

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

**REKABET KURULU KARARI**

Dosya Sayısı : 2017-4-58 (Muafiyet)  
Karar Sayısı : 18-20/353-174  
Karar Tarihi : 21.06.2018

**A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER**

Başkan : Prof. Dr. Ömer TORLAK  
Üyeler : Arslan NARİN, Adem BİRCAN, Şükran KODALAK, Mehmet AYAN

**B. RAPORTÖRLER** : Esin AYGÜN, Muhammed Safa UYGUR, Damla YAZ

**C. BİLDİRİMDE**

**BULUNAN** : - MAİS Motorlu Araçlar İmal ve Satış A.Ş.  
Temsilcileri: Dr. M. Fevzi TOKSOY, Bahadır BALKI,  
Barış YÜKSEL, Ertuğrul Can CANBOLAT  
Francalacı Sok. No:28 Arnavutköy-Beşiktaş/İstanbul

- (1) **D. DOSYA KONUSU: MAİS Motorlu Araçlar İmal ve Satış A.Ş. tarafından, Renault ve Dacia markalı araçlara ilişkin satış sonrası hizmetlerde hâlihazırda uygulanan nitel seçici dağıtım sistemine son verilerek nicel dağıtım sistemine geçilmesini öngören “Yedek Parça Dağıtım ve Yetkili Servis Sözleşmesi”ne muafiyet tanınması talebi.**
- (2) **E. DOSYA EVRELERİ:** Kurum kayıtlarına 21.09.2017 tarihinde giren bildirim üzerine düzenlenen 12.06.2018 tarih ve 2017-4-58/MM sayılı Muafiyet Raporu görüşülerek karara bağlanmıştır.
- (3) **F. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda;
- MAİS Motorlu Araçlar İmal ve Satış A.Ş. (MAİS) ile yetkili servisleri arasında imzalanması planlanan “Yedek Parça Dağıtım ve Yetkili Servis Sözleşmesi”nin (Sözleşme) 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun’un (4054 sayılı Kanun) 4. maddesi kapsamında rekabeti kısıtlayıcı nitelikte bir anlaşma olduğundan ilgili anlaşmaya menfi tespit belgesi verilemeyeceği,
  - Sözleşme’nin Dacia markasının yedek parça ve bakım onarım hizmetlerinin nicel dağıtım sistemi esaslarına göre yürütülmesine ilişkin hükümlerinin 2017/3 sayılı Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği (2017/3 sayılı Tebliğ) ile sağlanan grup muafiyetinden yararlanamayacağı, ilgili hükümlerin 4054 sayılı Kanun’un 5. maddesinde yer alan koşulların tümünü karşılamaması nedeniyle anlaşmaya bireysel muafiyet de tanınamayacağı,
  - Bununla birlikte başvuru konusu sözleşmenin, yedek parça ve bakım onarım hizmetlerinin nicel dağıtım sistemi esaslarına göre yürütülmesine ilişkin hükümlerinin Dacia markasını kapsamaması koşuluyla 2017/3 sayılı Tebliğ’in kapsamında olduğundan bahisle söz konusu sözleşmenin grup muafiyetinden yararlandığı

ifade edilmiştir.

## G. İNCELEME ve DEĞERLENDİRME

- (4) Yapılan inceleme kapsamında, MAİS'ten 24.10.2017 tarihli ve 13207 sayılı yazı ile çeşitli bilgi ve belgeler talep edilmiştir. İstenilen bilgi ve belgeler Kurum kayıtlarına 09.11.2017 tarih, 8199 sayı ve 20.12.2017 tarih, 9319 sayı ile intikal etmiştir. Teşebbüse gönderilen ve ilave birtakım bilgilerin talep edildiği 29.12.2017 tarihli ve 16534 sayılı bilgi isteme yazısına cevaben teşebbüs vekilleri tarafından gönderilen bilgi ve belgeler Kurum kayıtlarına 16.01.2018 tarih ve 628 sayı ile intikal ettirilmiştir. Dosya kapsamında ayrıca Türkiye İstatistik Kurumundan (TÜİK) 29.12.2017 tarih ve 16531 sayı ile bilgi ve belge talebinde bulunulmuş; TÜİK tarafından gönderilen cevabi yazı Kurum kayıtlarına 11.01.2018 tarih ve 461 sayı ile girmiştir. Yapılan inceleme kapsamında bilgi ve belgelerin tamamlanabilmesini teminen 15.03.2018 tarihinde MAİS bayilerinden (...) ve (...) ile görüşmeler gerçekleştirilmiştir. İlave olarak bazı MAİS bayilerine bilgi isteme yazısı gönderilmiştir. Teşebbüslerin cevabi yazıları Kurum kayıtlarına 21.03.2018 ile 20.04.2018 tarihleri arasında intikal etmiştir. Son olarak MAİS yetkilileri ve temsilcileri ile gerçekleştirilen toplantılar sonrasında teşebbüs temsilcileri tarafından sunulan ilave bilgi ve belgeler 09.05.2018 tarihinde Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.

### G.1. MAİS'e İlişkin Bilgiler

- (5) 1968 yılında bir Oyak Ordu Yardımlaşma Kurumu (OYAK) şirketi olarak kurulan MAİS, Renault ve Dacia otomotiv markalarının Türkiye genel distribütörü olarak faaliyet göstermektedir. Hâlihazırda teşebbüsün sermayesinin %51'i OYAK'a, %49'u ise Fransa merkezli Renault S.A.S.'a (RENAULT) aittir. OYAK, 01.03.1961 tarihli ve 205 sayılı yasa ile kurulmuş, özel hukuk hükümlerine göre faaliyet gösteren bir mesleki emeklilik fonudur. RENAULT; binek, hafif ticari araç, traktör, tarım araçları, iş makineleri, sözü edilen motorlu taşıtlarda kullanılan yedek parça ve aksesuarların tasarımı ve üretimi ile araçların bakım ve onarımı alanlarında faaliyet göstermektedir. Teşebbüs aynı zamanda Japonya merkezli Nissan Motor Co. Ltd. (NISSAN) ve Mitsubishi Motors Corp.'u (MITSUBISHI) doğrudan veya dolaylı olarak tek başına kontrol etmektedir.
- (6) MAİS, yukarıda sayılan faaliyetlerinin yanı sıra bazı araç modellerinin ithalatı, yedek parça ihracatı ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'ne (KKTC) araç satışı gerçekleştirmektedir. Sunulan bilgilere göre MAİS Türkiye genelinde 128 noktada satış ve 176 noktada satış sonrası hizmeti vermektedir

### G.2. Bildirime Konu Sözleşme

- (7) MAİS tarafından yapılan başvuruda özetle;
- MAİS'in Renault ve Dacia markalı araçlara ilişkin olarak yürüttüğü satış sonrası hizmetlerde hâlihazırda uyguladığı nitel dağıtım sistemine son vererek nicel dağıtım sistemine geçmeyi planladığı,
  - Satış sonrası hizmetlere yönelik planlanan yeni sistem sayesinde Renault ve Dacia markalı araçlara satış sonrası hizmetleri sunan yetkili servislerin Türkiye genelinde talep yapısına daha uygun ve daha homojen bir biçimde dağılmasının sağlanacağı, tüketicilerin sisteme ulaşımının kolaylaşacağı, işlem maliyetlerinde düşüşler olacağı ve böylece sistem genelinde önemli kalite artışları sağlanacağı,

- Marka imajının ve müşteri memnuniyetinin korunması için nitel kriterlerin belli asgari seviyelerin üzerinde olması gerektiği ve bu nedenle yatırım ihtiyacının yüksek olduğu,
- Nitel seçici dağıtım sisteminin özellikle talebin düşük olduğu bölgelerde yatırım yapma motivasyonunu düşürdüğü, zira belirli bir bölgede faaliyet gösterecek yetkili servis sayısı kısıtlanmadığından bu bölgelere yatırım yapacak yetkili servislerin yatırımlarının korunamadığı,
- Fiili durumda belirtilen nedenle MAİS'in Ardahan, Artvin, Bartın, Batman, Bilecik, Bingöl, Bitlis, Burdur, Gümüşhane, Hakkâri, Karabük, Kırıkkale, Kilis, Muş, Osmaniye ve Tunceli illeri sınırları dâhilinde ve yine nüfus yoğunluğu görece düşük olan çok sayıda ilçede hiçbir satış noktasının bulunmadığı,
- Talebin yüksek olduğu bölgelerde ise optimum miktarın çok üzerinde yetkili servis yoğunluğunun göze çarptığı,
- MAİS tarafından somut bir yetkili servis anlaşmasındaki hükümlerin incelenmesi değil, MAİS'in pazar payının nicel seçici dağıtım sistemine geçilmesi imkânı sağlayıp sağlamadığı yönünde grup muafiyeti/bireysel muafiyet değerlendirmesine tabi tutulmasının talep edildiği

ifade edilmiştir. Bununla birlikte bildirimde, MAİS ile bayileri arasında imzalanması planlanan sözleşmeye ilişkin detaylı bilgilerin dosya içeriğinde yer almadığı görüldüğünden MAİS'ten 24.10.2017 tarihli ve 13207 sayılı yazı ile ek bilgi ve belgeler talep edilmiştir. Teşebbüs tarafından gönderilen ek bilgi ve belgeler ışığında, MAİS tarafından cevabi yazı ekinde sunulan "Yedek Parça Dağıtım ve Yetkili Servis Sözleşmesi" kapsamında Renault ve Dacia markalı araçların her ikisi için de satış sonrası hizmetleri sunacak tek bir nicel seçici dağıtım sistemi kurulmasına muafiyet tanınmasının talep edildiği anlaşılmıştır.

