

İSTANBUL BİLGİ ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
HUKUK YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

2017/3 SAYILI MOTORLU TAŞITLAR SEKTÖRÜNDEKİ  
DİKEY ANLAŞMALARA İLİŞKİN GRUP MUAFİYET TEBLİĞİ  
İNCELEMESİ

Ayça Güntülü ALKAN  
116615047

Doç. Dr. Kerem Cem SANLI

İSTANBUL  
2018

2017/3 SAYILI MOTORLU TAŞITLAR SEKTÖRÜNDEKİ DİKEY  
ANLAŞMALAR İLİŞKİN GRUP MUAFİYET TEBLİĞİ İNCELEMESİ

THE EXAMINATION OF MOTOR VEHICLES SECTOR VERTICAL  
AGREEMENTS BLOCK EXEMPTION COMMUNIQUE NUMBERED 2017/3

Ayça Güntülü ALKAN

116615047

**Tez Danışmanı :** Doç. Dr. Kerem Cem SANLI  
İstanbul Bilgi Üniversitesi



**Jüri Üyeleri :** Yrd. Doç. Dr. Muzaffer EROĞLU  
Kocaeli Üniversitesi



Yrd. Doç. Dr. Kadir BAŞ  
Marmara Üniversitesi



Tezin Onaylandığı Tarih : 26.02.2018

Toplam Sayfa Sayısı : 109

Anahtar Kelimeler (Türkçe)

- 1) Grup muafiyeti
- 2) Rekabet
- 3) Dikey anlaşmalar
- 4) Motorlu taşıtlar sektörü
- 5) Dağıtım

Anahtar Kelimeler (İngilizce)

- 1) Block exemption
- 2) Competition
- 3) Vertical agreements
- 4) Motor vehicles sector
- 5) Distribution

## ÖNSÖZ

Çalışmam boyunca, tez konusu Tebliğ'in yeni yürürlüğe girmiş olması ve dolayısıyla üzerine yapılan araştırma, akademik çalışma ve ilgili içtihat yoksunluğu sebebi ile kaynak bulma konusunda sıkıntılar yaşadım. Bu zorlu süreç boyunca desteklerini benden asla esirgemeyen, yorulduğumda cesaretlendiren, maddi manevi hep yanımda olan canım ailem, dostlarım, her daim yanımda hissettiğim sevdiklerim ve tez danışmanım olarak bana bu yolculukta eşlik eden Doç. Dr. Kerem Cem Sanlı'ya çok teşekkür ederim.

Çalışmamın, bundan sonra işbu tez çalışması ile aynı konu üzerine yapılacak çalışmalarda yardımcı bir kaynak olmasını temenni ederim.

## İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	iii
İÇİNDEKİLER.....	iv
KISALTMALAR.....	vii
ABSTRACT.....	ix
ÖZET.....	x
GİRİŞ.....	1

### 1.BÖLÜM: MOTORLU TAŞITLAR SEKTÖRÜNE GENEL BAKIŞ VE DAĞITIM SİSTEMLERİ

#### 1.1.MOTORLU TAŞITLAR SEKTÖRÜNÜN TEMEL ÖZELLİKLERİ VE TARİHÇE

1.1.1.Motorlu Taşıtlar Sektörünün Temel Özellikleri.....	3
1.1.2. Düzenlemelerin Tarihiçesi.....	9
1.1.2.1.Avrupa Birliği Düzenlemeleri.....	11
1.1.2.1.1.2010 yılı Öncesi Düzenlemeleri.....	12
1.1.2.1.2.330/2010 Sayılı Tüzük ve 461/2010 Sayılı Tüzük Düzenlemeleri.....	17
1.1.2.2.Türk Hukuku Düzenlemeleri.....	22

#### 1.2.MOTORLU TAŞITLAR SEKTÖRÜNDEKİ DAĞITIM SİSTEMLERİ

1.2.1.Münhasır Dağıtım Sistemi.....	28
1.2.2.Seçici Dağıtım Sistemi.....	30
1.2.2.1.Niceliksel Seçici Dağıtım Sistemi.....	32
1.2.2.2.Niteliksel Seçici Dağıtım Sistemi.....	33

**2.BÖLÜM: 2017/3 SAYILI MOTORLU TAŞITLAR SEKTÖRÜ  
DİKEY ANLAŞMALARLA İLİŞKİN GRUP MUAFİYET  
TEBLİĞİ İNCELEMESİ**

**2.1.GENEL OLARAK 2017/3 SAYILI MOTORLU TAŞITLAR  
GRUP MUAFİYET TEBLİĞİ**

2.1.1.Motorlu Taşıt Dağıtım Pazarı Yönünden.....	38
2.1.2.Yedek Parça Dağıtım Pazarı Yönünden.....	39
2.1.2.1.Yedek Parça Kavramı.....	39
2.1.2.1.1.Orijinal Yedek Parça.....	41
2.1.2.1.2.Eş değer Yedek Parça.....	43
2.1.2.1.3.Bağımsız Yedek Parça Dağıtıcısı ve Özel Servis.....	48
2.1.3.Bakım Onarım Hizmetleri Dağıtım Pazarı Yönünden.....	50

**2.2.MUAFİYETİN GENEL KOŞULLARI**

2.2.1.Pazar Payı Eşikleri.....	52
2.2.2.Sözleşmesel İlişkiye Dair Özel Düzenlemeler.....	54
2.2.2.1.Asgari Sözleşme ve Fesih İhbar Süreleri.....	54
2.2.2.2.Feshin Gerekçeleştirme Yükümlülüğü ve Haklı Nedenle Fesih.....	57
2.2.2.3.Sözleşmeyi Devir Hakkı ve Tahkim Şartı.....	59

**2.3.ANLAŞMANIN GRUP MUAFİYETİNDEN**

**YARARLANMASINI ENGELLEYEN SINIRLAMALAR**

2.3.1.Dağıtıcının Yeniden Satış Fiyatının Belirlenmesine İlişkin Kısıtlamalar.....	62
2.3.2.Dağıtıcının Satış Yapacağı Bölge veya Müşterilere İlişkin Kısıtlamalar.....	64
2.3.3.Seçici Dağıtım Sistemi Üyelerinin Son Kullanıcıya Araç ve Parça Satışını Sınırlandırması.....	67
2.3.4.Seçici Dağıtım Sistemi Üyeleri Arasındaki Çapraz Satışların Kısıtlanması.....	68

2.3.5.Satış ve Satış Sonrası Hizmetlerin (Motorlu Taşıtların Dağıtımı, Yedek Parçaların Dağıtımı ve Bakım ve Onarım Hizmetlerinin) Bir Arada Sunulmasına İlişkin Kısıtlamalar.....	69
2.3.6.Özel Servislerin ve Bağımsız Teşebbüslerin Yedek Parçaya Erişimini Engelleyen Kısıtlamalar.....	71
2.3.7.Sağlayıcıdan Temin Edilmeyen Parça ve Ekipmanların Satış ve Kullanımına İlişkin Kısıtlamalar.....	73
<b>2.4.GRUP MUAFİYETİNDEN YARARLANAMAYAN ÖZEL HÜKÜMLER</b>	
2.4.1.Rekabet Etmeme Yükümlülüğü.....	76
2.4.1.1.Motorlu Taşıtların Dağıtımı Bakımından.....	77
2.4.1.2.Yedek Parçaların Dağıtımı Bakımından.....	79
2.4.1.3.Bakım ve Onarım Hizmetlerinin Sağlanması Bakımından.....	81
2.4.1.4.Ek Tesis Yeri Açılmasına İlişkin Kısıtlamalar.....	83
<b>2.5.PAZAR PAYI HESABI</b>	
2.5.1.Yeni Motorlu Taşıtların Dağıtımı Bakımından .....	85
2.5.2.Motorlu Taşıtlar Yedek Parça Dağıtımı Bakımından .....	86
2.5.3.Motorlu Taşıtlar Bakım ve Onarım Hizmetlerinin Sunulması Bakımından .....	87
<b>SONUÇ.....</b>	<b>89</b>
<b>KAYNAKÇA.....</b>	<b>92</b>

## KISALTMALAR

ABD	:Amerika Birleşik Devletleri
AR-GE	:Araştırma Geliştirme
art.	:Article
bkz.	:bakınız
C.	:cilt
E.	:esas
EU	:European Union
K.	:karar
Komisyon	: Avrupa Komisyonu
Mülga Tebliğ	:2005/4 sayılı Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalar ve Uyumlu Eylemlere İlişkin Grup Muafiyet Tebliği
prg.	:paragraf
RKHK	:4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkındaki Kanun
RK	:Rekabet Kurumu
s.	:sayfa
SMK	:6769 Sayılı Sınai Mülkiyet Kanunu
Tebliğ	:2017/3 sayılı Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyet Tebliği
TFEU	:Treaty on the Functioning of European Union
vd.	:ve devamı
1400/2002 sayılı Tüzük	:Avrupa Birliği 1400/2002 sayılı Motorlu Taşıtlar Grup Muafiyeti Tebliği
330/2010 sayılı Tüzük	:330/2010 sayılı Dikey Anlaşma ve Uyumlu Eylem Gruplarına Avrupa Birliği'nin İşleyişine İlişkin Anlaşmanın 101/3. maddesinin Uygulanmasına İlişkin Tüzük

3S

:satış, servis ve yedek parça servis faaliyetlerinin  
birlikteliği

461/2010 sayılı Tüzük

:461/2010 sayılı Motorlu Taşıtlar Sektöründeki  
Dikey Anlaşmalar ve Uyumlu Eylemlere Avrupa  
Birliği'nin İşleyişine İlişkin Anlaşmanın 101/3.  
maddesinin Uygulanmasına İlişkin Tüzük

## ABSTRACT

Within this thesis study, Motor Vehicles Sector Vertical Agreements Block Exemptions Communiqué numbered as 2017/3 is meant to be examined. This regulation is the newest Block Exemption Communiqué that vertical agreements may benefit from under prescribed conditions.

Block exemption is a very important issue for the motor vehicles sector. By block exemption institute, it is meant to maintain both the economical and legal efficiency. By the Communiqué, the vertical agreements will be collected under one roof in order to avoid the individual applications for exemption.

Within the thesis, the historical background of block exemptions in both The European Union Law and Turkish Law, distribution systems of motor vehicles and the regulations of Communiqué is going to be examined.

## ÖZET

Bu çalışmada 2017/3 sayılı Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyet Tebliği incelenmiştir. Söz konusu düzenleme, motorlu taşıtlar sektörü özelindeki dikey anlaşmaların, öngörölmüş şartların sağlanması halinde yararlanabilecekleri grup muafiyeti kurumuna ilişkindir.

Grup muafiyeti motorlu taşıtlar sektörü yönünden özellik arz eden bir kurumdur. Sektörün bu hususta özel olarak düzenlenmesi ile hem ekonomik hem hukuki etkinlik sağlanmak istenmiştir. Grup olarak bir şemsiye altına toplanmak istenen dikey anlaşmalar, Tebliğ ile muafiyetten yararlanabilecek ve böylelikle bireysel muafiyet başvuruları azaltılarak ekonomik ve hukuki etkinlik sağlanacaktır.

Çalışma boyunca grup muafiyeti kurumunun Avrupa Birliği ve Türk Hukuku tarihçesi, motorlu taşıt dağıtım sistemleri ve Tebliğ hükümleri detaylarıyla incelenecektir.

## GİRİŞ

Bu tez çalışmasının amacı; 2017/3 sayılı Motorlu Taşıtlar Sektörü Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyet Tebliği'ni incelemektir. Söz konusu Tebliğ, tez çalışmasının yapıldığı 2017 senesinde yürürlüğe girmiş, yeni bir Tebliğ'dir. Henüz uygulanmaya başlanmakla birlikte, motorlu taşıtlar sektörünün ülke ve dünya ekonomisi bakımından önemi yadsınamayacak ölçüde fazladır.

2017/3 sayılı Tebliğ'in incelenmeye değer görülmesinin sebebi; dikey anlaşmalar ve muafiyet rejiminin sektördeki etkisinin büyüklüğüdür. Motorlu taşıtlar ürününün niteliği gereği; üretim ile son tüketiciye satış işlemleri arasında dağıtım anlaşmalarından oluşan bir dikey ağ bulunmaktadır. Sektör dağıtım kanalları, tamamen dikey anlaşmalar ile sağlanmaktadır. Söz konusu dikey ağ, hem satış hem satış sonrası hizmetler dağıtımını yönünden mevcuttur.

Bu durum motorlu taşıtlar sektörünü, dikey anlaşmaların en çok görüldüğü sektörlerden biri yapmaktadır. Dolayısıyla dikey anlaşmalara uygulanan grup muafiyeti rejimi sektör yönünden önem teşkil etmektedir.

Motorlu taşıtlar sektörü dikey ağ ilişkileri genel 2002/2 sayılı Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği kapsamında değerlendirilemezler. Motorlu taşıtların günümüz dünyasındaki yaygın kullanımı, sektöre aktarılan yatırım ve sermaye ile ürün niteliğinin kompleks teknoloji ürünü olması ve pazarda yaşanan yoğunlaşma sorunu neticesinde motorlu taşıtlar sektörü, basit bir dayanıklı tüketim malları sektörü olmaktan farklılaşmıştır. Bu sektörün kendine has nitelikleri dikkate alındığında, sektörün dikey anlaşma ilişkilerinin özel olarak düzenlenmesi gerektiği tespit edilmiştir. 2017/3 sayılı Tebliğ de, sektöre özgü yürürlükteki düzenlemedir.

Türk Hukukunda sektöre özgü düzenlemelerin ilki; 1998 yılında yürürlüğe girmiştir. İlişkin 1998/3 sayılı Tebliğ, çokça Avrupa Birliği Hukuku düzenlemelerinden esinlenilerek oluşturulmuştur. Ardından yürürlüğe giren 2005/4 sayılı Tebliğ ve yürürlükteki 2017/3 sayılı Tebliğ ise, ülkemiz motorlu taşıt sektörü dinamikleri dikkate alınarak oluşturulan, ilk tebliğe nazaran sektörel ihtiyaçları gidermeye daha yatkın Tebliğ'lerdir. Gösterilen bu gelişmede, Rekabet Kurumu ve

diğer ilgili kurum ve kuruluşlar tarafından yürütölen sektöre özgü araştırma ve inceleme çalışmaları, hazırlanan raporlar ve yapılan çalıştayların etkisi oldukça büyük olmuştur.

Bu tez çalışmasında; 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un temelleri, dikey anlaşma ve rekabeti kısıtlayıcı davranışlar, kavram olarak incelenmeyecektir. Tez dahilinde motorlu taşıtlar sektörü grup muafiyetine ilişkin Avrupa Birliğı Hukuku ve Türk Hukuku düzenlemelerinden bahsedilecek, sektör dağıtım sistemler temel esasları yönünden ele alınacaktır. Tezin esas amacı; 2017/3 sayılı Tebliğ ve bu Tebliğ'in mülga Tebliğ'den farklılıklarını incelemektir.

Tez; iki ana bölümden oluşmaktadır. Tezin ilk bölümünün ilk kısmında; motorlu taşıtlar sektörünün genel nitelikleri dikkate alınarak neden bu sektöre özgü düzenlemelere ihtiyaç duyulduğundan bahsedilmiştir. Ardından, Türk Hukuku düzenleme ve Kurul kararlarının bu alanda öncü olan Avrupa Birliğı Hukuku düzenleme ve içtihatlarını takip ediyor olması gerekçesi ile en önemli noktalarıyla Avrupa Birliğı Hukuku ve Türk Hukuku geçmiş ve mevcut, sektöre özgü grup muafiyeti düzenlemelerinden bahsedilmiştir. İlk bölümün son kısmında ise; düzenlemelerin ayrıntılarının daha iyi anlaşılabilmesi amacıyla, ilişkin tebliğlerde öngörölmüş olan münhasır ve seçici dağıtım sistemleri anlatılmıştır.

Tezin ikinci bölümünde ise; bütünü ile 2017/3 sayılı Tebliğ hükümlerinden bahsedilecektir. Tebliğ hükümleri incelenirken mülga Tebliğ ile karşılaştırmalı olarak ele alınmış, önemli değışiklik ve yenilikler üzerinde durulmuştur. Tebliğ'de öngörölen; grup muafiyetinin her bir dağıtım pazarı bakımından önemi, muafiyetin genel koşulları ve pazar payı eşiklerinde öngörölen değışiklikler, orijinal ve eş değer yedek parça kavramlarının Tebliğ açısından önemi, ağır rekabet ihlalleri, rekabet etmeme yükümlölüğü yönünden öngörölen değışiklikler ve pazar payı hesaplamasının ayrıntıları sırasıyla incelenmiştir.

## BİRİNCİ BÖLÜM

### MOTORLU TAŞITLAR SEKTÖRÜNE GENEL BAKIŞ VE DAĞITIM SİSTEMLERİ

#### 1.1. MOTORLU TAŞITLAR SEKTÖRÜNÜN TEMEL ÖZELLİKLERİ VE TARİHÇE

##### 1.1.Motorlu Taşıtlar ve Sektörünün Temel Özellikleri

Motorlu taşıtlar, içten yanmalı veya patlamalı bir motorla çalışan, karayolu trafiğinde yük veya yolcu taşımak üzere üretilen dört veya daha fazla lastik tekerlekli araçlar olarak tanımlanmaktadır<sup>1</sup>. Motorlu taşıtları üreten sanayi “*motorlu taşıt ana sanayi*” olarak adlandırılmaktadır. “*Motorlu taşıt yan sanayi*” ise hem yedek parça üretim alanında faaliyet gösteren hem de ana sanayi tarafından belirlenen teknik dokümanlara uygun aksam, parça, modül ve sistem üreten teşebbüsleri ifade etmektedir. Motorlu taşıt sanayi, bu iki alt sektörün tümünü kapsamaktadır. Motorlu taşıt ana sanayi grubu içerisinde değerlendirilen başlıca ürünler; binek otomobil, otobüs, midibüs, minibüs, kamyon, kamyonet ve traktörlerdir. Ancak anılan tanım uyarınca motorlu taşıt kapsamına iki tekerlekli motorlu taşıtlar girmemektedir. Motosiklet, motorlu bisiklet ve hangi cinsten olursa olsun elektrikli motorlu taşıtlar Tebliğ kapsamında kabul edilmemektedirler<sup>2</sup>.

Motorlu taşıtlar, karmaşık teknoloji ürünleridir. Yaklaşık beş bin parçanın bir araya getirilmesi neticesinde ortaya çıkmaktadırlar. Bu parçaların ise ortalama beşte birini sağlayıcı (ana sanayi) kendi üretmekte, geri kalan parçaları ise kendi

---

<sup>1</sup> Rekabet Kurumu IV. Denetim ve Uygulama Dairesi Başkanlığı, Motorlu Taşıtlar Sektör Araştırması Raporu, Ankara 2014, s. 16; Uygur Gazioğlu, Motorlu Taşıtlar Sektöründe Rekabet: Dağıtım ve AB Düzenlemeleri, Rekabet Kurumu uzmanlık tezi, Ankara 2005, s. 29.

<sup>2</sup> Motosiklet ve motorlu bisikletlerin motorlu taşıtlar Tebliği kapsamında kabul edilmemesi doktrinde zaman zaman eleştirilse de uygulama bu şekildedir. Aynı şekilde elektrikli araçlar da içten yanmalı veya patlamalı olmamaları gerekçesiyle Tebliğ kapsamında kabul edilemezler, bkz. İstanbul Ticaret Odası, Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Şubesi, Otomotiv Sektör Raporu, 2008, s. 3, <https://www.ito.org.tr/Dokuman/Sektor/1-69.pdf>.

belirlediği standart ve spesifikasyonlara uygun olacak şekilde üretim yapan üreticilerden (yan sanayi) edinmektedir<sup>3</sup>. Dünya toplam motorlu taşıt üretiminin %70'ini otomobil üretimi, %24'ünü hafif ticari araç, %3'ünü ağır ticari araç ve %3'ünü ağır kamyon üretimi oluşturmaktadır<sup>4</sup>.

Motorlu taşıtlar, satış noktalarının yaygınlığı sebebi ile tüketicinin kolaylıkla erişebildiği ve hayat boyunca satın alabildiği en pahalı ürünlerdendir<sup>5</sup>. Motorlu taşıt satın almak, birçok tüketici açısından tek seferde gerçekleştirilen en büyük ikinci harcama olarak kabul edilmektedir<sup>6</sup>. Globalleşen dünyada motorlu taşıt sahibi olmak zaman içerisinde lüks olmaktan çıkmakta, ihtiyaç olmaya doğru dönüşmektedir.

Motorlu taşıtlar sanayi, birçok yan sanayi ile etkileşim halindedir<sup>7</sup>. Tamir, bakım ve yedek parça satışları, finansman, demir çelik sanayi ile bunu destekleyen pazarlama, akaryakıt, filo kiralama, otopark hizmeti ve taşımacılık, lastik ve plastik, dokuma ve sigorta sektörleri ile ürün niteliği gereği etkileşim halindedir. Geniş iş hacmi ve etkileşimde olduğu tüm sektörlerde talep ve istihdam yaratan bir sektör olması itibariyle motorlu taşıtlar sektörü ülke ekonomileri bakımından çok önemlidir<sup>8</sup>.

Öte yandan, motorlu taşıt sanayi, araştırma ve geliştirme faaliyetlerine de en çok yatırım yapan sanayi dallarından biri olup, teknolojik gelişmenin sağlanmasında kilit role sahiptir. Günümüzde daha güvenli ve çevreye daha az zararlı modern motorlu taşıtların üretilmesi amacıyla büyük miktarlarda yatırım ve harcamalar yapılmaktadır<sup>9</sup>.

---

<sup>3</sup> Rekabet Kurumu, 1998/3 Sayılı Motorlu Taşıtlar Dağıtım ve Servis Anlaşmalarına İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği'nin Değerlendirilmesi, 2003, s. 23-24.

<sup>4</sup> Okan Yaşar, Türkiye'nin Öncü ve Yükselen İmalat Sektörü: Otomotiv sanayii, Türk Coğrafya Dergisi, sayı: 46 (2006), s. 49-50; OICA 2000 yılı verileri, www.oica.net.

<sup>5</sup> Gazioğlu, s. 14; Andersen, Study on the Impact of Possible Future Legislative Scenarios for Motor Vehicle Distribution on All Parties Concerned. 2002, s. 43, [http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor\\_vehicles/documents/distribution.html](http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/documents/distribution.html).

<sup>6</sup> Gazioğlu, s. 6.

<sup>7</sup> Satış sonrası hizmetler; bakım, onarım, sigorta, yedek parça, finansman, akaryakıt ve benzeri bir çok yan pazarı etkileyen bir sektördür, bkz. Göksu Erakman, Motorlu Taşıtlar Sektöründe Rekabet Sınırlamaları ve Grup Muafiyeti, Başkent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü yayımlanmamış yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Ankara 2007, s. 17; Gazioğlu, s. 4.

<sup>8</sup> Yaşar, s. 49-54; İstanbul Ticaret Odası, Otomotiv Sektör Raporu, s. 5.

<sup>9</sup> European Commission (EC) Directorate General for Competition, Explanatory Brochure Commission Regulation No 1400/2002 of 31 July 2002 on the Application of Article 81(3) of the

Motorlu taşıtlar sektörü, küresel düzeyde hızla değişen teknoloji ve rekabet koşulları nedeni ile sürekli gelişmekte olan bir sektördür. 2010-2016 yılları arasında taşıt üretimi dünya genelinde yıllık %6 büyüme göstermiştir. 2014 yılında motorlu taşıt üretimi toplam 87.9 milyon araç iken, 2015 yılında bu rakam 2 milyona yakın artış göstermiştir<sup>10</sup>. Araştırma ve geliştirme faaliyetleri için yıllık yaklaşık 70 milyar Euro harcama yapılmaktadır. 9 milyondan fazla kişi doğrudan bu sektörde faaliyet gösteren firmalarda çalışmakta ve çok daha fazlası dolaylı olarak geçimini bu sektörden sağlamaktadır.

Anılan özellikleri ile motorlu taşıtlar, stratejik bir sanayi olarak bütün ülkelerin ilgisini çekmekte, sektörde yaşanan değişimler ve gelişmeler ülke ekonomisinin tümünü etkilemektedir. Hacminin genişliği göz önüne alındığında sektörde yaşanan değişimlerin, bir ülke ekonomisinin tümünü etkilediğini söylemek yanlış olmayacaktır. Almanya, Güney Kore, Japonya gibi özellikle teknolojide dünyanın önde gelen ülkelerinden olarak bilinen devletleri kendi ülkelerinde üretilen motorlu taşıt markalarında hem dikkate alınır derecede hisse sahibi olup hem de bu firmaları devlet simgeleri haline getirmek isteyecek kadar da önem vermektelerdir.

Motorlu taşıtlar sektöründe ilk olarak 1900'lerin başında Henry Ford öncülüğünde seri üretime geçilmiştir. Uygun fiyatlı ve her tür yol koşuluna uygun otomobiller üretilmiştir. 1914 yılında, I. Dünya Savaşı'nın ilan edilmesi ile motorlu taşıtlar taşımacılıkta kullanılmaya başlanmış ve dolayısıyla üretimi arttırılmıştır. Ana sanayi ile yan sanayi birlikte ele alındığında motorlu taşıt sektöründe en çok üretim yapılan ülkeler: Amerika Birleşik Devletleri "ABD", Japonya, Güney Kore, Almanya, Çin, İtalya, İngiltere, İspanya ve Kanada'dır<sup>11</sup>. 2000 yılı itibariyle dünya üzerindeki aktif motorlu taşıt sayısı 750 milyonu bulmuştur. Toplam araç üretimi ise 2001 yılı itibariyle 56 milyonu bulmuştur<sup>12</sup>.

---

Treaty to Categories of Vertical Agreements and Concerted Practices in the Motor Vehicle Sector, 2002, s. 12.

<sup>10</sup>İstanbul Ticaret Odası, Otomotiv Sanayi Sektör Raporu, 2003, s. 16, <https://www.ito.org.tr/itoyayin/0016028.pdf>.

<sup>11</sup> Üretim ayrıntıları için bkz. İstanbul Ticaret Odası, Otomotiv Sanayi Sektör Raporu, s. 4.

<sup>12</sup> İstanbul Ticaret Odası, Otomotiv Sanayi, s. 3-5.

ABD ve Avrupa ülkeleri de 2000 yılından itibaren motorlu taşıt pazarından daha büyük bir pay alabilmek adına ciddi çalışmalar yürütmektedirler<sup>13</sup>. 2000 yılında dünya çapında yaşanan ekonomik kriz ise sektörü doğrudan etkilemiştir. Kanada yıllık üretiminde %14 ve ABD’de %11 düşüş tespit edilmiştir. Bu durumun aksine ise Çin, motorlu taşıt üretiminde ön plana çıkmıştır<sup>14</sup>.

Motorlu taşıtlar sektöründeki rekabet de günde güne artmaktadır. Bu rekabet, geçmişte ağırlıklı olarak fiyat üzerinden yapılırken, günümüzde ise inovasyon ve kalite olarak kendini göstermektedir.<sup>15</sup>

2000’li yılların başından itibaren sektörde yükselen araştırma geliştirme (“AR-GE”) maliyetleri sektörden edinilen kâr marjlarının azalmasına neden olmuştur<sup>16</sup>. Dünyada en fazla AR-GE harcaması yapan 20 firma arasına 5 motorlu taşıt üreticisi firma yer almaktadır<sup>17</sup>. Bu firmalar: Volkswagen, Toyota, Daimler, GM ve Ford’dur. Yükselen maliyet ve azalan kâr marjları, artan AR-GE harcamaları ve yeni teknoloji kullanımına yönelik yüksek yatırım gerekliliği, motorlu taşıt üretiminde ölçek ekonomilerinin önemini daha da arttırmış, üretimde ortak platform kullanılması imkanına kavuşmak isteyen üreticiler arasındaki iletişimi ve birlikte hareket etme güdüsünü arttırmıştır. Dünya üzerinde motorlu taşıt üretiminde faaliyet gösteren teşebbüs sayısı 60 iken, 2000’li yıllarda gerçekleşen çok sayıda birleşme ve devralma işlemleri ile bu sayı 25’e düşmüştür<sup>18</sup>.

Dünya üzerinde günümüz itibariyle motorlu taşıt üretimi yapan ülkeler incelendiğinde görülmektedir ki üretim, 4 ülkede yoğunlaşmıştır. Bu ülkeler: Çin,

---

<sup>13</sup> Toplam motorlu taşıt üretiminin %30’luk bölümünün gerçekleştirildiği AB, dünyanın en büyük motorlu taşıt üreticisidir. Aynı zamanda dünyanın en büyük otomobil pazarı olan AB, yerli üreticilerin yanında Japonya, Güney Kore ve ABD’li çok sayıda üreticinin rekabet ettiği önemli bir pazardır, bkz. [www.oica.net](http://www.oica.net), Gottschalk, B., Detroit 2007 North America International Automobile Fair, Opening Speech, Detroit, 7 Ocak 2007.

<sup>14</sup> Çin, 2001 yılında 2,33 milyon araç ile dünya sıralamasında 8. sıraya yükselmiştir, bkz. İstanbul Ticaret Odası, Otomotiv Sanayi Sektör Raporu, 2003, s. 5.

<sup>15</sup> Bedir, A. (2002), Türkiye’de Otomotiv Sanayi Gelişme Perspektifi, Devlet Planlama Teşkilatı, <http://ekutup.dpt.gov.tr/imalatsa/otomotiv/bedira/gelisme.pdf>

<sup>16</sup> Amerika Birleşik Devletleri’nde (“ABD”) 2001-2005 yılları arasında motorlu taşıtlar sektörü özelinde yapılan kısa bir çalışma ile ABD’de de sektörde yoğunlaşma olduğu değerlendirilmiştir, bkz. Cornell University, Automotive Industries: Concentration and Change, sayı: 7 (2007), s. 2-4.

<sup>17</sup> Türkiye Sınai Kalkınma Bankası, Ekonomik Araştırmalar, Türkiye Otomotiv Sanayii Rekabet Gücü ve Talep Dinamikleri Perspektifinde 2020 İç Pazar Beklentileri, Otomotiv Sektör Raporu, 2017, s. 14, [http://www.osd.org.tr/sites/1/upload/files/Otomotiv\\_Sektor\\_Raporu\\_TSKB-2208.pdf](http://www.osd.org.tr/sites/1/upload/files/Otomotiv_Sektor_Raporu_TSKB-2208.pdf)

<sup>18</sup> İstanbul Ticaret Odası, Otomotiv Sanayi, s. 2-4.

ABD, Japonya ve Almanya'dır. Çin dünya üretiminin %27'sini, ABD %13'ünü, Japonya %10'unu ve Almanya %7'sini oluşturmaktadır. Görülmektedir ki, motorlu taşıt üretiminin %57'si 4 ülkede yoğunlaşmıştır<sup>19</sup>.

Yoğunlaşma hem motorlu taşıt dağıtım pazarı yönünden hem de satış sonrası hizmetler pazarı yönünden mevcuttur. Durum tüm dünya ülkeleri bakımından aynıdır. Rekabet Kurulu araştırmalarına göre, Türkiye'de yeni motorlu taşıt dağıtım pazarındaki yoğunlaşma oranı, 2011 yılı itibariyle otomobil, binek araç, hafif ve ağır ticari araçların tümü dikkate alındığında % 50,73'tür<sup>20</sup>. Satış sonrası hizmetler pazarı yönünden ise, yetkili servis sağlayıcı ve dağıtıcılar ile bağımsız servis sağlayıcı ve dağıtıcıların pazardaki pay oranları karşılaştırılmalıdır. Sektör Araştırması Raporu neticesinde çıkan sonuçlara göre; 2013 yılı itibari ile yetkili servislerin pazar payı oranı %42,47 ile halen oldukça yüksektir.<sup>21</sup> Görülmektedir ki, yeni motorlu taşıt dağıtım pazarındaki yoğunlaşma oranı satış sonrası hizmetler pazarındaki yoğunlaşma oranı ile neredeyse eşittir<sup>22</sup>. Üstelik, Sektör Araştırması Raporu'nda taşıt dağıtım pazarındaki yoğunlaşma yıldan yıla gerilediği tespit edilmiştir. Satış sonrası hizmetler pazarındaki yoğunlaşma ise bulunduğu seviyelerde seyretmekte ve gün geçtikçe satış dağıtım pazarına kıyasla daha yüksek seviyelerde kalacağı tahmin edilmektedir<sup>23</sup>.

Satış sonrası hizmetler pazarında sunulan faaliyetlerin çeşidinin birden çok olması ve taşıtı edindikten sonra uzun yıllar başvurulması zorunlu hizmetler olması sebebi ile satış sonrası hizmetler pazarından elde edilen ciro yine satış pazarına kıyasla daha çoktur. Öte yandan satış sonrası hizmetler pazarında faaliyet gösteren oyuncu sayısı satış pazarına kıyasla daha çoktur. Ancak rekabet etmeye daha müsait olan pazar yapısına rağmen, yoğunlaşma oranlarının şuan için taşıt dağıtım pazarına

---

<sup>19</sup> Türkiye Sınai Kalkınma Bankası, Otomotiv Sektör Raporu, 2017, s. 19.

<sup>20</sup> Rekabet Kurumu IV. Denetim ve Uygulama Dairesi Başkanlığı, Motorlu Taşıtlar Sektör Araştırması Raporu, Ankara 2014, s. 41-44.

<sup>21</sup> TÜSİAD, Motorlu Taşıtlar Sektör Araştırması Raporu'nun Yönetici Özetine İlişkin Görüş Ve Öneriler, 2014, s. 5.

<sup>22</sup> Kerem Cem Sanlı, Motorlu Taşıtlar Sektör Araştırma Raporu'na Dışarıdan Bir Bakış, Motorlu Taşıtlar Sektöründe Yeni Bir Dönem: Nasıl Bir Grup Muafiyet Tebliği Rekabet Kurumu Çalıştay Sunumu, İstanbul 2014, s. 1; Selahattin Kaynak/Yılmaz Onur Ari, Türk Otomotiv Sektöründe Yoğunlaşma: Binek ve Hafif Ticari Araçlar Üzerine Bir Uygulama, Ekonomik Yaklaşım, sayı: 22(80), 2011, s. 39-58.

<sup>23</sup> Sektör Araştırma Raporu, s. 34-46.

kıyasla aynı seviyelerde seyretmesi ve önümüzdeki yıllarda daha yüksek seviyelerde kalacağı tahminin bir sebebi vardır. Teşebbüs sayısının çok olması neticesinde teşebbüsler arası rekabet daha yoğun olmaktadır. Bu rekabet ise kar marjlarının düşmesine neden olmaktadır. Rekabet etme maliyetlerini düşürmek ve sektör cirosundan daha fazla pay almak isteyen oyuncular ise yoğunlaşma yaratma eğilimi göstermektedirler<sup>24</sup>.

Özellikle sağlayıcılar tarafından kontrol edilmek istenen ve taşıt alımı sonrasında zorunlu olarak başvuru ardıl piyasalarda rekabet engellenmeye çalışılmaktadır. Rekabet etmektense, uyumlu eylem ve anlaşmalar vasıtasıyla piyasayı kontrol etmek ve paylaşmak, sağlayıcılar bakımından daha cezbedici bir seçenektir. Bu davranışlar ise fiyatların artması, ürün çeşitliliğinin azalması sonuçlarını yaratmaktadır<sup>25</sup>.

Piyasalardaki yoğunlaşma sorunu, özellikle ardıl piyasalarda görülen yoğunlaşma sorunu neticesinde motorlu taşıtlar sektöründeki dikey anlaşma ilişkilerinin özel olarak düzenlenmesi ihtiyacı doğmuştur. Avrupa Komisyonu (“Komisyon”) da; yüksek maliyetli kompleks teknoloji ürünü olan motorlu taşıtların insan hayatı, sağlığı, çevre ve malvarlığı yönünden oldukça önemli olduğunun altını çizerek, motorlu taşıtlar sektörünün özel düzenlemelere tabi olması gerektiği kanaatindedir<sup>26</sup>.

Bu ihtiyaç üzerine; Avrupa Birliği sektöre özgü düzenlemeler bakımından öncü olmuştur. Türk Hukuku da Avrupa Birliği’ni takip etmiş ve motorlu taşıtlar sektöründeki yoğunlaşma sorununu önlemek, piyasadaki rekabeti arttırmak amacıyla dikey anlaşma ilişkilerini özel olarak düzenlemiştir<sup>27</sup>.

---

<sup>24</sup> Gazioğlu, s. 10; Rekabet Kurumu IV. Denetim ve Uygulama Dairesi Başkanlığı, s. 41-45.

<sup>25</sup> Kerem Cem Sanlı, Motorlu Taşıtlar Sektör Araştırma Raporu’na Dışarıdan Bir Bakış, Motorlu Taşıtlar Sektöründe Yeni Bir Dönem: Nasıl Bir Grup Muafiyet Tebliği Rekabet Kurumu Çalıştay Sunumu, İstanbul 2014, s 1-2.

<sup>26</sup> Daniel G. Goyder, EC Competition Law, Oxford University Press, 2003, s. 203; Ayça Güntülü Alkan, Türk Hukuku 2005/4 Sayılı Tebliğ ve Avrupa Birliği Hukuku 1004/2002 Sayılı Tebliğ Işığında Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalar ve Uyumlu Eylemlere İlişkin Grup Muafiyeti Düzenlemesi, Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Kazancı Hakemli Hukuk Dergisi, sayı: 9 (105-106) İstanbul 2013, s. 229-230.

<sup>27</sup> Sanlı, motorlu taşıtlar sektörü özelinde yapılan bu düzenlemelerin diğer dayanıklı tüketim malları sektörleri açısından da bir model olarak değerlendirilmesi gerektiğini ileri sürmüştür, bkz. Sanlı, Görüş, s. 1-2.

Türkiye’de motorlu taşıtlar sektörü ise, 1960’lı yıllarda “ithal ikamesi<sup>28</sup>” amacı ile Ford A.Ş. ve Koç A.Ş. ortaklığı eliyle Otosan’ın kurulmasıyla başlamıştır. Öncelikle tarım ve taşımacılık sektörleri ihtiyaçlarına yönelik olarak traktör ve yük taşıyan ticari araçların üretimi gerçekleşmiştir. 1970’li yıllarda ise otomotiv sanayi için küçük ölçekli yatırımlar yapılmış ve otomobilde Otosan ile başlayan üretim, Tofaş A.Ş., Toyota A.Ş. ve Oyak Renault A.Ş.’nin sektöre girmesiyle hızlanmıştır. Ana sanayinin kurulmasının bir sonucu olarak yan sanayi de gelişme göstermiştir. Türkiye’nin dünya motorlu taşıt sanayiinde yer almasında, Türkiye’nin Gümrük Birliği’ne dahil olmasının önemi de büyük olmuştur. Bu gelişme ile özellikle Avrupa’ya ürün ithal etmekte zorluk yaşayan Asya teşebbüsleri Türkiye’de üretim tesisleri kurmaya başlamıştır<sup>29</sup>. Yapılan devlet teşvikleri de yabancı yatırımcıların Türkiye pazarına girişini kolaylaştırmıştır.

Gümrük Birliği ve 1990’lı yılların başlarında iç pazardaki talep artışı, sektördeki firmaların sayısının ve üretim kapasitesinin artması sonucunu doğurmuştur. Türk otomotiv sektörü böylece ihracata yönelik bir sanayi olma niteliğini kazanmıştır<sup>30</sup>. Günümüzde ise Türkiye, motorlu taşıtlar sektöründe küresel pazarın bir parçası olmuştur. Birçok yabancı taşıt üreticisinin de parça üretim üssü haline gelmiştir. Öte yandan Avrupa Birliği’ni takiben, anılan ihtiyaçlar doğrultusunda Türkiye’de de motorlu taşıtlar sektörüne özgü düzenlemeler getirilmiştir.

### **1.1.1. Düzenlemelerin Tarihçesi**

Türkiye’de, 1994 yılında 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun (“RKHK”) yürürlüğe girmiştir. 1996 yılında ise Türkiye Cumhuriyeti’nin Avrupa Topluluğu Gümrük Birliği Ortaklık Konsey Kararı ile Türk Hukuku’nu Avrupa Birliği Rekabet Hukuku mevzuatı ile uyumlu hale getirmek yükümlülüğü

---

<sup>28</sup> Gaizoğlu, s. 20.

<sup>29</sup> Türkiye Sınai Kalkınma Bankası, Otomotiv Sektör Raporu, 2017, s. 26-29.

<sup>30</sup> Işıl Dikmen, Otomotiv Sektörü ve Rekabet, ODD Genel Sekreteri, Kasım 2006, s.1, [http://www.kalder.org.tr/genel/15kongre/sunumlar/isik\\_dikmen.doc](http://www.kalder.org.tr/genel/15kongre/sunumlar/isik_dikmen.doc).

