

İstanbul, 07 Nisan 2014

Ref: ZAY/shk /14-620

**Denetim ve Uygulama Daire Başkanlığına,
Rekabet Kurumu
Ankara**

İlgi: 70922894-100-2945 Sayılı yazıya cevaben

Rekabet Kurumu tarafından ilgili kurum ve kuruluşlardan Motorlu Taşıtlar Sektör Araştırması Raporu'nun yönetici özetine ilişkin görüş ve öneriler talep edilmiştir. Söz konusu yazıya istinaden TÜSİAD Şirket İşleri Komisyonu bünyesinde faaliyet gösteren Rekabet Hukuku Çalışma Grubu tarafından hazırlanan Motorlu Taşıtlar Sektör Araştırması Raporu Yönetici Özeti'ne ilişkin TÜSİAD Görüşü ekte dikkatinize sunulmaktadır.

TÜSİAD olarak, 2006 yılında yürürlüğe giren 2005/4 sayılı Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalar ve Uyumlu Eylemlere İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği'nin pazardaki etkilerini tespit etmek ve araştırmak amacıyla yapılacak tüm çalışmalara katkı sağlamaya hazır olduğumuzu bir kez daha hatırlatır, saygılar sunarım.

(Orijinali imzalıdır.)

Zafer A. Yavan
Genel Sekreter

EK-1: “Motorlu Taşıtlar Sektör Araştırması Raporu Yönetici Özeti”ne ilişkin TÜSİAD Görüşü

**Motorlu Taşıtlar Sektör Araştırması Raporu Taslak Yönetici Özetine İlişkin
TÜSİAD Görüşü**

Yönetici Özeti Geneline İlişkin Görüşler

2005/4 sayılı Tebliğ, mehz mevzuatı olan Avrupa Birliği (AB) Komisyonu’nun 1400/2002 Sayılı Motorlu Taşıtlara İlişkin Grup Muafiyeti Tüzüğü’nden doğrudan alınan ve Türkiye’nin motorlu taşıt sektörünün dinamiklerine tam uyum sağlayamadığı için kadük kalan birçok hüküm barındırmaktadır. Bunlara fesih koşullarını düzenleyen 4. maddenin 3. ve 4. fıkraları ve devretme yasağını düzenleyen 5. maddenin 1. fıkrasının (f) bendi örnek olarak verilebilecektir. Örneğin, hakem ücretlerinin ve tahkim masraflarının son derece yüksek olduğu bir ortamda bağımsız servis sahiplerinin sözleşmeye aykırılık veya fesih nedeniyle hakeme başvurusu oldukça düşük bir ihtimaldir. Bu ve benzer hükümler günlük ticari hayatta uygulanamaz olmasına rağmen, Tebliğ’in getirdiği zorunluluklar nedeniyle sözleşmelerde yer almaktadır.

AB’de bu gibi hükümler ile birlikte motorlu taşıtlar sektörünün diğer sektörlerden farkının kalmamış olduğuna ilişkin görüşün hakim olması sonucu 461/2010 Sayılı Komisyon Tüzüğü ile 1 Haziran 2010 tarihinde motorlu taşıtlar sektöründe dikey anlaşmalara ilişkin farklı bir rejim uygulamasından büyük ölçüde vazgeçilmiştir. Zira 1 Haziran 2010 tarihinden itibaren servis ve yedek parça alanlarına ilişkin dikey anlaşmalarla motorlu taşıtlara özel bir rejim yerine 330/2010 Sayılı Komisyon Tüzüğü ile yenilenen genel grup muafiyeti rejimi uygulanmaya başlamıştır. 31 Mayıs 2013 tarihinde ise bu genel grup muafiyeti uygulaması yeni motorlu taşıt satışlarını da içerecek şekilde genişletilerek AB’deki motorlu taşıtlara ilişkin rejim farklılığı neredeyse ortadan kaldırılmıştır. 461/2010 Sayılı Komisyon Tüzüğü motorlu taşıt sektörüne ilişkin bazı ağır ihlal hallerini genel grup muafiyetinin yanı sıra uygulamada tutmakta, bunun dışında motorlu taşıt sektöründe yapılan dikey anlaşmalara tamamen farklı bir rejim uygulamaktan vazgeçmektedir.

Mehaz düzenlemesinde yapılan bu değişiklikler ışığında Tebliğ’in de revize edilmesinin veya tamamen yürürlükten kaldırılmasının bu sektör araştırması ile de hızlanacağı ümit edilmektedir. Zira Yönetici Özetiinde sektör genelinde pazar yoğunlaşmasının azalarak rekabetin arttığına yer verilmektedir. Ayrıca, Yönetici Özetiinin belirli bölümlerinde özel korumalar sağlanan bağımsız servislere yönelik düzenlemelerin etkili olmadığı, sektördeki kar marjlarında ve dağıtıcı dağılımlarında fazlaca değişiklik görülmediği gibi görüşler de yer almaktadır. Bu görüşlerin ve AB’deki gelişmelerin motorlu taşıtlar sektörüne özgü bir dikey anlaşmalar grup muafiyetinin etkinliğinin sorgulanması için uygun bir zemin yarattığı düşünülmektedir.

Rekabet Kurumu sektör araştırması çerçevesinde yapılan araştırmaların ve gelen verilerin büyük çoğunluğunun Kurum tarafından yapılan anket sonuçlarına dayanması nedeniyle bu veriler pazardaki reel verilerle farklılık gösterebilecektir. Söz konusu verilerin Otomotiv Distribütörleri Derneği (ODD) ve Otomotiv Sanayi Derneği (OSD)'nin sunacağı verilerle karşılaştırılması yerinde olacaktır.

