

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

**REKABET KURULU KARARI**

Dosya Sayısı : 2006-4-241 (Önaraştırma)  
Karar Sayısı : 07-14/120-39  
Karar Tarihi : 15.2.2007

**A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER**

10

**Başkan** : Mustafa PARLAK  
**Üyeler** : Prof. Dr. Zühtü AYTAÇ, Rıfki ÜNAL,  
Prof. Dr. Nurettin KALDIRIMCI, M. Sıraç ASLAN,  
Süreyya ÇAKIN, Mehmet Akif ERSİN

**B. RAPORTÖRLER** : Murat AYBER, Evren SESLİ

**C. ŞİKAYET EDEN** : Gizlilik talebi vardır.

20

**D. HAKKINDA ÖNARAŞTIRMA**

**YAPILAN** : Axa-Oyak Sigorta A.Ş.  
Meclis-I Mebusan Cd. No:81 Salıpazarı 34427 İstanbul

**E. DOSYA KONUSU** : Axa Oyak Sigorta A.Ş. (Axa Oyak)'nin, araçlarını kasko sigortası kapsamında şikayetçinin işyerinde tamir ettirmek isteyen tüketicileri, dosya açmamak, bu servis istasyonuna eksper yollamamak gibi uygulamalarla başka servislere yönlendirdiği iddiası.

30

**F. İDDİALARIN ÖZETİ:** Şikayet dilekçesinde, Axa-Oyak'ın araçlarını şikayetçinin işyerinde tamir ettirmek isteyen -kasko sigortası bulunan- müşterileri dosya açmamak, bu servis istasyonuna eksper yollamamak gibi eylemlerle başka servislere yönlendirerek, şikayetçiye "boykot" uyguladığı hususlarına yer verilmiştir.

40

**G. DOSYA EVRELERİ:** Kurum kayıtlarına 22.11.2006 tarih, 7858 sayı ile giren başvuru üzerine hazırlanan 20.12.2006 tarih, 2006-4-241/İİ-06-MA sayılı İlk İnceleme Raporu, 28.12.2006 tarih, 06-95 sayılı Kurul toplantısında görüşülmüş ve 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 4. ve 6. maddelerinin ihlaline ilişkin bir soruşturma açılmasına gerek olup olmadığının belirlenmesi amacıyla, Kanun'un 40/1. maddesi uyarınca önaraştırma yapılmasına 06-95/1199-M sayı ile karar verilmiştir.

İlgili karar uyarınca düzenlenen 8.2.2007 tarih 2006-4-241/ÖA-07-MA sayılı Önaraştırma Raporu 12.2.2007 tarih, REK.0.08.00.00-110/48 sayılı Başkanlık önergesi ile 07-14 sayılı Kurul toplantısında görüşülerek karara bağlanmıştır.

**H. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda;

- Axa Oyak tarafından şikayet edene yönelik olarak, dosya açmama ve eksper görevlendirmeme eylemlerinin icra edildiğinin belirlendiği,
  - 50 - Ancak eylemin tek bir teşebbüs tarafından icra edildiği dikkate alındığında 4054 sayılı “Rekabetin Korunması Hakkında Kanun”un 4. maddesi ile belirlenen temel unsurlardan teşebbüsler arası anlaşma, uyumlu eylem yahut teşebbüs birliği kararının bulunmadığı,
  - Şikayet konusu eyleme ilişkin olarak 4054 sayılı Kanun kapsamında soruşturma açılmasına gerek bulunmadığı
- görüşlerine yer verilmiştir.

**I. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME**

60 **I.1. İlgili Pazar**

**I.1.1. İlgili Ürün Pazarı**

İlgili ürün pazarı, hakkında önaraştırma yürütülen teşebbüsün ticari faaliyet alanı olan “Motorlu kara nakil taşıtlarının zorunlu ve ihtiyari sigortaları pazarı” olarak tespit edilmiştir. Teşebbüsün yürütmekte olduğu anlaşmaların kümülatif sonuçlarından etkilenen pazar ise “Otomobil yedek parça ve servis hizmetleri pazarı”dır.

**I.1.1. İlgili Coğrafi Pazar**

- 70 Sigorta şirketinin şikayete konu faaliyetlerinin Ankara’da gerçekleştiği dikkate alınarak, ilgili coğrafi pazar “Ankara ili” olarak belirlenmiştir.