çalışmaları başlamıştır<sup>31</sup>. 1997 yılında RKHK kapsamında öngörölmüş olan Rekabet Kurumu (“Kurum”) kurulmuş<sup>32</sup> ve takiben mevzuat uyum çalışmalarına başlanmıştır.

RKHK, Avrupa Birliği Rekabet Hukuku mevzuatından büyük ölçüde esinlenmiştir. Halen, Avrupa Birliği Hukukunda yaşanan tüm gelişmeler Türk Hukuku tarafından takip edilmekte, mevzuat uyumlu hale getirilmeye çalışılmaktadır. Uygulamada ortaya çıkan sorunların çözümü bakımından da Avrupa Birliği içtihatları Türk Hukuku açısından yol gösterici olmaktadır. Danıştay birçok defa uyuşmazlık çözümü adına Avrupa Komisyonu ve Avrupa Adalet Divanı kararlarından yararlanmış, atıflar yapmıştır<sup>33</sup>.

1998/3 sayılı Tebliğ, 123/85 sayılı Tüzük ile oldukça paralel düzenlemeler içermektedir. Takiben, 2005/4 sayılı Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalar ve Uyumlu Eylemlere İlişkin Grup Muafiyet Tebliği<sup>34</sup> (“Mülga Tebliğ”) 1400/2002 sayılı Tüzük<sup>35</sup> düzenlemeleri ile benzer düzenlemeler içermektedir.

Yürürlükteki 2017/3 sayılı Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyet Tebliği (“Tebliğ”) ise; Avrupa Birliği Hukuku 330/2010 sayılı Dikey Anlaşma ve Uyumlu Eylem Gruplarına Avrupa Birliği’nin

---

<sup>31</sup> Ünal Tekinalp, Gümrük Birliğinin Türk Hukuku Üzerinde Etkileri, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, sayı: 55(1-2), İstanbul 1995, s. 33; Kerem Cem Sanlı, Rekabetin Korunması Hakkında Kanun’da Öngörölen Yasaklayıcı Hükümler ve Bu Hükümlere Aykırı Sözleşme ve Teşebbüs Birliği Kararlarının Geçersizliği, Rekabet Kurumu Lisansüstü Tez Serisi. N.3. Ankara 2000, s. 20; Mustafa Ateş, AB’ye Uyum Bağlamında Türk Rekabet Hukuku ve Politikasına Genel Bir Bakış, Ankara Barosu Fikri Mülkiyet ve Rekabet Hukuku Dergisi, sayı: 59 (2009), s. 65.

<sup>32</sup> Rekabet Kurumu, 13.12.1994 tarihinde yürürlüğe giren 4054 sayılı Kanun uyarınca 05.11.1997 tarihinde kurulmuş ve faaliyete geçmiştir, bkz.

<http://www.rekabet.gov.tr/tr/Sayfa/Kurumsal/hakkimizda>.

<sup>33</sup> Danıştay birçok defa karar metinlerinde, Avrupa Komisyonu ve Avrupa Adalet Divanı kararlarına atıf yapmıştır, bkz. Özge Ay, Otomotiv Sektöründeki Dağıtım Sözleşmelerinden Kaynaklanan Hukuki İlişkilerin Rekabet Hukuku Düzenlemeleri Açısından İncelenmesi, İstanbul 2017, s. 150; Çiğdem Akkan, Akaryakıt Bayilik Sözleşmelerinde Rekabet Etmeme Yükümlülüğü, Rekabet Dergisi, sayı: 15(2), Ankara 2014, s. 3-58; Danıştay 10. Dairesi’nin 05.12.2003 tarihli, 4817 E./4770 K. Sayılı kararı; Danıştay 10. Dairesi’nin 18.11.2003 tarihli, 1441 E./4468 K. Sayılı kararı.

<sup>34</sup> 2005/4 sayılı Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalar ve Uyumlu Eylemlere İlişkin Grup Muafiyet Tebliği, 12.11.2005 tarihli ve 25991 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

<sup>35</sup> Alkan, s. 229-232; 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,

bkz. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002R1400&from=EN>.

İşleyişine İlişkin Anlaşma'nın 101/3. maddesinin Uygulanmasına İlişkin Tüzük<sup>36</sup> (“330/2010 sayılı Tüzük”) ve 461/2010 sayılı Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalar ve Uyumlu Eylemlere Avrupa Birliği'nin İşleyişine İlişkin Anlaşmanın 101/3. maddesinin Uygulanmasına İlişkin Tüzük<sup>37</sup> (“461/2010 sayılı Tüzük”) düzenlemeleri temel alınarak oluşturulmuştur.

Bu sebeplerle, Türk Hukuku motorlu taşıtlar sektörü dağıtım ve grup muafiyet tebliği düzenlemelerini anlayabilmek adına öncelikle Avrupa Birliği Hukuku ve ardından Türk Hukuku ilgili düzenlemelerinden kısaca bahsetmek gerektiğini düşünmekteyiz.

#### 1.1.1.1. Avrupa Birliği Düzenlemeleri

Avrupa Komisyonu 1977 yılında verdiği BMW kararı<sup>38</sup> ile ilk defa motorlu taşıtlar sektörü dağıtım sözleşmelerinin diğer dağıtım sözleşmelerinden farklı niteliklerde olduğunu vurgulamıştır. Kararda; motorlu taşıtların karmaşık bir teknolojiye sahip olduğu ve özel ekipmanlar ile düzenli bakım ve onarıma ihtiyaç duyuyor olduğundan bahsedilmiştir. Bunun yanı sıra, sektörde hem münhasır hem seçici dağıtım sisteminin uygulanıyor olmasına dikkat çekilmiş ve sonuç olarak bu sektöre özgü düzenlemelere ihtiyaç duyulduğu belirtilmiştir<sup>39</sup>.

---

<sup>36</sup> Commission Regulation (EU) No:330/2010 of 20 April 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,

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:102:0001:0007:EN:PDF>.

<sup>37</sup> 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 Vehicles Sector, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32010R0461&from=EN>.

<sup>38</sup> Commission Decision (EU) of 23 December 1977 relating to a proceeding under art. 85 of the EEC Treaty (IV/2)9.146, BMW Belgium NV and BMW dealers, OJ L. 46, 17.02.1998, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31978D0155&from=EN>; Treaty on the Functioning of the European Union (“TFEU”), art. 101.

<sup>39</sup> Motorlu taşıtlar sektörünün neden özel düzenlemeler ile regüle edilmesi gerektiğine dair görüşünü açıklamıştır, “*Motor vehicles, being products of limited life, high cost and complex technology, require regular maintenance by specially equipped garages or service depots because their use can be dangerous to life, health and property and can have a harmful effect on the environment.*”, Francesco Russo/Maarten Pieter Schinkel/Andrea Günster/Martin Carree, European Commission Decisions on Competition: Economic Perspectives on Landmark Antitrust and Merger Cases, Cambridge University Press, 2010, s. 255; Johanna Goyder, EU Distribution Law, Third Edition, Palladian Law Publishing, Cambridge 2000, s. 203; Ay, s. 155-156.

### 1.1.2.1.1. 2010 Yılı Öncesi Düzenlemeleri

BMW kararını takiben sektöre özgü düzenleme çalışmaları yapılmış ve Avrupa Komisyonu, motorlu taşıtlar sektörüne özgü ilk blok muafiyet tüzüğü olan 123/85 sayılı Tüzük'ü kabul etmiştir<sup>40</sup>. Tüzük, motorlu taşıtlar sektörü satış ve satış sonrası hizmetleri konu alan dağıtım sözleşmelerini kapsamaktadır.

123/85 sayılı Tüzük ile sektör yönünden iki dağıtım sistemi öngörülmüştür: seçici dağıtım sistemi ve münhasır dağıtım sistemi. Tüzük'te ancak, münhasır dağıtım sistemi ile birlikte seçici dağıtım sistemini birlikte kullanmayı kabul eden sağlayıcıların, Tüzük'te öngörülen diğer şartları da taşımaları kaydıyla, yeniden satıcılar ile yapacakları anlaşmaların grup muafiyeti kapsamında olacağı öngörülmüştür<sup>41</sup>. Böylelikle, münhasır dağıtım sistemi gereği bölge dışı aktif satış engellenmektedir. Seçici dağıtım sistemi gereği ise yetkili olmayan dağıtıcı teşebbüslere ürün tedarikinin önüne geçilmektedir<sup>42</sup>. Ayrıca sağlayıcı, yetkili dağıtıcısına, ürünlerin sunumu, personel eğitimi, yedek parça depolama gibi hususlarda standartlar şart koşabilmektedir.<sup>43</sup>

Tüzük ile öngörülen bir diğer önemli düzenleme; marka münhasırlığına ilişkindir. Tüzük ile bir dağıtıcının bir tek sağlayıcı ürünlerini dağıtabildiği marka münhasırlığı, rekabet etmeme yükümlülükleri arasında öngörülmemiştir. Böylelikle sağlayıcı yetkili dağıtıcısının salt kendi ürünlerini dağıtmasını sağlayabilecek, dağıtıcısına başka sağlayıcıların ürünlerinin satılmaması hususunda kısıtlamalar getirebilecektir. Tüzük ile sağlayıcı dağıtıcısına, taşıt dağıtım

---

<sup>40</sup>123/85 sayılı Tüzük 01.07.1985 tarihinde yürürlüğe girmiş olup 30.06.1995 tarihine kadar yürürlükte kalmıştır, bkz. Commission Regulation (EU) No:123/85 of 12 December 1984 on the Application of Article 85 of the Treaty to Certain Categories of Motor Vehicle Distribution and Servicing Agreements, OJ L 15, 18.1.1985, <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/b346a135-02ad-4615-9c86-7a67b169fa8a/language-en>.

<sup>41</sup> Ay, s. 157; Erakman, s. 33; Gazioğlu, s. 19; Tuncay Songör, Rekabet Hukukunda Muafiyet Çerçevesinde Motorlu Taşıtlar Sektöründe Grup Muafiyeti: Tebliğ No: 2005/4, 2006, s. 27-28.

<sup>42</sup> Gazioğlu, s. 19; Ay, s. 157-158; Songör, s. 28.

<sup>43</sup> Songör, s. 29; Ay, s. 156-157.

hizmetinin yanı sıra, satış sonrası hizmetleri de sağlamak zorunluluğu 3S (sales, service, spare part) getirebilecektir<sup>44</sup>.

Öte yandan belirli süreli dağıtım anlaşmalarının süresinin en az dört yıl olma şartı aranmıştır. Belirsiz süreli anlaşmalar yönünden ise fesih ihbar süresinin en az bir yıl olması öngörülmüştür<sup>45</sup>. Bu düzenleme ile dağıtıcı teşebbüslerin yetkili ağ üyesi olmak adına yaptığı yatırımlar ve düzenlemeler korunmak istenmiştir. 123/85 sayılı Tüzük uyarınca sağlayıcı kontrol edici pozisyonunda olup dağıtıcıların rekabet gücü sağlayıcı kadar kuvvetli değildir. Tüzük ile öngörülen kurallar genel itibariyle yetkili dağıtıcı yönünden katı olup, anılan sıkı dağıtım modeli de uygulamada refah yaratmamıştır<sup>46</sup>.

125/83 sayılı Tüzük'ün on yıllık yürürlük süresi sonrasında yürürlüğe giren<sup>47</sup> 1475/95 sayılı Tüzük<sup>48</sup>, seçici dağıtım sistemi ve münhasır dağıtım sistemi başta olmak üzere mülga 125/83 sayılı Tüzük'ün esaslarını korumuştur<sup>49</sup>. Yine de 1475/95 sayılı Tüzük ile mülga Tüzük'ün öngördüğü sıkı kurallar biraz genişletilmek istenmiştir. Bu tüzük ile 123/85 sayılı Tüzük'ten farklı olarak bağımsız servis ve bağımsız yedek parça üreticilerinin pazardaki rekabet güçlerinin arttırılması hedeflenmiştir<sup>50</sup>.

Bu amaç doğrultusunda 1475/95 sayılı Tüzük ile; bir yetkili dağıtıcının farklı sağlayıcıların ürettiği motorlu taşıtları bir arada satabilme serbestisi getirilmiştir. Bu düzenleme ile çok markalılığa ilk adım atılmıştır<sup>51</sup>. Yine bu Tüzük ile bağımsız yedek parça üreticilerine ürettikleri parçaları motorlu taşıt üreticisi haricinde, yetkili servislere ve bağımsız tamircilere sağlayabilme ve ürettikleri

---

<sup>44</sup> Bu zorunluluk ilk defa 1400/2002 sayılı Tüzük ile kaldırılmıştır.

<sup>45</sup> Songör, s. 28-29.

<sup>46</sup> 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, prg. 28-30.

<sup>47</sup> 123/85 sayılı Tüzük'ün süresinin 30 Haziran 1995 tarihinde dolması üzerine 1995 yılında Komisyon tarafından motorlu taşıtlar dağıtım ve servis anlaşmalarına yönelik olarak düzenlenen 1475/95 sayılı Tüzük yürürlüğe girmiştir.

<sup>48</sup> 1475/95 sayılı Tüzük, s.25.

<sup>49</sup> Goyder, Competition, s. 138; Ay, s. 158; European Commission, Explanatory Brochure Distribution of Motor Vehicles- Regulation No:1475/95, Official Journal. L 145, s.4; Songör, s. 29.

<sup>50</sup> Goyder, Distribution, s. 138.

<sup>51</sup> Ancak markalar arası karışıklığa sebebiyet vermemek adına, her bir marka ürününün ayrı bir satış yerinde ve ayrı bir satış sorumlusu kontrolü altında olması şartı aranmıştır, bkz. 1475/95 sayılı Tüzük, m. 3(1)/3; Ay, s. 159; Erakman, s. 34.

parçalar üzerine kendi logo ve markalarını koyabilme imkanı getirilmiştir. Ek olarak, ağ üyesi yetkili dağıtıcılara, bağımsız dağıtıcıların bakım onarım faaliyetleri için ihtiyaç duydukları teknik bilgileri verme yükümlülüğü getirilmiştir<sup>52</sup>.

1475/95 sayılı Tüzük'ün getirdiği en önemli yenilik ise; bir dikey sözleşmede bulunması halinde o sözleşmeyi grup muafiyeti kapsamı dışında bırakacağı öngörülen kara liste (black list) hükümlerine yer vermesidir. Bu düzenleme ile grup muafiyetinden kesin olarak yararlanamayacak anlaşmaların sınırı çizilmiştir<sup>53</sup>.

1475/95 sayılı Tüzük ile belirli süreli dağıtım anlaşmalarının süresi en az beş yıl olarak düzenlenmiş iken; belirsiz süreli sözleşmeler yönünden fesih ihbar süresi ise iki yıl olarak öngörülerek, 123/85 sayılı Tüzük'ten farklılaştırılmıştır<sup>54</sup>.1475/95 sayılı Tüzük düzenlemelerinin 123/85 sayılı Tüzük'e nazaran piyasadaki rekabete olumlu etkileri olduğu kabul edilse de Avrupa Komisyonu yayımladığı bir Rapor<sup>55</sup> ile 1475/95 sayılı Tüzük'ün genel itibari ile belirlenen hedeflere ulaşmaktan uzakta olduğu, hem satış hem de satış sonrası hizmetler pazarındaki rekabette aksaklıklar yaşandığı ve yeni bir tüzüğe ihtiyaç duyulduğunu beyan etmiştir<sup>56</sup>.

Bu ihtiyaç doğrultusunda hazırlanan bir sonraki Tüzük 1400/2002 sayılı Motorlu Taşıtlar Grup Muafiyeti Tüzüğü'dür<sup>57</sup> ("1400/2002 sayılı Tüzük"). Bu Tüzük Türk Hukuku 2005/4 sayılı Tebliğ'in mehzazıdır<sup>58</sup>. Avrupa Birliği 1400/2002

---

<sup>52</sup> Ay, s. 159; Gazioğlu, s. 22-23; Erakman, s. 24; 1475/95 Brochure, s. 13; Philip Marsden/Peter Whelan, Intervention and the Internal Market: Contemporary European Competition Initiatives Concerning Distribution in the Market for New Cars, European Competition Journal, sayı: 4(2), 2008, s. 503; Songör, s. 29.

<sup>53</sup> 1475/95 sayılı Tüzük, m. 6; Gazioğlu, s. 23; Goyder, Competition, s. 207.

<sup>54</sup> Songör, s. 29; Ay, s. 158-159.

<sup>55</sup> European Commission, 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,

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52000DC0743&from=EN>.

<sup>56</sup> Goyder, s.150; Ay, s. 160; Gazioğlu, s. 25.

<sup>57</sup> 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,

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002R1400&from=EN>.

<sup>58</sup> Ay, s. 161; 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,

sayılı Tüzük'ün Açıklanmasına Dair Komisyon Kılavuzu<sup>59</sup> dahilinde bu Tüzük'ün temel dört hedefi şu şekilde sayılmıştır: marka içi rekabetin arttırılması, markalar arası rekabetin arttırılması, sağlayıcının dağıtıcı üzerindeki kontrol ve baskısının azaltılması ile satış sonrası hizmetler pazarındaki rekabetin arttırılması<sup>60</sup>.

Hem markalar arası hem de marka içi rekabetin arttırılması amacı ile 1400/2002 sayılı Tüzük ile mağaza içi çok markalılık teşvik edilmiştir. Bu doğrultuda bir satış yerine bir marka kuralını benimseyen, marka münhasırlığına son verilmek istenmiştir. Bu Tüzük'te marka münhasırlığı düzenlemeleri içeren anlaşmaların grup muafiyetinden faydalanamayacağı düzenlenmiştir<sup>61</sup>.

1400/2002 sayılı Tüzük'ün, 123/85 sayılı Tüzük'ten ayrıldığı en önemli nokta ise; kapsamdır. 123/85 sayılı Tüzük kapsamına motorlu taşıt dağıtım, yedek parça dağıtım ve bakım onarım hizmetleri dağıtımını bir arada düzenleyen anlaşmalar girmektedir. 1400/2002 sayılı Tüzük kapsamına ise; motorlu taşıt satış, yedek parça ve satış sonrası hizmetler dağıtım konulu sözleşmeler, ayrı ayrı akdedilseler dahi, girmektedir<sup>62</sup>. Bu yenilik ile artık dağıtımın her aşamasındaki dikey anlaşmalar bu Tüzük'ün şartlarını sağlamaları halinde grup muafiyet kapsamına girebilecektir.

1400/2002 sayılı Tüzük ile grup muafiyetinden yararlanabilmek için sağlayıcılara bir temel muafiyet şartı da öngörülmüştür. Sağlayıcılar, ancak sahip oldukları pazar payları %30'u geçmediği takdirde grup muafiyetinden yararlanabileceklerdir. Söz konusu eşik motorlu taşıt dağıtım, satış sonrası hizmetler ve de yedek parça dağıtım pazarı için aynı öngörülmüştür. Bu düzenleme ile ilk defa motorlu taşıt sektörü grup muafiyetine pazar payı eşiği şartı getirilmiştir<sup>63</sup>. Söz konusu pazar payı eşiği şartı, muafiyetin genel koşullarından biri

---

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002R1400&from=EN>.

<sup>59</sup> European Commission, Explanatory Brochure, 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 Vehicles Sector, 2000, s. 11-12, [http://ec.europa.eu/competition/antitrust/legislation/1475an2\\_en.html](http://ec.europa.eu/competition/antitrust/legislation/1475an2_en.html).

<sup>60</sup> Ay, s. 161-172; Brochure 1400/2002, s. 14.

<sup>61</sup> Mağaza içi çok markalılığın, tüketicinin ürün karşılaştırabilmesi adına tüketiciye ve dolayısıyla rekabete olumlu etki edeceği düşünülmüştür, bkz. Songör, s. 31.

<sup>62</sup> Gazioğlu, s. 27; Ay, s. 162; Erakman, s. 67.

<sup>63</sup> Richard Whish/David Bailey, Competition Law, Oxford University Press, USA, 2015, s. 179.

olarak sonraki tüm tebliğlerde de yer alacaktır. Pazar payı eşikleri ise, her bir sistem ve her bir dağıtım pazarı için farklı öngörülmüştür. Pazar payı eşiği motorlu taşıt dağıtım pazarı yönünden; münhasır dağıtım sistemi tercih etmiş olan sağlayıcılar için %30, niceliksel seçici dağıtım sistemi tercih etmiş olan sağlayıcılar için ise %40 olarak öngörülmüştür<sup>64</sup>.

Yedek parça ve satış sonrası hizmetler dağıtım pazarı yönünden ise; hem niceliksel hem de münhasır dağıtım sistemini tercih etmiş olan sağlayıcılar için pazar payı eşiği aynı, %30 olarak öngörülmüştür. Niteliksel seçici dağıtım sisteminin tercih edilmesi halinde ise herhangi bir dağıtım pazarında herhangi bir pazar payı eşiği öngörülmemiştir<sup>65</sup>. Tüm bu düzenlemeler Türk Hukuku Mülga Tebliği'nde de aynen yer bulmuştur.

Pazar payı eşiği koşulunun yanı sıra sağlayıcıların münhasır, niteliksel seçici veya niceliksel seçici dağıtım sistemlerinden birini seçmesi de yine grup muafiyeti genel koşullarından bir diğeri olarak öngörülmüştür<sup>66</sup>. Pazar payı eşikleri seçilen dağıtım sistemine göre değişiklik göstermektedir.

Komisyon 2006 yılında, 1400/2002 sayılı Tüzük'ün uygulandığı döneme ilişkin araştırma başlatmış<sup>67</sup> ve neticesinde bir Rapor<sup>68</sup> yayımlamıştır. Rapor, motorlu taşıt satış ve satış sonrası hizmetler yönünden olmak üzere iki kısımdan oluşmaktadır. Raporda, 1400/2002 sayılı Tüzük'ün uygulandığı dönem boyunca taşıt fiyatlarının düştüğü<sup>69</sup> tespit edilmiştir. Bu durumun sektördeki markalar arası

---

<sup>64</sup> Brochure 1400/2002, s. 52-54; Erakman, s. 67.

<sup>65</sup> Gazioğlu, s. 28; Ay, s. 163; Goyder, s. 134; European Commission, Staff Working Document N.1, Main Elements and Objectives of Regulation 1400/2002, [http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor\\_vehicles/documents/wd1.pdf](http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/documents/wd1.pdf).

<sup>66</sup> Gazioğlu, s. 27; European Commission, Green Paper on Vertical Restraints in EC Competition Policy, 1997, s.35-52; Ay, s. 163; Kirsty Middleton/Barry Rodger/Angus MacCulloch, Cases and Materials on UK and EC Competition Law, Oxford University Press, 2009, s. 232-236; Petrus Servatius Renoldus Franciscus Mathijssen, A guide to European Union Law, Sweet & Maxwell, 2007, s. 239, [http://europa.eu/documents/comm/green\\_papers/pdf/com96\\_721\\_en.pdf](http://europa.eu/documents/comm/green_papers/pdf/com96_721_en.pdf).

<sup>67</sup> Komisyon araştırma ve inceleme safhasında London Economics ve Instut Fur Kraftfahrwesen Aachen ve benzeri kurumlar ile birlikte çalışmıştır. Raporun ayrıntıları için bkz. Ay, s. 172-173.

<sup>68</sup> European Commission, Evaluation Report on the Operation of Regulation (EC) N° 1400/2002 Concerning Motor Vehicle Distribution and Servicing, [http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor\\_vehicles/documents/evaluation\\_report\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/documents/evaluation_report_en.pdf).

<sup>69</sup> Evaluation 1400/2002, s. 3.

rekabetin artmış olmasının bir sonucu olduğu belirtilmiştir.<sup>70</sup> Çok markalılık hükümlerinin ise piyasada istenilen etkiyi yaratmadığı tespiti yapılmıştır. Bu Tüzük ile ek satış yeri açma imkanı getirilmiştir. Düzenleme aynı bölgede çokça ek satış yeri açılmasına neden olmuş; ancak satış yerlerinin farklı coğrafyalara yayılması sonucunu yaratmamıştır. Ayrıca aynı satış yerinde birden çok sağlayıcıya ait ürünün sunulması imkanı da uygulamada sıkça başvurulmuş bir satış yöntemi olmamıştır.

Satış sonrası hizmetler pazarı yönünden ise; 1400/2002 sayılı Tüzük'ün uygulandığı dönem boyunca yetkili servis sayısında artış gözlemlendiği ve bağımsız dağıtıcıların pazardaki rekabet gücünün arttığı tespit edilmiştir. Yine de Rapor'da satış sonrası hizmetler pazarı yönünden hedeflenen seviyeye ulaşılamadığı vurgulanmıştır. Raporun sonuç kısmında 1400/2002 sayılı Tüzük ile amaçlanan rekabet seviyesine ulaşılamadığı ve yeni bir düzenleme ihtiyacı doğduğu belirtilmiştir<sup>71</sup>.

#### **1.1.2.1.2. 330/2010 Sayılı Tüzük ve 461/2010 Sayılı Tüzük Düzenlemeleri**

1400/2002 sayılı Tüzük'ün Uygulanmasına Dair Araştırma Raporu<sup>72</sup> ışığında Komisyon, motorlu taşıtlar satış pazarının özel olarak düzenlenmesinin faydalı olmadığı kanaatini beyan etmiştir<sup>73</sup>. Motorlu taşıtlar satışa ilişkin dağıtım sözleşmeleri yönünden bir başarısızlık gözlemlenmediği gibi, rekabet düzeyinde belirgin bir artış da tespit edilmemiştir.<sup>74</sup> Bu sebeple, motorlu taşıt satış dağıtım pazarının, salt genel dikey anlaşmalar grup muafiyet tüzüğü olan 330/2010 sayılı Tüzük'e<sup>75</sup> tabi olmasının yeterli olduğuna karar vermiştir<sup>76</sup>.

---

<sup>70</sup> Markalar arası rekabetin artmasında, Avrupa Birliği üye ülkelerinin hepsinin tek bir pazar kabul ediliyor olmasının etkisi büyüktür. Tüketici aynı taşıtı bir başka ülkede daha uygun fiyata bulduğunda gidip oradan temin edebilmektedir.

<sup>71</sup> Ay, s. 174-175.

<sup>72</sup> Evaluation 1400/2002, s. 12-13; Ay, s. 176-177.

<sup>73</sup> Sandra Marco Colino, Competition Law of The EU and UK, Oxford University Press, 2011, s. 212-213.

<sup>74</sup> Evaluation 1400/2002, s. 4.

<sup>75</sup> 330/2010 sayılı Tüzük, 01.06.2013 tarihinden itibaren motorlu taşıtlar dağıtım anlaşmalarına uygulanmaya başlamıştır.

<sup>76</sup> Evaluation 1400/2002, s. 3; Ay, s. 176.

Motorlu taşıtlar satış sonrası hizmetler pazarının ise; pazardaki mevcut rekabetin yetersiz olması gerekçesiyle, 3302/2010 sayılı Tüzük ile birlikte yeni oluşturulan 461/2010 sayılı Tüzük'e<sup>77</sup> tabi olacağına karar vermiştir.

Böylelikle motorlu taşıtlar dağıtım sözleşmeleri sadece 330/2010 sayılı Tüzük'e tabi olacak iken, satış sonrası hizmetler pazarı dağıtım sözleşmeleri ise genel tebliğ olan 330/2010 sayılı Tüzük ile birlikte sektöre özgü düzenlemeler içeren 461/2010 sayılı Tüzük'e<sup>78</sup> de tabi olacaktır.<sup>79</sup> Söz konusu iki Tüzük, Avrupa Birliği Hukukunda motorlu taşıtlar sektörü özelinde halen yürürlükte olan tüzüklerdir.<sup>80</sup>

330/2010 sayılı Tüzük, sektör sınırlaması içermeksizin, tüm dikey anlaşmaları düzenlemektedir. Bu tüzük ile grup muafiyetinden yararlanabilmek için bir pazar payı eşiği şartı öngörülmüştür. Buna göre; anlaşma taraflarının her birinin pazar payının %30'u geçmiyor olması gerekir<sup>81</sup>.

Ayrıca 330/2010 sayılı Tüzük çok markalılığa izin vermektedir. Bu çerçevede motorlu taşıt sağlayıcısı, yetkili dağıtıcısı ile yaptığı sözleşmede, dağıtıcının rakip sağlayıcının mal ve hizmetlerini dağıtım faaliyetinde bulunmasını engelleyebilecektir<sup>82</sup>. Ayrıca sağlayıcı, sözleşmenin akdediliş tarihinden itibaren ilk beş yıl için dağıtıcıya, tüm alımını kendisinden yapma yükümlülüğü getirebilecektir<sup>83</sup>.

---

<sup>77</sup> 461/2010 sayılı Tüzük, 01.06.2010 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

<sup>78</sup> 330/2010 sayılı Tüzük, dikey anlaşmalar ve uyumlu eylemlere ilişkin genel grup muafiyet tebliği olup satış sonrası düzenlemeler 461/2010 sayılı Tüzük'e tabi olacaktır. 330/2010 sayılı Tüzük, genel Tüzük'ün eksik kaldığı noktaları tamamlayıcı niteliktedir. Böylelikle uygulamada bir karışıklık veya ikilik söz konusu olmamaktadır.

<sup>79</sup> Whish/Bailey, Competition, s. 714-716; Colino, s.205-206.

<sup>80</sup> Söz konusu 361/2010 sayılı Tüzük ve 461/2010 sayılı Tüzük, Türk Hukukunun yürürlükte olan 2017/3 sayılı Tebliğ'in de temellerini oluşturmuştur.

<sup>81</sup> Richard Whish/David Bailey, Regulation 330/2010: The Commission's New Block Exemption for Vertical Agreements, Common Market L. Rev., sayı: 47 (2010), s. 1771; Colino, s. 212.

<sup>82</sup> Ay, s. 182.

<sup>83</sup> Ay, s. 182; European Commission, 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,

[http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52010XC0528\(01\)](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52010XC0528(01)), prg. 67.

330/2010 sayılı Tüzük ile getirilen bir yenilik; ek tesis yeri açılmasına ilişkindir<sup>84</sup>. Motorlu taşıt dağıtım pazarının 330/2010 sayılı Tüzük'e tabi olması ile ek tesis yerleri açılmasına ilişkin bir önceki Tüzük ile getirilen düzenleme de sağlayıcı lehine değişmiştir. Tüzük uyarınca artık sağlayıcı yetkili dağıtıcısının ek tesis yer açma serbestini kısıtlayabilecektir.

Bu tüzük ile getirilen önemli yeniliklerden bir diğeri; satış, servis ve yedek parça dağıtım hizmetlerinin bir arada sunulmasına 3S'e ilişkin düzenlemedir. 330/2010 sayılı Tüzük ile 3S dağıtım mümkün kılınmıştır. Bu hükmün ise bir istisnası öngörülmüştür. Niteliksel seçici dağıtım sisteminin uygulandığı dağıtım anlaşmaları bakımından, sağlayıcı bakım onarım hizmeti veren yetkili dağıtıcısından satış hizmeti vermesi isteyemeyecek, istemesi halinde anlaşma grup muafiyeti kapsamında çıkacaktır<sup>85</sup>.

330/2010 sayılı Tüzük ile, grup muafiyetinden yararlanma ön koşulları<sup>86</sup> da kaldırılmıştır. Bu değişikliğin sebeplerinden biri doktrinde, ön şart hükümlerinin Rekabet Hukuku değil Ticaret Hukuku konusu olması olarak yorumlanmıştır<sup>87</sup>. Bir diğeri ise, bu hükümlerin sözleşme serbestisine, olması gerekenden fazla müdahale teşkil etmesidir. Sonucu sebep ise; ön şart hükümlerine ilişkin doğabilecek uyumsuzlukların çözümünde yetkili merciinin Rekabet Kurul'u değil, mahkemeler olmasıdır<sup>88</sup>.

461/2010 sayılı Tüzük hükümleri ise, motorlu taşıtlar satış sonrası pazarına yönelik özel düzenlemeler içermektedir. Bu Tüzük'te, 330/2010 sayılı Tüzük'e ek olarak, satış sonrası hizmetler pazarına yönelik üç ek hüküm öngörülmüştür. Bu üç hüküm ile belirtilen düzenlemeler; sözleşmeleri grup muafiyeti kapsamında

---

<sup>84</sup> Ek tesis yeri açma serbestisi mülga 1400/2002 sayılı mülga tüzükle sadece seçici dağıtım sisteminin tercih edildiği dağıtım sistemleri yönünden geçerli idi. Sağlayıcının onayı aranacaktır, bkz. Ay, s. 185.

<sup>85</sup> Ay, s. 187; European Commission, Supplementary Guidelines, prg. 71.

<sup>86</sup> 1400/2002 sayılı tüzük ile grup muafiyetinden yararlanması için sözleşme dahilinde bulunması gereken bazı ön şartlar öngörülmüş idi. Bu şartlar anlaşma dahilinde hakem şartı, dağıtıcının devir hakkı ve sözleşmenin süresi ve fesih ihbar süresine ilişkin hükümler idi. 330/2010 sayılı Tüzük hükümlerinde bu ön şartlara yer verilmemiştir, bkz. Ay, s. 187-188.

<sup>87</sup> Kerem Cem Sanlı, Motorlu Taşıtlar Sektör Araştırma Raporu'na Dışarıdan Bir Bakış, Motorlu Taşıtlar Sektöründe Yeni Bir Dönem: Nasıl Bir Grup Muafiyet Tebliği Rekabet Kurumu Çalıştay Sunumu, İstanbul 2014, s 1-3.

<sup>88</sup> Supplementary Guidelines, prg. 71; Ay, s. 187-188.

çıkarmak ağır ihlal halleri olup gerek grup muafiyeti gerekse bireysel muafiyetten yararlanmayacak olan hükümlerdir<sup>89</sup>. Sözleşmeyi grup muafiyeti kapsamı dışında bırakacak olan ve 461/2010 sayılı Tüzük ile öngörölmüş olan üç ek hüküm şöyledir<sup>90</sup>: 1- yetkili yedek parça dağıtıcısının, bakım onarım hizmetleri için ihtiyaç duyulan yedek parçaları bağımsız dağıtıcıya satma hakkının kısıtlanması<sup>91</sup>, 2- yine yetkili dağıtıcının bir başka yetkili dağıtıcıya veya bağımsız dağıtıcıya veyahut son kullanıcıya yedek parça veya teknik ekipman satma hakkının kısıtlanması<sup>92</sup> ve 3- bağımsız üreticinin kendi marka ve logosunu ürettiği parça üzerine koyma hakkının kısıtlanması halleridir.

Komasyon, Tüzük'ün uygulanması bakımından yol göstermek amacı ile bir Kılavuz yayımlamıştır<sup>93</sup>. Bu kılavuz dahilinde, Tüzük ile öngörölen satış sonrası dağıtım pazarı konulu dikey sözleşmelerde bulunmaları halinde rekabet ihlali kabul edilecek ve dolayısıyla bireysel muafiyetten de yararlanmaları mümkün olmayan hükümler açıklanmıştır<sup>94</sup>. Bunlardan ilki; bağımsız dağıtıcının teknik bilgiye erişimi ile ilgilidir. Yetkili dağıtıcının, bağımsız teşebbüsler ile ihtiyaç duydukları teknik bilgiyi paylaşmaması durumunda, muafiyet uygulanmayacaktır. Talep edilen teknik bilgi yetkili dağıtıcı tarafından, derhal, kullanılabilir şekilde ve doğru şekilde verilmesi gerekmekte, aksi halde teknik bilgi vermektan imtina edildiği şeklinde yorumlanmaktadır<sup>95</sup>. Teknik bilgi vermektan imtina etmek hali, tıpkı talebin reddi gibi sonuç doğuracaktır.

---

<sup>89</sup> Ay, s.191; Orhan Ünal, Avrupa Birliği Otomotiv Sektöründe Yeni Rekabet Kuralları, Bursa, 2010, s.105.

<sup>90</sup> Ay, s. 177-189.

<sup>91</sup> Bu hususta önemli nokta; bakım onarım hizmetleri için ihtiyaç duyulan parçalar olmasıdır. Tekrar satışı yapılması için yapılan yedek parça tedariki yasaklanabilmektedir, bkz. Supplementary Guidelines, prg. 21-22; Ay, s. 189-190.

<sup>92</sup> Whish/Bailey, Competition, s.714-715.

<sup>93</sup> European Commission, 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,

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:138:0016:0027:EN:PDF>.

<sup>94</sup> Bu tür ihlallere doktrinde; “*per-se*” ihlal denmektedir. Per-se ihlal durumunda söz konusu ihlalin ilgili pazardaki rekabete etkisine bakılmaksızın, olumsuz etkisi olduğu karinesi ile hareket edilir. İhlal bu yönde sonuçlandırılır., bkz. Arndt Christiansen/Wolfgang Kerber, Competition Policy with Optimally Differentiated Rules instead of Per Se Rules vs Rule of Reason, Journal of Competition Law and Economics, sayı: 2(2), 2006, s. 215-244.

<sup>95</sup> Teknik bilgi talebi ancak gerçek ve objektif güvenlik gerekçesi ile reddedilebilir, bkz. Ay, s. 192-194; Supplementary Guidelines, prg. 62-68; European Commission, Frequently Asked Questions

Hükümlerin bir diğeri; sağlayıcının, motorlu taşıt garanti hükümlerini rekabete aykırı kullanması halidir<sup>96</sup>. Sağlayıcının, zorunlu garanti kapsamında veya garanti süresi haricinde başvurulacak bakım onarım hizmetlerinin sadece yetkili dağıtıcılarda alınmasını sağlamak amacı ile alacağı önlemler hem grup muafiyetinden hem de bireysel muafiyetten yararlanamayacaktır<sup>97</sup>. Garantinin, sağlayıcı tarafından doğrudan veya dolaylı olarak pazardaki rekabeti engelleyici şekilde kullanılması halinde, doğrudan bağımsız teşebbüslerin aleyhine sonuç doğuracağı gerekçesi ile bu uygulamanın muafiyet kurumundan yararlanmayacağı öngörülmüştür.

Tüzük'e ilişkin kılavuzda sayılan bir diğer hal ise; yetkili dağıtıcının internet üzerinden yaptığı satışlara ilişkindir. Sağlayıcının, haklı ve objektif bir gerekçe göstermeksizin, dağıtıcının internet ağı üzerinden yapacağı satışları kısıtlaması veya engellemesi muafiyetten yararlanmayacak bir diğer hal olarak belirlenmiştir. Bu kısıtlama hangi dağıtım sistemi dahilinde yapılırsa yapılsın rekabet ihlali olarak kabul edilmektedir<sup>98</sup>.

Bu açıklamalardan anlaşılmaktadır ki; motorlu taşıt sektörü; dağıtım pazarı ve satış sonrası hizmetler pazarı olarak ikiye ayrılarak düzenlenmiştir. Motorlu taşıt dağıtım pazarına salt genel Tüzük'e tabi olması neticesinde daha az müdahale edilmiştir. Satış sonrası hizmetler pazarı yönünden ise, hem 330/2010 sayılı genel Tüzük hem de bu pazara özgü oluşturulmuş 461/2010 sayılı Tüzük'ün uygulama yeri bulması gerekçesiyle daha sıkı kurallar öngörülmüştür.

---

(FAQs) on the Application of EU Antitrust Rules in the Motor Vehicle Sector, 2012, soru 17, [http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor\\_vehicles/legislation/mv\\_faq\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/legislation/mv_faq_en.pdf).

<sup>96</sup> Anılan rekabet ihlali haline ilişkin İspanyol Ulusal Rekabet Komisyonu tarafından verilmiş bir kararda da sağlayıcı, uygulaması sebebi ile idari para cezasına çarptırılmıştır, karar için bkz. Ay, s. 197; ECN Brief Extended Issue, European Competition Network, 2012, s. 16-17; [http://ec.europa.eu/competition/ecn/brief/05\\_2012/brief\\_05\\_2012.pdf](http://ec.europa.eu/competition/ecn/brief/05_2012/brief_05_2012.pdf).

<sup>97</sup> Ay, s. 195; Supplementary Guidelines, prg. 69; EU FAQs, soru 1-6.

<sup>98</sup>Seçici dağıtım sistemi dahilinde dahi rekabet ihlali kabul edilmektedir. İnternet üzerinden satış metnin devamında açıklanacağı üzere pasif satış kabul edilmektedir. Bu sebeple engellenmesi münhasır dağıtım sistemi dahilinde de rekabet ihlali kabul edilecektir. Pasif satış hakkında detaylı bilgi için bkz. bu tez bölüm 3.2; European Commission Press Release Database, Commission Approves Selective Distribution System for Yves Saint Laurent Perfume, 17.05.2001, [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-01-713\\_en.htm?locale=en](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-01-713_en.htm?locale=en).

