısmında; genel olarak motorlu taşıt satış pazarının rekabetçi bir görünüm çizmekle birlikte alt kırılımlara bakıldığında binek araç

pazarının hafif ve ağır ticari araç pazarlarından daha az yoğunlaşmış olduğu, sağlayıcılar tarafından çoğunlukla niceliksel seçici dağıtım ve münhasır dağıtım sistemlerinin tercih edildiği, satış pazarındaki kârlılığın satış sonrası hizmetlere kıyasla düşük kaldığı ortaya konmuştur. Satış sonrasına yönelik yapılan saptamalarda ise markaya özgü pazar tanımını sebebiyle %30'luk pazar payı eşliğini aşan sağlayıcıların grup muafiyetinden yararlanabilmek için niteliksel seçici dağıtım sistemini benimsediği, teknik bilgi konusunda sektörde var olan bilgi asimetrisinin binek ve hafif ticari pazarlarında öne çıktığı, bağımsız servislerin cirolarının yetkili servislere göre daha düşük kaldığı, garanti sürelerinin yetkili ve bağımsız servisler arasındaki rekabeti etkileyen en önemli etkenlerden biri olduğu, garanti süresi içinde eş değer parça kullanımının garantiyi sona erdireceğine yönelik tüketiciler arasındaki yanlış algının eş değer parça kullanımını sınırlandırdığı belirtilmiştir. Yedek parça pazarı özelinde ise, yedek parça üreticilerinin pazara doğrudan yaptığı satışların artırılmasında başarılı olunamadığı, eş değer yedek parça konusunda ise parçaların eş değer olduğunu belgeleyecek bir kuruluşun bulunmaması nedeniyle 2005/4 sayılı Tebliğ ile getirilen tanımların işlevsellik kazanmadığı görülmüştür. Yapılan değerlendirmelerin en nihayetinde satış pazarının rekabetçi bir yapı göstermekle birlikte bunun Tebliğ'den ziyade sektörün kendi dinamiklerinden kaynaklandığı, satış sonrası hizmetler açısından ise 2005/4 sayılı Tebliğ hükümlerinin pazardaki rekabetçi endişeleri ortadan kaldırmada başarılı olamadığı ifade edilmiştir.

Sektör Raporu'ndaki tespitler doğrultusunda, yeni bir düzenlemeye ihtiyaç duyulduğuna karar veren Kurul yeni tebliğ çalışmalarını 2017 yılında tamamlamış ve 2017/3 sayılı Tebliğ 24.02.2017 tarihinde yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Motorlu taşıtlar sektörüne yönelik ülkemizdeki üçüncü grup muafiyeti düzenlemesi olan Tebliğ, bazı farklılıklar getirmekle birlikte 2005/4 sayılı Tebliğ'in sistematüğını korumuştur¹⁰⁶. Öte yandan yeni Tebliğ ile satış pazarına ilişkin düzenlemeler esnetilerek genel dikey düzenleme ile olan benzerlikler artırılmıştır. Çok markalılık hükümleri kaldırılmış, sağlayıcılara rekabet etmeme yükümlülüğü getirebilme hakkı tanınmıştır. Bu değişiklikler neticesinde satış pazarında sağlayıcıların dağıtım ağları üzerindeki kontrolü artmıştır. Satış sonrası pazarlarda ise rekabet karşıtı endişelerin devam etmesi sebebiyle eski Tebliğ'in

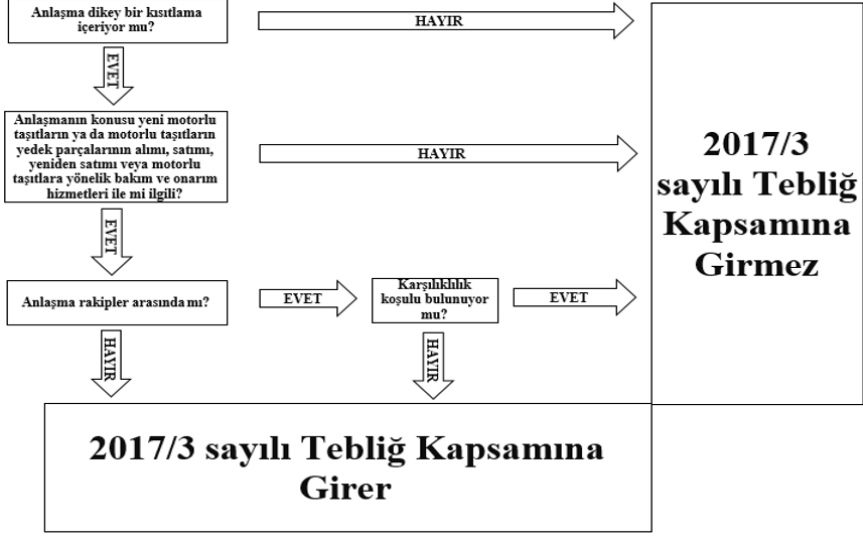
¹⁰⁶ Kılavuz, para. 4.

çoğu hükmü korunmuştur. Satış sonrası pazarlar için çok markalılık devam ettirilirken, önceki Tebliğ'e benzer şekilde rekabet etmeme yükümlülükleri de grup muafiyeti dışında tutulmuştur. Yedek parçaların sağlayıcı dışındaki kanallardan temini, parça üreticilerinin ürünlerinin üzerine marka ve logolarını koyma hakkı, ek tesis yeri açabilme serbestisi, satış ve sonrası hizmetlerin ayrı sunulabilmesi gibi hükümler korunmuştur. Bunlara ek olarak eş değer kalitede yedek parça tanımı önceki Tebliğ zamanında yaşanan sorunların tekrarlanmaması için güncellenmiştir. Bağımsız teşebbüslerin teknik bilgi ve ekipmana erişimine yönelik hükümler ise, başka yasal düzenlemeler ile güvence altına alındığından 2017/3 sayılı Tebliğ'de yer almamıştır. Satış ve satış sonrası ayrımı olmaksızın sözleşme ve feshi ihbar süreleri haricindeki 2005/4 sayılı Tebliğ'de bulunan bütün sözleşmesel düzenlemeler kaldırılmıştır.

Bu bölümde 2017/3 sayılı Tebliğ ile getirilen düzenlemelere yer verilecek, 2005/4 sayılı Tebliğ ve AB'deki mehzaz tüzükler ile benzerliklerine ve farklılıklarına değinilecektir.

3.1.3.2. 2017/3 Sayılı Tebliğ'in Kapsamı

Bir anlaşmanın 2017/3 sayılı Tebliğ kapsamına girebilmesi için dikey bir kısıtlama içermesi; konusunun yeni motorlu taşıtların veya motorlu taşıtların yedek parçalarının alımı, satımı ya da yeniden satımı ile motorlu taşıtlara yönelik bakım ve onarım hizmetlerinin sunulması hakkında olması ve rakipler arasında yapılması gerekmektedir. Öte yandan rakipler arasındaki dikey anlaşmalar karşılıklılık koşulu içermiyorsa Tebliğ'den yararlanabilmektedir. Şekil-5'te bir anlaşmanın 2017/3 sayılı Tebliğ kapsamına girip girmediğinin değerlendirmesinde izlenecek sistematığe yer verilmektedir.

Şekil-6: 2017/3 sayılı Tebliğ Kapsamına Giren Anlaşmalar

Yukarıda yer verilen şekildeki yöntem sonucunda bir anlaşmanın Tebliğ kapsamına girmesi o anlaşmanın grup muafiyetinden otomatik olarak yararlandığı anlamına gelmemektedir. Bu sistematik yalnızca bir anlaşmanın 2017/3 sayılı Tebliğ hükümlerine göre değerlendirilmeye hak kazanıp kazanmadığını göstermektedir.

2017/3 sayılı Tebliğ’in kapsamına giren anlaşmalar, Tebliğ’in 4. maddesinde yer verilen tanım uyarınca belirlenmektedir¹⁰⁷. Bahse konu tanım uyarınca motosikletler, tarımsal makineler ve iş makineleri genel dikey düzenleme kapsamında değerlendirilmektedir¹⁰⁸.

Tebliğ’de yer verilen motorlu taşıtlar tanımı sade ve anlaşılır olmakla birlikte bazen farklı yorumlar ortaya çıkabilmektedir. Alkan (2018, s.3)’a göre elektrikli araçlar hangi cinsten olursa olsun Tebliğ kapsamına girmemektedir. Ancak yapılan yorum Tebliğ’deki yerine Sektör Raporu’ndaki tanıma dayandığı için bu görüşün hatalı olduğu değerlendirilmektedir. Sektör Raporu’ndaki motorlu taşıt tanımında “bir yanmalı veya patlamalı motorla tahrik edilen” ifadesi yer aldığından bu

¹⁰⁷ 2017/3, m.4(1)(g).

¹⁰⁸ Bkz. 10-01/9-7 sayılı, 14-18/335-145 sayılı kararlar.

tanıma elektrikli araçlar girmemektedir. Öte yandan 2017/3 sayılı Tebliğ'deki tanımda bulunan “kendinden tahrikli” ifadesi kendi kendine hareket edebilen anlamında olup motorun içten yanmalı, patlamalı veya elektrikli olmasıyla ilgili değildir. Sonuç olarak Tebliğ’de yer alan tanımın sektörün geleceğine yön verecek elektrikli araçları da kapsamı bakımından yeterli olduğu değerlendirilmektedir.

2017/3 sayılı Tebliğ’in kapsamını etkileyen tanımlardan bir diğeri yedek parça tanımıdır. Motorlu taşıt tanımında olduğu gibi, ilgili tanıma uymayan parçaları konu alan sözleşmeler 2017/3 sayılı Tebliğ kapsamında değerlendirilemeyecektir¹⁰⁹. Kılavuz’da, radyo, CD çalar, yön bulma sistemi veya bagaj rafı gibi aksesuarların yedek parça sayılmadığı açıkça belirtilmiştir. Kılavuz’da belirtilmese de lastiklerin Tebliğ kapsamında olduğu, LPG dönüşüm kitlerinin ise yedek parça sayılmadığı Kurul kararlarında ortaya konmuştur¹¹⁰.

3.1.3.3. 2017/3 Sayılı Tebliğ’in Genel Koşulları

3.1.3.3.1. Pazar Payı Eşikleri

2017/3 sayılı Tebliğ, eski Tebliğ’in ekonomik temelli yaklaşımını koruyarak pazar payı eşiği sistemini devam ettirmiştir. Ancak eski Tebliğ’in birden fazla pazar payı eşiği uygulaması terk edilmiş ve anlaşmaların grup muafiyetinden yararlanabilmesi için tek bir eşik öngörülmüştür. 2005/4 sayılı Tebliğ’in getirdiği pazar payı eşikleri 1400/2002 sayılı Tüzük ile birebir aynı olup sağlayıcının pazar payının münhasır dağıtım sisteminin uygulanabilmesi için %30’u, niceliksel seçici dağıtım sisteminin seçilebilmesi için satış pazarında %40’ı ve satış sonrası pazarlarda ise %30’u aşmaması gerekmektedir. Niteliksel seçici dağıtım sisteminin uygulanabilmesi için herhangi bir pazar payı üst sınırı öngörülmemiştir¹¹¹. 2017/3 sayılı Tebliğ’de dağıtım ağlarını niteliksel seçici dağıtım sistemine göre tasarlayan teşebbüsler açısından eski Tebliğ’deki yaklaşım korunarak bir eşik getirilmemiş ancak satış veya satış sonrası ayrımı yapılmaksızın diğer tüm dağıtım sistemleri için %30’luk tek bir pazar payı eşiği belirlenmiştir¹¹². Yeni Tebliğ ile belirlenen bu

¹⁰⁹ Boyalar ve yağlar, ancak bunların motorlu taşıtlar üzerinde kullanılacağı açık ise Tebliğ kapsamında değerlendirilmektedir. Bkz. 17-22/344-154 sayılı, 13-21/282-133 sayılı, 15-06/70-28 sayılı, 10-27/405-151 sayılı, 07-78/973-373 sayılı kararlar.

¹¹⁰ Bkz. 20-35/455-202 sayılı, 17-38/613-268 sayılı, 18-15/283-141 sayılı kararlar.

¹¹¹ 2005/4, m.4(1).

¹¹² 2017/3, m.5(1) ve m.5(2).

eşik 2002/2 sayılı Tebliğ'de¹¹³ %40 iken AB düzenlemelerinde de %30 şeklinde uygulanmaktadır¹¹⁴. Bunun yanı sıra 330/2010 sayılı Tüzük'te anlaşmaların grup muafiyetinden yararlanabilmesi için belirlenen eşik sistemi hem sağlayıcı hem de alıcı için öngörülürken 2017/3 sayılı Tebliğ'de eşikler sadece sağlayıcının pazar payı için belirlenmiştir¹¹⁵.

AB'deki düzenlemeler ile aramızdaki bir başka farklılık, 2017/3 sayılı Tebliğ'de niteliksel seçici dağıtım sistemine uygun anlaşmaların pazar payına bakılmaksızın grup muafiyetinden yararlanmasına karşın 330/2010 sayılı Tüzük'ün %30 pazar payının aşılması hâlinde bu anlaşmaları grup muafiyeti kapsamında görmemesidir. Bu farklılık sonucunda niteliksel seçici dağıtım sistemi benimsenen ve %30 pazar payı eşiğini aşan anlaşmalar AB'de bireysel muafiyet değerlendirmesine konu olurken Türkiye'de 2017/3 sayılı Tebliğ'in diğer hükümlerini taşımaları hâlinde grup muafiyetinden yararlanabilmektedir. Bununla birlikte düzenlemeler arasındaki bu farklılık uygulamada sonuç doğurmamaktadır. Komisyon 461/2010 Kılavuzu'nda niteliksel seçici dağıtımın, rekabeti bozucu etkilerinin sınırlı olması nedeniyle Avrupa Birliği'nin İşleyişine Dair Antlaşma'nın (ABİDA) 101(1). maddesi dışında kaldığını ifade etmiştir¹¹⁶. Bunun sonucunda niteliksel seçici dağıtım sistemini uygulayan teşebbüslerin AB'de %30 pazar payını geçeler bile bireysel muafiyet başvurusu yapmalarına gerek kalmamaktadır (Ay 2017, 180). Öte yandan niteliksel seçici dağıtım sistemi altında rekabet karşıtı etkilerin doğmaması için ürünün niteliği gereği seçici dağıtımın gerekli olması, belirlenen kriterlerin ayırmacı uygulanmaması ve kriterlerin yeterli olandan fazla olmaması gerekmektedir¹¹⁷.

2017/3 sayılı Tebliğ ile motorlu taşıtların satışı pazarında niceliksel seçici dağıtım sisteminin uygulanabilmesi için eski Tebliğ'deki %40'lık pazar payı eşiğinin %30'a indirilmesi Tebliğ hükümlerinden yararlanabilecek anlaşma sayısını azaltabilecektir. Diğer taraftan motorlu taşıtların satışı pazarında ülkemizde hiçbir

¹¹³ 2003/3 ve 2007/2 sayılı Rekabet Kurulu Tebliğleri ile Değişik, Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği

¹¹⁴ 330/2010, m.3(1).

¹¹⁵ İstisnai olarak tek alıcıya sağlama yükümlülüğü içeren anlaşmalar bakımından yalnızca alıcının pazar payı dikkate alınmaktadır. (2017/3 m.5(3)).

¹¹⁶ 461/2010 Kılavuz, para. 43.