Raporda yer verilen oranlardaki değişimlerin doğrudan Tebliğ'le ilişkilendirildiği görülmektedir. Halbuki söz konusu sonuçların ne kadarının makro ölçekteki sebeplerden, ne kadarının Tebliğ'den kaynaklandığını tespit etmek teknik açıdan zordur.

Ayrıca, lüks araç tanımından neyin kastedildiğinin raporda açıklanması, lüks tanımının yapılması ve hangi araçların bu kapsamda değerlendirildiğinin belirtilmesi önerilmektedir.

Yönetici özetinde kısaltmalardan kaynaklı lüks araç ve ticari araç kıyaslaması yapılmış gibi gözükmektedir. Bu durum yanlış anlamaya yol açmaktadır.

Aşağıda Yönetici Özeti'nin ilgili bölümlerine ilişkin görüşlerimize yer verilmektedir:

Motorlu Taşıtlar Satış Pazarı'na Yönelik Tespitler ve Öne Çıkan Hususlar

“Otomotiv pazarının genelindeki yoğunlaşma oranı Tebliğ sonrası dönemde düşmüştür.”

Yönetici Özeti'nin (4) numaralı başlığı altında otomotiv pazarının genelindeki yoğunlaşma oranının Tebliğ sonrası dönemde düştüğü belirtilmektedir. Bu yoğunlaşma oranları (i) binek araç, (ii) hafif ticari araç, (iii) ağır ticari araç ve (iv) toplam olarak bir çizelgede gösterilmiştir. Bu çizelgedeki verilere bakıldığında, binek araç piyasasında yoğunlaşma oranının (HHI) Tebliğ sonrası %9,95 oranında düştüğü görülmekte iken, hafif ticari araç piyasasında %13,36 ve ağır ticari araç piyasasında ise %17,76 oranında arttığı görülmektedir. Bu veriler sonucunda binek araç piyasasında yoğunlaşmanın azalarak rekabetin daha da arttığı, hafif ve ağır ticari araç piyasalarında ise yoğunlaşmanın arttığı gözlemlenebilecektir. Kanımızca söz konusu durum hafif ve ağır ticari araç piyasalarında rekabetin azalmasına delalet etmemekte; aksine yaşanan yoğun rekabet nedeniyle en etkin teşebbüslerin pazar paylarını artırmalarıyla açıklanabilmektedir. Nitekim sektördeki olağanüstü düşük kar marjları da bunun göstergesidir. Buradaki asıl etmenin Tebliğ'den ziyade üreticiler arasındaki yoğun ürün ve fiyat rekabeti olduğu düşünülmektedir.

Tabloda yer alan toplam kategorisinde ise HHI'nın %6,78 oranında düştüğü görülmektedir. Bununla birlikte bu toplam değer Tebliğ sonrası dönemde motorlu taşıtlar sektörünün genelinde bir rekabet artışı olduğu şeklinde yorumlanmasının gerçeği

tam olarak yansıtmadığı düşünülmektedir. Her ne kadar pazarın büyük bir bölümünü oluşturan binek araç pazarında yoğunlaşma oranının düşmesi sektör genelinde bir yoğunlaşma düşüşü gibi görünse de, hafif ve ağır ticari araç pazarlarını da hesaba katarak bu genellenin yapılması doğru olmayacaktır. Zira hafif ve ağır ticari araçlara ilişkin arz ve talep dinamiklerinin ve pazar yapısının binek araçlardan çok farklı olduğu bilinen bir husustur.

Eğer toplamda görülen HHI düşüşünün doğrudan sebebinin Tebliğ olduğu görüşü benimsenecek ise, buna paralel olarak hafif ve ağır ticari araç pazarlarında da Tebliğ'in uygulanması sonucu yoğunlaşmanın arttığı sonucuna varılması mümkün olabilecektir. Elbette bu yönde bir görüş de piyasaların diğer dinamiklerini göz ardı edeceğinden yerinde olmayacak ve yatay rekabetin rolünü azımsayacaktır.

Kısaca, rekabetin arttığı doğru olmakla birlikte, bunun asli sebebinin Tebliğ'den ziyade üretici ve ithalatçılar arasındaki yoğun yatay ürün ve fiyat rekabeti olduğu düşünülmektedir.

“Sektörde sağlayıcıların araç satışlarından elde ettikleri kar marjları satış sonrası hizmetlerdeki kıyasla düşüktür”

Yönetici Özeti'nin (6) numaralı başlığı kapsamında, 2003-2006 ile 2007-2011 dönemleri karşılaştırıldığında yeni araç satışındaki kar marjlarının düştüğü ifade edilmiş ve bu düşüşün satış pazarındaki yoğunlaşmanın görece azalması ve araç satışında markalar arasında yaşanan yoğun rekabetten kaynaklandığı değerlendirilmiştir. Öncelikle bu düşüşün doğrudan ve asli sebebinin Tebliğ olduğunu kesin olarak söyleyebilmek mümkün değildir. Daha ziyade, diğer dinamiklerin ve özellikle rakipler arasındaki teknoloji, fiyat ve ürün rekabetinin dikkate alınmasının doğru bir değerlendirme yapılabilmesi adına önemli olduğu değerlendirilmektedir.

Yukarıda da tartışıldığı üzere, hafif ve ağır ticari araç pazarlarında zaman içinde yoğunlaşma oranları artmış olmasına rağmen, bu pazarlarda da kar marjlarında düşüş görülmüştür. İlgili piyasalardaki kar marjı değerlendirmelerine bakıldığında, ağır ticari araç satışlarından sağlayıcıların elde ettiği kar marjının Tebliğ sonrası %9'dan %1'e gerilediği görülmektedir (Şekil 1, sayfa 3). Buna göre ağır ticari araç piyasasında yoğunlaşmanın azalmış olmasına karşın kar marjı oranında %900'lük bir düşüşün meydana geldiği görülmektedir. Dolayısıyla Yönetici Özeti'nde yer alan değerlendirmenin aksine, kar marjı düşüşlerinin sadece ve doğrudan Tebliğ ile izah edilmesi mümkün görünmemektedir.

