



REKABET KURUMU

Üniversiteler Mahallesi 1597. Cadde No:9

Bilkent Çankaya 06800

ANKARA

İstanbul, 13.04.2016

Konu : “Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği Taslağı” ile “Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği'nin Açıklanmasına Dair Kılavuz Taslağı”na İlişkin Görüş ve Önerilerimizin Sunulması

REKABET KURUMU BAŞKANLIĞI'NA,

Rekabet Kurumu tarafından yürütülmüş olan çalışmalar sonucunda, “Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği Taslağı” (“**Taslak Tebliğ**”) ile “Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği'nin Açıklanmasına Dair Kılavuz Taslağı” (“**Taslak Kılavuz**”) hazırlanmış ve 2 Mart 2016 tarihinde kamuoyu ile paylaşılarak taslaklara ilişkin görüş, öneri ve değerlendirmelerin 4 Nisan 2016 tarihine kadar Rekabet Kurumu'na iletilebileceği belirtilmiştir.

Otomotiv Yenileme Pazarı Geliştirme Derneği (“**OYPG**”), otomotiv bağımsız yenileme pazarının ülkemizde gelişmesine ve büyümesine katkı sağlamak amacıyla 1995 yılında otomotiv parça üreticileri ve parça dağıtıcıları tarafından kurulmuştur. OYPG, bu alanda uluslararası faaliyet gösteren ve otomotiv bağımsız yenileme pazarında serbest ve adil bir piyasa rekabetinin korunması için Avrupa Birliği (AB) platformunda çalışmalar yapan FIGIEFA'nın üyesidir.

Aracın oluşmasını sağlayan parçaların çoğu otomotiv yan sanayi tedarikçileri tarafından üretilmektedir. Bu şirketler aracın montajında kullanılmak üzere ürün temin ettikleri gibi aynı ürünleri yenileme pazarına da sunarlar. Satış sonrasında herhangi bir bakım, onarım veya kaza sonucu ortaya çıkacak yedek parça ihtiyacı iki ana farklı kanal vasıtasıyla temin edilmektedir:

- motorlu taşıt sağlayıcılarının yönettiği OES kanalı ve

- birçok ürünün üretimini yapıp motorlu taşıt sağlayıcısına tedarik eden ve nihai tüketicisi bağımsız servis ve/veya tamirci olan bağımsız yenileme pazarı

Bağımsız yenileme kanalındaki önde gelen ulusal ve uluslararası parça üreticileri, uluslararası ticari gruplar ve toptancı şirketlerin oluşturduğu OYPG Derneği bu dağıtım kanalının gelişmesi, daha profesyonel bir yapıya gelmesi ve Avrupa standartlarına erişmesi için faaliyetlerde bulunmaktadır.

Bu kapsamda, motorlu taşıtlar sektöründeki dikey anlaşmalar ve uyumlu eylemlere yönelik olarak hazırlanmış olan yeni grup muafiyeti tebliği ve kılavuzu taslağına ilişkin olarak değerlendirilmek üzere, OYPG'nin görüşü ve önerileri aşağıda dikkatinize sunulmaktadır.

Giriş

Motorlu taşıtlar endüstrilerinde etkin bir rekabet ortamı yaratılması ve tüketici refahının artırılması hedeflerine yönelik düzenlemeler birçok rekabet otoritesinin son dönemdeki temel hedeflerinden biri olmuştur. Nitekim çoğu ülkede 1980'lerden beri motorlu taşıtlar sektörüne özgü yasal düzenlemeler getirilmekte ve rekabetin teminine ilişkin çeşitli sektör araştırmaları yürütülmektedir¹.

Bilindiği üzere, Avrupa Birliği tarafından yürütülmüş olan motorlu taşıtlar sektörü incelemeleri, 1400/2002 sayılı Tüzük'ün² motorlu taşıtlar sektöründe beklentileri karşılayamadığını ve özellikle satış sonrası pazarda rekabetçi ortamın oluşmasında yetersiz kaldığını belirlemiştir. Ayrıca, bu Tüzük ile katı kurallar getirildiğini ve her ne kadar detaylı olsa da bazı hususların halen belirsizlik içerdiğini belirtmek yanlış olmayacaktır. Bu sebeple de, 2010 yılında ciddi reformlar yapılarak 461/2010 sayılı Tüzük³ ve mezkûr Tüzük'e ilişkin Tamamlayıcı Kılavuz⁴ yürürlüğe konulmuştur. Bu düzenlemeler, 2023 Mayıs ayına kadar Avrupa Birliği'nde motorlu taşıtlar satış sonrası pazarına uygulanacak olan grup muafiyetini içermektedir.

¹ Motorlu taşıtların diğer sektörlerden ayrı düzenlemeye tabi olması gerekliliğinin gerekçelerine ilişkin açıklamaların yetersiz kaldığı akademik eleştirilere konu olmuştur. Nitekim Avrupa Birliği, her ne kadar motorlu taşıtlar sektörüne özel grup muafiyeti kurallarının gerekliliğini sorgulamış ve bu sektörün giderek genel grup muafiyeti düzenlemeleri çerçevesinde değerlendirmesi yönünde karar almış ise de 2010 yılında satış sonrası pazarı bakımından özel düzenlemeler yapmıştır.

² 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.

³ Commission Regulation (EU) No 461/2010 of 27 May 2010 on the application of Article 101(3) of the Treaty on the Functioning of the European Union to categories of vertical agreements and concerted practices in the motor vehicle sector.

⁴ Commission Notice - Supplementary guidelines on vertical restraints in agreements for the sale and repair of motor vehicles and for the distribution of spare parts for motor vehicles (2010/C 138/05).

Türkiye’de de 1400/2002 sayılı Tüzük’te yer alan düzenlemeler ile benzer hususları içeren 2005/4 sayılı Tebliğ uygulanmaktadır. Motorlu taşıtlar sektöründe yaşanan sıkıntılar ve çözümlere ilişkin 2011 yılında motorlu taşıtlar sektör araştırmasına başlanmış ve araştırmanın sonuçları 2014 yılında yayımlanmış olan Motorlu Taşıtlar Sektör Araştırması Raporu’nda (“**Sektör Araştırması Raporu**”) yer almıştır⁵. Söz konusu araştırma raporunun sonucunda, her ne kadar 2005/4 sayılı Tebliğ’in satış pazarındaki rekabete olumlu etkileri olduğu gözlemlenmiş ise de, söz konusu düzenlemenin satış sonrası ve yedek parça pazarları bakımından rekabetin teminine yönelik olarak eksik kaldığı tespit edilmiştir⁶.