¹¹⁷ 330/2010 Kılavuz, para. 175.

teşebbüsün %30'dan fazla pazar payına sahip olmaması uygulamada bir değişiklik meydana getirmemektedir.

2005/4 sayılı Tebliğ'e kıyasla yeni Tebliğ'in uygulama alanını daraltan bir diğer husus ise 2021/3 sayılı Teblię¹¹⁸ ile açık ve ağır ihlal sayılanlar haricinde piyasada rekabeti kayda değer ölçüde kısıtlamayan anlaşma, uyumlu eylem ve teşebbüs birliği karar ve eylemlerinin soruşturma konusu yapılmayabileceğine yönelik düzenlemedir. 2021 yılında yürürlüğe giren 2021/3 sayılı Tebliğ uyarınca rakip olmayan teşebbüsler arasında yapılan anlaşmalarda, anlaşma taraflarının pazar paylarının ilgili pazarlarda %15'i aşmaması hâlinde piyasada rekabetin kayda değer ölçüde sınırlanmadığı kabul edilmektedir¹¹⁹. Benzer bir düzenlemenin AB mevzuatında yer almasına karşın 2005/4 sayılı Tebliğ'in yürürlükte olduğu dönemde ölkemizde uygulanmaması o dönemde bazı farklılıklara yol açmıřtır¹²⁰. 2021/3 sayılı Tebliğ vasıtasıyla AB düzenlemeleri ile ölkemizdeki düzenlemeler uyumlaştırılmış, bunun sonucunda ise 2017/3 sayılı Tebliğ hükümlerinden etkilenen anlaşma ve eylemler azalmıştır.

Sözleşmelerin 2017/3 sayılı Tebliğ'den yararlanıp yararlanamayacağının tespitinde pazar paylarının hangi veriler üzerinden hesaplanacağı önem taşımaktadır. 2017/3 sayılı Tebliğ uyarınca motorlu taşıtların satışı pazarında pazar payının satış adedi üzerinden, satış sonrası pazarlarda ise satış değeri üzerinden hesaplanması gerekmektedir¹²¹. Böylece pazar paylarının hesaplanmasında kullanılacak veriler bakımından yeni Tebliğ ile herhangi bir değişiklik getirilmeyip 2005/4 sayılı Tebliğ'in yaklaşımı sürdürölmüřtür¹²². Diğer taraftan AB'de motorlu taşıtların genel dikey düzenlemeye bağlanmasıyla motorlu taşıtların satışı pazarında pazar payı hesaplamaları değer üzerinden yapılmaya başlanmıřtır¹²³. Bununla birlikte 2017/3 sayılı Tebliğ ile satış pazarında pazar payı hesaplamalarında adet verilerine öncelik tanınması sektördeki dinamikler ile daha uyumlu olmuřtur¹²⁴

¹¹⁸ Rekabeti Kayda Değer Ölçüde Kısıtlamayan Anlaşma, Uyumlu Eylem ve Teşebbüs Birliği Karar ve Eylemlerine İlişkin Tebliğ.

¹¹⁹ AB'de normalde dikey anlaşmalar için %15 olan *de minimis* eşiği sektörde %5'e düşürölmüştür. 2021/3 sayılı Tebliğ'in uyarınca Kurulun da böyle bir yetkisi bulunmakla birlikte mevcut durumda sektör açısından böyle bir karar alınmamıştır.

¹²⁰ Bkz. 07-30/297-113 sayılı karar ve IP/04/585, (2004).

¹²¹ 2017/3, m.9(1).

¹²² 2005/4, m.8(1).

¹²³ 330/2010, m.7(a).

¹²⁴ Kılavuz, para. 57.

Motorlu taşıt satış pazarında marka bazlı bir pazar tanımı uygulanmazken¹²⁵ satış sonrası pazarlara bakıldığında ise marka özelinde pazar tanımı yapılması gerektiği kabul edilmektedir¹²⁶. Bu yaklaşımın sonucunda satış sonrası pazarlarda sağlayıcının dağıtım ağının marka özelinde tanımlanan pazarda %30'un üzerinde paya sahip olduğu varsayılmaktadır¹²⁷. Öte yandan bu varsayım çoğunlukla geçerli olmakla birlikte, sağlayıcının satış sonrası pazarlarda %30'luk pazar payı eşliğini aşmadığını ispat ettiği istisnai hâller görülebilmektedir¹²⁸.

Sağlayıcılar tarafından kurulan yetkili ağların pazar payına ilişkin hesaplamalar marka özelinde yapılırken gittikçe yaygınlaşan ve tanım olarak önceki Tebliğ'de mevcut değilken 2017/3 sayılı Tebliğ'de kendine yer bulan bakım onarım zincirlerindeki ağ kurucularının pazar payının hesaplanmasında marka bazlı pazar tanımı kullanılmamaktadır. Yeni Tebliğ ile ilk defa düzenlenen ağ kurucusu, bakım ve onarım hizmeti sunan bağımsız teşebbüsleri bir franchise sözleşmesi çerçevesinde zincir servis olarak bir ağı dâhil eden teşebbüsü ifade etmektedir. Söz konusu teşebbüsler tarafından kurulan ağda hizmet veren zincir servislerin marka özelinde hizmet sunmayıp her markaya hizmet vermesinden dolayı ilgili ürün pazarının “motorlu taşıtların satış sonrası bakım ve onarım hizmetleri” şeklinde belirlenmesi uygun görülmüştür¹²⁹. Öte yandan söz konusu pazar tanımı 2017/3 sayılı Tebliğ ile getirilen bir yenilik olmayıp eski Tebliğ dönemindeki Kurul kararlarındaki yaklaşımı temsil etmektedir¹³⁰.

3.1.3.3.2. Sözleşme ve Feshi İhbar Sürelerine İlişkin Koşullar

2017/3 sayılı Tebliğ uyarınca, Tebliğ hükümlerinden faydalanmak isteyen teşebbüsler yapacakları sözleşmeleri en az beş yıllık yapmak ve yenilememe durumunda bu isteğini en az altı ay önceden karşı tarafa bildirmeyi kabul etmek durumundadır¹³¹. Belirsiz süreli sözleşme yapılmak istendiğinde ise feshi ihbar süresinin en az iki yıl olarak belirlenmesi gerekmektedir. Bu süre, sağlayıcının

¹²⁵ Kılavuz, para. 56.

¹²⁶ Kılavuz, para. 59. Örnek kararlar için bkz. 20-12/143-79 sayılı, 18-41/658-322 sayılı kararlar.

¹²⁷ Sektör Raporu, s.51.

¹²⁸ Bkz. 13-48/671-287 sayılı, 10-33/512-186 sayılı, 11-45/1065-367 sayılı kararlar.

¹²⁹ Kılavuz, para. 67.

¹³⁰ Bkz. 14-16/295-126 sayılı, 07-61/716-248 sayılı, 19-40/656-281 sayılı kararlar.

¹³¹ 2017/3, m.5(4)(a).

tazminat 6demek zorunda olduğu veya dağıtım ağının 6nemli bir kısmını yeniden yapılandırması gerektiği hâllerde bir yıla kadar indirilebilmektedir¹³².

Yeni Tebliğ'in s6relere ilişkin h6k6mleri incelendiğinde, 2005/4 sayılı Tebliğ'deki h6k6mlerin birebir korunduğu anlaşılmaktadır. AB'de ise rekabet 6zerine olumlu etkisi olmadığı değerlendirilen ve rekabetten ziyade daha 6ok ticari ilişki kapsamında olan s6zleşme ve fesih s6releri hakkındaki h6k6mlere yeni d6zenlemelerde yer verilmemiştir. Aslında AB'deki d6zenlemelere benzer bi6imde Tebliğ taslağında s6relere ilişkin bir h6k6m 6ng6rmeyen Kurul aldığı geri d6n6şler neticesinde s6relere ilişkin d6zenlemelerin devam ettirilmesini uygun g6rm6řt6r¹³³.

2017/3 sayılı Tebliğ'de s6relere ilişkin h6k6mlere, g66l6 sağlayıcılar karşısındaki g66řs6z yetkili dağıtıcıları korumak i6in yer verildiği d6ř6n6lmekle birlikte eski Tebliğ'in y6r6rl6kte kaldığı s6re boyunca bu h6k6mlere uymayan teşebb6slere karşı bir yaptırım uygulanamamış olması bu h6k6mlerin işlevselliğini sorgulatmaktadır. S6relere uymak grup muafiyetinden yararlanmak i6in bir 6n koşul olsa da, bu s6relerin anlaşmalarda bulunmaması tek başına bir rekabet ihlali oluşturmamaktadır (şeng6ren 2012, 55). İlaveten s6zleşmelerde Tebliğ'de belirlenen asgari s6relerden daha kısa s6reler 6ng6r6lmesi hâlinde bu s6zleşmelerin bireysel muafiyet alma ihtimalleri hayli y6ksektir. 6rneğin *Bosch*¹³⁴ kararında Kurul, s6zleşmelerde 6ng6r6len bir yıllık s6zleşme ve bir aylık feshi ihbar s6relerinin Tebliğ ile uyumlu olmadığını, diğer taraftan s6relerin kısa olmasının uzun feshi ihbar s6relerine kıyasla fesih ihbarından sonra hizmet kalitesinde yaşanabilecek d6ř6şleri sınırlayacağını ve ağ kurucusu teşebb6slerin de yetkili servislerini elinde tutmak i6in sistem 6yelerine sunacağı hizmetleri artıracadığını ifade ederek s6zleşmelere bireysel muafiyet tanımıştır. Yakın tarihli bu karardan da g6r6leceği 6zere, s6zleşme ve fesih s6relerinin uzun tutulması rekabet 6zerinde olumsuz etkilere yol a6abilecektir. 6zellikle belirsiz s6reli s6zleşmeler a6ısından fesih ihbarından sonra anlaşmaların iki yıl daha devam ettirilmesinin hizmet kalitesi 6zerinde olumsuz etkiler doğurması muhtemeldir.

¹³² 2017/3, m.5(4)(b).

¹³³ <https://www.rekabet.gov.tr/tr/Guncel/motorlu-tasitlar-sektorundeki-dikey-anla-a2daec361fb74c4092962356650c47cc>, Erişim Tarihi: 15.03.2021.

¹³⁴ 19-40/656-281 sayılı karar.

3.1.3.3.2.1. Feshin Gerekçeli Olma Zorunluğunun Kaldırılması

2005/4 sayılı Tebliğ’de sözleşme ve fesih sürelerine ilişkin hükümlerin yanı sıra sağlayıcının feshi detaylı ve objektif gerekçeleri içerecek şekilde yazılı yapması yükümlülüğüne yer verilmiştir¹³⁵. Bu düzenlemenin temel amacı rekabeti artırıcı davranışlarda bulunan dağıtıcıları anlaşmalarının sona erdirilmesi tehdidinden korumak ve böylece piyasanın rekabetçi yapıya ulaşmasını sağlamaktır¹³⁶. İlâveten belirsiz süreli sözleşmeler açısından gerekçeli fesih uygulamasının anlaşmaların fiilen iki yıllık olmasını engelleyeceği düşünülmüştür¹³⁷. Diğer yandan tıpkı sözleşme ve fesih sürelerinde olduğu gibi feshin gerekçeli olmaması durumunda anlaşmalar 2005/4 sayılı Tebliğ hükümlerinden yararlanamamakla birlikte bu durum tek başına bir rekabet ihlali oluşturmamaktadır¹³⁸. Bunun doğal bir sonucu olarak fesihle ilgili düzenlemelere uyulmaması neticesinde açılmış bir soruşturma olmadığı bilinmektedir (Şengören 2012, 56). 2017/3 sayılı Tebliğ ile grup muafiyetinden yararlanabilmek için feshin gerekçeli olması şartı kaldırılmış, böylece rekabet ihlaline yol açmadığı için bir yaptırım uygulanmamasına rağmen Kurulun iş yükünü artıran bu duruma son verilmiştir.

3.1.3.3.2.2. Hakeme Gitme Şartının Kaldırılması

2005/4 sayılı Tebliğ’de grup muafiyetinden yararlanabilmek için taraflar arasında ortaya çıkacak anlaşmazlıkların çözümü amacıyla sözleşmelerde hakeme gitme hakkına yer verilmesi şartı öngörülmüştür¹³⁹. Bahse konu hüküm uyarınca, uzmana veya hakeme gitme hakkının tarafların mahkemeye başvurma haklarını da kısıtlamaması gerekmektedir. Ancak eski Tebliğ’de yer alan bu hükümler 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu’nun (HMK) 413. maddesi ile çelişmektedir¹⁴⁰. HMK’da yer alan ilgili hüküm uyarınca tahkime başvurulması hâlinde, anlaşmanın diğer tarafı mahkemeye gitme hakkını kaybetmektedir (Alkan 2018, 86). Bu hukuki çelişkilerin yanı sıra eski Tebliğ uyarınca hakeme gitme şartının sözleşmelerde yer alması zorunluluğu, hakem ücretlerinin ve tahkim

¹³⁵ 2005/4, m.4(1)(b) ve m.4(2).

¹³⁶ Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalar ve Uyumlu Eylemlere İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği’nin Açıklanmasına Dair Kılavuz, 49. Soru.

¹³⁷ Agk.

¹³⁸ 16-04/91-41 sayılı, 16-39/649-290 sayılı kararlar.

¹³⁹ 2005/4, m.4(4).

¹⁴⁰ Kılavuz, para. 4.

masraflarının yüksek olması nedeniyle ÷lkemizdeki ticari hayatın gerçeklerine uymadığı gerekçesiyle de T÷SİAD (2014, 2) tarafından eleştirilmiştir.

Sözleşmelerde hakem şartına yer verilmesi hükmüne yönelik yukarıda belirtilen eleştirilerin ve diğerk hukuki düzenlemeler ile çelişmesinin doğal bir sonucu olarak hakem veya uzmana gitme hakkının ÷lkemizde yeterince kullanılmadığı gör÷lmektedir (şengören 2012, 76). Bu nedenle sektörde karşılık bulmayan bu şartının sözleşmelerde bulunmasına ilişkin hük÷m yeni Tebliğ’de kendine yer bulmamıştır. ÷lkemize benzer şekabet üzerinde doğrudan bir etki yaratmadığı düşün÷len bahse konu hük÷mlere 330/2010 ve 461/2010 sayılı T÷z÷klerde de yer verilmemiştir.

3.1.3.3.2.3. Devir Serbestisinin Kaldırılması

2005/4 sayılı Tebliğ uyarınca anlaşmaların grup muafiyetinden yararlanabilmesi için sağlayıcı tarafından, dağıtıcının sözleşmeden doğan haklarını ve yük÷ml÷l÷klerini yetkili ağ içinde seeceğı başka bir dağıtıcıya veya yetkili servise devretmesine izin verilmesi gerekmektedir¹⁴¹. Söz konusu hük÷m ile dağıtıcıların sağlayıcılar karşısında bağımsızlığının artırılması amaçlanmıştır. Bununla birlikte devir serbestisine yönelik hük÷mlerin tek başına rekabet ihlali oluşturmadığı ve uygulanmaması durumunda 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun (4054 sayılı Kanun) erevesinde etkin müdahalede bulunulamadığı tespit edilmiřtir¹⁴². 2005/4 sayılı Tebliğ’in mehazi olan 1400/2002 sayılı Tebliğ’de de yer alan hük÷mlerin AB’deki yeni düzenlemelerde korunmaması, 2017/3 sayılı Tebliğ açısından örnek teşkil etmiş ve yeni Tebliğ’de anlaşmaların grup muafiyetinden yararlanabilmesi için devir serbestisi şartı kaldırılmıştır.