### 1.1.2.2.Türk Hukuku Düzenlemeleri

Türk Hukuku motorlu taşıtlar sektörü dikey anlaşma ve uyumlu eylemler grup muafiyet tebliğlerinin ilki 1998/3 sayılı Motorlu Taşıtlar Dağıtım ve Servis Anlaşmalarına İlişkin Grup Muafiyet Tebliği'dir ("1998/3 sayılı Tebliğ"). 1998/3 sayılı Tebliğ'i, 2005/4 sayılı Tebliğ ("Mülga Tebliğ") takip etmiştir. 2017/3 sayılı Tebliğ ise halen yürürlükte olan sonuncu Tebliğ'dir.

Anılan Tebliğlerin hükümleri Avrupa Birliği Tüzükleri ile büyük ölçüde paralellik arz etmektedir. Rekabet Kurumu, Tebliğlerin uygulanması noktasında Avrupa Birliği içtihat ve uygulamalarını takip etmektedir. Bu sebeple yukarıda izah edilen Avrupa Birliği düzenlemelerinin dikkate alınması önemlidir. Tebliğlerin daha iyi anlaşılabilmesi ve uygulanabilmesi adına Kurum, tebliğlerin açıklanmasına dair kılavuzlar çıkarmış ve 2014 yılında piyasanın mevcut halini inceleyebilmek adına sektör araştırma raporu hazırlamıştır. Şimdi, yürürlükteki Tebliğ hükümlerini daha iyi anlayabilmek adına mülga düzenlemelerden kronolojik sırası ile kılavuz ve araştırma raporları ışığında en önemli özellikleri ile bahsedeceğiz.

Türk Hukuku motorlu taşıtlar sektörüne özgü ilk grup muafiyetine ilişkin düzenleme 1998/3 sayılı<sup>99</sup> Tebliğ'dir. Bu Tebliğ ile 1475/95 sayılı Tüzük hükümleri aynen Türk Hukukuna kazandırılmıştır.<sup>100</sup> 1998/3 sayılı Tebliğ kapsamına motorlu taşıtların satışı, satış sonrası hizmetler ve yedek parça dağıtım hizmetlerinin bir arada dağıtımını konulu dikey anlaşmalar girmektedir. Bu Tebliğ ile getirilen önemli düzenlemelerden biri; münhasır ve seçici dağıtım sistemlerinin bir arada uygulandığı bir sistem öngörülmüş olmasıdır<sup>101</sup>. Bu uygulama ise; tıpkı Avrupa Birliği Hukukunda olduğu gibi uygulamada sağlayıcı lehine sonuçlar doğurmuş; bağımsız ve yetkili dağıtıcılar ile yedek parça üreticilerinin pazardaki rekabet gücünü artırma hedefinden oldukça uzak kalmıştır<sup>102</sup>.

<sup>99</sup> 1998/3 sayılı Tebliğ, 01.04.1998 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

<sup>100</sup> Emre Esen, Motorlu Taşıtlar Dağıtım ve Servis Anlaşmalarına İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni 19 (1-2) 2000, s. 9.

<sup>101</sup> Bu açıdan 1475/95 sayılı Tüzük hükümlerine paraleldir, bkz. Songör, s. 102; Ay, s. 206.

<sup>102</sup> Ay, s. 206.

Öte yandan, 1998/3 sayılı Tebliğ'de grup muafiyetinden kapsamı dışında kalan davranışlar sayılarak, düzenlenmiştir (m. 7). Ancak 1998/3 sayılı Tebliğ ile grup muafiyeti kapsamı haricinde kalacak olan düzenlemelerin yanı sıra grup muafiyeti şartları (m. 6) ile grup muafiyeti kapsamında değerlendirilebilecek kısıtlama ve yükümlülükler (m. 4-5) de öngörülmüştür<sup>103</sup>. Tebliğ'de hem muafiyet kapsamında izin verilen davranışlar hem de teşebbüslerin kaçınması zorunlu hallerin belirlenmiş olması uygulamada güçlük yaratmıştır<sup>104</sup>. Teşebbüsler izin verilen davranışlar arasında sayılmayan her tür davranış için izin almak adına Kurul'a başvurmak durumunda kalmışlardır<sup>105</sup>.

Anılan gerekçeler ile Kurum, sektöre özgü yeni bir grup muafiyet tebliğinin oluşturulmasına ihtiyaç duyulduğu kanaati ile 2005/4 sayılı Mülga Tebliğ'i oluşturmuştur. 2005/4 sayılı Tebliğ, 1998/3 sayılı Tebliğ eksiklerini gidermek, uygulamadaki karmaşıklığı önlemek ve 1400/2002 sayılı Tüzük hükümleri ile Türk Hukuku düzenlemelerini uyumlu hale getirmek amacı ile oluşturulmuş ve 12.11.2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 2005/4 sayılı Tebliğ ile, 1998/3 sayılı Tebliğ hükümlerinden farklı olarak hem izin verilen ve hem yasaklanan davranışlar düzenlenmemiş, salt sözleşmeyi grup muafiyet kapsamı dışına çıkaracak düzenlemelere yer verilmiştir<sup>106</sup>. Bu düzenleme ile teşebbüslerin belirli tip sözleşmeleri kullanmalarına neden olan rejim ortadan kaldırılmıştır.

Öte yandan, 2005/4 sayılı Tebliğ düzenlemeleri ile pazar payı eşliğinde teklik kuralı kaldırılmış; sağlayıcının seçtiği dağıtım sisteminin her birine göre değişen bir pazar payı eşliği kuralı öngörülmüştür. Böylelikle, münhasır dağıtım sistemi<sup>107</sup> ile niteliksel ve niceliksel seçici dağıtım sistemlerini tercih etmiş olan sağlayıcıların, grup muafiyetinden faydalanabilmek için sağlaması gereken pazar

---

<sup>103</sup> Esen, s. 10-11.

<sup>104</sup> Doktrinde; Tebliğ düzenlemelerinin hukuki belirlilik amacı ötesinde sözleşme serbestisini kısıtladığı görüşü ortaya atılmıştır. Hem izin verilen hem izin verilmeyen davranışların Tebliğ dahilinde sayılarak belirlenmiş olmasının, tarafları belirli tip sözleşme çerçevesinde kalmaya zorladığı iddia edilmiştir, bkz. Esen, s. 19.

<sup>105</sup> Ay, s. 206.

<sup>106</sup> Böylelikle 1998/3 sayılı Tebliğ uygulamasında ortaya çıkan karışıklık giderilmek istenmiştir.

<sup>107</sup> Mülga Tebliğ dahilinde münhasır dağıtım sistemi kavramı yerine tek elden sağlama yükümlülüğü kavramı kullanılmış ancak bu ifade ile de aynı sistem ifade edilmek istenmiştir. Kavramlar arası benzerlik ve farklılık tezin 1.3.1. sayılı bölümünde ayrıca incelenecektir.

payı eşikleri ayrı ayrı öngörülmüştür. Niteliksel seçici dağıtım sistemini tercih etmiş olan sağlayıcılar yönünden ise; bir pazar payı eşiği öngörülmemiştir.

Münhasır dağıtım sistemi için sağlayıcının satış, satış sonrası hizmetler ve yedek parça dağıtım pazarındaki pazar payının %30'u aşmaması, niceliksel seçici dağıtım sistemi için ise satış pazarında sağlayıcının %40'luk pazar payı eşiğini aşmaması koşulu aranmıştır. Buna karşılık, satış sonrası ve yedek parça dağıtım pazarında ise aranan pazar payı eşiği %30 olarak belirlenmiştir<sup>108</sup> (m. 4/1).

Pazar payı eşiklerinin öngörülmesinin yanı sıra bu Tebliğ'in düzenlemeleri esas olarak yetkili, bağımsız ve özel dağıtıcıların hem ağ kurucusu ve yöneticisi sağlayıcı ile hem de pazardaki rekabette güçlendirilmesini sağlamak amacıyla. Bu amaç doğrultusunda; gerek muafiyetin genel şartları gerek anlaşmaları grup muafiyeti kapsamında çıkarılan sınırlamalar ve gerekse rekabet etmeme yükümlülükleri hükümleri başlıkları altında birtakım düzenlemeler öngörülmüştür.<sup>109</sup> Bu çerçevede öncelikle muafiyetin genel şartları, ardından anlaşmaları grup muafiyeti kapsamında çıkarılan sınırlamalar ve son olarak rekabet etmeme yükümlülükleri bağlamında bu amaca hizmet eden düzenlemeleri inceleyeceğiz.

Muafiyetin genel koşulları düzenlemeleri kapsamında; öncelikle dağıtıcıya satış, servis ve bakım faaliyetlerinden istediğini yapabilmesi hususunda serbesti tanınmak istenmiştir. Dolayısıyla sağlayıcı artık yetkili dağıtıcısına 3S hizmet sunma zorunluluğu getiremeyecektir. Faaliyet serbestisinin bir başka görünümü ise devir serbestisi olarak kendini göstermiştir. Bu doğrultuda, yetkili dağıtıcının yürüttüğü faaliyetleri bir başka ağ üyesi yetkili dağıtıcıya devredebilmesi serbestisi tanınmıştır.<sup>110</sup>

Ayrıca ağ üyesi yetkili dağıtıcı ile yapılan anlaşmalar bakımından fesih ihbar süreleri belirlenerek, yetkili ağ üyesi olmak adına masraf ve yatırım yapan dağıtıcının yatırımlarının bir ölçüde korunması amaçlanmıştır. Bu düzenlemeler belirli süreli sözleşmeler ve süresiz sözleşmeler için ayrı ayrı öngörülmüştür. Belirli

---

<sup>108</sup> Songör, s. 65-66.

<sup>109</sup> Mülga Tebliğ, m. 4(3)/4, m. 4(3)/b-c, m. 5(1)/a-g, m.5(1)/h-k-i-j, m.5(2).

<sup>110</sup> Bu serbesti Tebliğ kapsamında biraz değiştirilerek karşımıza çıkmıştır, Mülga Tebliğ, m. 4(3)/4.

sürelî sözleşmeler yönünden; sözleşmelerin en az beş yıllık yapılması ve sözleşmenin yenilenmeyecek olması halinde en az altı ay önceden bu durumun karşı tarafa bildirilmesi öngörülmüştür. Süresiz sözleşmeler yönünden ise; fesih ihbar süresi iki yıl olarak belirlenmiş ve feshin objektif ve detaylı şekilde gerekçelendirilmesi koşulu öngörülmüştür (m. 4(3)/b-c).<sup>111</sup>

Muafiyetin genel koşulları düzenlemeleri yönünden öngörülen son düzenleme ise; tahkim hakkına ilişkindir. Tarafların ilişkin dikey sözleşmelerden doğan uyuşmazlıklar yönünden tahkim kurumuna başvurma hakkının sözleşme dahilinde öngörülmüş olması da, muafiyetin genel şartlarından bir diğeri olarak öngörülmüştür. Bu noktada sözleşmede öngörülmesi gereken tahkim şartı uyuşmazlığın mahkemeye götürülmesi hakkına hâlel getirmemelidir.<sup>112</sup>

2005/4 sayılı Tebliğ, bağımsız yedek parça üreticisi ve yetkili dağıtıcının pazar dahilindeki rekabet gücünü ve hareket serbestisini arttırmak amacıyla da bazı kısıtlamaları, sözleşmeyi grup muafiyeti kapsamında çıkaracak ağır rekabet ihlalleri olarak öngörmüştür. Bu düzenlemelerden bazıları; satış fiyatı belirleme serbestisi (m. 5(1)/a), seçici dağıtım sisteminin tercih edildiği dağıtım ağı içerisinde yetkili ağ üyeleri arasındaki çapraz satışın engellenmesi (m. 5(1)/c) ve yetkili ağ üyesinin satış sonrası hizmetler faaliyetini bir başka ağ üyesine devretme serbestisidir (m. 5(1)/f). Bu Tebliğ’de, ağır rekabet ihlalleri başlığı altında düzenlenen en önemli düzenlemeleri sırasıyla inceleyeceğiz.

İlk olarak, 2005/4 sayılı Tebliğ ile bağımsız yedek parça üreticilerinin, ürettikleri parçaları sağlayıcıya tedarik ediyor olsun veya olmasın, parçaların kendileri tarafından üretildiğini parça üzerinde kanıtlayabilmesi ve ilan edebilmesi sağlanmak istenmiştir. Bağımsız yedek parça üreticisi kendi ürettiği parçaları sağlayıcıya tedarik ediyor olsa dahi parçalar üzerine kendi logo ve marka ismini koyabilecektir. Bu serbestinin sağlayıcı tarafından kısıtlanmak istenmesi ise ilişkin dikey anlaşmayı grup muafiyeti kapsamında çıkaran ağır rekabet ihlali hallerinden biri olarak öngörülmüştür (m. 5(1)/k).

---

<sup>111</sup> Ay, s. 209-211.

<sup>112</sup> Ay, s. 210.

Ayrıca, bağımsız yedek parça üreticilerinin ürettikleri ilişkin parçaları bir başka bağımsız, özel veyahut yetkili dağıtıcılara veya doğrudan tüketiciye tedarik etmesi serbest bırakılmıştır. Aynı şekilde, yetkili servislerin de bakım onarım faaliyetlerinde kullanılmak üzere özel, bağımsız dağıtıcılar tarafından ihtiyaç duyulan yedek parçaları tedarik etmesi de yine serbest bırakılmıştır (m. 5(1)/h). Bu serbestilerin sağlayıcı tarafından engellenmek istenmesi hali de yine, ilişkin anlaşmayı grup muafiyetinden çıkararak bir hal olarak düzenlenmiştir (m. 5(1)/i).

Anılan, bağımsız yedek parça üreticisinin ürettiği parçaları bağımsız, özel veya yetkili dağıtıcılara ve son kullanıcılara tedarik serbestisinin sağlanması için ise; 2005/4 sayılı Tebliğ ile öngörülen bir diğer kural; sağlayıcıların, yetkili dağıtıcıların bağımsız parça üreticilerinden parça tedarik etmesini engellemesine ilişkindir. Bu Tebliğ ile ağ üyesi yetkili dağıtıcıların bağımsız yedek parça üreticilerinden yedek parça tedarik etmek ve bu parçaları taşıt bakım-onarım faaliyetleri esnasında kullanılmak istemesi halinde, sağlayıcı bunu engelleyemeyecektir. Sağlayıcının, yetkili dağıtıcının bu serbestisini engellemek istemesi ilişkin dikey anlaşmayı grup muafiyeti kapsamında çıkararak bir başka ağır rekabet ihlali hali olarak öngörülmüştür (m. 5(1)/j).

Bağımsız yedek parça üreticilerinin parçalarının pazardaki dolaşımının yanı sıra, yetkili dağıtıcılar ile rekabet edebilmesi de sağlanmak istenmiştir. Bu noktada önemli olan husus; yetkili dağıtıcıların sahip olduğu ancak çoğu zaman bağımsız yedek parça üreticilerinin dezavantajlı konumda olduğu, bilgi asimetrisi problemidir. Çoğu zaman bağımsız yedek parça üreticilerinin teknik bilgi ve ekipmana erişimi oldukça sınırlı olmakta ve bu sebeple yetkili dağıtıcı ile rekabet edememektedir. Bu Tebliğ ile özel ve bağımsız dağıtıcıların ihtiyaç duydukları, motorlu taşıtlar ve yedek parçalar ile ilgili teknik ve ekipmana ilişkin bilginin sağlayıcı tarafından sağlanması zorunlu tutulmuştur (m. 5/2).

Tüm bu düzenlemeler ile bağımsız yedek parça üreticisinin ürettiği parçaları pazara arz etmesi sağlanmışken parçaların pazarda talep görmesinin de yolu açılmıştır. Böylelikle sağlayıcının yedek parça pazarındaki yönetici rolü kırılmak istenmiştir.

Son olarak, öngörülen rekabet etmeme yükümlülükleri ile yine; sağlayıcı ile tam bağımlılık ilişkisi içerisindeki yetkili dağıtıcılar ve sağlayıcı ile rekabet halinde olan bağımsız dağıtıcıların pazardaki rekabet gücünü arttırmak, pazar dahilinde çeşitlilik sağlamak, tüketicilere seçim hakkı tanımak istenmiştir. Mülga Tebliğ'in "özel hükümler" başlıklı 6. maddesinin tamamı rekabet etmeme yükümlülüklerinden oluşturulmuştur.

Bu düzenlemeler çerçevesinde sağlayıcı, yetkili ağ üyesi dağıtıcıya, bir önceki yılki taşıt alımının toplamının %30'undan fazlasını kendisinden yapma zorunluluğu getiremeyecektir<sup>113</sup> (m. 6(1)). Yine sağlayıcı, yetkili ağ üyesinin sağlayıcının rakiplerine ait taşıtların yedek parçalarını satmasını veyahut onlara bakım onarım hizmeti vermesini engelleyemeyecektir<sup>114</sup> (m. 6(1)/b). Ek olarak, yetkili ağ üyesinin ek satış yeri<sup>115</sup> (m. 6(2)/b) veya ek tesis açmasının sağlayıcı tarafından kısıtlanması hali de yine rekabet etmeme yükümlülüklerinden biri olarak öngörülmüştür.

Tüm bu düzenlemelerin yanı sıra, yetkili ağ üyesi olma anlaşmasının bitiminden itibaren dağıtıcının, başka taşıt sağlayıcısının taşıtlarına yönelik dağıtım veya satış sonrası hizmetler faaliyetinde bulunması veyahut başka sağlayıcının yetkili ağ üyesi olması engellenmemektedir. Bu serbestinin engellenmesi hali, bir diğer rekabet etmeme yükümlülüğü olarak anılan Tebliğ'de öngörülmüştür (m. 6(1)/c).

Rekabet etmeme yükümlülüklerinin doğrudan veya dolaylı olarak uygulanması ilişkin sözleşmeyi grup muafiyeti kapsamında çıkaracaktır. 2005/4 sayılı Tebliğ'in belirlenen hedeflere tam olarak ulaşamadığı, hangi konularda ulaşıldığı ve hangi alanlarda başarılı olamadığı Sektör Araştırma Raporu'nda detaylarıyla incelenmiştir.<sup>116</sup>

---

<sup>113</sup> Ay, s. 210-211.

<sup>114</sup> Songör, s. 61-65.

<sup>115</sup> Ek satış yeri ifadesi dahiline ek teslimat yeri de girmektedir, bkz. Ay, s. 211.

<sup>116</sup> Sektör Araştırma Raporu tespitleri, bu tezin 2 numaralı bölümünde 2017/3 sayılı Tebliğ hükümleri incelenirken detaylandırılacaktır.

## 1.2.MOTORLU TAŞITLAR SEKTÖRÜNDEKİ DAĞITIM SİSTEMLERİ

Motorlu taşıtların dağıtımını, yetkili dağıtıcılar vasıtası ile veya bağımsız dağıtıcılar aracılığı ile olmak üzere iki şekilde sağlanabilmektedir. Yetkili dağıtıcılar, motorlu taşıt sağlayıcısının kurduğu ve kontrol ettiği dağıtım ağı içerisinde yer alırlar. Grup muafiyetinden faydalanabilecek<sup>117</sup> olan dağıtım sistemleri; sağlayıcı tarafından, pazar ve müşteri yapısı değerlendirilerek her bir ağ özelinde karar verilerek seçilmek üzere, iki türdür. Söz konusu ağ sistemleri gerek 2005/4 sayılı Mülga Tebliğ ve gerekse 2017/3 sayılı Tebliğ ile aynı öngörülmüş olup: seçici dağıtım sistemi ve münhasır dağıtım sistemidir.

### 1.2.1.Münhasır Dağıtım Sistemi

Sağlayıcının belli bir coğrafi bölgeyi veyahut bir müşteri grubunu bir dağıtıcıya tahsis ettiği ve bu belirlenen bölge dahiline başka bir dağıtıcı atamamayı taahhüt ettiği dağıtım sistemi münhasır dağıtım sistemidir. Bu sisteme doktrinde münhasır bölge, münhasır müşteri tahsisi sistemi veya tek elden dağıtıcı sistemi de denmektedir<sup>118</sup>.

2005/4 sayılı Mülga Tebliğ’de münhasır dağıtım sistemi tanımlanmamış; tek elden sağlama yükümlülüğü (m. 3/e) kavramı yer bulmuştur. Her ne kadar kavramlar benzer anlamlarda olsa da<sup>119</sup> ve Mülga Tebliğ’de (m. 4/2) münhasır dağıtım sistemine ilişkin pazar payı eşiği düzenlenirken tek elden sağlama yükümlülüğü kavramı kullanılmış olsa da; tek elden sağlama yükümlülüğünün, tek elden dağıtıcı kavramı ile aynı anlama gelmediği görüşünderiz<sup>120</sup>. Kavramlar

---

<sup>117</sup> 2017/3 Sayılı Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyet Tebliği’nin Açıklanmasına Dair Kılavuz, s. 10.

<sup>118</sup> Ela Erturan, Motorlu Taşıtlar Sektöründe Rekabeti Sınırlayan Anlaşmalar: 2005/4 Sayılı Grup Muafiyet Tebliğ Çerçevesinde Bir İnceleme, Çankaya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü yüksek lisans tezi, Ankara 2008, s. 28-29; Ay, s. 26.

<sup>119</sup> Doktrinde münhasır dağıtım sözleşmesi kavramının tek elden dağıtım sözleşmesi anlamında kullanıldığını görmekteyiz, Cemile Demir Gökyayla, Milletlerarası Özel Hukukta Tek Satıcılık Sözleşmeleri, İstanbul 2013, s. 113-114.

<sup>120</sup> Tek elden dağıtıcı yani münhasır dağıtım sisteminde dağıtıcıya münhasır yetkili iken, tek elden sağlama yükümlülüğünde bir bölge belirlenmeksizin sadece, malların tek elden alıcılara ulaştırılacağı kararlaştırılmıştır. Ayrıca münhasır dağıtım sistemine ilişkin pazar payı hesabı

arasındaki esas fark ise; tek dağıtıcılık sözleşmelerinin konusunun sadece mallar olabileceği; ancak münhasır dağıtım sözleşmesinin konusunun hem mal hem hizmet olabileceğidir<sup>121</sup>.

2017/3 sayılı Tebliğ dahilinde ise; münhasır dağıtım sistemi tanımlanmıştır (m. 4(1)/ğ). Tanımın Tebliğ’de yer alması ile Kurum tarafından yukarıda bahsi geçen tek elden sağlama yükümlülüğü ile münhasır dağıtım sistemi kavramları arasındaki farklılığı vurgulamak ve olası kavram karmaşasının önüne geçilmek istendiği görüşünderiz<sup>122</sup>. Münhasır dağıtım sisteminde sağlayıcı, dağıtıcıya verdiği taahhüt uyarınca; dağıtıcıya tahsis ettiği bölgeye ikinci bir dağıtıcı atayamamaktadır. Ayrıca sağlayıcı mallarını belirlediği münhasır yetkili dağıtıcıya satmak yükümlülüğündedir.

Bu noktada iki önemli husustan bahsedebiliriz. Bunlardan ilki; belirli bir bölge veya müşteri grubunun sağlayıcı tarafından dağıtıcıya tahsis edilmiş olmasıdır. Aksi halde münhasır dağıtım sisteminden bahsedilemeyecek ve başka dağıtıcılar bu bölge veya müşteri grubuna satış yapabileceklerdir<sup>123</sup>. Ayrıca bu durumda sağlayıcının aynı bölgeye başka dağıtıcılar atama yetkisini elinde tuttuğu kabul edilecektir<sup>124</sup>. Ancak münhasırlık niteliğinin tahsis edilen bölgede tek el yaratacak şekilde olmaması gerekmektedir. Bu sebeple ancak aktif satışlar yasaklanabilmekte, pasif satışlar engellenememektedir<sup>125</sup>.

---

yapılırken sağlayıcının pazar payı dikkate alınırken, tek elden sağlama yükümlülüğünde alıcının pazar payı hesaplanmaktadır. İki dağıtım sisteminin farklarının ayrıntılı incelemesi için bkz. Ay. 26-31; Erturan, 29; Salih Önder Yeşiltepe, Tek Satıcılık Sözleşmesinin Öğretide Benzer Olarak Belirtilen Sözleşmelerden Ayırt Edilmesi, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, sayı: 113(1-2) İstanbul 2007, s. 185; Rainer Maria Kraft, Commercial Agency and Distribution Agreements: Law and Practice in the Member States of The European Union. Kluwer Law, 2000, s. 33,

file:///C:/Users/sony/Downloads/International%20Commercial%20Agency%20and%20Distribution%20Agreements.PDF.

<sup>121</sup> Halil Özeriç, Türk Hukukunda Münhasır Distribütörlük Sözleşmesi, yayımlanmamış yüksek lisans tezi, İstanbul 2007; Yeşim Ayata, Franchise Sözleşmesinde Tarafların Borçları, İstanbul 2005, s. 35.

<sup>122</sup> Çalışmanın devamında münhasır dağıtım sistemi ele alınacaktır.

<sup>123</sup> Erturan, s. 29.

<sup>124</sup> İ. Yılmaz Aslan/Erol Katırcıoğlu/M. Fevzi Toksoy/Alı Ilıcak/Şahin Ardiyok/Fırat Bilgel, Otomotiv Sektöründe Rekabet Hukuku ve Politikaları, İstanbul 2006, s. 142; Erturan, s. 29.

<sup>125</sup> Alkan, s. 238.

Bu kavram dahilinde vurgulanması gereken diğer husus; sağlayıcı tarafından münhasır dağıtım sisteminin seçilmesi halinde grup muafiyetinden yararlanabilmek için aranan pazar payı şartıdır. Münhasır dağıtım sistemini tercih etmiş olan sağlayıcının pazar payının %30'u aşmaması gerekmektedir. Bu eşik, hem satış hem satış sonrası hizmetler pazarı açısından aynıdır<sup>126</sup>. Söz konusu pazar payı eşiği hesaplanırken sağlayıcının pazar payı dikkate alınmalıdır.

Sağlayıcı ülkenin her yerinde seçtiği tek dağıtım sistemini uygulamak durumunda değildir. İsterse ülkenin bir kısmında münhasır bir diğer kısmında ise seçici dağıtım sistemini tercih edebilir. Bu durumda ağ üyesi bölge harici dağıtıcı, seçici dağıtım sistemi tercih edilmiş olan bölgedeki tüm alıcılara aktif satış yapabilirken, münhasır dağıtım sisteminin uygulanmakta olduğu bölge dahilinde sadece pasif satış yapabilecektir<sup>127</sup>. Ancak sağlayıcı her iki sistemi birlikte uygulayamayacaktır<sup>128</sup>.

### 1.2.2. Seçici Dağıtım Sistemi

Seçici dağıtım sistemi; sağlayıcının anlaşma konusu mal veya hizmetleri sadece önceden belirlemiş olduğu şartları sağlayan dağıtıcılara, doğrudan veya dolaylı olarak satmayı taahhüt ettiği dağıtım sistemidir. Bu sistem dahilindeki yetkili dağıtıcılar, mal veya hizmetleri dağıtım ağı haricindeki bağımsız dağıtıcılara satmamayı taahhüt ederler<sup>129</sup>. Dolayısıyla bu dağıtım sisteminin temel özelliği, ancak sağlayıcı tarafından belirlenen ve atanan yeniden dağıtıcıların nihai tüketiciye mal veya hizmet sağlayabiliyor olmasıdır.

Seçici dağıtım sistemi genellikle lüks tüketim malları, dayanıklı tüketim malları ve karmaşık teknoloji ürünlerinin dağıtımını için tercih edilen dağıtım

---

<sup>126</sup> Tebliğ Kılavuz, s. 10-11.

<sup>127</sup> Erakman, s. 76;

<sup>128</sup> Mülga 1998/3 sayılı Tebliğ ile öngörülen, iki dağıtım sistemini bir arada uygulama rejimi kaldırılmıştır. Ayrıntılı bilgi için mehzaz Tüzük'ün açıklanmasına dair kılavuz, bkz. European Commission Directorate General for Competition, Distribution and Servicing of Motor Vehicles in the European Union Explanatory Brochure, s. 22, bkz. [http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor\\_vehicles/legislation/explanatory\\_brochure\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/legislation/explanatory_brochure_en.pdf). Mülga Tebliğ Kılavuz, s. 17; Erturan, s. 30-31.

<sup>129</sup> Errturan, s. 19-20; Erakman, s. 76.

sistemidir<sup>130</sup>. Bu sağlayıcılar, mallarının tüketiciye nasıl ulaştırılacağını ve servis kalitesini de önemsemektedirler<sup>131</sup>. Seçici dağıtım sistemini tercih eden sağlayıcılar iki temel niteliği de dağıtım sistemlerinde kullanabilmektedirler. Yetkili dağıtıcılarını hem öngördükleri standartları ve kriterleri sağlayabilen teşebbüsler arasından seçebilmekte hem de yetkili dağıtıcıların yetkili olmayan dağıtıcı teşebbüslere mal tedarik etmesini engelleyerek ürünlerinin tüketici ile buluşma aşamasında, belirledikleri standartları koruyabilmektedir<sup>132</sup>.

Seçici dağıtım sistemi de kendi içerisinde niteliksel seçici dağıtım sistemi ve niceliksel seçici dağıtım sistemi olmak üzere ikiye ayrılır. Mevcut ve mülga tebliğler, grup muafiyetinden faydalanabilmek isteyen sağlayıcılar bakımından, niteliksel seçici dağıtım sisteminin tercih edildiği hallerde bir pazar payı eşiği öngörmemiştir. Niceliksel seçici dağıtım sisteminin tercih edildiği hallerde ise; dikey anlaşmanın grup muafiyetinden faydalanabilmesi için sağlayıcının belirli bir pazar payı eşiğini geçmemesi şartı aranmıştır.

Şart baki olmakla beraber 2017/3 sayılı Tebliğ'in 2005/4 sayılı Mülga Tebliğ'den ayrıldığı husus; pazar payı eşiği oranlarına ilişkindir. 2017/3 sayılı Tebliğ'de niteliksel seçici dağıtım sistemini konu alan dağıtım anlaşmalarının grup muafiyetinden faydalanabilmesi için sağlayıcının pazar payı oranının %30 eşiğini geçmemesi şartı aranmış iken; 2005/4 sayılı Mülga Tebliğ'de söz konusu pazar payı eşiği %40 olarak öngörülmüş idi<sup>133</sup>. Gerek Mülga Tebliğ dahilinde gerekse Tebliğ'de iki tür seçici dağıtım sistemi öngörüldüğünden bahsetmiştik.

---

<sup>130</sup> Ay, 32.

<sup>131</sup> Sunum ve servis hizmetleri, marka imajı ve lüks sınıf mal kavramı yönünden önem taşımaktadır, bkz. Goyder. 107; Giorgio Monti, EC Competition Law, Cambridge University Press, 2007, s. 370.

<sup>132</sup> Christopher Bellamy/Graham D. Child, European Union Law of Competition, Oxford University Press, 2013, s. 457.

<sup>133</sup> Pazar payı hesabı, bu tezin 2.5 numaralı bölümünde ayrıntılı olarak incelenecektir.

### 1.2.2.1.Niceliksel Seçici Dağıtım Sistemi

Niceliksel seçici dağıtım sistemi; sağlayıcının, yetkili ağ üyesi dağıtıcılarını seçerken onların sayılarını doğrudan sınırlandıracak<sup>134</sup> ölçütler kullandığı dağıtım sistemidir<sup>135</sup>. Bu sistemde, sağlayıcı tarafından belirlenmiş olan kriterlerin anlaşma konusu mal veya hizmetler ile niteliksel bağ içerisinde olması gerekmediği gibi; farklı bölgeler için o bölgelerin gerektirdikleri göz önüne alınarak, farklı kriterler öngörülebilmektedir<sup>136</sup>.

Sektör Araştırma Raporu'na göre, motorlu taşıtlar sektöründe kendi dağıtım ağını kullanan üç teşebbüs<sup>137</sup> bulunmaktadır. Bu üç teşebbüs: Infiniti, Ferrari ve Maserati markaları sağlayıcılarıdır. Bu teşebbüsler haricinde ise, motorlu taşıt sağlayıcısı teşebbüslerin %76'sı niceliksel seçici dağıtım sistemini tercih etmiştir. Doktrinde bu seçimin sebeplerinin; sistem dahilinde sağlayıcıların doğrudan, dağıtıcı sayısını kısıtlayabilmeleri ve yetkili olmayan dağıtıcılara ürün tedarik etme yasağı ile birlikte, oluşturdukları dağıtım sistemi üzerinde daha kolay kontrole sahip olabilmeleri olduğu düşünülmektedir<sup>138</sup>.

Kurul ise, dağıtıcı sayısının kısıtlanması<sup>139</sup> ile uyumlu davranışlara daha açık bir pazar yaratıldığı, böylelikle rekabeti olumsuz etkilemeye daha açık bir sistem oluşturulduğu görüşündedir<sup>140</sup>.

---

<sup>134</sup> Örneğin: sağlayıcı tarafından, ülke dahilinde toplam on dağıtıcı ile çalışılacağı bildirilmesi, iki yüz metrekaare showroom açılması zorunluluğu, en az üç milyon Türk lirası yatırım yapılması gerekliliği, vb. Bu şekilde yetkili ağ üyesi sayısını doğrudan azaltabilecek kriterler öngörülebilir.

<sup>135</sup> Tebliğ, m. 4(1)/h; Mülga Tebliğ md. 3/g.

<sup>136</sup> Yılmaz Aslan, Rekabet Hukuku, Bursa 2017, s.5; Erturan, s. 22; Rekabet Kurulu'nun 1.11.2007 tarih ve 07-83/1003-388 sayılı Çelik Motor kararı; Sektör Rapor, s. 50-51.

<sup>137</sup> Infiniti, Ferrari ve Maserati markaları kendi oluşturdukları dağıtım ağı vasıtası ile motorlu taşıtların dağıtımını sağlamaktadırlar, bkz. Sektör Rapor, s. 50.

<sup>138</sup> Ali Fuat Koç, AT Rekabet Hukukunda Seçici Dağıtım Anlaşmaları, Rekabet Kurulu Uzmanlık Tezi, Ankara 2005, s.10; Erturan, s. 77; Sektör Rapor, s. 12.

<sup>139</sup> Sağlayıcı dilerse salt belirlenen yetkili dağıtıcı sayısına ulaşıldığı gerekçesi ile dahi yetkili dağıtıcı aday başvurularını reddedebilecektir.

<sup>140</sup> Sektör Rapor, s. 12.

### 1.2.2.2.Niteliksel Seçici Dağıtım Sistemi

Niteliksel seçici dağıtım sistemi, sağlayıcının, dağıtıcılar veya yetkili servisler için sadece niteliksel olan, anlaşma konusu mal veya hizmetlerin niteliğinin gerektirdiği, dağıtım sistemine katılmak için başvuran tüm teşebbüsler için aynı olacak şekilde belirlenen ve uygulanan, dağıtıcıların servislerin sayısının doğrudan sınırlanmadığı dağıtım sistemidir<sup>141</sup> (m. 4(1)/1).

Sağlayıcı, yetkili dağıtıcı olmak adına belirlediği tüm kriterleri, tüm aday teşebbüslere eşit uygulamak durumundadır. Aksi halde sağlayıcının ayrımcılık yapmama ilkesi<sup>142</sup>'ne aykırı davrandığı kabul edilecek ve davranışı bu şekilde sonuçlandırılacaktır<sup>143</sup>. Başvuru sahibi teşebbüs, kriterleri karşılar karşılamaz sağlayıcı tarafından ağ üyesi yetkili dağıtıcı olarak atanmalıdır<sup>144</sup>.

Seçici dağıtım sistemi yönünden en önemli husus; belirlenen kriterlerin niteliğidir. Sağlayıcı tarafından belirlenen kriterlerin sözleşme konusu mal veya hizmetin niteliği veya gereklilikleri ile ilgisinin bulunması; yani kriterlerin “*salt niteliksel*” olması esastır. Kriterlerin salt niteliksel olması ifadesinden kasıt, objektif olmaları gerekliliğidir.<sup>145</sup>

Objektif nitelik kriterlerinin ne olduğu ne Mülga Tebliğ’de ne de Tebliğ dahilinde belirlenmiştir. Rekabet Kurumu’nun ilişkin Kılavuz’unda<sup>146</sup> da açıkça ifade edildiği üzere; Mülga Tebliğ’in uygulandığı dönem boyunca bu kriterlerinin neler olması gerektiği ve hangi kriterlerin niteliksel kriter kabul edilmesi

---

<sup>141</sup> Tebliğ Kılavuz, s. 7; Erturan, s. 26.

<sup>142</sup> Rekabet Kurulunun 25.11.2009 tarihli, 09-57/1349-345 sayılı kararı; Tebliğ Kılavuz, s. 7.

<sup>143</sup> Dijon Ticaret Mahkemesi, 25.9.2003 tarihli, 2003/004490 sayılı kararı, Dijon İstinaf Mahkemesi, 01.04.2004 tarihli, 03/01547 sayılı kararı

<sup>144</sup> Anlaşmaları sona ermiş ancak ağ bünyesinde faaliyetini sürdürmek isteyen ve nitelik kriterlerini sağlayan tüm dağıtıcılar için sağlayıcı ağı katılma izni vermek durumundadır, bkz. Sektör Rapor, s. 7; Erturan, s. 24; Douai İstinaf Mahkemesi, BMW France/Centre Automobile Artesien Davası, 15.04.2004, 03/07483 sayılı kararı; Yılmaz/Katırcıoğlu/Toksoy/Ilıcak/Ardıyok/Bilgel, s.82; Mülga Tebliğ Kılavuz, s. 31.

<sup>145</sup> Tebliğ Kılavuz, s. 7; Erakman, s. 77; Michael Wise, Competition Law and Policy in the European Union OECD Journal of Competition Law and Policy, sayı: 9(1) 2007, s.24; Koç, s. 39; Erturan, s. 23, Avrupa Birliği Hukuku çerçevesinde de, söz konusu kriterlerin niteliksel ve objektif olması gerekmektedir.

<sup>146</sup> Tebliğ Kılavuz, s. 7.

gerektiğine dair birçok uyuşmazlık ortaya çıkmıştır. Yine de Kurul, nitelik kriterlerin sınırlandırılmasına dair düzenleme yapmaktan kaçınmıştır.

Kurul, her ne kadar bazı kararlarında<sup>147</sup> objektif nitelik kriterlerinin neler olabileceğine dair değerlendirme yapmış<sup>148</sup> olsa da, esasen kriterlere netlik kazandırmamıştır. Kurul'un bu tutumunun sebebinin; bu hususta ortaya çıkacak uyuşmazlıkların özek hukuk hükümleri uyarınca, mahkemeler nezdinde çözülmesi gerektiği görüşünde olmasıdır. 2005/4 sayılı Mülga Tebliğ'in uygulandığı dönemde de olduğu gibi Tebliğ uygulanma döneminde de niteliksel kriterlere dair ortaya çıkacak uyuşmazlıklar yine özel hukuk hükümlerince mahkemeler tarafından çözümlenecektir. Yerleşmiş içtihat da bu yöndedir.<sup>149</sup>

---

<sup>147</sup> Rekabet Kurulunun 01.11.2007 tarihli, 07-83/1003-388 sayılı Çelik Motor kararı.

<sup>148</sup> Doktrinde sağlayıcının seçeceği kriterlerin hangi şartları muhteva etmesi gerektiği örneklendirilmiştir, bkz. Erturan, s. 23; Aslan, s. 5.

<sup>149</sup> Doktrinde ayrımcı uygulamada bulunan sağlayıcı davranışlarının hakim durumun kötüye kullanılması teşkil edip etmeyeceği tartışılmış ve sonuç olarak hususun Rekabet Hukuku alanına girmediği, sağlayıcının alıcı davranışlarına müdahale etmesi halinde hususun Rekabet Hukuku alanında değerlendirilebileceği görüşü savunulmuş ve ilişkin uyuşmazlığın özel hukuk hükümlerince çözülmesi gerektiği görüşü savunulmuştur, Danıştay 13. Dairesi'nin 2009/4911E. ve 2015/425 K. sayılı kararı; Koç, s.26 vd.; Osman Berat Gürzumar, 2002/2 Sayılı Rekabet Kurulu Tebliği Çerçevesinde Dikey Anlaşmalar, Rekabet Hukukunda Güncel Gelişmeler Sempozyumu I, Kayseri 2003, s.86; Erturan, s. 26.