### G.3. İlgili Pazar

- (8) Yapılan bildirim, Renault ve Dacia markalı binek ve hafif ticari araçlara ilişkin satış sonrası hizmetleri konu almaktadır. MAİS tarafından sunulan satış sonrası hizmetler ise, yedek parçaların dağıtımı ile bakım ve onarım hizmetlerinin sunulmasından oluşmaktadır.
- (9) Bildirim Formunda MAİS tarafından, ilgili ürün pazarının "*Renault ve Dacia markalı araçlara yönelik satış sonrası hizmetleri pazarı*" ve "*Renault ve Dacia markalı araçlara yönelik yedek parça pazarı*" olarak tanımlanabileceği belirtilmektedir. MAİS konuya ilişkin olarak Kurul'un 10.02.2016 tarihli ve 16-04/91-41 sayılı kararında ilgili ürün pazarının belirtilen şekilde tanımlandığını ifade etmektedir. MAİS bu kapsamda Renault ve Dacia araçların satış ve satış sonrası hizmetlerine yönelik tek bir yetkili dağıtım ağı bulunduğunu belirtmektedir. Bu bağlamda MAİS tarafından atanan yetkili servisler hem Renault hem de Dacia markalı araçların satış ve satış sonrası hizmetlerini sunmaktadır. İlave olarak teşebbüs tarafından verilen bilgilere göre Renault ve Dacia markalı araçlarda aynı motor ve aktarma organları kullanılmakta, her iki araç için de aynı cihaz, ekipman, özel alet ve metotlar istihdam edilmektedir. Ayrıca yine her iki araç için ortak olarak kullanılabilen test cihazında Renault ve Dacia markalı araçların motorlarının test doğrulama değerlerinin depolanması ve güncellemesi ortak olarak yapılabilmektedir. Bakım ve onarımlarda kullanılan özel alet ve ekipmanın tamamı her iki marka için de kullanılabilir. MAİS'e göre Renault ve Dacia markalı araçlar bakımından bahsi geçen sabit maliyet kalemlerinin ortak olması hem

bağımsız hem de yetkili servislerin her iki markaya da hizmet sunmak suretiyle kapsam ekonomilerinden faydalanmasını sağlamaktadır. Bir başka deyişle, Renault markalı araçlara satış sonrası hizmet sunan bağımsız servisler, Dacia markalı araçlara satış sonrası hizmet sunabilmek için gerekli olan sabit maliyetlerin önemli bir bölümüne zaten katlanmaktadır.

- (10) MAİS tarafından sağlanan bilgi ve belgelere göre, Renault ve Dacia markalı araçlara ait yedek parçaların yaklaşık %13'ü her iki marka için ortak niteliktedir. Satışı gerçekleştirilen parçalar içerisinde ortak kullanılan parçaların payı ise 2016 yılında %62,75 olarak gerçekleşmiştir. Teşebbüs tarafından sunulan bilgilere göre aynı araçlar bazı ülkelerde Renault bazı ülkelerde ise Dacia markası altında pazarlanabilmektedir.
- (11) Dosya kapsamında MAİS tarafından gönderilen cevabi yazıda, Renault ve Dacia markalı araçların satış sonrası hizmetleri bakımından uygulanmakta olan nitel seçici dağıtım sisteminde toplamda 178 adet yetkili servis bulunduğu ve bu servislerden yalnızca dört adedinin yetersiz fiziki alan sebebiyle sadece Renault markalı araçlara hizmet verebildiği, Dacia markalı araçlara hizmet veremediği belirtilmektedir. Teşebbüs tarafından verilen bilgilere göre bahsi geçen servislere de çalışma alanı kazandırılmaya çalışılmakta ve Dacia markalı araçlara da yetkili servis hizmeti verilebilmesi planlanmaktadır.
- (12) 2017/3 sayılı Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği'nin Açıklanmasına Dair Kılavuz'un (Kılavuz) 54. paragrafında;

*“İlgili pazarın ne şekilde tanımlanacağına ilişkin temel esaslar Rekabet Kurulu tarafından yayımlanan ‘İlgili Pazarın Tanımlanmasına İlişkin Kılavuz’da etraflıca açıklanmıştır. Bu Tebliğ’in uygulanması bakımından da ilgili pazarın tanımında bu Kılavuz’da açıklanan esaslar dikkate alınacaktır. Bu nedenle bu Kılavuz’da ilgili pazarın tanımlanmasına ilişkin detaylı açıklamalara yer verilmesine ihtiyaç duyulmamıştır. Bununla birlikte, lüzum görüldükçe, motorlu taşıtlar sektörü bakımından özellik arz eden bazı faaliyetler bakımından ilgili pazarın ne şekilde tanımlanabileceğine geçmiş Rekabet Kurulu kararları ışığında yer verilecektir. Ancak, bu noktada, örnek olarak verilen bu ilgili pazar tanımlarının Rekabet Kurulu bakımından bağlayıcı olmayacağı ve Rekabet Kurulunun her bir dikey anlaşma özelinde ve o dikey anlaşmaya konu olan mal ve hizmetlerin niteliğini dikkate alarak ilgili pazar değerlendirmesi yapacağına vurgulanmasında fayda görülmektedir.”*

denilmektedir. Bu bağlamda önceki Kurul kararlarında yapılan ilgili pazar tanımları birer örnek oluşturabilmekle beraber, işbu dosya için bağlayıcılığı bulunmamaktadır.

- (13) Satış sonrası pazarlarda ilgili pazarın tanımlanmasına ilişkin değerlendirmeler motorlu araçların dağıtımına ilişkin ilgili pazar değerlendirmelerinden farklılık arz etmektedir. Kılavuz'un 59. paragrafında yedek parça dağıtımına ilişkin olarak aşağıdaki açıklama yer almaktadır;

*“Bir taşıt sağlayıcısının yedek parça faaliyetleri bakımından, ilgili ürün pazarı genellikle marka özelinde tanımlanmaktadır. Örneğin, X marka araçlara yönelik yedek parça pazarı. Ancak, ilgili dikey anlaşmanın gerektirdiği durumlarda X markasının belirli bir modeline yönelik yedek parçalarla ya da belli bir yedek parça türü ile sınırlı olmak üzere daha dar bir ilgili ürün pazarı tanımı yapılması da mümkündür.”*

- (14) Benzer şekilde Kılavuz'un 65. paragrafında bakım ve onarım hizmetleriyle ilgili olarak;
- “Bilindiği üzere, bakım ve onarım hizmetleri, belirli bir marka motorlu taşıtın satın alınmasının ardından ihtiyaç duyulan ve o marka özelinde alınması gereken hizmetlerdir. Bu nedenle, bakım ve onarım hizmetleri bakımından ilgili ürün pazarı tanımı genellikle marka özelinde yapılmaktadır. Örneğin, X marka araçlara yönelik bakım ve onarım hizmetleri pazarı”*

açıklamalarına yer verilmektedir.

