

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2006-4-20 (Önaraştırma)
Karar Sayısı : 06-32/390-100
Karar Tarihi : 4.5.2006

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

10

Başkan : Mustafa PARLAK
Üyeler : Prof. Dr. Zühtü AYTAÇ, Rıfık ÜNAL,
Prof. Dr. Nurettin KALDIRIMCI, M. Sıraç ASLAN,
Süreyya ÇAKIN, Mehmet Akif ERSİN

B. RAPORTÖRLER : Murat AYBER, Metin HASSU, Evren SESLİ

20

C. ŞİKAYET EDEN : Uğur Otomotiv Ticaret Ltd. Şti.
Altayçeşme Mh. İstiklal Cd. E-5 Karayolu Üzeri
Maltepe/İstanbul

D. HAKKINDA ÖNARAŞTIRMA

YAPILANLAR : - Ak Sigorta A.Ş.
Meclis-i Mebusan Cd. No:147 Fındıklı/İSTANBUL

- Anadolu Anonim Türk Sigorta Şirketi
Büyükdere Cd. İş Kuleleri Kule-2 Kat::23-26
4. Levent/İSTANBUL

30

- Axa Oyak Sigorta A.Ş.
Meclis-i Mebusan Cd. Oyak İşhanı No:81
Salıpazarı/İSTANBUL

- Aviva Sigorta A.Ş.
Fahrettin Kerim Gökay Cd. No:72-74 CU Binaları
K.Çamlıca/İSTANBUL

- AIG Sigorta A.Ş.
Atatürk Cd. Esin Sk. No:3 Kozyatağı/İSTANBUL

- Ankara Anonim Türk Sigorta Şirketi
Abide-i Hürriyet Cd. Balkan Center A Blok No:285
Kat:2-3-4 Şişli/İSTANBUL

40

- Batı Sigorta A.Ş.
Bankalar Cd. Tütün Han. No:14 Karaköy/İSTANBUL

- Başak Sigorta A.Ş.
Halaskargazi Cd. No:15 Harbiye/İSTANBUL

- 50
- Birlik Sigorta A.Ş.
Ankara Cd. No:26/B Sirkeci/İSTANBUL
 - Demir Sigorta A.Ş.
Büyükdere Cad. Özsezen İş Merkezi No:122/B Kat:1
Esentepe/İSTANBUL
 - Ege Sigorta A.Ş.
Yıldız Posta Cad. No:17 Gayrettepe/İSTANBUL
 - Finans Sigorta A.Ş.
Rüzgarlıbahçe Mh. Cumhuriyet Cd. No:10 Acarlar İş
Merkezi C Blok Kavacık/İSTANBUL
 - Garanti Sigorta A.Ş.
Mete Cd. Park Han No:40 Taksim/İSTANBUL
 - Güneş Sigorta A.Ş.
Güneş Plaza Büyükdere Cd. No:110
Esentepe/İSTANBUL
- 60
- Güven Sigorta T.A.Ş.
Bankalar Cd. No:81 Karaköy/İSTANBUL
 - Hür Sigorta A.Ş.
Büyükdere Cd. 15-A Hür Han Şişli/İSTANBUL
 - İhlas Sigorta A.Ş.
29 Ekim Cd. İhlas Holding Merkez Binası No:23
Yenibosna/İSTANBUL
 - İnter Sigorta A.Ş.
Büyükdere Cd. Tevfik Erdönmez Sk. Kat:7 D:41
Esentepe/İSTANBUL
- 70
- Işık Sigorta A.Ş.
Gülsuyu Fevzi Çakmak Cd. Doğan Sk. No:8
Maltepe/İSTANBUL
 - İsviçre Sigorta A.Ş.
Kısıklı Cd. No:30 Altunizade/İSTANBUL
 - Koç Allianz Sigorta A.Ş.
Bağlarbaşı, Kısıklı Cd. No:11 Altunizade/İSTANBUL
 - Merkez Sigorta A.Ş.
Cevizli, Tugay Yolu No:6 Maltepe/İSTANBUL
 - Ray Sigorta A.Ş.
Haydar Aliyev Cd. No:35 Sarıyer/İSTANBUL
- 80
- Şeker Sigorta A.Ş.
Meclis-i Mebusan Cd. No:87 Salıpazarı/İSTANBUL
 - TEB Sigorta A.Ş.
Meclis-i Mebusan Cd. No:127/6 Salıpazarı/İSTANBUL