Ayrıca bu başlık altındaki verilerin Yönetici Özeti'nin geneli ile istikrarlı bir şekilde aktarılmadığı da söylenebilecektir. Yönetici Özeti'nin 2. sayfasında yer alan Tablo 1'de

binek ve hafif ticari araç piyasalarının yoğunlaşma oranları ayrı ayrı değerlendirilmişken, 3. sayfadaki Şekil 1’de binek ve hafif ticari araç satışlarıyla elde edilen kar marjına ilişkin veriler toplu şekilde verilmiştir. Yukarıda belirtildiği üzere, binek pazarındaki yoğunlaşma oranları düşerken, hafif ticari araç piyasasındaki yoğunlaşma oranlarında %13,36’lık bir artış gözlemlenmiştir. Dolayısıyla ilgili pazarlardaki rekabet düzeyi farklı şekilde gelişmiştir. Buna rağmen sunulan veriler doğrultusunda bu pazarlardaki kar marjı aynı oranda %2,95’e gerilemiştir. Bu açıdan bakıldığında da kar marjı düşüşlerinin sadece ve doğrudan Tebliğ ve piyasalardaki yoğunlaşmalarla ilgili olmadığı ve diğer faktörlerin de değerlendirmelerde gözetilmesi gerektiği sonucuna varılabilecektir.

“Tebliğ öncesi ve sonrası dönemde yetkili dağıtım yapısında pazarın %80’inden fazlasının 3S ve servis hizmeti veren S bayilerden oluştuğu görülmektedir”

Yönetici Özeti’nin (7) numaralı başlığında Tebliğ kapsamında sağlayıcıların, dağıtıcılarını hem satış hem servis hem de yedek parça satışı hizmeti vermeye zorlayamamalarına ilişkin hükümler getirilmesine rağmen, yetkili dağıtım yapısında bir değişiklik olmadığı kaydedilmiştir. Servislerin toplam dağıtıcılar içindeki payının Tebliğ öncesi dönem olan 2002-2006 yıllarındaki ortalaması %42,80 iken Tebliğ sonrası dönemde bu oranın %42,47 olduğu görülmektedir. Dolayısıyla Tebliğ ile kaldırılan 3S şartının etkisiz olduğu ve piyasada kabul görmediği söylenebilecektir.

“Bayi başına düşen gelir ve ortalama kar marjları yükselmiştir”

Yönetici Özeti’nin (8) numaralı başlığı kapsamında yer verilen bilgilere göre, kar marjı sıralamasında bakım-onarım hizmetleri birinci, yedek parça satışları ikinci ve yeni araç satışları üçüncü sırada yer almaktadır. Bakım onarım hizmetleri ile elde edilen ortalama kar marjı, satışlardan elde edilenin yaklaşık altı katıdır. Yönetici Özeti’ne göre satış alanındaki düşük kar marjlarının satış sonrası hizmetlerle sübvansede edildiği anlaşılmaktadır. Tebliğ’in asıl amacı olan marka içi rekabetin artması durumunda bayilerin kar marjlarının uygulamada görülen aksine düşme eğiliminde olması gerekmektedir. Bu açıdan da bayilerin kar marjlarında görülen artışın Tebliğ’in olumlu bir sonucu olarak değerlendirilmesinin isabetli olmayacağı söylenebilecektir. Zira, birbiri ile rekabet halindeki iki bayi, aralarındaki rekabet nedeniyle kar marjlarını artırmak yerine azaltmak zorunda kalacaktır. Ancak uygulamadaki kar marjı artışının Tebliğ dışındaki dinamiklere dayandığı yorumlanabilecektir.

Yönetici Özeti’nde bağımsız servislerin kar marjlarının 2007 yılından beri düştüğü tespit edilmiştir. Tebliğ’in bağımsız servislerin korunması amacıyla pek çok hüküm getirdiği bilinen bir husustur. Buna karşın bağımsız servislerin kar marjlarının düşmekte olması, Tebliğ’in bu açıdan hedeflenen sonuçları doğurmadığına işaret etmektedir. Bu çerçevede Grup Muafiyeti Tebliği kapsamında zorlayıcı hükümler getirmek yerine piyasayı doğal

akışına ve rekabetin doğal sonuçlarına bırakmanın daha isabetli olacağı söylenebilecektir. Zira bu tür hükümler piyasanın gerçekleriyle örtüşmeyebilmekte ve alınan önlemler yapay kalarak beklenen sonuçları doğurmayabilmektedir.

Hesaplamalar yapılırken lüks araç karlarının standart sapmayı çok değiştirdiği görüldüğünden bu hususun da dikkate alınması önerilmektedir.

Raporda belirtilen yeni araç satışı %4,16 kar marjlarının nasıl hesaplandığının açıklanması yararlı olacaktır. Hesaplamalar yapılırken net kara bakılması gerekmektedir. Zira, kar marjlarının %2,5'lardan %1'lere gerilediği bilinmektedir.

Bayiler için yapılan karlılık hesaplamalarında aritmetik ortalama alındığı görülmektedir ancak ağırlıklı ortalama alınması daha doğru sonuçlar verecektir. Ayrıca, bayi başına düşen gelirlerin artması satış hacminin artmasından kaynaklanmaktadır. Diğer yandan, bazı markaların bayilerinde kar marjı düşmekte ve risk artmaktadır.