Bu çerçevede OYPG;

- yedek parça üreticileri ve dağıtıcıları arasındaki rekabetin güçlendirilmesinin ve bu üreticilerin pazara penetrasyonunun kolaylaştırılmasının,
- yedek parça üretimi ve dağıtımında bağımsız teşebbüslerin rolünün arttırılmasının,
- orijinal parçada etkin rekabetin oluşturulabilmesinin,
- eşdeğer yedek parçalardaki değişik kalite seviyesi arasında ayırım yapılabilmesinin ve
- bu sayede tüketici tercihlerinin çeşitlendirilmesinin

satış sonrası pazarlar bakımından önem teşkil ettiğini düşünmektedir.

Motorlu taşıtlar sektöründe faaliyet gösteren teşebbüsler bakımından önümüzdeki dönemde gerçekleşecek uygulamanın kapsamını belirleyecek olan Taslak Tebliğ ve Kılavuz hakkındaki görüşlerimiz aşağıda bilgilerinize sunulmaktadır.

Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği Taslağı’na İlişkin Görüş ve Öneriler

Grup Muafiyetinden Yararlanma Koşulları

Pazar Payı Eşikleri

Pazar payı eşiklerinin aşılması halinde grup muafiyetinden yararlanılamaması nedeni ile pazar payının süreçteki rolü son derece önemlidir. Keza Taslak Tebliğ kapsamında yapılan reformların başında %30’luk tek bir eşik sisteminin benimsenmiş olması gelmektedir. Taslak Tebliğ’de, 2005/4 sayılı Tebliğ döneminde belirlenmiş olan farklı eşik sisteminin aksine, Taslak Tebliğ ve Kılavuz satış pazarı bakımından sistemi basitleştirmekte ve tüm dağıtım sistemlerinin grup muafiyetinden yararlanmasının tek bir eşik çerçevesinde

⁵ Motorlu Taşıtlar Sektör Araştırması Raporu’nun birçok yerinde satış sonrası hizmetler pazarı bakımından 2005/4 sayılı Tebliğ ile istenen sonuçların elde edilemediğine ilişkin görüşler belirtilmiştir.

⁶ Taslak Kılavuz, para. 6.

değerlendirilmesini öngörmektedir. Nicel seçici dağıtım ve münhasır dağıtım konu alan anlaşmalar bakımından pazar payı eşiği, %30 olarak belirlenmiş iken; tarafların pazar payı %30'u aşsa bile nitel seçici dağıtım sistemini benimsemeleri mümkün kılınmıştır⁷. Taslak Kılavuz'a göre pazar payı hesaplarında

- yeni motorlu taşıtların dağıtım bakımından satış adetlerinin,
- yedek parçaların dağıtım bakımından satış değerinin,
- bakım onarım hizmetlerinin sunulması bakımından cironun

dikkate alınacağı ifade edilmektedir. Bu basitleştirilmiş sisteme ve pazar payı hesaplama ilişkin açıklamaların, gerek motorlu taşıt satış pazarı gerekse satış sonrası pazarlarda faaliyet gösteren teşebbüsler açısından belirlilik getirmesi sebebiyle olumlu bir gelişme olduğu düşünülmektedir.

Nitekim AB mevzuatı kapsamında da farklı eşik sistemleri terk edilmiştir. AB mevzuatları çerçevesinde motorlu taşıt sağlayıcıları, dağıtım ağlarını oluştururken hem sağlayıcı hem de dağıtıcı bakımından öngörülmüş olan %30'luk pazar payı eşiğini aşmamak kaydıyla niceliksel seçici dağıtım, niteliksel seçici dağıtım veya münhasır dağıtım sistemlerinden birini seçebilmektedirler⁸.

Rekabet Kurumu'nun söz konusu Taslak Tebliğ ile satış sonrası hizmetler için pazar payı eşiğini (genel dikey anlaşmalara uygulanan %40 yerine) %30 olarak belirlemesi motorlu taşıt sağlayıcılarını niteliksel sisteme yönlendirmektedir. Bilindiği üzere, niteliksel seçici dağıtım sisteminin rekabet üzerinde olumlu etkileri bulunmaktadır. Nitekim Taslak Kılavuz'un 7. paragrafında bu olumlu etkiler şu şekilde açıklanmaktadır:

"Satış sonrası hizmetlerin sunulmasında nitel seçici dağıtım sisteminin benimsenmesi sayesinde, pazarda esnek bir dağıtım ağının oluşturulduğu ve kar marjlarının yüksek seyrettiği bakım onarım hizmetleri alanında pazara girişlerin artmış olduğu gözlenmiştir."

Öte yandan Avrupa Birliği mevzuatında olduğu üzere, niteliksel seçici dağıtımın uygulanmasına ilişkin esasların açık ve net bir şekilde Tebliğ Taslağı'nda düzenlenmesi, pazardaki rekabetin sağlanması ve korunması açısından büyük önem teşkil etmektedir. Buna karşın, Taslak Kılavuz'un niteliksel seçici dağıtım sisteminin uygulanması esnasında hangi kriterlerin niteliksel kabul edilebileceği, kriterleri sağlayan servislerin yetkili servis olarak atanmaması durumunda başvurulabilecek yaptırımların ne olacağı gibi sorunların özel hukuk hükümleri çerçevesinde mahkemelerce çözümlenmesi gerektiği belirtilmiştir⁹.

⁷ Taslak Tebliğ madde 4.

⁸ 330/2010 Sayılı Tüzük madde 3.

⁹ Taslak Kılavuz para. 17/d.

Hâlbuki satış sonrası pazarlarda faaliyet gösteren teşebbüslerin, güçlü motorlu taşıt sağlayıcıları karşısındaki konumları değerlendirildiğinde, yasal belirliliği sağlayabilmek adına masraflı mahkeme süreçlerine maruz bırakılmalarına yönelik düzenleyici her türlü mekanizmadan kaçınılması önerilmektedir. OYPG, Türk yargı sistemi içerisindeki mahkemelerde etkin bir süre içerisinde karar tesis edilmesi bakımından yaşanan sıkıntılar sebebiyle, niteliksel seçici dağıtım sistemine ilişkin kuralların mahkemeler nezdinde değerlendirilmesinin istenen sonuçların alınmasını engelleyebileceği kanaatindedir.

Sonuç olarak, OYPG, Taslak Tebliğ’de sistemin basitleştirilerek tüm dağıtım sistemlerinin grup muafiyetinden yararlanmasının tek bir eşik çerçevesinde değerlendirilmesini memnuniyetle karşılamakta; ancak

- niteliksel seçici dağıtım sistemleri bakımından Taslak Kılavuz’a detaylı ve açıklayıcı hükümler eklenerek belirlilik sağlanmasının ve
- niteliksel seçici dağıtım kriterleri ile ilgili konuların tespitinin Rekabet Kurumu’nun yetkisi dışına çıkarılmamasının

gerek satış gerekse satış sonrası pazarlarda rekabetçi ortamın tesisi bağlamında uygun olacağını düşünmektedir.