- 90
- Ticaret Sigorta A.Ş.
Teşvikiye Cd. No:119 Nişantaşı/İSTANBUL
 - Toprak Sigorta A.Ş.
Yıldız Posta Cd. No:17 Cerrahoğulları İş Merkezi
Esentepe/İSTANBUL
 - Türkiye Genel Sigorta A.Ş.
Meclis-i Mebusan Cd. No:91 Salıpaazarı/İSTANBUL
 - Yapı Kredi Sigorta A.Ş.
Büyükdere Cd. Yapı Kredi Plaza A Blk.
Levent/İSTANBUL

E. DOSYA KONUSU: Özel servislerin hasar görmüş araçlarda kullanacakları yedek parçaların sigorta şirketleri tarafından belirlenen tedarikçiden almaya zorlanması suretiyle özel servisler ile yetkili servisler arasındaki ve yedek parça tedarikçilerinin kendi aralarındaki rekabetin bozulduğu iddiası.

100 **F. İDDİALARIN ÖZETİ:** İlgili dilekçede, bazılarının isimleri örnek olarak verilen sigorta şirketlerinin özel ve yetkili servisler arasında ayrımcılık yapmaları ve son altı aydır sigorta şirketlerinin özel servis istasyonlarına tamir bedellerini ödeyecekleri hasar görmüş araçlarda kullanılacak yedek parçaların kendilerince belirlenen bir tedarikçiden satın alınması koşulunu tek taraflı olarak yüklemeleri, buna uyulmaması halinde eksik ve/veya geç ödeme yapmaları şikayet edilmektedir. Şikayetçiye göre, ayrımcılık yapılmak suretiyle özel servisler ile yetkili servisler arasındaki ve yedek parça tedarikçilerinin kendi aralarındaki rekabet bozulmaktadır.

110 **G. DOSYA EVRELERİ:** Kurum kayıtlarına 3.2.2006 tarih, 673 sayı ile giren başvuru üzerine hazırlanan 3.3.2006 tarih, 2006-4-20/İİ-06-MA sayılı İlk İnceleme Raporu, 9.3.2006 tarih, 06-18 sayılı Kurul toplantısında görüşülmüş ve 4054 sayılı "Rekabetin Korunması Hakkında Kanun"un 4. ve 6. maddelerinin ihlaline ilişkin bir soruşturma açılmasına gerek olup olmadığının belirlenmesi amacıyla, Kanun'un 40/1. maddesi uyarınca önaraştırma yapılmasına 06-18/218-M sayı ile karar verilmiştir.

120 İlgili karar uyarınca düzenlenen 25.4.2006 tarih 2006-4-20/ÖA-06-MA sayılı Önaraştırma Raporu 1.5.2006 tarih, REK.0.08.00.00-110/97 sayılı Başkanlık Önergesi ile 06-32 sayılı Kurul toplantısında görüşülerek karara bağlanmıştır.

H. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ: İlgili Rapor'da;

- Kasko sigortası yapan sigorta şirketlerinin birbirinden bağımsız olarak ve salt parça bedellerinin gerçekçi ve rekabetçi düzeylere çekilmesini sağlama amacıyla "parça tedariki" uygulaması yürütmelerinin kümülatif etkiler yönüyle yedek parça yeniden satıcılığı pazarındaki rekabet koşullarını bir ölçüde kısıtladığı; ancak bu nitelikteki anlaşmaların kasko sigortası yapan sigorta şirketlerinin hasar tazmin

06-32/390-100

130 bedellerini “gerçekçi” seviyelere indirmekle prim bedellerinin görece düşük kalmasını temin ederek sigortacılık hizmetinin sunulmasında ekonomik gelişmeye katkı sağlayacağı;

- Sonuçları etkilenen pazardaki rekabet koşullarını orantısız ölçüde kısıtlamadığı ve kasko sigortacılığı hizmeti pazarındaki mevcut yoğun rekabet devam ettiği sürece söz konusu uygulamanın 4054 sayılı Kanun’un 5. maddesi ile belirlenen muafiyet koşullarını sağlamış olacağı;