“Ek satış noktası sayısı artmıştır”

Yönetici Özeti'nin (9) numaralı başlığı kapsamındaki bilgilere göre, Tebliğ ile sağlayıcı onayı olmaksızın ek satış yerlerinin mümkün kılınması, ek satış noktalarının korunmasına neden olmuştur.

Ancak bu konuda yapılan analizde sadece 2013 yılında aktif olan ve kapanan ek satış/servis yerlerinin sayılarına ve söz konusu ek satış/servis yerlerinin toplam satış/servis noktaları içindeki paylarına yer verilmiştir. Bu noktada sadece 2013 yılına ait verilerden yola çıkılarak sağlıklı bir analiz yapılmasının mümkün olmayacağı söylenebilecektir. Zira ek satış/servis noktalarının sayısındaki değişiklikler piyasadaki birçok farklı faktörden etkilenebilmektedir. Bununla birlikte, açıklayıcı bir analiz elde edebilmek için yapılan diğer değerlendirmelerde olduğu gibi Tebliğ öncesi ve sonrası arasında bir karşılaştırma ve özellikle Tebliğ sonrası dönemde (2006 – 2013) yaşanan gelişmelere yer verilmesi gerektiği düşünülmektedir.

Ayrıca, söz konusu sonuçların nihai müşteri memnuniyeti açısından da değerlendirilmesi önerilmektedir.

Bunlara ek olarak, ek satış ve servis noktalarının artmasında yalnızca Tebliğ etkisinin değil, pazarın büyümesinin de buna etken olduğunun dikkate alınması gerektiği düşünülmektedir.

“Çok markalılık tüm araç segmentlerinde yaygınlaşmıştır”

Yönetici Özeti'nin (10) numaralı başlığında verilen bilgilere göre, çok markalılık ile ilgili hükümler hedefine ulaşmıştır. Bu kapsamda çok markalılığın S, 2S ve 3S bayi tiplerinin hepsinde arttığı belirtilmektedir. Yönetici Özeti'ne göre özellikle aynı mağaza içinde çok markalı olan 3S dağıtıcıların toplam 3S dağıtıcılar içindeki yerinin Tebliğ sonrasında %219 oranında artmış olmasının dikkat çekici olduğu belirtilmektedir. Yönetici Özeti'ne göre 3S dağıtıcılar içinde aynı mağazada çok markalılığın artması pazarda bu hükme değer verildiğini ortaya koymaktadır.

Yönetici Özeti'nde verilen %219'luk oranın ve çok markalılığın ciddi oranda Tebliğ ile birlikte arttığı yönündeki görüşün yanıltıcı olduğu söylenebilecektir. Zira artış oranı yüksek gibi görünse bile, bu artışın tek sebebi ilk rakamların çok düşük olmasıdır. Örneğin Tebliğ öncesi sadece 2 tane 3S bayisinin çok markalı olduğu varsayıldığında, Tebliğ sonrası bu rakam 8'e yükseldiğinde artış oranı %400 olarak hesaplanacaktır. Gerçekte ise çok markalı bayilerin sayısının hala az olduğu ve bunların da çoğunun aynı teşebbüse ait farklı markaların (örneğin GM'ye ait olan Opel ve Chevrolet markalarının) satışını gerçekleştiren teşebbüsler olduğu bilinen bir husustur. Aynı ekonomik bütünlüğe ait farklı markaların aynı mağazada sergilenmesi, o ekonomik bütünlük için mali etkinlik yaratmakta olduğundan tercih edilmektedir. Öte yandan, bu markaların birlikte sergilenmesi Tebliğ'de kullanıldığı anlamıyla çok markalılık sayılabilecektir. Halbuki Tebliğ ile amaçlanan çok markalılık, birbiri ile rekabet etmeyen iki markanın aynı mağazada sergilenmesi değil, birbiri ile rekabet halindeki markaların bu şekilde sergilenerek markalar arası rekabetin artırılmasıdır. Bu anlamda bir yanılgının olduğu düşünülmektedir.

Bununla birlikte, çok markalılığın gelişimine ilişkin diğer tablolarda (Sayfa 8-9, Şekil 4, 5, 6) S, 2S ve 3S bayi tipleri arasında bir ayrım yapılmamıştır. Söz konusu tabloların bu sebepten dolayı isabetli bir değerlendirme için yeterli olmadığı söylenebilecektir. Zira bir bayinin araç satışı alanında çok markalı hizmet vermesi ile sadece servis alanında çok markalı hizmet vermesinin çok farklı uygulamalar olduğu açıktır. Bu sebepten dolayı çok markalılığın gelişiminin analizinde tüm bayi tiplerinin topluca değerlendirilmesinin yanıltıcı sonuçlara yol açacağı söylenebilecektir.

Motorlu Taşıtlar Bakım Onarım Pazarı'na Yönelik Tespitler ve Öne Çıkan Hususlar**Genel**

Rapor çerçevesinde tek S'nin ne kapsamda ele alındığının açıklanması gerekmektedir. Yapılan tespitlerde tek S olarak yer alan bazı ifadelerin 2S'yi ifade eder şekilde

SINEM KUZ 4/2/14 2:13 PM

Deleted: -

kullanıldığı görülmektedir. Bu anlamda, hangi ifadenin kullanılmak istendiğinin netleştirilmesi önemlidir.