- (15) Dosya kapsamında ilgili pazara ilişkin MAİS tarafından ileri sürülen hususlar göz önünde bulundurulduğunda, her iki marka araçlarda da aynı motor ve aktarma organlarının kullanılması ve her iki araç markası için de aynı cihaz, ekipman, özel alet ve metotlar istihdam edilmesinin yetkili servislerin ölçek ekonomilerinden yararlanması bakımından önemli olduğu görülmektedir. Bununla birlikte, bildirim formunda ifade edildiği üzere söz konusu araç markalarının yedek parçalarının %87'si farklı parçalardan oluşmaktadır. İlave olarak, yetkili servislerin ortak cihaz, ekipman, özel alet ve metotlar istihdam etmelerinin özellikle garanti hizmetleri kapsamında tüketicilerin marka özelindeki tercihlerini etkilemeyeceği değerlendirilmektedir. Zira garanti kapsamında her iki aracın satış sonrası hizmetleri markaya özgü şekilde vermeye devam edilmektedir. Bir başka deyişle, Dacia araç sahibinin Renault yetkili servisinde garanti kapsamında satış sonrası hizmeti alması mümkün değildir. Bu çerçevede Renault ve Dacia markalı araçlara yönelik pazarların Kılavuz'da yer verilen açıklamalar ışığında marka özelinde tanımlanması gerektiği değerlendirilmektedir. İlave olarak başvuru kapsamında pazar payları göz önünde bulundurulduğunda dosya sonucuna etkisi olmaması nedeniyle, işbu dosya kapsamında hafif ticari-binek araç ayrımı yapılmasına ihtiyaç bulunmadığı kanaatine varılmıştır.
- (16) Sonuç olarak ilgili ürün pazarları; “Renault marka araçlara yönelik bakım ve onarım hizmetleri pazarı”, “Renault marka araçlara yönelik yedek parça pazarı”, Dacia marka araçlara yönelik bakım ve onarım hizmetleri pazarı”, “Dacia marka araçlara yönelik yedek parça pazarı” olarak belirlenmiştir.
- (17) Öte yandan, Sözleşme'nin Türkiye'deki faaliyetlere ilişkin olması ve satış sonrası hizmetlere yönelik dağıtım ağı yapılanmasının tüm Türkiye'de uygulanacak olması nedeniyle ilgili coğrafi pazar “Türkiye” olarak tespit edilmiştir.

#### **G.4. Değerlendirme**

##### **G.4.1. 4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Açısından Değerlendirme**

- (18) Dosya konusu Sözleşme'de, bakım onarım hizmetleri ile yedek parça pazarlarında nicel seçici dağıtım sistemine geçilmesi öngörülmektedir. Nicel seçici dağıtım sistemi tanımı gereği, asgari ya da azami satış miktarı şartı ya da satıcıların sayısının doğrudan tespit edilmesi gibi doğrudan satıcıların potansiyel sayısını sınırlayan bir takım kriterlerin kullanıldığı bir sistemi ifade etmektedir<sup>1</sup>. Bu nedenle satıcıların potansiyel sayısını doğrudan sınırlayan bir takım kriterleri içeren bildirim konusu Sözleşme'nin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında olduğu kanaatine varılmıştır.

<sup>1</sup> Dikey Anlaşmalara İlişkin Kılavuz, 166. paragraf.

#### G.4.2. 2017/3 Sayılı Tebliğ Açısından Değerlendirme

- (19) Sözleşme'nin konusu 3. maddesinde, yetkili servis tarafından satış sonrası hizmetlerin satışı ve pazarlanması olarak düzenlenmiştir. 2017/3 sayılı Tebliğ'in 2. maddesinde ise Tebliğ'in kapsamı şu şekilde belirtilmiştir:

*“Bu Tebliğ, 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 anlaşmaların, dikey sınırlamalar içermeleri halinde, bu Tebliğde düzenlenen koşullara uymak kaydıyla, 4054 sayılı Kanunun 4 üncü maddesindeki yasaklamadan Kanunun 5 inci maddesinin üçüncü fıkrasına dayanılarak grup olarak muaf tutulmalarını kapsar.”*

- (20) Sözleşme'nin, niteliği dikkate alındığında, 2017/3 sayılı Tebliğ kapsamında olduğu anlaşılmıştır. Söz konusu Tebliğ kapsamında Sözleşme'nin maddelerine ilişkin olarak yapılan değerlendirmelere aşağıda yer verilmiştir.
- (21) Tebliğ kapsamında Sözleşme'nin 1.2. maddesi incelendiğinde, teşebbüs tarafından öngörülen dağıtım sisteminin nicel seçici dağıtım sistemi esaslarına dayandırıldığı hüküm altına alındığı görülmektedir:

*“(.....TİCARİ SIR.....)”*

- (22) Sözleşme'nin 4.1. maddesinde de benzeri hususlar tekrarlanmaktadır. Aynı maddenin ikinci kısmında ise,

*“(.....TİCARİ SIR.....). ...”*

hükmü yer almaktadır.

- (23) Sözleşme'nin 4.3. maddesi kapsamında Renault ve Dacia Servis Sistemi Standartları'na riayet edilip edilmediğinin MAİS veya teşebbüsün seçeceği bir kurum tarafından denetlenebileceği belirtilmektedir. Yetkili servisin, riayet etmediği standartların kendisine bildirilmesinden itibaren en az (...) olmak üzere MAİS tarafından belirtilen süre içerisinde standartlara uyma yükümlülüğü bulunmaktadır. Bu sürenin sonunda belirtilen standartlara uyum gösterilmemesi durumunda MAİS'in Sözleşme'yi askıya alma veya feshetme hakkı bulunmaktadır.
- (24) Sözleşme'nin 5. maddesinde öngörülen servis sistemi standartlarının en az (...) önceden bildirimde bulunulmak kaydıyla MAİS tarafından değiştirilebileceği düzenlenmektedir. Söz konusu madde kapsamında ilgili değişiklik ve düzenlemeler, MAİS tarafından düzenlemenin objektif haklı nedenlere (teknik ve/veya organizasyona ilişkin ihtiyaçlar, piyasa gerekleri vb.) dayandığının belirlenmesi şartıyla uygulamaya konulabilmektedir.
- (25) Sözleşme ekinde yer alan ve Renault ve Dacia bakımından ortak belirlenen servis sistemi standartları incelendiğinde ise söz konusu standartların bütün sistem üyeleri bakımından karşılanması gerekli olan teknik ve ticari hususlara ilişkin olduğu anlaşılmıştır.
- (26) 2017/3 sayılı Tebliğ'in 5. maddesi, grup muafiyetinin uygulanması için anlaşmaların uyması gereken genel koşullarını belirlemektedir. Tebliğ'in 5. maddesinin birinci fıkrasında,

*“Bu Tebliğ ile sağlanan muafiyet, nicel seçici dağıtımı ve münhasır dağıtımı konu alan anlaşmalar bakımından; a) Taşıtların taşıyıcısının motorlu taşıtların sağladığı ilgili pazardaki pazar payının %30'u aşmaması, b) Taşıtların veya yedek parça*

sağlayıcısının yedek parça sağladığı ilgili pazardaki pazar payının %30'u aşmaması, c) Taşıtlı taşıyıcısının bakım ve onarım hizmeti sağladığı ilgili pazardaki pazar payının %30'u aşmaması, ç) Bakım ve onarım zincirleri bakımından ağ kurucusu teşebbüsün bakım ve onarım pazarındaki pazar payının %30'u aşmaması, durumunda uygulanır.”

hükmüne yer verilmektedir. Aynı maddenin ikinci fıkrasına göre ise nitel seçici dağıtım sistemi öngören anlaşmalar bakımından pazar payı eşiği bulunmamaktadır. Buna göre, Tebliğ kapsamına giren herhangi bir anlaşmanın grup muafiyetinden yararlanabilmesi için gerekli olan önkoşulun pazar payı eşiklerine bağlı olarak uygun dağıtım sisteminin benimsenmesi olduğu anlaşılmaktadır.

- (27) Bildirim formunda sunulan bilgilere göre teşebbüsün ilgili pazarlardaki pazar paylarına aşağıdaki tablolarda yer verilmektedir.

Tablo-1: Renault Marka Hafif Ticari ve Binek Araçların Satış Sonrası Bakım ve Onarım<sup>2</sup> ve Yedek Parça Pazarlarındaki Payları<sup>3</sup> (%)

Yıl	Satış Sonrası Bakım ve Onarım Hizmetleri			Yedek Parça Satışı		
	Binek	Hafif Ticari	Toplam	Binek	Hafif Ticari	Toplam
2016	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
2015	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
2014	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
2013	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

- (28) Aşağıdaki tabloda ise Renault marka hafif/orta ticari ve binek araçların pazar payları, araç servis giriş adetlerinin araç parkında bulunan toplam araç sayısına oranlanması yöntemi ile hesaplanmıştır.