**I.2. Yapılan Tespitler ve Deliller**

**I.2.1. Axa Oyak Sigorta A.Ş.**

- 80 Axa Oyak, 5.2.1999 tarihinde AXA ve OYAK Grupları’nın Türkiye’deki sigortacılık faaliyetlerini tek bir çatı altında toplamaya karar vermesiyle kurulmuştur. Bu karar çerçevesinde, AXA ve OYAK’ın Türkiye’de ortak oldukları şirketlerin hisseleri Axa Oyak Holding’e devredilmiştir. AXA Grubu, finansal koruma ve fon yönetimi alanında faaliyet göstermektedir. Grubun “Finansal Koruma” konusundaki faaliyetleri sigorta, kişisel koruma, birikim ve gayrimenkul planlama alanlarını kapsamaktadır.

1961 yılında kurulan OYAK ise Türk Silahlı Kuvvetleri mensuplarının yardımlaşma ve emeklilik fonudur. Finansal hizmetler, sanayi ve hizmet alanlarında faaliyet gösteren bugün itibarıyla yaklaşık 60 iştirak OYAK Grubu’nu oluşturmaktadır.

## I.2.2. Kasko Sigortacılığına İlişkin Genel Bilgiler

- 90 Sigorta Murakabe Kanunu'nun 7. maddesine göre hayat sigortaları ve hayat dışı sigorta olmak üzere iki ana gruba ayrılan sigortacılık faaliyetleri arasında kasko sigortası, hayat dışı sigortalardan biri olan kaza sigortasının alt dallarından biridir. 1.1.2004'te yürürlüğe giren Kara Taşıtları Kasko Sigortası Genel Şartları'na göre kasko sigortasının konusu şu şekilde ifade edilmiştir;

*"Bu sigorta ile sigortacı, sigortalının, karayolunda kullanılabilen motorlu, motorsuz taşıtlardan, römork veya karavanlar ile iş makinelerinden ve lastik tekerlekli traktörlerden doğan menfaatinin aşağıdaki tehlikeler dolayısıyla uğrayacağı maddi zararları temin eder.*

- 100 a) Gerek hareket halinde gerek durma halinde iken sigortalının veya aracı kullananın iradesi dışında araca ani ve harici etkiler neticesinde sabit veya hareketli bir cismin çarpması veya aracın böyle bir cisme çarpması, müsademesi, devrilmesi, düşmesi, yuvarlanması gibi kazalar ile üçüncü kişilerin kötü niyet veya muziplikle yaptıkları hareketler,  
b) Aracın yanması,  
c) Aracın çalınması veya çalınmaya teşebbüs"

Prim üretimi açısından sigorta dalları arasında en büyük payı kaza branşının aldığı görülmektedir. Kaza ve trafik branşında üretilen primler toplam primlerin yaklaşık yarısına tekabül etmektedir. Aşağıdaki tabloda 2005 yılında sigorta dallarının prim üretimi açısından paylarına yer verilmiştir:

Sigorta Branşı	Oran (%)
Yangın	14,54
Nakliyat	3,72
Kaza	31,18
Ferdi Kaza	3,00
Sağlık	10,22
Koruma	0,28
Kredi	0,06
Makine Montaj	4,12
Trafik	16,40
Dolu	0,37
Hayvan Ölümü	0,24
Hayat	15,87
Toplam	100

- 110 Sigorta dalları içinde prim üretimi açısından % 31,18 ile ilk sırada yer alan kasko sigortasının hasar prim oranları açısından dalgalı bir seyir izlediği görülmektedir. Uygulanan istikrar programları ile faiz oranlarında meydana gelen düşüş ile mali gelirlerin azalması ve özellikle son yıllarda düşen otomobil fiyatları nedeniyle primlerde gerçekleşen düşüşün bu seyrde etkili olduğu kanaatine varılmıştır. Aşağıdaki grafikte kaskonun en büyük alt dal olduğu kaza sigortası branşındaki hasar prim oranları yer almaktadır:

## 07-14/120-39

Yıllar	Oran (%)
2000	69,2
2001	73,7
2002	70
2003	84,9
2004	79
2005	87,9

120 Ülkemizde hâlihazırda kasko branşında hizmet veren yaklaşık 25 şirket bulunmaktadır. 1.1.2006-31.12.2006 tarihleri arasındaki dönemde prim üretimleri bakımından ilk beşte yer alan sigorta şirketlerine aşağıdaki tabloda yer verilmiştir.