140 - Mezkur kanun maddesi ile belirlenen bireysel muafiyet koşullarının sürdürülmesini teminen:

a) Sigorta şirketlerinin hasarlı araçta kullanılacak yedek parça kalemlerinde anlaşmalı olduğu parça tedarikçisinden sağladığı azami iskonto oranları hakkında tamirat başlamadan evvel aracı onaracak servisi bilgilendirmesinin doğru olacağı, parça tedarikçisinden temin zorunluluğunun ise ilgili servisin bu indirim oranlarını temin edemediği hallerde ve yalnızca söz konusu iskontonun uygulanmadığı kalemler için geçerli olmak üzere yürütülmesinin gerektiği;

150 b) (a) bölümünde belirlenen koşulun uygulanmaması ya da uygulanmasının fiili olarak imkânsızlaştırılması durumlarında yedek parça tedariki pazarındaki rekabetin kısıtlanabileceğinden hareketle ilgili sigortalayan teşebbüsün parça tedariki uygulamasının Kanun’un 4. maddesi çerçevesinde araştırılmasının gerekeceği;

- Rekabet Kurulunca belirlenerek tebliğ edilecek şart ve yükümlülükler ile uyumlu parça tedariki anlaşma ve uygulamalarına Kanunun 5. maddesi çerçevesinde iki yıllık bireysel muafiyet tanınmasının ve muafiyet koşullarının kasko sigortacılığı pazarındaki tüm teşebbüslere tebliğ edilmesinin yerinde olacağı

160 görüşlerine yer verilmiştir.

I. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

I.1. İlgili Pazar

I.1.1. İlgili Ürün Pazarı

170 İlgili ürün pazarları, haklarında önaraştırma yürütülen teşebbüslerin ticari faaliyet alanı olan “motorlu kara nakil taşıtlarının zorunlu ve ihtiyari sigortaları” ile; bu pazarda faal teşebbüslerin yürütmekte oldukları anlaşmaların kümülatif sonuçlarından etkilenen “otomobil yedek parça ve servis hizmetleri” olarak tespit edilmiştir.

I.1.1. İlgili Coğrafi Pazar

180 Sigorta şirketlerinin şikayete konu faaliyetlerini halihazırda sadece İstanbul, Ankara ve İzmir'de gerçekleştirmelerine rağmen önaraştırma konusu eylemin zamanla tüm Türkiye'de uygulanabilecek nitelikte olduğu göz önüne alınarak, ilgili coğrafi pazar "Türkiye Cumhuriyeti Sınırları" olarak belirlenmiştir.

I.2. Yapılan Tespitler ve Değerlendirme

190 Dosya mevcudu bilgilere göre, kasko sigortası yapan sigorta şirketlerinin bir bölümü, Türkiye'nin bazı bölgelerinde 2005 yılının ikinci yarısından itibaren kasko sigortası kapsamında tamir görece araçlarda kullanılacak yedek parçaların kendilerince belirlenen bir tedarikçiden satın alınması koşulunu getirmiş olup, bu koşulu yerine getirmeyen servis istasyonlarına caydırıcı müeyyideler uygulamaktadırlar. Parça tedariki uygulamasının varlığı sigorta şirketleri tarafından da kabul edilmektedir. Uygulamanın coğrafi kapsamı, 3.4.2006 tarihi itibarıyla İstanbul, Ankara ve İzmir olarak tespit edilmiştir. Yine belirtilen tarih itibarıyla, uygulamanın sadece özel servisleri içerdiği ve sigorta şirketleri tarafından yetkili servislerin yedek parça tedarikleri ile ilgili bir kısıtlama getirilmediği görülmüştür. Parça tedariki uygulamasına yerinde inceleme tarihinde başlamamış olan teşebbüslerden Başak Sigorta A.Ş. yetkilileri de uygulamayı takip ettiklerini ve gerekli hallerde kendilerinin de benzer uygulamalara başlayabileceklerini ifade etmişlerdir.