Tablo-2: Renault Marka Hafif/Orta Ticari ve Binek Araçların Satış Sonrası Bakım ve Onarım Hizmetleri Pazarlarındaki Pazar Payı (%)<sup>4</sup>

Yıl	Binek	Hafif Ticari	Toplam
2013	(...)	(...)	(...)
2014	(...)	(...)	(...)
2015	(...)	(...)	(...)
2016	(...)	(...)	(...)

<sup>2</sup> Satış sonrası bakım ve onarım hizmetleri pazar payı 2017/3 sayılı Tebliğ'in açıklanmasına dair Kılavuz'un 65. paragrafına paralel olarak taşıtlı taşıyıcısının ağındaki yetkili dağıtıcıların ve yetkili servislerin o marka araçlara yönelik bakım ve onarım hizmetlerinden elde ettiği cironun ilgili pazarda faaliyet gösteren tüm teşebbüslerin ilgili dönemde o marka araçlara yönelik bakım ve onarım hizmetlerinden elde ettiği ciroya oranlanması yöntemiyle hesaplanmıştır.

<sup>3</sup> Yedek parça pazar payı 2017/3 sayılı Tebliğ'in açıklanmasına dair Kılavuz'un 61. paragrafına paralel olarak taşıtlı taşıyıcısının ilgili dönemde o marka araçlara ilişkin yedek parça satışlarından elde ettiği cironun aynı dönemde ilgili pazarda faaliyet gösteren tüm teşebbüslerin o marka taşıtlara ilişkin yedek parça satışlarından elde ettiği ciroların toplamına bölünmesi yoluyla hesaplanmıştır.

<sup>4</sup> Tabloda belirtilen pazar paylarını doğrulamak için TÜİK'e bilgi isteme yazısı gönderilmiş, gelen cevabi yazıdaki verilere göre pazar payı hesaplaması yapılmış, Bildirim Formunda belirtilen pazar paylarının TÜİK verileri ile uyumlu olduğu görülmüştür.

Tablo-3: Dacia Marka Hafif Ticari ve Binek Araçların Satış Sonrası Bakım ve Onarım ve Yedek Parça Pazarlarındaki Payları<sup>5</sup> (%)

Yıl	Satış Sonrası Bakım ve Onarım Hizmetleri			Yedek Parça Satışı		
	Binek	Hafif Ticari	Toplam	Binek	Hafif Ticari	Toplam
2016	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
2015	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
2014	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)
2013	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)	(...)

- (29) Tablo 1, 2 ve 3'de yer alan bilgiler incelendiğinde; Renault markalı araçların 2016 yılı bakım ve onarım hizmetleri pazarındaki pazar payının % (...); aynı yıl yedek parça pazarındaki pazar payının ise % (...) olarak gerçekleştiği görülmektedir. Dolayısıyla Renault markası özelinde Tebliğ'de getirilen pazar payı eşiğinin sağlandığı anlaşılmaktadır. Öte yandan Dacia markalı araçların ilgili pazarlardaki paylarının yüksek seyrettiği görülmektedir. Bu kapsamda Sözleşme'nin Dacia markalı araçlar yönünden grup muafiyetinden yararlanma imkânı bulunmadığı sonucuna ulaşılmıştır.
- (30) Tebliğ'in 5. maddesinde yer alan muafiyetin genel şartları ile ilgili diğer hükümlere ise aşağıda yer verilmektedir:

*“Muafiyet sağlayıcı ile dağıtıcı arasında yapılan anlaşmanın;*

*a) En az beş yıl süreli olması ve anlaşmada yer alacak olan yenilememe isteğini anlaşmanın sona ermesinden asgari altı ay önce bildirmeyi her iki tarafın da kabul etmesi veya,*

*b) Belirsiz bir süre için yapılması halinde feshi ihbar süresinin her iki taraf için de en az iki yıl olması ancak bu sürenin; sağlayıcının anlaşmaya son vermesi durumunda kanundan veya anlaşmadan dolayı uygun bir tazminat ödemek zorunda olduğu veya dağıtım sisteminin önemli bir kısmını ya da tamamını yeniden düzenlemesinin zorunlu olması nedeniyle sağlayıcının anlaşmayı sona erdirmesi hallerinde en az bir yıla indirilmesi,*

*koşullarıyla uygulanır.”*

- (31) Bildirime konu Sözleşme'nin ilgili hükümlerine bakıldığında, Sözleşme'nin 33. maddesinde taraflar arasında imzalanacak akdin süresi beş yıl olarak belirlenmiştir. Öte yandan, bu süre sonunda sözleşme kendiliğinden sona ermemekte; süre sonunda sözleşmenin sona ermesi için taraflardan birinin sözleşmenin yenilenmemesi isteğini en az altı ay önceden diğer tarafa iletmesi gerekmektedir. Söz konusu maddeler dikkate alındığında, bildirim konu Sözleşme'nin 2017/3 sayılı Tebliğ'in 5. maddesi çerçevesinde belirtilen muafiyet için gerekli olan genel koşulları sağladığı anlaşılmaktadır.
- (32) 2017/3 sayılı Tebliğ'in 6. maddesi ise anlaşmaları grup muafiyeti kapsamı dışına çıkaran sınırlamaları düzenlemektedir. Buna göre, tavsiye niteliğinde fiyatlar istisna olmak şartıyla dağıtıcının kendi satış fiyatını belirleme serbestisinin engellenmesi ya da Tebliğ'de belirlenen bazı istisnalar dışında dağıtıcının anlaşma konusu mal veya hizmetleri satacağı bölgeye veya müşterilere ilişkin kısıtlamalar getirilmesi, seçici

<sup>5</sup> Markaya ilişkin pazar payları 2017/3 sayılı Tebliğ'in açıklanmasına dair Kılavuz'un 61. paragrafına paralel olarak taşıt sağlayıcısının ilgili dönemde o marka araçlara ilişkin yedek parça satışlarından elde ettiği cironun aynı dönemde ilgili pazarda faaliyet gösteren tüm teşebbüslerin o marka taşıtlara ilişkin yedek parça satışlarından elde ettiği ciroların toplamına bölünmesi yoluyla hesaplanmıştır.



dağıtım sisteminde, sistem üyelerinin kendi aralarındaki alım ve satımın engellenmesi gibi bazı haller anlaşmaları grup muafiyeti kapsamı dışına çıkarmaktadır.

- (33) Sözleşme'nin "Yedek Parça ve Asgari Stok Yükümlülüğü" başlıklı 9. maddesinde MAİS'in yetkili servise azami fiyat listesi iletebileceği belirtilmektedir. Benzer şekilde, Sözleşme'nin 15.2. maddesinde MAİS'in Renault ve Dacia ürünlerine ve servis saatlerine ilişkin olarak bildirdiği fiyatların azami fiyat niteliğinde olduğu, yetkili servisin azami fiyatları aşmamak kaydıyla son kullanıcılara uygulanacak nihai satış fiyatlarını veya indirim oranlarını serbestçe belirleyebileceği düzenlenmektedir. İlave olarak maddede yetkili servisin her bir kalem ürün ve hizmet için belirleyeceği ve uygulayacağı fiyat listesini düzenleyerek müşterilerin görebileceği bir yerde sunacağı hükmü getirilmektedir. Söz konusu maddelerde belirlenen fiyatlar, tavsiye edilen fiyatın ve azami satış fiyatının belirlenmesi niteliğinde olduğu için 2017/3 sayılı Tebliğ'in 6. maddesinin birinci fıkrasının (a) bendi uyarınca Sözleşme'nin grup muafiyetinden yararlanmasını engelleyen sınırlamalardan değildir.
- (34) Sözleşme'nin 9.11. maddesinde, yetkili servislerin MAİS'ten veya dağıtım sisteminden temin ettiği Renault ve Dacia ürünlerini bağımsız tamircilere, tüketicilere ve MAİS'in nicel dağıtım sisteminde bulunan diğer yetkili servislere satabileceği düzenlenmektedir. Sözleşme'nin 7.8. maddesine göre de yetkili servisler Renault ve Dacia ürünlerini MAİS'ten veya markanın dağıtım şebekesinden alabilmektedir. İlgili hükme aşağıda yer verilmektedir:

"(.....TİCARİ SIR.....)."