Sigorta Şirketi	Prim Üretimi (Bin YTL)	Pazar Payı (%)
Anadolu Sigorta	(.....)	(....)
Axa Oyak	(.....)	(....)
Ak Sigorta	(.....)	(....)
Ergo İsviçre	(.....)	(....)
Koç Allianz	(.....)	(....)

Tablodan da anlaşılacağı üzere, önaraştırma tarafı Axa Oyak kasko branşında 2006 yılında gerçekleştirdiği (.....) YTL'lik prim üretimi ile pazarda %(....) paya sahip olup Anadolu Sigorta'nın ardından ikinci sırada bulunmaktadır. İlk iki şirket arasında 2006 yılı verilerine göre yalnızca %(....)'lik bir fark olup, ilk beş şirketin pazardaki toplam payı ise %(....)'yi bulmaktadır.

130 Sigortacılığın tam anlamıyla rekabete açılması zorunlu trafik sigortası poliçelerinin fiyatlarının serbest piyasa koşullarında belirlenmesini sağlayacak yasa değişikliğinin yürürlüğe girmesinden sonra gerçekleşecektir. Dosya mevcudu bilgilere göre, tahmini bir tarih olarak Temmuz 2007'den itibaren yasa değişikliği yürürlüğe girecek ve zorunlu trafik sigorta poliçeleri serbest piyasa koşullarında fiyatlandırılacaktır. Mevcut durumda sigorta şirketleri zorunlu trafik sigortası branşında fiyatları veri olarak almaktadır. Yakın tarihe kadar anılan branşta sigortalayanların zarar etmesi kaçınılmaz iken, bu zarar kasko sigortacılığında elde edilen kazanç ile finanse edilmiştir. Ancak 2006 yılında geçerli poliçe bedelleri ve teminat hadlerinin belirlenmesi için yürütülen çalışmalar esnasında sigorta şirketlerinin yetkili kurum nezdinde girişimde bulunması neticesi poliçe bedelleri teminat hadlerinden daha fazla artırılarak bu branşın hiç değilse daha az zarar edilen bir faaliyet olması sağlanmıştır. Mevcut durumda 140 kaza ve hasar oranının çok yüksek düzeylerde gerçekleştiği Ankara ve İstanbul illerinde karşılaşılan zararın kaza oranı düşük diğer illerde kaydedilen kazançla finanse edilmesi sayesinde faaliyetlerin sürmesi sağlanmaktadır.

### 1.2.3. Axa Oyak'ın 2005-2006 Yıllarında Ankara'da En Yüksek Miktarda Ödeme Yaptığı Servisler

Aşağıdaki tabloda Axa Oyak'ın kasko sigortası dahilinde onarılabacak araçların tamirini yapan anlaşmalı yetkili servisler ile anlaşmalı özel servislerden 2005-2006 yıllarında en yüksek miktarda ödeme yapılanların listesine yer verilmiştir.

**07-14/120-39**

Servis Adı	2005		2006		Servis Türü
	Adet	Toplam	Adet	Toplam	
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	Yetkili
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	Yetkili
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	Yetkili
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	Yetkili
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	Özel
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	Yetkili
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	Yetkili
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	Yetkili
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	Yetkili
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	Yetkili
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	Yetkili
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	Yetkili
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	Yetkili
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	Yetkili
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	Yetkili
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	Özel
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	Yetkili
(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	Yetkili

**I.2.4. Hasarlı Araçların Yetkili ve Özel Servisler Arasındaki Dağılımı (2005-2006)**

150

Aşağıdaki tabloda, kasko branşında prim üretimi açısından 2006 yılı verilerine göre 1. sırada bulunan (.....) tarafından sigortalanan araçların yetkili ve özel servis arasındaki dağılıma yer verilmiştir.