[Yedek Parçalar Özelinde Anlaşmayı Grup Muafiyeti Kapsamından Çıkaran Sınırlamaların Değerlendirilmesi](#)

Taslak Tebliğ, aşağıda yer alan unsurların motorlu taşıt endüstrilerine ilişkin herhangi bir anlaşmada yer alması halinde, bu anlaşmanın grup muafiyetinden faydalanamayacağını vurgulamaktadır:

- Bir seçici dağıtım sistemi üyesinin, parçayı motorlu taşıtın bakım veya onarımında kullanacak olan bağımsız tamirciye yapacağı yedek parça satışının kısıtlanması
- Motorlu taşıt sağlayıcısı ile yedek parça, tamir aracı veya teşhis cihazı veya başka bir ekipman üreticisi arasında kararlaştırılan, parça üreticisinin bu ürünleri yetkili veya bağımsız dağıtıcı, servislere veya son kullanıcılara satışının yasaklanması
- Yetkili dağıtıcının veya yetkili servisin orijinal yedek parçaları ya da eş değer kalitede yedek parçaları kendi tercih ettiği üçüncü bir teşebbüsten satın almasının ve bunları motorlu taşıtların bakım onarımı için kullanmasının engellenmesi
- Motorlu aracın üretimi sırasında kullanılan yedek parçaları sağlayan parça üreticisi/sağlayıcısı ile motorlu taşıt sağlayıcısı arasında kararlaştırılan, bu parçalara etkin ve kolayca görülecek bir biçimde sağlayıcının marka veya logosunun konmasının engellenmesi

OYPG söz konusu düzenlemelerin, yasaklanan temel sınırlamalar olarak Taslak Tebliğ’de yer almasının, yedek parça pazarındaki rekabetin tesisi için zorunlu ve son derece yerinde olduğunu düşünmektedir.

Orijinal Parça ve Eşdeğer Yedek Parça

“Orijinal” ve “eşdeğer kalitede” parça tanımları, yedek parça pazarında etkin rekabetin oluşturulması ve devamlılığının garanti altına alınmasına yönelik çabaların başarı ile sonuçlanması bakımından en esaslı noktalardan birini oluşturmaktadır.

OYPG, Taslak Tebliğ ve Kılavuz’da gerçekleştirilecek aşağıda önerdiğimiz değişiklikler ile;

- orijinal yedek parça dağıtıcılarının ve bağımsız yedek parça üreticilerinin daha etkin şekilde otomotiv endüstrisindeki rekabete dahil olmalarının sağlanabileceğini ve
- bu sayede özellikle satış sonrası pazarda tüketicilerin seçim haklarının arttırılarak, alternatif tedarik kaynaklarının oluşturulmasına imkan tanınabileceğini

düşünmektedir.

Orijinal Yedek Parçalara İlişkin Taslak Tebliğ’in 3(1)ı Maddesi Bakımından Görüşlerimiz:

2005/4 sayılı Tebliğ madde 3’te orijinal parçadan ne anlaşılması gerektiği aşağıdaki şekilde açıklanmıştır:

“Orijinal yedek parça, bir motorlu aracın üretiminde veya montajında kullanılan parçalarla aynı kalitede olan ve söz konusu motorlu aracın üretiminde veya montajında kullanılan parçaların veya yedek parçaların üretiminde sağlayıcı tarafından getirilen spesifikasyonlara ve üretim standartlarına göre üretilmiş yedek parçalar anlamına gelmektedir. Aracın parçaları ile aynı üretim bandında üretilen yedek parçalar da bu kapsamdadır. Bu parçaların, söz konusu aracın montajında kullanılan parçalarla aynı kalitede olduğunun ve araç üreticisinin spesifikasyonlarına ve üretim standartlarına göre üretildiğinin parça üreticisi tarafından belgelendirilmesi halinde, aksi kanıtlanana kadar, orijinal yedek parça olduğu varsayılır.”

Benzer şekilde Taslak Tebliğ’de, orijinal yedek parça

“Bir motorlu taşıtın montajında kullanılan parçalarla aynı kalitede olan ve motorlu taşıt üreticisi tarafından söz konusu yedek parçaların üretimine ilişkin olarak getirilen spesifikasyonlara ve üretim standartlarına göre üretilmiş yedek parçalardır. Motorlu taşıtın parçaları ile aynı üretim bandında üretilen yedek parçalar da bu kapsamdadır. Bu parçaların, söz konusu taşıtın montajında kullanılan parçalarla aynı kalitede olduğunun ve taşıt üreticisi tarafından getirilen spesifikasyonlara ve üretim standartlarına göre

üretildiğinin parça üreticisi tarafından belgelendirilmesi halinde, aksi kanıtlanana kadar, orijinal yedek parça olduğu varsayılır.”

olarak tanımlanmaktadır.

Nitekim Taslak Kılavuz'un 17(g) paragrafı uyarınca yukarıda öngörülen şartları taşımak kaydıyla,

- motorlu taşıt sağlayıcıları tarafından üretilen,
- yedek parça üreticileri tarafından üretilen ve motorlu taşıtın montajında kullanılmak veya yetkili servis ağı üyelerine dağıtılmak üzere motorlu taşıt sağlayıcılarına tedarik edilen ve
- bağımsız yedek parça üreticileri tarafından üretilen ve satış sonrası hizmetleri sunan bağımsız teşebbüslere sağlanan

yedek parçalar orijinal olarak nitelendirilecektir. Satış sonrası pazarda orijinal yedek parça kullanımı payının fazlalığı göz önünde bulundurulduğunda, orijinal yedek parçanın tanımlanması; pazarda alternatif yedek parça kaynaklarının oluşması ve hem çeşit hem de fiyat rekabetinden dolayı tüketici menfaatinin arttırılması bakımından son derece önemlidir.