- (35) Bu kapsamda getirilen düzenlemelerin, Tebliğ'in 6. maddesinin birinci fıkrasının (ç) ve (f) bentleri uyarınca Sözleşme'nin grup muafiyetinden yararlanmasını engelleyen sınırlamalardan olmadığı anlaşılmaktadır.
- (36) Sözleşme'nin 8.6. maddesinde,

"(.....TİCARİ SIR.....)."

hükmü düzenlenmektedir. Sözleşme'nin 9.12. maddesinde ise yetkili servisin MAİS'ten satın almadığı, yedek parça üreticisi tarafından üretilen Renault ve Dacia marka logosunu taşıyan ve taşımayan orijinal yedek parçaların ve eşdeğer kalitede yedek parçaların bakım ve onarımında kullanılması ya da satışının yapılması halinde, servis istasyonlarında yapılan onarım ve parça değişimine ilişkin faturaların garanti belgesi yerine geçtiği, bu parçaların ileride ayıplı çıkmaları veya arızaya neden olmaları durumunda ilgili yasa gereği üretici, dağıtıcı ve satıcı müteselsilen sorumlu olacaklarından, bu parçalardan doğan sorumluluğun saptanması için, sözü edilen parçaların faturada farklı bir referans numarasıyla belirtilmesi gerektiği hüküm altına alınmaktadır. Anılan Sözleşme hükmü kapsamında ayrıca aşağıdaki ifadeye yer verilmiştir:

"(.....TİCARİ SIR.....)."

- (37) Söz konusu madde hükmü çerçevesinde taraflara getirilen bu yükümlüklerin 2017/3 sayılı Tebliğ'in 6. maddesinin birinci fıkrasının (ğ) bendi ve Kılavuz'da yer verilen açıklamalar<sup>6</sup> çerçevesinde sözleşmeyi grup muafiyeti kapsamında çıkarmadığı değerlendirilmektedir.
- (38) Yapılan inceleme çerçevesinde bildirim konu MAİS'in yetkili servisleri ile yapacağı örnek sözleşme hükümlerinin 2017/3 sayılı Tebliğ ile tanınan muafiyet için gerekli genel koşulları taşıdığı ve 2017/3 sayılı Tebliğ'in 6. maddesinde sayılan anlaşmayı muafiyet kapsamı dışına çıkaracak kısıtlamaları içermediği anlaşılmaktadır.
- (39) 2017/3 sayılı Tebliğ'in "Rekabet etmeme yükümlülüğü ve ek tesis yerlerinin açılmasının kısıtlanması" başlıklı 7. maddesi, Tebliğ kapsamında muafiyetten yararlanamayacak olan yükümlülükleri düzenlemektedir. Söz konusu yükümlülükler anlaşmanın geri kalanından ayrılabilirse, sözleşmenin bu yükümlülükler dışında kalan hükümleri muafiyetten yararlanmaya devam etmektedir. 2017/3 sayılı Tebliğ, motorlu taşıtların yedek parçalarının dağıtımını ve bu taşıtlara yönelik bakım ve onarım hizmetlerinin sunulmasını kapsayan satış sonrası faaliyetler bakımından rekabet düzenini bozma potansiyeli taşıyan sorunların bulunduğu ve pazardaki rekabetin tesisi için birtakım düzenlemelere ihtiyaç olduğu sonucundan hareketle bakım onarım hizmetleri ve yedek parça dağıtım faaliyetleri bakımından "çok markalılığı" amaçlamaktadır. Böylece bakım ve onarım veya yedek parçaların dağıtımı ile ilgili olarak getirilebilecek doğrudan veya dolaylı her türlü rekabet etmeme yükümlülüğü Tebliğ'in 7. maddesi ile yasaklanmıştır. Tebliğ'in 7. maddesinin birinci fıkrasının (c) bendinde, bakım ve onarım zincirleri açısından zincir servislere süresi beş yıla kadar olmak üzere getirilen rekabet etmeme yükümlülüğü saklı kalmak koşuluyla bakım ve onarım hizmetlerinin sağlanması bakımından; alıcıya anlaşmanın süresi içinde getirilen her türlü rekabet etmeme yükümlülüğü ile alıcıya anlaşmanın sona ermesinden sonraki döneme ilişkin olarak getirilen her türlü rekabet etmeme yükümlülüğü grup muafiyetinden yararlanamayacak uygulamalar arasında sayılmıştır. Ayrıca rekabet etmeme yükümlülüğü Tebliğ'in 4. maddesinin birinci fıkrasının (k) bendinde alıcının anlaşma konusu mal veya hizmetlerle rekabet eden malları veya hizmetleri üretmesini, satın almasını, satmasını veya yeniden satmasını engelleyen doğrudan ya da dolaylı her türlü yükümlülüğü (ayrıca alıcının bir önceki takvim yılındaki alımları esas alınarak, ilgili pazardaki anlaşma konusu mal veya hizmetlerin ya da onları ikame eden mal veya hizmetlerin yeni motorlu taşıtların satışı pazarında %80'inden, satış sonrası pazarında %30'undan fazlasının sağlayıcıdan veya sağlayıcının göstereceği başka bir teşebbüsten satın almasına yönelik olarak alıcıya doğrudan veya dolaylı biçimde getirilen herhangi bir yükümlülük de rekabet etmeme yükümlülüğü olarak kabul edilir.) ifade etmek üzere tanımlanmıştır. Bu kapsamda bildirim konu sözleşmelerin çok markalılığa yönelik hükümleri aşağıda incelenmiştir.

Sözleşme'nin 16.1. maddesinde; (**.....TİCARİ SIR.....**) hükmü yer almaktadır.

- (40) Sözleşme'nin 16.6. maddesinde de, yetkili servisin her türlü işaret ve levhalandırma ile personel kıyafetlerinin belirlenmesinde çok markalılığa doğrudan ya da dolaylı yoldan engel olabilecek uygulamalardan kaçınacağı belirtilmektedir. Ayrıca Sözleşme'nin 11.8. maddesinde yetkili servisin aynı yerde başka markaları da temsil etmesi durumunda yetkili servis personelinin iş elbiselerinde herhangi bir markanın yer

<sup>6</sup> Kılavuz'un 32. paragrafı şu şekildedir: "Sağlayıcı, yetkili dağıtıcılara ve yetkili servislere, eş değer kalitede yedek parça kullanılması halinde müşteriyi önceden bilgilendirme ve faturada söz konusu parçaların markalarını gösterme yükümlülüğünü getirebilir ve bu yükümlülüğün getirildiği dikey anlaşmalar Tebliğ ile tanınan muafiyetten yararlanabilir."

almayacağı düzenlenmiştir. Söz konusu düzenlemelerden görüldüğü üzere Sözleşme’de çok markalılığı engelleyecek yönde hükümler bulunmamaktadır.

- (41) Tebliğ’in 7. maddesinin ikinci fıkrasında ise yedek parçaların dağıtımı ve/veya bakım ve onarım hizmetleri bakımından, seçici dağıtım sisteminin uygulandığı hallerde ek tesis yerlerinin açılması ile ilgili olarak getirilen doğrudan veya dolaylı yükümlülükler Tebliğ ile tanınan muafiyetin uygulanmayacağı düzenlenmiştir. Sözleşme’nin 7.6. maddesinde yetkili servisin başka yerde de MAİS’in yetkili servisi olarak faaliyet göstermek üzere ek tesis yeri açabileceği düzenlenmektedir. Yetkili servisin bu halde ek tesis yerinde de servis sistemi standartlarına uyma zorunluluğu bulunmaktadır. Bu kapsamda Sözleşme ile yetkili servisin ek tesis yeri açmasına herhangi bir kısıtlama getirilmemektedir.
- (42) Bunlara ilave olarak Sözleşme’de herhangi bir rekabet etmeme yükümlülüğü hükmü yer almamaktadır. Bütün bu açıklamalar göz önüne alındığında Sözleşme’nin, Tebliğ’in 7. maddesi uyarınca muafiyetin kapsamı dışında kalan, herhangi bir hükmü bulunmamaktadır.
- (43) Sözleşme’nin, yukarıda yer verilen hükümleri bağlamında 2017/3 sayılı Tebliğ’in 5. maddesinin dördüncü fıkrasında yer verilen koşulları sağladığı, Tebliğ’in 6. maddesinde yer verilen ağır sınırlamalardan herhangi birisini taşımadığı ve rekabet etmeme yükümlülüğü barındırmadığı göz önüne alınarak yalnızca Renault markalı araçlar bakımından olmak koşuluyla Tebliğ ile sağlanan grup muafiyetinden faydalanabileceği değerlendirilmektedir. Öte yandan Dacia markalı araçlar bakımından, Tebliğ’in 5. maddesinde yer verilen pazar payı koşulu sağlanmadığından, Sözleşme’nin grup muafiyetinden yararlanamayacağı kanaatine varılmıştır. Nitekim, bu hususa bildirim formunda da dikkat çekilmiş, Dacia markalı araçlara Renault markalı araçlardan farklı ve nitel seçici dağıtım sistemine göre oluşturulmuş ayrı bir yetkili servis ağı tarafından hizmet verilmesi durumunda ortaya çıkacak yapı “ayrı sistem”, her iki markalı araçlar için nicel seçici dağıtım sistemine göre oluşturulacak yapı ise “bütünleşik sistem” olarak adlandırılmış ve kıyaslamalar bu iki sistem üzerinden yapılmıştır.
- (44) Bu kapsamda yapılan “bütünleşik sisteme” yönelik bireysel muafiyet değerlendirmesine aşağıda yer verilmiştir.