3.1.3.4. Anlaşmaları Grup Muafiyeti Dışına ıkaran Ağır Sınırlamalar

2017/3 sayılı Tebliğ’in 6. maddesinde sözleşmelerde yer alması veya dolaylı şekilde uygulanmaları hâlinde anlaşmaları grup muafiyeti kapsamından çıkaran ağır kısıtlamalara yer verilmiřtir¹⁴³. Anılan kısıtlamaların çoğu, rekabet üzerindeki olumsuz etkilerinin bariz olmasından dolayı 2002/2 sayılı Tebliğ’de de anlaşmaları

¹⁴¹ 2005/4, m.4(3)(a).

¹⁴² Kılavuz, para. 4.

¹⁴³ Ağk., para. 21.

grup muafiyeti kapsamı dışına çıkaran sınırlamalar arasında sayılmıştır. Öte yandan 2017/3 sayılı Tebliğ’de, 2002/2 sayılı Tebliğ ile ortak olan sınırlamaların yanında motorlu taşıtlar sektöründeki rekabetçi endişeleri gidermeye yönelik altı ayrı ağır kısıtlama daha getirilmiştir. Tablo-5’te bahse konu ağır kısıtlamalar gösterilmiştir.

Tablo-5: 2017/3 sayılı Tebliğ’de Anlaşmaları Grup Muafiyeti Dışına Çıkaran Ağır Kısıtlamalar

2002/2 sayılı Tebliğ ile Ortak Olanlar	Sadece 2017/3 sayılı Tebliğ’de Olanlar
• Dağıtıcının fiyat belirleme serbestisinin kısıtlanması • Bölge ve müşteri kısıtlamaları • Perakende seviyesindeki seçici dağıtım üyelerinin son kullanıcıya satış yapmalarının engellenmesi • Seçici dağıtım sistemi üyelerinin kendi aralarındaki ticaretin engellenmesi	• Yetkili dağıtıcıların, bakım ve onarım hizmetlerine yönelik yükümlülüklerini devretme hakkının kısıtlanması • Yetkili servislerin faaliyetlerini bakım ve onarım hizmetleri ve yedek parça dağıtımını ile sınırlı tutma serbestisinin kısıtlanması • Yetkili ağda yer alan teşebbüslerin motorlu taşıtların yedek parçalarını, bu parçaları bakım ve onarımda kullanacak özel servislere satma serbestisinin kısıtlanması • Yedek parça veya ekipman üreticisinin, ürünlerini yetkili veya bağımsız teşebbüslere ya da son kullanıcılara satma imkânının kısıtlanması. • Yetkili teşebbüslerin orijinal yedek parçaları ya da eş değer kalitede yedek parçaları kendi tercih ettiği teşebbüsten satın alma ve bunları bakım ve onarımda kullanmalarının engellenmesi. • Yedek parça sağlayıcısının markasını veya logosunu, ürettiği parçaların üzerine koymasının engellenmesi

2017/3 sayılı Tebliğ, genel dikey grup muafiyeti düzenlemesine kıyasla daha fazla davranışı ağır ihlal olarak belirlemiş bununla birlikte sayılan bu ağır ihlaller 2005/4 sayılı Tebliğ’de yer verilenlerden önemli ölçüde farklılaşmamıştır. Tek farklılık 2005/4 sayılı Tebliğ’de öngörülen teknik bilgi sağlama yükümlülüğüne yeni Tebliğ’de yer verilmemesidir. Bununla birlikte teknik bilgiye dair hükümlerin

yeni Tebliğ’de yer almaması, sağlayıcıların bağımsız teşebbüslere karşı olan yükümlüklerini ortadan kaldırmamıştır. Zira süreç içinde diğerk mevzuatta bağımsız servislerin teknik bilgiye erişimini güvence altına alan düzenlemeler öngörölmüştür. Bu nedenle teknik bilgiye erişim açısından ilgili düzenlemeler yeterli görölmüş, bu düzenlemelerin yetersiz kaldığı noktada ise 4054 sayılı Kanun’un 6. maddesi uyarınca müdahalede bulunulabileceğı değerkendirilmiştir¹⁴⁴. Bununla birlikte Kılavuz’da sağlayıcıların bağımsız teşebbüslere teknik bilgi vermeyi reddetmesi hâlinde hâkim durumun kötüye kullanılmasına yönelik değerkendirmenin nasıl yapılması gerektiğine ilişkin bir açıklama bulunmamaktadır. Öte yandan eylemin niteliğı gereğı ihlalin tespitinde sözleşme yapmanın/mal vermenin reddine yönelik koşulların varlığının aranacağı düşünölmektedir. Bu doğrultuda, bir ihlalden söz edilebilmesi için teknik bilginin alt pazarda rekabet için vazgeçilmez olması ile reddetme eylemi sonucunda alt pazarda etkin rekabetin ortadan kalkmasının ve tüketici zararı oluşmasının muhtemel olması gerekmektedir¹⁴⁵.

Aşağıda yer verilen alt başlıklarda anlaşmaları grup muafiyetinden çıkaran kısıtlamalara değinilecektir. 2017/3 sayılı Tebliğ ile 2002/2 sayılı Tebliğ’de ortak olan dört ağır sınırlama tek başlık altında ele alınacaktır.

3.1.3.4.1. 2002/2 sayılı Tebliğ ile Ortak Olan Ağır Kısıtlamalar

Anlaşmaların grup muafiyetinden yararlanmasının önüne geçen ilk kısıtlama sağlayıcıların yetkili ağında yer alan teşebbüslerin satış fiyatlarını belirleme serbestisini engellemesidir. Öte yandan yeniden satış fiyatının tespiti yalnızca asgari satış fiyatının belirlenmesi hâlinde ihlal olarak değerkendirilmekte, tavan veya tavsiye fiyat uygulamaları ise ihlal niteliğı taşımamaktadır¹⁴⁶. Diğerk taraftan azami veya tavsiye fiyat listelerinin uygulamada asgari ya da sabit fiyata dönüşmesi de rekabet ihlaline sebebiyet vermektedir¹⁴⁷.

2017/3 sayılı Tebliğ ile 2002/2 sayılı Tebliğ’in ağır olarak gördüğü ikinci ortak kısıtlama ise bölge ve müşterilere ilişkindir. Sağlayıcı tarafından dağıtıcının anlaşma konusu mal veya hizmetleri satacağı bölge ya da müşterilere yönelik

¹⁴⁴ Agk., para. 9.

¹⁴⁵ 461/2010 Kılavuz’da (para. 65) Komisyon teknik bilgi vermenin reddini hâkim durumun kötüye kullanılması olarak değerkendirmeyip ABİDA 101(1) kapsamında ele almıştır.

¹⁴⁶ Bkz. 19-40/656-281 sayılı karar.

¹⁴⁷ Kılavuz, para. 23. Bkz. 10-10/90-40 sayılı karar.

kısıtlamalar getirilmesi grup muafiyetinden yararlanmaya engel olarak görülmüştür. Bununla birlikte genel dikey düzenlemeye paralel şekilde bölge ve müşterilere ilişkin getirilebilecek kısıtlamalara münhasır ve seçici dağıtım sistemlerinin gereği olan dört istisna tanınmıştır¹⁴⁸. Buna göre sağlayıcı; münhasır bölge veya münhasır müşteri grubu dışına yapılacak aktif satışları sınırlayabilecek, toptancı seviyesindeki dağıtıcıların son kullanıcıya satışlarını yasaklayabilecek, seçici dağıtım sistemi üyesi olmayan dağıtıcılara yapılan aktif satışları engelleyebilecek ve birleştirilmek için tedarik edilen parçaların üretici konumundaki sağlayıcının rakiplerine satışını yasaklayabilecektir.

2017/3 sayılı Tebliğ'deki bir diğer kısıtlama, perakende seviyesinde faaliyet gösteren seçici dağıtım sistemi üyelerinin son kullanıcıya yapacakları aktif veya pasif satışların kısıtlanmasını anlaşmaların grup muafiyetinden yararlanmasını engelleyen bir diğer ağır sınırlama olarak öngörmüştür¹⁴⁹. İlgili hükmün devamında ise sadece yeni motorlu taşıtların satışı konulu anlaşmalar açısından, seçici dağıtım sistemi üyelerinin yetkili olmadığı yerde faaliyet göstermelerinin yasaklanabileceği belirtilmiştir. Son olarak, seçici dağıtım sistemi üyelerinin kendi aralarında gerçekleştireceği çapraz ticaretin sağlayıcı tarafından engellenmesi anlaşmaları grup muafiyeti kapsamında çıkarmaktadır

3.1.3.4.2. Satış ve Satış Sonrası Hizmetlerin Birlikte Sunulmasına Yönelik Kısıtlamalar

2017/3 sayılı Tebliğ, bakım ve onarım hizmeti vermek istemeyen yetkili dağıtıcılar ile motorlu taşıt satmak istemeyen yetkili servisleri korumak için, sağlayıcılar tarafından bu hizmetlerin **birlikte verilmesine** yönelik getirilen zorunlulukları grup muafiyeti kapsamı dışında değerlendiren hükümleri korumuştur¹⁵⁰. Bahse konu kısıtlamalar genel dikey düzenlemede yer almayıp motorlu taşıtlar sektörüne özgü düzenlemelerdir. Öte yandan önceki Tebliğ'de bulunan ve 2017/3 sayılı Tebliğ ile korunan bu hükümler, AB'deki yeni düzenlemelerde ise kendine yer bulamamıştır.

Tebliğ'in 6(1)(d) hükmü yetkili dağıtıcıların, bakım ve onarım hizmetlerine ilişkin yükümlülüklerini alt anlaşmalarla yetkili servislere devretme hakkının

¹⁴⁸ 2017/3, m.6(1)(b).

¹⁴⁹ Bkz. 06-45/571-155 sayılı karar.

¹⁵⁰ 2017/3, m.6(1)(d) ve m.6(1)(e).

kısıtlanmasının anlaşmaları grup muafiyetinden çıkaracağı şeklinde kaleme alınmıştır. Ay (2018, 331)’a göre bu ifadeden yetkili dağıtıcılara bakım ve onarım hizmeti sunma yükümlülüğü getirilemeyeceği değil, dağıtıcıların bu yükümlülüklerini alt sözleşmeler vasıtasıyla başka servislerden taşeronluk hizmeti alarak yerine getirmesinin engellenemeyeceği anlaşılmaktadır. Tebliğ’in 6(1)(e) hükmünde ise “yetkili servisin faaliyetlerini bakım ve onarım hizmetleri ve yedek parça dağıtımı ile sınırlı tutma serbestisinin kısıtlanması” ifadesine bakıldığında hükmün lafzında “alt sözleşmeler” ifadesine yer verilmemesi nedeniyle yazarın görüşünde haklı olduğu düşünülmektedir. Anılan bu iki maddenin birbirinden farklı şekilde kaleme alınmasından, sağlayıcı tarafından yetkili dağıtıcılara bakım ve onarım hizmeti verme yükümlülüğü getirilebileceği, fakat bu yükümlülüğünü başka servisler vasıtasıyla yapmasının kısıtlanamayacağı; yetkili servislerin ise hiçbir şekilde motorlu taşıt satmaya zorlanamayacağı sonucu ortaya çıkmaktadır.

3.1.3.4.3. Yetkili Ağda Yer Alan Teşebbüslerin Özel Servislere Yapacağı Yedek Parça Satışlarının Kısıtlanması

Kurul, bakım ve onarım hizmeti sunan bağımsız teşebbüslerin pazardan dışlanmasını önlemek ve yetkili servisler üzerinde rekabetçi baskı oluşturmalarını güvenceye almak amacıyla sağlayıcı tarafından yetkili teşebbüslerin özel servislere yapacağı yedek parça satışlarının kısıtlanmasını anlaşmaları grup muafiyeti dışına çıkaran eylemler arasında saymıştır¹⁵¹. Bununla birlikte yetkili servislerin kendi iradeleri ile bağımsız servislere yedek parça temin etmek istememesi durumunda anlaşmalar grup muafiyeti kapsamında kalmaya devam etmektedir¹⁵². Diğer bir ifade ile yetkili teşebbüslerin özel servislere parça satmaları kendileri açısından bir hak olup bu bir yükümlülük değildir. Hatta yetkili teşebbüslerin yanında sağlayıcının da özel servislere parça sağlama yükümlülüğü bulunmamaktadır¹⁵³.

Yetkili teşebbüslerin yedek parça satışlarının kısıtlanamamasına ilişkin dikkat edilmesi gereken bir diğer husus sağlayıcıların yalnızca “bakım ve onarım” için kullanılacak parçaların satışına izin vermek zorunda olmasıdır.

¹⁵¹ 2017/3, m.6(1)(f).

¹⁵² Kılavuz, para. 28.

¹⁵³ Bkz. 08-50/738-294 sayılı karar.

Yetkili teşebbüslerden talep edilen parçaların yeniden satış amacıyla istenmesi durumunda sağlayıcı bu taleplerin reddedilmesini yetkili teşebbüslerinden isteyebilmektedir¹⁵⁴.

3.1.3.4.4. Yedek Parça ve Tamir Ekipmanlarının Alternatif Kanallardan Dağıtımının Engellenmesi

Anlaşmaları grup muafiyetinden çıkaran kısıtlamaların düzenlendiği yeni Tebliğ'in 6. maddesinin son üç hükmü bağımsız yedek parça üreticilerinin rekabete katılmasını sağlamaya ve satış sonrası pazarlarda tamamen sağlayıcılara bağlı bir yapının oluşmasını önlemeye yöneliktir (Ay 2017, 344).

Bahse konu hükümlerden ilki olan Tebliğ'in 6(1)(g) sayılı düzenlemesi ile bağımsız yedek parça ya da ekipman üreticilerinin yetkili veya bağımsız teşebbüs ayrımı yapılmaksızın tüm pazara satış yapabilmesi güvence altına alınmıştır. İlgili hükme göre sağlayıcı ile bu sağlayıcıya yedek parça tedarik eden parça üreticisi arasında yapılan bir sözleşme vasıtasıyla yedek parça üreticisinin ürettiği parçaları pazara sunmasının engellenmesi grup muafiyetinden yararlanamamaktadır.

Tebliğ'de yukarıda açıklanan hükümden hemen sonra gelen 6(1)(ğ) hüküm ise bunu tamamlayıcı niteliktedir. Sağlayıcının dağıtım ağında yer alan yetkili teşebbüslerin orijinal veya eş değer kalitede yedek parçaları kendi tercih ettiği üçüncü bir teşebbüsten satın almasının ve bunları motorlu taşıtların bakım ve onarımı için kullanmasının engellenmesi yine anlaşmaları grup muafiyeti kapsamı dışına çıkarmaktadır. Burada dikkat edilmesi gereken husus Tebliğ ile yetkili servisin kendi isteğiyle orijinal parça kullanmasını veya sağlayıcının orijinal parçayı tavsiye etmesini değil, sağlayıcının yetkili servislerini zorlamasının yasaklanmasıdır¹⁵⁵.

Yukarıda yer alan açıklamalardan görüldüğü üzere Tebliğ orijinal veya eş değer parçaların üçüncü teşebbüslerden alınmasına ve bakım onarım hizmetlerinde kullanılmasına getirilen kısıtlamaları anlaşmaları grup muafiyeti dışına çıkaran eylemler arasında saymıştır. Diğer bir ifade ile orijinal olmayıp eş değer kalitede olduğu ispatlanamayan parçaların kullanılmasının sağlayıcı tarafından yasaklanması grup muafiyetinden yararlanabilmektedir. Bu nedenle

¹⁵⁴ Bkz. 10-57/1165-446 sayılı karar.