Öte yandan, Taslak Tebliğ'de yer alan orijinal yedek parça tanımının 2005/4 sayılı Tebliğ'deki tanımın kapsamını daralttığı düşünülmektedir. Şöyle ki; 2005/4 sayılı Tebliğ'de *“motorlu aracın üretiminde veya montajında kullanılan parçaların veya yedek parçaların üretiminde sağlayıcı tarafından getirilen spesifikasyonlara ve üretim standartlarına göre üretilmiş”* yedek parçalar orijinal olarak değerlendirilmiştir. Buna karşın, Taslak Tebliğ'de ise *“motorlu taşıtın montajında kullanılan parçalarla aynı kalitede olan ve motorlu taşıt üreticisi tarafından söz konusu yedek parçaların üretimine ilişkin olarak getirilen spesifikasyonlara ve üretim standartlarına göre üretilmiş yedek parçaların”* orijinal olacağı belirtilmiştir. Görüldüğü üzere, Taslak Tebliğ'de yer alan tanımın lafzından, bağımsız yedek parça üreticileri tarafından üretilen yedek parçaların *“orijinal yedek parça”* kapsamı dışına çıkarıldığı anlaşılabilmektedir. Ayrıca söz konusu tanım uyarınca, motorlu taşıt sağlayıcısının montajda kullanılan yedek parçanın kalitesinden daha düşük kalitede ürettirdiği yedek parçalar kapsam dışında kalmaktadır. Dolayısıyla, ilgili tanımlamanın 2005/4 sayılı Tebliğ'de olduğu şekilde yapılmasının daha doğru olacağı kanaatindeyiz. Böylelikle hem AB'deki Tamamlayıcı Kılavuz'un 19. paragrafında yer alan orijinal yedek parça tanımı ile uyumlu bir tanımlama yapılmış, hem de tanımlama bakımından açıklık sağlanmış olacaktır.

Bununla birlikte, orijinal yedek parça bakımından belgelendirme büyük önem taşımaktadır. Zira her ne kadar çoğu yedek parça için mevzuatta zorunlu olan bir standart olmasa da, belgelendirme yedek parça üreticisi tarafından sağlanmadığı takdirde ilgili yedek parça Taslak Tebliğ ve Kılavuz kapsamında orijinal olarak kabul edilmeyebilecektir. Dolayısıyla söz konusu yedek parçaların yetkili servislerde kullanılabilmesi için ilgili yedek parçaların parça üreticisi tarafından orijinal olduğunun belgelendirilmesi gerekmektedir.

Yedek parça üreticisinin ilgili orijinal yedek parça için vereceği sertifikasyon, ürünün orijinal niteliğini ortaya koymuş olacaktır. Bu sayede motorlu taşıt sağlayıcısı tarafından dağıtımı yapılan yedek parça ile orijinal yedek parça üreticisi ve dağıtıcısı tarafından pazara sunulan (orijinal) parçaların eşit koşullarda rekabeti tesis edilmiş olacaktır.

Önemle belirtmek gerekir ki, Avrupa Birliği, 1400/2002 sayılı Tüzüğü uygulamadan kaldıran 461/2010 sayılı yeni Tüzük'te de orijinal yedek parçalara ilişkin hükümleri korumuştur. Bu kapsamda AB'de de yedek parça sertifikalarının halen uygulandığını söylemekte fayda bulunmaktadır. Nitekim AB'nin bu politikası FIGIEFA tarafından da desteklenmektedir.

Eşdeğer Kalitede Yedek Parçalara İlişkin Taslak Tebliğ'in 3(1)e Maddesi Bakımından Görüşlerimiz:

Satış sonrası pazarda orijinal yedek parçanın en önemli alternatifi, daha rekabetçi fiyatlara sahip olduğu kabul edilen eşdeğer nitelikte yedek parçalardır. Eşdeğer yedek parça kullanımının yaygınlaşmasının, hem pazardaki rekabeti hem de tüketici faydasını artırması sebebiyle dikey rekabet kuralları çerçevesinde motorlu taşıtlar endüstrisindeki en önemli hedeflerden biri niteliğindedir.

Eşdeğer kalitede yedek parça, 2005/4 sayılı Tebliğ'de, bir motorlu aracın montajında kullanılan parçalarla eşdeğer kalitede olduğu, varsa mevzuat gereği aranan mecburi standartlara uygunluğunun yedek parça üreticisi tarafından belgelendirilmesi gereken parçalar olarak tanımlanmıştır.

Satış sonrası pazarda eşdeğer kalitede yedek parçalar bakımından karşılaşılan en büyük problem, söz konusu yedek parçanın ne şekilde belgelendirileceğidir. Zira, 2005/4 sayılı Tebliğ, eşdeğer kalitede yedek parçaların belgelendirilmesine yönelik zorluklara çözüm getirmemektedir. Dolayısıyla Rekabet Kurumu'nun belirttiği üzere aynı kalitenin nasıl ve hangi kurum tarafından belirleneceği belli olmadığından yedek parça ve satış sonrası pazarlarda faaliyet gösteren teşebbüsler bakımından ispat sorunları doğmuştur.

Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi bünyesinde kurulan ve aralarında Hazine Müsteşarlığı, Türkiye Sigorta Birliği, TSE, otomotiv ana ve yan sanayi temsilcilerinin de yer aldığı Yedek Parça Komisyonu, 2012 yılından beri bu problemlerin çözümüne yönelik olarak çalışmış ve 2015 yılında çıkarılan 2015/2 sayılı Motorlu Taşıtlar Araç Sigortalarında Eşdeğer Parça Belgeleme Esaslarına İlişkin Genelge ile belgelendirmenin ne şekilde yapılacağına dair düzenleme getirilmiştir.

Nitekim Taslak Tebliğ'de eşdeğer kalitede yedek parçalar bakımından şu tanımlamaya yer verilmiştir:

“Bir motorlu taşıtın montajında kullanılan parçalarla eşdeğer kalitede olduğunun üreticisi tarafından, ilgili mevzuat ile öngörülen belgelendirme kuruluşları bünyesinde belgelendirilmiş olan parçalardır. “

Taslak Tebliğ, eşdeğer yedek parça belgelendirmelerinin herhangi bir mevzuatta belirtilen şekilde yapılması şartını getirmektedir.

Öte yandan, hâlihazırda Rekabet Kurumu'nun da pazardaki penetrasyonunun istenilen düzeyde olmadığını belirttiği yedek parça pazarında rekabetin ve eşdeğer yedek parça kullanımının "*belgelendirme kuruluşları bünyesinde belgelendirme*" şartı nedeni ile azalacağı kanaatindeyiz. Zira OYPG, eşdeğer yedek parça üreticisinin kendi belgelendirmesi ile ürünün eşdeğer niteliğinin ortaya konulmasının engellenmesi halinde eşdeğer parça ürünlerin bir başka kuruluş önündeki belgelendirme süreçleri sebebi ile piyasaya penetrasyonunun gecikeceğini ve zayıflayacağını düşünmektedir. Eşdeğer ürünlerin piyasaya penetrasyonunun zorlaştırılması, hâlihazırda motorlu taşıt sağlayıcısı tarafından sağlanan orijinal parçaların daha da fazla pazara egemen olmasını sağlayacaktır. Bu da eşdeğer parçalar bakımından daha da aleyhe bir pazar yapısının oluşmasına neden olacaktır.