## İKİNCİ BÖLÜM

### 2017/3 SAYILI MOTORLU TAŞITLAR SEKTÖRÜ DİKEY ANLAŞMALARA İLİŞKİN GRUP MUAFİYET TEBLİĞİ İNCELEMESİ

#### 2.1.GENEL OLARAK 2017/3 SAYILI MOTORLU TAŞITLAR GRUP MUAFİYET TEBLİĞİ

Motorlu taşıtlar sektörüne ilişkin Kurum tarafından hazırlanan Sektör Araştırma Raporu ve Avrupa Birliği Hukukundaki gelişmeler neticesinde, 2017 yılında 2017/3 sayılı Tebliğ yürürlüğe girmiştir<sup>150</sup>. Tebliğ'in kapsam kısmında da belirtildiği üzere<sup>151</sup>; yeni motorlu taşıtların alımı, satımı veya yeniden satımı; motorlu taşıtların yedek parçalarının alımı, satımı veya yeniden satımı ve motorlu taşıtlara yönelik bakım ve onarım hizmetlerinin sağlanması konulu dikey anlaşmalara artık 2017/3 sayılı Tebliğ hükümleri uygulanacaktır.<sup>152</sup>

Böylece yine mülga tebliğler ile<sup>153</sup> olduğu gibi, 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamına giren dikey anlaşmalar, Tebliğ'in 5. maddesi ile öngörülen şartlar çerçevesinde 330/2010 ve 461/2010 sayılı Tüzükler'in belirlediği şartları da taşımaları kaydıyla, grup olarak 4. madde yasağından muaf tutulabileceklerdir. Söz konusu dikey anlaşmaların grup muafiyetine konu olabilmesi için öncelikle dikey sınırlamalar içermeleri ve muafiyet şartlarını sağlamaları esastır.<sup>154</sup>

Motorlu taşıtlar sektörü, teknolojik gelişmelere paralel olarak hızla değişmekte ve gelişmekte olan bir sektördür<sup>155</sup>. Bu sebeple sektör, motorlu taşıtlar

---

<sup>150</sup> Anılan 2017/3 sayılı tebliğ 29989 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yayım tarihinde yürürlüğe girmiştir, bkz Tebliğ, m. 12.

<sup>151</sup> Tebliğ, m. 4.

<sup>152</sup> 2017/3 sayılı Tebliğ hükümleri motorlu taşıtlar sektöründe; yeni bir motorlu taşıtın sağlayıcısı tarafından ilk tedarik aşamasından son kullanıcıya yeniden satışına ve yedek parçaların sağlayıcıları tarafından ilk tedarikenden son kullanıcıya bakım ve onarım hizmetlerinin verilmesine kadar olan tüm seviyelerdeki dikey anlaşmalar için uygulama alanı bulacaktır.

<sup>153</sup> Burada, anılan motorlu taşıtlar sektörüne özgü 1998/3 sayılı Tebliğ ve 2005/4 sayılı Tebliğ kast edilmektedir.

<sup>154</sup> Tebliğ Kılavuz, s. 5.

<sup>155</sup> Sektör Rapor, s. 7.



Rapor'da; Mülga Tebliğ'in yürürlükte olduğu süre boyunca ilişkin sektörde yoğunlaşma oranlarının düşmesi dolayısıyla<sup>162</sup> markalar arası rekabetin arttığı<sup>163</sup> ve çok markalılığın yaygınlaştığı<sup>164</sup>, ek satış yerleri açılması hususunda amacın hasıl olduğu<sup>165</sup> tespitleri yer almaktadır. Öte yandan Rapor'da ayrıca; bağımsız servislerin teknik bilgiye ulaşma taleplerinin %80'inin halen karşılanmadığı<sup>166</sup>, yedek parça üreticisinin logosunu taşıyan yedek parça oranının hedeflenenin aksine Tebliğ'in yürürlükte olduğu süre boyunca düştüğü<sup>167</sup> ve sektördeki eşdeğer yedek parça kullanımının artış göstermediği<sup>168</sup>, yine yedek parça üreticilerinin doğrudan pazara satışının yeteri kadar gelişmediği<sup>169</sup> tespitlerine yer verilmiştir.

Rapor'un devamında ise; bakım onarım hizmetleri bakımından bağımsız servislerin kâr marjlarının gerileyerek yetkili servislerin çok ardında kaldığı<sup>170</sup> ve ayrıca taşıt satışından elde edilen düşük kar marjlarının satış sonrası hizmetler pazarındaki yüksek karlar ile dengelenmek istenmesi neticesinde 3S (satış, servis ve yedek parça dağıtım) dağıtıcı sayısının 2005 yılı öncesine göre iki kat arttığı<sup>171</sup> tespitlerine de yer verilmiştir.

Bu bulgular neticesinde, Rekabet Kurulu, motorlu taşıtlar sektörünün, özellikle de satış sonrası hizmetler pazarı bakımından daha rekabetçi bir yapıya yönelmesinin gerektiği ve pazardaki rekabetçi endişelerin sürdüğünü belirtmiş ve yeni bir tebliğe ihtiyacın ortaya çıktığını açıkça ifade etmiştir<sup>172</sup>.

---

<sup>162</sup> Özellikle binek araç, otomobil pazarındaki oyuncuların pazar paylarının birbirine çok yakın seyrettiği kaydedilmiştir, bkz. Sektör Rapor, s. 44; Ay, s. 214.

<sup>163</sup> Ay, s. 213; Sektör Rapor, s. 11.

<sup>164</sup> Sektör Rapor, s.12; Recep Gündüz/Zeynep Şengören, Motorlu Taşıtlar Sektöründe Nereden Nereye Sektör Raporu, AB Hukukundaki Gelişmeler ve Tebliğ Taslağı Hakkında Düşünceler Rekabet Kurumu Çalıştay Sunumu, İstanbul 2014, s. 17.

<sup>165</sup> Mülga Tebliğ'in 6. Maddesi 2. Fıkrası ile ek satış yerleri açılması hususunda sağlayıcının onayının aranması şartı kaldırılmış ve bu düzenleme neticesinde ek satış yerlerinin sayıca iki kat arttığı gözlenmiştir. Bu düzenleme neticesinde satı ve bakım onarım hizmetlerine talebin yüksek seyrettiği coğrafyalarda yetkili dağıtıcılar ile rakip bağımsız teşebbüsler arasındaki rekabet artmıştır.

<sup>166</sup> Sektör Rapor, s.13.

<sup>167</sup> Ay, s. 75; Sektör Rapor, s.14.

<sup>168</sup> Sektör Rapor, s. 15.

<sup>169</sup> Sektör Rapor, s.15.

<sup>170</sup> Ay, s. 310; Sektör Rapor, s.13.

<sup>171</sup> Aksine 2005/4 sayılı tebliğ ile sektörel rekabetin artırılması amacı ile; 3S dağıtıcı tipinin azaltılması, satış, satış sonrası ve yedek parça dağıtım hizmetlerinin ayrılması hedeflenmiş, ancak hedeflenenin aksinin gerçekleştiği raporlanmıştır, Ay, s. 241; Sektör Rapor, s. 52-53.

<sup>172</sup> Tebliğ Kılavuz, s.1-3; Sektör Rapor, s. 15.

Tebliğ, Mülga Tebliğ'den birtakım farklılıklar içermektedir. Tebliğ ile her ne kadar Mülga Tebliğ ile öngörölmüş olan sistematik değıştirilmemiş ise de, özellikle muafiyetin genel koşullarında değışikliğe gidildiğı görölmüş, pazar payı eşikleri değıştirilmiştir. Yedek parça dağıtım pazarına ilişkin hem yedek parça çeşitleri yönünden hem yedek parça dağıtıcısı yetkili ve bağımsız teşebbüsler yönünden yeni düzenlemeler yapılmış, rekabet etmeme yükümlölüğü ve ek tesis yeri açılması hususlarında değışikliklere gidilmiş<sup>173</sup>, tanımlar da güncellenerek<sup>174</sup> kavramların içerikleri belirginleştirilmiş veyahut değıştirilmiştir. Tebliğ'i motorlu taşıt dağıtım pazarı, yedek parça dağıtım pazarı ve bakım onarım hizmetleri dağıtım pazarı yönünden inceleyecek ve getirilen yenilikleri belirleyeceğiz.

### 2.1.1.Motorlu Taşıt Dağıtım Pazarı Yönünden

Mülga Tebliğ'in yürürlüğe girdiğı 2006 yılından itibaren sektördeki oyuncuların pazar paylarının birbirine yakın seyretmesi, pazardaki yoğunlaşmanın tebliğ öncesi yıllara oranla azalmış olması ve araç fiyatlarındaki artışın enflasyonun gerisinde seyretmesi neticesinde Kurul, sektördeki marka içi ve markalar arası rekabetin tebliğ sonrası dönemde arttığı kanaatinde olmuştur<sup>175</sup>.

Aynı galeri (showroom) dahilindeki çok markalılığın Mülga Tebliğ döneminde, öncesine oranla %10 arttığı; yani çok markalılığın yaygınlaştığı tespit edilmiştir. Öte yandan, çok markalı dağıtıcı sayısının dağıtıcılar içerisindeki oranının arttığı, ek satış ve servis yerleri<sup>176</sup> uygulamasının sektörde daha çok yer

<sup>173</sup> Tebliğ Kılavuz, s.2.

<sup>174</sup>2005/4 sayılı tebliğ ile 2017/3 sayılı tebliğ arasında “*tanımlar*” yönünden birtakım farklılıklar mevcuttur. Genel itibari ile tanımlar hususunda köklü bir değışikliğe gidilmemiş ise de, 2017/3 sayılı tebliğde birtakım yeni tanımlamalar yer bulmuş, 2005/4'te yer alan birtakım tanımlamalara yer verilmemiş veya bazı tanımlara 2017/3 sayılı tebliğde kısaltılarak yer verilmiştir. Söz konusu yeni tebliğde yer alan detaylı açıklama ve tanımlamaların amacı ise söz konusu yeni tebliğ ile sektöre ilişkin olabildiğince açık ifadeler kullanmak ve böylelikle Tebliğ'e ilişkin teşebbüsler tarafından yapılabilecek olan yorumlardaki belirsizlik ve tutarsızlıkları engellemektir. 2017/3 sayılı tebliğ ile tebliğ içeriğine eklenen tanımlar; işbu tebliğın 4. maddesinin (b), (ğ), (l), (n), (o), (ö), (p), (r), (s) ve (ş) bentlerinde yer almaktadır.

<sup>175</sup> Sektör Rapor, s. 44-45.

<sup>176</sup> Sanlı, rapor dahilinde sektör yönünden yeterince değerlendirilmeyen ek satış noktalarının artması hususunun, sayı artması ile düşen kar marjlarının dağıtıcılar hakkında kartel iddiası ile Kurum tarafından açılan soruşturmanın sayısının artmasına sebep olmuş olacağı görüşünü ileri sürmüştür, bkz. Sanlı, Görüş, s. 6.

bularak<sup>177</sup> tebliğ öncesi döneme kıyasla iki kat arttığı<sup>178</sup> hususları da raporda yer almıştır. Tüm bu gelişmeler ışığında Kurul, dağıtım pazarının rekabetçi görünümde olduğunu belirtmiş ve dağıtım sistemleri yönünden 2017/3 sayılı Tebliğ'de değişiklik getirmemiştir<sup>179</sup>. Motorlu taşıt dağıtım sistemleri yine seçici dağıtım sistemi ve münhasır dağıtım sistemi olarak öngörülmüştür.

## **2.1.2.Yedek Parça Dağıtım Pazarı Yönünden**

### **2.1.2.1.Yedek Parça Kavramı**

Yedek parça; motorlu taşıtın çalışması, kullanılması için gerekli olan, taşıt parçalarını değiştirmek, taşıtın içi veya üzerine monte edilebilen, taşıtın kullanılması için gerekli parçalardır. Motorlu taşıtlar nitelikleri ve teknolojisi gereği, sayıca çok parçanın bir araya getirilmesi ile oluşturulmaktadır. Bu esnada taşıtı oluşturan parçaların hepsi sağlayıcı tarafından üretilmemekte<sup>180</sup>; parçaların birçoğu sağlayıcı spesifikasyonlarına uygun üretim yapan yedek parça üreticisi teşebbüslerden sağlanmaktadır. Gerek taşıt üretimi ve gerekse satış sonrası taşıt bakım-onarım ve tamir safhalarında yedek parçalara ihtiyaç duyulmaktadır. Bu sebeple, söz konusu üretim kaynağı, ana sanayi sağlayıcılar ile yan sanayi yedek parça temin eden teşebbüsler arasında bir bağımlılık söz konusu olmaktadır.

Yedek parça kapsamına taşıt yağı girmekte, ancak yakıt girmemektedir. Bu husus Tebliğ metninde açıklanmamıştır. Ancak Rekabet Kurulu kararları ışığında taşıt yağı ile yakıtının aynı statüde kabul edilmediği anlaşılmaktadır. Taşıt yağı, yakıt ile aynı şekilde, taşıtın kullanılması için elzemdir. Ancak taşıt yağının, motorlu taşıtın üretim aşamalarında taşıta eklenmiş olmaması gerekçesi ile Rekabet

---

<sup>177</sup> Sektör Rapor, s. 6.

<sup>178</sup> Ay, s. 214.

<sup>179</sup> Sektör Rapor, s. 9.

<sup>180</sup> Bir motorlu taşıt dahilinde beş bin dolayında parça vardır ve bu parçaların salt %20'si ana sanayi sağlayıcı tarafından üretilmektedir, bkz. Sektör Rapor, s. 95; 1998/3 sayılı Motorlu Taşıtlar Dağıtım ve Servis Anlaşmalarına İlişkin Grup Muafiyeti Tebliğinin Değerlendirmesi, Rekabet Kurumu, 2003, s.2.

Kurulu tarafından kesin bir şekilde yedek parça olarak kabul edilmiştir<sup>181</sup>. Ancak taşıt yakıtı, üretim aşamalarının tümünden sonra taşıta ekleniyor olması nedeniyle yedek parça olarak kabul edilmemektedir. Aksesuar olarak adlandırılan radyo, araç kiti, bagaj rafı ve benzeri ürünler de yine yedek parça statüsünde kabul edilmezler. Aksesuar olarak adlandırılan parçaların ancak ve ancak, üretim sürecinde taşıta eklenmesi halinde o eklenen parçalar artık yedek parça statüsünde kabul edilebilirler. Ancak gerekse tüm bu çalışmada ve gerekse 2005/4 sayılı Tebliğ ile 2017/3 sayılı Tebliğ dahilinde kullanılan “yağ” kavramı salt motorlu taşıtlar sektöründe kullanılan taşıt yağını ifade etmektedir. Hatta birden fazla sektörde kullanılabilen yağ çeşitleri de salt motorlu taşıtlar için kullanılmak amacıyla dağıtılmaları veya sektörel faaliyet göstermeleri halinde anılan tebliğler kapsamında değerlendirilebileceklerdir<sup>182</sup>.

Sektöre dair Rekabet Hukuku düzenlemeleri ile de yedek parça üretici ve dağıtıcılarının sağlayıcıya olan bağımlılığı azaltılmaya çalışılmaktadır<sup>183</sup>. Bağımlılığın azalması ile bağımsız yedek parça üretici ve dağıtıcılarının da pazardaki rekabette yer bulması ve böylelikle tüketici gözünde de çeşitlilik sağlanarak, sektördeki rekabetin artırılması istenmektedir. Böylelikle tüketici, farklı nitelikteki yedek parçalar arasından bütçe ve isteklerine göre tercih yapabilecektir.

Bu amaçlara yönelik olarak; Tebliğ ile yedek parça kavramı daha detaylı olacak şekilde yeniden tanımlanmıştır<sup>184</sup>. Kavram yeniden tanımlanmış, ancak yedek parça tipleri 2005/4 sayılı Tebliğ’de olduğu gibi korunmuştur. Bu çerçevede yedek parça dağıtım pazarına ilişkin olarak birbirini tamamlayıcı üç tip düzenleme öngörülmüştür. Bu düzenlemeler; sağlayıcı için üretim yapan yedek parça üreticisinin ürettiği yedek parçaları yetkili veya özel servislere, bağımsız yedek

---

<sup>181</sup> Rekabet Kurulunun 29.03.2007 tarihli, 07-29/260-91 sayılı Mobil Oil kararı; Rekabet Kurulunun 14.12.2006 tarihli, 06-90/1147-341 sayılı Petrol Ofisi kararı; Rekabet Kurulunun 14.12.2006 tarihli, 06-90/1148-342 sayılı kararı.

<sup>182</sup> Erturan, s. 12-13; 2005/4 sayılı Tebliğ Kılavuz, s. 43-44.

<sup>183</sup> Sektör Rapor, s. 101; Ay, s. 345.

<sup>184</sup> Yedek parça dağıtım pazarının yeniden ve daha belirleyici olacak şekilde tanımlanması gerektiği görüşü, Rekabet Kurumu’nun Mülga Tebliğ revize çalışmaları kapsamında ileri sürülmüş bir görüştür, bkz. Sanlı, Görüş, s. 14.

parça dağıtıcılarına ve doğrudan tüketiciye satabilme hakkının korunması (m. 6(1)/g), yetkili servis hizmeti veren teşebbüslere ihtiyaç duyduğu yedek parçayı bağımsız parça üreticisinden tedarik edebilme hakkının korunması (m. 6(1)/ğ) ve yedek parça üreticisinin ürettiği parçalar üzerine kendi logo/markasını koyabilme hakkının korunması ( m. 6(1)/h) hususlarındadır.

Çalışmanın takip eden kısmında bütünlük teşkil etmesi açısından öncelikle “*orijinal yedek parça*” ve “*eşdeğer yedek parça*” kavramları detaylandırılacak<sup>185</sup>, ardından yukarıda bahsi geçen hususlar sırayla incelenecektir.

### **2.1.2.1.1.Orijinal Yedek Parça**

Tebliğ’de orijinal yedek parçalar 2005/4 sayılı Mülga Tebliğ ile paralel olacak şekilde üç tip olarak tanımlanmıştır. Bunlar: motorlu taşıt üreticisi tarafından üretilen parçalar, motorlu taşıt üreticisine tedarik edilmek üzere üretilen parçalar<sup>186</sup> motorlu taşıt üreticisi için de üretim yapan bağımsız yedek parça üreticisinin ilgili motorlu taşıt üreticisine tedarik etmediği ancak motorlu taşıt üreticisinin sağladığı teknik özelliklere ve üretim standartlarına uygun olarak üretilen ve piyasaya sunulan yedek parçalardır<sup>187</sup>.

Motorlu taşıt üreticisi tarafından üretilen yedek parçalar bizzat sağlayıcı tarafından üretilen parçalardır. Motorlu taşıt üreticisine tedarik edilmek üzere bağımsız yedek parça üreticisi tarafından üretilen parçalar; motorlu taşıt üreticisi tarafından belirlenmiş olan üretim standart ve spesifikasyonları ile teknik

---

<sup>185</sup> Temelde eşdeğer ve orijinal yedek parçanın tanımlanması ile pazarda alternatif yedek parça kaynaklarının oluşması ve hem çeşit hem de fiyat rekabetinden dolayı tüketici faydasının artırılması beklenmiştir, Sektör Rapor, s. 18-19.

<sup>186</sup> Ağ üyesi olmayan bağımsız yedek parça üreticileri tarafından üretilip motorlu taşıt üreticisine tedarik edilen parçalar kast edilmektedir.

<sup>187</sup>Tebliğ Kılavuz, s. 7-8; Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı, 28.05.2015 tarihli, Türkiye Sigorta ve Reasürans ve Emeklilik Şirketleri Birliği’ne verilen görüş, <https://www.hazine.gov.tr/File/?path=ROOT%2F1%2FDocuments%2FSigortac%C4%B11%C4%B1k%20Mevzuat%C4%B1%2F2015.16.pdf>; Ay, s. 346; Tebliğ Kılavuz, s. 3; Şengören, s. 65.

özelliklere uygun üretilmektedirler<sup>188</sup>. Bu parçalar sağlayıcıya tedarik edilmeleri sebebi ile tartışmasız, orijinal yedek parçalardır.

Sağlayıcı standart ve speifikasyonlarına uygun üretilen ancak sağlayıcıya değil, dış piyasaya sürülen parçalar da çoğu zaman motorlu taşıt sağlayıcısına tedarik edilmek için üretilen parçalar ile aynı üretim bandında ve aynı seferde üretilen parçalar olup, orijinal yedek parça vasfını haiz oldukları açıktır. Ancak motorlu taşıt sağlayıcısı spesifikasyon ve standartlarına uygun olarak üretilen ancak sağlayıcıya değil, dış piyasaya tedarik edilen parçaların orijinal vasfını belgeleme yetkisi ise Tebliğ (m. 4/i) ile yedek parça üreticisi firmada bırakılmıştır.

İşbu düzenleme, Mülga Tebliğ düzenlemesi (m. 4/r) ile paraleldir. Parça üreticisi, üretilen parçaların motorlu taşıt sağlayıcısı standart ve spesifikasyonlarına uygun üretildiğini ve taşıtın montajında kullanılan parçalar ile aynı kalitede olduğunu beyan ettiği parçaların vasfını da ispatlamak yükümlülüğü altındadır. Ancak parçaların orijinal yedek parça niteliklerine uygun üretilmedikleri iddia edildiğinde dahi, husus ispatlanana kadar<sup>189</sup> parçaların orijinal yedek parça oldukları kabul edilecektir<sup>190</sup>.

Bu noktada uygulamada sorun yaratan husus; bağımsız yedek parça üreticisi tarafından üretilip piyasaya tedarik edilen parçaların orijinal olduklarına ilişkin beyanın nasıl yapılacağı hususudur. Ne Tebliğ’de ne de Kılavuz’da bu beyanın nasıl yapılacağına ilişkin bir düzenleme yer almaktadır. Bu beyana ilişkin olduğu söylenebilecek düzenleme; Hazine Müsteşarlığı’nın 2015/16 sayılı Motorlu Taşırt Sigortalarında Logosuz Orijinal Parça Belgeleme Esaslarına İlişkin Genelge’dir<sup>191</sup> (“Genelge”).

---

<sup>188</sup> Ülkemizde salt sağlayıcı tarafından üretilen parçalar orijinal yedek parça niteliğine haiz varsayılırken, bağımsız üretici tarafından sağlayıcı standart ve spesifikasyonlarına uygun üretilen ancak dış piyasaya sürülen parçalar da orijinal yedek parça niteliğine haizdirler, Ay, s. 347.

<sup>189</sup> İspat yükü; parçanın orijinal olmadığını iddia eden taraftadır., bkz. Aslan, Rekabet Hukuku, s. 565.

<sup>190</sup> Yedek parça üreticisinin parçaya ilişkin orijinal vasfını haiz olduğuna ilişkin; pazara doğrudan sunulan yedek parçaların motorlu taşıt üreticisi ile yapılan anlaşmada belirtilen spesifikasyonlara uygun olarak üretildiğini ifade eder yazılı beyanı yeterli görülmüştür, Ay, s. 347; Aslan, Rekabet Hukuku, s. 564-565.

<sup>191</sup> Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı, 28.05.2015 tarihli, 2015/16 sayılı, Motorlu Araç Sigortalarında Logosuz Orijinal Parça Belgeleme Esaslarına İlişkin Genelge,

Genelge’de, sigorta şirketlerine, sağlayıcının logosunu taşımayan bağımsız, orijinal yedek parça üreticilerinden parçalara ilişkin “*Orijinal Yedek Parça Kalite Beyan Örneği*<sup>192</sup>” belgesi istenilmesi gerekliliği düzenlenmiştir. Bu belge için herhangi bir şekil şartı öngörülmemiştir. Öte yandan belgede salt söz konusu yedek parçanın, sağlayıcı tarafından yapılan motorlu taşıt üretim ve montajında kullanılan parçalar ile aynı standart ve spesifikasyonlar altında üretildiği ve kalitede olduğunun beyan edilmesi yeterli görülmüştür. Bu doğrultuda, söz konusu beyan belgesinin, bağımsız üreticiler tarafından sağlayıcı firma spesifikasyonları ve standartlarına uygun üretilmiş orijinal yedek parçaların belgelendirilmesinde de kullanılacağı görüşündeyiz<sup>193</sup>. Ancak gerek Tebliğ ve gerekse ilişkin Kılavuz’da, Genelge’ye bir atıf yapılmamış olup sadece üreticinin beyanının belirtilmesi yeterli görülmüştür.

#### **2.1.2.1.2.Eş değer Yedek Parça**

Eş değer kalitede yedek parçalar; aracın montajında kullanılan parçalarla aynı kaliteye sahip olan parçalardır<sup>194</sup>. Mülga 2005/4 sayılı tebliğ, (m. 3(1)/s) bağımsız tedarikçi tarafından üretilen parçanın, motorlu taşıtın montajında kullanılan parçalar ile eş değer kalitede olduğunun ve varsa mevzuat gereği aranan mecburi standartlara uygunluğunun, o parçanın üreticisi tarafından belgelendirilmesini yeterli bulmakta idi. Mülga Tebliğ Kılavuz’unda<sup>195</sup> da aynı husus beyan edilmiş ve parça üreticisi tarafından yapılacak olan belgelendirme haricinde bir spesifikasyon veya prosedür öngörülmemiştir. Bu bağlamda eş değer

---

<https://www.hazine.gov.tr/File/?path=ROOT%2F1%2FDocuments%2FSigortac%C4%B1%C4%B1k%20Mevzuat%C4%B1%2F2015.16.pdf>

<sup>192</sup> Üretici tarafından orijinal vasfını haiz olduğu beyan edilmiş; ancak sağlayıcı veya bağımsız üretici logolarını üzerinde barındırmayan parçalar dahi, aksi ispatlanana kadar orijinal yedek parçalar olarak kabul edilmektedirler. Bu logosuz yedek parçaların üzerinde orijinal olduklarına dair üreticileri tarafından eklenmiş olan belge ile takibe esas sayı bilgileri içeren etiketlerin bulunması yeterli olmaktadır. Sigorta ve Reasürans Birliği’nin denetleyici kurumları ise bu bilgilerin teyidi için gerekli altyapıyı hazırlamak ile yükümlüdür. Ancak bu halde dahi yedek parça hizmetlerinin sunulduğu tesis yerlerinin yaygınlığı ve iş yükleri göz önüne alındığında denetleyici kuruluşların her bir yedek parçanın bilgi ve spesifikasyonunu denetlemesinin mümkün olmayacağı görüşündeyiz.

<sup>193</sup> Ay, s. 349.

<sup>194</sup> Sektör Rapor, s. 18.

<sup>195</sup> Mülga Tebliğ Kılavuz, s. 46-47; Şengören, sf. 65.

kalitede yedek parça belirlenmesinde kullanılacak belirli bir kıstas da bulunmamaktadır. Bu durum uygulamada çokça eleştirilmiş, uygulamada çokluk yarattığı gerekçesi ile birçok uyumsuzluğun temeli olmuş<sup>196</sup>, doktrinde de oldukça tartışılmıştır<sup>197</sup>.

Eş değer kalitede yedek parça tanımının yetersizliği ve parçaların eş değerliliğinin ispatı aşamasında yaşanan sıkıntı ve belirsizlikler eş değer kalitede yedek parça kullanımını önemli ölçüde azaltmıştı<sup>198</sup>. Bu sebeplerle Tebliğ'de eş değer yedek parçaya ilişkin hükümler detaylandırılarak söz konusu olumsuzluklar bertaraf edilmek istenmiştir<sup>199</sup>.

Bu çerçevede, Tebliğ düzenlemesi ile (m. 4/f) eş değer kalitede yedek parça kavramı; “...ilgili mevzuat çerçevesinde belirlenen deney ve muayene metotlarına göre, orjinal parçayla kıyaslanarak tespit edilen kütle, boyut, malzeme, işlevsellik gibi kriterlere uygunluğu, akredite bir kuruluş tarafından belgelendirilmiş parça...” olarak tanımlanarak parça nitelendirme ve belgelendirilmesi bir standarda bağlanmak istenmiştir.

Tebliğ ile getirilen asıl yenilik; eş değer kalitedeki yedek parçanın söz konusu mevzuat standartlarına uygun olup olmadığı ve orijinal parça ile aynı kalitede olup olmadığıın tespitinin, Mülga Tebliğ ile bizzat parçayı üreten teşebbüse bırakılmışken; Tebliğ ile bağımsız ve akredite bir kuruluş<sup>200</sup> devredilmesidir. Bu düzenleme ile artık, salt yedek parça üreticisinin kendisinin

---

<sup>196</sup> Rekabet Kurulunun 28.08.2012 tarihli, 12-42/1263-414 sayılı AdBlue kararı; Rekabet Kurulunun 01.07.2010 tarihli, 10-47/889-308 sayılı Volvo Corp. kararı, Bu kararda tedarik edilen yedek parçanın eş değer olup olmadığı hususunda bir uyumsuzluk yaşanmış, neticesinde yedek parça üreticisi olan Volvo Corp.'in parçaya ilişkin nitelendirmesinin yeterli olacağına karar verilmiştir.

<sup>197</sup> Aslan, s. 175; Songör, s. 99; Ay, s. 350.

<sup>198</sup> Ay, Özge, s. 226; Sektör Rapor, s. 108-112.

<sup>199</sup> Garanti süresi içerisinde taşıtın bakım onarım geçirmesi halinde orijinal yedek parça kullanılması durumunda taşıtın garanti kapsamından çıkacağı yanılısı veya sağlayıcı uygulamaları da eş değer yedek parça kullanımını azaltan diğer bir faktör olmuştur, Sektör Rapor, s. 110.

<sup>200</sup> Tebliğin açıklanmasına dair kılavuz uyarınca akredite belgelendirme kuruluşlarının da Türk Akreditasyon Kurumu'ndan veya Uluslararası Akreditasyon Forumu (“*International Accreditation Forum*”) çatısı altında ilgili standartlarda karşılıklı tanıma anlaşması imzalanmış olan akreditasyon kuruluşlarından biri olması gerektiği ve standartların ISO/IEC 17065 standardına uygun olarak akredite edilmiş olması şartı aranmıştır, bkz. <https://www.iso.org/standard/46568.html>, son erişim 28.09.2017.

hazırladığı nitelendirme beyanı parçanın eş değer olması için yeterli sayılmayacak, akredite bir kuruluş<sup>201</sup> tarafından belgelendirilmesi şartı da aranacaktır.<sup>202</sup>

Tebliğ düzenlemesi ile eş değer kalitede yedek parçaya ilişkin uygunluk denetiminin akredite bir kuruluşa bırakılması hususunun uygulamada başarılı olması beklenmektedir. Parçanın kendi üreticisi haricinde akredite bir bağımsız kuruluş tarafından yapılacak standart denetimi çok daha sağlıklı olacak kanaatindeyiz.

Bu noktada açıklanması gereken husus; Kılavuz'da eş değer yedek parça kavramı üzerine yapılan açıklamalar neticesinde ortaya çıkmaktadır. Kılavuz lafzında; bir bağımsız yedek parça üreticisi tarafından üretilen bir yedek parçanın “eş değer” statüsüne sahip olabilmesi için söz konusu yedek parçaların bağımsız yedek parça üreticisi tarafından motorlu taşıtların üreticisi firmaya sağlandığını gösteren bir sözleşme ile birlikte, parçaların sahip olduğu niteliklerin dikkate alınacağından bahsedilmektedir<sup>203</sup>.

---

<sup>201</sup> “Parçaların eşdeğer niteliğine haiz olduklarının TSE (“Türk Standartları Enstitüsü”) tarafından uluslararası standartlar kapsamında testlerden geçirerek iki yıllığına belgelendirilmesi zorunludur ve buna göre belgelendirilmeyen parçaların sigorta şirketleri tarafından tedarik edilmesi mümkün olmayacaktır. TSE standartları belirlerken; tüm eşdeğer parçaların uluslararası standartlara uygun olup olmadığını ölçecek, test edebilmek için teknik alt yapıyı kuracaktır. Yurt dışından ithal edilecek parçalar ise, Türk Akreditasyon Kurumu’ndan veya Uluslararası Akreditasyon Forumu çatısı altındaki ISO/IEC 17065 standardına uygun olarak akredite olmuş kuruluşlar tarafından belgelendirilmeleri halinde kullanılabilir.”, bkz. Türk Standartları Enstitüsü, Eşdeğer Parça Uygulaması Raporu, 2015, s. 1-3.

<sup>202</sup> Husus, özellikle sigorta firmaları tarafından olumlu karşılanmıştır; eş değer kalitede parça kullanımı motorlu taşıtların onarımı sırasında sigorta firmaları açısından önem arz etmektedir. Bu durum motorlu taşıtlar sektöründe faaliyet gösteren sigorta şirketleri tarafından da takdir ile karşılanmaktadır. Sigorta süreçlerinde araçta kullanılacak veya kullanılan parçanın eş değer bir yedek parça vasfı taşıyıp taşımadığı çoğu kez tartışma konusu olmakta ve bu husus üzerine hem zaman hem kaynak harcanmaktadır. Bu sebeplerle Hazine Müsteşarlığı tarafından 13 Haziran 2015 tarihinde yayımlanan 2015/2 sayılı Motorlu Araç Sigortalarında Eşdeğer Parça Belgeleme Esaslarına İlişkin Genelge mevzuatında hasarlı araç onarımında eş değer yedek parça kullanımına dair birtakım düzenlemeler getirilmiştir. Söz konusu mevzuat; kaza tarihine göre model yılından itibaren 3 yılı geçmeyen motorlu araçlarda hasar gören parçanın onarımı mümkün değilse; önce orijinal yedek parça ile, orijinal yedek parçanın bulunamaması halinde ancak eşdeğer yedek parça kullanımının mümkün olabileceği düzenlenmiştir, bkz. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı, 2015/2 sayılı Motorlu Araç Sigortalarında Eşdeğer Parça Belgeleme Esaslarına İlişkin Genelge, [https://www.osemas.com.tr/images/HazineM\\_20152\\_sayili\\_GenelgeEsdegerPrclbelgeleme.pdf](https://www.osemas.com.tr/images/HazineM_20152_sayili_GenelgeEsdegerPrclbelgeleme.pdf).

<sup>203</sup> Montajda kullanılan parçalarla aynı üretim standartlarına sahip parçalar, taşıt sağlayıcısının yetkili ağı aracılığı olmaksızın, bağımsız yedek parça üreticileri tarafından doğrudan pazara sunulabilecektir. Bu parçalar da orijinal yedek parça olarak kabul edilmektedir. Bu parçalara ilişkin olarak, söz konusu yedek parçanın ilgili yedek parça üreticisi tarafından motorlu taşıt üreticisine sağlandığını gösteren sözleşme ile birlikte yedek parça üreticisinin pazara doğrudan sunulan parçaların o sözleşmedeki teknik özelliklere ve üretim standartlarına uygun olarak üretildiğini ifade

Kılavuz'daki bu açıklamalar nedeniyle bağımsız yedek parça üreticisi tarafından motorlu taşıt sağlayıcısının standart ve spesifikasyonlarına uygun şekil ve nitelikte üretilen; ancak sağlayıcıya değil doğrudan piyasaya tedarik edilen yedek parçaların orijinal mi yoksa eş değer kalitede yedek parça olarak mı kabul edileceği sorusu akla gelmektedir.

Bağımsız üretici tarafından üretilen ve ancak sağlayıcıya tedarik edilmeyen yedek parçalar yönünden, Kılavuz'da bahsi geçen; “*yedek parçanın ilgili yedek parça üreticisi tarafından motorlu taşıt üreticisine sağlandığını gösteren sözleşmenin*” mevcut olmayacağı gerekçesiyle; sağlayıcıya tedarik edilmeyen yedek parçalar sağlayıcının tüm standart ve spesifikasyonlarına uygun üretilse dahi orijinal vasfını haiz olup olmayacağı hususu doktrinde halen tartışılmaktadır.

Tebliğ uyarınca sağlayıcıya tedarik edilmeyen yedek parçalar her ne şartta olursa olsun orijinal vasfını haiz olmayacağı ancak ve ancak eş değer statüsünde olabileceği düşünülebilir. Öte yandan, bağımsız yedek parça üreticisinin söz konusu yedek parçaların dış piyasaya sürülmesi haricinde sağlayıcıya da tedarik ettiğine dair sağlayıcı ile üretici arasında, parçanın spesifikasyonlarına ilişkin bilgilerin de yer aldığı bir sözleşmenin varlığı halinde parçanın orijinal vasfını sahip olduğu görüşü de savunulabilir.

Kanaatimizce sağlayıcıya tedarik edilmeyen yedek parçalar her ne şartta olursa olsun orijinal vasfını haiz olmayacağı yorumunun benimsenmesi halinde sağlayıcıya, orijinal yedek parça vasfı yönünden bir mutlak hakimiyet tanımlanmış olacaktır. Bu durumda bağımsız yedek parça üreticisinin orijinal yedek parça pazarında rekabeti söz konusu olmayacaktır. Bu da, yedek parça pazarında rekabeti kısıtlayacak bir durumdur. Tebliğ'in ilişkin hükümlerinin revize edilmesindeki en temel amaç da; yedek parça ve servis rekabetin artırılması, orijinal yedek parça üreticilerinin olası tekel konumunun kırılması ve bağımsız teşebbüslerin pazardaki hareket kabiliyetinin desteklenmesidir<sup>204</sup>. Bağımsız üretici tarafından üretilmekte

---

eden beyanı parçaların orijinal olarak kabul edilmesi için karine teşkil edecektir, bkz. Tebliğ Kılavuz, s. 8.

<sup>204</sup> Sektör Rapor, s. 18-19.

olan parçaların ancak ve ancak eş değer vasfını haiz olabileceklerinin kabulü, Kanun'un amacına da aykırıdır<sup>205</sup>.

Bu sebeplere, kanaatimizce ikinci yorum isabetlidir. Bağımsız üreticinin sağlayıcı ile tedarik sözleşmesinin olması parçalara dair niteliksel spesifikasyon bilgilerinin belirlenmesi açısından önemlidir ve bu spesifikasyonlara uygun üretilen parçalar sağlayıcıya tedarik edilmese dahi orijinal vasfını haiz olacaktır.

Eklenmelidir ki; 2005/4 sayılı Mülga Tebliğ'in uygulandığı dönem boyunca süregelen belirsizlik, mevzuata uygunluk ve denetim standartları sebebi ile eş değer yedek parça vasfı almış parçaların kendi arasında da kalite yönünden çok büyük fark ve ayrılıklar yaşandığı gözlenmiştir. Bu yeni düzenleme sayesinde, motorlu taşıtlarda kullanılan parçaların eş değer yedek parça olup olmadığı tartışmalarının ve eş değer yedek parçaların kendi aralarında büyük kalite farkları oluşmaması sağlanacaktır kanaatindeyiz.

Sinai Mülkiyet Kanunu'nun ("SMK") 59. Maddesi uyarınca, birleşik ürünün görünümüne bağımlı olan parçaların, birleşik ürüne orijinal görünümünü yeniden kazandırmak üzere onarım amacıyla ve bu parçaların kaynağı konusunda yanıltıcı olmamak şartıyla tasarımın piyasaya ilk sürüldüğü tarihten üç yıl sonra kullanılması tasarım hakkının ihlali sayılmayacaktır<sup>206</sup>. Hükümden de anlaşıldığı üzere tasarım hakkı ilk üç yıl içinde korunmaktadır. Bu durumda dışarıdan görünür parça tasarımlarının pazara sunulduğu ilk üç yıl boyunca bağımsız parça üreticileri tarafından, sağlayıcının standart ve spesifikasyonlarına uygun olarak üretilmesi esasen SMK uyarınca sağlayıcı tarafından engellenebilecektir. Bu yasağa rağmen üretim yapılması ise, SMK'nın ilgili hükmüne aykırılık teşkil edecektir. Hususun

---

<sup>205</sup>Bu hüküm salt motorlu taşıtlar sektörü yönünden değil ardıl piyasalar yönünden de yorumlanmalıdır. 2015 tarihli karayolları zorunlu mali sigortaya ilişkin tebliği ile hasar görmüş olan motorlu taşıtların onarımı sırasında ilk olarak orijinal yedek parça kullanılması ve ancak orijinal yedek parça tedarikinin mümkün olmaması halinde eşdeğer yedek parça kullanımının mümkün olabileceği ve hatta sigorta firmalarının bu sırayı takip etmeyen onarım hizmetleri masraflarından sorumlu tutulmayacakları hükme bağlanmıştır. Dolayısıyla, ilişkin tebliğ, orijinal yedek parça tanım açıklaması ile salt sağlayıcı firmaya tedarik edilen parçaların orijinal yedek parça statüsüne haiz olacakları kabul edilirse, rekabet açıkça piyasaya doğrudan satış yapan yedek parça üreticilerinin aleyhine ilerleyecektir, bkz. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı, Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartlar Tebliği, 2015, <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2015/05/20150514-5.htm>.

<sup>206</sup> 6769 sayılı Sinai Mülkiyet Kanunu, m. 59(4).

2017/3 sayılı Tebliğ çerçevesinde dikkate alınmamış veya dikkatten kaçmış olması bir kanuni karışıklık yaratmaktadır.

### 2.1.2.1.3. Bağımsız Yedek Parça Dağıtıcısı ve Özel Servis

Bağımsız yedek parça üretici ve dağıtıcılarının asıl müşterileri özel servislerdir. Yetkili bakım onarım hizmeti sunan servisler ile yetkili dağıtıcılar yönünden tek bir kaynaktan alım yapmak maliyeti düşürür ve alımı daha avantajlı hale getirir. Her iki gerekçeyle yetkili dağıtıcı ve servisler yedek parça teminini çoğu zaman doğrudan sağlayıcıdan, orijinal yedek parça olarak yapmayı tercih ederler<sup>207</sup>. Bu sebeple özel servisler bağımsız yedek parça dağıtıcılarının asıl müşterileridir.