#### **G.4.3. Bireysel Muafiyet Değerlendirmesi**

##### **a) Malların Üretim veya Dağıtımı ile Hizmetlerin Sunulmasında Yeni Gelişme ve İyileşmelerin ya da Ekonomik veya Teknik Gelişmenin Sağlanması**

- (45) Bireysel muafiyet analizinde aranan ilk olumlu koşulun sağlanıp sağlanmadığının tespiti ve hangi hallerin ekonomik yarar sağladığı somut olayın özelliklerine göre değerlendirilmektedir. Genel olarak, üretim ve dağıtım maliyetlerinin düşürülmesi, kalitenin artırılması, malın arzında devamlılığın sağlanması, yeni piyasalara girişin kolaylaştırılması ve yeni ürünlerin ya da üretim tekniklerinin bulunması hallerinde bu koşulun sağlandığı kabul edilmektedir.
- (46) Bildirim Formunda, uygulanacak yeni sistem ile ülkenin farklı bölgelerine daha homojen bir biçimde dağılan ve özellikle nüfusun yoğun olmadığı bölgelerde daha yaygın bir yedek parça ve servis ağının oluşturulabileceği, bu bölgelere yatırımın teşvik edileceği, talebin yoğun olduğu bölgelerde ise yoğunlaşan talebin karşılanmasının daha az sayıda ve ölçek ekonomilerinden daha iyi yararlanan bir servis ağı ile sağlanacağı, Dacia markasının Renault markası ile birlikte çok daha yaygın bir servis ağına kavuşacağı ve teşebbüslerin ölçek ve kapsam ekonomilerinden

yararlanabilmelerinin sağlanacağı ifade edilmektedir. Nitel seçici dağıtım sisteminde belli bir bölgede faaliyet gösterecek yetkili servis sayısı herhangi bir şekilde kısıtlanmadığı için bu bölgelere yatırım yapacak yetkili servislerin yatırımlarının korunmadığı, yeni yetkili servislerin de bölgeye girmesi halinde talebin yatırımları karşılayamayacak düzeylere inme riskine dikkat çekilerek nicel sisteme geçilmesi halinde her bir bölgedeki talebin en etkin şekilde yönetilmiş olacağı ve yatırımın tüketici ihtiyaçlarına paralel biçimde gerçekleştirilmesi güdüsünün artırılmış olacağı belirtilmektedir. Nitel seçici dağıtım sisteminde, talebin düşük olduğu bölgelerde Renault ve Dacia markalı araçlara sahip olan tüketicilerin bu iller dahilinde bir satış sonrası hizmeti alamadığı, talebin daha yoğun olduğu çevre bölgelere gitmek durumunda kaldığı, talebin daha yüksek olduğu bölgelerde ise optimum miktarın üzerinde bir servis yoğunluğunun göze çarptığı vurgulanmaktadır. Bu durumun ise insan kaynakları ve sermaye yetersizliğinden kaynaklanan müşteri memnuniyetsizliğine ve hizmet kalitesinde düşüşe yol açtığı ifade edilmektedir.

- (47) Ayrıca, nicel seçici dağıtıma geçilmesi ile Türkiye’de faaliyet gösteren yetkili servislerin homojenleşmesinin, talebe uygun şekilde dağılımının ve yetersiz kapasite bulunan yerlerde kapasitenin artırılmasının hedeflendiği (.....TİCARİ SIR....) illerinde MAİS’in yetkili servis açmak istediği, (.....TİCARİ SIR....)’te ise adaylarla görüşmelere başlandığı belirtilmiştir.
- (48) Söz konusu açıklamalar çerçevesinde bütünleşik sistemle, yetkili servislerin yatırım motivasyonlarının artması ve arz ile talep arasında optimum dengenin sağlanması beklenmektedir. Bu kapsamda muafiyetin ilk koşulunun sağlandığı sonucuna ulaşılmıştır.

#### **b) Tüketicinin Yarar Sağlaması**

- (49) Muafiyet için, 4054 sayılı Kanun’un 5. maddesinin birinci fıkrasının (b) bendine göre, mal ve hizmet sunumunda gelişme, iyileşme veya ekonomik ve teknik gelişmelerden tüketicinin de faydalanması gerekmektedir. Tüketicinin sağladığı faydanın ölçülmesi ve değerlendirilmesinde, fiyatlarda yaşanan düşüş, satış sonrası hizmetlerde artan etkinlik, ürün çeşitliliği, tüketicinin ürüne daha kolay ulaşımı, mal arzında devamlılık gibi unsurlar dikkate alınmaktadır.
- (50) Bildirim formunda ve MAİS tarafından gönderilen ek bilgi yazısına göre, Renault ve Dacia marka araçların bakım ve onarımlarında kullanılan özel alet ve ekipmanların tamamı her iki marka için de kullanılabilen, her iki markaya hizmet veren teşebbüsler kapsam ekonomilerinden faydalanmaktadır. Bundan başka, garanti kapsamında gerçekleştirilen harcamalara ilişkin bilgilerin aynı sistem üzerinden işlendiği, garanti hizmetlerinin yanı sıra her iki markaya yönelik her türlü satış sonrası hizmet bakımından da aynı politikaların benimsendiği ifade edilmektedir. Bakım ve onarım hizmetlerinden yararlanabilmek adına yetkili servislere gelen tüm araçlar ile bu araçlar üzerinde gerçekleşen tüm işlemlerin takibinin “(....)” adlı sistemden gerçekleştiği, bu sistem üzerinde gerçekleştirilen işlemlerde “Renault” ve “Dacia” markalı araç ayrımı yapılmadığı belirtilmektedir. Nitekim, 2006 yılından itibaren Dacia’nın Renault ile birlikte MAİS’in bünyesinde yer aldığı ve bu tarihten itibaren iki markanın birlikte değerlendirilerek çalışmalar yapıldığı, Dacia’nın Renault markalı araçlar için oluşturulan geniş yetkili satış ve servis ağından ve Renault’un pazardaki tanınırlığından ve gücünden yararlanması sayesinde satışlarında artış olduğu belirtilmiştir. Dacia markasını Renault markasının gücünden yararlandırma ve bu iki markayı tüketici gözünde bir bütün haline getirme çabasının Dacia’nın marka değerini önemli şekilde arttırdığı ifade edilmiştir. Ayrıca iki markanın yönetiminin birlikte

gerçekleştirildiği, yalnızca Dacia için çalışan altı kişinin bulunduğu, proje yönetimlerinin de ortak olduğu ve bu sayede Dacia özelindeki maliyetlerin düşük seviyelerde kaldığı, genel olarak da yüksek maliyetlerin (yılında (...)) TL olan operasyonel maliyetler, sistem kurulması için gereken IT maliyetleri, (...) ABD Doları bina dönüşüm maliyeti, yaklaşık (...) ABD Doları olan diğer toplam yatırımlar vs.) iki marka arasında dağıtılarak kapsam ekonomisinden yararlandırıldığı, ancak iki ayrı sistem oluşturulması halinde (...) TL 'nin üzerinde ek maliyet oluşacağı, ayrıca ayrı sistemde MAİS'in operasyon aşamasında Dacia markalı araçlara sağlanacak hizmetler için yeni şartlar öngörmesi durumunda yetkili servislerin bu şartlara uymak için bazı ek maliyetlere katlanmalarının gerekebileceği ifade edilmiştir.

