

Sürücü Koltuğuna Oturma Sırası Şimdi Kimde?

**Av. PINAR ENGİSOR ŞAHİN
LEGAL HUKUK BÜROSU**

2002 yılında yürürlüğe giren 1400/2002 sayılı Motorlu Taşıtlar Sektöründe Dikey Anlaşmalar ve Uyumlu Eylemler Grup Muafiyeti Tüzüğü'nü dönemin Avrupa Birliği (AB) Komisyonu Başkanı Mario Monti "sürücü koltuğunda artık tüketici oturacak" şeklinde değerlendirmişti. İlgili Tüzük ile paralel olan 2005/4 sayılı Motorlu Taşıtlar Sektörü'nde Dikey Anlaşmalar ve Uyumlu Eylemler Grup Muafiyeti Tebliği (2005/4 sayılı Tebliğ) , 2005 yılında 1 yıllık uyum süresi ile Türkiye'de yürürlüğe girmişti.

2010 yılında AB Komisyonu motorlu taşıtlar sektörüne ilişkin yeni düzenlemelere giderek, 2010/330 ve 2010/461 sayılı Tüzükleri yayımladı. Gümrük Birliği Kararı gereği, Türkiye AB'deki rekabet mevzuatı değişikliğini 2 yıl içerisinde kendi mevzuatına adapte etmekle mükellef olduğundan, motorlu taşıtlar sektörüne özgü Taslak Grup Muafiyeti Tebliği ("Taslak Tebliğ") Rekabet Kurumu tarafından Mart ayı içerisinde yayımlandı.

Taslak Tebliğ, öncelikle AB Tüzüğü ile yapısal anlamda ayrıştı. Şöyle ki, AB'de satış konusunda motorlu taşıtlara özgü bir düzenleme artık mevcut değil, bu konu genel dikey anlaşmalar içerisinde yer alıyor. Satış sonrası ise spesifik bir şekilde ayrı bir tüzük ile düzenleniyor. Taslak Tebliğ ise, satış ve satış sonrasında her ikisini birlikte motorlu taşıtlar sektörüne özgü biçimde düzenlemektedir.

Kurum'un değerlendirmesinin temelinde, satış pazarında yeterince rekabet olduğu bu nedenle satış pazarının daha esnek kurullarla yönetilebileceği, 2005/4 sayılı Tebliğ'de öngörülen sıkı kısıtlamaların gerekli olmadığı düşüncesi hakimdir. Satış sonrası pazarından ise, ne özel servislerin ne de yedek parça üreticilerinin yeterince pazara dahil olmadığı dolayısıyla hedeflenen rekabet düzeyinin bu pazarda sağlanamadığı öngörülmektedir.



Gümrük Birliği Kararı gereği, Türkiye AB'deki rekabet mevzuatı değişikliğini 2 yıl içerisinde kendi mevzuatına adapte etmekle mükellef olduğundan, motorlu taşıtlar sektörüne özgü Taslak Grup Muafiyeti Tebliği ("Taslak Tebliğ") Rekabet Kurumu tarafından Mart ayı içerisinde yayımlandı.

REKABET KURUMU

Bu çerçevede Taslak Tebliğ, satış konusunda daha esnek düzenlemelere yer vermişken, satış sonrasında 2005/4 sayılı Tebliğ'in çatısını aynen korumaktadır.

Taslak Tebliğ'de dil sadeleşmiş ve kavramlar genel olarak daha net tanımlanmış olmakla beraber, bazı hususların netleştirilmesi gerekebilecektir.

Bakım onarım zincirleri tanımlanmasında, taşıt sağlayıcısı tarafından kurulan bir dağıtım sistemi içerisinde yer almamakla birlikte birden fazla teşebbüsün belirli standartlara göre ağ kurucusu tarafından bir franchise sözleşmesi kapsamında ağa dahil edilmesi suretiyle kurulan bakım onarım ağı ve bunların üyeleri de Taslak Tebliğ'in kapsamına alınmıştır.

2005/4 sayılı Tebliğ kapsamında niceliksel seçici dağıtım sisteminin tercih edildiği anlaşmalar bakımından pazar payı eşliğinin %40'ı aşmaması koşulu yer alırken Taslak Tebliğ'de nicel seçici dağıtım ve münhasır dağıtım konulu anlaşmaların pazar payı eşliğinin %30'u aşmaması koşulu getirilmiştir. Niteliksel seçici dağıtım sistemi içinse

2005/4 sayılı Tebliğ'de yer alan düzenleme Taslak Tebliğ'de de korunmuş ve pazar payı eşğine ilişkin herhangi bir koşul getirilmemiştir.