2005/4 sayılı Mülga Tebliğ’de “*bağımsız teşebbüs*”<sup>208</sup> kavramı yer almıştır. Kavram; doğrudan veyahut dolaylı olarak motorlu taşıtların bakım ve onarım faaliyetleri ile ilgilenen özel servisler,<sup>209</sup> yedek parça üreticileri, bakım onarım ekipmanları üretici ve dağıtıcısı firmaları, teknik bilgi yayımcıları, otomobil kulüpleri, yol yardımı ile iştigal eden teşebbüsleri ve test hizmeti veren tüm teşebbüsleri kapsamaktadır<sup>210</sup>. Dolayısıyla, bağımsız yedek parça dağıtıcıları da bu kavram dahilinde değerlendirilmiş ve Mülga Tebliğ dahilinde ayrıca bağımsız yedek parça dağıtıcısı kavramı yer almamıştır.

2017/3 sayılı Tebliğ’de ise; “*bağımsız yedek parça dağıtıcısı*” ve “*özel servis*” kavramları ayrı ayrı yer almıştır<sup>211</sup>. Bağımsız yedek parça dağıtıcısı: “*taşıtlar*

<sup>207</sup> 2002-2011 yılları arasında yetkili servislerin eş değer yedek parça temini %0 ila %5 arasında seyretmektedir, bkz. Sektör Rapor, s. 112-113; Ay, s. 227.

<sup>208</sup> Tebliğ düzenlemesi sektörel bazda kavramın muhtevası haricinde bağımsız teşebbüs kavramı hukuki bağımsızlığın yanı sıra ekonomik yönden de bağımsız kararlar alabilme ve ekonomik bir varlık olma özelliğini de ön plana çıkarmaktadır, bkz.

Aslan/Toksoy/Ardıyok/Katırcıoğlu/İlıcak/Bilgel, s.27; Aynı gruba dahil teşebbüsler bağımsız teşebbüs olarak değerlendirilemezler ve bir bütün olarak değerlendirilmeleri gereklidir, bkz. Rekabet Kurulunun 19.10.2004 tarihli, 04-66/952-230 sayılı kararı.

<sup>209</sup> Mülga Tebliğ muhtevasında ayrıca bir özel servis tanımlaması yapılmadığı dikkate alındığında anlaşılmaktadır ki; Mülga Tebliğ’e göre “*özel servisler*” ve “*bağımsız tamirciler*” kavramları da “*bağımsız teşebbüsler*” kavramının alt kavramları olarak kabul edilmiş ve aynı düzenlemelere tabi tutulacakları öngörülmüştür, bkz. Evaluation 1475/95, s. 39.

<sup>210</sup> İstanbul Ticaret Odası, Motorlu Taşıtlar Dağıtım ve Servis Anlaşmalarına İlişkin Grup Muafiyeti, İstanbul 2006, 2006(22), s. 71.

<sup>211</sup> Tebliğ, m. 3.

*sağlayıcısı tarafından kurulan bir dağıtım ağı içerisinde yer almaksızın motorlu taşıtlar için yedek parça dağıtımını yapan teşebbüs” olarak tanımlanmıştır. Özel servis ise: “taşıt sağlayıcısı tarafından kurulan bir dağıtım sistemi içerisinde yer almaksızın motorlu taşıtlar için bakım ve onarım hizmeti sağlayan teşebbüs” olarak ifadesini bulmuştur.*

Tebliğ’de bu iki kavram ayrı tanımlanarak terim karmaşası önlenmek istenmiştir. Tebliğ hükümleri her iki kurum için farklı işlemektedir. Bir yedek parça dağıtıcısı birden çok sağlayıcıdan ürün alıp satabilmekte ve her bir dağıtıcı ağında farklı bir pozisyon sergileyebilmektedir. Bir diğer deyişle; bir servis, bazı markalar için yetkili servis, bazıları için özel servis olarak çalışabileceği gibi, bir özel servisin aynı zamanda bir veya birden fazla marka için dağıtıcı olması da mümkündür<sup>212</sup>. Kılavuz’da bu husus örneklendirilmiştir<sup>213</sup>. Mesela, bir bağımsız dağıtıcının, bir motorlu taşıt sağlayıcısı kurduğu dağıtım sistemi içerisinde yer almakla birlikte, başka bir motorlu taşıt sağlayıcısı tarafından sağlanan motorlu taşıtların yedek parçalarının dağıtımını yapan yetkili dağıtıcı bu dağıtım faaliyetleri bakımından bağımsız dağıtıcı olarak kabul edilebilecektir. Bir markanın dağıtıcısının bir başka markanın özel servisi olması engellenememektedir<sup>214</sup>.

Kavramların Tebliğ’de ayrı ayrı yer bulması ile yine, motorlu taşıtlar sektöründe faaliyet gösteren yetkili servis niteliğini haiz teşebbüsler ile bağımsız teşebbüsler arasındaki rekabetin arttırılmasının hedeflenmiştir. Böylelikle bir teşebbüsün bağımsız kabul edildiği sağlayıcı yönünden ile yetkili kabul edileceği sağlayıcı yönünden sahip olacağı haklar ve yükümlülükler farklı olacak ve bu sayede tek teşebbüs bünyesinde dahi rakipler arasında daha etkin rekabet edilmesinin sağlanmasının amaçlandığı düşünülmektedir. Bu düzenleme kanaatimizce isabetlidir. Bu vesileyle bir bağımsız teşebbüsün birden fazla marka için hizmet vermesi ve böylelikle markalar arası rekabet ile çok markalılığın sağlanmasında da kolaylık sağlanacaktır.

<sup>212</sup> Mülga Tebliğ Kılavuz, s. 96; Erakman, s. 37.

<sup>213</sup> Tebliğ Kılavuz, s. 6.

<sup>214</sup> “Ancak özel servisler yetkili servisler ile aynı konumda varsayılamazlar. Garanti kapsamında yaptığı bakım ve onarımların karşılığını sağlayıcıdan alamazken, sattığı yeni araçların bakım ve onarımlarının sağlayıcının sistemindeki yetkili servislere yönlendirmesi gerekebilecektir.”, bkz. Mülga Tebliğ Kılavuz, s. 26; Erakman, s. 37-38.

### 2.1.3.Bakım Onarım Hizmetleri Dağıtım Pazarı Yönünden

Motorlu taşıtların satışı ile birlikte alıcıların katlanması gereken başka maliyet kalemleri ortaya çıkmaktadır. Bu maliyetler taşıtın bakım onarım hizmetlerine ilişkindir. Bakım onarım ihtiyaçları taşıtın marka ve modeline uygun giderilmek zorunda olup taşıt sahibinin tercihlerini doğal olarak kısıtlamaktadır. Bu hizmetlerin söz konusu taşıta özgü ve teknik uzmanlık gerektirmesi sebebi ile de taşıt sahibi tüketici ile hizmet veren arasında bir bilgi asimetrisi olduğunu söyleyebiliriz<sup>215</sup>. Bu bilgi asimetrisi tüketicinin verilen hizmeti değerleyememe sonucunu doğurmaktadır. Alınması gerekli hizmetin niteliğini bilmeyen tüketici genellikle, yetkili dağıtıcı ve servisin daha iyi hizmet vereceği varsayımı ile hareket etmektedir.

Sağlayıcıların garanti uygulamaları da taşıt sahibinin tercihlerinin sınırlanmasına sebep olmaktadır. Garanti süresi dahilinde başvurulabilen bakım onarım hizmetleri yönünden de sağlayıcılar tüketici tercihini kısıtlayabilmektedir.

Bu bilgi asimetrisi ve uygulamalar çerçevesinde taşıt sahibi bakım onarım hizmetleri alırken çoğunlukla yetkili servisleri ve orijinal yedek parçaları tercih etmektedir. Bu sebeplerle bakım onarım hizmetleri dağıtım pazarında faaliyet göstermekte olan bağımsız servisler ve bağımsız yedek parça sağlayıcıları yönünden rekabet olumsuz etkilenmektedir<sup>216</sup>.

2005/4 sayılı Tebliğ gibi 2017/3 sayılı Tebliğ de bu pazara özgü düzenlemeler barındırmaktadır. Sektör Araştırma Raporu ile sağlayıcıların pazardaki gücü sebebiyle özel servis ve bağımsız hizmet sağlayıcıların pazarda hedeflenen rekabet gücünün gerisinde kaldıkları tespit edilmiştir<sup>217</sup>.

---

<sup>215</sup> Sektör Rapor, s. 68.

<sup>216</sup> Garanti süresi kapsamında taşıt sahiplerinin yetkili servislere başvuru oranı %80'dir. Ücrete tabi rutin bakım onarım hizmetleri için dahi taşıt sahiplerinin sadece %7,35'i özel servis sağlayıcılarını tercih etmektedirler, bkz. Ay, s. 221.

<sup>217</sup> Sektör Rapor, s. 128-133, bu noktada özel servis ve bağımsız servis sağlayıcılarının 12 yıllık taşıt park ömrünün 2 yılında yetkili servis tercih etme durumunda olduklarını ve süreler göz önüne alındığında pazardaki rekabet yönünden bağımsız teşebbüsler aleyhindeki yoruma katılmayan görüşler mevcuttur, bkz. Ay, s. 224.

Bakım onarım hizmetleri pazarında üç tip teşebbüs hizmet vermektedir. Bunlar; sağlayıcılar ile akdettikleri anlaşmalar uyarınca yetkilendirilen ve sağlayıcının kurmuş olduğu dağıtım ağı dahilinde hizmet veren yetkili servisler, yetkilendirilmiş dağıtım ağı dahilinde faaliyet göstermeyen bağımsız servisler<sup>218</sup> ve zincir servislerdir<sup>219</sup>.

Periyodik bakım hizmeti ile tamir gerektiren hasar ve arıza hallerinde alınan onarım hizmeti, hem yetkili hem özel/bağımsız servislerden alınabilir. Ancak garanti süresi dahilinde parça değişimi gerektiren onarım hizmeti sağlayıcının garanti uygulamaları gereğince, sadece yetkili servislerde yapılabilmektedir<sup>220</sup>. Garanti kapsamında yapılan ve hasar/arıza halleri haricindeki bakım onarım hizmetleri ücrete tabi olmayıp hizmetin hangi teşebbüsten alınacağı ve hizmet esnasında kullanılacak olan parçanın orijinal/eş değer nitelikte olacağı kararı hususlarında taşıt sahibi serbesttir<sup>221</sup>. Ancak pratikteki bilgi asimetrisi sebebiyle taşıt sahiplerinin algısı, taşıta yapılacak tüm müdahalelerin yetkili serviste yapılması gerektiği yönünde olmaktadır.

Tebliğ ile bu pazar yönünden getirilen yenilik, satış ve servis hizmetlerinin zorunlu birlikteliğine (3S kuralı olarak bilinen) ilişkindir. Tebliğ ile Mülga Tebliğ'den farklı olarak, motorlu taşıt dağıtımını ile yedek parça dağıtımının ve bakım ve onarım hizmetlerinin bir arada sunulmasının sağlayıcı tarafından zorunlu tutulması dikey anlaşmayı grup muafiyeti kapsamı dışına çıkaran sınırlamalar arasında sayılmaktadır. Bu düzenleme neticesinde, taşıt sağlayıcıları tarafından yetkili dağıtıcılara satış ile birlikte satış sonrası hizmetleri verme yükümlülüğü getirilmesi veya yetkili servislere satış sonrası hizmetler ile birlikte yeni motorlu taşıt dağıtımını yükümlülüğü getirilmesi grup muafiyetinden yararlanamayacaktır. Ancak Kılavuz uyarınca, bakım ve onarım hizmetlerinin sunumu ile yedek

---

<sup>218</sup> Bağımsız servisler de yetkili dağıtıcı gibi, belirli bir marka veyahut model taşıt konusunda uzmanlaşıp hizmet verebilirler.

<sup>219</sup> Zincir servis; Tebliğ kapsamında Bakım ve onarım zincirleri bünyesinde bakım ve onarım hizmeti veren teşebbüs olarak tanımlanmıştır. Örneğin; Fiat, Volkswagen, Mercedes zincir servisleri.

<sup>220</sup> Garanti süresi bittikten sonra ise taşıt sahiplerinin %80'i bağımsız bakım onarım hizmetleri veren teşebbüsleri tercih etmektedir, bkz. Ay, s. 222; Sektör Rapor, s. 86-88.

<sup>221</sup> Sektör Rapor, s. 69.

parçaların dağıtımını birlikteliğini zorunlu kılan dikey anlaşmalar grup muafiyetinden yararlanabilecektir.

## **2.2.MUAFİYETİN GENEL KOŞULLARI**

2017/3 sayılı Tebliğ, Mülga Tebliğ’de de olduğu gibi, öncelikle motorlu taşıtlar sektöründe<sup>222</sup> grup muafiyetten yararlanabilecek olan dikey anlaşmaların taşımaları gereken genel şartları düzenlemiştir. Bu genel şartlar; niceliksel ve münhasır dağıtım sistemlerini tercih etmiş olan anlaşma taraflarının ilgili pazarda belirli bir pazar payı eşiğini aşmamaları, sözleşmenin süresi ve belirlenen feshi ihbar sürelerine uyulmasını konu almaktadır.

Bu noktada öncelikle grup muafiyetten yararlanmak isteyen anlaşma taraflarının faaliyet gösterdikleri piyasa belirlenmelidir. İkinci adımda ise; grup muafiyeti talebinden bulunulacak olan ilişkin dikey anlaşmaya taraf teşebbüslerinin pazar payları hesaplanmalıdır.

### **2.2.1.Pazar Payı Eşikleri**

Dikey anlaşmaya taraf teşebbüslerin pazar payları, 5. maddede yer alan pazar payı eşiklerini<sup>223</sup> aşmamalıdır. Eğer aşıyorsa, teşebbüsler arası dikey anlaşma grup muafiyetinden yararlanamayacaktır<sup>224</sup>. Pazar payı eşiği sisteminin hem ekonomik hem idari faydaları vardır. Pazar payı eşiği sistemi ile belirlenen pazar payı eşiğinden yüksek pazar payına sahip, pazar gücü yüksek teşebbüsleri kapsam

---

<sup>222</sup> Diğer tüm dikey anlaşmalar 2002/2 Tebliğ uyarınca grup muafiyeti talebinde bulunabilirler.

<sup>223</sup> Hilmi Bolatoğlu, Grup Muafiyeti Tebliğinde Eşik Sistemine Geçişin İktisadi ve Hukuki Gerekçeleri, Rekabet Hukuku ve Dikey Anlaşmalar Sempozyumu, 2009, s. 34.

<sup>224</sup> Pazar payı eşikleri şartı Mülga Tebliğ ile Türk Hukukuna kazandırılmış olup hakkında akademik birçok metin ve yayım yapılmış, çalıştay ve seminerler gerçekleştirilmiş ve doktrinde tartışılmıştır. Pazar payı eşiği sisteminin gelmesi ile salt marka içi rekabetin değil markalar arası rekabetin de etkileneceği ve bu sebeple grup muafiyeti talebinde bulunan ve pazar payı eşikleri üzerinde olan teşebbüslerin ayrı bir denetim ile muafiyetten yararlanıp yararlanmaları gerekliliği inceleneceği ve bu incelemenin de dikey anlaşmanın içerik denetimi şeklinde olacağı göz önüne alındığında rekabet kurumunun vereceği kararları şekillendireceği ve rekabetin korunması amacına daha uygun sonuçlar ortaya çıkaracağı görüşü savunulmuştur, bkz. Sanlı, Kerem Cem, Rekabet Kurulunun Kararları Işığında Eşik Sisteminde Dikey Anlaşmalara Olası Yaklaşım, Rekabet Hukuku ve Dikey Anlaşmalar Sempozyumu, 2009, s. 189.

dışında bırakılırken, kapsam dahilindeki oyuncuların ilişkin dikey anlaşmalarını bildirimsiz, külliyen ve tek seferde grup muafiyeti kapsamına almaktadır. Böylelikle Kurul'a yapılacak bireysel bildirimlerin yaratacağı işlem maliyetleri elimine edilmektedir.

2017/3 sayılı Tebliğ'in 2005/4 sayılı Mülga Tebliğ'den ayrıldığı bir nokta, pazar payı eşiği oranlarına ilişkin düzenlemelidir. 2017/3 sayılı Tebliğ'de niteliksel seçici dağıtım sistemini konu alan dağıtım anlaşmalarının grup muafiyetinden faydalanabilmesi için sağlayıcının pazar payı oranının %30 eşiğini geçmemesi şartı aranmış iken; 2005/4 sayılı Mülga Tebliğ'de söz konusu pazar payı eşiği %40 olarak öngörülmüş idi. 2017/3 sayılı Tebliğ'e göre; grup muafiyetinden yararlanmak için söz konusu dikey anlaşmayı akdeden tarafların dağıtım sistemi olarak münhasır veya niceliksel dağıtım sistemini tercih etmiş olmaları halinde toplam pazar paylarının %30 eşiğinin<sup>225</sup> altında kalması gerekmektedir<sup>226</sup>. Niteliksel dağıtım sistemini tercih etmiş olan sağlayıcılar yönünden herhangi bir eşik yoktur. Pazar payının nasıl hesaplanacağı ise 2017/3 sayılı Tebliğ'in 9. maddesinde ayrıntılı düzenlenmiştir.<sup>227</sup>

---

<sup>225</sup> Pazar payı eşikleri yönünden, Mülga Tebliğ'de değişikliğe gidileceğine yönelik çalıştay ve görüş derleme, araştırma safhalarında önerilmiş olan değişiklik teklifi; motorlu taşıtlar sektörü özelinde de 2002/2 sayılı genel tebliğde olduğu gibi, tüm dağıtım sistemlerinde geçerli olacak tek bir pazar payı eşiği düzenlemesinin uygulamada piyasadaki uyum zorluklarını ortadan kaldıracığı yönünde olmuştur. Tebliğ ile bir değişikliğe gidilmiş ve 2005/4 sayılı Mülga Tebliğ döneminde benimsenmiş olan farklı eşik sistemi, yüzde 30 pazar payı eşiği koşulunun hem satış hem satış sonrası hizmetler bakımından aranması ile Mülga Tebliğ düzenlemelerinden farklılaştırılmıştır, bkz. Sanlı, Görüş, s. 2.

<sup>226</sup> Tek alıcıya sağlama yükümlülüğü öngörülen dikey anlaşmaların grup muafiyetinden yararlanıp yararlanmadığının tespitinde alıcının pazar payının %30'u aşp aşmadığı belirleyici olmaktadır, Tebliğ Kılavuz, s. 11

<sup>227</sup> Ayrıntılı inceleme tezin 2.5 numaralı bölümünde yer almaktadır.

## 2.2.2. Borçlar Kanununa İlişkin Özel Düzenlemeler

### 2.2.2.1. Asgari Sözleşme Süresi ve Fesih İhbar Süreleri

Muafiyetin genel koşullarının bir diğer şartı; grup muafiyetinden yararlanması istenen dikey anlaşmaların süresine ilişkindir<sup>228</sup>. Bu düzenlemeye göre; anlaşmanın en az beş yıl süreli olması ve anlaşmada yer alacak olan yenilememe isteğinin anlaşmanın sona ermesinden asgari altı ay önce bildirmesini her iki tarafın da kabul etmiş olması şartı aranmaktadır. Ancak anlaşmanın belirsiz bir süre için yapılması halinde ise, feshi ihbar süresinin her iki taraf için de en az iki yıl olması gerekmektedir (m. 5). Sözleşmenin süresi veya fesih ihbar sürelerine ilişkin düzenlemelere taraflar arasındaki sözleşmede yer vermemek veyahut eksik yer vermek sözleşmenin grup muafiyetinden faydalanamaması sonucunu doğuracaktır<sup>229</sup>.

Sözleşmenin süresi ve fesih ihbar sürelerine ilişkin düzenlemelerin amacı; dağıtıcıların bu Tebliğ uyarınca sınırlanamayacak davranışlarda bulunması nedeniyle anlaşmayı derhal sona erdirmesini engellemek ve marka içi rekabeti korumaktır<sup>230</sup>.

2017/3 sayılı Tebliğ'e göre belirli süreli sözleşmelerin asgari süresi 5 yıldır<sup>231</sup> (m. 5(3)/a). Sözleşmenin yenilenmeyecek olması durumunda ise; gerekçe gösterme zorunluluğu bulunmamaktadır<sup>232</sup>. Ancak karşı tarafın sözleşmenin yenilenmeyeceğinden haberdar edilmesi için 6 aylık bir fesih ihbar süresi öngörülmüştür. Sözleşmenin süresinin dolmasına en az 6 ay kala feshedileceği

---

<sup>228</sup> Tebliğ, m. 5/4, Tebliğin taslak hali esnasında, tebliğde söz konusu 5 sürelerin kaldırılacağı husus tartışılmış olsa da Rekabet Kurumu süreleri gerekli görmüş ve yeni tebliğde de yer vermiştir.

<sup>229</sup> Sözleşmede ilişkin düzenlemelere yer vermek ancak hükümlere fiilen uymamak da, sözleşmede hiç yer vermemiş veya eksik yer vermiş olmak ile aynı sonucu doğuracaktır, bkz. Ay, s. 283; Aslan, Rekabet Hukuku, s. 254.

<sup>230</sup> Tebliğ Kılavuz, s. 11

<sup>231</sup> Husus Mülga Tebliğ m. 4(1)'de de aynı şekilde düzenlenmiş idi.

<sup>232</sup> Yılmaz Aslan, Otomotiv Tebliğinde Revizyon: Sektörün Kuralları Değişiyor, Aslan Hukuk Bürosu Rekabet ve Regülasyon Gündemi, İstanbul, 2014, s. 157; Yargıtay 19. Hukuk Dairesi'nin 28.11.2006 tarihli, 2006/3877 E. ve 2006/1286 K. sayılı kararı; Rekabet Kurulunun 06.04.2012 tarihli, 12-17/459-134 sayılı Toyota-Nasuhbeyoğlu kararı.

bildirilmeyen sözleşmelerin kendiliğinden, belirsiz süreli sözleşme olarak, yenileneceği kabul edilmektedir.

Belirsiz süreli sözleşmeler ise, belirli süreli sözleşmelere nispeten korumasız bir sözleşme modelidir. Belirli süreli sözleşmelerin en az ne kadar süreceği belirli iken belirsiz sürelielerde tarafların ve özellikle sağlayıcıların sözleşmeyi her an feshetmeleri söz konusu olabilir. Dağıtıcıları sağlayıcının sözleşmeyi aniden feshetmesi ihtimalinden korumak amacı<sup>233</sup> ile Tebliğ<sup>234</sup> de Mülga Tebliğ'deki<sup>235</sup> düzenlemeye paralel olacak şekilde, fesih ihbar süresini 2 yıl olarak belirlemiştir.

Sözleşme süresi ve fesih ihbar sürelerine ilişkin düzenlemeler ekonomik açıdan değerlendirilirse; bu düzenlemelerin dağıtıcıları, sağlayıcıların fırsatçı davranışlarından koruduğu söylenebilir<sup>236</sup>. Dağıtıcılar sağlayıcının yetkili dağıtıcı olmak amacıyla belirli birtakım yatırım ve harcamalar yaparlar. Yetkili dağıtıcı vasfını kazandıktan sonra ise işte bu maliyetler dağıtıcıyı ister istemez sağlayıcıya bağımlı hale getirmektedir<sup>237</sup>.

Sanlı'ya göre; sağlayıcının bayilik ilişkisini riske atabilecek fırsatçı davranış ihtimali, sözleşmenin kurulmasından sonra dağıtıcının sağlayıcıya tam bağımlı hale gelmesine neden olmaktadır<sup>238</sup>. Bu sebeple fesih ihbar süresinin öngörülmesi ve iki yıl gibi uzun bir süre olarak belirlenmesi ile gerekçeli olması şartları ilişkinin daha güvenli hale gelmesine hizmet etmektedir. Böylece dağıtıcılar daha bağımsız davranabilecek ve dağıtıcı olmak teşvik edilecektir. Dağıtıcı sayısının artması ile de marka içi rekabetin artması hedeflenmektedir.

---

<sup>233</sup> Sağlayıcının dağıtım ağında yer almak amacıyla yüklü yatırımlar yapmış olan dağıtıcıların yatırımları koruma alınmak istenmiştir. Doktrinde bu koruma amacının yersiz olduğuna dair görüşler vardır. Örneğin; Ay, bu endişenin yersiz olduğu ve sözleşmeye müdahale niteliği taşıdığını belirtmekte, belirsiz süreli sözleşmelerin haklı nedenle fesih haricinde aniden feshedilmesinin nitelik itibarıyla rastlanmayan bir olgu olduğunu ifade etmektedir, bkz. Ay, s 286; Ek olarak doktrinde belirsiz süreli dağıtım sözleşmelerine Türk Borçlar Kanunu kapsamında düzenlenmiş olan belirsiz süreli adi ortaklık hükümlerinin kıyasen uygulama yeri bulması gerektiğine dair görüşler vardır, bkz. Gökyayla, s. 193-194.

<sup>234</sup> Tebliğ, m. 5(4)/b.

<sup>235</sup> Mülga Tebliğ, m. 4(c)/2.

<sup>236</sup> Sanlı, Görüş, s. 4-7.

<sup>237</sup> Sanlı, Görüş, s. 4-5.

<sup>238</sup> Mesela sağlayıcının serbestçe fesih yetkisine sahip olması bayi için çok ciddi bir risktir, bkz. Sanlı, Görüş, s. 4.

İlişkin düzenlemeler birçok açıdan eleştirilebilir. İlk olarak, hükümler doğrudan Rekabet Hukuku ile ilgili değildir, aksine sözleşmesel düzenlemeler olması gerekçesi ile Borçlar Hukuku alanına girmektedir. Dolayısıyla kuralların ihlali halinde Kurul yetkili olmayacaktır. Üstelik sözleşme sayısının çokluğu nedeniyle kurallara uyumun denetimi oldukça zordur. Her ne kadar düzenlemelere ilişkin söz konusu eleştiriler getirilebilecek olsa da, yukarıda anlatıldığı üzere taşıt dağıtım pazarındaki rekabete katkısı yadsınamaz, görüşüne katılmaktayız<sup>239</sup>.

İkinci ve en önemli eleştiri hükmün ilgili tarafı ile ilgilidir. Düzenleme ile sağlayıcı ile dağıtıcı arasında akdedilecek tüm sözleşmeler yönünden bir asgari sözleşme süresi ile fesih ihbar süresi öngörülmüştür. Hükmün amacı, yetkili dağıtıcı olmak için dağıtıcının yaptığı masraf ve yatırımların, sözleşmenin beklenmedik bir anda ani olarak feshedilmesi neticesinde yararsız hale gelmesini engellemektir. Aynı zamanda bu şekilde, yatırımcıların da güven duyması sağlanmak istenmiş ve daha çok yatırımcı pazara çekilmek istenmiştir. Ancak bağımsız dağıtıcılar için bu durum söz konusu değildir. Zira bağımsız dağıtıcılar yetkili vasfını haiz olmadıkları için bu sebeple yapılacak masraf ve yatırımlarla da muhatap olmamaktadırlar. İlişkin madde düzenlemesi salt yetkili dağıtıcılar için anlam ifade etmektedir. Bu sebeplerle, düzenlemenin tüm dağıtıcılık sözleşmeleri için getirilmiş olması anlamsız olmuştur. Düzenlemenin salt yetkili dağıtıcılık sözleşmeleri için öngörülmesi daha isabetli olacaktı.

Öte yandan, Tebliğ ile 2 yıl olarak belirlenmiş fesih ihbar süresi bazı istisnai haller ile 1 yıla indirilebilmektedir. Söz konusu istisnai haller; Mülga Tebliğ'de de aynen yer bulmakta idi. Bu istisnai hallerden<sup>240</sup> ilki; sağlayıcının anlaşmaya son vermesi durumunda dağıtıcıya kanundan doğan veya anlaşmadan doğan uygun bir tazminat ödemek durumunda olması durumudur. İkincisi ise; dağıtım sisteminin

---

<sup>239</sup> Sağlayıcı, Tebliğ'in olmadığı bir durumda, genel işlem şartı şeklindeki sözleşmede bu kayıtlara yer vermeyecek ve kendisi açısından çok daha serbest bir fesih sistemi öngörecektir. Bu hususta bayinin menfaatini dikkate alması beklenmez, bkz. Sanlı, Görüş, s. 5.

<sup>240</sup> Tebliğ, m. 5(4)/b.

önemli bir kısmının ya da tamamının sağlayıcı tarafından yeniden düzenlenmesinin zorunlu olduğu haldir<sup>241</sup>. Bu haller sınırlı sayı yöntemi ile sayılmamıştır<sup>242</sup>.

Rekabet Kurulu tarafından verilen kararlarda özellikle hangi hallerin “yeniden düzenleme” hali teşkil edeceğine dair bir değerlendirme yapılmamıştır. Üstelik Kurul’un 2008 tarihli Otoyol Kararı<sup>243</sup> dahilinde düzenlemenin geniş yorumlanması gerektiği yönünde kanaat dile getirilmiştir: “...reorganizasyonu varlığına ilişkin tespit mahkemelerce halli gereken bir hukuki uyumsuzluk olduğu...”

Böylelikle belirsiz süreli sözleşmeler yönünden öngörülen fesih ihbar süresi iki yıl olarak belirlenmiştir. Ancak istisnai iki halde ise; kural olarak iki yıl olarak öngörülen fesih ihbar süresi bir yıla indirilecektir.

#### **2.2.2.2.Feshin Gerekçeleştirme Yükümlülüğü ve Haklı Nedenle Fesih**

2005/4 sayılı Mülga Tebliğ’de<sup>244</sup> sağlayıcının dağıtıcıya yapacağı fesih ihbarnamesinde feshin gerekçelendirilmesi ve bu gerekçelerin objektif ve detaylı olması gerektiği düzenlenmiş idi. 2017/3 sayılı Tebliğ’de bu yönde bir hüküm yoktur. Sektör Araştırması Raporu’nda, feshin gerekçeli olması koşulunun ticari ilişkiye müdahale niteliği taşıdığı ve uygulamada beklenen etkiyi yaratmadığı tespit edilmiştir. Uygulamada feshin ardından dağıtıcılar feshin yeterince objektif ve detaylı olmadığı gerekçeleri ile feshe itiraz etmiş ve haksız fesih sebebiyle tazminat talebinde bulunmuşlardır.

Görülmektedir ki; Kurul’a iş yükü yaratılmış, maddi tazminat kazanma kaygısı taşıyan uygulamaların önü açılmış ve dağıtıcıyı korumayı amaçlayan düzenleme, dağıtıcılar tarafından amacını aşan şekilde kullanılmıştır. Düzenleme

---

<sup>241</sup> Doktrinde, sağlayıcının anlaşmaya son vermesi durumunda dağıtıcıya kanundan doğan veyahut anlaşmadan doğan uygun bir tazminat ödemek durumunda olduğu şeklinde düzenlenmiş olan istisnai halin hiç yaşanmamış olması gerekçesiyle ilişkin düzenlemenin gereksiz olduğuna dair bir görüş vardır, Ay, s. 287; Aslan, Revizyon, s. 158-159.

<sup>242</sup> Avrupa Birliği Hukuku’nda da durum aynı şekilde düzenlenmiştir, bkz. Guidelines 1400/2000, soru 68; Ay, s. 289.

<sup>243</sup> Rekabet Kurulunun 10.04.2008 tarihli, 08-28/323-107 sayılı kararı.

<sup>244</sup> Mülga Tebliğ, m. 4(3)/c-2.

doktrinde de eleştirilmiş, ihbar öneline uyulduğu takdirde gerekçelendirilme şartı aranmasının sözleşmeyi sonlandırma serbestisine müdahale oluşturduğu görüşü ortaya atılmıştır<sup>245</sup>. Rekabet Kurulu ve Yargıtay kararları ile de feshin yeterince gerekçelendirilmediği sebebine dayalı itiraz ve talepler, sağlayıcının salt yeniden yapılanmaya gittiğini beyan etmesinin feshin gerçekleştirilmesi için yeterli olduğu kanaatiyle, reddedilmiştir<sup>246</sup>.

Sözleşmenin haklı nedenle feshi ise, belirli süreli sözleşmenin süre bitiminde ve belirsiz süreli sözleşmenin ihbar öneli ile sona erdirilmesi kurumlarından tamamen farklıdır. Sözleşmenin haklı nedenle feshi halinde Tebliğ'in 5. maddesi uygulama yeri bulmayacaktır. Sözleşmenin haklı nedenle feshi kurumu Mülga Tebliğ'de yer almış,<sup>247</sup> asgari sözleşme süresi ve fesih ihbar sürelerine ilişkin düzenlemelerin tarafların haklı nedenle fesih hakkını kullanmasını engellemeyeceği düzenlenmiştir.

Ancak gerek Tebliğ'de gerekse Kılavuz'da bu hükme yer verilmemiştir. Bu değişiklik ile artık tarafların belirli süreli sözleşmelerde sözleşme vadesine kadar veya belirsiz süreli sözleşmelerde iki yıl ihbar öneli ile bağlı oldukları söylenemez. Taraflar elbette ki; haklı nedenin varlığı halinde, tüm sözleşme ilişkilerinde olduğu gibi, dağıtım anlaşmalarına da son verebilecektir. Tebliğ'de bu hükümlerin yer almamasının sebebi doktrinde; feshin haklı oluşunun incelenmesi bakımından Rekabet Kurulu'nun yetkili olmamasıdır. Uyuşmazlığın sözleşmesel olması sebebiyle bir Borçlar Hukuku meselesi olması gerektiğinden bahsetmiştik<sup>248</sup>.

Rekabet Kurulu kararlarında<sup>249</sup> da sözleşmenin haklı nedenle fesih iddialarında feshin haklılığının değerlendirilmesine girilmemiş, bu değerlendirmelerin mahkemelerin yetki alanına girdiği belirtilmiştir. Mesela husus, 2015 tarihli Rekabet Kurulu'nun Renault Mais kararında şu şekilde ifade edilmiştir:

---

<sup>245</sup> Aslan, Revizyon, s. 157; Ay, s. 292.

<sup>246</sup> Rekabet Kurulunun 02.09.2010 tarihli 10-57/1165-446 kararı; Rekabet Kurulunun 14.08.2008 tarihli, 08-50/738-294 kararı; Yargıtay 19. H.D., 01.10.2014 tarihli, 2014/10911 E. ve 2014/14428 K. sayılı kararı.

<sup>247</sup> Mülga Tebliğ, m. 5(3)/c.

<sup>248</sup> Ay, s. 296-297.

<sup>249</sup> Rekabet Kurulunun 27.10.2011 tarihli, 11-54/1384-494 sayılı Dacia kararı; Rekabet Kurulu'nun 10.04.2008 tarihli, 08-28/325-108 sayılı İsohtar kararı; Rekabet Kurulunun 08.01.2009 tarihli, 09-01/8-7 sayılı kararı.

“...feshin sadece bir rekabet ihlali içermesi halinde Rekabet Kurulu'nun inceleme alanına gireceği...”<sup>250</sup> Açıklamalardan anlaşılacağı üzere, haklı nedenle fesih kurumuna yer verilmemesinin sebebi; bu uyuşmazlıkların Rekabet Kurulu'nun görev alanı dışında görülmesidir.

### 2.2.2.3.Sözleşmeyi Devir Hakkı ve Tahkim Şartı

Sözleşmenin devir hakkı gereğince; sağlayıcı, dağıtıcının yetkili satış veya satış sonrası hizmetler sözleşmelerinden birini istediği zaman dağıtım ağı dahilindeki bir başka yetkili teşebbüse devrine izin vermek durumundadır. Devir hakkı, dağıtım sözleşmesinin muafiyetten yararlanabilmesi için bir genel koşul olarak Mülga Tebliğ'de yer almakta idi.

2017/3 sayılı Tebliğ'de ise, bu hükme yer verilmemiştir. Dolayısıyla bundan böyle, sağlayıcı, dağıtıcının sözleşme ilişkisini başka bir dağıtıcıya veya servise devretmesini engelleyebilir<sup>251</sup>. Doktrinde, Rekabet Kurulu yetkisine girmeyen ilişkin hususta çıkacak uyuşmazlıkların Mahkemeler tarafından yargı eliyle çözülmesinin isabetli olacağı görüşü savunulmuş ve bu değişiklik gelişme olumlu karşılanmıştır<sup>252</sup>.

Tebliğ ile muafiyet genel koşullarında yapılan bir diğer değişiklik ise, tahkim şartı düzenlemesine ilişkindir<sup>253</sup>. Bu düzenleme Mülga Tebliğ'in sözleşmeden doğan uyuşmazlıklara ilişkin hükmünde yer alırken, Tebliğ'de yer bulmamıştır. Mülga Tebliğ'de, uyuşmazlık halinde tarafların bunu bağımsız bir uzman veya hakeme götürme hakkının anlaşma ile tanınıyor olması, muafiyetin genel koşullarından biri olarak düzenlenmiş idi. Aynı hüküm dahilinde tarafların hakeme götürmesi öngörülen uyuşmazlık çeşitleri de örnekleme yolu ile sayılmış idi<sup>254</sup>. Ancak Tebliğ ile uyuşmazlık çözümü (tahkim şartı) şartı artık bir muafiyet koşulu olmaktan çıkarılmıştır.

<sup>250</sup> Rekabet Kurulunun 12.05.2015 tarihli, 15-11/154-69 sayılı Mais kararı;

<sup>251</sup> Tebliğ Kılavuz, s. 2.

<sup>252</sup> Aslan, Revizyon, s. 40.

<sup>253</sup> Mülga Tebliğ, m. 4/2; Aslan/Katırcıoğlu/Toksoy/İlıcak/Ardıyok/ Bilgel, s.160.

<sup>254</sup> Mülga tebliğ, m. 4(3).

Bu değişikliğin gerekçesi<sup>255</sup> tebliğin açıklanmasına dair Kılavuz'da, uyuşmazlık halinde tarafların bağımsız bir uzmana ya da hakeme başvurma hakkının tanınmasına ilişkin hükmün 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu'nun 413. maddesinde yer alan düzenleme ile çelişmesi olarak ifade edilmiştir. Tebliğ ile öngörülen yeni düzenlemede, anlaşmaların grup muafiyetinden yararlanabilmeleri için bu koşul öngörülmemiştir<sup>256</sup>.

Öyle ki, Hukuk Muhakemeleri Kanunu'nun 413. maddesinde<sup>257</sup> tahkim itirazı kurumu düzenlenmiştir. Bu düzenlemeye göre; tahkime konu olan uyuşmazlık hakkındaki tahkikat esnasında, tahkim şartının ilk itiraz olarak ileri sürülmesi durumunda yargı makamı tahkikatı sürdüremeyecek<sup>258</sup> ve usulden ret kararı verecektir. Bu demektir ki Tebliğ'e göre; anlaşmadan kaynaklanan bir uyuşmazlık halinde bir tarafın tahkim kurumuna, diğer bir tarafın yargı makamına<sup>259</sup> başvurusu halinde yargı makamı Tebliğ düzenlemesi uyarınca uyuşmazlığın tahkikatına geçemeyecektir. Bu husus 6100 sayılı Kanun'un 413. maddesine aykırılık teşkil etmektedir<sup>260</sup>.

2005/4 sayılı Mülga Tebliğ düzenlemesi kendi içerisinde çelişmektedir. İlgili maddeye göre: “*Muafiyet, ... tarafların mahkemeye başvuru hakkına halel getirmeksizin, bağımsız bir uzmana ya da hakeme götürme hakkını tanıması halinde*

---

<sup>255</sup> İlişkin mülga hükümde, hakeme gidilmesine ilişkin sözleşmeye konan şartın mahkemeye gidilmesine engel teşkil etmeyeceği belirtilmektedir. Bu durumda, bu hükmeye istinaden hakeme gidilmiş olsa bile, hakemin vereceği kararın taraflarca kabul edilmemesi mümkün olacaktır. Başka bir deyişle, söz konusu hükümden sözleşmede tahkim şartı bulunsa dahi, öncelikle uyuşmazlığın giderilmesi için mahkemeye başvurulabileceği anlaşılmaktadır. Ancak bu durumda kanımızca tahkim şartının pratikte uygulanabilirliği bulunmamaktadır.

<sup>256</sup> Kılavuz, s. 2.

<sup>257</sup> “*Tahkim itirazı: Tahkim sözleşmesinin konusunu oluşturan bir uyuşmazlığın çözümünü için mahkemede dava açılmışsa, karşı taraf tahkim ilk itirazında bulunabilir. Bu durumda tahkim sözleşmesi hükümsüz, tesirsiz veya uygulanması imkânsız değil ise mahkeme tahkim itirazını kabul eder ve davayı usulden reddeder. Tahkim itirazının ileri sürülmesi, tahkim yargılamasına engel değildir.*”, bkz. 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu, m. 413.

