

OTOMOTİVDE DİJİTALLEŞME



Mehmet Tunçdemir
Rekabet Kurumu Uzman Yardımcısı 6. DUD



Mustafa Caner Gürel
Rekabet Kurumu Uzman Yardımcısı 6. DUD

Araç tarafından üretilen veriler dâhil olmak üzere bakım ve onarım bilgilerine erişimin olmaması, bağımsız servislerin pazar paylarının düşmesine neden olabilecektir.

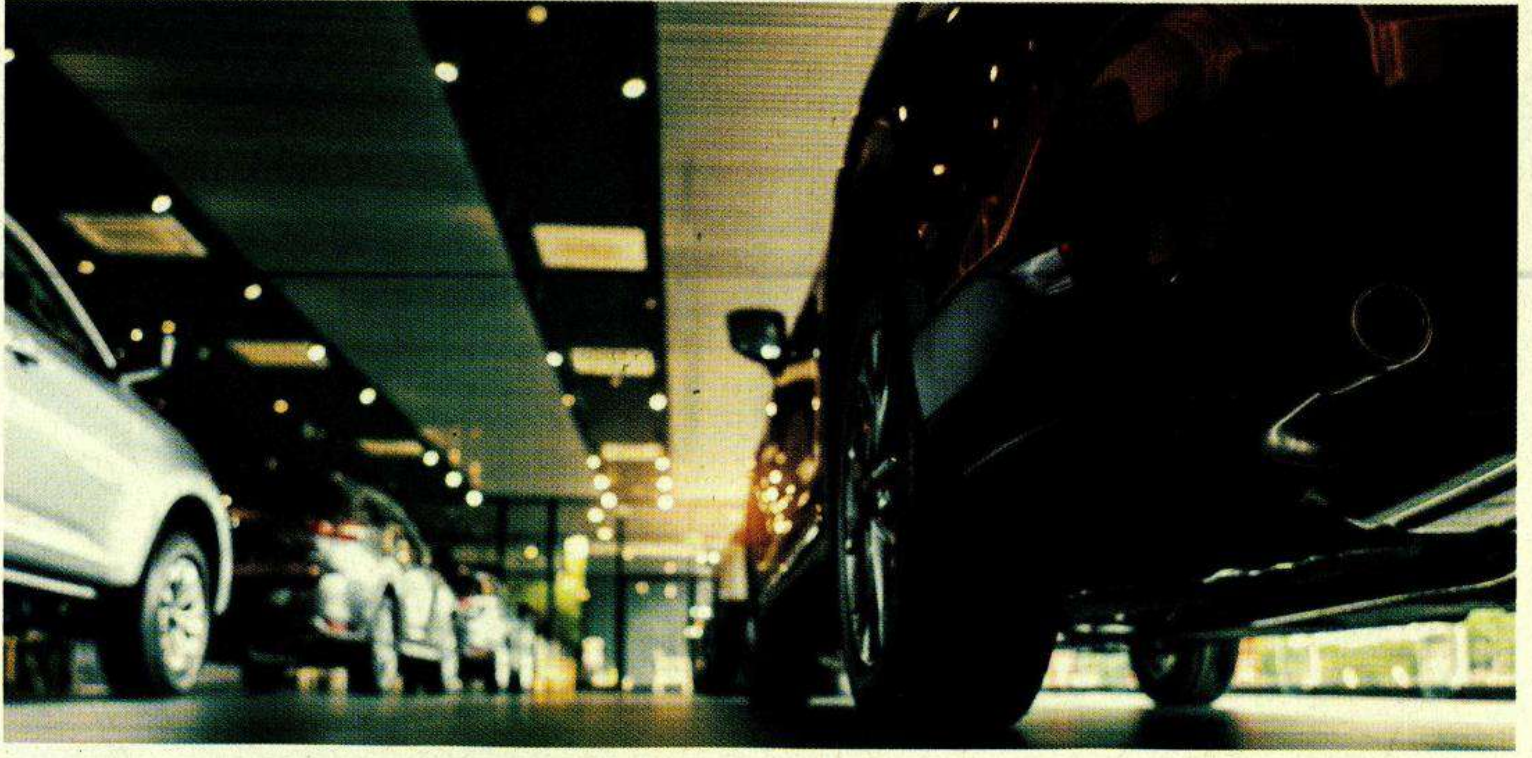
Bilgi teknolojileri ve dijital teknolojilerde yaşanan gelişmelerin toplumsal yaşama entegre edilmesiyle ortaya çıkan dijitalleşme kavramı; geliştirilen dijital araç, yöntem ve teknolojileri kullanarak gelişen iş modellerinin işletmeler tarafından benimsenmesiyle ürün, mal ve hizmetlerin yenilenmesi sürecidir. Bu bakımdan dijitalleşme kavramı, işletmelerin dijital teknolojileri kullanarak faaliyetlerini geliştirdikleri süreç olarak da tanımlanabilmektedir. Dijitalleşme sürecinde, işletmeler dijital araçlar vasıtasıyla iş süreçlerini otomatize edip veri analizi yaparken müşterileriyle daha iyi bağlantı kurmaktadır.