¹⁵⁵ Bkz. 16-33/575-251 sayılı karar.

hangi parçaların eş değeri kalitede olduğu hangilerinin olmadığının tespit edilebilmesi sağlayıcının kullanımını yasaklayabileceği parçaları belirlemek adına oldukça önemlidir. Öte yandan eski Tebliğ’de yer alan eş değeri parça tanımındaki eksiklikler nedeniyle parçaların tescili, tanımı ve kalitesi ile ilgili sorunların yaşandığı bilinmektedir¹⁵⁶. Bu nedenle 2017/3 sayılı Tebliğ, önceki Tebliğ’de yer alan eş değeri kalitede yedek parça tanımını detaylandırarak yaşanan sorunları gidermeye çalışmıştır. 2005/4 sayılı Tebliğ uyarınca parçaların eş değerliğinin ispatı için bir standart getirilmemiş olması ve sadece üreticisi tarafından belgelendirilmesinin yeterli görülmesi uygulamada ispata ilişkin sıkıntılara yol açmıştır¹⁵⁷. Yeni Tebliğ ile bu sorunların tekrar etmemesi için eş değeri kalitede yedek parça tanımına “akredite bir kuruluş tarafından belgelendirilmiş” olma şartı eklenmiştir¹⁵⁸. 2005/4 sayılı Tebliğ’e kıyasla getirilen bu düzenlemeler ile hangi parçaların eş değeri olduğuna yönelik belirsizliklerin giderilmesi sağlanmıştır.

Yetkili teşebbüslerin üçüncü taraflardan orijinal veya eş değeri kalitede yedek parça temini kısıtlanamamakla birlikte garanti kapsamında yapılan tamir, ücretsiz bakım ve taşıt geri çağırma işlerinde, sağlayıcı kendi tedarik ettiği orijinal parçaların kullanımını zorunlu tutabilmektedir. Hatta *GM*¹⁵⁹ kararında Kurul, garanti kapsamında gerçekleştirilen işlemlerin bedellerini sağlayıcıların karşılaması nedeniyle, yetkili servislerin garanti süresi içindeki araçların motor işlemleri için sadece *GM* üyeleri ile çalışmaya zorlanmalarını ihlal olarak değerlendirmemiştir.

Öte yandan garanti süresi içinde ancak garanti kapsamında olmayan ücret karşılığı sunulan periyodik bakım veya kullanıcı kaynaklı arızaların onarımında sağlayıcının kendinden alınan orijinal parçaları kullanılmasını istemesi anlaşmaları grup muafiyeti dışına çıkaracaktır. Bununla birlikte garanti süresi içerisinde eş değeri kalitede yedek parça kullanımının garantiyi sona erdireceğine yönelik tüketiciler arasında yaygın yanlış bilgi nedeniyle zorunluluk getirilememesine rağmen garanti dışındaki hizmetlerde de orijinal parça kullanımının yüksek olduğu bilinmektedir.

¹⁵⁶ Sektör Raporu, s.133.

¹⁵⁷ Bkz. 10-47/889-308 sayılı, 12-42/1263-414 sayılı kararlar.

¹⁵⁸ 2017/3, m.4(f).

¹⁵⁹ 08-49/696-272 sayılı karar.

Yukarıdaki açıklamalarda görüldüğü üzere garanti kapsamında yapılan işlemler sağlayıcıya bazı özel imkânlar sunmaktadır. Garanti kapsamındaki hizmetler için yetkili servislerin tek seçenek olmasının yanında garanti süresi içinde olan araçların ücretli olan periyodik bakımları açısından da özel servislerin tercih edilmediği bilinmektedir¹⁶⁰. Garanti uygulamalarının sağlayıcılara ve yetkili servislere verdiği güç dikkate alındığında bunun kötüye kullanılması ihtimali doğmaktadır. Sağlayıcıların belirli kategorideki araçların tamirini sadece yetkili servislere ayırmak için doğrudan veya dolaylı olarak yaptığı eylemler AB düzenlemelerinde garantinin kötüye kullanılması olarak değerlendirilmiştir¹⁶¹. Bu doğrultuda Komisyon garanti süresi içindeki araçların garanti kapsamında olmayan hizmetleri bağımsız servislerden alması sonucunda araçların garantilerinin sona erdirilmesini garantinin kötüye kullanılması olarak görmekte ve bu uygulamaların bireysel muafiyet alamayarak ABİDA'nın 101(1). maddesini ihlal edebileceğine işaret etmektedir. Öte yandan Türkiye'de 2005/4 sayılı Tebliğ'de olduğu gibi 2017/3 sayılı Tebliğ ya da Kılavuz'da da garantilerin kötüye kullanılmasına ilişkin bir açıklamaya yer verilmemiştir. Sektör Raporu'nda garanti dışındaki hizmetlerin de yetkili servislerden alınmasında Tanıtma ve Kullanma Kılavuzu Yönetmeliği uyarınca periyodik bakımın yapılacağı zaman aralıkları ile kim tarafından yapılması gerektiğine ilişkin bilgilerin tanıtma ve kullanma kılavuzunda yer alması gerekliliğinin etkili olduğu değerlendirilmiştir. Bu çerçevede sağlayıcıların kullanma kılavuzlarına periyodik bakımların yetkili servislerde yapılmasına yönelik ifadeler yerleştirmesi, tüketicilerde bu bakımların da yetkili servislerde yapılması gerektiği yönünde bir algı oluşturmaktadır. Yapılan bu değerlendirme doğrultusunda, Kılavuz'da garanti uygulamaları ve periyodik bakım konularında daha detaylı açıklamalara yer verilmesinin sağlayıcılar tarafından oluşturulan bu algının değiştirilmesinde yararlı olacağı düşünülmektedir.

Garanti uygulamaları ile ilgili bir diğer husus ise uzatılmış garanti uygulamalarıdır. Uzatılmış garanti, araçların yasal garanti süresine ek olarak sağlayıcılar tarafından belli bir süre daha araçlara garanti verilmesi olarak tanımlanmaktadır. Uzatılmış garanti uygulamaları bağımsız servislere göre, yetkili servislerin lehine sonuçlar vermekte ve eş değer kalitede parça kullanımı

¹⁶⁰ Sektör Raporu, s.83.

¹⁶¹ 461/2010 Kılavuz, para. 69.

ise azaltmaktadır¹⁶². Komisyon yasal veya uzatılmış garantiler arasında bir ayrım yapmaksızın bu garantilerin, garanti kapsamındaki hizmetler haricindeki işlemlerin yetkili servislerde yapılması şartına bağlanmasının ABİDA'nın 101(1). maddesini ihlal edebileceğini belirtmiştir¹⁶³. Öte yandan Kurulun 2017/3 sayılı Tebliğ ve Kılavuz'da uzatılmış garantilere değinmemesi nedeniyle, uzatılmış garantilerin bakım onarım hizmetlerinin yetkili servislerde yapılması şartına bağlamasını rekabete aykırı bir eylem olarak değerlendirmeyeceği olarak yorumlanmıştır (Ay 2017, 615). Mehaz AB mevzuatında garantinin kötüye kullanılmasına ilişkin hükümler ve 2017/3 sayılı Tebliğ'in satış sonrası pazarlar açısından özellikle bağımsız servislerin var olmasını sağlamaya yönelik düzenlemeleri dikkate alındığında bu görüşe katılmak mümkün görünmemektedir. Özellikle garanti dışındaki hizmetlerin yetkili servislerde alınmasına bağlanan uzatılmış garanti uygulamaları, sürelerinin uzunluğu ve paralel ağlar sebebiyle bağımsız servislerin pazardan dışlanmasına yol açması hâlinde rekabet ihlaline sebep olabilecektir.

2017/3 sayılı Tebliğ'in 6. maddesinin son hükmü yedek parça üreticilerinin kendi marka veya logolarını araç üreticilerine tedarik ettiği parçaların üzerine kolayca görülebilecek şekilde koymalarının araç üreticileri tarafından engellenmesinin muafiyetten yararlanılmasına engel olmasına ilişkindir. Söz konusu hüküm, bağımsız parça üreticilerinin bilinirliğinin artırılması ve parça tedarikinde araç sağlayıcısı dışında alternatif kanallar oluşturulması amacı taşımaktadır. Öte yandan Sektör Raporu'nda benzer bir hükmün 2005/4 sayılı Tebliğ'de de yer almasına rağmen yedek parça üreticisinin logosunu taşıyan yedek parça oranının zamanla düştüğü, bunun da yedek parça üretiminin daha çok araç sağlayıcılarına yönelik yapılmasından kaynaklandığı ifade edilmiştir¹⁶⁴. Bununla birlikte söz konusu hüküm beklenen etkiyi doğurmasa da 2017/3 sayılı Tebliğ'de yer almasının rekabet açısından olumlu olduğu düşünülmektedir. Sonuç itibarıyla ilgili hüküm sözleşme ve feshi ihbar süreleri gibi anlaşmanın tüm taraflarına bir yükümlülük getirmemekte, yalnızca parça üreticileri açısından hak sağlamaktadır. Sadece araç üreticilerine parça tedariki yapıldığında marka ve logo koyma hakkı işlevselliğini yitirse de bağımsız pazara parça sağlamak isteyen parça üreticileri açısından bu hakkın korunmasının olumlu olduğu değerlendirilmektedir.

¹⁶² Sektör Raporu, s.83.

¹⁶³ Kılavuz 461/2010, para. 69.

¹⁶⁴ Sektör Raporu, s.124.

3.1.3.5. Grup Muafiyetinden Yararlanamayan Özel Hükümler

2017/3 sayılı Tebliğ'in 7. maddesi sözleşmelerde yer almaları durumunda grup muafiyetinden yararlanamayan eylemleri düzenlemiştir. Bu maddede yer verilen davranışlar Tebliğ'in 6. maddesinde sayılan eylemler gibi anlaşmaları tamamen Tebliğ kapsamından çıkarmamakta, ancak kendileri grup muafiyetinden faydalanamamaktadır¹⁶⁵. Tebliğ'in 7. maddesinde belirtilen ve grup muafiyetinden yararlanamayan davranışlar temelde ikiye ayrılmaktadır: Rekabet etmeme yükümlülükleri ve ek tesis yeri açılmasının kısıtlanması. 2005/4 sayılı Tebliğ'den farklı olarak yeni Tebliğ çok markalılığın engellenmesini ve motorlu araçların satışını yapanların finansal kiralama hizmeti vermesine mani olunmasını grup muafiyetinden yararlanamayan eylemler içinde saymamıştır. Genel dikey düzenlemede ise yalnızca rekabet etmeme yükümlülüğünün grup muafiyetinden yararlanamayacağı öngörülmüştür¹⁶⁶. Öte yandan 2017/3 sayılı Tebliğ ile genel dikey düzenleme arasında rekabet etmeme yükümlülüğü açısından bazı farklar mevcut olup aşağıdaki alt başlıkta detaylı şekilde irdelenecektir.

Ek olarak AB'deki mehz düzenlemelerden 461/2010 sayılı Tüzük'te anlaşmaların grup muafiyetinden yararlanmasını engelleyen ağır sınırlamalar haricinde sadece kendisi grup muafiyetinden yararlanamayan eylemlere ilişkin bir hükme yer verilmemiş, genel dikey grup muafiyeti olan 330/2010 sayılı Tüzük'te ise ağır kısıtlamalar dışında grup muafiyetinden yararlanamayan eylem olarak yalnızca rekabet etmeme yükümlülüğü sayılmıştır.

3.1.3.5.1. Rekabet Etmemeye Yükümlülüğü

Önceki Tebliğ ile her türlü rekabet etmeme yükümlülüğü grup muafiyeti kapsamının dışında kalırken 2017/3 sayılı Tebliğ selefinden farklı olarak rekabet etmemeyükümlülüklerininbazı durumlarda grup muafiyetinden yararlanabileceğini öngörmüştür. 2017/3 sayılı Tebliğ rekabet etmeme yükümlülüklerine ilişkin hükümleri satış, bakım onarım ve yedek parça dağıtım pazarları bakımından ayrı ayrı düzenlemiştir. Motorlu taşıtların satışı pazarında rekabet etmeme yükümlülüklerine daha hoşgörülü yaklaşan Kurul, belirsiz süreli olmayan ve beş yılı aşmayan rekabet etmeme yükümlüklerinin grup muafiyetinden yararlanmasına

¹⁶⁵ Kılavuz, para. 34.

¹⁶⁶ 2002/2, m.5.

imkân tanımıştır. Bakım ve onarım hizmetleri ile yedek parça dağıtım pazarlarında ise anlaşma süresi içinde alıcıya getirilen her türlü rekabet etmeme yükümlülüğü grup muafiyeti dışında bırakılmıştır. Rekabet etmeme yükümlülüğünün tanımı her iki Tebliğ’de aynı olmakla birlikte, rekabet etmeme yükümlülüğü sayılan hâller arasında farklılıklar oldukça barizdir. 2005/4 sayılı Tebliğ, alıcıya anlaşma konusu mal ve hizmetlere ya da onları ikame eden ürünlere ilişkin bir önceki sene yaptığı toplam alımların %30’undan fazlasını sağlayıcıdan veya sağlayıcının göstereceği bir teşebbüsten almasına yönelik getirilen doğrudan veya dolaylı her türlü yükümlülüğü rekabet etmeme yükümlülüğü olarak tanımlamıştır¹⁶⁷. Yeni Tebliğ satış sonrası pazarlar açısından %30’luk oranı kullanmakla birlikte, motorlu taşıtların satışı pazarında rekabet etmeme yükümlülüğü sayılacak oranı %30’dan %80’e çıkarmıştır. Motorlu taşıtların satışı pazarında rekabet etmeme yükümlülüğü sayılabilmesi için %80 olarak tanımlanan alım yükümlülüğünün alt sınırı, genel dikey düzenleme ve AB’deki 330/2010 sayılı Tüzük ile benzerdir. Diğer taraftan yeni Tebliğ ile satış sonrası pazarlar için söz konusu alt sınırın %30 olarak tanımlanması, satış sonrası pazarlar bakımından %80 dışında bir alt alım sınır öngörmeyen AB düzenlemelerinden ayrıldığıımız anlamına gelmektedir.

Yeni Tebliğ satış sonrası pazarlarda rekabet etmeme yükümlülüğüne izin vermemekle birlikte bakım ve onarım pazarı ile yedek parça dağıtım pazarında birer istisna öngörmüştür. Yedek parça dağıtım pazarında bağımsız yedek parça sağlayıcılarının kurdukları yedek parça dağıtım ağlarında yer alan bağımsız yedek parça dağıtıcılarına beş yıla kadar rekabet etmeme yükümlülüğü getirilmesine izin verilmiştir. Bakım onarım pazarında ise benzer bir istisna bakım onarım zincirleri için getirilmiş, ağ kurucusu tarafından zincir servislere beş yıla kadar rekabet etmeme yükümlülüğü getirilmesi grup muafiyeti kapsamında değerlendirilmiştir. AB düzenlemelerinde yer almayan bu istisna ile Kurulun, bakım onarım pazarında rekabeti artıran bakım onarım zincirlerini kuran teşebbüslerin yatırımlarının geri dönmesini güvence altına almak¹⁶⁸ kadar önceki Tebliğ döneminde edindiği tecrübeler neticesinde bireysel muafiyet başvurularını azaltmayı amaçladığı düşünülmektedir. Bunlara ek olarak satış veya satış sonrası pazarların hepsi için anlaşmanın sona ermesinden sonra getirilen rekabet etmeme

¹⁶⁷ 2005/4, m.3(b).