200 Ticari teamül çerçevesinde, sigorta şirketleri ile yetkili ve özel servis istasyonları arasında ikili anlaşmalar bulunabilmektedir. Sigorta şirketleri aynı marka için aynı coğrafi bölgede birden fazla servis istasyonu ile anlaşmaya varabildikleri gibi servis istasyonları da birden fazla sigorta şirketi ile anlaşma imzalamaktadır. Sigorta şirketlerinin ya da servis istasyonlarının birinin diğerine rakipleriyle anlaşma yapmama (münhasırlık) koşulu getirdiğine ilişkin herhangi bir duyum yahut delil bulunmamaktadır. Ayrıca, sözleşmelerde sigortalayanlar ve servislerin ekonomik kararlarını özgürce almalarını kısıtlayan hükümler görülmektedir. Bu sözleşmeler çoğunlukla birbirinden farklı oranlarda iskonto oranları ihtiva etmektedir.

210 Diğer taraftan, yedek parçanın belirlenen tedarikçiden sağlanmaması halinde uygulanan yaptırım sigorta şirketlerinin her biri için farklıdır. Hasarlı araçta kullanılacak parça bedelinin eksik ödenmesi sıklıkla kullanılan bir yöntemdir. Sigortacılık hizmetinin kendine özgü özellikleri nedeniyle yedek parça bedelinin kısmen ödenmesi servis istasyonları üzerinde son derece etkili bir müeyyide haline gelmektedir. Servis istasyonu ile sigorta eden arasındaki ilişki ilgili kanun ve yönetmelikler ile düzenlenmekte olup, servis istasyonunun eksik ödenen tutarı sigortalayandan mahkeme yoluyla talep edebilmesi ancak sigortalının rızası ile mümkündür. Bu koşulda, başkaca bir hizmet piyasasında olması halinde "ticaret mahkemeleri nezdinde çözümlenmesi gereken bir ticari ihtilaf" olarak

220

tanımlanacak olan eylem, bu hizmet piyasasında “parça tedariki anlaşmalarının anlaşmalara taraf olmayan servis istasyonlarına dayatılmasını kesin olarak sağlayan tam anlamıyla caydırıcı bir ticari müeyyide” halini almaktadır.

I.2.1. Parça Tedariki Anlaşmalarının Kapsamı

Görevli raportörlerce yapılan yerinde incelemelerde, sigorta şirketlerinin özel servislere yedek parça tedariki ile ilgili olarak farklı uygulamalar içerisinde oldukları belirlenmiştir.

230

Diğer taraftan, konuyla ilgili olarak Hazine Müsteşarlığı'na da şikayet gelmesi üzerine, Sigorta Denetleme Kurulu sigorta şirketlerinden 7.3.2006 tarihli yazı ile bilgi talep etmiştir. Hazine'nin yazısında ek yapılan ve Gürkar Otomotiv tarafından gönderilmiş olan şikayet dilekçesinde, sigorta şirketlerinin son zamanlarda kendileri ile anlaşması olmayan özel servislerden yedek parça konusunda yüksek miktarlarda iskonto uygulanmasını ya da kendi anlaşmalı oldukları yedek parça tedarikçilerinden yedek parça temin edilmesini istedikleri hususları belirtilmektedir.

240

Anadolu Sigorta tarafından Hazine Müsteşarlığı'na gönderilen cevabi yazıda, araçların onarımını yapan tamirhane/özel servislerde araçlara orijinal parça yerine yan sanayi, muadil, çıkma parçaların takılmakta olduğunun gerek eksperlerden alınan bilgilerden gerekse acente/müşteri şikayetlerinden anlaşıldığı, ayrıca Anadolu Sigorta hasar denetim elemanlarının da bahse konu uygulamalarla sıkça karşılaştığı belirtilmektedir. Yazının devamında, hiçbir tamirhane/özel servise yedek parçanın gönderilmesi konusunda baskı yapılmadığı, yalnızca istenilen iskonto oranını uygulayamayacağını belirten özel servislere yedek parça gönderimi yapıldığı ifade edilmiştir. Uygulamanın yetkili servisler için geçerli olmamasının nedeni ise, yetkili servislerin yedek parça konusunda bir yıl garantili hizmet vermesi ve servis ağı içerisinde yedek parça tedarik etmeleri olarak açıklanmaktadır.

250

Aviva Sigorta tarafından Müsteşarlığa gönderilen cevabi yazıda ise; Anadolu Sigorta ile benzer açıklamalara ilave olarak, TTK'nın 1283. maddesinin sigortacıyı sigortalının gerçek hasarını ödemekle yükümlü tuttuğu, bu nedenle özel servislere orijinal yedek parça temini yapıldığından bahisle böylece tamiratın sağlıklı ve müşteri memnuniyetini artırıcı olduğu belirtilmektedir.