Dijitalleşmenin etkisinin çeşitli sektörlerde artarak hissedilmesi ve tüketicinin bunu deneyimlemesi ile birlikte artık tüketiciler, daha iyi bir deneyim elde etme

“
Emisyonun
azaltılması ve
çevre dostu
yakıt
kullanımına
geçme
baskısı
oluşturdu.”

konusunda giderek daha istekli hale gelmekte ve bu nedenle otomotiv sektöründe de dijitalleşme giderek fazla önem kazanmaktadır. Otonom sürüşten yeni paylaşımlı mobilite modellerine, özelleştirilmiş sigorta sözleşmelerinden uzaktan bakım ve onarıma ve araç tarafından üretilen verilerin kullanımına kadar dijitalleşme, yeni iş modellerinin gelişmesini sağlamaktadır. Bunların yanı sıra araç parkındaki konumları giderek artan ve gerek elektrik gerekse de yakıt pilleri vasıtasıyla hidrojen gibi alternatif enerji kaynaklarından gereksinim duyduğu enerjiyi sağlayan otomobiller, bu özelliklerine ek olarak bünyelerinde barındırdıkları ve tüketiciye otomobil kullanmaktan öte deneyimler sunmayı

hedefleyen teknolojileriyle artık üretici teşebbüslerce “akıllı cihaz” olarak adlandırılmakta ve tanıtılmaktadır. Üreticiler, akıllı cihazlarına, cihazın geçmişine ve



cihaza uygulanan bakım onarımlara ilişkin kayıtlar tutan, sürücü davranış analizi yapan, tüketicilerine çevrim içi pazaryerlerinde gezinme imkânı veren, ödeme sistemleri barındıran, oyun oynama, müzik dinleme gibi çeşitli eğlence olanakları sağlayan çokça çeşit uygulamalar entegre etmektedir. Bu gibi çalışmalarla otomotiv sektöründeki dijitalleşme hız kesmeden gelişimine devam ederken söz konusu dijitalleşmenin sonucu olarak ortaya çıkan kişisel ve araç tarafından üretilen veriler kümesi ile genel olarak yeni pazar yapısı regülasyonu da gündeme gelmektedir. Bu duruma paralel olarak rekabet otoriteleri de mevzuat çalışmalarında otomotiv sektöründeki dijitalleşme hususunu önemle dikkate almaktadır.

Dikey Kısıtlamalar Kılavuzu

Motorlu taşıtlardaki dijitalleşmeyi gündemine alan Avrupa Komisyonu (Komisyon) da otomotiv sektöründeki dikey anlaşmalara ilişkin düzenlemelerin işleyişine ilişkin Aralık 2018'de başlatılan yeniden değerlendirme sürecinin sonunda, Motorlu Taşıtlar Grup Muafiyeti Tüzüğü (MVBER) ve Motorlu Taşıtların Satış, Onarım ve Yedek Parça Dağıtımına Dair Anlaşmalardaki Dikey Kısıtlamalara İlişkin Kılavuz'da (Kılavuz) birtakım düzenlemeler gerçekleştirmiştir. Komisyon'un değerlendirme sonuçları, her ne kadar mevcut MVBER rejiminin kullanışlı olduğunu ve paydaşlar için geçerliliğini koruduğunu belirtse de motorlu taşıtlardaki dijitalleşmenin çıktılarını göstermiştir. Özellikle araç tarafından üretilen verilere (vehicle-generated data) erişimin bir rekabet aracı olarak sahip olabileceği önemi yansıtmak için bir güncellenmenin gerekli olduğu Komisyon'un değerlendirme sonuçları arasında önemli bir yer tutmaktadır. Zira bahsi geçen değerlendirme süreci, motorlu taşıt pazarındaki rekabet ortamının