Eşdeğer parça belgelemesinin yedek parça üreticilerinin kendileri tarafından yapılabileceğinin açıkça belirtilmesinin hedeflenen piyasa yapısı bakımından daha doğru olacağı düşünülmektedir. Bu kapsamda standartlar bakımından tek kısıtlama 28 Haziran 2009 tarih ve 27272 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanmış olan Motorlu Araçlar ve Römorkları Tip Onayı Yönetmeliği (2007/46/AT) ile belirlenmektedir. Nitekim yedek parça üreticisinin uygun şekilde vereceği sertifikasyon sayesinde ürünlerin geçerli belgelendirmesinin yapılabilecek olmasının engellenmesi ve eşdeğer parça niteliğinin belgelendirilmesinin yalnızca belgelendirme kuruluşlarına bırakılması halinde;

- hem halihazırda Rekabet Kurumu'nun da pazardaki penetrasyonunun istenilen düzeyde olmadığını belirttiği eşdeğer yedek parça kullanımının daha da azalmasına
- hem de pazardaki eşdeğer yedek parçalara ilişkin ürün çeşitliliğinin ve böylece yedek parça satışı pazarındaki rekabetin azalmasına

yol açılacaktır.

Nitekim 461/2010 sayılı AB Tüzüğü'nde de sadece belirli kuruluşlardan belgelendirme alınarak ürünün "eşdeğer kalitede" yedek parça olarak nitelendirileceğini belirten bir düzenleme bulunmamaktadır.

Ayrıca, Taslak Tebliğ ve Kılavuz'da yer alan tanımda "motorlu taşıtın montajında kullanılan parçalarla eşdeğer kalitede" ifadesine yer verilmiş olmakla birlikte ilgili tanımın "motorlu taşıt sağlayıcısı tarafından kullanılan veya tedarik edilen parçalar ile eşdeğer kalitede" şeklinde düzenlenmesinin daha doğru olacağı düşünülmektedir. Böylelikle satış sonrası pazarda eşdeğer kalite bakımından belirlik sağlanmış olacak ve tüketici lehine ürün çeşitliliği ile satış sonrası pazardaki rekabet artacaktır. Bu bakımdan motorlu taşıt üreticilerinin bakım onarım ağlarının üyelerine "orijinal" ve "eşdeğer kalitede" olmayan ürün tedarik etmeleri durumunda, bu yetkili servislerin motorlu taşıtın montajında kullanılan ve eşdeğer kalitede olmayan ancak motorlu taşıt üreticisi tarafından sağlanan yedek parça ile eşdeğer kalitede

olan parçaları tedarik etme serbestisinin kısıtlanmasına ilişkin uygulamaların yasaklanması gerekmektedir.

Bu çerçevede, hem AB’de böyle bir uygulamanın bulunmaması hem de yedek parça ve satış sonrası pazarlarında etkin bir rekabetçi ortamın yaratılması ve tüketici refahının ençoklaştırılması için, yedek parça üreticilerinin kendileri tarafından sunulan kalite sertifikasyonun Taslak Tebliğ hükümleri kapsamında geçerli bir sertifikasyon olarak kabul edilmesi gerektiği düşünülmektedir.

Marka ve Logo Kullanımının Zorunlu Tutulmasının Orijinal Parçaların İspatı Bakımından Önemi

2005/4 sayılı Tebliğ’de yedek parça üreticilerinin kendi marka ve logolarını ürettikleri parçaların üzerine koymasının sınırlanamayacağı düzenlenmiştir. Nitekim Taslak Tebliğ’de mevcut hükümler korunmuştur. Taslak Tebliğ’in 5 (ı) maddesinde

“Bir motorlu taşıt üreticisi ile ürettiği motorlu taşıtlarda kullandığı yedek parçaların sağlayıcısı arasında yapılan anlaşmayla, yedek parça sağlayıcısının markasını ve logosunu, sağlanan parçalar üzerine etkili ve kolayca görülebilir bir biçimde koymasını engelleyici nitelikte kısıtlamalar getirilmesi.”

ifadelerine yer verilmektedir.

Mehaz AB mevzuatındaki düzenleme de aynı şekildedir. Buna göre, 461/2010 Sayılı Tüzük’ün ilgili 5. maddesi aşağıdaki gibidir:

“Grup Muafiyeti Kapsamının Dışına Çıkaran Kısıtlamalar – Ağır Kısıtlamalar

...

(c) motorlu taşıtların ilk montajı için parçalar kullanan bir motorlu taşıt imalatçısının (...), sağlayıcısının tedarik ettiği parçaların veya yedek parçaların üstüne ticari markasını veya logosunu etkin ve kolaylıkla görülebilir biçimde koymasını kısıtlamak.”

Sektör Araştırması Raporu’nda da piyasada 2005/4 sayılı Tebliğ’de yapılan orijinal yedek parça tanımının aksine, aynı üretim bandında üretilmekle birlikte motorlu taşıt sağlayıcısının markasının adını taşımayan ve yalnızca parça üreticisinin logosunu taşıyan ürünlerin orijinal parça olarak kabul edilmediği, eşdeğer yedek parça olarak kabul gördüğü sektördeki oyuncular tarafından dile getirilmiştir.

OYPG, marka ve logo kısıtlamalarının ağır sınırlama olarak nitelendirilmesini takdirle karşılamaktadır. Bununla birlikte, motorlu taşıt sağlayıcıları ile yedek parça üreticileri arasındaki, motorlu taşıt sağlayıcısı lehine olan güç dengesi dikkate alındığında bu sınırlamanın kapsamının pazardaki rekabet üzerinde beklenen etkiyi sağlamayacağını düşünülmektedir. Bu sebeple de marka ve logo kullanımının kısıtlanmasının ağır sınırlama

olarak nitelendirilmesi ile birlikte, yedek parçalar üzerinde o yedek parça üreticisinin marka ve logosunun bulunmasının zorunlu kılınmasını önermektedir. Bu sayede, motorlu taşıt sağlayıcıları ancak bağımsız yedek parça üreticisinin marka ve logosunun ürün üzerinde bulunmaması halinde, ürünü alacağına dair zorlayıcı koşullar getiremeyecektir. Bağımsız yedek parça üreticisinin marka ve logosunun ürün üzerinde zorunlu kılınması, Sektör Araştırması Raporu'nda da değinilen ürünün orijinal kabul edilmemesi problemini de ortadan kaldırmış olacaktır. Bu çerçevede bağımsız yedek parça üreticisinin marka ve logosunun ürün üzerinde kullanımının zorunlu kılınması, hem orijinal parçanın ispatı hem de pazarda daha etkin rekabetin temini bakımından piyasadaki problemleri giderecek niteliktedir.