<sup>258</sup> Ay, s. 305; Hakan Pekcanitez/Muhammet Özkes/Mine Akkan/, Medeni Usul Hukuku, sayı: 3 (2017), s. 2653; Erakman, s. 90-91; Şengören, s. 54.

<sup>259</sup> Mülga tebliğ lafzına göre uyuşmazlığın bağımsız bir hakem veya uzmana taşınması hali tarafların mahkemeye başvurma hakkını engellemeyecektir, bkz. Mülga Tebliğ, m. 4/2.

<sup>260</sup> Doktrinde Sanlı, bu durumun tam bir çelişki oluşturmadığı görüşündedir. Sanlı'ya göre; sözleşmede bulunan hükmeye rağmen, tahkim şartı ilk itiraz olarak ileri sürülmezse mahkeme tahkikata geçecek ve karar verecektir. Ancak yine de tahkim şartının Tebliğ'de yer bulması gerekli değildir. Dolayısıyla değişiklik isabetlidir görüşünü savunmaktadır, bkz. Sanlı, Görüş, s. 6.

uygulanır...<sup>261</sup>” Ancak 6100 sayılı Kanun’un 413. maddesi ve yerleşmiş içtihat<sup>262</sup> dikkate alındığında anlaşılmaktadır ki, anlaşmadan doğan uyuşmazlıkları bağımsız bir uzman veya hakem, yani tahkim kurumuna götürmek, doğrudan aynı uyuşmazlığın mahkemeye taşınması hakkına da hanel getirecektir. Tarafların bir uyuşmazlık halinde hakem veya uzmana başvurma hususunda anlaşmaları gerekmektedir. Taraflardan birisinin mahkemeye gitmesi halinde hakem veya uzmanın hususa ilişkin bir çözüm getirmesi mümkün olmayacaktır. Bu durumda uyuşmazlığın nasıl çözüleceği hususunda da bir uyuşmazlık yaratılmaktadır.

Söz konusu hüküm, her ne kadar varsayılan bir uyuşmazlık halinde hızlı bir çözüm önerme amacıyla olsa da, tahkim şartının muafiyetin genel koşullarından biri olarak öngörülmesi, pratikte tarafların zorunlu olarak başvurduğu durumlarda çözüm sürecini uzatacak bir etki yaratabilmektedir. Bu sebeple, Avrupa Birliği mevcut Tüzük düzenlemelerine paralel olacak şekilde, tahkim şartı olarak adlandırılan bu şart Tebliğ düzenlemesinde yer bulmamıştır.

Kanaatimizce yeni düzenleme, tahkime başvuru imkanının özel hukuk kuralları gereği tarafların istedikleri takdirde anlaşmaya ekleyebilecekleri bir şart olması sebebi ile isabetli bir değişiklik olmuştur.

### **2.3.ANLAŞMANIN GRUP MUAFİYETİNDEN YARARLANMASINI ENGELLEYEN SINIRLAMALAR**

Tebliğ’in 6. maddesi, dikey anlaşmayı grup muafiyetinden çıkaran ağır ihlalleri (kara liste) düzenlenmiştir<sup>263</sup>. Anlaşmanın bu maddede yer alan hükümlerden birini ihtiva etmesi halinde, anlaşma bir bütün olarak grup muafiyetinin kapsamı dışında kalmaktadır<sup>264</sup>. Bu listede yer alan hükümlerin,

---

<sup>261</sup> Madde hükmü devamında bu tahkim şartının uygulanması zorunlu kılınan anlaşmazlıklar örneklendirilmiştir, devamı için bkz. Mülga Tebliğ, m. 4/2.

<sup>262</sup> Yargıtay 23. Hukuk Dairesi’nin 14.06.2017 tarihli, 2017/835 E. ve 2017/1816 K. sayılı kararı; Yargıtay 23. Hukuk Dairesi’nin 16.01.2017 tarihli, 2015/12264 E. ve 2017/259 K. sayılı kararı.

<sup>263</sup> Bu listede yer alan ağır ihlal hallerinin bir kısmı motorlu taşıtlar sektörüne özgü ve bir kısmı da temel rekabet ihlalleridir, bkz Ay, s. 307; Şengören, s. 61.

<sup>264</sup> Doğrudan veya dolaylı olarak anlaşma içerisinde söz konusu sınırlamaların bulunması her halükarda sözleşmenin grup muafiyetinden yararlanamaması sonucunu doğuracaktır, bkz. Tebliğ Kılavuz, s. 11; Aslan, Rekabet Hukuku, s. 535.

rekabeti olumsuz etkilediği ve buna karşılık önemli bir etkinlik kazancı sağlamadığı kabul edilir. Tarafların bu listede yer alan sınırlamalara, sözleşmelerinde açık bir şekilde yer vermeleri şart değildir. Sözleşmede yer almamakla birlikte, fiilen bu listedeki hükümlerle aynı etkiyi doğuran bir uygulama varsa, bu da o ilişkiyi grup muafiyeti kapsamı dışına alır.

Kara listede yer alan hükümlerden birini içeren sözleşme, grup muafiyet dışına çıkmakla birlikte, halen bireysel muafiyet kapsamında değerlendirilebilir. Ancak kara liste kapsamındaki eylemler, ağır ihlal olarak kabul edileceği için, bireysel muafiyet alma ihtimali düşüktür<sup>265</sup>.

2017/3 sayılı Tebliğ'in kara listeye ilişkin düzenlemesi, mülga Tebliğ'den farklılaşmaktadır. Tebliğ kara listede yer alan kısıtlamaların sayısını azaltmıştır<sup>266</sup>. Tebliğ ile değişiklik öngörülen hükümlerin bir kısmı da söz konusu kısıtlamalara ilişkindir. Ancak yasaklanan eylemler açısından Kurul kararlarının yönünü tamamen değiştirecek, önemli bir fark öngörülmemiştir.

### **2.3.1. Dağıtıcının Yeniden Satış Fiyatının Belirlenmesine İlişkin Kısıtlamalar**

Kara liste hükümlerinin ilki, yeniden satış fiyatı tespitini konu almaktadır. Sağlayıcı, tıpkı 2002/2 sayılı Tebliğ'de olduğu üzere, dağıtıcının yeniden satış fiyatını belirleyemez. Yeniden satış fiyatının tespit edilmesi, sözleşmeyi bütün olarak muafiyet kapsamı dışına alır<sup>267</sup>. Yukarıda belirtildiği üzere, bunun açıkça sözleşmede yapılması ile fiilen dağıtıcının fiyat belirlenmesinin engellenmesi arasında bir fark yoktur<sup>268</sup>. Aynı şekilde sonuçlandırılacaktır.

Dağıtıcının kâr marjının belirlenmesi, tavsiye fiyat niteliğinde ilan edilmiş bir fiyat seviyesinden dağıtıcının uygulayabileceği indirim oranının en üst

---

<sup>265</sup> Temel rekabet ihlalleri ile ağır ihlaller arasındaki fark budur. Rekabet ihlali oluşturan sözleşmeler gerekli koşulları sağlıyorsa bireysel muafiyetten Kurul kararı ile yararlanabilecekken, ağır ihlal barındıran sözleşmeler bireysel muafiyetten de yararlanamazlar.

<sup>266</sup> Mülga Tebliğ'de ilişkin düzenleme "*Anlaşmaları Grup Muafiyeti Kapsamı Dışına Çıkaran Sınırlamalar*" iken Tebliğ'de de aynı doğrultuda "*Anlaşmaların Grup Muafiyetinden Yararlanmasını Engellleyen Sınırlamalar*" şeklinde isimlendirilmiştir.

<sup>267</sup> Bu kısıtlamaların sözleşme bütününden ayrılmadığı kabul edilmektedir, bkz. Koç, s.47; Erturan, s. 105; Gürzumar, s. 123.

<sup>268</sup> Aslan, Rekabet Hukuku, s. 313; Gürzumar, s. 113.

seviyesinin belirlenmesi, tavsiye edilen fiyatlara uyulduğu oranda dağıtıcıya ilave indirimler uygulanması ya da bu fiyatlara uymaması durumunda teslimatın geciktirilmesi, anlaşmanın sona erdirilmesi gibi hükümler dolaylı yoldan yeniden satış fiyatının tespitine örnek hallerdir<sup>269</sup>.

Yeniden satış fiyatının tespiti yasağına ise; birtakım istisnalar öngörülmüştür. Kesin veya asgari satış fiyatına dönüşmemesi koşuluyla, tavsiye/önerilen satış fiyatı belirlenmesi bu yasağın istisnalarından ilkidir. Ancak, dağıtıcıya bildirilen azami veya tavsiye nitelikteki satış fiyatlarının asgari veya sabit fiyata dönüşmemesi için, söz konusu fiyatların azami veya tavsiye niteliğinde olduğunun yayınlanan fiyat listelerinde ya da ürünün üzerinde açıkça belirtilmesi gerekmektedir<sup>270</sup>. Tavsiye niteliğindeki yeniden satış fiyatının tespitinin sağlayıcı tarafından çeşitli yaptırımlar uygulanarak, bağlayıcı olmasının istenmesi sözleşmeyi muafiyet kapsamında çıkaracak dolaylı yeniden satış fiyatı tespiti teşkil edecektir<sup>271</sup>.

Yeniden satış fiyatının belirlenmesi, Rekabet Hukukunda *per-se* benzeri bir yaklaşımla ele alınmakta, dolayısıyla piyasada olumsuz etki yaratıp yaratmadığından bağımsız, yasaklanabilmektedir. Kurul tarafından da yeniden satış fiyatının tespitinin, piyasaya ve tüketiciye etkisi değerlendirilmeye gerek duyulmadan<sup>272</sup> ihlal teşkil edeceğine ilişkin karar verilmektedir<sup>273</sup>.

---

<sup>269</sup> Tebliğ Kılavuz, s. 12; Erturan, s. 106.

<sup>270</sup> Tebliğ Kılavuz, s. 23; Ay, s. 309.

<sup>271</sup> Sağlayıcının yeniden satış fiyatı önerisine uymayan dağıtıcılar üzerinde yaptırım uygulanmak istenmesi veyahut zorlayıcı uygulamalara maruz bırakılmaları halinde uygulama, yeniden satış fiyatı tespiti yapılmış şekilde kabul edilecek ve sözleşme muafiyet kapsamında çıkarılacaktır, bkz. Rekabet Kurulunun 28.01.2010 tarihli 10-10/90-4 sayılı Doğu Oto kararı; Rekabet Kurulunun 19.09.2006 tarihli 06-66/885-255 sayılı Peugeot kararı; Luc Peepkorn, Dikey Anlaşmaların İktisadi Boyutu, Rekabet Dergisi, sayı: 10 (2002), s.81.

<sup>272</sup> Rekabet Kurulunun karşıt bir kararı da bulunmakta, 22.10.2014 tarihli 14-42/783-346 sayılı kararında yeniden satış fiyatı tespiti *per-se* ihlal olarak değerlendirilmemiş ve cezaya hükmedilmemiştir. Bu görüş yerleşmiş içtihat olmayıp kanımızca isabetsizdir.

<sup>273</sup> Rekabet Kurulunun 23.06.2011 tarihli 11-39/838-262 sayılı kararı; Rekabet Kurulunun 18.02.2009 tarihli 09-07/129-40 sayılı kararı; Rekabet Kurulunun 16.12.2013 tarihli 13-70/952-403 sayılı kararı.

### 2.3.2. Dağıtıcının Satış Yapacağı Bölge veya Müşterilere İlişkin Kısıtlamalar

Diğer kara liste hükmü; sağlayıcının, dağıtıcıya satış yapacağı bölgeye veya müşteri grubuna ilişkin kısıtlamalar<sup>274</sup> getirmesidir. Mülga Tebliğ'de yer alan bu kayıt, 2017/3 sayılı Tebliğ'de de aynen muhafaza edilmiştir<sup>275</sup>. Bu kısıtlamalar doğrudan veya dolaylı olarak, caydırıcı tedbirler almak sureti ile<sup>276</sup> de kendini gösterebilir<sup>277</sup>. Söz konusu sağlayıcının, bölge veya müşteri paylaşırması yasağına ilişkin düzenlemeye Tebliğ ile dört istisna getirilmiştir.

Bu istisnalardan ilki; alıcının müşterilerince yapılacak satışları kapsamaması kaydıyla, sağlayıcı tarafından kendisine veya bir başka alıcıya tahsis edilmiş münhasır bir bölgeye ya da münhasır müşteri grubuna yapılacak aktif satışların kısıtlanmasıdır<sup>278</sup>.

Münhasır dağıtım sisteminin uygulandığı hallerde dağıtıcıların, sağlayıcıların kendilerine yahut bir başka dağıtıcıya tahsis etmiş oldukları münhasır bir bölgeye ya da müşteri grubuna aktif satış yapmaları kısıtlanabilmektedir. Tebliğ hükmü uyarınca sağlayıcı, sadece dağıtıcı tarafından gerçekleştirilen aktif satışları engelleyebilecek<sup>279</sup>, ancak pasif satışların yasaklanması anlaşmanın tümünü grup muafiyeti kapsamında çıkaracaktır<sup>280</sup>. Böylece her bir dağıtıcının kendisine ayrı bir bölge veya müşteri grubu olabilecektir<sup>281</sup>. Bu istisna münhasır dağıtım

---

<sup>274</sup> Örneğin lastik sağlayıcısının iki dağıtıcısından birine satış diğerine yedek parça piyasası tahsisi, bkz. Erturan, s. 108-109.

<sup>275</sup> Tebliğ, m. 6(1)/b.

<sup>276</sup> Rekabet Kurulunun 28.01.2010 tarihli 10-10/90-40 sayılı kararı, dahilinde pek çok bölge/müşteri paylaşımı yapıldığı tespit edilen çimento sektörüne dair Rekabet Kurumu özel bir inceleme başlatmış ve hususları tespit ettiği bir sektör araştırma raporu yayınlamıştır. Tespit edilen ihlallerin hepsi soruşturmaya tabi tutulmuştur, bkz. Çimento Sektör Araştırması, Rekabet Kurumu, Ankara 2016, s. 30.

<sup>277</sup> Örneğin; bölge veya müşteri paylaşımı yapılmasını isteyen sağlayıcının bu paylaşımına uymayarak satış gerçekleştiren dağıtıcının indirim veya ödül uygulamalarından mahrum bırakılması, ceza yaptırımını uygulanması, mal tedarikinin kısıtlanması veyahut kendi bölgesinde veya kendi müşterilerine yaptığı satışlarda indirim sağlanması halleri, Ay, s. 317; 2002/2 Kılavuz, s. 8.

<sup>278</sup> Tebliğ, m. 6(1)/b.

<sup>279</sup> Tebliğ Kılavuz, s. 13.

<sup>280</sup> Komisyon bölge dışına yapılacak pasif satışların engellenmesi şeklindeki eylemleri nedeniyle üç büyük motorlu taşıt sağlayıcısına önemli miktarlarda ceza vermiştir, bkz. European Commission Volkswagen AG (OJ L 124, 25.4.1998); European Commission Opel Nederland B.V. (OJ L 59, 28.2.2001); European Commission DaimlerChrysler AG (OJ L 257, 25.9.2002); Gündüz/Şengören, s. 19.

<sup>281</sup> Aslan, Rekabet Hukuku, s. 558.

sisteminin temel özelliğinden<sup>282</sup> kaynaklanmaktadır. Bu kısıtlamayı daha iyi anlayabilmek amacıyla aktif/pasif satış ayırımından kısaca bahsetmek gerekir; bu noktada belirleyici olan faktör satışın aktif mi pasif mi olduğudur<sup>283</sup>.

Başka bir alıcının münhasır bölgesindeki veya münhasır müşteri grubundaki münferit müşterilere posta veya ziyaret gibi doğrudan pazarlama yöntemleriyle gerçekleştirilen satışlar “*aktif satış*” olarak değerlendirilmektedir<sup>284</sup>. Bir başka alıcının bölgesinde satış yeri, dağıtım deposu ve benzeri kurmak, diğer bir alıcıya tahsis edilmiş bölgedeki veya müşteri gruplarındaki müşterileri doğrudan hedefleyen reklamlar veya promosyonlar da aktif satış kapsamında değerlendirilmektedir<sup>285</sup>.

Diğer yandan, başka bir alıcının bölgesindeki veya müşteri grubundaki müşterilerden gelen ve alıcının aktif çabaları neticesi olmayan talepleri karşılamak “*pasif satış*” anlamına gelmektedir<sup>286</sup>. Medya aracılığı ile yapılan genel nitelikli reklâmlar veya promosyonlar ile internet yoluyla yapılan satışlar birer pasif satış yöntemidir<sup>287</sup>. Sağlayıcının, dağıtıcının kendi bölgesi haricinde pasif satış yapmasının yasaklanması, dağıtıcıların bölgeleri haricindeki müşterilere satış yapamaması ve dolayısıyla tüketici/müşterilerin sadece kendi bölge dağıtıcısından ürün tedarik edebilmesi ve seçim şansına sahip olmaması sonucunu doğuracaktır. Bunun piyasadaki rekabeti zedeleyici sonuçlar doğuracağı açıktır. Öte yandan, söz konusu dikey anlaşmaya taraf olmayan, mal veya hizmetleri alıcıdan sağlayan dağıtıcılar ise, söz konusu mal veya hizmetleri aktif/pasif satış ayırımı olmaksızın dilediklerine satabileceklerdir. Tüm bu açıklamalar ışığında, kanun koyucu pasif satışların engellenmesinin ağır ihlal teşkil edeceğine karar vermiştir.

Aktif satış yasağı ise Tebliğ ile; “...*alıcının müşterilerince yapılacak satışları kapsamamalıdır*”<sup>288</sup> şeklinde ifade bulmuştur. Hüküm 2005/4 sayılı

---

<sup>282</sup> 2002/2 Kılavuz, s. 37-38.

<sup>283</sup> Tebliğ Kılavuz, s. 13-14.

<sup>284</sup> Erakman, s. 93; Ay, s. 318.

<sup>285</sup> Mülga Tebliğ Kılavuz, s. 8.

<sup>286</sup> Ay, s. 319; 2002/2 Kılavuz, s. 6.

<sup>287</sup> İnternette satış, pasif satış ve dağıtım anlaşmaları ilişkisi ayrıntılı incelemesi için bkz. Sevilay Uzunallı, Rekabet Hukukuna Göre Dağıtım Anlaşmalarında İnternette Satış Sınırlamaları, Journal of Yaşar University, sayı: 8 (2013), s. 2935-2950.

<sup>288</sup> Tebliğ, m. 6(1)/b-1.

Mülga Tebliğ’de de aynı şekilde yer bulmuştur. Bu hüküm uyarınca; dağıtıcının müşterilerinin de bölge haricindeki müşterilere ürün satmalarının engellenmesi mümkün değildir. Doktrinde<sup>289</sup> alıcının müşterilerine müdahale edilmesi halinde sözleşmenin “*mutlak bölge koruması*” ihtiva eden bir sözleşmeye dönüşeceği iddia edilmiştir. Bu durum ise piyasadaki rekabeti oldukça olumsuz etkileyeceği öngörülmüş ve dolayısıyla bu durumun külliyen engellenmesi gerektiği görüşü savunulmuştur.

Bu kısıtlama ile birlikte artık dağıtıcıdan ürün temin eden müşteriler bu ürünleri istedikleri bölgede satabileceklerdir<sup>290</sup>. Örneğin, sağlayıcı konumundaki bir üretici teşebbüs ile alıcı konumundaki bir yetkili satıcı arasında akdedilen ve münhasır dağıtım sisteminin uygulandığı bir dağıtım anlaşması uyarınca, yetkili satıcının ürünleri galerilere satması halinde, bu anlaşmanın grup muafiyetinden faydalanabilmesi için anlaşmaya taraf olmayan galerilerin, yetkili satıcıdan aldıkları ürünleri diledikleri bölgede ve diledikleri müşterilere aktif veya pasif olarak satma serbestisine sahip olmaları gerekmektedir<sup>291</sup>.

Tebliğ’de sıralanmış olan ve dağıtıcıya bölge veya müşteri kısıtlaması getirilmesine imkân veren bir diğer istisna hal; toptancı seviyesinde faaliyet gösteren alıcıların son kullanıcılara yapacağı aktif ve pasif satışlara ilişkindir<sup>292</sup>. Buna göre; sağlayıcı tarafından toptancı seviyesinde faaliyete bulunan bir alıcının son kullanıcı alıcısı/müşterisine yapacağı satışlar kısıtlanabilecek ya da yasaklanabilecektir<sup>293</sup>. Toptancı teşebbüsler sağlayıcıdan daha az maliyet ile mal edinirken perakendeci teşebbüsler toptancıya kıyasla daha yüksek maliyet ile ürün edinebilmektedir. Bu istisnanın temel amacı; perakendeciyi, toptancının aynı malı daha düşük maliyet ile edinebilmesinin yaratacağı rekabetten korumaktır<sup>294</sup>.

Bölge ve müşteri kısıtlaması yasağına getirilen üçüncü istisna hal ise; sağlayıcı tarafından, seçici dağıtım sistemi üyelerinin dağıtım ağı haricindeki

---

<sup>289</sup> Aslan/Katircioğlu/Toksoy/Ilıcak/Ardıyok/ Bilgel, s. 163; Gürzumar, s. 116; Ay, s. 320.

<sup>290</sup> Alıcının müşterilerine yapılacak aktif satışın kısıtlaması dikey anlaşmanın bütününe grup muafiyetinden yararlanamaması sonucunu doğurur, bkz. Tebliğ Kılavuz, s. 12.

<sup>291</sup> Tebliğ Kılavuz, s. 12; Ay, s. 321.

<sup>292</sup> Tebliğ, m. 6(1)/b; Tebliğ Kılavuz, s. 13.

<sup>293</sup> Ay, s. 321; Aslan, Rekabet Hukuku, s. 559; Tebliğ Kılavuz, s. 12.

<sup>294</sup> Aslan/Katircioğlu/Toksoy/Ilıcak/Ardıyok/Bilgel, s. 164; Ay, s. 322.

bağımsız dağıtıcılara aktif satış yasağı getirilebilmesi halidir<sup>295</sup>. Bu hüküm ile korunmak istenen temel husus seçici dağıtım sisteminin kendisidir. Bu hüküm uyarınca sağlayıcı ürünlerinin sadece dağıtım ağı sistemi üyeleri teşebbüslerce satılmasını sağlayabilecektir<sup>296</sup>. Düzenleme, Rekabet Kurulu tarafından da uygulama yeri bulmaktadır<sup>297</sup>.

Bu noktada seçici dağıtım sisteminin seçilmesi, ürünlerin tam bilgilendirici kapasitedeki satış elemanları vasıtasıyla belirlenen niteliklere uygun satış ve sunum mekanlarında satılıyor olması sebebi ile sağlayıcı nezdinde oldukça önemlidir. Bu kriterlerin sağlayıcının marka değeri ve kalite denetimi açısından da büyük önem arz ettiğini daha önce belirtmiştik.

Dağıtıcının bölge veya müşteri kısıtlaması yapabilmesine fırsat veren istisna hallerin dördüncü ve sonuncusu; birleştirilmek amacıyla tedarik edilen parçaların satışına ilişkindir<sup>298</sup>. Bu hüküm ile birleştirilmek için tedarik edilen parçaların, motorlu taşıt üreticisi sağlayıcının rakiplerine satılması, alıcı sağlayıcı tarafından engellenebilecektir. Bu tür parçaların üretici tarafından, sağlayıcının rakiplerine satılmasını kısıtlayıcı dikey anlaşma düzenlemeleri anlaşmayı grup muafiyeti dışına çıkarmayacaktır.

### **2.3.3.Seçici Dağıtım Sistemi Üyelerinin Son Kullanıcıya Araç ve Parça Satışını Sınırlandırması**

Seçici dağıtım sistemi üyelerinin son kullanıcıya araç ve parça satışının kısıtlanmasına ilişkin hükmün dikey anlaşma dahilinde bulunması da, sözleşmeyi grup muafiyeti kapsamı dışında bırakan ağır ihlal hallerinden biri olarak düzenlenmiştir<sup>299</sup>. Bir diğer kara liste hükmü olan düzenleme yine seçici dağıtım sisteminin temel özelliklerine ilişkindir.

---

<sup>295</sup> Tebliğ, m. 6(1)/b-3.

<sup>296</sup> Tebliğ Kılavuz, s.14.

<sup>297</sup> Rekabet Kurulunun 11.97.2007 tarihli, 07-59/683-239 sayılı kararı.

<sup>298</sup> Tebliğ, m. 6(1)b-4.

<sup>299</sup> Tebliğ, m. 6(1)/c.

Bu sistem dahilinde dağıtıcılar için münhasır bölgeler belirlenmez. Sistem üyesi teşebbüsler, yetkili olmayan bağımsız dağıtıcılara ürün satma yasağı haricinde, istediği bölgede aktif veya pasif satış ayırımı yapılmaksızın satış yapma hakkına sahiptirler. Burada seçici dağıtıcıların nihai tüketiciye yapacağı satışlar bakımından bir sınırlandırma getirilemez. Coğrafi sınırlama olmaksızın, herhangi bir müşteriye mal satılabilecektir.

Uygulamada; son kullanıcıyı araç ve parça satışı hususunda bölgesel paylaşım yapmak isteyen sağlayıcı, dolaylı yollardan dağıtıcılarına münhasırlık sağlamak isteyebilir. Mesela; bir başka yetkili dağıtıcıya tahsis edilen bölgeden alım yapması hedeflenen müşterinin bir başka bölgedeki dağıtıcıdan alım yapmak istemesi halinde, müşterinin reddedilmesi şeklinde uygulamalar yapılmaktadır. Bu uygulamalar dolaylı yoldan münhasırlık sağlama amaçlamaktadır. Bu durumda, eğer alıcı bölgesi haricindeki bir yetkili dağıtıcıdan taşıt satın almak isterse, başvurduğu yetkili dağıtıcı tarafından teklifine olumsuz yanıt verilmektedir. Bu şekilde satın alma işleminin belirlenen yetkili teşebbüsten gerçekleştirilmesine zorlaştırılmaktadır. Bu gibi, tüketicinin satın alma ve seçme serbestisinin dolaylı yoldan engellendiği durumlar da, sözleşme dahilindeki kısıtlama şeklinde yorumlanarak Rekabet Kurulu tarafından ağır ihlal hali olarak değerlendirilmektedir.

#### **2.3.4. Seçici Dağıtım Sistemi Üyeleri Arasındaki Çapraz Satışların Kısıtlanması**

Seçici dağıtım ağındaki yetkili teşebbüslerin kendi aralarında yaptıkları araç ve parça satım işlemleri “*çapraz satış*” işlemi olarak adlandırılmaktadır<sup>300</sup>. Çapraz satış yapma hakkının engellenmesi Tebliğ’de<sup>301</sup> ağır ihlal olarak düzenlenen bir diğer haldir<sup>302</sup>. Grup muafiyetinden faydalanmak isteyen sağlayıcılar yetkili dağıtıcılarına tek elden alma yükümlülüğü getiremezler. Dolayısıyla Tebliğ

---

<sup>300</sup> Ay, s. 329; Çapraz satış kavramı daha çok sigortacılık sektöründe kullanılmaktadır.

<sup>301</sup> Tebliğ, m. 6(1)/b-3.

<sup>302</sup> 2002/2 Kılavuz, s. 8.

uyarınca; dağıtım ağı üyesi yetkili dağıtıcılar arasında araç ve parça alışverişi yapılması engellenemeyecektir<sup>303</sup>.

Sağlayıcının, prim, indirim ve teşvikler gibi çeşitli caydırıcı yollar ile dolaylı olarak tek elden sağlama yükümlülüğü yaratması olasıdır. Bu gibi dolaylı yollar ile çapraz satış yasağı uygulanmaya çalışılması hali de, dikey ilişkiyi grup muafiyeti kapsamı dışında bırakacaktır<sup>304</sup>. Mülga Tebliğ’de de yer alan bu hüküm Tebliğ’de de korunmuştur.

### **2.3.5.Satış ve Satış Sonrası Hizmetlerin (Motorlu Taşıtların Dağıtım, Yedek Parçaların Dağıtım ve Bakım ve Onarım Hizmetlerinin) Bir Arada Sunulmasına İlişkin Kısıtlamalar**

Motorlu taşıt dağıtım ile yedek parça dağıtımının ve bakım ve onarım hizmetlerinin bir arada sunulmasının sağlayıcı tarafından zorunlu tutulması, Tebliğ’e göre sözleşmeyi grup muafiyet kapsamı dışında bırakacaktır. Tebliğ uyarınca; gerek marka içi rekabetin arttırılması, gerekse uzman hizmet sunmak amacı ile satış, servis (bakım-onarım) ve yedek parça servis faaliyetlerinin (“3S”) ayrı sunulabilmesine olanak tanınmaktadır.<sup>305</sup>

Bu düzenleme Tebliğ’de kendini; dağıtıcının bakım ve onarıma ilişkin yükümlülüklerini yetkili başka bir dağıtıcıya devretmesinin yasaklanması ve yetkili servisin faaliyetlerinin bakım onarım ve yedek parça dağıtım olarak sınırlandırılmasının yasaklanması halinde iki şekilde kendini göstermektedir<sup>306</sup>.

İlk düzenleme; yetkili bakım onarım hizmetleri sunan teşebbüsün bir alt sözleşme vasıtası ile yükümlülüklerini bir başka teşebbüse devretmek ve dolayısı ile bir taşeronluk ilişkisi/alt işveren ilişkisi kurulması hakkını korumak amacıyla düzenlenmiştir. Yetkili dağıtıcının bakım onarım hizmetlerine ilişkin yükümlülüklerini bir başka yetkili teşebbüse devretmesi hakkının engellenmesi, Tebliğ’de bir ağır ihlal hali görünümü olarak öngörülmüştür.

<sup>303</sup> Tebliğ Kılavuz, s. 24; Ay, s. 329.

<sup>304</sup> Mülga Tebliğ Kılavuz, s. 19.

<sup>305</sup> Aslan, Rekabet Hukuku, s. 541; Erturan, s. 125; Mülga Tebliğ Kılavuz, s. 3.

<sup>306</sup> Tebliğ, m. 6(1)/d-e.

Bu demektir ki; yetkili dağıtıcı bakım onarım hizmetlerini bir başka yetkili dağıtıcıya devredebilecek ve hatta müşteriler bu hizmeti talep ederse, anlaştığı diğer dağıtıcıyı müşterisine önerebilecektir. Bu düzenleme çerçevesinde söz konusu satış ve satış sonrası faaliyetleri bir arada yürütmekte olan bir dağıtım sistemi üyesi dağıtıcının bir faaliyete son verip bir diğerini yürütmeye devam etmek istemesi halinde, bakım onarım hizmetleri yönünden tam olarak aynı olmadığı ayrıca incelenecektir, sağlayıcı bu talebi engelleyemeyecektir<sup>307</sup>.

İkinci tip düzenlemeye göre ise; yetkili dağıtıcının faaliyetlerinin bakım-onarım hizmetleri ve yedek parça dağıtımı ile sınırlı tutma hakkı kısıtlanamayacaktır. Bu düzenleme de yine, sağlayıcının 3S kuralı şartı getirmesini engelleyen düzenlemenin bir başka görünümüdür. Bu hüküm uyarınca; araç satışı faaliyetinde bulunmaktan imtina eden dağıtıcı bu faaliyeti yürütmek zorunda bırakılamayacaktır<sup>308</sup>.

Bu noktada vurgulanması gereken husus; her ne kadar sağlayıcı, dağıtıcıyı araç satış faaliyetinde bulunmaya zorlayamayacak ise de, bakım onarım ve yedek parça dağıtım faaliyetlerinin birlikte yürütülmesine zorlayabilecektir. Söz konusu iki faaliyet birbirini tamamlayıcı nitelikte olup, bakım onarım hizmeti esnasında yedek parça kullanımı mecburiyeti doğabilmektedir. Bu sebeple, sağlayıcı tarafından bu iki faaliyetin birlikteliğini zorunlu kılan dikey anlaşmalar grup muafiyetinden yararlanabilecektir<sup>309</sup>. Bu doğrultuda, gerek Mülga Tebliğ ve gerekse Tebliğ ile özellikle bakım onarım hizmeti vermek isteyen dağıtıcının yedek parça dağıtım faaliyetini de yürütmesinin zorunlu tutulması, muafiyet kapsamında olacaktır<sup>310</sup>.

Sağlayıcının doğrudan değil, prim, indirim vb. dolaylı yollar<sup>311</sup> ile dahi satış ve satış sonrası hizmetlerin bir arada sunulmasına ilişkin caydırıcı veya zorlayıcı davranışları<sup>312</sup> da sözleşmesinin ağır ihlal nedeniyle grup muafiyetinden çıkmasına

---

<sup>307</sup> Tebliğ Kılavuz, s. 15

<sup>308</sup> Erturan, s. 126; Ay, s. 333; Aslan, Rekabet Hukuku, s. 541.

<sup>309</sup> Erturan, s. 126; Aslan/Katırcıoğlu/Toksoy/İlıcak/Ardıyok/Bilgel, s. 170.

<sup>310</sup> Aslan/Katırcıoğlu/Toksoy/İlıcak/Ardıyok/Bilgel, s. 171; Ay, s. 332-33.

<sup>311</sup> Dağıtım sözleşmesinin bakım onarım hizmeti verdiği sürece devam edeceğine dair koşullu olması hali de bu durumlardan biridir, Mülga Tebliğ Kılavuz, s. 26-27.

<sup>312</sup> Bildirim süresi, koşula bağlama gibi.

sebeap olacaktır. Bu konu, Mülga Tebliğ’de de aynı şekilde düzenlenmiştir. Mülga tebliğ döneminde de Kurul tarafından dikkatle soruşturulan<sup>313</sup> bu ağır ihlallerin Tebliğ döneminde de aynı şekilde uygulamada yer bulacağı görüşündeyiz.

### **2.3.6.Özel Servislerin ve Bağımsız Teşebbüslerin Yedek Parçaya Erişimini Engelleyen Kısıtlamalar**

Tebliğ ile<sup>314</sup> seçici dağıtım sistemi üyesi sağlayıcı tarafından, motorlu taşıt yedek parçalarının yetkili dağıtıcılar tarafından özel ve bağımsız servislere satılmasının yasaklanması konulu kısıtlama getirilmesi, anlaşmayı grup muafiyeti kapsamı dışına çıkaracaktır. Bu düzenleme hem Mülga Tebliğ’de yer almış, hem de Tebliğ dahilinde yer bulmuştur. Düzenleme ile sağlayıcıya tam bağımlılık içerisindeki bağımsız ve özel dağıtıcıların piyasada yedek parça temini kolaylaştırmak, sağlayıcıya bağılılığı azaltmak ve dolayısıyla bağımsız teşebbüslerin ağ üyesi yetkili dağıtıcılar ile rekabet etme gücünü arttırmak istenmektedir<sup>315</sup>.

Yetkili dağıtıcılar bağımsız teşebbüslere yedek parça temini ile yükümlü değillerdir<sup>316</sup>. Yetkili dağıtıcıların parçaları, bağımsız teşebbüslere temin etmek istemesi halinde ise bir engel yoktur. Sağlayıcı tarafından engel oluşturulması halinde grup muafiyeti uygulanmaz<sup>317</sup>. Yetkili servisin özel servise yedek parça temin etmek istememesi halinde ise; herhangi bir müeyyide öngörülmemiştir<sup>318</sup>. İlişkin düzenleme serbest piyasa ekonomisine uygun bir düzenlemedir. Böylelikle,

---

<sup>313</sup> Doğuş Otomotiv’in, Porsche Yetkili Satıcılık ve Servis Sözleşmelerine bireysel muafiyet tanınması talebiyle Kurul’a yaptığı başvuruda, Kurul, Yetkili Satıcılık Sözleşmesi’nin, 4.12.maddesinde yetkili satıcıya getirilen satış sonrası hizmet verme yükümlülüğünün kaldırılması halinde, muafiyetten yararlanabileceğine karar vermiştir, ayrıntılı karar için, bkz. Rekabet Kurulunun, 5.4.2007 tarih ve 07-30/297-113 sayılı Doğuş Otomotiv kararı.

<sup>314</sup> Tebliğ, m. 6(1)/f.

<sup>315</sup> Tebliğ Kılavuz, s.15; Rekabet Kurulunun 04.11.2010 tarihli 10-69/1465-563 sayılı kararı.

<sup>316</sup> Tebliğ Kılavuz, s. 15.

<sup>317</sup> Rekabet Kurulunun 20.03.2014 tarihli 14-11/204-88 sayılı kararı.

<sup>318</sup> Yetkili servisin yedek parça teminini reddetmesi hali Kurul tarafından soruşturmaya gerek olmayan hal olarak karar verilmiştir, bkz. Rekabet Kurul’unun 24.01.2007 tarihli 07-09/49-16 sayılı kararı.

tüketiciye seçme hakkı ve alternatif yaratmanın önü açılmaktadır. Hüküm aynı şekilde Mülga Tebliğ’de de düzenlenmekte idi<sup>319</sup>.

Gerek Mülga Tebliğ’de ve gerekse Tebliğ’de yer bulmuş olan ve vurgulanması gereken husus; bu serbestinin tüm yedek parça satım faaliyetleri yönünden geçerli olmayacağıdır. Bu hüküm, taşıtların bakım-onarım faaliyetlerinde kullanılacak olan yedek parçalar için geçerli olacaktır. Sağlayıcı, tekrar satıma konu olması amacı ile bağımsız yedek parça dağıtıcılarına yapılacak yedek parça satışını kuşkusuz engelleyebilecektir<sup>320</sup>.

Eklenmelidir ki, 2017/3 sayılı Tebliğ ile seçici dağıtım sistemine ilişkin madde metninde bir değişiklik yapılmıştır. Mülga Tebliğ’de (m. 3(2)/f) seçici dağıtım sistemini tercih eden sağlayıcının, dağıtıcı ve servislerine madde hükmünde açıkça belirtilmiş olan iki hususta herhangi bir sınırlama getiremeyeceği öngörülmüş idi. Bu sınırlamaları getirmesi halinde ise ilişkin sınırlamalar ağır rekabet ihlali kabul edilecek ve bu şekilde sonuçlandırılacak idi<sup>321</sup>. Anılan iki durumdan biri, yetkili dağıtıcıların bağımsız yedek parça dağıtıcılarına yedek parça satma hakkının sınırlandırılmayacağı hususudur. 2017/3 sayılı Tebliğ’de (m. 4/1) anılan düzenleme madde metninden çıkarılmıştır.

Bu değişiklik ile seçici dağıtım sistemini tercih eden sağlayıcılar bakımından önemli bir yükümlülükten vazgeçilmiş olduğu düşünülmüş olsa da, hem Mülga Tebliğ hem mevcut Tebliğ’de yer alan “*anlaşmaların grup muafiyetinden yararlanmasını engelleyen sınırlamalar*” başlıklı madde hükmünde<sup>322</sup> hususların ayrı birer bent olarak düzenlenmiş olduğunu inceledik. Bu durumdan anlaşılmaktadır ki, hususun 4. madde metninde sayılmamış olması Tebliğ dahilinde herhangi bir eksiklik yaratmamaktadır. İncelenmiş olan 6. madde ile eksik tamamlanmaktadır. Bu değişiklik ile esasa ilişkin bir farklılık yaratmadığı görülmektedir. Bu düzenlemenin salt metnin sadeleştirilmesi amacı yapıldığı kanaatindeyiz.

---

<sup>319</sup> Erturan, s. 130; Mülga Tebliğ Kılavuz, s. 46.

<sup>320</sup> Rekabet Kurul’unun 02.09.2010 tarihli 10-57/1165-446 sayılı kararı; Ay, s. 340; Gündüz/Şengören, s. 63.

<sup>321</sup> Ağır rekabet ihlalleri ve sonuçları, bu tezin 2.3 numaralı bölümünde ayrıntılı olarak incelenecektir.

<sup>322</sup> Tebliğ, m. 6(1)/f-g; 2005/4, m. 5(1)/h, m.5(2).

### 2.3.7.Sağlayıcıdan Temin Edilmeyen Parça ve Ekipmanların Satış ve Kullanımına İlişkin Kısıtlamalar

Tebliğ, bağımsız yedek parça dağıtıcılarının menfaatini himaye eden, onların sağlayıcı tarafından pazardan dışlanmasını önlemeyi amaçlayan<sup>323</sup> üç düzenleme barındırmaktadır<sup>324</sup>. Bu düzenlemelerin ilk ikisi parça tedarikine ilişkin olup, üçüncüsü bağımsız yedek parça üreticisinin marka değerine ilişkindir. Söz konusu üç düzenleme de Mülga Tebliğ'de de yer almakta idi<sup>325</sup>.