“Tebliğ sonrası S servis noktası sayısının arttığı gözlemlenmektedir”

Yönetici Özeti'nin (11) numaralı başlığı kapsamında, özellikle kar marjlarının yüksek seyrettiği servis alanında girişlerin artmış olması Tebliğ'in hedefleri ve etkileri bakımından önemli bir gösterge olarak kabul edilmiştir. Ancak bizzat bu cümleden ve Yönetici Özeti'nin diğer bölümlerinden de anlaşılabilen gibi servis alanı yaklaşık %25 oranında kar marjına sahip bir alan olması nedeniyle bu alana girişlerin artmasındaki en önemli rolün Tebliğ'e ait olduğu sonucuna varılması eksik bir değerlendirmeye neden olabilecektir.

Kaldı ki, amaç bakımından da, S servis noktalarının artmasının tüketiciye ne ölçüde yarar sağladığı da tartışmalı bir konudur. Zira 3S servis noktalarının sayısında yaşanacak bir artışın S servis noktalarının artmasından çok daha fazla tüketiciye yarar sağlayacağı söylenebilecektir.

“Yetkili servislerin ortalama cirosu bağımsız servislere göre yüksektir”

Yönetici Özeti'nin (12) numaralı başlığı kapsamında yetkili servislerin ortalama cirosunun bağımsız servislere göre yüksek olduğu değerlendirilmiştir. Bu kapsamda bağımsız servislerin kar marjının Tebliğ'den sonra düşmeye başladığı, 2010 yılından sonra ise yetkili servislerin kar marjlarının altına düştüğü ifade edilmektedir. Tebliğ'in bağımsız servislerin korunması amacıyla pek çok hüküm getirdiği bilinen bir husustur. Buna karşın bağımsız servislerin kar marjlarının düşmekte olması, Tebliğ'in bu açıdan hedeflenen sonuçları getirmediğine işaret etmektedir.

Karlılıkla ilgili değerlendirilmelerde toptan yedek parça karlılığı ile yetkili servis yedek parça karlılığının farklı olduğunun göz önünde bulundurulması önerilmektedir.

Bununla birlikte, bağımsız servislere konuya ilişkin sorulan soruların yetkili servislere de sorulması gerektiği düşünülmektedir. Tebliğ sonrası eşdeğer yedek parça baskısını hissedecek esas taraf yetkili ağlar olduğundan raporda yetkili ağların görüşlerine de yer verilmesi önem arz etmektedir.

Ayrıca, yetkili servislerin yüksek giderler sebebiyle daha yüksek kar marjlarıyla çalışmak mecburiyetinde olduğu, plazalarda faaliyet gösterildiği için bu masrafların arttığı ve 3S bayilik yapısında daha da yüksek giderlere katlanıldığı göz önünde bulundurulmalıdır.

Bağımsız servislerin kar marjının 2007 sonrasında düştüğü değerlendirilmesine ilişkin olarak, Tebliğ sonrası yetkili servis ağına gerçekleştirilen ölçek ekonomisi sayesinde indirimler verildiği, bu sebeple daha rekabetçi koşullar sunulabildiği görülmektedir. Bununla birlikte, sigorta şirketlerinin piyasadaki artan ağırlığının yetkili servisleri daha çok etkilediği düşünülmektedir. 3S’lerde ek ürün ve hizmetler de müşteriye sunulmakta ve bu hizmetlerden de kazanç elde edilebilmektedir. Bunların yanı sıra, araç teknolojisindeki hızlı değişime bağımsız servislerin adapte olmakta zorlanmasının da kar marjındaki düşüşte etkili olduğu düşünülmektedir.

Bunların yanı sıra, 01. 04. 2013 tarihli Kara Araçları Kasko Sigortası Genel Şartları kapsamında yapılan değişikliklerin ardından bağımsız servislerin kar oranının artmaya başladığı gözlemlenmiştir. Bu kapsamda, ilerleyen dönemlerde de rapordaki tespitler değişebilecektir.

“3 yaş altı araçların çoğunlukla yetkili dağıtıcılarda bakım onarım hizmeti aldığı, 3-5 yaş arası araçlar için yetkili ve bağımsız servisler arasında bir rekabet ortamının olduğu, 5 yaş üstü araçlarda ise bağımsız servislerin üstünlüğünün bulunduğu görülmektedir.”

Yönetici Özeti’nin (13) numaralı başlıktaki tespiti ilişkin olarak, bu hususlarda tüketici algısının rol oynadığı düşünülmektedir.

“Garanti süresi içindeki araçların bakım onarım hizmetleri için yetkili servisleri tercih ettiği anlaşılmaktadır.”

Garanti süresi içindeki araçların bakım onarım hizmetleri için yetkili servisleri tercih etmesinin, tüketicinin yetkili servislere duyduğu güven veya garanti süresi kapsamında yetkili servis kullanma yükümlülüğünden kaynaklandığı düşünülmektedir.

“Bakım onarım pazarındaki işçilik ücretleri enflasyonun üzerinde seyretmektedir”

Yönetici Özeti’ne göre işçilik ücretleri 2006-2011 yıllarında reel olarak artmış ve 2012 ve 2013 yıllarında reel olarak düşüş göstermiştir. Bununla birlikte sağlayıcıların tavsiye ettikleri periyodik bakım onarım fiyatlarının enflasyona göre dengesiz bir seyir izlediği belirtilmiştir.

Yönetici Özeti kapsamında tavsiye fiyatlarının enflasyon ile karşılaştırılmasına bir anlam verilememiştir. Her ne kadar enflasyon oranlarının tüketici fiyatlarına ve dolayısıyla periyodik bakım onarım fiyatlarına doğrudan etki edeceği savunulabilse de, tavsiye fiyatların belirlenmesinde enflasyon dışında birçok değerin dikkate alınması gerektiği kabul edilmelidir. Bu konuda örnek olarak Yönetici Özeti'nin (1) numaralı başlığı kapsamında dikkate alınan ekonomik büyüme, reel gelir artış, döviz kuru ve sağlayıcıların kampanyaları gibi faktörler sayılabilir.