¹⁶⁸ Kılavuz, para. 49.

yükümlülükleri 2017/3 sayılı Tebliğ ile grup muafiyetinin dışında bırakılmıştır¹⁶⁹. Öte yandan motorlu araçların satışı ve yedek parça dağıtımı pazarlarında seçici dağıtım sistemi üyelerine getirilen belirli rakiplerin ürünlerinin satılmamasına yönelik yükümlülükler 2002/2 sayılı Tebliğ'e benzer şekilde grup muafiyetinden yararlanamamaktadır. Bu hüküm ile pazara yeni giren veya pazar gücü bulunmayan teşebbüslerin pazardan dışlanmasının önüne geçilmeye çalışılmıştır.

Yeni Tebliğ'in rekabet etmeme yükümlülüğünü düzenlediği hükümleri incelendiğinde, çok markalılığın satış sonrası pazarlarda satış pazarına kıyasla daha çok önemsendiği görülmektedir. Satış pazarında grup muafiyetinden yararlanabilen beş yıllık rekabet etmeme yükümlülükleri ve bu süre boyunca dağıtıcıların tek marka ile çalışmaya zorlanabilmesi Tebliğ ile uyumludur. Buna ek olarak, satış pazarında rekabet etmeme yükümlülüğü sayılan alım miktarının bir önceki yıl yapılan satışların %80'ine çıkartılması dağıtıcıların önceki Tebliğ'deki gibi en az üç marka ile çalışabilme imkânlarını ortadan kaldırmıştır.

3.1.3.5.2. Ek Tesis Yeri Açılmasına Yönelik Kısıtlamalar

2017/3 sayılı Tebliğ'in grup muafiyetinden yararlanmasına izin vermediği son hüküm ek tesis yeri açılmasına ilişkindir. Tebliğ'in 7(2) maddesi uyarınca satış sonrası pazarlar açısından seçici dağıtım sisteminin uygulanması durumunda sağlayıcı tarafından yetkili ağda yer alan teşebbüslere getirilecek ek tesis yerlerinin açılması ile ilgili yükümlülükler grup muafiyeti kapsamı dışında kalmaktadır.

Ek tesis yerlerinin açılmasına yönelik düzenlemeler yeni Tebliğ'den önce 2005/4 sayılı Tebliğ'de de kendisine yer bulmuştur. Öte yandan iki Tebliğ'in hükümleri arasında bazı farklılıklar göze çarpmaktadır. 2017/3 sayılı Tebliğ ek tesis açma serbestisinin kısıtlanmasını yalnızca satış sonrası pazarlar bakımından grup muafiyeti dışında değerlendirirken, 2005/4 sayılı Tebliğ ise satış sonrası pazarların yanı sıra otomobil ve hafif ticari araç dağıtıcılarının da ek tesis yeri açmalarının engellenmesini grup muafiyeti dışında tutmuştur¹⁷⁰. Her iki Tebliğ'deki düzenlemelerin ortak yanı ağır ticari araçların satışı hizmeti sunan teşebbüslerin ek tesis yeri açmalarının kısıtlanmasının grup muafiyetinden yararlanabilmesidir.

¹⁶⁹ 2002/2 sayılı Tebliğ'de bazı istisnai hâllerde anlaşmalar sona erdikten sonra bir yılı geçmeyecek şekilde rekabet etmeme yükümlülüğü getirilmesi grup muafiyetinden yararlanabilmektedir (m.5(2)).

¹⁷⁰ 2005/4, m.6(2)(b) ve m.6(3).

Diğer taraftan 2017/3 sayılı Tebliğ ek tesis açma kısıtlaması getirilebilmesinin kapsamını 2005/4 sayılı Tebliğ'e göre genişleterek tüm satış pazarı için muafiyet öngörmüştür.

3.1.3.6. 2017/3 Sayılı Tebliğ'in Genel Değerlendirmesi

2017/3 sayılı Tebliğ ile motorlu taşıtlar sektörüne yönelik önceki Tebliğ'in karmaşık ve aşırı müdahaleci yaklaşımı terk edilmiş, böylece rekabet hukuku ile doğrudan ilgisi olmayan çoğu düzenleme kaldırılmıştır. Yeni Tebliğ'in sadeleştirilmesinde 2005/4 sayılı Tebliğ sonrası pazardaki aksaklıkların ortaya konduğu Sektör Raporu kadar 2010 yılında AB'de yapılan düzenlemeler de dikkate alınmıştır. Öte yandan 2005/4 sayılı Tebliğ'in en çok eleştirilen yanlarından biri olan AB'deki düzenlemelerin olduğu gibi ülkemize uyarlanmasından vazgeçilmiş ve bu nedenle motorlu taşıtlar sektörüne yönelik kurallar bakımından bazı farklılıklar meydana gelmiştir.

AB'deki düzenlemeler ile kıyaslandığında 2017/3 sayılı Tebliğ'in dikkat çeken en belirgin yanı, yeni motorlu taşıt satışının genel dikey düzenlemeye bağlanmamış olmasıdır. AB'de markalar arası rekabetin istenen seviyede olmasından hareketle motorlu taşıtların satışı pazarının diğer sektörlerden ayrılmasını gerektirecek bir bulguya¹⁷¹ ulaşamayan Komisyon otuz beş yıl aradan sonra sektörü genel dikey düzenlemeye tabi kılmıştır. Ülkemizde de hafif ve ağır ticari araç satışı pazarlarının orta derecede yoğunlaşmış yapılarına¹⁷² rağmen motorlu taşıtlar satışı pazarının rekabetçi bir görünüm çizdiği Sektör Raporu'nda ortaya konmuştur. Genel görünümün rekabetçi yapıda olmasına karşın Kurul motorlu taşıtların satışı pazarının 2002/2 sayılı Tebliğ'e bağlanmasını uygun görmemiştir. Öte yandan motorlu taşıtlar satışının 2017/3 sayılı Tebliğ'e bağlanması sonucu AB'deki düzenlemeler ile oluşan şekilsel farklılık, uygulamada büyük değişikliklere yol açmamaktadır. Kurul motorlu taşıtların satışını ayrı bir rejime tabi kılmakla birlikte 2017/3 sayılı Tebliğ'in bazı hükümlerini satış ve satış sonrası için ayrı ayrı düzenleyerek satış pazarı bakımından genel dikey düzenleme ile olan farklılıkları oldukça azaltmıştır.

Yeni Tebliğ ile yapılan sadeleştirmelerin en başında 2005/4 sayılı Tebliğ'deki çoklu pazar payı eşiği sisteminin kaldırılarak %30'luk tek bir eşik getirilmesi yer

¹⁷¹ 461/2010 Kılavuz, para. 11.

¹⁷² Bkz. Ay (2017, 626-627).

almaktadır. Bu değişiklik sonucunda satış pazarında niceliksel dağıtım sisteminin uygulanabilmesi için %40 olan eşik %30'a düşürülmüştür. Ülkemizde satış pazarı açısından %30'dan fazla pazar payına sahip olan bir teşebbüs bulunmadığı için bu değişiklik uygulamada fark yaratmamış, ancak çoklu pazar payı eşiğinin karmaşıklığı giderilerek yeni Tebliğ'in uygulanmasında kolaylık sağlanmıştır. Genel dikey düzenlemede anlaşmaların grup muafiyetinden faydalanabilmesi için %40 olarak belirlenen pazar payı eşiğı ile kıyaslandığında 2017/3 sayılı Tebliğ'deki eşiğın %30 olarak belirlenmesi motorlu taşıtlar sektörüne yönelik grup muafiyetinin kapsamını daraltmaktadır.

2017/3 sayılı Tebliğ sektörde kabul görmeyen, bazı noktalarda diğerk hukuki düzenlemeler ile çelişen feshin gerekçeli olması, hakeme başvurma hakkının ve devir serbestisinin sözleşmelerde yer alması gibi daha çok taraflar arasındaki ticari ilişkileri ilgilendiren yükümlölükler son vermiştir. Uyulmaması hâlinde rekabet ihlali oluşturmayan ve Kurul tarafından herhangi bir yaptırım uygulanmayan bu hükümlerin kaldırılmasının yerinde bir karar olduğı düşünülmektedir. Taraflar arası ticari ilişki çerçevesinde görölerek kaldırılan bahse konu hükümlerin tersine sözleşme ve feshi ihbar süreleri gibi rekabet üzerinde doğrudan etkisi olmadığı düşünülen hükümler yeni Tebliğ'de korunmaya devam etmiştir. Genel dikey düzenlemede ve AB'deki Tüzüklerde yer verilmeyen bu hükümlerin 2017/3 sayılı Tebliğ'de de yer almaması gerektiğı düşünülmektedir. Zira Kurul tarafından görüşe açılan Tebliğ Taslağı'nda düzenlemelerin bulunmadığı, ancak Tebliğ taslağına yapılan geri dönüşler sonrası Tebliğ'in son hâline eklendikleri görölmektedir. Bununla birlikte sözleşme ve feshi ihbar sürelerinin 2017/3 sayılı Tebliğ'de belirlenenlerden kısa olması hâlinde bile Kurulun rekabetçi bir endişe görmeyerek sözleşmelere bireysel muafiyet tanıdığı bilinmektedir. Sözleşme ve feshi ihbar sürelerinin uzun olmasının her zaman rekabetçi sonuçlara yol açmayacağı, hatta çok uzun olmaları durumunda pazarın kapanmasına yol açabileceğı göz önüne alındığında bu sürelerin sözleşme tarafları arasında özgürce belirlenmesin daha isabetli olacağı değerlendirilmektedir.

Genel dikey düzenlemede bulunmamakla birlikte 2017/3 sayılı Tebliğ'de yer alan bir diğerk düzenleme ise ek tesis yeri açma serbestisine ilişkindir. 2005/4 sayılı Tebliğ'de otomobil ve hafif ticari araçların satışını da kapsayacak şekilde yer

verilen bu hükümlerin pazarda uygulama bulduğu Sektör Raporu'nda tespit edilmiştir. Satış sonrası pazarlar bakımından ek tesis açma hakkına yönelik hükümlerin, marka içi rekabete ve yetkili teşebbüslerin sağlayıcı karşısındaki bağımsızlıklarının artırılmasına katkı sağlayacağı sebebiyle yeni Tebliğ'de korunduğu d ş n lmektedir. Bununla birlikte bu hükümlere 2017/3 sayılı Tebliğ'de yer verilmesine gerek olmadığı değerlendirilmektedir. Niteliksel seçici dağıtımın benimsendiği durumda, ek tesis yerinin, açılacağı bölgede uygulanan dağıtım sistemi standartlarını karşılaması gerektiği çeşitli Kurul kararlarında o'aya konmuřtur¹⁷³. Kriterleri sağlayan adayların sağlayıcı tarafından dağıtım ağına kabul edilme zorunluluğunun niteliksel seçici dağıtım sisteminin temel özelliği olduğu dikkate alındığında ek tesis yerlerine ilişkin hükmün niteliksel seçici dağıtım sisteminde büyük bir fark yaratmadığı d ş n lmektedir. Dağıtım ağındaki teşebbüs sayısının doğrudan sınırlandırılabil-diği niceliksel seçici dağıtım sisteminde ise açılan ek tesis yerlerinin dağıtım ağının etkinliğini azaltması muhtemel görünmektedir. Sayısı kısıtlanamayan ek tesis yerleri, niceliksel dağıtım sisteminde yatırımlarını dağıtım ağında sınırlı sayıda teşebbüs bulunması üzerine yapan sağlayıcıların ve bu ağdaki yetkili teşebbüslerin yatırım güdülerini kaybetmelerine yol açabilecektir. Bütün bunlara ek olarak ek tesis yeri açabilme hakkının güçlü dağıtıcılar tarafından ağ içindeki k  k teşebbüsleri dışlamaya yönelik kullanılması söz konusu olabilecektir (Vogel 2011, 250).

Markalar arası rekabeti ve dağıtıcıların sağlayıcılar karşısındaki bağımsızlığını artırmayı amaçlayan çok markalılık hükümlerinin 2005/4 sayılı Tebliğ'e kıyasla yeni Tebliğ'de zayıflamış olduğu görülmektedir. Satış sonrası pazarlarda çok markalılık hükümlerinin korunmasına karşın satış pazarında çok markalı dağıtım yapısının engellenmesi, sağlayıcıların grup muafiyetinden yararlanmasına mani olmamaktadır. Satış pazarında beş yıla kadar rekabet etmeme yükümlülüğü getirilebilmesi ve dağıtıcının bir önceki sene yaptığı alımlarının %80'ine kadarını sağlayıcıdan yapmaya zorlanabilmesi dağıtıcıların birden fazla marka ile çalışmasını sınırlamaktadır. Bu hükümler doğrultusunda Kurulun satış pazarındaki çok markalılığa yaklaşımının Komisyon ile aynı olduğu anlaşılmaktadır. Bununla birlikte  lkemizde, AB'deki son düzenlemelerden ayrılarak satış pazarında da çok markalılığa yönelik hükümlerin devam ettirilmesinin daha yerinde olacağı

¹⁷³ 18-07/118-64 sayılı karar.

düşünülmektedir. Zira 2005/4 sayılı Tebliğ ile çok markalılığı yaygınlaştırmak için getirilen hükümler sonucunda Tebliğ dönemindeki çok markalı dağıtıcı sayısının toplam dağıtıcı sayısına oranının iki katına çıkması, bahse konu hükümlerin sektörün ihtiyaçlarına cevap verdiğini göstermektedir¹⁷⁴. Ülkemiz açısından küçük yerleşim yerlerinde markalar arası rekabetin tesisinde önemli bir yere sahip olan çok markalılığın satış ve servis noktası bulmakta zorlanan yeni teşebbüslerin pazara girişlerini kolaylaştırdığı da bilinmektedir. Bu çerçevede başta TOGG olmak üzere mevcut durumda piyasada yer almayıp elektrikli araç pazarına girmeyi amaçlayan ve hâlihazırda kendi dağıtım ağı bulunmayan teşebbüsler açısından çok markalılığın büyük öneme sahip olduğu düşünülmektedir.

2017/3 sayılı Tebliğ açısından değinilmesinde fayda görülen son husus bağımsız teşebbüslerin rekabete katılımlarını kolaylaştırmaya ve satış sonrası pazarda rekabeti korumaya yönelik düzenlemelere ilişkindir. 2017/3 sayılı Tebliğ’de korunan özel servislerin bakım onarımda kullanmak için talep ettiği yedek parçaların yetkili teşebbüslerce satışının sağlayıcılar tarafından kısıtlanamaması ile bağımsız parça üreticilerinin sağlayıcıdan ayrı olarak pazara parça tedarikinin engellenememesi gibi hükümler satış sonrası pazarda sağlayıcıların tekele dönüşmemesi için vazgeçilmezdir. Bu hükümler kadar pazarda etki doğurmamakla birlikte bağımsız parça üreticilerinin ürettikleri parçaların üzerine logo ve markalarını koyma hakkının yeni Tebliğ’de yer almasının sağlayıcılar haricindeki alternatif tedarik kanallarının pazarda bilinirliği açısından yararlı olduğu değerlendirilmektedir. Bunlara ek olarak eş değer kalitede yedek parça tanımının detaylandırılmasının, 2005/4 sayılı Tebliğ kapsamında hangi parçaların eş değer olduğuna dair yaşanan anlaşmazlıklar sebebiyle sektörde sınırlı kalan eş değer kalitede parça kullanımının yaygınlaştırılabilmesi noktasında 2017/3 sayılı Tebliğ’in getirdiği en önemli yeniliklerden biri olduğu düşünülmektedir.