Garanti Uygulamalarına İlişkin Sınırlamalar

OYPG, tüketicilerin yasal veya uzatılmış garanti süreleri içerisinde garanti kapsamı dışında kalan konularda herhangi bir bağımsız servisten yararlanmasının önündeki engellerin kaldırılmasının satış sonrası pazarlardaki rekabeti artırabileceğini düşünmektedir.

Tüketiciler, araçlarının servis, bakım ve tamirini kendi seçtikleri tamir noktasında yaptırma konusunda özgür olmalıdırlar. Motorlu taşıt kullanıcıları, yüksek kalite ve düşük maliyet sunarak birbirleriyle bilfiil rekabet eden farklı servis sağlayıcıları arasında tercih yapabilmelidirler. Başka bir ifade ile, satış sonrası pazarda tüketicilerin seçim haklarının arttırılarak, alternatif tedarik kaynaklarının oluşturulmasına imkân tanınması gerekmektedir.

Bilindiği üzere, 2005/4 sayılı Tebliğ'de, garanti kapsamı hariç olmak üzere, yetkili servisler tarafından başka kaynaklardan elde edilen orijinal yedek parça veya eşdeğer kalitedeki yedek parçaların kullanılmasının yasaklanması ağır sınırlama olarak düzenlenmektedir. Dolayısıyla, sağlayıcıya, garanti kapsamındaki tamir işleri ile sınırlı olmak kaydıyla kendisi tarafından sağlanan orijinal parçaların yetkili servislerce kullanılmasına dair bir yükümlülük getirme hakkı tanınmıştır. Müşteriye ücret karşılığı sunulan normal bakım ve onarım hizmetleri açısından ise yetkili servislerin diğer sağlayıcılardan temin ettikleri orijinal veya eşdeğer yedek parçaları kullanımının engellenemeyeceği belirtilmiştir¹⁰. Ayrıca garanti kapsamında olmayan ve sağlayıcı tarafından temin edilmemiş parçalar nedeniyle herhangi bir arıza olması halinde, böyle bir işlem nedeniyle garantinin sona erip ermeyeceği hususunun genel hükümler çerçevesinde çözülmesi gerektiği düzenlenmiştir.

Öte yandan, özellikle garanti süresi içerisinde orijinal yedek parça kullanımına ilişkin tüketici algısı ve bu tüketici algısını kuvvetlendirecek motorlu taşıt sağlayıcısı uygulamaları eşdeğer kalitede yedek parça kullanımının önünde ciddi bir engel teşkil etmektedir. Bu sebeple de, uzatılmış garanti uygulamaları yetkili servislere ve orijinal yedek parçaya olan talebi arttırmakta iken; eşdeğer yedek parça kullanımını ve bağımsız tamirci ile özel servislerin faaliyetlerini zorlaştırmakta ve pazar paylarını azaltmaktadır.

¹⁰ 2005/4 Sayılı Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalar ve Uyumlu Eylemlere İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği'nin Açıklanmasına Dair Kılavuz'un 61., 62. ve 78. soruları.

Taslak Tebliğ ve Kılavuz, garanti kapsamında yapılan tamir, ücretsiz bakım ve taşıt geri çağırma işleri bakımından motorlu taşıt sağlayıcısının, kendi sağladığı orijinal parçaların kullanılmasına ilişkin yükümlülük getirebilmesini korumuştur. Bununla birlikte, Taslak Tebliğ ve Kılavuz'da tüketicinin garanti döneminde özel servislerden hizmet alabilmesinin önünün açılması ve böylelikle bakım, onarım hizmetleri pazarında etkin rekabetin sağlanabilmesi adına muafiyet dışında kalacak durumlara yeni eklemeler yapılmıştır.

Taslak Tebliğ'in 5. maddesinde hangi durumların grup muafiyetinden yararlanmayacağı düzenlenmiş olup, ilgili maddenin (f) fıkrasında:

"Garanti kapsamında olmayan ve bedeli tüketici tarafından karşılanan bakımlar ve onarımların özel servislerde yapılmasının söz konusu olması halinde, garanti döneminde taşıtta bir arıza ortaya çıktığında, taşıt sağlayıcısı ve yetkili dağıtıcı/servis arasında yapılan anlaşmalar ya da uygulamalar yoluyla, özel servis tarafından yapılan bakım onarım işlemi ile bu arıza arasında illiyet bağı kurulmaksızın taşıtın garanti kapsamı dışında bırakılması."

ifadelerine yer verilmektedir. Bir diğer ifade ile garanti kapsamında olmayan ve bedeli tüketiciler tarafından karşılanan bakım ve onarımların özel servislere yaptırılması durumunda, garanti döneminde taşıtta bir arıza meydana gelmesi halinde, özel servisin yaptığı bakım onarım işlemi ile söz konusu arıza arasında illiyet bağı kurulmaksızın araçlar garanti kapsamı dışında bırakılamayacaktır. OYPG, söz konusu düzenlemenin tüketicilerin daha rahat şekilde özel servislere başvurabilmesini sağlayacak olması nedeni ile yerinde olduğu kanaatindedir.

Teknik Bilgiye Erişim

Bağımsız ve çok markalı servis noktaları ve bağımsız parça üreticileri; eğitim, ekipman, teknik bilgi ve yedek parçaya erişim sağlanması koşuluyla, satış sonrası hizmetlerin rekabetçi şekilde sunulmasında hayati rol oynarlar. Yedek parça satıcıları ve özel servislerin, yetkili servisler karşısında güçlü bir alternatif olmakta zorlanmalarının ve satış sonrası pazarında etkin rekabetin tam olarak sağlanamamasının nedenlerinden biri de teknik bilgiye erişebilme imkânının zorlaştırılmasıdır.

Mehaz Avrupa Birliği mevzuatında 461/2010 Sayılı Tüzük'ün giriş bölümünde özellikle bağımsız yedek parça satıcıları açısından yedek parçaya ve teknik bilgiye erişimin rekabet açısından vazgeçilmez olduğu görülmektedir¹¹.

Buna karşılık, Taslak Tebliğ'de motorlu taşıtların sağlayıcılarının bağımsız tamircilere motorlu taşıtların bakım onarımıyla ilgili teknik bilgiyi sağlamasına ilişkin yükümlülüğün yeni

¹¹ 461/2010 Sayılı Tüzük para. 13.

düzenlemede korunmadığı görülmektedir. Herhangi bir düzenlemeye gidilmemesinin sebebi olarak ise,

- “Hafif Yolcu ve Ticari Araçlardan Çıkan Emisyonlar (Euro 5 ve Euro 6) Bakımından ve Araç Tamir ve Bakım Bilgilerine Erişim Konusunda Motorlu Araçların Tip Onayına İlişkin Yönetmelik”in ve
- “Ağır Hizmet Araçlarından Çıkan Emisyonlar (Euro 6) Bakımından ve Araç Tamir ve Bakım Bilgilerine Erişim Konusunda Motorlu Araçların Tip Onayına İlişkin Yönetmelik”in

özel servislerin teknik bilgiye erişimi bakımından yeterli olduğu belirtilmektedir¹².