“Teknik bilgiye erişim uygulamasına ilişkin güvenilir veri elde edilememiştir.”

Yönetici Özeti'nin (17) numaralı başlığında 2005 sonrasında teknik bilgi taleplerinin arttığı belirtilmektedir. Sağlayıcılar teknik bilgi taleplerinin %90 ila 100'ünün karşılandığını belirtmekte, ancak bağımsız servislerin %80'i taleplerinin karşılanmadığı ifade etmiştir. Bu tespit sonucunda teknik bilgi taleplerinin bağımsız servislerin talep ettiği şekilde verilmediği veya kullanıma uygun sunulmadığı şeklinde bir yorum yapılmaktadır.

Öncelikle Yönetici Raporunun bu noktada çelişkili olduğu söylenebilecektir. Zira (17) numaralı başlık altında teknik bilgiye erişim uygulamasına ilişkin verilerin güvenilir olmadığı tespit edilmesine rağmen, sağlayıcıların sağladığı teknik bilginin yeterli veya uygun şekilde verilmemiş olabileceği belirtilmiştir.

Bununla birlikte, Yönetici Özetinde ifade edilen bu yorum kapsamında birçok etkenin göz ardı edildiği söylenebilecektir. Zira söz konusu verilerin değerlendirilmesinde sadece sağlayıcılar tarafında meydana gelebilecek eksiklikler hesaba katılmıştır. Oysa teknik bilginin hangi şekilde sağlandığının yanı sıra, hangi şekilde talep edildiği veya alınan bilginin nasıl değerlendirildiği de büyük önem arz etmektedir. Bu noktada teknik bilginin sağlanması konusunda meydana gelen uyuşmazlıkların bağımsız servislerin uygulamalarından da kaynaklanabileceği söylenebilecektir. Örneğin bağımsız servisin bilgi talebi yeterince belirli bir şekilde iletilmemiş veya sağlayıcının uygun ve yeterli şekilde sağladığı teknik bilgi bağımsız servis tarafından değerlendirilememiş olabilir. Dolayısıyla bağımsız servislerin yeni gelişen araç teknolojilerine ilişkin teknik altyapı ve donanımının bilgiyi almaya ne kadar elverişli olduğu da göz önünde bulundurulmalıdır.

Ayrıca, teknik bilgiye erişimle ilgili taleplerin bağımsız servislerin talep ettiği şekilde verilmediği savının ciddi hukuki sonuçlar doğurabilecek nitelikte olması göz önünde bulundurulduğunda, sağlayıcıların savunma ve iddialarının da ortaya konulması gerekmektedir.

Yukarıda aktarılan sebeplerden yola çıkarak sağlıklı bir yorumun yapılmasının mümkün olmayacağı söylenebilecektir.

“Bağımsız servisler Tebliğ ile bağımsız servislerin güçlendirilmesi amacıyla getirilen yedek parça ve teknik bilgiye ilişkin düzenlemelerinin pazarda etki göstermediği kanısındadır”

Yönetici Özeti'nin (19) numaralı başlığı altında bağımsız servislerin yarıya yakını Tebliğ ile getirilen hükümlerin bakım onarım fiyatlarının düşmesine katkıda bulunmadığını belirtilmiştir. Ayrıca Tebliğ hükümlerinin bağımsız servislerin daha fazla tercih edilmesine yol açmadığı ve teknik bilgiye erişime ilişkin hükümlerin de bağımsız servislerin faaliyetlerini kolaylaştırmadığı belirtilmiştir.

Yönetici Özeti kapsamında yapılan bu tespitler ışığında Tebliğ ile getirilen hükümlerin hedefine ulaşmadığı söylenebilecektir.

Yedek Parça Sektörüne Yönelik Tespitler ve Öne Çıkan Hususlar

“Yenileme pazarındaki karlılık oranı daha yüksektir”

Yönetici Özeti'nin (21) numaralı başlığı altında karlılık oranlarındaki farklılığı açıklayabilmek için ileri sürülen sebeplerin daha somut şekilde ortaya koyulması önerilmektedir. Zira yenileme pazarındaki satışların hangi derecede ve hangi sebepten dolayı montaja yönelik satışlar tarafından belirlendiği açıklanmamaktadır. Bununla birlikte, orijinal ve eşdeğer yedek parça tanımındaki sorunlardan tam olarak neyin kast edildiği anlaşılamamaktadır. Bunun yanı sıra, özellikle yetkili servislerin tedariklerinde sağlayıcı firmalara yüksek derecede bağımlı olduğu değerlendirilmesine de herhangi bir açıklık getirilmemiştir. Yukarıda bahsedilen diğer hususlarda değinildiği üzere, bu noktada da Tebliğ ile amaçlanan hedeflere ulaşılamadığı söylenebilecektir. Zira Tebliğ kapsamında çok markalılık, ek satış noktaları ve benzer konulara ilişkin getirilen hükümler ile yetkili servislerin bağımsızlığın artırılmasının hedeflendiği söylenebilecektir. Yönetici Özeti'nde aktarılan yetkili servislerin hala büyük bir ölçüde sağlayıcılara bağımlı olduğunun tespiti, Tebliğ hükümlerinin genel anlamda başarısız olduğu yorumuna yol açmaktadır.

“Bağımsız parça dağıtıcılarının önemi artmıştır.”