Servis Türü	1.1-21.05.2005	21.5-31.12.2005	2005	2006
Yetkili	% 60,02	% 61,54	% 61,03	% 60,24
Özel	% 39,98	% 38,46	% 38,97	% 39,76

2005 yılı verileri dikkate alındığında, (.....)'nın yedek parça tedarikine yönelik anlaşma yapmaya başladığı 21.5.2005 tarihi sonrasındaki dönem ile bu tarih öncesindeki dönem arasında hasarlı araçların yetkili ve özel servisler arasındaki dağılımında kayda değer bir farklılık gözlenmemektedir. 2005 yılında 3 marka ile başlayan parça tedariki anlaşmalarının 11 markaya yükseldiği 2006 yılı içinde benzer bir yorum yapmak mümkündür. Sektör lideri konumundaki

160

(.....)'nın İstanbul ili için hazırlamış olduğu verilere göre, 2005 ve 2006 yıllarında yetkili servislerin tercih edilme oranı yaklaşık %60 iken, özel servisler için bu oran yaklaşık %40 olarak gerçekleşmiştir.

## J. GEREKÇE ve HUKUKİ DAYANAK

### J.1. Kasko Sigortacılığı Faaliyetinin İşleyişi

170 Kasko poliçesinin satın alınmasından olası bir kaza sonrası aracın onarılmasına kadar geçen zaman zarfında birden fazla ticari süreç vardır ve esas olan bu süreçlerin her birinde Rekabet Kanunu hükümlerine uyulmasıdır. Her bir müşterinin (bireysel tüketiciler ve araç filosu sahipleri) satın alacakları motorlu taşıtları tercih etmelerine yönelik süreçte (pazarlama, satış, vb.) rekabet mekanizması tam olarak işlemektedir. Aynı şekilde, satın alınan motorlu taşıtlar için kasko sigorta poliçesi satın alınması sürecinde de sayıları yaklaşık 25 olan sigorta şirketi rekabet halindedir ve belirlenen herhangi bir rekabet ihlali yoktur.

180 Buna karşılık, kasko sigortası dahilinde onarılacak araçların tamirinde kullanılacak yedek parça ve işçilik hizmetleri pazarlarındaki rekabete koşullarının kasko sigortası satan teşebbüsler tarafından müdahale edildiği anlaşılmaktadır. Kasko sigortasının konusu, 1.1.2004'te yürürlüğe giren "Kara Taşıtları Kasko Sigortası Genel Şartları"nda, *"Bu sigorta ile sigortacı, sigortalının, karayolunda kullanılabilen motorlu, motorsuz taşıtlardan, römork veya karavanlar ile iş makinelerinden ve lastik tekerlekli traktörlerden doğan menfaatinin aşağıdaki tehlikeler dolayısıyla uğrayacağı maddi zararları temin eder."* olarak ifade edilmiştir.

190 Bu hükme göre, aracın onarılması durumunda ticari akit araç sahibi ile aracı onaran teşebbüs (servis istasyonu) arasındadır ve Rekabet Kanunu ile yürürlük kazanan bütün hükümler bu ticari işlemde geçerlidir. Aracın muhtelif nedenlerle hasar görmesi ve kasko kapsamında onarılacak olması halinde araç sahibinin önünde temel olarak iki seçenek bulunmaktadır. Bu seçeneklerden ilki, aracın tamirini yetkili serviste yaptırmak iken ikincisi özel servisleri tercih etmektir. Kabaca yetkili servisler ile özel servisler olarak tanımlanan iki kategoriden birine dahil olan teşebbüsler hem birbirleri ile hem de diğer kategoridekiler ile rekabet halindedirler. Son yıllarda Avrupa Birliği'nde uygulanmakta olan ve Ülkemizde de 1.1.2007'dan beri yürürlükte bulunan 2005/4 sayılı "Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalar ve Uyumlu Eylemlere İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği" temel olarak her iki kategoride yer alan teşebbüslerin etkin rekabete eşit koşullarda başlamasını sağlamak üzere tasarlanmıştır.

200 Kasko sigortacılığı işinde ticari teamüller sigortacı şirketler ile yetkili ve özel servisler arasında anlaşmalar akdedilmesini gerektirmektedir. Bu anlaşmalar çerçevesinde poliçe sahibi önce aracını tamir ettirip bedelini ödemek ardından hasar bedelini sigortalayandan tahsil etmek külfetinden kurtulmaktadır. Buna karşılık, servis istasyonu sigorta şirketine liste fiyatları üzerinden belirli oranlarda indirim yapmayı taahhüt etmektedir.