Taslak Tebliğ, 2005/4 sayılı Tebliğ'den farklı olarak, muafiyet koşulları arasında sayılan; sözleşme süresi ve fesih; anlaşmazlıkların mahkemeye gitme hakkına hanel getirmeksizin bağımsız uzmana götürülmesi ve yetkili satıcı veya servisin sözleşmesini dağıtım sisteminde bulunan bir başka teşebbüse devir serbestisi düzenlemelerine yer vermemiştir.

Taslak Tebliğ, sözleşme süresi ve fesih konularının Borçlar Kanununun altından düzenlenmesinin yeterli olacağını öngörmüş, bu konuda tarafları bağlayıcı bir süreye ya da şarta yer vermemiştir.

Yine 2005/4 sayılı Tebliğ'de detaylı biçimde düzenlenen, ek satış noktası ve çok markalılık düzenlemeleri Taslak Tebliğ'de yer almamaktadır. Bu çerçevede üretici/distribütör ek satış noktası açmayı engelleyebilir, çok markalılık konusu ise rekabet etmeme yükümlülüğü dahilindeki düzenlemeler ile sınırlanmıştır.

2005/4 sayılı Tebliğ'de detaylı biçimde düzenlenen, ek satış noktası ve çok markalılık düzenlemeleri Taslak Tebliğ'de yer almamaktadır. Bu çerçevede üretici/distribütör ek satış noktası açmayı engelleyebilir, çok markalılık konusu ise rekabet etmeme yükümlülüğü dahilindeki düzenlemeler ile sınırlanmıştır.

Rekabet etmeme yükümlülüğü çerçevesinde, 2005/4 sayılı Tebliğ, alıcının satış ve satış sonrası pazarları için, alıcının bir önceki takvim yılındaki alımları esas alınarak, ilgili pazardaki anlaşma konusu mal veya hizmetlerin %30'undan fazlasının sağlayıcıdan veya sağlayıcının göstereceği başka bir teşebbüsten satın almasına yönelik olarak alıcıya doğrudan veya dolaylı biçimde getirilen herhangi bir yükümlülüğü rekabet etmeme yükümlülüğü olarak kabul etmektedir.

Taslak Tebliğ bu konuda satış ve satış sonrası pazarlarını ayırmıştır. Şöyle ki, alıcının bir önceki takvim yılındaki alımları esas alınarak, ilgili pazardaki anlaşma konusu mal veya hizmetlerin ya da onları ikame eden mal veya hizmetlerin yeni

Taslak Tebliğ, 2005/4 sayılı Tebliğ'den farklı olarak, muafiyet koşulları arasında sayılan; sözleşme süresi ve fesih; anlaşmazlıkların mahkemeye gitme hakkına hanel getirmeksizin bağımsız uzmana götürülmesi ve yetkili satıcı veya servisin sözleşmesini dağıtım sisteminde bulunan bir başka teşebbüse devir serbestisi düzenlemelerine yer vermemiştir.

Taslak Tebliğ, öncelikle AB Tüzüğü ile yapısal anlamda ayrıştı. AB'de satış konusunda motorlu taşıtlara özgü bir düzenleme artık mevcut değil, bu konu genel dikey anlaşmalar içerisinde yer alıyor. Satış sonrası ise spesifik bir şekilde ayrı bir tüzük ile düzenleniyor. Taslak Tebliğ ise, satış ve satış sonrasında her ikisini birlikte motorlu taşıtlar sektörüne özgü biçimde düzenlemektedir.

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 de rekabet etmeme yükümlülüğü olarak kabul edilmektedir.

Taslak Tebliğ kapsamında rekabet etmeme yükümlülüğüne ilişkin olarak yeni ve ayrı bir düzenleme öngörülmüştür. Bu kapsamda muafiyetin hangi tip rekabet etmeme yükümlülüklerine uygulanmayacağı "motorlu taşıtların dağıtım bakımından", "yedek parçaların dağıtım bakımından" ve "bakım onarım hizmetlerinin sağlanması bakımından" şeklinde üç ayrı alt başlıkta düzenlenmiştir.