Yönetici Özeti'nin 23 numaralı başlığı altında yedek parça üreticilerinin bağımsız ve yetkili servislere satışlarının %2'yi dahi bulmadığı ortaya koyulmuştur. Bu durum, Tebliğ'in, parça üreticilerinin pazara doğrudan satış yapması hedefinin

gerçekleşmediğine işaret etmektedir. Yönetici Özetinde de yer verildiği üzere, bağımsız parça dağıtıcılarına yapılan satışlardaki artış ve araç sağlayıcılarının sağladıkları yedek parçalarının %90'ının üzerindeki kısmın yetkili dağıtım ağları aracılığı ile pazara dağıtıldığı dikkate alındığında, yedek parça üreticilerin piyasaya doğrudan satış yapmasının piyasada kabul görmediği ve sektördeki şartlara uygun olmadığına kanaat getirilebilecektir.

“Yalnızca yedek parça üreticisinin logosunu taşıyan yedek parça oranı hedeflenenin aksine Tebliğ sonrasında düşmüştür.”

Yönetici Özetinin 24 numaralı başlığı altında, Tebliğ kapsamında yedek parça üreticilerine ürettikleri araçlar üzerine kendi logo ve markalarını basabilme imkanı sağlandığı ve yalnızca yedek parça üreticisinin markasını taşıyan yedek parçaların, araç üreticisinin markasını taşıyan yedek parçalara nazaran Tebliğ sonrası dönemde düşüş gösterdiği tespit edilmiştir. Nitekim, araç üreticisinin markasını taşıyan yedek parça oranı Tebliğ öncesi dönemde (2002-2006) ortalama %58,53 iken, Tebliğ sonrası dönemde %61,14'e yükselirken, yalnızca yedek parça üreticisinin markasını taşıyan yedek parçaların Tebliğ öncesi dönemde (2002-2006) ortalama %41,47 iken, Tebliğ sonrası dönemde %38,86'e düşmüştür.

Bu doğrultuda, yedek parça üreticilerinin kendi logosunu basmaksızın araç üreticileri için üretim gerçekleştirmeleri, Tebliğ'in yedek parça üreticilerinin konumlarının güçlendirmesine yönelik hükümlerinin sonuç doğurmadığına işaret etmektedir.

“Pazarda eşdeğer yedek parça kullanım oranı sınırlı kalmıştır.”

Yönetici Özetinin 27 numaralı başlığı kapsamında, eşdeğer yedek parça kullanımının sınırlı kaldığı tespit edilmiştir. Bunun sebebi olarak (i) araç sağlayıcılarının yetkili servislere uyguladıkları baskıya, (ii) garanti süresi içerisinde orijinal yedek parça kullanılmaması durumunda aracın garanti kapsamı dışında kalacağına yönelik tüketici algısına ve (iii) sağlayıcıların uzatılmış garanti uygulamalarına işaret edilmektedir. Ancak araç sağlayıcılarının yetkili servislere baskı uyguladıkları yönünde bir delil veya ispat vasıtası bulunmadan böyle bir sonuca ulaşılmasının isabetli olmadığı söylenebilecektir. Eşdeğer yedek parça kullanım oranının sınırlı kalmasının asıl nedeninin kullanıcıların algısı ve söz konusu yedek parçaların kalitesine yönelik çekinceler olduğu söylenebilecektir. Kaldı ki uzatılmış garanti gibi tüketici yararına olan uygulamaların “bağımsız servisler” veya “eşdeğer parça” kullanımı aleyhine sonuçlar doğurduğu gerekçesiyle baskı altına alınması isabetli bir tercih olmayacaktır.

Uzatılmış garanti uygulamalarının her şeyden önce tüketicinin yararına olduğu, kullanıcıların daha kaliteli ürüne ulaşma olanaklarını artırdığı ve pazardaki yatay rekabeti

artırdığı söylenebilecektir. Tüketicilerin bu denli lehine olan uygulamalara “eşdeğer parça kullanımı aleyhine sonuçlar doğurduğu” gerekçesiyle müdahale edilmesi rekabeti artırmayacak; aksine azaltacaktır. Diğer bir deyişle uzatılmış garanti uygulamalarının eşdeğer yedek parça kullanımını gerçekten azalttığı varsayılsa bile iki husus karşılaştırıldığında tercihin mutlaka uzatılmış garanti uygulamalarından yana kullanılması gerekmektedir.

Pazarda eşdeğer yedek parça kullanım oranının sınırlı kalmasının nedeni eşdeğer parçanın uygunluğunun tescilini sağlayacak bir kuruluşun bulunmamasıdır. Bu sebeple Tebliğ ile getirilmek istenen sonuçların gerçekleşebilmesi ve bu konuda standardizasyonun sağlanması için gerekli altyapı çalışmalarının yapılması gerekmektedir. Eş değer parça kullanım oranının sınırlı kalması sebebiyle distribütörlerin görece daha çok etkilendiği ve uygulamada ciddi sıkıntılar yaşandığı sektör tarafından bilinmektedir. Bu standardizasyon sağlanırken ithalatın göz önünde bulundurularak yerel üreticiyi teşvik edici unsurlara dikkat edilmesi gerekmektedir. Yedek parça üretiminin imkansız hale gelmesi ve ithalatın standardize olması durumunda cari açığın daha da büyüyeceği de göz önünde bulundurulmalıdır.

Ayrıca, orijinal ve eşdeğer yedek parçanın kapsamlı tanımının yapılması önerilmektedir.

“Paydaşlarla yapılan anket sonuçlarına göre, katılımcıların...”

Raporda eşdeğer yedek parça kullanımının pazarda sınırlı kalmasının en önemli nedeni olarak araç sağlayıcısı tarafından yetkili servislere orijinal parça kullanımı yönünde yapılan baskılar olduğuna yer verilmiştir. Bu ifadenin ciddi hukuki sonuçları yol açabileceği düşünüldüğünde karşı tarafın savunma ve iddialarına da yer verilmesi gerektiği düşünülmektedir.