2010'dan bu yana büyük ölçüde değişmemesine karşın, pazarın aşağıdaki hususlara uyum sağlama baskısı altında olduğunu göstermiştir:

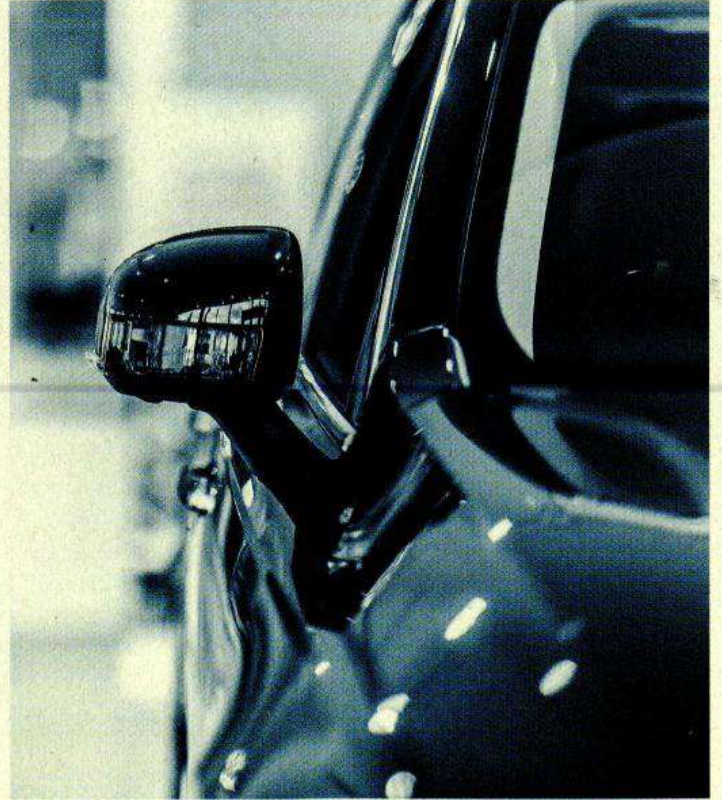
- I) Araç tarafından üretilen verilerin artan önemi dâhil olmak üzere teknolojik gelişmeler,
- II) Emisyonun azaltılması ve çevre dostu yakıt kullanımına geçme baskısı,
- III) Mobilite modellerinde değişiklikler.

Değerlendirme, sonuç olarak, sektörün bazı bölümlerinin önümüzdeki yıllarda hızla gelişeceğini ve bunun rekabet koşulları üzerinde henüz ölçülemeyen bir etkisi olacağını ortaya koymaktadır. Bu kapsamda 2025-2030 yıllarında, henüz yakın zamanda ortaya çıkan bazı değişikliklerin daha büyük ölçüde gerçekleşmesi beklenmektedir. Bu çerçevede Komisyon, mevcut MVBER'in geçerlilik süresini 5 yıl uzatarak hâlihazırda sektörde ortaya çıkan bazı değişikliklerin sağlamlaşmasına izin vermeyi ve Komisyonu yeni piyasa gerçekliği altında durumu yeniden değerlendirmek için daha iyi bir konuma getirmeyi hedeflemektedir. Böylelikle Komisyon, söz konusu gelişmelerin motorlu taşıtlar satış sonrası hizmetler sektöründeki dikey anlaşmalar için özel bir grup muafiyeti rejiminin hala gerekli olup olmadığını ve ne ölçüde güncelleme veya tadil gerektiğini ilerleyen zamanlarda yeniden değerlendirmeyi planlamaktadır.