I.2.2. Parça Tedariki Anlaşmalarının Amacı

260

Sigorta şirketlerinin yetkililerinin yerinde incelemeler esnasındaki beyanları ile şirketlerin Hazine Müsteşarlığı ile yazışmalarının tahlil edilmesi sonucu söz

konusu anlaşmaların amacının üç başlık altında sınıflandırılabilirliği görülmektedir:

270 **I.2.2.1. Makro Ekonomik Değişiklikler**

Faiz hadlerinin ekonomik konjonktür nedeniyle yüksek seviyelerde seyrettiği yıllarda kasko sigortacılığı kazançlı bir ticari faaliyet olarak sigorta şirketlerinin odaklandıkları sigortacılık dalı olmuştur. 2003 yılından itibaren faiz seviyelerindeki hızlı düşüş bu sigortacılık dalında faiz gelirlerini aşağı çekmiş ve faaliyet dışı karlılık azalmıştır. Otomobil fiyatlarındaki artışın da durması nedeniyle kasko primi artışı son bulmuştur. Buna karşılık, yedek parça fiyatlarındaki yükseliş devam etmiş ve trafik kazası oranındaki artışın da etkisiyle sigorta şirketlerinin hasar ödemeleri prim gelirlerini aşmaya başlamıştır.

280

I.2.2.2. Piyasa Aksaklığı

Sigorta şirketleri yetkililerinin işaret ettikleri önemli bir konu otomobil tedarikçilerinin uyguladıkları yedek parça fiyatlarının gerçekçi olmaktan uzak olduğudur. Bir sigorta şirketinin temsilcisinin ifadesiyle “yedek parçaların bir otomobil oluşacak şekilde bir araya getirilmesi için gereken satın alma maliyeti, işçilik ve vergiler hariç tutulduğunda dahi, otomobilin satış fiyatının altı kat üzerinde bulunmaktadır”. Nitekim yedek parça fiyat listelerinde yer alan bedeller nerede ise hiç uygulanmamakta, cüzi miktarda alım yapan yeniden satıcılara dahi ilk etapta % 10 kadar iskonto uygulanmaktadır. Alım miktarının artmasıyla iskonto oranları % 20 seviyelerine ulaşabilmektedir. Görüşülen tarafların tümünün ifade ettikleri üzere, kasko sigortacılığının kazançlı olduğu dönemlerde sigorta şirketleri bu parçaların bedellerini liste fiyatları üzerinden ödemekte iken ticari karlılığın azalması zarara dönüşmeye başlaması üzerine gider kalemlerinde tasarruf etme arayışı içine girmişlerdir. İskonto oranlarının yeniden satıcılar arasında ciddi farklılıklar arz etmesi ise parça tedariki anlaşmalarının cazibesini artırmaktadır. Uygulama çerçevesinde; sigorta şirketlerinin her biri, her bir otomobil markası için bir yeniden satıcı ile anlaşmakta, bu yeniden satıcının alım miktarı arttığı için sağlayıcıdan aldığı indirim oranı da azami düzeye yükselmekte, sonuçta parça alımı sigorta şirketine daha az maliyet getirmektedir.

290

300

Gerçekçi olmaktan uzak parça fiyat listeleri, ekonomik anlamda “piyasa aksaklığı” olarak tanımlanabilecek bir olguya işaret etmektedir. Serbest piyasa mekanizmasının tam anlamıyla çalıştığı bir ekonomide otomobil tedarikçileri parça bedeli listelerini “gerçekçi” düzeyde belirleme eğilimindedir. Kasko sigortası yapan sigorta şirketleri de araçların prim bedellerini belirlerken öncelikle bu parça fiyatlarının seviyesini dikkate alırlar. Hangi otomobili satın alacağına karar verme aşamasındaki bir tüketici de kasko prim bedelleri birbirinden farklı olan eşdeğer donanım ve fiyat seviyesindeki otomobiller arasında seçimini yaparken bu prim bedellerini bir etken olarak dikkate alır; sonuçta, parça bedelleri daha aşağı seviyelerde belirlenen otomobillerin tüketici tarafından tercih edilirliliği artar. Görüşleri alınan sigorta şirketi temsilcilerinin tamamı kasko prim bedellerinin

310

belirlenmesi aşamasında parça fiyatlarını ilk planda dikkate aldıklarını beyan etmişlerdir. Yine de, Kuzey Amerika ve Avrupa Ülkelerinde sorunsuz olarak işleyen bu mekanizma Ülkemiz koşullarında tam anlamıyla işlememekte ve sözü edilen piyasa aksaklığı ortaya çıkmaktadır.