Öte yandan OYPG, teknik bilgiye erişimin rekabet hukuku kapsamında da düzenlenmesinin yedek parça satışları ile satış sonrası hizmetler pazarında rekabetin sağlanması, tüketicilerin seçebileceği ürün çeşitliliğinin artması ve motorlu taşıt sağlayıcılarının yetkili servisleri üzerinde baskı oluşturarak fiyatların rekabetçi seviyede seyretmesini temin edeceği kanaatindedir.

Nitekim teknik bilgiye erişim her ne kadar başkaca yönetmeliklerle düzenlenmekte olsa da, konunun pazardaki rekabet açısından önemi dikkate alındığında rekabet kuralları kapsamında da düzenlenmesinin önünde bir engel bulunmamaktadır. Başkaca hukuk alanlarında düzenlenmiş olan konuların, rekabet hukuku kapsamında değerlendirilerek düzenlenmesi olağan bir durumdur. Bu açıdan bakıldığında, özellikle de geçmişte Rekabet Kurumu’na teknik bilgiye ilişkin gelen şikâyetlerin çokluğu da göz önünde bulundurulduğunda, teknik bilgiye erişimin rekabet hukuku içerisinde de korunması pazardaki rekabet açısından önemlidir.

Bu bağlamda, sağlayıcılar ve servisler arasında anlaşmazlıkların doğacağına dair dikkat çekici bir örnek, teknik bilgi konusunda Sektör Araştırması Raporu’na yansımıştır¹³. Buna göre sağlayıcılar teknik bilgi taleplerinin %90’ünün karşılandığını belirtmelerine rağmen bağımsız servisler taleplerinin %80’inin karşılanmadığı yönünde beyanda bulunmuşlardır. Dolayısıyla raporda teknik bilgi taleplerinin, bağımsız servislerin talep ettiği şekilde verilmediği veya kullanıma uygun sunulmadığı şeklinde yorumlanabileceği ifade edilmiştir.

AB mevzuatına bakıldığında ise konunun, Tamamlayıcı Kılavuz’da “*Access to technical information by independent operators*” başlığı altında detaylıca ele alındığı görülmektedir¹⁴. Teknik bilgiye erişimin rekabet hukuku içerisinde de incelenmesi gerekliliği, Tamamlayıcı

¹² Taslak Kılavuz para. 9.

¹³ Sektör Araştırması Raporu, sayfa 88.

¹⁴ Tamamlayıcı Kılavuz para. 62-68.

Kılavuz'un 65. paragrafında yer alan ifadelerden ve belirlenmiş olan kriterlerden anlaşılmaktadır¹⁵:

"Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin 20 Haziran 2007 tarihli ve 715/2007 sayılı Hafif Yolcu ve Ticari Araçlardan Çıkan Emisyonlar (Euro 5 ve Euro 6) Bakımından ve Araç Tamir ve Bakım Bilgilerine Erişim Konusunda Motorlu Araçların Tip Onayına İlişkin Yönetmeliği (...) ve bu yönetmeliğin uygulanmasına ve değiştirilmesin ilişkin Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin 18 Temmuz 2008 tarihli ve 692/2008 sayılı Yönetmelik (...) 1 Eylül 2009'dan itibaren pazardaki binek araçların bakım ve onarım bilgilerinin sağlanmasına yönelik bir sistem sağlamaktadır. Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin 18 Haziran 2009 tarihli ve 595/2009 sayılı Ağır Hizmet Araçlarından Çıkan Emisyonlar (Euro 6) Bakımından ve Araç Tamir ve Bakım Bilgilerine Erişim Konusunda Motorlu Araçların Tip Onayına İlişkin Yönetmelik (...) ve devamında uygulanmasına ilişkin önlemler 1 Ocak 2013'ten itibaren pazardaki ticari araçlara ilişkin bu tür bir sistem sağlamaktadır.

Komisyon bu tarihlerden önce pazara sunulan motorlu taşıtlara ilişkin teknik bakım ve onarım bilgilerinin verilmemesinden şüphelendiği dosyaları incelerken bu yönetmelikleri dikkate alacaktır. Bir bilginin belli bir unsurunun verilmemesinin somut olaydaki anlaşmayı Antlaşmanın 101 (1) maddesi kapsamına alıp almadığı değerlendirildiğinde aşağıdakiler dahil bir takım faktörlerin dikkate alınması gerekmektedir:

- (a) söz konusu unsurun teknik bilgi mi yoksa meşru olarak saklı tutulabilecek ticari bilgi gibi başka tür bir bilgi mi olduğu;*
- (b) söz konusu teknik bilginin verilmemesinin bağımsız servislerin işlerini yürütme kabiliyetleri üzerinde kayda değer etki bırakıp bırakmadığı ve pazarda rekabetçi bir kısıtlama uygulayıp uygulamadığı;*
- (c) söz konusu teknik bilginin ilgili yetkili onarım ağındaki üyelerin erişimine açık olup olmadığı; eğer yetkili ağ içerisinde herhangi bir şekilde açık ise, bu bilginin dışlayıcı olmayan bir biçimde bağımsız servislerin de erişimine açılması gerekmektedir;*
- (d) söz konusu teknik bilginin nihai olarak (...) ticari araçların onarım ve bakım hizmetlerinde mi kullanılacağı yoksa yedek parça ve araçların imalatında kullanmak gibi başka bir amaç için (...) mi kullanılacağı."*

Nitekim Tamamlayıcı Kılavuz'un 66. paragrafında teknik bilgiler örnekleme şeklinde verilmiştir. Söz konusu paragraf uyarınca ise yazılım, arıza kodları, elektronik kontrol ünitelerinin çalışması için gerekli güncellemeler, motorlu taşıt şase numarası veya motorlu taşıtın teşhis metotları, yedek parça katalogları, bakım-onarım usulleri gibi hususların teknik bilgi olarak değerlendirileceği belirtilmektedir.

¹⁵ Tamamlayıcı Kılavuz para. 65.

Öte yandan, söz konusu yönetmeliklerde herhangi bir değişiklik yapılması halinde motorlu taşıt sağlayıcılarının bağımsız servislerin teknik bilgiye erişiminin kısıtlanması söz konusu olabilecektir. Bu sebeple bağımsız servislerin teknik bilgiye erişim serbestilerinin rekabet kuralları çerçevesinde düzenlenmesinin yerinde olacağı düşünülmektedir.