Komisyon, sektöre özgü grup muafiyeti tüzüğünde herhangi bir değişiklik yapmak için doğru zaman olmadığını düşünürken Tamamlayıcı Kılavuz'da birtakım değişiklikler yapmıştır. Güncellenen Kılavuz'un, otomotiv sektöründeki dikey anlaşmaların AB rekabet kurallarına uygunluğunun değerlendirilmesine yardımcı olması ve bağımsız servisler de dâhil olmak üzere satış sonrası hizmet sağlayan servislerin bakım ve onarım için gerekli

Otomotiv
sektöründeki
dijitalleşmenin hızla
yaygınlaşmasının
rekabet
hukukuna
oldukça başlangıç
seviyesindeki
bir etkisinin
sonucu olarak
görünebilecektir.

”



araç tarafından üretilen verilere erişmeye devam etmelerini sağlaması beklenmektedir. Güncellenen Kılavuz aşağıdaki konulara açıklık getirmektedir:

I) Araç tarafından üretilen veriler, bakım ve onarım hizmetlerinin sağlanması için zorunlu bir girdi olarak değerlendirilebilir. Bu nedenle, Avrupa Birliği'nin İşleyişine İlişkin Antlaşma'nın (ABİDA) 101. maddesine uyum sağlamak için, yetkili ve bağımsız servislerin bu tür verilere eşit koşullarda erişmesi gerekmektedir. Bu kapsamda bakım ve onarım hizmetleri için gerekli teknik bilgi, ekipman ve eğitimin sağlanmasına yönelik mevcut ilkeler, araç tarafından üretilen verileri açıkça kapsayacak şekilde genişletilmiştir.

II) Sağlayıcılar, potansiyel siber güvenlik endişeleri temelinde araç tarafından üretilen veriler gibi girdileri bağımsız servislere sağlamamayı değerlendirirken orantılılık ilkesini uygulamalıdır.

III) Bir sağlayıcının araç tarafından oluşturulan veriler gibi önemli girdileri, tek taraflı olarak, bağımsız servislerden esirgediği durumlarda hâkim durumun kötüye kullanılması yasağı, gündeme gelebilecektir.

Yukarıda yer verilen konu başlıklarına ilişkin Kılavuz'un 60 ile 71'inci paragraflarında çeşitli değişiklikler yapılmıştır. Bu kapsamda araç tarafından üretilen verilerin bağımsız servislere sağlanmamasının ABİDA'nın 101(1)'inci maddesi kapsamında ihlal olarak değerlendirilebileceği düzenlenmektedir. Kılavuz'un 67'nci paragrafından sonra gelmek üzere "Araç tarafından üretilen veri" başlıklı 67(a) paragrafı düzenlenerek 65'inci paragraftaki teknik bilgilere erişimin engellenmesine ilişkin düzenlemelere atıf yapılmıştır. Buna göre araç tarafından üretilen veriler bakım onarım hizmetleri

açısından zorunlu olduğu ölçüde, 65'inci paragraftaki düzenlemeler bağımsız servislerin bu verilere erişimi açısından da uygulanacaktır.

BREXIT sonrasında diğer AB Grup Muafiyeti Düzenlemeleri ile Birleşik Krallık yasalarında muhafaza edilen MVBER, İngiltere Rekabet Otoritesi'nin (CMA) çalışmalarıyla Motorlu Taşıtlar Grup Muafiyeti Yasası (MVBEÖ) adıyla değiştirilerek 1 Haziran 2023'te yürürlüğe girmiştir.

Genel olarak CMA da Komisyon gibi MVBER'in içerik itibarıyla sektör açısından günümüze dek olan performansını başarılı bulmuş, böylelikle Birleşik Krallık mevzuatındaki yerinin korunması gerektiğine kanaat getirmiştir. Bununla beraber CMA, özellikle teknolojik gelişmenin de etkisiyle değişen ve sürekli gelişmekte olan sektör dinamiklerinin yakalanması açısından MVBER'in köklü olmasa da yasal netliği artıracak düzenlemelere ihtiyacı olduğu sonucuna varmış ve MVBEÖ'da bu çerçevede bazı düzenlemelere yer vermiştir.