Satış sonrası pazarda rekabetçi endişelerin devam etmesi nedeniyle 2017/3 sayılı Tebliğ, önceki Tebliğ’de yer verilen çoğu hükmü devam ettirmiştir. Öte yandan bağımsız servislerin yetkili servisler ile rekabet edebilmesi için gerekli olan teknik bilgi ve ekipmana erişebilmelerine yönelik hükümlerin başka düzenlemelerde güvence altına alınması nedeniyle yeni Tebliğ’de söz konusu

¹⁷⁴ Sektör Raporu, s.60.

hükümlere yer verilmemiştir. İlaveten teknik bilgiye erişime ilişkin uyuşmazlıkların 4054 sayılı Kanun'un 6. maddesi kapsamında değerlendirilebileceği Kılavuz'da ifade edilmiştir. Bu doğrultuda, teknik bilgiye erişime yönelik düzenlemelerin 2017/3 sayılı Tebliğ'de yer almamasının makul olduğu değerlendirilmekle birlikte Kılavuz'da bu konu hakkında daha detaylı açıklamalara yer verilmesinin faydalı olacağı düşünölmektedir. Zira Sektör Raporu'nda teknik bilginin içeriği ve sağlanma usulleri açısından sağlayıcılar ile bağımsız teşebbüsler arasında anlayış farklılıklarının bulunduğu, bunun ise bilgi eksikliklerinden kaynaklandığı ifade edilmiřtir¹⁷⁵. Bu çerçevede, Kılavuz'da bu eksiklikleri giderecek ve bağımsız teşebbüslerin teknik bilgiye erişim haklarını etkin şekilde kullanması sağlayacak açıklamalara yer verilmesinin konunun rekabet hukukundaki öneminin vurgulanması bakımından da yerinde olacağı değerlendirilmektedir.

2017/3 sayılı Tebliğ hükümleri, ölkemizde yirmi yıla yaklaşan motorlu taşıtlar sektörüne özgü düzenlemeler sonucunda şekillenmiştir. Sektöre yönelik toplamda üç tebliğ çıkarılmış, sektörün ihtiyağları doğrultusunda bu tebliğlerde yer alan hükümler genel dikey grup muafiyeti düzenlemesindeki hükümlerden farklılaşmış ya da genel hükümlere yakınsamıştır. Benzer şekilde süreç içinde tebliğlerin Komisyon tüzükleri ile olan benzerlikleri artmış veya azalmıştır. Bu çerçevede 2017/3 sayılı Tebliğ, selevi 2005/4 sayılı Tebliğ'e kıyasla, ölkemizdeki genel dikey düzenleme ile motorlu taşıt sektöründeki düzenlemeler arasındaki farklılıkları törpölemiştir. Bununla birlikte AB'deki düzenlemeler ile benzerlik bakımından tam tersi bir tablo oluşmuş; yeni Tebliğ, Komisyon uygulamalarından bazı noktalarda ayrılmıştır. 2017/3 sayılı Tebliğ hükümlerinin diğer düzenlemeler ile karşılaştırılmasına aşağıda yer verilmiştir.

¹⁷⁵ Sektör Raporu, s.93.

Tablo-6: 2017/3 sayılı Tebliğ Hükümleri ile Diğer Rekabet Hukuku Düzenlemelerinin Karşılaştırılması

Düzenlemeler	2002/2 sayılı Tebliğ	2005/4 sayılı Tebliğ	330/2010 ve 461/2010 sayılı Komisyon Tüzükleri	2017/3 sayılı Tebliğ
Asgari sözleşme süresi	X	5	X	5
Asgari feshi ihbar süresi	X	Belirli süreli 6 ay, Belirsiz süreli, 2 yıl	X	Belirli süreli 6 ay, Belirsiz süreli, 2 yıl
Gerekçeli fesih zorunluluğu	X		X	X
Seçici ve münhasır dağıtım sistemlerinin birlikte uygulanabilmesi	X	X	Teşebbüslerin belli bir dağıtım sistemini seçmesini zorlayan eşik düzenlemesi yok.	X
Satış ve satış sonrası hizmetlerin birlikte sunulmaya zorlanamaması	X	X	Satış pazarında mümkün, satış sonrası niteliksel seçici dağıtımda mümkün değil	X
Çok markalılık	X		X	Satış pazarında yok satış sonrasında en az üç marka ile çalışılabilir
Sözleşme devri	X		X	X
Ek tesis yeri açma hakkı			X	
Hakeme gitme hakkı	X		X	X
Yedek parça üreticilerinin marka ve logolarını kullanma hakkının kısıtlanamaması	X			

Bağımsız tamircilere teknik bilgi sağlama yükümlülüğü	X		X	X
REY getirilebilmesi	5 yıla kadar, istisnai hâllerde uzayabilir	X	5 yıla kadar, istisnai hâllerde uzayabilir	Satış pazarında 5 yıla kadar, satış sonrasında yok

SONUÇ

Motorlu taşıtlar sektörü ülke ekonomileri açısından sağladığı vergi gelirleri, yarattığı istihdam ve diğer sektörlerin gelişmesinde sunduğu katkılar sebebiyle özel bir yerde konumlandırılmaktadır. Mikro ölçekten bakıldığında ise motorlu taşıt satın almanın konut harcamalarından sonra bireylerin ikinci büyük harcama kalemini oluşturması ve alınan araçların düzenli bakıma ihtiyaç duyması, sektördeki değişimlerin tüketici refahı üzerindeki etkisini oldukça arttırmaktadır. Sektörün önemi ve motorlu taşıtların üretilmesinden satış sonrası sunulan hizmetlere kadar pazarın yapısını şekillendiren dikey anlaşmaların özellikleri nedeniyle Komisyon motorlu taşıtlar sektörünü rekabet hukukundaki genel dikey muafiyet düzenlemelerinden ayrı kurallara tabi kılmıştır. Komisyonun 1974 yılındaki BMW kararıyla başlayan bu ayrıcalıklı konum dönemin koşullarına ve Komisyonun varsayımlarına göre değişerek çeşitli aşamalardan geçmiştir.

BMW kararından yaklaşık on yıl sonra çıkarılan ve motorlu taşıtlar sektörüne yönelik ilk grup muafiyeti düzenlemesi olan 123/85 sayılı Tüzük esasında Komisyonun bahse konu karardaki yaklaşımının tüm sektöre yansımalarıdır. 123/85 sayılı Tüzük ile sağlayıcılara seçici ve münhasır dağıtım sistemlerini birlikte uygulama hakkı tanınmış, dağıtıcılara satış ve satış sonrası hizmetleri bir arada sunma zorunluluğu getirilmesine izin verilmiştir. On yıl boyunca yürürlükte kalarak sektörün yapısına yön vermiş bu ilk Tüzük sağlayıcılara geniş haklar tanırken dağıtıcılara ise birçok yükümlülük getirmiştir. Sağlayıcılar lehine kurulan bu dengesiz yapı sağlayıcıların dağıtıcılar üzerinde büyük bir kontrol elde etmesine yol açmıştır. 1995 yılında yürürlüğe giren sektörün ikinci grup muafiyeti Tüzük’ü ile temelde sağlayıcı lehine olan sistem devam ettirilmiş, bununla birlikte dağıtıcıların ve bağımsız teşebbüslerin yararına bazı hükümler kabul edilmiştir. 1475/95 sayılı Tüzük ile çok markalılığın temelleri atılmış, sağlayıcıların bağımsız teşebbüslere teknik bilgi sağlaması zorunlu kılınmıştır.

Komisyondun bütün varsayımlarını ters yüz ederek otuz yıla yakın süredir uyguladığı sağlayıcı yanlısı politikaları terk etmesi 1400/2002 sayılı Tebliğ ile gerçekleşmiştir. Bu Tüzük sonucunda, yıllarca sağlayıcılar karşısında güçsüz kalan dağıtıcıların bağımsızlıklarını artırılması ve bağımsız teşebbüslerin rekabete katılımlarının sağlanması için çok katı ve detaylı düzenlemeler getirilmiştir. İlaveten 1400/2002 sayılı Tüzük, o tarihte yürürlükte bulunan genel dikey düzenlemedeki ekonomik temelli yaklaşımı benimseyerek sektörde uygulanacak dağıtım sistemlerini belirli pazar payı eşiklerine bağlamıştır. Çok markalılık hükümleri kuvvetlendirilerek dağıtıcıların en az üç marka ile çalışabilmesinin önünü aılımmış, seçici dağıtım ve münhasır dağıtım sistemlerinin aynı anda uygulanabilmesine son verilerek sağlayıcıların dağıtım ağı üzerindeki hâkimiyetleri zayıflatılmıştır. Satış ve satış sonrası hizmetlerin zorunlu birlikteliği kaldırılmış, dağıtım ağında yer alan teşebbüslerin istediği hizmeti sunmasına imkân tanınmıştır. Dağıtıcı bağımsızlığını sağlamak için 1475/95 sayılı Tüzük'te belirtilen sözleşme ve feshi ihbar süreleri korunmmış, bunlara ek olarak hakeme gitme hakkı güçlendirilerek feshin gerekçeli olma zorunluluğu getirilmiştir. Ancak rekabet hukukundan ziyade taraflar arasındaki ticari ilişkileri ilgilendiren sözleşme ve feshe ilişkin hükümler istenilen etkileri doğurmamış, Komisyonun ise iş yükünü arttırmıştır.

2010 yılına kadar sektöre özgü çıkardığı tüzüklerin hiçbirinden istediği sonucu alamayan Komisyon, artan küresel rekabete bağlı olarak markalar arası rekabetin yeterli düzeyde olduğuna ve motorlu taşıtların satışının diğer sektörlerden ayrı düzenlenmesini gerektiren bir durum kalmadığına karar vermiştir. Böylece motorlu taşıtların satışı genel dikey düzenleme olan 330/2010 sayılı Tüzük kapsamına dâhil edilirken satış sonrası pazarlarda devam eden rekabetçi endişelerin giderilebilmesi için yedek parça dağıtımı ile bakım ve onarım pazarları 461/2010 sayılı Tebliğ'e tabi kılınmıştır. 461/2010 sayılı Tebliğ genel dikey grup muafiyeti düzenlemesine ek satış sonrasına bağımsız teşebbüsleri korumaya yönelik  ağır kısıtlama öngörmüş, bununla birlikte dağıtıcıların güçlendirilmesine yönelik önceki düzenlemelerde yer alan bütün hükümleri kaldırmıştır. Komisyon 2010 yılındaki düzenlemeleri sonucunda sağlayıcılar ve dağıtıcılar arasında bir tarafı aşırı korumaya yönelik tavrından vazgeçmiş, rekabet ile doğrudan ilgili olmayan durumlara müdahale etmekten kaçınarak daha dengeli bir politika izlemiştir. On

yılı aşan uygulama süresinde çok büyük sıkıntılar yaşanmamakla birlikte söz konusu düzenlemelerin hedeflenen sonuçlara ulaşmada ne kadar etkili olduğu Komisyon tarafından yayımlanacak rapor sonucunda belli olacaktır.

Türkiye’deki motorlu taşıtlar sektörüne özgü düzenlemeler AB’deki uygulamalar mehzaz alınarak yapılmıştır. Ülkemizdeki sektöre yönelik ilk düzenleme olan 1998/3 sayılı Tebliğ o tarihte AB’de yürürlükte bulunan 1475/95 sayılı Tüzük’ten, 2005/4 sayılı Tebliğ ise yine çıkarıldığı tarihte AB’de uygulanan 1400/2002 sayılı Tüzük’ten yararlanılarak mevzuatımıza kazandırılmıştır. Motorlu taşıtlar sektörüne yönelik ilk iki Tebliğ, mehzaz AB düzenlemelerinin neredeyse hiçbir değişiklik yapılmadan ülkemize uyarlanması sebebiyle çeşitli eleştirilere maruz kalmıştır. 2010 yılında AB’de 1400/2002 sayılı Tüzük’ün yerini 330/2010 ve 461/2010 sayılı Tüzüklere bırakmasının ardından Türkiye’de 2005/4 sayılı Tebliğ’in yenilenmesi gündeme gelmiş ve uzun bir çalışmanın sonucunda 2017/3 sayılı Tebliğ kabul edilmiştir. 2017/3 sayılı Tebliğ’de, Komisyonun motorlu taşıtlar sektörüne yönelik yaklaşımı dikkate alınmakla birlikte önceki düzenlemelerden farklı olarak AB düzenlemeleri olduğu gibi alınmamış Türkiye pazarı açısından daha uygun olduğu düşünülen farklılıklara yer verilmiştir. Bu anlamda yeni Tebliğ öncüllerinin uğradığı eleştirilere maruz kalmamıştır.

2017/3 sayılı Tebliğ hükümleri incelendiğinde, 2005/4 sayılı Tebliğ’in genel sistematığının korunduğu, bununla birlikte çoklu pazar payı eşliğinden vazgeçilerek tek eşik sistemine geçildiği görülmektedir. Eşik sisteminde görülen bu sadeleşmenin Tebliğ’in diğer hükümlerinde de devam ettiği anlaşılmaktadır. Özellikle 2005/4 sayılı Tebliğ’in yetkili dağıtıcıları korumaya yönelik devir serbestisi, hakeme başvurma hakkı ile feshin gerekçeli olma zorunluluğu gibi hükümleri kaldırılmış, bu anlamda AB’deki son düzenlemeler ile aradaki farklılıklar azaltılmıştır. Bununla birlikte Kurul, Komisyonun aksine yetkili dağıtıcıların bazı hususlarda korunmaya ihtiyacı olduğuna karar vermiş, böylece AB Tüzüklerinde yer almayan satış ve sonrası hizmetlerin birlikte verilmeye zorlanamaması, ek tesis yeri açma hakkının kısıtlanamaması ile sözleşme ve feshi ihbar sürelerine ilişkin hükümlere 2017/3 sayılı Tebliğ’de yer vermiştir. Yetkili ağda yer alan teşebbüslerin satış ve satış sonrası hizmetlerini bir arada vermeye zorlanamaması sayesinde, yalnızca tek bir hizmet sunmak isteyen teşebbüslerin de dağıtım ağına

katılabileceği, dağıtım ağında hizmet sunan teşebbüslerin çoğalması sonucunda ise marka içi rekabetin artacağı dūřınılmektedir. Bu nedenle bu hūkmūn 2017/3 sayılı Teblię’de korunmasının yerinde olduğu değerlendirilmektedir. Öte yandan sözleşme ve feshi ihbar sürelerinin rekabet hukukundan ziyade taraflar arasındaki ticari ilişkinin bir konusu olduğu dūřınılmekte, Teblięlerde belirtilen bu sürelere uyulmaması hâlinde Kurul tarafından herhangi bir yaptırım uygulanmadığı dikkate alındığında ise söz konusu hūkümlerin 2017/3 sayılı Teblię’de yer almasına gerek olmadığı kanaati oluşmaktadır. Ek tesis yeri açma hakkı açısından ise, bu hūküm ile elde edilmeye çalışılan sonuca niteliksel seçici dağıtım sistemi altında ulaşılabildiği ve ilgili eşikler sebebiyle satış sonrası pazarın genel olarak niteliksel dağıtım sistemi çerçevesinde şekillendiği gör÷lmektedir. Buna ek olarak bu hakkın varlığının, niceliksel seçici dağıtım sistemi bakımından sağlayıcının ve yetkili aęda yer alan teşebbüslerin yatırım güdülerini zayıflatabileceği değerlendirilmektedir. Bu nedenlerden dolayı ilgili hūkmūn korunmasına ihtiyaç olmadığı anlaşılmaktadır.