SONUÇ

Tebliğ kapsamında, pazarın gerçekleriyle ve yapısıyla uyuşmayan çok sayıda zorlayıcı hüküm getirildiği ve bu hükümlerin uygulamada kadük kaldığı görülmektedir. Yönetici Özetinde de belirtildiği gibi, pek çok alanda Tebliğ'in istenen sonuçları getirdiğini söylemek ise mümkün görünmemektedir. Keza Tebliğ'in yürürlüğe girmesinden bu yana pazardaki rekabet açısından görülen olumlu gelişmeleri de, Tebliğ'e atfetmek mümkün görülmemektedir. Zira Yönetici Özeti'nin iddiasının aksine, bu olumlu gelişmeler Tebliğ'in teşebbüslere dayattığı zorlayıcı hükümlerle değil; pazarın kendi dinamiklerinden kaynaklanan doğal rekabet ortamıyla açıklanabilecektir. Pazarın her segmentinde teşebbüsler arasında son derece yoğun bir yenilik, inovasyon, fiyat ve kalite rekabeti bulunmaktadır. Bu doğal rekabetin dikey tebliğler yoluyla müdahale gerektirmeksizin zaten tüketici refahını ve toplumsal refahı sağlamakta yeterli olduğu ve gelecekte de bu durumun değişmeyeceği düşünülmektedir. Yönetici Özeti'nin kapsamadığı 2014 yılındaki ÖTV artışı ile kredi ve ürünlerdeki taksit sınırlandırmalarının da etkisiyle yaşanan parasal sıkılaşmanın sonucunda rekabetin daha da artacağı ve üreticilerin daha da yoğun bir fiyat rekabetine girmek zorunda kalacağı açıktır. Bu nedenle, önümüzdeki dönemde de yoğun yatay rekabetin yaşandığı bir pazardaki dikey anlaşmalara bu denli dar düzenlemelerle müdahale edilmesinin beklenen yararları sağlayamayacağı düşünülmektedir.

Kaldı ki, Tebliğ'in eşdeğer parçaların kullanımını artırmak ve bağımsız servisleri korumak gibi bazı amaçlar uğruna tüketici refahı ve toplumsal refahtan feragat edilmesine yol açacak düzenlemeler getirdiği de dikkatle değerlendirilmesi gereken bir husustur. Örneğin, orijinal parça kullanımı, 3S servisler ve uzatılmış garanti uygulamalarının daha kaliteli ürün ve hizmet arzına olanak tanıdığı ve bu nedenle toplumsal refahı artırdığı açıktır. Salt bunlara karşı bağımsız servisleri veya eşdeğer parça üreticilerini korumak adına piyasaya müdahale edilmesi, kanımızca isabetli bir yaklaşım değildir. Piyasa kendi dinamikleri içerisinde zaten ileri teknoloji ve kaliteli hizmete yönelmektedir ve yönelmeye devam edecektir. Pazarın doğal işleyişinden kaynaklanan bu akımların, Tebliğ gibi düzenlemelerle önünün kesilmemesi ve rekabetin yerine bağımsız servis ve eşdeğer yedek parça üreticileri gibi pazar oyuncularının korunmasına yönelik önlemler alınmaması kanımızca daha isabetli bir tercih olacaktır. Zira yukarıda da belirtildiği üzere, pazarda çok yoğun bir markalar arası rekabet vardır ve bu rekabet dikey anlaşmaların etki alanından çok daha öteye yayılmaktadır. Bu kadar rekabetçi bir pazarda dikey anlaşmalardan kaynaklanabilecek rekabet sorunlarının etkisi son derece sınırlı kalmaktadır ve kalmaya devam edecektir. Bu nedenle sektördeki dikey anlaşmalara bu denli dar ve teşebbüsleri sınırlayıcı düzenlemelerle müdahale edilmesi yerine, piyasayı doğal akışına ve rekabetin doğal sonuçlarına bırakmanın daha isabetli olacağı söylenebilecektir. Zira bu tür hükümler piyasanın gerçekleriyle örtüşmemekte ve alınan önlemler yapay kalarak beklenen sonuçları doğurmayabilmektedir.

Yönetici Özetinde yer alan yorum ve çıkarımlar irdelendiğinde, 2005/4 sayılı Tebliğ'in motorlu taşıtlar sektörünün rekabetçi yapısına uygun olduğu ve yürürlükte kalmasının önerildiği anlaşılmaktadır. Halbuki yukarıda sayılan temel noktalar dikkate alındığında, bu önerinin yerinde olmadığı ve söz konusu hususların 2010 yılında Avrupa Birliği tarafından kabul edilen Motorlu Taşıtlar Tebliği'nin düzenlenmesinde esas alınan hususlarla büyük benzerlik gösterdiği görülmektedir. Türkiye'nin otomotiv sektörünün gerek oyuncular, gerekse de ihracat ve ithalat pazarları anlamında Avrupa Birliği ile tamamen entegre olduğu dikkate alındığında, sektör spesifik rekabet hukukunun temel metinlerinin de yeknesak olması önerilmektedir.

Nitekim mehz AB hukukunda da, bu sorunların farkında olan kanun koyucu, yeni motorlu araçların alımı, satımı ve yeniden satımına ilişkin özel Tebliğ ve benzeri düzenlemeleri artık terk etmiştir. Tebliğ'in yerine mehzadakine benzer uygulamalara gidilmesi veya Tebliğ'in büsbütün yürürlükten kaldırılması, kanımızca ciddi biçimde değerlendirilmesi gereken seçeneklerdir.