210 Araç sahibinin hasarlı aracını bir yetkili serviste tamir ettirmeyi seçmesi durumunda, yetkili servis aynı zamanda yetkili yedek parça satış noktası olarak da faaliyet gösteriyorsa gereken parçaları kendisi temin etmek ve/veya ana bayiden tedarik etmek suretiyle aracı onaracak ve yedek parça bedelleri ile işçilik ücretini araç sahibinden alacaktır. Yetkili servislerin tamamına yakını çok sayıda sigorta şirketi ile anlaşmalı olduklarından bu anlaşma uyarınca servis istasyonu parça ve hizmet bedelini doğrudan sigorta şirketinden tahsil edebilmektedir. Başvuru konusu yedek parça temini uygulamasının yetkili servisler için geçerli olmaması nedeniyle yukarıda özetlenen süreç hâlihazırda da bu şekilde devam etmektedir. Sonuç olarak, yetkili servis istasyonlarının birbiri ile olan rekabeti sigorta şirketlerinin uygulamasını yaygınlaştırdıkları yedek parça tedarik anlaşmalarından etkilenmemiştir.

220 Araç sahibinin hasarlı aracını bir özel serviste tamir ettirmeyi seçmesi durumunda, özel servis aynı zamanda yedek parça satış noktası ise gereken parçaları kendisi temin ederek; yedek parça satış noktası değil ise, yetkili satış noktaları ya da ana bayilerden tedarik ederek aracı onarır, yedek parça bedelleri ile işçilik ücretini alacaktır. Otomotiv sanayinde faal yerleşik teşebbüslerce uygulana gelen ticari politikalar doğrultusunda Ülkemizde yedek parça kar hadleri olağan üstü ölçüde yüksektir. Örnek olarak liste fiyatı üzerinden %20 iskonto ile sağlanan bir parçanın 80 birim fiyattan alınıp 100 birim fiyattan satılması durumunda brüt kar marjı %25 olarak ortaya çıkmaktadır. Ülkemizde yaygın olarak bulunan markalara ait yedek parçalarda uygulanan iskonto oranları % 18 ile % 26 arasında değişmektedir. Yerinde incelemelerde özellikle (.....-.....), (.....) gibi bazı satış hacimleri yüksek markaların yedek parçalarda uyguladıkları iskonto oranlarında %1 ila %3 arasında indirim gitmeyi planladıkları bilgisi edinilmiştir. Ülkemizde 4054 sayılı Kanun'un yürürlüğe girmesinden evvel yerleşik imalatçılar tarafından izlenen bu ticari prensibin uzun süre pazara yeni girişleri engellediği açıktır. Bu uygulama neticesi çok az adetlerde satış yapsa dahi ticari kazanç sağlayacağını öngören küçük ölçekli girişimciler bu yerleşik markaların yedek parça yeniden satıcılığına talip olmuş, pazara yeni giren/girecek otomobil markaları uzun bir süre yedek parça yeniden satıcısı bulmakta güçlük çekmişlerdir. 4054 sayılı Kanun'un yürürlüğe girmesi ve eş zamanlı olarak küçük ve orta ölçekli girişimci adedinin artması nedenleriyle günümüzde her marka motorlu taşıtın yedek parçasının tüketiciye sunulması mümkün olmuştur. Yine Kanun'un sonucu olarak, sayıları büyük şehirlerde yüzlerle ifade edilen yeniden satıcıların ürünleri liste fiyatlarından satmaları imkânı ortadan kalkmış ve 240 tüketicilere liste fiyatları üzerinden yüksek oranda indirimler yansıtılmıştır. Ancak, otomotiv sektöründe rekabetin yoğun olmadığı dönemlerden beri uygulana gelen iskonto oranları belirli markaların yedek parçalarını pazarlayan çok sayıda teşebbüsün faaliyette olması sonucunu doğurmuştur.

Sigorta şirketlerinin yedek parça tedarik anlaşmalarını uygulamaları sırasında görülen farklılıklar bu anlaşmaların etkilenen pazar üzerindeki tesirlerini belirlemektedir. Türkiye'nin en çok kasko sigortası primi satan teşebbüsü (.....) tarafından sağlanan istatistikî veriler bu teşebbüsün yedek parça tedarik anlaşması uygulamasının yetkili servisler ile özel servisler arasındaki rekabeti ihmal edilebilir oranda etkilediğini göstermektedir. Buna karşılık Axa

250 Oyak tarafından uygulanan anlaşmaların tüketicinin özel servislerden yetkili servislere yönelmesine yol açtığı görülmektedir. Nitekim Axa Oyak tarafından ödeme yapılan Ankara İlindeki ilk yirmi istasyondan on sekiz adedi muhtelif markaların yetkili servisleridir.