2005/4 sayılı Teblię’de katı bir şekilde korunan çok markalılık hūkümlerinin 2017/3 sayılı Teblię’de özellikle motorlu taşıtların satışı pazarında selefine kıyasla zayıfladığı gör÷lmektedir. Satış sonrası pazarlarda en az üç marka ile alışılabilmesinin güvence altında kalmaya devam ettiği yeni Teblię’de, rekabet etmeme yük÷ml÷l÷ęü tanımının ve uygulamasının satış pazarında farklı dñzenlenmesi sonucunda bu güvence ortadan kalkmıştır. Bununla birlikte çok markalılığın 2005/4 sayılı Teblię’in y÷r÷rlükte olduğu süre boyunca kayda değer bir artış sergilediği, küçük yerleşim yerlerindeki tñketicilerin farklı markalara ulaşmasını kolaylaştırdığı gör÷lmektedir. İlaveten pazara yeni giriş yapan teşebbüslerin dağıtım ağlarını oluşturmasında yine çok markalılık hūkümlerinin söz konusu teşebbüslere avantaj sağladığı bilinmektedir. Yakın tarihte mevcut araç üreticilerine rakip olacak şekilde çok sayıda yeni teşebbüsün başta elektrikli araç modelleriyle pazara giriş yapmayı planladığı dikkate alındığında çok markalılık hūkümlerinin pazara girişleri kolaylaştıracağı ve pazardaki rekabet üzerinde olumlu sonuçlar doğuracağı değerlendirilmektedir.

Baęımsız servislerin rekabete dâhil olabilmeleri için büyük öneme sahip olan teknik bilgi ve ekipmana eriřime iliřkin hūkümler 2017/3 sayılı Teblię’de

korunmamıştır. Sağlayıcıların, bağımsız servislere teknik bilgi ve ekipman sağlama yükümlülüğü başka düzenlemeler ile garanti altına alındığından, Kurul bu hükümlerin yeni Tebliğ’de yer almasına gerek görmemiştir. Rekabet hukuku dışındaki düzenlemeler ile korunan bu hakların Tebliğ’de yer almasının ek bir fayda sağlamayacağı göz önüne alındığında Kurulun yaklaşımının yerinde olduğu düşünülmektedir. Diğer taraftan teknik bilgi sağlama yükümlülüğüne ilişkin Kılavuz’da açıklamalara yer verilmesinin, hangi durumların rekabet ihlali teşkil edebileceğine yönelik teşebbüslere yardımcı olacağı ve bağımsız servislerin haklarının korunmasında katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

Türkiye’de motorlu taşıtlar sektörüne özgü düzenlemelere bakıldığında sektöre yönelik bakış açısının tıpkı AB’deki gibi değiştiği ve pazardaki rekabetin sağlanması adına yıllar içinde farklılaşan düzenlemelerin benimsendiği görülmektedir. 1998 yılında sağlayıcıların lehine düzenlemeler ile başlayan süreç, yedi yıl sonrasında tam tersi bir yaklaşımla dağıtıcılar ve bağımsız teşebbüsler yararına olacak şekilde evrilmiştir. 2017 yılına gelindiğinde ise dağıtıcılardan ve bağımsız teşebbüslerden yana olan perspektif sürdürülmekle birlikte, 2005/4 sayılı Tebliğ’in katı ve kuralcı hükümlerinin birçoğu kaldırılmış ve 2017/3 sayılı Tebliğ ile daha esnek bir yapı getirilmiştir.

Söz konusu düzenlemelerin pazarlardaki rekabetin tesisinde temel araçlar olduğu bilinmekle birlikte, piyasalarda rekabetin artırılması için sektör paydaşlarının ve tüketicilerin bilinçlendirilmesi de büyük önem taşımaktadır. Özellikle bilgi asimetrisinin yüksek olduğu pazarlarda bu bilgilendirmelerin önemi daha da artmaktadır. Motorlu taşıtlar sektöründe ise eş değer kalitede yedek parça kullanımı ve garanti uygulamaları gibi konularda tüketiciler genelinde bilgi eksikliğinin olduğu bilinen bir gerçektir. Bu çerçevede sektöre özgü tebliğler kadar, rekabet savunuculuğu faaliyetleri kapsamında kamuoyunu bilgilendirmeye yönelik girişimlerde bulunulmasının motorlu taşıtlar sektöründe rekabetin arttırılmasına katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

Ek olarak düzenlemelerin pazarda etkin sonuçlar doğurabilmesi için uygulama sonuçlarının periyodik olarak değerlendirilmesi, gerekli hâllerde değişiklikler yapılması ve ihtiyaç hâlinde tüketicinin bilgilendirilmesi gibi ek faaliyetler ile desteklenmesi büyük önem taşımaktadır. Yürürlükte olduğu

sürenin beş yılı doldurmadığı dikkate alındığında 2017/3 sayılı Tebliğ'in yeni bir düzenleme olduğu söylenebilecektir. Bununla birlikte başta elektrikli araçlar olmak üzere sektörde yaşanan teknolojik dönüşümün hızlanması dikkate alındığında yapılan düzenlemelerin uygulamadaki sonuçlarının daha kısa zaman aralıklarıyla takip edilmesinin faydalı olacağı değerlendirilmektedir. AB'nin motorlu taşıtlara yönelik düzenlemelerinin 2023 yılında süresinin dolacağı hesaba katıldığında Türkiye'de sektörün geleceğine yönelik bir çalışma yapılmasının yarar sağlayacağı düşünülmektedir. Bu sayede 2017/3 sayılı Tebliğ hükümlerinin sektörün geleceğı açısından yeterli olup olmadığı ve Komisyonun getireceğı yeniliklerin Türkiye'deki sektöre uygulanıp uygulanamayacağı ortaya konmuş olacaktır.

ABSTRACT

Motor vehicle industry is one of the most important sectors due to its contributions to consumer welfare and countries' economies. Therefore, in terms of competition law in the EU and Turkey, it is subject to different rules than other sectors.

Regulation No: 461/2010, which is the fourth sector-specific regulation in the EU, regulates only after-sales markets. The sale of motor vehicles is subjected to the Regulation No: 330/2010, which is a general vertical regulation. Regulation No: 461/2010 will be abolished in 2023. For this reason, evaluations regarding which rules the future of the sector will be subject to in the EU continue.

Similar to the EU in Turkey, the motor vehicles sector is regulated by the sector-specific regulations. The Notification No: 2017/3 which was published in 2017 regulates the sector currently. In this study, the provisions of the Notification No: 2017/3 are evaluated in comparison with the Notification No: 2005/4 which sector's previous Notification and the EU Regulations No: 461/2010. In this framework, it is discussed whether the current provisions in our country are sufficient for the motor vehicles sector as a result of the rapid change in the sector.

KAYNAKÇA

ADALI, F. (2010), “Doğrudan Dağıtımla Mağaza Zinciri Oluşturma ve Kuyumculuk Sektöründe Örnek Bir Vaka Çalışması”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi, İstanbul.

ALKAN, A. G. (2018), *Rekabet Hukuku Açısından Motorlu Taşıtlar Sektöründe Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muaıfıyeti*, 1. Baskı, Seçkin Yayınevi, Ankara.

ARDIYOK, ř. (2006), “Rekabet Hukukunda Satış Sonrası Pazar Teorileri ve Yeni Motorlu Taşıtlar Tebliğı’nin Ampirik Analizi”, *Rekabet Hukuku’nda Güncel Gelişmeler Sempozyumu-V*, Rekabet Kurumu Yayınları, Ankara, s. 41-124.

ASLAN, İ.Y. (2006), “Otomotiv Sektöründe Yeni Rekabet Kuralları”, *Otomotiv Sektöründe Rekabet Hukuku ve Politikaları*, Ekin Kitabevi, Bursa, içinde s.125-223.

AşCIOĞLU, M. (2011), *Rekabet Hukuku ve Dağıtım Sözleşmeleri*, Adalet Yayınevi, Ankara.

ATEş, M. (2009), “AB’ye Uyum Bağlamında Türk Rekabet Hukuku ve Politikasına Genel Bir Bakış”, *Ankara Barosu Fikri Mülkiyet ve Rekabet Hukuku Dergisi*, Cilt: 9, Sayı: 2009/1, s. 56-87.

ATİK, S. (2010), “Avrupa Birliğı Otomotiv Sektörü Yeni Rekabet Kuralları”, *Avrupa Birliğı Otomotiv Sektöründe Yeni Rekabet Kuralları İlgili Tüzükler ve Kılavuzlar ile Birlikte*, Editör ASLAN, İ. Y.” Ekin Yayınevi, Bursa, içinde, s. 1-93.

AY, Ö. (2017), *Otomotiv Sektöründeki Dağıtım Sözleşmelerinden Kaynaklanan Hukuki İlişkilerin Rekabet Hukuku Düzenlemeleri Açısından İncelenmesi*, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul.

BALCI, E. D. (2006), “Automotive Industries of the European Union and Turkey in the Framework of Competition Law”, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, İstanbul.

BALCIKOCA, S. (2021), “Otomotivde 2020 Yılıının İhracat şampiyonları Belli Oldu”, <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/otomotivde-2020-yilinin-ihracat-sampiyon-lari-belli-oldu/2136526>, Erişim Tarihi: 11.03.2021.

CLARK, J. ve S. SIMON (2010), “The New Legal Framework for Motor Vehicle Distribution: A Toolkit to Deal with Real Competition Breakdowns”, *Journal of European Competition Law & Practice*, Cilt: 1, Sayı: 6, s. 478-490.

CLARK, J., S. SIMON ve A. BIERER (2010), “The New Competition Framework for Vertical Agreements in The Motor Vehicle Sector”, *Competition Policy Newsletter*, Sayı: 3, s. 12-16, https://ec.europa.eu/competition/publications/cpn/2010_3_3.pdf, Erişim Tarihi: 22.02.2021.

COLINO, S. M. (2010), “Recent Changes in the Regulation of Motor Vehicle Distribution in Europe – Questioning the Logic of Sector-Specific Rules for the Car Industry”, *The Competition Law Journal*, Cilt: 6, Sayı: 2, s 203-224.

COLINO, S. M. (2010), *Vertical Agreements and Competition Law A Comparative Study of the EU and US Regimes*, Hart Publishing, ABD.

COŞKUN, G. (2004), “1400/2002 sayılı Tüzük Kapsamında Motorlu Taşıtlar Sektöründe Mevcut Uygulamalara İlişkin Bazı Bazı Hususlar”, *Rekabet Bülteni*, Cilt:6, Sayı:12, s. 17-42.

ÇALIŞKAN, A. (2020), “Döviz Kuru Değişimlerinin Otomotiv Sektöründeki Satın Alma Üzerine Etkisi”, Yüksek Lisans Tezi, Gebze Teknik Üniversitesi, Gebze.

ÇTSO (2020), “Otomotiv Sektörü Raporu 2020”, https://www.corlutso.org.tr/uploads/docs/otomotiv_sektor_raporu2020.pdf, Erişim Tarihi: 30.08.2020.

Deloitte(2019),“OtomotivTüketicileriAraştırmasıİleriAraçTeknolojileri”,<https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/tr/Documents/consumer-business/Deloitte-Otomotiv-Tuketicileri-Arast%C4%B1rmas%C4%B1-2019.pdf>, Erişim Tarihi: 23.12.2020.

EBERHARDT, A. (2015), “Why the Discriminatory Application of Criteria in Selective Distribution Systems is Block Exempted Under Regulation 330/2010”. *European Competition Journal*, Cilt: 11, Sayı: 1, s. 168-192.

ERAKMAN, G. (2007), “Motorlu Taşıtlar Sektöründe Rekabet Sınırlamaları ve Grup Muafiyeti”, Yüksek Lisans Tezi, Başkent Üniversitesi, Ankara.

ESEN, E. (2011), “Motorlu Taşıtlar Dağıtım ve Servis Anlaşmalarına İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği”, *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni*, Cilt: 19, Sayı: 1-2, s. 313-331

FAULL, J. ve A. NIKPAY (2007), *The EC Law of Competition*, Second Edition, Oxford University Press, New York.

FAVERİ, D. C. (2014), “The Assessment of Selective Distribution Systems Post-Pierre Fabre”, *Global Antitrust Review*, Vol: 7, s. 163-197.

GAZİOĞLU, U. (2005), *Motorlu Taşıtlar Sektöründe Rekabet: Dağıtım ve AB Düzenlemeleri*, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi, Ankara.

GOYDER, J. (2005), *EU Distribution Law*. Fourth Edition, Hart Publishing, ABD.

GÖL, A. (2020), “Türkiye’nin Seri Üretime Geçen İlk Otomobili: Anadol”, <https://pazarlamasyon.com/turkiyenin-seri-uretime-gecen-ilk-otomobili-anadol/#:~:text=1971%20y%C4%B1%C4%B1nda%20Otosan'daki%20malzemelerin,4%20kap%C4%B1%C4%B1%20sedan%20otomobili%20oldu>, Erişim Tarihi: 24.02.2021.

GÖRENER, A. ve İ. GÖRENER (2008), “Türk Otomotiv Sektörünün Ülke Ekonomisine Katkıları ve Geleceğe Yönelik Sektörel Beklentiler”, *Journal of Yasar University*, Cilt: 3, Sayı: 10, s. 1213-1232.

GÜNEş, S. (2012), “Türk Toplumı ve Otomobil”, *Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı: 25, s.213-230.

HANSEN, O. A. (2007), “Vertical Relations in Automotive Distribution Consequences of the Motor Vehicle Block Exemption Regulation (EC) No 1400/2002”, Yüksek Lisans Tezi, University of Oslo, Norveç.

IEA (2020), <https://www.iea.org/commentaries/how-global-electric-car-sales-defied-covid-19-in-2020>, Erişim Tarihi: 29.04.2021.

ILO (2020), “The Future of Work in the Automotive Industry: The Need To Invest in People’s Capabilities And Decent And Sustainable Work”, https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/meetingdocument/wcms_741659.pdf, Erişim Tarihi: 27.11.2020.

İGM (2020), “Otomotiv Sektör Raporu”, Makine, Otomotiv, Elektrik-Elektronik Ürünleri Daire Başkanlığı, https://ticaret.gov.tr/data/5b87000813b8761450e18d7b/Oto_Ana_Yan_Sanayi.pdf, Erişim Tarihi: 06.10.2020.

İSO (2011), “Avrupa Birliği’ne Uyum Sürecinde Sektör Rehberleri Otomotiv Sanayii”, https://www.iso.org.tr/sites/1/upload/files/avrupa_birligine_uyum_surecin_de_otomotiv_sanayii_2011-237.pdf, Erişim Tarihi: 07.05.2020.

JEONG, C. Y. (2007), “A Comparative Analysis of the EU Regulation Governing the Automotive Industry and the U.S. Antitrust Law: Suggestions for the Block Exemption Regulation 1400/2002”, *Loyola of Los Angeles International and Comparative Law Review*, Cilt: 29 Sayı: 2, s. 309-338.