- (51) Bu bilgiler ışığında, MAİS tarafından bütünleşik sisteme geçilmesiyle arz-talep dengesinin optimal seviyeye çekileceği ve bu suretle önemli maliyet etkinliklerine yol açılacağı belirtilmektedir. Öte yandan uygulama ile hâlihazırda yetkili servislere erişmek için ciddi mesafeler kat etmek durumunda kalan tüketicilerin, servis bulunmayan veya servis yoğunluğunun az olduğu bölgelerdeki ağır genişletilerek bu mağduriyetten kurtulmasının sağlanacağı ifade edilmektedir. Teşebbüs tarafından, nicel dağıtım sistemine geçilmesiyle il ve ilçe düzeyindeki hizmet noktalarında gelişmişliğin sağlanabileceği ve yeni satış sonrası hizmet noktalarının açılacağı belirtilmektedir.
- (52) Söz konusu açıklamalar çerçevesinde, farklı tüketicilerin hizmete etkin biçimde erişiminin sağlanmasının ve hizmet kalitesinin artmasının beklendiği, tüketiciler bakımından ürün/hizmet çeşitliliğinin artırılmasının amaçlandığı, bu kapsamda muafiyetin ikinci koşulunun da sağlandığı anlaşılmıştır.

### **c) İlgili Piyasanın Önemli Bir Bölümünde Rekabetin Ortadan Kalkmaması**

- (53) Muafiyet kararı verilmesinde aranan bu ilk olumsuz şarta göre, muafiyete konu anlaşmanın; ilgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmasına neden olmaması, bir başka deyişle sağlanan ekonomik gelişme veya fayda ile tüketicinin bundan yarar sağlaması durumlarının, rekabetin ortadan kaldırılması sonucunda elde ediliyor olmaması gerekmektedir. İlgili pazarın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkıp kalkmadığı değerlendirilirken dikkate alınması gereken başlıca hususların ise; pazarda hâlihazırda giriş engellerinin olup olmadığı, hâkim durumda olan bir teşebbüsün bulunup bulunmadığı, dikey anlaşmalar aracılığıyla giriş engeli yaratılıp yaratılmadığı, pazarın yapısı, tüketici tercihlerinin ne ölçüde kısıtlandığı olarak sıralanması mümkündür.
- (54) Dosyadaki bilgilerden, ilgili pazarda MAİS'e rekabetçi baskı yaratabilecek düzeyde teşebbüsler bulunduğu görülmektedir. Teşebbüs tarafından sunulan bilgilere göre, 2016 yılında pazarda faaliyet gösteren toplamda 1.013 teşebbüsün yalnızca 174 tanesi Dacia yetkili servisidir. Teşebbüs tarafından, bağımsız servislerin de, yetkili servisler gibi Renault ve Dacia markalarına satış sonrası hizmetleri bir arada sundukları ve bu nedenle pazara girişlerin ve rekabetin hâlihazırda çok yoğun olduğu ifade edilmektedir. Bildirim formunda ayrıca, yetkili servis sayısının MAİS tarafından sınırlandırılacak olsa da kurulacak servis ağının; Dacia'nın ayrı bir nitel sistem olarak tasarlanması halinde 270 bin araca hizmet verebilecek düzeyde kalacağı, bununla birlikte Dacia ve Renault'nun tek bir nicel sistem içerisinde yer alması durumunda yaklaşık 3,5 milyon araca hizmet sunmasının planlandığı ifade edilmektedir. Teşebbüs tarafından ilave olarak, ölçek ekonomileriyle sağlanacak etkinlik ve hizmet kalitesinin de söz konusu sistem çerçevesinde çok daha fazla olacağı belirtilmektedir.

(55) Bu doğrultuda hâlihazırda Renault ve Dacia markalı araçlara hizmet sağlayan yetkili servislerden bilgi talebinde bulunulmuş, ayrıca MAİS yetkili servisleri (...) ve (...) ile görüşülmüş ve çeşitli bayilerden de bilgi talep edilmiştir. Bilgi talebine gelen cevabi yazılarda bayiler tarafından özetle;

- Renault bayisi olmak için (...) TL arasında yatırım yapmak gerektiği, Renault markasının yanında Dacia markasına da hizmet verebilmek için Dacia markasına özgü kurumsal kimlik, bilgi sistemleri, yedek parça vs. ek maliyetlere katlanması gerektiği,
- Renault'un bayilik sistemini değiştirmesi durumunda Dacia markasının araç parkının küçük olması nedeniyle maliyetleri karşılayamayacağından dolayı yalnızca Dacia bayisi olmanın tercih edilmeyeceği bunun yerine başka markaların bayiliğini alma yoluna gidilebileceği,
- Garanti politikasının her iki marka için de MAİS tarafından belirlendiği ve genel olarak her iki marka için aynı olsa da bazen araç bazlı değişebildiği

ifade edilmiştir.

(56) Tablo-3'de yer alan bilgiler incelendiğinde, Dacia marka araçlara yönelik bakım ve onarım hizmetleri pazarı ile Dacia marka araçlara yönelik yedek parça pazarında MAİS'in önemli bir payının bulunduğu görülmektedir. Teşebbüs tarafından Dacia pazar payının son yıllarda düşme eğilimine girdiği ifade edilse de teşebbüsün ilgili pazarlardaki payı yıllara göre istikrarlı bir düzeyde yüksek seviyelerdedir. Bu husus satış sonrası hizmetler ve yedek parça pazarlarında markaya kilitlenmiş müşteriler bakımından özellikle garanti kapsamındaki hizmetlerde MAİS'in pazar gücünü pekiştiren bir unsur olarak nitelendirilebilecektir. Bununla birlikte, bağımsız ve zincir servisler tarafından uygulanan rekabetçi baskı, Renault servislerinin Dacia marka otomobillere de hizmet verebilecek olması, Sözleşme kapsamında yetkili servislerin MAİS'ten veya dağıtım sisteminden temin ettiği Renault ve Dacia ürünlerini bağımsız tamircilere, tüketicilere ve MAİS'in nicel dağıtım sisteminde bulunan diğer yetkili servisler satışlarının engellenmemesi gibi hususlar bir arada değerlendirildiğinde 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinde sayılan muafiyet koşullarından üçüncüsünün de sağlandığı değerlendirilmektedir.

#### **d) Rekabetin Zorunlu Olandan Fazla Sınırlanmaması**

(57) Bir anlaşmanın bireysel muafiyet alabilmesi için gerekli son koşulda, anlaşmanın ilk iki olumlu koşuldaki sağlayacağı yararların elde edilmesi için daha az rekabeti sınırlayıcı bir yöntemin söz konusu olmaması gerektiği belirtilmektedir. Bu koşul altındaki değerlendirmelerde genel olarak sözleşmenin rekabeti kısıtlayıcı hükümlerinin, elde edilecek faydaların sağlanması için zorunlu olup olmadığı ve sözleşmenin süresi dikkate alınmaktadır.

(58) MAİS tarafından nicel seçici dağıtım sistemi ile sağlanabilecek etkinlik artışlarının başka bir şekilde sağlanmasının mümkün olmadığı değerlendirilmiştir. Teşebbüs tarafından, Dacia markalı araçların da sisteme dahil edilmesiyle söz konusu araçlara yönelik satış sonrası hizmetler bakımından rekabetin kısıtlanmayacağı, aksine rekabet düzeyinde hem nicelik hem de nitelik yönünden artış sağlanacağı belirtilmektedir.

(59) Bildirim Formunda sunulan bilgilere göre, Dacia markalı araçlar bakımından nicel seçici dağıtım sisteminin kurulamayacağına karar verilmesi halinde MAİS tarafından Renault ve Dacia yetkili servisleri için farklı kriterler belirlenmesi söz konusu olacaktır.

MAİS tarafından özetle, böyle bir durumda Renault ve Dacia servisleri ile ayrı sözleşmeler imzalanmasının gerekebileceği, Renault markalı araçlar için oluşturulacak nicel seçici dağıtım sisteminde yer alan servislerin tamamının Dacia markalı araçlara da yetkili servis hizmeti sunup sunmayacağına belirsiz hale gelebileceği, bu servislerin ilave olarak Dacia için gerekli nitel kriterleri sağlamalarının gerekeceği ve Dacia servisi olmayı da talep etmelerinin gerekeceği, bu durumda bazı ek maliyetlerin ((...) ABD Doları) ortaya çıkabileceği, bu yatırımdan özellikle düşük yoğunluklu bölgelerdeki Renault bayilerinin imtina etmeleri ihtimalinin bulunduğu, MAİS tarafından kurulacak nicel dağıtım sistemi içinde yer alan yetkili servislerin tamamının, MAİS ile aralarında imzalanacak sözleşme gereği hem Renault hem de Dacia markalı araçlara yetkili servis hizmeti sunmakla yükümlü olacakları, aksi durumda her iki markaya da hizmet verilmemesi nedeniyle ölçek ekonomilerinin faydalarının da yakalanamayacağı ifade edilmektedir. Benzer şekilde operasyon aşamasında da ciddi maliyetlerin ortaya çıktığı, söz konusu operasyonel maliyetlerin bütünleşik sistemde her iki marka için bölüşüleceği, ayrı sistemde ise yalnızca Dacia markalı araçlara hizmet sunan yetkili servisin bu imkândan yararlanamayacağı belirtilmiştir.