İlk düzenleme<sup>326</sup>; bağımsız üretici tarafından motorlu taşıt sağlayıcısına tedarik edilmek üzere üretilen ürünlerin (yedek parça veya teknik ekipman) özel servis, yetkili veya bağımsız dağıtıcılara ve son kullanıcılara satma hakkına ilişkindir. Sağlayıcının üretici ile yaptığı anlaşmalar ile kendine tedarik edilmek üzere üretilen yedek parça ve teknik ekipmanların özel servis, son kullanıcı ve bağımsız dağıtıcılara satılmasını engelleyen kısıtlamalar getirmesi dikey anlaşmanın grup muafiyetinden faydalanmasını engelleyen hallerden biri olarak düzenlenmiştir.

Yukarıda Rekabet Kurulunun yedek parça temini yönünden sağlayıcı firmaya bağımlı kalınma hususunu engellemek yönünde bir iradesi olduğundan bahsetmiştik. Yine bu amaca uygun olarak düzenlenmiş olan işbu hüküm ile; yetkili dağıtıcıların, yetkili yedek parça dağıtıcılarının, yetkili servislerin, bağımsız yedek parça dağıtıcılarının, özel servislerin veya son kullanıcıların söz konusu malların tedarikinde motorlu taşıt sağlayıcısına bağımlı olmalarının önüne geçilmesini ve bu malların sağlayıcılarına pazarda etkin bir şekilde faaliyet gösterme imkanı verilmesini hedeflenmiştir<sup>327</sup>.

Tebliğ'in ilişkin bir diğer düzenlemesi; yetkili servislerin yedek parça veya teknik ekipman tedarikine ilişkindir. Düzenlemeye göre; yetkili dağıtıcı veya yetkili servis, bakım-onarım faaliyetleri için ihtiyaç duyduğu yedek parça ve teknik

---

<sup>323</sup> Ay, s. 344.

<sup>324</sup> Tebliğ, m. 6(1)/g-ğ-h.

<sup>325</sup> Mülga Tebliğ, m. 5(1)/i-j-k.

<sup>326</sup> Tebliğ, m. 6(1)/g.

<sup>327</sup> Tebliğ Kılavuz, s. 16

ekipmanları salt sağlayıcıdan değil, istediği bağımsız tedarikçiden tedarik edebilecektir. Sağlayıcı tarafından bu serbestinin kısıtlanması amacıyla sözleşmede yer alan hükümler anlaşmayı grup muafiyetinden çıkaracaktır.

Bu düzenleme kapsamında öngörülmüş bir istisna hal; garanti süresi kapsamında olan motorlu taşıtların ücretsiz bakım-onarım faaliyetlerine ilişkindir. Sağlayıcı, garanti kapsamındaki taşıtların ücretli bakım-onarım faaliyetleri için kullanılacak yedek parça ve teknik ekipmanların kendisinden teminini zorunlu kılabilenmektedir<sup>328</sup>. Ancak bu kural, garanti süresi içinde; ancak garanti kapsamında olmayan ve müşteriye ücret karşılığı sunulan bakım ve onarım hizmetleri bakımından geçerli değildir<sup>329</sup>. Husus Mülga Tebliğ’de de aynı şekilde düzenlenmiş idi.

Rekabet Hukuku çerçevesinde çözümü öngörülmemiş bir husus; bağımsız yedek parça dağıtıcılarından temin edilip bakım-onarım faaliyetleri esnasında taşıta eklenmiş olan yedek parça veyahut kullanılmış teknik ekipmanlar sebebi ile doğacak arıza hallerinde, garantinin sürüp sürmeyeceği mevzudur<sup>330</sup>. Kılavuz’daki açıklamalar doğrultusunda anlaşılmaktadır ki; kanun koyucu bu boşluğu doldurmamış ve uyuşmazlık halinde genel hükümlere başvurulması gerektiğini ifade etmiştir<sup>331</sup>.

Üçüncü düzenleme ise; yedek parça üreticisinin marka hakkına ilişkindir (m. 6(1)/h). Bu düzenlemeye göre; yedek parça üreticisi, üretmiş olduğu parçaların veya parçaların paketlerinin üzerine, kolayca görülebilecek ve en etkili olacak şekilde marka veyahut logosunu yerleştirebilir<sup>332</sup>. Bu hakkın kısıtlanmasına ilişkin olarak sözleşmeye konulacak hüküm, dikey anlaşmayı grup muafiyeti dışına

---

<sup>328</sup>Sağlayıcı firma sadece garanti kapsamında yapılan tamir, ücretsiz bakım ve araç geri çağırma hizmetlerinde yetkili dağıtıcıların ve yetkili servislerin kendisinden veya göstereceği bir teşebbüsten elde edilecek yedek parçaları kullanmasını zorlayabilecektir. Bu husus garanti kapsamında olmayan ve müşteriye ücret karşılığı sunulan bakım ve onarım hizmetleri bakımından geçerli değildir. Garanti süresi içerisinde dahi garanti kapsamında olmayan hizmetler bakımından da geçerli olmayacaktır.; Aslan/Katırcıoğlu/Toksoy/İlıcak/Ardıyok/Bilgel, s.177; Erturan, s. 137-138; Tebliğ Kılavuz, s. 16-17.

<sup>328</sup> Erturan, s. 130; Mülga Tebliğ, s. 46.

<sup>329</sup> Kılavuz, s. 16.

<sup>330</sup> Sanlı, Görüş, s. 10-11.

<sup>331</sup> Tebliğ Kılavuz, s. 16.

<sup>332</sup> Erturan, s. 91; Sektör Rapor, s. 105-106.

çıkacaktır<sup>333</sup>. Dolayısıyla bağımsız yedek parça üreticisi tarafından sağlayıcı firmaya tedarik edilmekte olan parçaların ve paketlerinin üzerine, motorlu taşıt sağlayıcısı firma da kendi marka veya logosunu yerleştirebilecektir.

## 2.4.GRUP MUAFİYETİNDEN YARARLANAMAYAN ÖZEL HÜKÜMLER

Tebliğ’de ve Mülga Tebliğ sistematığına göre bazı tip hükümler dikey anlaşmanın bütününe değil ancak rekabet ihlali teşkil eden hükmün kendisini (certain non-compete clause<sup>334</sup>) grup muafiyeti kapsamı dışına çıkarır. Rekabet ihlali teşkil eden hükmün sözleşmeden çıkarılması ile sözleşme geçerliliğini koruyacaktır<sup>335</sup>. Bu hükümler Tebliğ’in 7. maddesinde, “*Rekabet etmeme yükümlülüğü ve ek tesis yerlerinin açılmasının kısıtlanması*” başlığı altında düzenlenmiştir<sup>336</sup>. Bu hüküm uyarınca; her türlü doğrudan veya dolaylı rekabet etmeme yükümlülüğü grup muafiyetinden yararlanmayacaktır. Tebliğ uyarınca çok markalılık<sup>337</sup> esastır<sup>338</sup>.

Grup muafiyetinden yararlanmayan özel hükümler yönünden Tebliğ’in Mülga Tebliğ’den birtakım farklılıklar içerdiği görülmektedir. Mülga Tebliğ’de<sup>339</sup> rekabet etmeme yükümlülüğü düzenlenirken satış, servis ve yedek parça sektörü yönünden tek düzenleme öngörülmüş iken, Tebliğ ile her bir pazar yönünden farklı düzenlenmiş ve bağımsız yedek parça dağıtıcıları ile bakım-onarım faaliyetinde bulunan özel servislere has bazı yeni düzenlemeler getirilmiştir.

---

<sup>333</sup> Korah, Valentine, Cases and Materials on EC Competition Law, Hart Publishing, 2006, s. 280.

<sup>334</sup> Goyder, s. 202.

<sup>335</sup> Ay, s. 372.

<sup>336</sup> Mülga Tebliğ, m.6(1)/a.

<sup>337</sup> Lennart Ritter/W. David Braun, European Competition Law: A Practitioner's Guide, Kluwer Law International, 2004, s. 343; European Commission Directorate General Competition, Distribution of Motor Vehicles Explanatory Brochure, 1995, s. 11, [http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor\\_vehicles/legislation/explanatory\\_reg\\_1475\\_95\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/legislation/explanatory_reg_1475_95_en.pdf).

<sup>338</sup> Erturan, s. 142-143.

<sup>339</sup> Mülga Tebliğ, m. 3/b.

Mülga Tebliğ’de yer almış olan sağlayıcıya özel personel istihdamına ilişkin hüküm<sup>340</sup> ile teşhir yerlerinin ayrılmasına ilişkin hüküm<sup>341</sup>, Tebliğ’de yer almamaktadır. Ayrıca Mülga Tebliğ’de<sup>342</sup> yer alan ve dağıtıcının finansal kiralama hizmeti vermesini sağlayıcının engellemesini rekabet etmeme yükümlülüğü başlığı altında değerlendiren düzenleme de yine, Tebliğ’de yer almamaktadır<sup>343</sup>. Bu değişiklik ile sağlayıcı, dağıtıcının finansal kiralama hizmeti vermesini artık engelleyebilecektir<sup>344</sup>.

Bir diğer önemli değişiklik ise; tesis yerlerine ilişkindir. Mülga tebliğ<sup>345</sup> ile seçici dağıtım sistemi dahilinde sağlayıcının otomobil ve hafif ticariler yönünden ek satış ve teslimat yeri açmasını engelleyebilmesi mümkün kılınmış iken; Tebliğ’de bu hüküm yer bulmamıştır<sup>346</sup>.

#### **2.4.1.Rekabet Etmeme Yükümlülüğü**

Rekabet etmeme yükümlülüğü; alıcının sözleşme konusu mal ve hizmetlerle rekabet halindeki mal veya hizmetleri üretmesi, satması veya dağıtmasını engelleyen doğrudan veya dolaylı her türlü yükümlülüktür<sup>347</sup>. Bu yükümlülük Tebliğ’de<sup>348</sup> ve Mülga Tebliğ’de<sup>349</sup> tanım olarak yer almıştır.

Tebliğ’in 4(1)/k maddesine göre: “*alıcının bir önceki takvim yılındaki alımları esas alınarak,<sup>350</sup> ilgili pazardaki anlaşma konusu mal veya hizmetlerin ya*

---

<sup>340</sup> Çok markalı dağıtıcısından kendi markasına özgü personel istihdamı talep eden sağlayıcının personel maliyetine katlanma yükümüne ilişkin hüküm; Mülga Tebliğ, m. 3(1)/b; Ay, s. 372; Erturan, s. 147-148.

<sup>341</sup> Sağlayıcının birden çok markaya hizmet veren dağıtıcısından rakip markalı ürünleri başka bir tesiste satmasını talep edememesine ilişkin hüküm; Mülga Tebliğ, m. 3(1)/b; Ay, s. 372-373.

<sup>342</sup> Mülga Tebliğ, m. 6(2)/a; Yılmaz/Katircioğlu/Toksoy/İlıcak/Ardıyok/Bilgel, s. 185.

<sup>343</sup> Mülga tebliğ ile finansal kiralama hizmeti verilmesinin kısıtlanamayacağı düzenlenmiştir, bkz. Mülga Tebliğ, m. 6/2.

<sup>344</sup> Ay, s. 373.

<sup>345</sup> Mülga Tebliğ, m. 6/2.

<sup>346</sup> Husus Mülga Tebliğ m. 3/b’de açıkça düzenlenmiştir.

<sup>347</sup> Tebliğ Kılavuz, s. 17; Ay, s. 374.

<sup>348</sup> Tebliğ, m. 4(1)/k.

<sup>349</sup> Mülga Tebliğ, m. 3/b.

<sup>350</sup> Sözleşmenin ilk senesi olması veya bir önceki seneki alımların belirgin olmaması halinde ne yapılacağına ilişkin yorum Tebliğ Kılavuz dahilinde yorumlanmıştır Buna göre; alıcının ihtiyacı olan alım tahmin edilerek belirlenmeye çalışılacaktır, Tebliğ Kılavuz, s. 9-10.

da onları ikame eden mal veya hizmetlerin yeni motorlu taşıtların satışı pazarında %80'inden fazlasının<sup>351</sup> sağlayıcıdan veya sağlayıcının göstereceği başka bir teşebbüsten satın almasına yönelik olarak alıcıya doğrudan veya dolaylı biçimde getirilen herhangi bir yükümlülük ve satış sonrası pazarı yönünden geçen yıl alımlarının %30'undan fazlasının sağlayıcıdan veya başka bir teşebbüsten satın almasına yönelik olarak alıcıya doğrudan veya dolaylı biçimde getirilen herhangi bir yükümlülük" rekabet etmeme yükümlülüğüdür<sup>352</sup>. Sağlayıcıdan yapılacak %80'i aşan alımlarda uygulanacak sadakat indirimleri,<sup>353</sup> primler dolaylı yollara örnektir<sup>354</sup>.

Rekabet etmeme yükümlülüğü Tebliğ'de, üç alt başlık ile<sup>355</sup>; motorlu taşıtların dağıtımı, yedek parça dağıtımı ve bakım onarım hizmetlerinin sağlanması yönünden ayrı ayrı düzenlenmiştir.

#### **2.4.1.1.Motorlu Taşıtların Dağıtım Bakımından**

Motorlu taşıtların dağıtımı yönünden Tebliğ ile yeni bir düzenleme getirilmiştir. Düzenlenmiş olan rekabet etmeme yükümlülüğüne ilişkin yeni düzenleme<sup>356</sup>, 2002/2 sayılı dikey anlaşmalar tebliğine paralel olarak düzenlenmiştir<sup>357</sup>.

Öncelikle rekabet etmeme yükümlülüğünün süresi önem taşımaktadır. Belirsiz süreli veya beş yıldan uzun olacak şekilde tanınmak istenen rekabet etmeme yükümlülükleri grup muafiyetinden yararlanamayacaktır<sup>358</sup>. Süresi beş yılı aşmayan veya beş yıldan sonraki uzatmanın her iki tarafın açık iradesi ile mümkün

---

<sup>351</sup> 2002/2 Tebliğ dahilinde de husus aynı şekilde düzenlenmiştir, bkz. 2002/2 Tebliğ, m. 3/d.

<sup>352</sup> Ay, 374; Tebliğ Kılavuz, s. 17-18.

<sup>353</sup> Aslan, s. 725-727.

<sup>354</sup> Objektif olarak açıklanabilen, rekabet kısıtlaması iradesi içermeyen prim, indirim vb. uygulamalar ise dolaylı yoldan rekabet etmeme yükümlülüğü teşkil etmeyecektir.; Tebliğ Kılavuz, s. 12.

<sup>355</sup> Mülga Tebliğ dahilinde düzenleme; üç ayrı başlık açılmadan toplu olarak düzenlenmiş ancak yeni motorlu taşıt satışı yönünden getirilen muafiyet bağışıklığı ayrı bir bent altında düzenlenmiş idi.; Mülga Tebliğ, m. 6.

<sup>356</sup> Tebliğ, m. 7(1)/a.

<sup>357</sup> 2002/2 Tebliğ, m. 5.

<sup>358</sup> Beş yıllık süreyi aşacak şekilde zımnen yenilenebilen rekabet etmeme yükümlülükleri de grup muafiyeti kapsamına girmeyecektir.

olduğu ve alıcının beş yıllık süre sonunda rekabet etmeme yükümlülüğüne son vermesini engelleyen herhangi bir koşulun olmadığı hallerde<sup>359</sup> rekabet etmeme yükümlülüğü grup muafiyetinden yararlanabilecektir<sup>360</sup>. Beş yıllık süre bitiminden sonra kendiliğinden yenilenen rekabet etmeme yükümlülükleri grup muafiyetinden yararlanmayacaktır.

Taraflar arasındaki anlaşmanın sona ermesinden sonraki dönem için, rekabet etmeme yükümlülüğünün devam etmesine yönelik irade taşıyan dikey anlaşma hükümleri de yine, grup muafiyetinden faydalanamayacaktır (m. 7(1)/a-2). Husus Mülga Tebliğ’de de aynı şekilde düzenlenmiştir.

Dağıtıcı isterse alımının tamamını sağlayıcıdan yapabilir<sup>361</sup>. Bu uygulamanın önünde herhangi bir engel bulunmamaktadır. Rekabet etmeme yükümlülüğü hükmünün amacı sağlayıcının dağıtıcıya alım hususunda baskı yapabilme ihtimalini engellemek ve dağıtıcının alım yapacağı teşebbüsü serbestçe seçmesini sağlamaktır<sup>362</sup>. Bu şekilde rekabet de korunacaktır.

Rekabet ihlali sebebi ile grup muafiyeti kapsamında değerlendirilmeyen bir rekabet etmeme yükümü bireysel muafiyet değerlendirilmesine alınabilir ve gerekli şartları sağladığı takdirde bireysel muafiyetten yararlanabilir. Rekabet Kurulunun 06.12.2006 tarihli Volvo-VTC kararında grup muafiyeti kapsamında yer alamayacağına karar verilen süresi rekabet etmeme yükümü hükmünün münhasırlığın bir gerekçesi olarak kabul edilmesi ve bireysel muafiyet şartlarını sağlaması neticesinde bireysel muafiyetten yararlanabileceğine karar verilmiştir<sup>363</sup>.

Motorlu taşıtların dağıtımı bakımından grup muafiyetinden faydalanamayacak olan bir diğer rekabet etmeme yükümlülüğü ise; seçici dağıtım sistemlerinde belirli bir rakibin ürünlerinin sistem üyeleri tarafından satılmasının engellenmesi halidir<sup>364</sup>. Bu hükmün yorumlanmasında dikkat edilmesi gereken

---

<sup>359</sup> Tebliğ Kılavuz, s. 18.

<sup>360</sup> Süresi beş yılı aşmayan sözleşmeler ile sağlayıcı tüm alımın bizzat kendisinden yapılmasını sağlayabilecektir.

<sup>361</sup> Erturan, s. 147; Mülga Tebliğ Kılavuz, s. 11; Yetkili satıcı veya servis kendi iradesiyle tek bir sağlayıcının mallarını satmayı seçtiği takdirde, grup muafiyetinin uygulamaya devam edeceği belirtilmektedir.

<sup>362</sup> Ay, s. 382.

<sup>363</sup> Rekabet Kurulunun 06.12.2006 tarihli 16-42/692-310 sayılı kararı.

<sup>364</sup> Tebliğ, m. 7(1)/a-3.

husus; seçici dağıtım sistemi genel özellikleri ile rekabet etmeme yükümlülüğünün uygulanmasındaki çelişkinin önlenmesi gerekliliğidir. Yukarıda anıldığı üzere, dağıtım sistemi olarak kendilerine seçici dağıtım sistemini tercih etmiş olan sağlayıcılar, dağıtım sistemleri üyesi yetkili servis ve dağıtıcılarına, sadece kendi ürettikleri ürünleri satmalarını ve rakip üretici firmaların ürünlerini satmamasını şart koşabilmektedirler<sup>365</sup>. Ancak belirli bir rakibin ürünlerinin sistem üyeleri tarafından satılmasının engellenmesi anlaşmayı grup muafiyeti kapsamında çıkaracaktır.

Anlaşılmaktadır ki; sağlayıcılar dağıtım sistemi üyesi alıcılara, tüm rakiplerin ürünlerini satmama veya salt kendi ürünlerini satma hususunu şart koşabilecek ancak bazı seçili rakip firmaların ürünlerini satmamaları hususunda bir koşul getiremeyecektir. Sağlayıcı tarafından getirilecek rekabet etmeme yükümlülüğü ya hiçbir rakip firma ürünü için getirilmeyecek ya da bütün rakip firma ürünleri için getirilebilecektir<sup>366</sup>. Bu hükmün amacı; pazara yeni giriş yapmış firmalarının veyahut pazar gücü düşük olan sadece belirlenmiş olan firmaların rekabet koşullarının zorlaştırılmasını engellemektir<sup>367</sup>.

#### **2.4.1.2.Yedek Parçaların Dağıtım Bakımından**

Kanun koyucu ve Rekabet Kurumu, yukarıda daha önce açıklandığı üzere, motorlu taşıtlar sektörüne ilişkin düzenlemeleri ile yedek parça dağıtım sektöründe faaliyet göstermekte olan bağımsız teşebbüslerin sağlayıcıya olan bağlılıklarını kırmayı ve böylelikle yedek parça pazarındaki rekabeti arttırmayı amaçladığını açıklamıştık. Yine bu amaç doğrultusunda, Tebliğ'de (m. 7(1)/b), yetkili dağıtıcıların parça temini bakımından seçeneklerinin kısıtlanması ağır ihlal hali olarak öngörüldüğünden bahsetmiştik. Dolayısıyla, anılan açıklamalar ışığında, Tebliğ'in yedek parça pazarı yönünden getirdiği asıl kuralın, bağımsız yedek parça

---

<sup>365</sup> Tebliğ Kılavuz, s. 18

<sup>366</sup> Aslan, s. 577.

<sup>367</sup> Tebliğ Kılavuz, s. 18; Ay, s. 381.

sağlayıcılarına yönelik istisna haricinde, rekabet etmeme yükümlülüğü getirilememesi olduğunu belirtebiliriz<sup>368</sup>.

Bu düzenlemeler ile alıcıların sağlayıcıdan başka kaynaklardan da yedek parça alabilmesi teşvik edilmek istenmiştir. Düzenleme ayrıntıları Kılavuz'da yer almıştır<sup>369</sup>. Kılavuz uyarınca ilişkin rekabet etmeme yükümlülüğü ile, sağlayıcının dağıtıcıyı kendisinden %30 ve daha fazla alım yapmaya doğrudan veya dolaylı olarak zorlaması hali rekabet etmeme yükümlülüğü olarak öngörülmüştür. %30'luk bir eşik getirilmesi ile de dağıtım ağı mensuplarının en az 3 farklı sağlayıcıdan mal satın alması ve böylelikle parça sağlayıcıların da rekabet gücünü arttırması sağlanmak istenmiştir<sup>370</sup>.

Tebliğ'de yedek parça dağıtımı bakımından grup muafiyetinden yararlanamayacak olan üç tür rekabet etmeme yükümlülüğü belirtilmiştir. Bunlardan ilki; alıcıya anlaşma süresince getirilmek istenen hiçbir tür rekabet etmeme yükümlülüğünün grup muafiyetinden yararlanamayacağı kuralıdır. Kanaatimizce bu düzenleme ile amaçlanan, yukarıda anılan amaca uygun olarak; alıcıların herhangi bir sağlayıcıdan kendi alımlarının %30'u ve daha fazlasını teşkil edecek alım yapmasını engellemektedir. Bu demektir ki hiçbir sağlayıcı, hiçbir alıcıyı yalnız kendinden yedek parça temini yapmasını zorunlu kılamayacaktır<sup>371</sup>.

Önemli husus ise; alıcının kendi iradesi ile tek bir sağlayıcı markadan alım yapma ve salt onun ürünlerini satmayı tercih etmesi halinde anlaşma hükmü grup muafiyeti kapsamında çıkarılmayacaktır<sup>372</sup>.

Yedek parça dağıtımı yönünden rekabet etmeme yükümlülüğünün bir istisnası da bulunmaktadır. Bağımsız yedek parça sağlayıcıları yetkili yedek parça dağıtıcılarına sözleşmenin yürürlük tarihini takip eden ilk beş yıllık süre için

---

<sup>368</sup> Sanlı, Görüş; Ay, s. 389.

<sup>369</sup> Kılavuz, s. 19.

<sup>370</sup> Aslan, Rekabet Hukuku, s. 581.

<sup>371</sup> Unutulmamalıdır ki; söz konusu rekabet etmeme yükümlülüğünü aşmayı hedefleyen doğrudan veya dolaylı hiçbir kısıtlama grup muafiyetinden yararlanamayacaktır, Tebliğ Kılavuz, s. 19.

<sup>372</sup> “Bir başka deyişle, alıcıyı belirli türde bir ürüne ilişkin alımlarının %30'dan fazlasını tek bir sağlayıcıdan almak zorunda bırakan doğrudan veya dolaylı yükümlülükler grup muafiyetinden yararlanamayacaktır.”, bkz. Tebliğ Kılavuz, s. 19.

rekabet etmeme yükümlülüğü getirebilmektedirler<sup>373</sup>. Bu istisnanın amacı Kurul tarafından; bağımsız yedek parça sağlayıcısının dağıtıcıya yaptığı yatırımların dönüşünün sağlanması olarak belirtilmiştir. Bu nedenle de salt ilk beş yıllık süre için bu hak sağlanmıştır<sup>374</sup>.

Bağımsız yedek parça sağlayıcılarına ilişkin olarak getirilmiş istisna hal Mülga Tebliğ yer almamakta idi. Mülga Tebliğ’de yedek parça dağıtım pazarında her türlü doğrudan veya dolaylı rekabet etmeme yükümlülüğünün grup muafiyetinden yararlanmayacağı düzenlenmiş idi<sup>375</sup>. Dolayısıyla buradaki istisna Tebliğ ile getirilen bir yeniliktir.

#### **2.4.1.3.Bakım ve Onarım Hizmetlerinin Sağlanması Bakımından**

Tebliğ’de (m. 7(1)/c) bakım ve onarım hizmetlerinin sağlanması bakımından ise; iki tür rekabet etmeme yükümlülüğü belirtilmiştir. Bu yükümlülüklerin de yine, sözleşmede bulunması durumunda sözleşmenin grup muafiyeti kapsamı dışına çıkacağı öngörülmüştür. Bakım ve onarım hizmetlerinin sağlanması bakımından sağlayıcı tarafından alıcıya anlaşma süresi boyunca veya anlaşmanın sona ermesinden sonra<sup>376</sup> herhangi bir rekabet etmeme yükümlülüğü getirilmeyecek, getirildiği takdirde söz konusu rekabet etmeme yükümlülüğü grup muafiyetinden yararlanamayacaktır.

Tanım uyarınca; bakım onarım hizmeti veren yetkili servisin bir önceki sene vermiş olduğu hizmetin %30’undan fazlasını sağlayıcının taşıtlarına vermeye sağlayıcı tarafından zorlanması, rekabet etmeme yükümlülüğüdür<sup>377</sup>. Yükümlülüğün dolaylı veya doğrudan olması yine önem taşımayacak, aynı şekilde

---

<sup>373</sup> Rekabet Kurulunun 29.03.2007 tarihli, 07-29/262-93 sayılı kararı; Rekabet Kurulu’nun 04.03.2010 tarihli, 10-21/278-102 sayılı kararı; Ay, 387; Tebliğ Kılavuz, s. 20.

<sup>374</sup> Tebliğ Kılavuz, s. 19-20; Rekabet Kurulunun 29.03.2007 tarihli, 07-29/262-93 sayılı kararı, Rekabet Kurulunun 04.03.2010 tarihli, 10-21/278-102 sayılı kararı.

<sup>375</sup> Mülga Tebliğ, m. 6/a.

<sup>376</sup> Tebliğ Kılavuz, s. 21.

<sup>377</sup> Erturan, s. 145-146; Tebliğ Kılavuz, m. 7(1)/c.

değerlendirilip aynı sonucu yaratacaktır<sup>378</sup>. Ancak yine salt bir sağlayıcının taşıtlarına hizmet vermek isteyen teşebbüsün bunu uygulamasına bir engel bulunmamaktadır. Burada önemli olan husus yine, teşebbüsün özgür iradesi ile karar vermesidir.

Yedek parça dağıtım pazarı yönünden olduğu gibi bakım onarım hizmetleri yönünden de Tebliğ ile bir istisna hal öngörülmüştür. Bu istisna uyarınca<sup>379</sup>; yürürlük tarihini takiben ilk beş yıl için sağlayıcılar, bakım onarım faaliyeti gerçekleştiren teşebbüslere rekabet etmeme yükümlülüğü getirebileceklerdir. 2017/3 sayılı Tebliğ ile bu istisna yönünden bir değişiklik öngörülmüştür. Bu yenilik zincir servislere yöneliktir. Bir sağlayıcıya ait bakım onarım zinciri içerisinde bakım onarım servisi veren zincir servislere bu istisna çerçevesinde 5 yıla kadar olmak üzere getirilen rekabet etmeme yükümlülükleri de grup muafiyetinden yararlanabileceklerdir. Bu düzenleme, 2017/3 sayılı Tebliğ ile getirilen bir yeniliktir.

Bu istisnanın amacı, yedek parça dağıtım pazarında olduğu gibi, sağlayıcıların ağ kurmak adına yapacakları batık maliyetin geri dönüşünün sağlanması ve sağlayıcıları ağ kurmaya teşvik etmektir<sup>380</sup>. Rapor'a göre;<sup>381</sup> özellikle garanti süresinin bitiminden itibaren yetkili dağıtıcı, yetkili servisler ile bağımsız ve özel servisler rekabet edebilmektedir. Bu düzenleme, aynı zamanda bağımsız ve özel servislerin ve sayılarının artması sonucunu doğurmakta olup pazardaki rekabetin artmasına neden olacaktır.

Anlaşılmaktadır ki; Tebliğ ilk beş yıllı sınırlı olarak getirilen rekabet etmeme yükümlülüklerine izin vermiştir. Anılan düzenleme ve istisna, Mülga Tebliğ'de de yer bulmuş ve Rekabet Kurulu hükmün amacının açıklamalarını ihtiva eden kararlara<sup>382</sup> imza atmıştır.

---

<sup>378</sup> Rekabet Kurulunun 22.04.2010 tarihli 10-33/512-186 sayılı kararı; Rekabet Kurulu'nun 17.08.2011 tarihli 11-45/1065-367 sayılı kararı; Rekabet Kurulunun 25.12.2014 tarihli 14-54/920-416 sayılı kararı.

<sup>379</sup> Tebliğ, m. 7(1)/c-1.

<sup>380</sup> Tebliğ Kılavuz, s. 20-21.

<sup>381</sup> Sektör Rapor, s. 7.

<sup>382</sup> Rekabet Kurulunun 07.04.2011 tarihli, 11-22/392-125 sayılı kararı; Rekabet Kurulunun 25.07.2007 tarihli 07-61/716-248 sayılı kararı.

#### 2.4.1.4. Ek Tesis Yeri Açılmasına İlişkin Kısıtlamalar

Tebliğ’de ek tesis yeri açılmasına ilişkin bir düzenleme bulunmaktadır<sup>383</sup>. Bu düzenleme uyarınca; sağlayıcı yetkili servis veya yedek parça dağıtıcılarına, dağıtım, bakım veya onarım hizmetleri yönünden ek tesis yeri açılmasına ilişkin olarak doğrudan veya dolaylı yükümlülük getiremeyecektir. Kısıtlama getirilmesi halinde, husus rekabet etmeme yükümlülüğü kapsamında değerlendirilecek ve grup muafiyeti kapsamı dışına çıkacaktır.

Bu düzenleme, seçici dağıtım sistemini ağ sistemi olarak benimsemiş sağlayıcılar yönünden uygulama yeri bulacaktır. Ek tesis yeri açılmasına müdahale teşkil eden bu kısıtlamalara ek olarak, yetkili servisin nerede açılacağına dair düzenlemeler (yerleşim yeri şartı<sup>384</sup>) de yine rekabet etmeme yükümlülüğü kapsamında değerlendirilecektir.

Düzenleme, yedek parça dağıtım ve bakım-onarım hizmetleri yönünden öngörülmüş olup taşıt satışı için öngörülmemiştir. Burada anlaşılmaktadır ki; sağlayıcı, yetkili dağıtıcı veya satıcının ek satış yeri açmasını kısıtlayabilmektedir. Ancak sağlayıcı, yedek parçaların dağıtım, bakım veya onarım hizmetlerinin sunulması açısından, bayilerin ek tesis yeri açmalarını kısıtlayamamaktadır. Ancak unutulmamalıdır; ek tesis yeri açabilmek için sağlayıcı tarafından objektif olarak belirlenmiş olan koşul ve kriterleri sağlamak şartı bakidir<sup>385</sup>. Bu durum özellikle bayinin, sağlayıcı tarafından öngörülen niteliksel özellik şartlarını sağlamak durumunda olduğu niteliksel seçici dağıtım sisteminin temel özellikleri yönünden isabetlidir<sup>386</sup>.

---

<sup>383</sup> Tebliğ, m. 7/2.

<sup>384</sup> Ay, s. 408;

<sup>385</sup> Tebliğ Kılavuz, s. 21.

<sup>386</sup> Özellikle niteliksel seçici dağıtım sisteminin tercih edildiği bir dağıtım ağında, satış sonrası hizmetleri verecek olan yetkili servisin tesis yerinin belirlenmesinin tamamıyla yetkili servisin inisiyatifine bırakılmış olmasının seçici dağıtım sisteminin niteliği ile uyumlu olmadığı yönünde karşıt bir görüş de ileri sürülmüştür, bkz. Erturan, s. 152-153; Ay, s. 408.

## 2.5.PAZAR PAYI HESABI

Pazar payı eşiği, daha önce belirtildiği üzere genel muafiyet koşullarından biridir. Gerek 2002/2 sayılı Tüzük gerekse Tebliğ uyarınca bir dikey anlaşmanın muafiyet veya grup muafiyet kurumundan faydalanabilmesi için öncelikle tarafların pazar paylarının ilgili tebliğler ile belirlenmiş olan pazar payı eşikleri içerisinde olması gerekmektedir. Tebliğ'in Mülga Tebliğ'den ayrıldığı en temel hususlardan biri de pazar payı eşiklerinde öngörülen değişikliktir. Mülga Tebliğ uyarınca öngörülen pazar payı eşikleri, tercih edilen dağıtım sistemine göre değişmekte idi. Pazar payı eşiklerinin dağıtım sistemlerine göre farklılık göstermesi, dağıtım sistemlerinin kurulması bakımından bir etkinlik sağlamadığı gibi pazarda faaliyet gösteren teşebbüsler bakımından uygulamada zorluk yaratmıştır.<sup>387</sup> Tebliğ'in hazırlık çalışmalarında, sistemin basitleştirilerek tüm dağıtım sistemlerinin grup muafiyetinden yararlanmasının tek bir eşik çerçevesinde değerlendirilmesinin uygun olacağı değerlendirilmiştir<sup>388</sup>.

Böylelikle Tebliğ ile münhasır dağıtım sistemi, nicel seçici dağıtım sistemi ve tek alıcıya sağlama yükümlülüğünün söz konusu olduğu dikey anlaşmalar bakımından pazar payı eşiği tekleştirilmiş ve %30 olarak öngörülmüştür. Gerek Mülga Tebliğ ve gerekse Tebliğ çerçevesinde niteliksel seçici dağıtım sistemini dağıtım sistemi olarak benimsemiş olan sağlayıcıların akdedecekleri dikey anlaşmaların grup muafiyetinden yararlanabilmeleri bakımından herhangi bir pazar payı eşiği öngörülmemiştir<sup>389</sup>.

Pazar payı eşiklerinin hesaplanması başlı başına bir husus olup Kurum tarafından İlgili Pazarın Tanımlanmasına İlişkin Kılavuz'da<sup>390</sup> detayları ile açıklanmıştır. Pazar payı hesabı her bir somut olay yönünden ayrı ayrı incelenir ve Kurul her bir dikey anlaşma özelinde, o dikey anlaşmaya konu mal ve hizmetleri

<sup>387</sup> Tebliğ Kılavuz, s. 11-12; Sanlı, Görüş, 2-3.

<sup>388</sup> Tebliğ Kılavuz, s. 11.

<sup>389</sup> Tebliğ, m.5(2).

<sup>390</sup> Rekabet Kurulunun 10.01.2008 tarihli, 08-04/56-M sayılı İlgili Pazarın Tanımlanmasına İlişkin Kılavuz, s. 11, <http://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/tr/tr131tr.pdf>.

dikkate alarak ilgili pazarı belirleyecek ve takiben pazar payı hesabı değerlendirmesi yapacaktır.

Motorlu taşıtlar sektörü özelinde ise; pazar payı hesabı Tebliğ'in 5. maddesinde düzenlenmiş olup husus, yeni motorlu taşıtlar bakımından, yedek parça dağıtım hizmetleri bakımından ve bakım onarım hizmetleri bakımından ayrı ayrı düzenleniş ve bu sebeple ayrı ayrı incelenecektir.

### **2.5.1.Yeni Motorlu Taşıtların Dağıtım Bakımından**

Konusu yeni motorlu taşıtların dağıtımını olan ve sağlayıcısı tarafından dağıtım sistemi olarak münhasır dağıtım sistemi veyahut niceliksel seçici dağıtım sistemi seçilmiş olan dikey anlaşmaların grup muafiyetinden faydalanabilmesi için Tebliğ uyarınca sağlayıcının taşıtları sağlamakta olduğu ilgili pazardaki pazar payının %30 eşliğini aşmıyor olması koşulu aranmaktadır.<sup>391</sup> Bu hüküm uyarınca sağlayıcının verileri ilişkin motorlu taşıt sağlayıcısı dağıtım yaptığı ve aynı ilgili pazarda olan tüm markalar bakımından ilgili dönemde gerçekleştirilen satış adedi ile oranlanacaktır.

Dikey anlaşmaya taraf sağlayıcı firmanın ilgili dönemde gerçekleştirilen satış adedi, ilgili dönemde aynı ilgili pazarda faaliyet gösteren tüm sağlayıcılar tarafından dağıtılan ve ilgili pazardaki tüm markalar tarafından gerçekleştirilen satış adedine oranlanacak ve bu oranın %30 eşliği altında kalması gerekmektedir. Vurgulanması gereken husus, hesaplamada dikkate alınan satış adedinin sadece anlaşma tarafı sağlayıcının satış miktarlarının değil tüm ilgili pazar dahilinde, tüm markalar tarafından yapılan satış miktarlarının dikkate alınması gerekliliğidir.<sup>392</sup>

İlgili pazar payı hesabının satış değeri üzerinden değil, satış adedi üzerinden yapılmasının sebebi; satış miktarlarının pazardaki tüm oyuncular tarafından daha

---

<sup>391</sup> Pazar payı hesaplanırken ilgili teşebbüslerin yanı sıra bağlı teşebbüslerin de dikkate alınması gerekmektedir, bkz. Erakman, s. 91-92.

<sup>392</sup> Tebliğ Kılavuz, s. 22.

kolay edinilebilen bir veri olup, dikey anlaşma tarafları bakımından muafiyet değerlendirilmesi yapılmasının daha objektif ve kolay olmasıdır.<sup>393</sup>

### 2.5.2.Motorlu Taşıtlar Yedek Parça Dağıtımını Bakımından

Yeni motorlu taşıtların dağıtımını konu alan ve münhasır veyahut niteliksel seçici dağıtım sistemi tercih edilmiş olan dikey anlaşmalar bakımından öngörölmüş olan %30 pazar payı eşiği, motorlu taşıtların yedek parçalarının dağıtımını bakımından da aynı şekilde öngörölmüştür<sup>394</sup>. Bu pazar payı hesabına esas olarak yedek parça motorlu taşıt sağlayıcı tarafından bizzat sağlanıyorsa bu sağlayıcı firmanın, yedek parçayı sağlayan ayrı bir sağlayıcı ise o firmanın pazar payı dikkate alınacaktır. Kurum'un ilişkin Kılavuz'una<sup>395</sup> göre ilgili yedek parça pazarı Kurul tarafından genellikle marka özelinde; ilişkin parçaların hangi marka araçlara yönelik olduğuna göre belirlenebilmektedir<sup>396</sup>. Ancak somut olay bakımından özellik arz ediyorsa ilgili pazar sadece marka tanımı üzerinden değil, marka ve model üzerinden de belirlenebilir<sup>397</sup>. Buna Kurul karar verecektir.

Yedek parça dağıtıcıları yönünden yapılacak pazar payı hesabında özellik arz eden durum, bağımsız yedek parça sağlayıcılarının pazar paylarının hesaplanmasında ortaya çıkmaktadır. Her ne kadar hesaplanırken, ilgili Pazar model bağlamında belirlenebilmekte ise de, bağımsız yedek parça sağlayıcıları bakımından ilgili pazar tanımı geniş yorumlanmaktadır. Bağımsız yedek parça sağlayıcıları genelde tek bir model veyahut markadan ziyade birden çok motorlu taşıt marka ve modellerinde kullanılabilecek yedek parçaların teminini

---

<sup>393</sup> Rekabetçi piyasa koşulları altında her ne kadar ilgili pazar dahilindeki ürünler arası fiyatlandırma farklarının dramatik olması beklenmese de satış adedi ile değerlendirilme yapmanın, satış değerleri ile hesaplamaya nispeten daha doğru sonuçlar vereceği kanaatindeyiz. Bu hususta ilişkin kılavuz ve tebliğ hükmü ile uygulama kanaatimizce isabetlidir.

<sup>394</sup> Tebliğ, m. 5/b; Yukarıda belirtildiği üzere Tebliğ ile pazar payı eşiği tekleştirilmiş ve %30 olarak belirlenmiştir.

<sup>395</sup> Tebliğ Kılavuz, s. 22-23.