Özel ve yetkili servis istasyonlarının birbirleriyle olan rekabetlerinde 4054 sayılı Kanun anlamında “müşteri” araç sahibi olsa bile sigortalayanların ticari işlemde fiili bir belirleyici güçleri mevcuttur. Şöyle ki, özel ve yetkili servis ile sigorta şirketi arasında oluşabilecek bir anlaşmazlık durumunda itirazların mahkemeye poliçe sahibi tarafından yapılmasına ilişkin hukuki bir zorunluluk bulunduğundan, servisler ancak poliçe sahibinin vekâlet vermesi halinde sigorta şirketini dava edebilmektedir. Servis istasyonunun poliçe sahibinden mahkemeye başvurmak üzere vekâletname alması gereklidir ki her poliçe sahibinin bu amaçla vekâletname vermek istemeyeceği aşikârdır. Sonuç olarak, sigorta şirketlerinin yedek parça tedarik anlaşmaları ile araç sahiplerinin yetkili servis/özel servis tercihlerini etkileyebildiği gözlenmektedir.

#### **J.2. Dosya Açmamak ve Servis İstasyonuna Ekspert Yollamamak Eylemlerinin 4054 Sayılı Kanun’un 4. Maddesine Göre Durumu**

Başvuruda, Axa Oyak’ın araçlarını kasko sigortası kapsamında (.....)’de tamir ettirmek isteyen müşteriler için dosya açmamak ve bu özel servise ekspert yollamamak gibi eylemleri şikâyetçi tarafından “boykot” olarak nitelenmektedir.

270 4054 sayılı Kanun’un “Rekabeti Sınırlayıcı Anlaşma, Uyumlu Eylem ve Kararlar” başlıklı 4. maddesinin genel hükmü, *“Belirli bir mal veya hizmet piyasasında doğrudan veya dolaylı olarak rekabeti engelleme, bozma ya da kısıtlama amacını taşıyan veya bu etkiyi doğuran yahut doğurabilecek nitelikte olan teşebbüsler arası anlaşmalar, uyumlu eylemler ve teşebbüs birliklerinin bu tür karar ve eylemleri hukuka aykırı ve yasaktır.”* şeklinde düzenlenmiştir. Genel hükmün yanı sıra takip eden fıkrada uygulamada sıkça görülen rekabete aykırı davranış biçimleri örnek olarak sayılmıştır. Bu davranış biçimlerinden biri olan “boykot” eylemi de aynı maddenin (d) bendinde; *“Rakip teşebbüslerin faaliyetlerinin zorlaştırılması, kısıtlanması veya piyasada faaliyet gösteren teşebbüslerin boykot ya da diğer davranışlarla piyasa dışına çıkarılması yahut piyasaya gireceklerin engellenmesi”* şeklinde yer almaktadır. Bu ifadeye göre “boykot” eyleminin kanun ihlali olarak kabul edilmesi için rakip teşebbüslere yönelik olması gerekli değildir. Nitekim 4. maddenin (d) bendinde yasaklanan fiillerin *“Rakip teşebbüslerin faaliyetlerinin zorlaştırılması, kısıtlanması veya piyasada faaliyet gösteren teşebbüslerin boykot ya da diğer davranışlarla piyasa dışına çıkarılması yahut piyasaya gireceklerin engellenmesi”* şeklinde aynı cümlede birbirinden ayrı ifade edildiği görülmektedir. Buna göre, başka teşebbüsün faaliyetlerinin zorlaştırılması yahut kısıtlanması eylemi tarafların rakip olduğu durumlarda yasak sayılırken, “boykot” eylemi taraflar rakip olsun olmasın yasaklanmaktadır.

290 Öneri araştırma sürecinde şikâyetçi ile yapılan görüşmede, firma yetkilileri Axa Oyak’ın servislerini tercih eden poliçe sahipleri için dosya açmamak ve ekspert yollamamak suretiyle kendilerini boykot ettiği iddialarına ilişkin olarak ibraz ettikleri gider pusulaları ile konuyu mahkemeye taşıdıklarını ve mahkemenin de



300 bilirkişiye başvurduğunu ortaya koymuşlardır. Mahkeme ve bilirkişi tayini süreçlerinin araç başına 250 YTL ve üzerinde bir maliyete yol açtığı görülmektedir. Ayrıca, özel ve yetkili servis ile sigorta şirketi arasında oluşabilecek bir anlaşmazlık durumunda itirazların mahkemeye poliçe sahibi tarafından yapılmasına ilişkin hukuki bir zorunluluk bulunduğundan, servisler ancak poliçe sahibinin vekâlet vermesi halinde sigorta şirketini dava edebilmektedir. Bu tür ek maliyetlerin tam rekabete yakın rekabet koşullarının olduğu araç onarım hizmeti pazarında faal bir teşebbüsün ticari varlığını sürdürmesini zorlaştıracığı değerlendirilmektedir.