- (60) Dacia markalı araçlara yönelik satış sonrası hizmetlerde nicel seçici dağıtım sistemine geçilmesinin bireysel muafiyet koşullarını sağlaması için, bu uygulama sonucunda ortaya çıkacak gelişmelerin, rekabeti daha az kısıtlayan bir yöntem ile yaratılamayacağına gösterilmesi gerekmektedir. Dosya kapsamında yer verilen bilgi ve belgeler ışığında, hâlihazırda toplamda 178 adet MAİS yetkili servisinin 174 adedinin hem Renault hem de Dacia bayisi olarak faaliyet gösterdiği anlaşılmaktadır. Bu kapsamda yetkili servislerin bu yönde bir zorunlulukları bulunmadığı halde her iki markanın da servisi olarak faaliyet göstermelerinin hayatın olağan akışına ve ekonomik gerçeklere uygun olduğu değerlendirilmektedir. MAİS tarafından, yeni sisteme geçilmesiyle birlikte Dacia bayisi olmaya devam etmek isteyen yetkili servislerin ek bir takım maliyetlere katlanmaları gerektiği ifade edilmekle birlikte, Renault markasına hizmet sunan teşebbüslerin aynı zamanda Dacia markasına hizmet verme noktasında pek az maliyete katlanmaları gerektiği ve bu markaya hizmet vermek yoluyla ölçek ekonomilerinden faydalandıkları da Bildirim Formunda sunulan bilgiler arasındadır. Bildirim Formundaki ifadelerle, Renault markalı araçlara satış sonrası hizmetleri sunan bağımsız servislerin, Dacia markalı araçlara da bu hizmetleri sunmaları rasyonel bir tercih haline gelmektedir.
- (61) İlaveten, “bütünleşik sistem” ve “ayrı sistem” bireysel muafiyete esas değerlendirme ölçütleri bakımından kıyaslandığında, ayrı sistemin benimsenmesi durumunda nicel seçici dağıtım sistemi çerçevesinde faaliyet gösterecek Renault bayilerinin, rasyonel bir seçim olarak Dacia bayiliğini de vermeye devam edecekleri, ilaveten, mevcut sözleşme ilişkileri sonlanan bayilerin de nitel kriterleri sağlamak kaydıyla Dacia bayisi olmaya devam edebilecekleri, bu çerçevede Dacia satış sonrası hizmetler pazarında rekabetin korunabileceği değerlendirilmektedir. Renault ve Dacia markalı araçların her ikisine de hizmet sunmanın sağladığı kapsam ekonomileri Dacia bayiliği sayısındaki olası azalmayı önleyecek, nitel sistemin mevcut olması nedeniyle de kriterleri sağlayan bayi adaylarının yetkili servis olarak faaliyet göstermesi mümkün olacaktır. Bu noktada bildirim formunda ifade edilen ve Dacia markalı araçlara nitel seçici dağıtım sistemi esaslarına dayalı ayrı bir yetkili servis ağı oluşturulması durumunda bu sisteme dahil olacak yetkili servis sayısının çok daha düşük seviyelerde kalacağı argümanı kabul edilmemiştir. Kaldı ki, yetkili servislerin sabit maliyetlerinin önemli bölümünü farklı markalı araçlara paylaşması ve daha fazla sayıda araca hizmet sunmak suretiyle ortalama maliyetlerini düşürebilmesi, bu sayede daha etkin bir biçimde faaliyet

gösterebilmesi, birden fazla markaya hizmet verebilmesi halinde mümkündür. Başka sağlayıcılar ile çalışan yetkili servislerin ve/veya mevcut sözleşme ilişkisi nicel seçici dağıtıma geçilmesiyle son bulan Renault bayilerinin de kriterleri sağlayarak Dacia yetkili servisi olması mümkün olacak, bu kapsamda Dacia markalı araç sahiplerinin başvurabileceği yetkili servis sayısında da artış gözlenebilecektir.

- (62) Her ne kadar Bildirim Formu ve ilave bilgilerde “ayrı sistemin” benimsenmesi halinde Renault markalı araçların yetkili servislerinin Dacia markalı araçlara da hizmet sunabilmesi için Dacia markalı araçlar bakımından öngörülen nitel kriterleri sağlamaları gerektiği ifade edilse de, yukarıda da belirtildiği üzere her iki markaya yönelik olarak yapılan yatırımların büyük ölçüde ortak olması ve bildirim formunda dikkat çekilen kapsam ekonomilerinin varlığı dolayısıyla bu yöndeki argümanın kabul edilemeyeceği sonucuna ulaşılmıştır. Son olarak hâlihazırda bayi kârlılığının % (...) Renault markalı, % (...) ise Dacia markalı araçlardan geldiği göz önüne alındığında, bütünleşik sistemin etkinlik doğurucu etkileri olacağı, iki ayrı sistemin etkinsiz çalışacağı yönündeki teşebbüs iddialarının bu koşulun sağlanması bakımından yeterli olmadığı değerlendirilmektedir. Zira söz konusu tespit, Renault markasına hizmet vermeksizin Dacia markalı araçlara yatırım yapmak isteyen bayilerin mevcut olabileceği ihtimalini ortadan kaldırmamaktadır. Teşebbüs tarafından Dacia'nın araç parkının küçük olması nedeniyle böyle bir yatırımın makul olmayacağı ifade edilmekle birlikte, Dacia yetkili servislerinin başka markalı araçlara da bağımsız olarak hizmet verebilecekleri ve bu yolla maliyetlerini düşürebilecekleri hususunun bu kapsamda önemli olduğu değerlendirilmektedir.
- (63) Dolayısıyla, nicel seçici sisteme geçilmesi ile beklenen arz talep dengesinin sağlanması, tüketicilerin hâlihazırda hizmet alamadığı yeni noktalardan hizmet alması gibi faydalar, sadece Renault markasının nicel seçici dağıtım sistemi ile dağıtılması halinde de sağlanabilecektir. MAİS tarafından yapılacak değerlendirme ile Renault bayileri arz-talep dengesine bağlı bir reorganizasyona tabi tutulduğunda, yukarıda bahsi geçen yeni noktalara bayilik verilebilecektir. Bu yeni bayilerin ise yine Bildirim Formunda dikkat çekilen kapsam ekonomileri sebebiyle Dacia markasına hizmet vermeleri rasyonel bir seçim olarak beklenmektedir. Bu nedenle ilave olarak Dacia markalı araçlara yönelik satış sonrası hizmetlerin de nicel sistem esaslarına göre kurgulanması, rekabeti zorunlu olandan fazla kısıtlayabilecektir. Bu çerçevede, Sözleşme'nin Dacia markası yönünden 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinde sayılan son şartı sağlamadığı sonucuna varılmıştır.

## H. SONUÇ

- (65) Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre,
- MAİS Motorlu Araçlar İmal ve Satış A.Ş. ile yetkili servisleri arasında imzalanması planlanan “Yedek Parça Dağıtım ve Yetkili Servis Sözleşmesi”nin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında olduğuna,
  - Sözleşme'nin Dacia markasının yedek parça ve bakım onarım hizmetlerinin nicel dağıtım sistemi esaslarına göre yürütülmesine ilişkin hükümlerinin 2017/3 sayılı Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği ile sağlanan grup muafiyetinden yararlanamayacağına, ilgili hükümlerin 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinde yer alan koşulların tümünü karşılamaması nedeniyle Sözleşme'ye bireysel muafiyet de tanınamayacağına,
  - Bununla birlikte, başvuru konusu Sözleşme'nin, yedek parça ve bakım onarım hizmetlerinin nicel dağıtım sistemi esaslarına göre yürütülmesine ilişkin



**18-20/353-174**

hükümlerinin Dacia markasını kapsamaması koşuluyla 2017/3 sayılı Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği kapsamında grup muafiyetinden yararlandığına

gerekçeli kararın tebliğinden itibaren 60 gün içinde Ankara İdare Mahkemelerinde yargı yolu açık olmak üzere, OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.