- KALKINMA BAKANLIĞI (2018), “On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023) Otomotiv Sanayii Çalışma Grubu Raporu”, Ankara. <https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2019/07/OnbirinciKalkinmaPlanı.pdf>, Erişim Tarihi: 29.06.2020.
- KPMG (2020), “Otomotiv Sektörel Bakış”, <https://home.kpmg/tr/tr/home/gorusler/2020/02/sektorel-bakis-2020-otomotiv.html>, Erişim Tarihi: 18.05.2021.
- MARSDEN, P. ve P. WHELAN (2008), “Intervention and the Internal Market: Contemporary European Competition Initiatives Concerning Distribution in the Market For New Cars”, *European Competition Journal*, Cilt: 4, Sayı: 2, s.485-540.
- MCLAUGHLIN, H. (2002), “The New Motor Vehicle Group Exemption And Its Effects On The Distributors”, Yüksek Lisans Tezi, Lund University, İsveç.
- ODD (2021), “Basın Bülteni”, <http://www.odd.org.tr/folders/2837/categorical1docs/2836/ODD%20Bas%C4%B1n%20Bulteni%206%20Aral%C4%B1k%202021.pdf>, Erişim Tarihi: 18.02.2021.
- OECD (2017), “Competition Issues in Aftermarkets”, <https://www.oecd.org/competition/aftermarkets-competition-issues.htm>, Erişim Tarihi: 22.03.2020.
- OICA (2020), “Global Vehicle Production”, <https://www.oica.net/production-statistics/>, Erişim Tarihi: 19.01.2021.
- REKABET KURUMU (2014), “Motorlu Taşıtlar Sektör Araştırması Raporu”, <https://www.rekabet.gov.tr/Dosya/sektor-raporlari/9-motorlu-tasitlar-sekt>, Erişim Tarihi: 09.02.2020.
- REKABET KURUMU (2016), “Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği Taslağı İle İlgili Tebliğin Açıklanmasına Dair Kılavuz Taslağının Kamuoyu Görüşüne Açılması”, <https://www.rekabet.gov.tr/tr/Guncel/motorlu-tasitlar-sektorundeki-dikey-anla-a2daec361fb74c4092962356650c47cc>, Erişim Tarihi: 15.03.2021.
- SETA (2019), “Küresel Otomotiv Sektörünün Değişimi ve Yerli Otomobil Projesinin Geleceği”, İstanbul, https://setav.org/assets/uploads/2019/02/R127_Otomotiv.pdf, Erişim Tarihi: 08.03.2020.
- ŞENGÖREN, Z. (2012) *Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmaların Düzenlenmesinde Yeni Dönem: AB Uygulamaları Işığında Türkiye İçin Yol Haritası*, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi, Ankara.
- TALBOT, C. C. (2010), “An Introduction to Competition Law and Policy in the Modern Automobile Industry”, <https://ssrn.com/abstract=1577869>, Erişim Tarihi: 18.01.2021.

TAşDEMİR, D. (2008), “Otomotiv Dağıtım Sektöründe Rekabetin Korunması”, Yüksek Lisans Tezi, Galatasaray Üniversitesi, İstanbul.

TOKSOY, M. F. (2002), “Avrupa Birliği Otomotiv Sektörü ve Yeni Rekabet Kuralları: Bırakınız Satsınlar, Bırakınız Tamir Etsinler” *Rekabet Bülteni*, Cilt: 4, Sayı: 8, s. 83-92.

TSKB(2017), “Otomotiv Sektör Raporu Türkiye Otomotiv Sanayii Rekabet Gücü ve Talep Dinamikleri Perspektifinde 2020 İç Pazar Beklentileri”, https://www.tskb.com.tr/i/content/3081_1_Otomotiv%20Sektor%20Raporu.pdf, Erişim Tarihi: 09.11.2020.

TSKB(2018), “Sektörel Görünüm: Otomotiv Ana ve Yan Sanayi Ocak 2018”, <https://www.tskb.com.tr/i/assets/document/pdf/otomotiv-sektorel-gorunum-ocak-2018.pdf>, Erişim Tarihi: 17.03.2020.

TÜRKKAN, Ö. U. (2010), “Üretimde Yalın Dönüşümün Temel Performans Kriterleri”, *Balıkesir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi*, Cilt: 12, Sayı: 2, s. 28-41.

TÜSİAD (2014), “Motorlu Taşıtlar Sektör Araştırması Raporu Taslak Yönetici Özetine İlişkin TÜSİAD Görüşü”, <https://tusiad.org/tr/tusiad/temsilcilikler/item/8695-motorlu-tasitlar-sektoru-mevzuat-taslaklarına-iliskin-tusiad-gorusleri-ve-mektubu>, Erişim Tarihi: 29.11.2020.

UÇAN, U. (2005), “Türkiye’de Otomotiv Sektörü Dış Ticaret Gelişimi”, *Sosyoekonomi Dergisi*, Sayı: 2, s. 116-132.

VOGEL, L. (2013), “Efficiency versus Regulation: The Application of EU Competition Law to Distribution Agreements”, *Journal of European Competition Law & Practice*, Cilt: 4, Sayı: 3, s. 277–284.

WEGNER, A. C. ve S. OBERHAMMER (2015), “The Application of Competition Law to the Automotive Industry” *Journal of European Competition Law & Practice*, Cilt: 6, Sayı: 9, s. 669-680.

WEGNER, A. C., S. OBERHAMMER ve A. BERGER (2016), “Recent Competition Law Developments in the Automotive Industry”. *Journal of European Competition Law & Practice*, Cilt: 7, Sayı: 10, s. 696-710.

WIJCKMANS, F. ve F. TUYTSCHAEVER, (2018), *Vertical Agreements in EU Competition Law*, Third Edition, Oxford University Press

YAYAR, R. ve E. YILMAZ (2016), “Dünya ve Türkiye Otomotiv Sanayi Üzerine Genel Bir Değerlendirme”. *Selçuk Üniversitesi Akşehir Meslek Yüksekokulu Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt: 2, Sayı: 7, s. 71-85.

YÜKSEL, E. (2012), “Competition Law as a Tool for Market Integration in EU: The Case Study of Vertical Agreements and the Motor Vehicle Industry”, <https://www.berktas.av.tr/file/Competition%20Law%20as%20a%20Tool%20for%20Market%20Integration%20in%20EU%20-%20The%20Case%20Study%20of%20Vertical%20Agreements%20and%20the%20Motor%20Vehicle%20Industry.pdf>, Erişim Tarihi: 20.09.2020.

Türk Rekabet Mevzuatı Mevzuatı

Motorlu Taşıtlar Dağıtım ve Servis Anlaşmalarına İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği, Tebliğ No: 1998/3.

2003/3 ve 2007/2 sayılı Rekabet Kurulu Tebliğleri ile Değişik, Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği.

Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalar ve Uyumlu Eylemlere İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği, Tebliğ No: 2005/4.

Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalar ve Uyumlu Eylemlere İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği’nin Açıklanmasına Dair Kılavuz.

Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği, Tebliğ No: 2017/3.

Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Grup Muafiyeti Tebliğini Açıklayıcı Kılavuz.

Rekabeti Kayda Değer Ölçüde Kısıtlamayan Anlaşma, Uyumlu Eylem ve Teşebbüs Birliği Karar ve Eylemlerine İlişkin Tebliğ, Tebliğ No: 2021/3.

AB Rekabet Hukuku Mevzuatı

Commission Regulation (EEC) No 123/85 of 12 December 1984 on the Application of Article 85(3) of the Treaty to Certain Categories of Motor Vehicle Distribution and Servicing Agreements. OJ L 15, 18.1.1985.

Commission Regulation (EC) No 1475/95 of 28 June 1995 on the Application of Article 81(3) of The Treaty To Certain Categories of Motor Vehicle Distribution and Servicing Agreements, OJ L 145, 29.6.1995.

Distribution of Motor Vehicles (Regulation (EC) n°1475/95 Published in the Official Journal l 145 of 29 June 1995) Explanatory Brochure.

Report on The Evaluation of Regulation (EC) No 1475/95 on The Application of Article 85(3) of The Treaty To Certain Categories of motor Vehicle Distribution and Servicing Agreements, COM(2000)743 final, 15.11.2000.

Commission Regulation (EC) No 2790/1999 of 22 December 1999 on the application of Article 81(3) of the Treaty to categories of vertical agreements and concerted practices (OJ L 336, 29.12.1999).

Commission Regulation (EC) No 1400/2002 of 31 July 2002 on The Application of Article 81(3) of The Treaty To Categories of Vertical Agreements and Concerted Practices in The Motor Vehicle Sector, OJ L 203/30, 1.8.2002.

Distribution And Servicing of Motor Vehicles in The European Union Commission Regulation (EC) No 1400/2002 Of 31 July 2002 on The Application of Article 81(3) of The Treaty to Categories of Vertical Agreements and Concerted Practices In The Motor Vehicle Sector Explanatory Brochure.

Glossary of terms used in EU competition policy Antitrust and control of concentrations Directorate-General for Competition Brussels July 2002.

Commission Evaluation Report on The Operation of Regulation (EC) N° 1400/2002 Concerning Motor Vehicle Distribution and Servicing.

Staff Working Document, http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/documents/wd1.pdf, Erişim Tarihi: 03.06.2020.

Factual summary of the contributions received in the context of the public consultation on the evaluation of the Motor Vehicles Block Exemption Regulation (EU) No 461/2010, https://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/legislation/mvber_contributions_factual_summary.pdf, Erişim Tarihi: 11.05.2021.

AB Komisyonu Basın Açıklamaları

Press Release, European Commission, “Commission adopts comprehensive reform of competition rules for car sales servicing”, IP/02/1073, 17.07.2002.

Press Release, European Commission, “Volkswagen and Audi to Conclude Agreements with Repair Shops for the Provision of After-sales Services”, IP/03/080, 20.01.2003.

Press Release, European Commission, “Commission Clears New Porsche Distribution and After-Sales Service Arrangements”, IP/04/585, 3.5.2004.

Speech, European Commission, “Speech: Introductory Remarks on Bearings Cartel”, Speech/14/233, 19.03.2014.

Press Release, European Commission, “Mergers: Commission Approves the Merger of Fiat Chrysler Automobiles N.V. and Peugeot S.A., Subject to Conditions”, 21.12.2020.

Diğer Kaynaklar

ADPA (2019), “EU automotive sector – exemption from antitrust rules (review)”, https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2008-EU-automotive-sector-exemption-from-antitrust-rules-review-/F271939_en, Erişim Tarihi: 06.04.2021.

GANVAM (2019), “EU automotive sector – exemption from antitrust rules (review)”, https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2008-EU-automotive-sector-exemption-from-antitrust-rules-review-/F274077_en, Erişim Tarihi: 06.04.2021.

LEASEEUROPE (2019), “EU automotive sector – exemption from antitrust rules (review)”, https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2008-EU-automotive-sector-exemption-from-antitrust-rules-review-/F273476_en, Erişim Tarihi: 06.04.2021.

TRAXİO (2019), “EU automotive sector – exemption from antitrust rules (review)”, https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2008-EU-automotive-sector-exemption-from-antitrust-rules-review-/F270291_en, Erişim Tarihi 07.04.2021.

Avrupa Komisyonu Kararları

Bayerische Motoren Werke AG OJ L29/1, 03.02.1975.

Case IV/35.733 Volkswagen AG OJ L 124, 25.4.1998.

COMP/36.653 Opel Nederland B.V. OJ L 59, 28.2.2001.

COMP/F-2/36.693 Volkswagen OJ L 262, 02.10.2001.

Case COMP/36.264 DaimlerChrysler AG OJ L 257, 25.9.2002.

COMP/E2/36623 36820 37275 Automobiles Peugeot SA, OJ L 173, 27.6.2006.

COMP/E-2/39.140 DaimlerChrysler OJ L 317, 5.12.2007.

COMP/E-2/39.141 Fiat, OJ L 332, 18.12.2007.

COMP/E-2/39.142 Toyota, OJ L 329, 14.12.2007.

COMP/E-2/39.143 Opel, OJ L 330, 15.12.2007.

ABAD Kararları

Auto 24 SARL v Jaguar Land Rover France SAS, C-158/11, 14.06.2012.

Diğer Ülke Kararları

Cour de Cassation, Case 47 FS-P+B, 15.06.2013.

Bundesgerichtshof, MAN-Vertragswerkstatt nKZR 6/09, 30.03.2011.

Bundesgerichtshof, Jaguar Landrover, no. KZR 41/ 14, 26.06.2016.

Rekabet Kurulu Kararları

22.6.2006 tarihli ve 06-45/571-155 sayılı, Otokar Kararı.

05.4.2007 tarihli ve 07-30/297-113 sayılı, Porsche Kararı.

25.7.2007 tarihli ve 07-61/716-248 sayılı, Goodyear Kararı.

09.10.2007 tarihli ve 07-78/973-373 sayılı, Yaşar Basf Kararı.

31.7.2008 tarihli ve 08-49/696-272 sayılı, GMY Kararı.

14.8.2008 tarihli ve 08-50/738-294 sayılı, Hyundai Kararı.

06.1.2010 tarihli ve 10-01/9-7 sayılı, Türk Traktör Kararı.

28.1.2010 tarihli ve 10-10/90-40 sayılı, Doğuş Otomotiv Kararı.

31.3.2010 tarihli ve 10-27/405-151 sayılı, Mobil Oil-I Kararı.

22.4.2010 tarihli ve 10-33/512-186 sayılı, Bayraktar Kararı.

01.7.2010 tarihli ve 10-47/ 889-308 sayılı Volvo Kararı.

02.9.2010 tarihli ve 10-57/1165-446 sayılı, Tereyağoğlu Kararı.

17.08.2011 tarihli ve 11-45/1065-367 sayılı, Tofaş-I Kararı.

28.08.2012 tarihli ve 12-42/1263-414 sayılı AdBlue Kararı.

11.04.2013 tarihli ve 13-21/282-133 sayılı, Castrol Kararı.

21.08.2013 tarihli ve 13-48/671-287 sayılı, FORD Kararı Kararı.

30.04.2014 tarihli ve 14-16/295-126 sayılı, Brisa-I Kararı.

20.05.2014 tarihli ve 14-18/335-145 sayılı, Ascendum Kararı.

05.02.2015 tarihli ve 15-06/70-28 sayılı, Petronas Kararı.

10.02.2016 tarihli ve 16-04/91-41 sayılı, Mais Kararı.

13.10.2016 tarihli ve 16-33/575-251 sayılı Volkswagen Kararı.

16.11.2016 tarihli ve 16-39/649-290 sayılı Yüce Auto Kararı.

- 13.07.2017 tarihli ve 17-22/344-154 sayılı, Mobil Oil-II.
23.11.2017 tarihli ve 17-38/613-268 sayılı, Mercedes Kararı.
08.03.2018 tarihli ve 18-07/118-64 sayılı Ford Kararı.
22.05.2018 tarihli ve 18-15/283-141 sayılı, Atiker Kararı.
01.11.2018 tarihli ve 18-41/658-322 sayılı Tofaş-II Kararı.
14.11.2019 tarihli ve 19-40/656-281 sayılı, Bosch Kararı.
27.02.2020 tarihli ve 20-12/143-79 sayılı, Iveco Kararı.
24.07.2020 tarihli ve 20-35/455-202 sayılı, Brisa-II Kararı.



Üniversiteler Mahallesi
1597. Cadde No: 9
06800 Bilkent - Çankaya /ANKARA
[http:// www.rekabet.gov.tr](http://www.rekabet.gov.tr)