310 Buna karşın, “boykot” eyleminin 4054 sayılı Kanun’un 4. maddesinde düzenleniyor olması nedeniyle, eylemin anılan Kanun maddesinin genel hükmünde yer alan temel unsurları da ihtiva etmesi gerektiği düşünülmektedir. Yerinde incelemeler esnasında yapılan tespitler şikâyet konusu uygulamanın tek bir teşebbüs tarafından icra edildiği yönündedir. Buna göre, 4. maddenin temel unsurları olan teşebbüsler arası anlaşma, uyumlu eylem yahut teşebbüs birliği kararına rastlanmamaktadır. Bu durumda, şikâyetçi firmaya eksper gönderilmemesi ve dosya açılmaması şikâyet edilen haricinde bir başka teşebbüs tarafından uygulanan bir eylem olmayıp, farklı pazarlarda faal iki teşebbüs arasındaki ticari bir ihtilaf olarak kalmaktadır.

320 Diğer taraftan, kasko sigortacılığı ile iştigal etmekte olan teşebbüslerin uygulamaya koydukları ve giderek yaygınlaşan yedek parça tedarik anlaşmaları ile otomobil yedek parça pazarında tam anlamıyla bir “yeniden yapılanma” süreci başlamıştır. Anlaşmaların yaygınlaştığı illerde kapsam dahilindeki markaların yedek parçalarının yeniden satıcılığı pazarında kayda değer bir yoğunlaşma yaşanmaktadır. Bunun sonucu olarak, 2006 yılı boyunca Ankara’da bin kadar yedek parça yeniden satıcısının piyasa dışına çıkarak ticari faaliyetlerine son verdiği pazarda hâlihazırda faaliyet gösteren teşebbüs sahipleri tarafından ifade edilmektedir. Buna karşılık, birden fazla sigorta şirketinin yedek parça tedarik anlaşması yaptığı teşebbüslerin, pazardaki güçlerinin ve paylarının kayda değer ölçüde artmasıyla ilgili pazardaki rekabetçi yapı yerini yoğunlaşmaya bırakmaktadır. Konunun Rekabet Kurulu tarafından ele alınıyor olmasının öncelikli nedeni, piyasada yaşanan yoğunlaşma ve piyasa dışına çıkmaların ticari hayatın olağan akışından kaynaklanmaması, ancak poliçe sattığı müşterisinin maliyetini karşılamakla yükümlü teşebbüslerin birbirine benzer davranışlarla bu sonucu doğuruyor olmalarıdır. Yedek parça tedarik anlaşmaları bir diğer yünden de ilgili pazarda rekabetin etkinliğini yitirmesine yol açmaktadır ki bu, “sigorta şirketlerinin tamamının fiilen uygulamadan muaf tuttıkları yetkili servislerin pazar paylarını artırmaları sonucunun doğması” olarak ifade edilebilir. Ancak, yedek parça tedariki anlaşması yapan sigorta şirketlerinin uygulamalarının ve dolayısıyla bu uygulamaların sonuçlarının da birbirinden farklı olduğunun belirtilmesi gerekmektedir. Nitekim, prim üretimi açısından pazarda ilk sırada yer alan Anadolu Sigorta’nın yedek parça tedariki anlaşması yaptığı dönem ile bu dönem öncesindeki yetkili ve özel servis dağılımında kayda değer bir farklılık gözlemlenmezken, pazarın ikincisi konumundaki Axa Oyak için uygulamanın sonuçlarının yetkili servisler lehine daha farklı olduğu anlaşılmaktadır.

**07-14/120-39**

340 **K. SONUÇ**

Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre; şikayet konusu iddialar ile ilgili olarak 4054 sayılı Kanun çerçevesinde soruşturma açılmasına gerek olmadığına, şikayetin reddine OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.