Bu kapsamda, anlaşmanın sona ermesinden sonraki döneme ilişkin olarak getirilen rekabet etmeme yükümlülüğü 2005/4 sayılı Tebliğ kapsamında yasaklanmışken Taslak Tebliğ farklı bir düzenleme içermektedir. Şöyle ki; araç sağlayıcıları tarafından alıcılara, anlaşma konusu mallarla rekabet halindeki mallara ilişkin olması, anlaşma süresince alıcının faaliyette bulunduğu tesis ile sınırlı olması ve araç sağlayıcısı tarafından alıcıya devredilen knowhow'ı korumak için zorunlu olması



koşullarıyla, anlaşmanın sona ermesinden itibaren bir yılı aşmamak kaydıyla getirilen rekabet etmeme yükümlülüğü grup muafiyetinden yararlanır.

Yine rekabet etmeme yükümlülüğü kapsamında, 2005/4 sayılı Tebliğ kapsamında dikey anlaşmalarda getirilen rekabet etmeme yükümlülüğü yasaklanmışken, Taslak Tebliğ belirsiz süreli veya süresi beş yılı aşan rekabet etmeme yükümlülüğünü yasaklamaktadır. Bu da dolaylı olarak sektördeki yeni sözleşmelerin azami 5 sene olacağı öngörüsüne sebebiyet vermektedir.

Taslak Tebliğ ile birlikte; garanti kapsamında olmayan ve bedeli tüketici tarafından karşılanan bakımlar ve onarımların özel servislerde yapılması 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

Taslak Tebliğ kapsamında rekabet etmeme yükümlülüğüne ilişkin olarak yeni ve ayrı bir düzenleme öngörülmüştür. Bu kapsamda muafiyetin hangi tip rekabet etmeme yükümlülüklerine uygulanmayacağı “motorlu taşıtların dağıtım bakımından”, “yedek parçaların dağıtım bakımından” ve “bakım onarım hizmetlerinin sağlanması bakımından” şeklinde üç ayrı alt başlıkta düzenlenmiştir.



Taslak Tebliğ, öncelikle AB Tüzüğü ile yapısal anlamda ayrıştı. AB’de satış konusunda motorlu taşıtlara özgü bir düzenleme artık mevcut değil, bu konu genel dikey anlaşmalar içerisinde yer alıyor. Satış sonrası ise spesifik bir şekilde ayrı bir tüzük ile düzenleniyor. Taslak Tebliğ ise, satış ve satış sonrasında her ikisini birlikte motorlu taşıtlar sektörüne özgü biçimde düzenlemektedir.

2005/4 sayılı Tebliğ’de yer alan, satış sonrası pazarına ilişkin düzenlemeler korunmuş olup, Yine satış sonrasında rekabetin artması adına yetkili servislerin ek servis noktası açma serbestisi Taslak Tebliğ’de hüküm altına alınmıştır.



illiyet bağı kurulmaksızın taşıtın garanti kapsamı dışında bırakıldığı anlaşmaların muafiyetten yararlanamayacağına ilişkin düzenleme yeni getirilmiştir.

2005/4 sayılı Tebliğ’de yer alan, satış sonrası pazarına ilişkin düzenlemeler korunmuş olup, Yine satış sonrasında rekabetin artması adına yetkili servislerin ek servis noktası açma serbestisi Taslak Tebliğ’de hüküm altına alınmıştır.

Pazar payının hesaplanmasına ilişkin düzenleme Taslak Tebliğ’de büyük ölçüde korunmuştur. Taslak Tebliğ ile birlikte, 2005/4 sayılı Tebliğ kapsamında öngörülen %30’luk ve %40’luk Pazar payı eşiklerinden yalnızca %30’luk Pazar payı eşğine ilişkin düzenleme muhafaza edilmiştir.

Tıpkı 2005/4 sayılı Tebliğ’de olduğu gibi, Taslak Tebliğ de muafiyetten yararlanılabilmesi için Tebliğ kapsamındaki anlaşmaların 1 yıl içerisinde Tebliğ’de öngörülen koşulları sağlayacak şekilde değiştirilmesi gerektiğini öngörmüştür.

Taslak Tebliğ’in halihazırda satış pazarına daha esnek kurallar getirdiği, bu çerçevede sıkı düzenlemelerle yönettiği çok markalılık, sözleşme süresi, fesih koşulları, ek satış noktası ve benzeri konularda geri planda kalmış olduğunu, bunun yanı sıra özellikle rekabet etmeme yükümlülüğü ile üretici/distribütör adına daha geniş bir oyun sahası bıraktığını söylemek yanlış olmayacaktır. Satış sonrası pazarı ise büyük oranda mevcut Tebliğ ile paralel olarak düzenlenmiş olup, özel servislerin ve yedek parça üreticilerinin daha aktif biçimde rekabete dahil olması hedeflenmiştir. <<<