Ayrıca mezkur yönetmeliklerin yürürlük tarihleri göz önünde bulundurulduğunda daha eski araçlar bakımından sorunlar yaşanabilecektir. Nitekim bilinmektedir ki; eski araçlara ilişkin teknik bilgilerin de düzenli olarak güncellenmesi ve uyarlanması gerekebilmektedir. Bu sebeple de, teknik bilgiye erişimi doğrudan veya dolaylı şekilde engelleyecek uygulamaların grup muafiyeti dışında bırakıldığına Taslak Tebliğ ve/veya Kılavuz içerisinde açıkça ve net bir şekilde düzenlenmesi gerekmektedir.

Yukarıdaki açıklamalar ışığında, mevcut düzenlemenin korunması veya konuya ilişkin diğer yönetmeliklerle paralel, fakat

- teknik bilgiye erişimin doğrudan veya dolaylı olarak kısıtlanmasına yol açan motorlu taşıt üreticilerinin uygulamalarının “ağır sınırlama” olarak düzenleyen ve grup muafiyeti kapsamında bırakan,
- teknik bilgiye erişimin nasıl değerlendirileceğine dair örnekleme şeklinde kriterleri içeren,
- ürüne ilişkin veriler de dahil olmak üzere teknik bilgiye erişimi, talep üzerine, gecikmesizin ve kullanıma uygun şekilde sağlanmasını öngören,
- motorlu taşıt sağlayıcısının, yetkili servisler ile aynı zamanda bağımsız tamirci ile özel servislere teknik bilgiyi temin etmesini şart koşan

kuralları da ihtiva eden bir düzenlemenin yeni tebliğ ve kılavuzda yer almasının faydalı olacağı kanaatindeyiz.

Böylelikle, bağımsız yedek parça üreticileri ile bağımsız tamircileri de içeren motorlu taşıt sağlayıcısından bağımsız teşebbüslerin, satış sonrası pazarda etkin rekabetin sağlanması, işlemesi ve sürdürülmesi bakımından oynadığı rolün önemi de tanınmış olacaktır.

Rekabet Etmeme Yükümlülüğü

2005/4 sayılı Tebliğ uyarınca, her türlü doğrudan ve dolaylı “rekabet etmeme yükümlülükleri” bakımından (çok markalılık yaklaşımı sebebiyle) bir müşterinin toplam alımları içerisindeki %30 pay sınır kabul edilmekte ve isteyen satış ya da satış sonrası şebeke üyelerinin, en az üç farklı rakip sağlayıcıdan mal alıp satmasına imkân tanınmaktadır.

Taslak Tebliğ ise, “rekabet etmeme yükümlülüğü”nü motorlu taşıtların dağıtımı, yedek parçaların dağıtımı ve bakım-onarım hizmetlerinin sağlanması bakımından ayrı ayrı düzenlemektedir.

Taslak Tebliğ, rekabet etmeme yükümlülüğünü şu şekilde tanımlamaktadır:

“Alıcının bir önceki takvim yılındaki alımları esas alınarak, ilgili pazardaki anlaşma konusu mal veya hizmetlerin ya da onları ikame eden mal veya hizmetlerin yeni motorlu taşıtların satışı pazarında %80’inden, satış sonrası pazarında %30’undan fazlasının sağlayıcıdan veya sağlayıcının göstereceği başka bir teşebbüsten satın almasına yönelik olarak alıcıya doğrudan veya dolaylı biçimde getirilen herhangi bir yükümlülük rekabet etmeme yükümlülüğü olarak kabul edilir.”

İlgili pazarın marka bazında tanımlanması ve çoğunlukla motorlu taşıt sağlayıcılarının satış sonrası pazarındaki piyasa paylarının %30’un üzerinde olması sebebiyle (örn: Ford markalı motorlu taşıtlara yönelik yedek parça pazarı) motorlu taşıt sağlayıcılarının, satış sonrası hizmetler bakımından Taslak Tebliğ kapsamındaki “rekabet etmeme yükümlülüğünden” yararlanabilmeleri mümkün gözükmemektedir.

Öte yandan Taslak Tebliğ, bağımsız yedek parça sağlayıcılarının, dağıtıcılarına/bayilerine beş yılı aşmamak koşuluyla rekabet etmeme yükümlülüğü getirme olanağı tanımıştır.

Bu açıklamalar ışığında OYPG, rekabet etmeme yükümlülüğüne imkân tanınması ve hangi durumlarda grup muafiyeti kapsamında değerlendirileceğini net bir şekilde açıklıyor olması sebebiyle Tebliğ Taslağı ve Kılavuz’da yer alan düzenlemelerin yerinde olduğunu düşünmektedir.

Motorlu Taşıt Sağlayıcısı Kanalıyla Tedarik Edilen Parçalar (Captive Parts)

Taslak Tebliğ’in 5(1)(g) maddesinde motorlu taşıt sağlayıcısı kanalıyla tedarik edilen parçaların (captive parts) satışı düzenlenmektedir. Bu düzenleme ile sadece motorlu taşıt sağlayıcıları tarafından üretilen ve yetkili dağıtıcılara/yetkili servislere sağlanan parçaların, yetkili dağıtıcılar/yetkili servisler tarafından özel servislere, bağımsız tamircilere satışının kısıtlanamaması sağlanmaktadır.

Bununla birlikte, motorlu taşıt sağlayıcısı, sadece kendisinin ürettiği parçaların yeniden satıcılara sağlanmaması konusunda bir sınırlama getirebilmektedir. Bu tip uygulamalar, yalnızca motorlu taşıt sağlayıcısı kanalıyla tedarik edilen parçalara yeniden satıcıların erişimi bakımından önünde büyük bir engel teşkil etmektedir ve satış sonrası pazarda etkin rekabet temin edilememektedir. Bu sebeple de, özel servis hizmetlerinden yararlanabilme imkânları ve dolayısıyla tüketicilerin menfaatleri azalmaktadır.

OYPG, Rekabet Kurumu'nun Taslak Tebliğ'in 5(1)(g) bendinde yer alan yaklaşımının motorlu taşıt sağlayıcılarının kısıtlamalarının önlenmesi bakımından doğru olduğu kanaatindedir. Öte yandan, bu sınırlamanın sadece bağımsız tamircilere yapılan satışlara ilişkin olmaması ve yeniden satıcıları da kapsamı gerektiği düşünülmektedir.

Rıfat PERAHYA

Yönetim Kurulu Üyesi, Genel Sekreter

Mesut URGANCILAR

Yönetim Kurulu Başkanı