CMA mevzuat değişikliği

CMA, teknolojik gelişmelerle motorlu taşıt onarım ve bakım hizmeti sağlayıcılarının, belirli yedek parçaları araçlara entegre etmek yahut bunlar üzerinde onarım işlemleri uygulayabilmeleri adına taşıtların yazılımına erişimlerinin oldukça önemli olduğunu vurgulamıştır. Bu nedenle MVBER'de yer alan "yedek parça" tanımını değiştiren CMA, yeni tanımın ayrıca bir motorlu taşıtın kullanımı veya işletilmesi için gerekli olan aracın bileşenlerini veya sistemlerini değiştirmek veya güncellemek için kesinlikle gerekli olan yedek parçalar ve bileşenler için aktivasyon/konfigürasyon kodları ile birlikte tüm yazılımları kapsayacak şekilde "satış sonrası mallar" olarak genişletmiştir. CMA, mevzuat değişikliği çalışmasında, tespit edilmesi gereken başlıca rekabet konularından birisinin araç tarafından üretilen verilere erişimdeki kısıtlamalar olduğunu daha önce deklare etmiştir. Yapılan çalışmalar neticesinde CMA, araç içi verilerin veya bunlardan elde edilen bilgilerin (bir aracın belirli bir arızaya sahip olması veya rutin bir servise ihtiyaç duyması gibi) onarım ve bakım için zorunlu bir girdi olarak kabul edilmesi gerektiği sonucuna varmıştır. Bu tür veri veya bilgilerin başka kaynaklardan temin edilemediği ve yetkili servis sağlayıcılarına temin edildiği durumlarda, yetkili tamircilerle rekabet eden bağımsız servislere de eşit bir temelde sağlanması gerektiğine kanaat kılmıştır. Zira araç tarafından üretilen veriler dâhil olmak üzere bakım ve onarım bilgilerine erişimin olmaması, bağımsız servislerin pazar paylarının düşmesine neden olabilecektir. Tüm bu durumlar, yedek parçalara ilişkin tüketici tercihlerinde önemli bir azalmaya, bakım ve onarım hizmetleri için daha yüksek fiyatlara ve potansiyel güvenlik sorunları açısından tüketici zararlarına yol açabilecektir. Bu kapsamda

MVBEÖ ile yedek parça tanımının genişletilmesinde olduğu gibi bir dikey anlaşmayı grup muafiyeti kapsamından çıkaracak kısıtlamalarda da genişlemeye gidilmiştir.

Bağımsız servislerin rekabetçi güç olarak satış sonrası hizmet pazarında yer almasının sağlanması amaçlanarak oluşturulan yeni düzenlemeye göre, bir dikey anlaşmanın grup muafiyetinden yararlanabilmesi için ilgili anlaşmanın bağımsız servislere belirli modellerin onarımı ve bakımı için gerekli teknik veya araç bilgilerine, araçlara veya eğitime erişme kabiliyetine ilişkin kısıtlamalar içermemesi gerekmektedir. MVBER'de yer almayan söz konusu düzenlemede ele alınan kısıtlamaya MVBEÖ'da yer verilmekle birlikte kısıtlama, hardcore değil, excluded olarak kategorize edilmiştir. Bu sayede bu minvaldeki bir kısıtlamanın yer aldığı dikey anlaşmalar, yalnızca ilgili kısıtlamanın anlaşma kapsamından çıkarılması mümkün olduğu takdirde grup muafiyetinden yararlanabilecektir.

Sonuç olarak, yukarıda detaylı olarak anlatılan düzenlemeler, özellikle otomotiv sektöründeki dijitalleşmenin hızla yaygınlaşmasının rekabet hukukuna oldukça başlangıç seviyesindeki bir etkisinin sonucu olarak görünebilecektir. Komisyon'un da tespit ettiği üzere, dijitalleşmenin pazardaki rekabete olan etkisini görmek için henüz erken olduğu da söylenebilecektir. Bununla birlikte dijitalleşmenin özellikle de hem otomotiv üretimi hem de satış sonrası hizmetleri için oldukça değerli girdiler haline gelen araç tarafından üretilen verilerin pazarın ve pazardaki rekabetin geleceğine damga vuracağı da şimdiden gözlemlenebilmektedir.