<sup>396</sup> Tebliğ Kılavuz, s. 23; Rekabet Kurulunun 25.12.2014 tarihli, 14-54/920-416 sayılı kararı; Rekabet Kurulunun 02.11.2000 tarihli, 00-42/453-247 sayılı kararı.

<sup>397</sup> Sağlanan yedek parça bir marka motorlu taşıtların bütünü bakımından sağlanmıyor ve sadece belirli modeller yönünden sağlanmıyorsa o model veya modeller çerçevesinde ilgili pazar tanımı yapılacaktır. Hatta gerekli görüldüğünde yedek parça da tür ile sınırlandırılabilir.

sağlamaktadırlar. Bu sebeptendir ki bağımsız yedek parça sağlayıcıları bakımından ilgili pazar tanımı yapılırken, ilgili ürün pazarı yedek parça pazarının bütünü olarak tanımlanabilmektedir<sup>398</sup>. Bu özel durum tek bir markaya yönelik hizmet veren ve tabelalar ile dükkanları üzerinde hangi marka ve modele yönelik hizmet verdiğini belirten ve böylelikle yedek parça pazarının bütününde faaliyet göstermeyen bağımsız sağlayıcılar bakımından geçerli olmayacak ve onlar bakımından yine dar bir ilgili ürün pazarı tanımlaması yapılacaktır.

Yedek parça dağıtım hizmeti bakımından yapılan hesaplamada ise, muafiyetten yararlanması istenen dikey anlaşmanın birden fazla tür yedek parçayı konu alabilmesi mümkün olması sebebiyle, pazar payı hesaplaması da yeni motorlu taşıtların dağıtım pazar payı hesabından farklı olarak satış adedi/miktarı değil satış değeri (satış cirosu) üzerinden hesaplanmaktadır. Bağımsız yedek parça dağıtıcısının söz konusu dönemde ilgili pazar dahilinde yapmış olduğu yedek parça satışlarından elde ettiği değer/cironun, ilgili dönem içerisinde ilgili pazardaki tüm oyuncuların dikey anlaşmaya konu yedek parçaların satışından elde etmiş oldukları ciro toplamı arasında yapılacak ve sonucunda çıkan oranın %30 eşliğini aşmaması beklenmektedir. Unutulmamalıdır ki; toplam ilgili pazardaki tüm oyuncuların cirosu hesaplanırken bağımsız yedek parça sağlayıcılarının da ilişkin ciroları bu hesapta yer almalıdır.

### **2.5.3.Motorlu Taşıtlar Bakım ve Onarım Hizmetlerinin Sunulması Bakımından**

Yeni motorlu taşıtların veyahut motorlu taşıtlar yedek parça dağıtımını konu alan ve münhasır veyahut niteliksel seçici dağıtım sistemi dağıtım sistemi olarak seçilmiş olan dikey anlaşmalar için öngörülmüş olan %30 pazar payı eşiği, motorlu taşıtlar bakım onarım hizmetlerinin sunulması bakımından da aynı şekilde öngörülmüştür.

---

<sup>398</sup> Tebliğ Kılavuz, s. 23.

Bakım onarım hizmetleri bir motorlu taşıt özelinde, satış sonrası hizmeti olarak alınması zorunlu hizmetlerdendir. Her bir motorlu taşıt için ayrı ve özel olarak sağlanan bakım ve onarım hizmetlerinin çoklu ve sistematik sunulma olanağı yoktur. Her bir taşıtın bakım onarım yönünden ihtiyacı farklı farklı olabilmekte ve benzer olsa dahi her biri için farklı bir zaman aralığında ortaya çıkmaktadır. Bu durum motorlu taşıtların doğası gereğidir. Bu sebeple; motorlu taşıtların bakım onarım hizmetleri sunulması bakımından ilgili ürün pazarı tanımını genellikle belirli bir model özelinde yapılmaktadır<sup>399</sup>. Kural olarak belirlenen ilgili ürün pazarı dahilinde, söz konusu sağlayıcı markanın dağıtım ağı dahilinde yetkili bulunan dağıtıcı ve servislerden ve ayrıca o marka-model taşıta hizmet verebilen özel ve zincir servislerden oluşmaktadır. Bu durumda pazar payı hesabında esas alınacak veri; söz konusu ilgili pazar tanımını dahilindeki sağlayıcıların ilgili dönem içerisinde elde ettikleri ciro olacaktır.

Yedek parça dağıtımını bakımından olduğu gibi, ilgili ürün pazarı dahilinde dikey anlaşma tarafı motorlu taşıt sağlayıcısının yetkili servis ve yetkili dağıtıcıları ile o marka-model taşıtlara hizmet verebilen özel servis ve zincirlerin ilgili dönemde edindikleri ciro, ilgili pazarda faaliyet gösteren tüm oyuncuların bakım ve onarım hizmetlerinden elde ettikleri ciroya oranlanmakta ve çıkan sonucun %30 eşiği altında olması gerekmektedir.

Her ne kadar bu hesaplama dahilinde tüm oyuncuların elde ettikleri ciro içerisinde bağımsız sağlayıcıların da elde ettikleri cironun yer alması zorunlu ise de, bağımsız servislerin ilişkin dönemde elde ettikleri ciro verisine ulaşmak oldukça zordur. Ülkemizde bağımsız servislerden alınan hizmetlerin sayısı ve verileri dahi tutulamamakta ve tam olarak bilinmemektedir<sup>400</sup>. Verilerin tam olarak elde edilemediği durumlarda, güvenilir pazar bilgilerinden yola çıkılarak yapılan tahminlerin pazar payı hesaplamasında kullanılabilmesi düzenlenmiştir (m. 9/2).

---

<sup>399</sup> Rekabet Kurulunun 14.08.2008 tarihli, 08-50/738-294 sayılı kararı.

<sup>400</sup> Rekabet Kurulunun 22.04.2010 tarihli, 10-33/512-186 sayılı kararı.

## SONUÇ

2017/3 sayılı Motorlu Taşıtlar Sektörü Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyet Tebliği, 2005/4 sayılı Mülga Tebliğ'den birtakım farklılıklar içermektedir. Bu farklılıklar: muafiyetin genel koşulları, orijinal ve eş değer yedek parça düzenlemeleri, bağımsız yedek parça dağıtıcısı ve özel servislere ilişkin düzenleme ile rekabet etmeme yükümlülüğüne ilişkin kurallar hususlarındadır.

Tebliğ ile muafiyetin genel koşulları bakımından birçok yenilik öngörülmüştür. İlki; pazar payı eşiklerinde teklilik kuralına geçilmesidir. Tebliğ ile dağıtım sistemlerinin her biri için ayrı ayrı pazar payı eşikleri belirlenmiştir.

İkinci yenilik ise; Mülga Tebliğ düzenlemesi ile getirilmiş olan genel muafiyet şartlarından tahkim şartının Tebliğ'de yer bulmamış olmasıdır. Artık, sözleşmeden doğan bir uyuşmazlık halinde, tarafların öncelikle tahkim kurumuna başvurması gerektiğine dair anlaşma hükmünün dikey anlaşmada yer alması koşulu aranmayacaktır. Bu düzenleme ile tahkim kurumu bertaraf edilmek istenmemiştir. Taraflar halen diledikleri takdirde tahkim kurumuna başvurma şartını anlaşmaya ekleyebilmektedir. Düzenleme ile husus, grup muafiyeti genel şartlarından biri olmaktan çıkarılmıştır.

Tebliğ ile, feshin gerekçelendirilme yükümlülüğüne ilişkin farklılık da öngörülmüştür. Husus, muafiyetin genel koşulları bakımından yapılan bir diğer değişikliktir. Mülga Tebliğ ile sağlayıcı tarafından yapılacak fesih bildirimlerinin objektif ve detaylı olması şartı aranmıştır. Ancak Mülga Tebliğ döneminde dağıtıcılar, kendilerine bildirilen fesih ihbarlarının yeterince objektif ve detaylı olmadığı iddiaları ile iptali Kurul'a başvurmuşlardır. Bu feshe itiraz taleplerine zaman zaman haksız sebeple fesih sebebiyle tazminat taleplerini de eklemiştir. Bu durum, Rekabet Kurul'una aşırı iş yükü yaratmış ve dağıtıcıyı korumayı amaçlayan bu düzenlemenin, dağıtıcılar tarafından amaca uygun kullanılmadığı tespit edilmiştir. Bu doğrultuda Kurul, birçok itiraz ve tazminat taleplerini, fesih beyanını yeterli görerek reddetmiştir. Bu gerekçelerle feshin gerekçelendirilme yükümlülüğü Tebliğ'de öngörülmemiş, Kurul'un uygulaması ile düzenleme uyumlu hale getirilmiştir. Artık sağlayıcı tarafından yapılan fesihlerde feshin

gerekelendirilmesi şartı aranmamakta, fesih ihbar sürelerine uyularak beyan yapılması feshin gerçekleştirilmesi için yeterli görülmektedir.

Öte yandan, Tebliğ'de orijinal ve eş değer yedek parça tanımları ayrı ayrı yer bulmuştur. Bu düzenleme sistemi Mülga Tebliğ'den farklıdır. Düzenleme ile, Mülga Tebliğ döneminde yaşanan kavram karmaşası önlenmek istenmiştir. Tebliğ ile eş değer yedek parça niteliğini belirleme yetkisi, Mülga Tebliğ ile verilmiş olan parça üreticisinden alınarak akredite kuruluşlara devredilmiştir. Bu şekilde orijinal ve eş değer yedek parça nitelikleri güvenli ve kuşkuya yer bırakmayacak bir sistem dahilinde ayrıştırılmak istenmiştir. Garanti sistemleri yönünden oldukça önemli olan parça niteliklerinin belirginleştirilme çabasının, hem motorlu taşıtlar sektörü hem de sigorta sektörü gibi diğer hukuk dalları yönünden olumlu karşılanacağı görüşündeyiz.

Tebliğ ile kavram karmaşasının önlenmek istendiği bir diğer alan; yedek parça pazarı olmuştur. Tebliğ ile bağımsız yedek parça dağıtıcısı ve özel servis kavramları ayrı ayrı tanımlanmıştır. Mülga Tebliğ'de bağımsız yedek parça dağıtıcısı teşebbüs kavramı altında değerlendirilmekte olan özel servislerin ayrı bir teşebbüs tipi olarak ele alınmış olması yedek parça pazarında yaşanan terim karmaşasını önlemek amacıyla. Bu iki teşebbüs tipi aynı pazarda faaliyet gösterse de, zaman zaman farklı tür faaliyetlerde bulunmaktadırlar. Bu düzenleme ile bir sağlayıcının bağımsız yedek parça dağıtıcısı olan bir teşebbüsün bir başka sağlayıcı yönünden özel servis konumunda olmasının yolu açılmış ve yedek parça pazarındaki rekabet arttırılmak istenmiştir.

Son olarak 2017/3 sayılı Tebliğ ile değişiklik öngörülen düzenleme, rekabet etmeme yükümlülüklerine ilişkindir. Mülga Tebliğ'de rekabet etmeme yükümlülüğü düzenlenirken satış, servis ve yedek parça sektörü yönünden tek düzenleme öngörülmüş iken, Tebliğ ile yükümlülükler her bir pazarın özellikleri dikkate alınarak ayrı ayrı düzenlenmiştir.

Mülga Tebliğ ile sağlayıcıya yüklenen markasına tahsis personel istihdamı yapma yükümlülüğü, Tebliğ kapsamına alınmamıştır. Ek olarak farklı markalara farklı satış yeri kuralı da yine Tebliğ ile kaldırılmış, çok markalılık teşvik edilmiştir.

Öte yandan Tebliğ düzenlemesi ile, sağlayıcı artık dağıtıcının finansal kiralama hizmeti yapmasını engelleyebilecektir. Husus, rekabet etmeme yükümlülüğü kapsamında değerlendirilmemiştir.

Son olarak Mülga Tebliğ ile, dağıtıcının otomobil ve hafif ticari taşıtlar bakımından ek satış ve teslimat yeri açması kısıtlanmış iken husus Tebliğ'de yer bulmamıştır. Tebliğ ile motorlu taşıt satış dağıtım faaliyetinde bulunan dağıtıcılar bu konuda serbestiye kavuşmuşlardır.

Rekabet etmeme yükümlülükleri bağlamında yenilik öngörülen bir diğer pazar ise yedek parça dağıtım pazarıdır. Bu pazar yönünden; Tebliğ'in Açıklanmasına Dair Kılavuz, ilişkin rekabet etmeme yükümlülüğü düzenlemesine açıklık getirmiştir. Kılavuz uyarınca dağıtıcının yıllık alımlarının %30'undan fazlasını kendisinden yapmasını sağlamak isteyen sağlayıcıların ilişkin anlaşma hükümleri rekabet etmeme yükümlülüğü kapsamında değerlendirilecektir. Böylelikle yine çok markalılık teşvik edilmiş, dağıtıcının sağlayıcıya olan bağlılığı kırılmak istenmiştir.

Ek olarak, yedek parça dağıtım pazarı yönünden anlaşmanın yapıldığı ilk beş yıllık süre için sağlayıcının dağıtıcıya, rekabet etmeme yükümlülüğü getirebileceği Tebliğ ile öngörülmüştür. Bu bir istisna haldir. Söz konusu istisna Tebliğ ile öngörülen bir yeniliktir.

Yukarıdaki açıklamalar ışığında; Tebliğ'in birçok alanda birçok yeni düzenleme getirdiği ve Mülga Tebliğ'de yer almakta olan birtakım düzenlemelere yer vermediği görülmektedir. Motorlu taşıt satış dağıtım, yedek parça dağıtım ve satış sonrası hizmetler dağıtım pazarı özelinde de yapılan değişikliklerin pazar nitelikleri göz önüne alınarak yapıldığı, Tebliğ'in düzenlemelerinin motorlu taşıtlar sektöründe genel itibari ile rekabeti arttırıcı hedefe uygun sonuçlar yaratacağı kanaatindeyiz.

## KAYNAKÇA

- Akkan :Çiğdem Akkan, Akaryakıt Bayilik Sözleşmelerinde Rekabet Etmeme Yükümlülüğü, Rekabet Dergisi, 15(2), Ankara 2014, s. 3-58
- Alcalde :Celine Alcalde, La Distribution Automobile: Étude Juridique, Montpellier I Üniversitesi Hukuk ve Politika Bilimleri Bölümü Doktora Tezi, Montpellier 2011, s. 209-215
- Alkan :Ayça Güntülü Alkan, Türk Hukuku 2005/4 Sayılı Tebliğ ve Avrupa Birliği Hukuku 1004/2002 Sayılı Tebliğ Işığında Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalar ve Uyumlu Eylemlere İlişkin Grup Muafiyeti Düzenlemesi, Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Kazancı Hakemli Hukuk Dergisi, sayı: 9 (105-106) İstanbul 2013, s. 229-238
- Andersen :Andersen, Study on the Impact of Possible Future Legislative Scenarios for Motor Vehicle Distribution on All Parties Concerned, 2001, s. 43,  
[http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor\\_vehicles/documents/toc\\_summary.pdf](http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/documents/toc_summary.pdf)
- Aslan :Yılmaz Aslan, Rekabet Hukuku, Bursa 2017, s.5 (Rekabet Hukuku)
- Aslan :Yılmaz Aslan, Otomotiv Tebliğinde Revizyon: Sektörün Kuralları Değişiyor, Aslan Hukuk Bürosu Rekabet ve Regülasyon Gündemi, İstanbul, 2014, s. 157 (Revizyon)

- Aslan/Katircioğlu/Toksoy-  
Ilicak/Ardiyok/Bilgel :İ. Yılmaz Aslan/Erol Katircioğlu/M. Fevzi Toksoy/Alı Ilicak/Şahin Ardiyok/Fırat Bilgel, Otomotiv Sektöründe Rekabet Hukuku ve Politikaları, İstanbul 2006, s. 142
- Ateş :Mustafa Ateş, AB'ye Uyum Bağlamında Türk Rekabet Hukuku ve Politikasına Genel Bir Bakış, Ankara Barosu Fikri Mülkiyet ve Rekabet Hukuku Dergisi, sayı: 59 (2009), s. 65
- Ay :Özge Ay, Otomotiv Sektöründeki Dağıtım Sözleşmelerinden Kaynaklanan Hukuki İlişkilerin Rekabet Hukuku Düzenlemeleri Açısından İncelenmesi, İstanbul 2017, s. 90-190
- Ayata :Yeşim Ayata, Franchise Sözleşmesinde Tarafların Borçları, İstanbul 2005, s. 35
- Bellamy/Child :Christopher Bellamy/Graham D. Child, European Union Law of Competition. Oxford University Press, 2013, s. 457
- Bolatoğlu :Hilmi Bolatoğlu, Grup Muafiyeti Tebliğinde Eşik Sitemine Geçişin İktisadi ve Hukuki Gereççeleri, Rekabet Hukuku ve Dikey Anlaşmalar Sempozyumu, 2009, s. 34
- Christiansen/ Kerber :Arndt Christiansen/Wolfgang Kerber, Competition Policy with Optimally Differentiated Rules instead of Per Se Rules vs Rule of Reason, Journal of Competition Law and Economics, sayı: 2(2), 2006, s. 215-244
- Deloitte :Deloitte, Otomotiv Sektörü Tüketici Araştırması, İstanbul 2014, s. 9-11, <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte>

- /tr/Documents/manufacturing/otomotiv\_sektoru  
\_tuketici\_arastirmasi.pdf
- Dikmen :Işık Dikmen, Otomotiv Sektörü ve Rekabet, ODD Genel Sekreteri, Kasım 2006, s. 1-5, [http://www.kalder.org.tr/genel/15kongre/sunumlar/isik\\_dikmen.doc](http://www.kalder.org.tr/genel/15kongre/sunumlar/isik_dikmen.doc).
- Erakman :Göksu Erakman, Motorlu Taşıtlar Sektöründe Rekabet Sınırlamaları ve Grup Muafiyeti, Başkent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Ankara 2007, s. 17-121
- Erturan :Ela Erturan, Motorlu Taşıtlar Sektöründe Rekabeti Sınırlayan Anlaşmalar: 2005/4 Sayılı Grup Muafiyet Tebliğ Çerçevesinde Bir İnceleme, Çankaya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü yüksek lisans tezi, Ankara 2008
- Esen :Emre Esen, Motorlu Taşıtlar Dağıtım ve Servis Anlaşmalarına İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, sayı: 19(1-2) 2000, s.9-15
- European Competition Network :European Competition Network, Brief, Extended Issue, 2012, [http://ec.europa.eu/competition/ecn/brief/05\\_2012/brief\\_05\\_2012.pdf](http://ec.europa.eu/competition/ecn/brief/05_2012/brief_05_2012.pdf)
- Gazioğlu :Uygur Gazioğlu, Motorlu Taşıtlar Sektöründe Rekabet: Dağıtım ve AB Düzenlemeleri, Rekabet Kurumu uzmanlık tezi, Ankara 2005, s. 4-28
- Goyder :Daniel G. Goyder, EC Competition Law, Oxford University Press, 2003, s. 203 (Competition)

- Goyder :Johanna Goyder, EU Distribution Law, Third Edition, Palladian Law Publishing, Cambridge 2000, s. 203 (Distribution)
- Gökyayla :Cemile Demir Gökyayla, Milletlerarası Özel Hukukta Tek Satıcılık Sözleşmeleri, İstanbul 2013, s. 113-114
- Gündüz/Şengören :Recep Gündüz/Zeynep Şengören, Motorlu Taşıtlar Sektöründe Nereden Nereye Sektör Raporu, AB Hukukundaki Gelişmeler ve Tebliğ Taslağı Hakkında Düşünceler, Rekabet Kurumu Çalıştay Sunumu, İstanbul 2014, s. 17-63
- Gürzumar :Osman .B. Gürzumar, 2002/2 Sayılı Rekabet Kurulu Tebliği Çerçevesinde Dikey Anlaşmalar, Rekabet Hukuku'nda Güncel Gelişmeler Sempozyumu I, Kayseri 2003, s. 36 (Sempozyum)
- Gürzumar :Osman B. Gürzumar, 2002/2 Sayılı Rekabet Kurulu Tebliği Çerçevesinde Dikey Anlaşmalar, Prof. Dr. Fahiman Tekil'in Anısına Armağan, sayı: 209(272), İstanbul 2003, s. 110-123 (Dikey Anlaşmalar)
- İstanbul Ticaret Odası :İstanbul Ticaret Odası, Motorlu Taşıtlar Dağıtım ve Servis Anlaşmalarına İlişkin Grup Muafiyeti Değerlendirme Paneli, sayı: 22 (2006), s. 30-37 (Panel)
- İstanbul Ticaret Odası :İstanbul Ticaret Odası, Otomotiv Sanayi Sektör Raporu, 2003, s. 2-19, <https://www.ito.org.tr/itoyayin/0016028.pdf>.
- İstanbul Ticaret Odası İstanbul Ticaret Odası, Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Şubesi, Otomotiv Sektör Raporu, 2008, s. 3-5,

	<a href="https://www.ito.org.tr/Dokuman/Sektor/1-69.pdf">https://www.ito.org.tr/Dokuman/Sektor/1-69.pdf</a> (Otomotiv Sektör Raporu)
İstanbul Ticaret Odası	:İstanbul Ticaret Odası, Motorlu Taşıtlar Dağıtım ve Servis Anlaşmalarına İlişkin Grup Muafiyeti, sayı: 22 (2006), s. 9 (Muafiyet)
Kaynak/Ari	:Selahattin Kaynak/Yılmaz Onur Ari, Türk Otomotiv Sektöründe Yoğunlaşma: Binek ve Hafif Ticari Araçlar Üzerine Bir Uygulama, Ekonomik Yaklaşım, sayı: 22(80), 2011, s. 39-52
Kraft	:Rainer Maria Kraft, Commercial Agency and Distribution Agreements: Law and Practice in The Member States of The European Union. Kluwer Law, 2000, s. 33, file:///C:/Users/sony/Downloads/International%20Commercial%20Agency%20and%20Distribution%20Agreements.PDF
Koç	:Ali Fuat Koç, AT Rekabet Hukukunda Seçici Dağıtım Anlaşmaları, Rekabet Kurulu Uzmanlık Tezi, Ankara 2005, s. 10-39
Korah	:Valentine Korah, Cases and materials on EC Competition Law, Hart Publishing, 2006, s. 280
Mathijsen	:Petrus Servatius Renoldus Franciscus Mathijsen, A guide to European Union Law, Sweet & Maxwell, 2007, s. 239, <a href="http://europa.eu/documents/comm/green_papers/pdf/com96_721_en.pdf">http://europa.eu/documents/comm/green_papers/pdf/com96_721_en.pdf</a>
Marsden/Whelan	:Philip Marsden/Peter Whelan, Intervention and the Internal Market: Contemporary European Competition Initiatives Concerning Distribution

	in the Market for New Cars, European Competition Journal, sayı: 4(2), 2008, s. 503
Middleton/Rodger/MacCulloch	:Kirsty Middleton/Barry Rodger/Angus MacCulloch, Cases and Materials on UK and EC Competition Law, Oxford University Press, 2009, s. 232-236
Monti	:Giorgio Monti, EC Competition Law, Cambridge University Press, 2007, s. 370
Özeriç	:Halil Özeriç, Türk Hukukunda Münhasır Distribütörlük Sözleşmesi, yayımlanmamış yüksek lisans tezi, İstanbul 2007, s. 15-56
Peeperkorn	:Luc Peepkorn, Dikey Anlaşmaların İktisadi Boyutu, Rekabet Dergisi, sayı: 10 (2002), s.81
Pekcanıtez/Özekes/Akkan	:Hakan Pekcanıtez/Muhammet Özekes/Mine Akkan/, Medeni Usul Hukuku, sayı: 3 (2017), s. 2653
Rekabet Kurumu	:Rekabet Kurumu, IV. Denetim ve Uygulama Dairesi Başkanlığı, Motorlu Taşıtlar Sektör Araştırması Raporu, Ankara 2014 (Sektör Rapor)
Rekabet Kurumu	:Rekabet Kurumu, 1998/3 sayılı Motorlu Taşıtlar Dağıtım ve Servis Anlaşmalarına İlişkin Grup Muafiyeti Tebliğinin Değerlendirmesi, 2003
Rekabet Kurumu	:Rekabet Kurumu, Çimento Sektör Araştırması, Ankara 2016
Rekabet Kurumu	:Rekabet Kurumu, 1998/3 Sayılı Motorlu Taşıtlar Dağıtım ve Servis Anlaşmalarına İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği'nin Değerlendirilmesi, 2003, s.23-24
Ritter/Braun	:Lennart Ritter/W. David Braun, European Competition Law: A Practitioner's Guide, Kluwer Law International, 2004, s. 343

- Russo/Schinkel/Günster/Carree :Francesco Russo/Maarten Pieter Schinkel/Andrea Günster/Martin Carree, European Commission Decisions on Competition: Economic Perspectives on Landmark Antitrust and Merger Cases, Cambridge University Press, 2010, s. 255
- Sanlı :Kerem Cem Sanlı, Motorlu Taşıtlar Sektör Araştırma Raporu'na Dışarıdan Bir Bakış, Motorlu Taşıtlar Sektöründe Yeni Bir Dönem: Nasıl Bir Grup Muafiyet Tebliği Rekabet Kurumu Çalıştay Sunumu, İstanbul 2014, s 1-7 (Görüş)
- Sanlı :Kerem Cem Sanlı, Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'da Öngörülen Yasaklayıcı Hükümler ve Bu Hükümlere Aykırı Sözleşme ve Teşebbüs Birliği Kararlarının Geçersizliği, Rekabet Kurumu Lisansüstü Tez Serisi sayı:3 (2000), s. 150-170 (Geçersizlik)
- Sanlı :Kerem Cem Sanlı, Rekabet Kurulu'nun Kararları Işığında Eşik Sisteminde Dikey Anlaşmalara Olası Yaklaşım, Rekabet Hukuku ve Dikey Anlaşmalar Sempozyumu, 2009, s. 189 (Dikey Anlaşma)
- Songör :Tuncay Songör, Rekabet Hukukunda Muafiyet Çerçevesinde Motorlu Taşıtlar Sektöründe Grup Muafiyeti: Tebliğ No: 2005/4, 2006, s. 27-101
- Tekinalp :Ünal Tekinalp, Gümrük Birliğinin Türk Hukuku Üzerinde Etkileri, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, sayı: 55(1-2) İstanbul 1995, s. 65

- Türkiye Sınai Kalkınma Bankası :Türkiye Sınai Kalkınma Bankası, Ekonomik Araştırmalar, Türkiye Otomotiv Sanayii Rekabet Gücü ve Talep Dinamikleri Perspektifinde 2020 İç Pazar Beklentileri, Otomotiv Sektör Raporu, 2017, s. 1-45,  
[http://www.osd.org.tr/sites/1/upload/files/Otomotiv\\_Sektor\\_Raporu\\_TSKB-2208.pdf](http://www.osd.org.tr/sites/1/upload/files/Otomotiv_Sektor_Raporu_TSKB-2208.pdf)
- Türkiye Sınai Kalkınma Bankası :Türkiye Sınai Kalkınma Bankası, Ekonomik Araştırmalar, Türkiye Otomotiv Sanayii Rekabet Gücü ve Talep Dinamikleri Perspektifinde 2020 İç Pazar Beklentileri, Otomotiv Sektör Raporu, 2017, s. 14,  
[http://www.osd.org.tr/sites/1/upload/files/Otomotiv\\_Sektor\\_Raporu\\_TSKB-2208.pdf](http://www.osd.org.tr/sites/1/upload/files/Otomotiv_Sektor_Raporu_TSKB-2208.pdf)
- Türk Standartları Enstitüsü :Türk Standartları Enstitüsü, Eşdeğer Parça Uygulaması Raporu, 2015, s. 1-5
- TÜSİAD :TÜSİAD, Motorlu Taşıtlar Sektör Araştırması Raporu'nun Yönetici Özetine İlişkin Görüş ve Öneriler, 2014, s. 5.
- Uzunallı :Sevilay Uzunallı, Rekabet Hukukuna Göre Dağıtım Anlaşmalarında İnternette Satış Sınırlamaları, Journal of Yaşar University, sayı: 8 (2013), s. 2935-2950
- Ünal :Orhan Ünal, Avrupa Birliği Otomotiv Sektöründe Yeni Rekabet Kuralları, Bursa, 2010, s. 105
- Yaşar :Okan Yaşar, Türkiye'nin Öncü ve Yükselen İmalat Sektörü: Otomotiv sanayii, Türk Coğrafya Dergisi, sayı: 46 (2006), s. 49-54
- Yeşiltepe :Salih Önder Yeşiltepe, Tek Satıcılık Sözleşmesinin Öğretide Benzer Olarak Belirtilen

- Sözleşmelerden Ayırt Edilmesi, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi hukuk Araştırmaları Dergisi, sayı: 113(1-2) İstanbul 2007, s. 185
- Whish/Bailey :Richard Whish/David Bailey, Competition Law, Oxford University Press, USA, 2015, s. 179-715 (Competition)
- Whish/Bailey :Richard Whish/David Bailey, Regulation 330/2010: The Commission's New Block Exemption for Vertical Agreements. Common Market L. Rev., sayı: 47 (2010), s. 1771 (Common)
- Wise :Michael Wise, Competition Law and Policy in the European Union OECD Journal of Competition Law and Policy, sayı: 9(1) 2007, s.24

## MEVZUAT

- Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı :Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı, 28.05.2015 tarihli, Türkiye Sigorta ve Reasürans ve Emeklilik Şirketleri Birliği'ne verilen görüş, <https://www.hazine.gov.tr/File/?path=ROOT%2F1%2FDocuments%2FSigortac%C4%B1%C4%B1k%20Mevzuat%C4%B1%2F2015.16.pdf>
- Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı :Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı, 28.05.2015 tarihli, 2015/16 sayılı, Motorlu Araç Sigortalarında Logosuz Orijinal Parça Belgeleme Esaslarına İlişkin Genelge, <https://www.hazine.gov.tr/File/?path=ROOT%2F1%2FDocuments%2FSigortac%C4%B1%C4%B1k%20Mevzuat%C4%B1%2F2015.16.pdf>
- Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı :Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı, 2015/2 sayılı Motorlu Araç Sigortalarında Eşdeğer Parça Belgeleme Esaslarına İlişkin Genelge, [https://www.osemas.com.tr/images/HazineM\\_20152\\_sayili\\_GenelgeEsdegerPrbelgeleme.pdf](https://www.osemas.com.tr/images/HazineM_20152_sayili_GenelgeEsdegerPrbelgeleme.pdf)
- Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı :Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı, Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartlar Tebliği, 2015, <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2015/05/20150514-5.htm>
- European Commission :European Commission Directorate General for Competition, Explanatory Brochure, 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, 2002. (Brochure 1400/2000)
European Commission	:European Commission Explanatory Brochure, Distribution of Motor Vehicles- Regulation No:1475/95, Official Journal. L 145 (1475/95 Brochure)
European Commission	:European Commission 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; (1475/95 Evaluation)
European Commission	:European Commission, Green Paper on Vertical Restraints in EC Competition Policy, 1997
European Commission	:European Commission, Evaluation Report on the Operation of Regulation (EC) N° 1400/2002 Concerning Motor Vehicle Distribution and Servicing. (Evaluation 1400/2002)
European Commission	:European Commission, Staff Working Document N.1, Main Elements and Objectives of Regulation 1400/2002
European Commission	:European Commission, 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, <a href="http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52010XC0528(01)">(http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52010XC0528(01))</a> (Supplementary Guidelines)
European Commission	:European Commission, Guidelines 1400/2000, <a href="http://ec.europa.eu/competition/antitrust/legislat">http://ec.europa.eu/competition/antitrust/legislat</a>

	ion/guidelines_vertical_en.pdf (Guidelines 1400/2000)
European Commission	:European Commission, Frequently Asked Questions (FAQS) on the Application of EU Antitrust Rules in The Motor Vehicle Sector, 2012 (EU FAQs)
European Commission	:European Commission, 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, <a href="http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:138:0016:0027:EN:PDF">http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:138:0016:0027:EN:PDF</a>
European Commission	:European Commission, Press Release Database, Commission Approves Selective Distribution System For Yves Saint Laurent Perfume, 17.05.2001, <a href="http://europa.eu/rapid/press-release_IP-01-713_en.htm?locale=en">http://europa.eu/rapid/press-release_IP-01-713_en.htm?locale=en</a>
European Commission	:European Commission, Directorate General Competition, Distribution of Motor Vehicles Explanatory Brochure, 1995 <a href="http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/legislation/explanatory_reg_1475_95_en.pdf">http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/legislation/explanatory_reg_1475_95_en.pdf</a>
European Commission	:European Commission, Directorate General Competition, Distribution and Servicing of Motor Vehicles in the European Union Explanatory Brochure, <a href="http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/legislation/explanatory_brochure_en.pdf">http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/legislation/explanatory_brochure_en.pdf</a>

- European Commission :European Commission, 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, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002R1400&from=EN>
- European Commission :European Commission Regulation (EU) No:330/2010 of 20 April 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. (330/2010 sayılı Tüzük)
- European Commission :European 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 Vehicles Sector, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32010R0461&from=EN>
- European Commission :European Commission Decision (EU) of 23 December 1977 relating to a proceeding under Article 85 of the EEC Treaty (IV/2)9.146-BMW Belgium NV and BMW dealers), <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31978D0155&from=EN>

- European Commission :European Commisison Regulation (EU) No:123/85 of 12 December 1984 on the Application of Artcile 85 of the Treaty to Certain Categories of Motor Vehicle Distribution and Servicing Agreements, OJ L 15, 18.1.1985;  
<https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/b346a135-02ad-4615-9c86-7a67b169fa8a/language-en>
- European Commission :European Commisison 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. (1475/95 sayılı Tüzük)
- European Commission :European Commisison, Explanatory Brochure, 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 Pratices in the Motor Vehicles Sector, 2000
- Rekabet Kurumu :Rekabet Kurumu, İlgili Pazarın Tanımlanmasına İlişkin Kılavuz, 10.01.2008, 08-04/56-M,  
<http://www.wipo.int/edocs/lexdocs/laws/tr/tr/tr131tr.pdf>
- Rekabet Kurumu :Rekabet Kurumu, 2002/2 sayılı Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyet Tebliği'nin Açıklanmasına Dair Kılavuz (2002/2 Kılavuz)
- Rekabet Kurumu :Rekabet Kurumu, 2005/4 Sayılı Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalara İlişkin

	Grup Muafiyeti Tebliği'nin Açıklanmasına Dair Kılavuz (Mülga Tebliğ Kılavuz)
Rekabet Kurumu	:Rekabet Kurumu, 1998/3 sayılı Motorlu Taşıtlar Dağıtım ve Servis Anlaşmalarına İlişkin Grup Muafiyet Tebliği (1998/3 sayılı Tebliğ)
Rekabet Kurumu	:Rekabet Kurumu, 330/2010 sayılı Dikey Anlaşma ve Uyumlu Eylem Gruplarına Avrupa Birliği'nin İşleyişine İlişkin Anlaşmanın 101/3. maddesinin Uygulanmasına İlişkin Tüzük
Rekabet Kurumu	:Rekabet Kurumu, 2005/4 sayılı Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalar ve Uyumlu Eylemlere İlişkin Grup Muafiyet Tebliği (Mülga Tebliğ)
Rekabet Kurumu	:Rekabet Kurumu, 2017/3 Sayılı Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği'nin Açıklanmasına Dair Kılavuz (2017/3 Kılavuz)
Rekabet Kurumu	:Rekabet Kurumu, 2002/2 sayılı Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyet Tebliği (2002/2 Tebliğ)

## KARARLAR

### 1- REKABET KURULU KARARLARI<sup>401</sup>

- 06.04.2012 tarihli, 12-17/459-134 sayılı Toyota-Nasuhbeyoğlu kararı  
28.08.2012 tarihli, 12-42/1263-414 sayılı AdBlue kararı  
01.07.2010 tarihli, 10-47/889-308 sayılı Volvo Corp. kararı  
29.03.2007 tarihli, 07-29/260-91 sayılı Mobil Oil kararı  
10.04.2008 tarihli, 08-28/323-107 sayılı Otoyol Sanayi kararı  
22.10.2014 tarihli, 14-42/783-346 sayılı Maya kararı  
11.07.2007 tarihli, 07-59/683-239 sayılı Őenbayrak Otomotiv kararı  
14.12.2006 tarihli, 06-90/1147-341 sayılı Petrol Ofisi kararı  
14.12.2006 tarihli, 06-90/1148-342 sayılı Erk Petrol Yatırımları kararı  
28.01.2010 tarihli 10-10/90-4 sayılı DođuŐ Oto kararı  
19.09.2006 tarihli 06-66/885-255 sayılı Peugeot kararı  
02.09.2010 tarihli 10-57/1165-446 sayılı Tereyağoğlu Oto Sanayi kararı  
09.10.2013 tarihli 13-57/807-344 sayılı Mais Motorlu Araçlar kararı  
27.10.2011 tarihli, 11-54/1384-494 sayılı Dacia kararı  
10.04.2008 tarihli, 08-28/325-108 sayılı İsoțlar kararı  
08.01.2009 tarihli, 09-01/8-7 sayılı Peugeot kararı  
14.08.2008 tarihli, 08-50/738-294 sayılı Hyundai kararı  
06.12.2006 tarihli 16-42/692-310 sayılı Volvo kararı  
05.4.2007 tarih ve 07-30/297-113 sayılı DođuŐ Otomotiv kararı  
04.11.2010 tarihli 10-69/1465-563 sayılı Fer Mas Oto kararı  
20.03.2014 tarihli 14-11/204-88 sayılı Mengerler kararı  
24.01.2007 tarihli 07-09/49-16 sayılı Gonen kararı  
29.03.2007 tarihli, 07-29/262-93 sayılı Shell Turcas kararı  
07.04.2011 tarihli, 11-22/392-125 sayılı Goodyear kararı  
04.03.2010 tarihli, 10-21/278-102 sayılı Basf Coatings kararı

---

<sup>401</sup> Rekabet Kurulu kararlarının tümünün son erişim tarihi 29.11.2017'dir.

22.04.2010 tarihli 10-33/512-186 sayılı Bayraktar kararı  
17.08.2011 tarihli 11-45/1065-367 sayılı Tofaş kararı  
25.12.2014 tarihli 14-54/920-416 KIA sayılı kararı  
25.11.2009 tarihli, 09-57/1349-345 sayılı BMC kararı  
25.07.2007 tarihli 07-61/716-248 sayılı Goodyear A.Ş. kararı  
02.11.2000 tarihli, 00-42/453-247 sayılı Boztekın kararı  
01.11.2007 tarihli, 07-83/1003-388 sayılı Çelik Motor kararı

## **2- YARGITAY KARARLARI<sup>402</sup>**

### **Yargıtay 19. Hukuk Dairesi:**

21.01.2013 tarihli, 2012/6027 E. ve 2013/957 K. sayılı kararı  
01.10.2014 tarihli, 2014/10911 E. ve 2014/14428 K. sayılı kararı  
28.11.2006 tarihli, 2006/3877 E. ve 2006/1286 K. sayılı kararı

### **Yargıtay 23. Hukuk Dairesi:**

14.06.2017 tarihli, 2017/835 E. ve 2017/1816 K. sayılı kararı  
16.01.2017 tarihli, 2015/12264 E. ve 2017/259 K. sayılı kararı

## **3- DANIŞTAY KARARLARI<sup>403</sup>**

Danıştay 13. Dairesi'nin 2009/4911E. ve 2015/425 K. sayılı kararı

---

<sup>402</sup> Yargıtay kararlarının hepsi Yargıtay 19. Hukuk Dairesi kararları olup, son erişim tarihi 26.11.2017'dir.

<sup>403</sup> Danıştay kararlarının son erişim tarihi 28.11.2017'dir.

#### **4- AVRUPA KOMİSYONU KARARLARI<sup>404</sup>**

Volkswagen AG, OJ L 124, 25.4.1998

Opel Nederland B.V., OJ L 59, 28.2.2001

DaimlerChrysler AG, OJ L 257, 25.9.2002

BMW Belgium NV, OJ L 46, 17.2.1978

#### **5- DİĞER KARARLAR<sup>405</sup>**

Douai İstinaf Mahkemesi, 15.04.2004 tarihli, 03/07483 sayılı BMW France/Centre Automobile Artesien Davası kararı

Dijon Ticaret Mahkemesi, 25.9.2003 tarihli, 2003/004490 sayılı kararı,

Dijon İstinaf Mahkemesi, 01.04.2004 tarihli, 03/01547 sayılı kararı

---

<sup>404</sup> Avrupa Komisyonu kararlarının hepsinin son erişim tarihi 26.11.2017'dir.

<sup>405</sup> Kararlar için bkz. Celine Alcalde, La Distribution Automobile: Étude Juridique, Montpellier I Üniversitesi Hukuk ve Politika Bilimleri Bölümü Doktora Tezi, Montpellier 2011, s. 209-215.