1.2.2.2. Meşru Ticari Menfaatin Korunması

320 Sigorta şirketleri yetkilileri ayrıca ticari ahlakla bağdaşmayabilen bir takım davranışları da bu uygulama ile sonlandırdıklarını vurgulamaktadırlar. Bu iddiaya göre; “bazı otomobil servisleri, sigortalayanların yedek parça bedellerini liste fiyatları üzerinden ödediği, dolayısıyla parça değişiminin olağanüstü kazançlı olduğu dönemlerde, değişmesi gerekli olmayan parçaları dahi değiştirerek hasar bedellerini olağanüstü seviyelere yükseltmekte iken uygulamanın başlamasıyla bu davranışlarına son vermiş bulunuyorlar”. Bu savın diğer bir unsuru da, parça tedariki uygulamasından önce bir takım servis istasyonlarının (özellikle özel servislerin) orijinal yerine taklit yahut çıkma parça kullanıyor olmaları, bu tutumun da parça temini uygulamasıyla son bulduğudur.

330 Kamu otoritesinin (Hazine Müsteşarlığı), sigortalayanların ve servis istasyonu yetkililerinin fikir birliği içinde oldukları husus, onarım giderlerinin sigortalayan tarafından ödeneceği durumlarda servis işletmeciliğinin “kötü niyetli girişimlere açık bir hizmet alanı” olduğu yönündedir. Sigortalayan konumundaki teşebbüslerin kötü niyetli girişimlere karşı ticari menfaatlerini korumaları son derece kabul edilir bir davranış olmakla birlikte parça tedariki uygulamasının kötü niyetli girişimlere son verdiği yönündeki sav halen ispata muhtaçtır. Nitekim servis istasyonunun sigortalayana orijinal yedek parça bedeli fatura edip araca çıkma parça yahut daha ucuza tedarik edilmiş parça takması suç olmakla birlikte, 340 parça tedariki uygulamasının bu davranışı caydırma potansiyeli görülmemektedir. Buna karşılık, Hazine Müsteşarlığı yetkililerinin de teyit ettikleri üzere, Ülkemizde geçerli mevzuat sigorta şirketlerinin riskin gerçekleşmesi halinde hasarlı aracın belirli istasyonlarda onarılması koşulunu içeren kasko sigorta poliçesi satmalarına icazet vermektedir. Bu halde, sigorta şirketlerinin hem mesleki etik kurallara uyduğundan emin oldukları hem de aksi davranışın tespiti halinde sözleşmelerini feshederek yaptırım uygulayabilecekleri servis istasyonları ile çalışmalarını mümkündür. Kaldı ki, yürürlükteki yasal mevzuat çerçevesinde tarafların meşru menfaatlerinin olası bir kötüye kullanımına karşı korunması için eksperlik sistemi mevcuttur.

350 Açıklanan nedenlerle, sigorta şirketlerinin Makro ekonomik değişiklikler ve piyasa aksaklıkları başlıkları altında değerlendirilen savları “kabul edilebilir” bulunurken meşru ticari menfaatin korunması başlığıyla incelenen açıklamaları geçerli görülmemektedir.

1.2.3. Parça Tedariki Anlaşmalarının Sonuçları

360 Kasko kapsamında onarılacak hasarlı araçlarda kullanımı öngörülen yedek parçaların sigorta şirketi tarafından işaret edilen yeniden satıcılardan alınmasının dayatılması sonucunda yedek parça yeniden satıcılığı pazarında belli bir ölçüde yoğunlaşma olması beklenebilir. Parça temini anlaşmaları ortaya çıkmadan önce servis istasyonlarının çoğu ağırlıklı olarak çalıştıkları marka ya da markaların aynı zamanda yedek parça yeniden satıcılığını yaparlarken artık kendi servislerinde onarılan araçlarda kullanacakları yedek parçayı dahi doğrudan imalatçıdan değil sigorta şirketince belirlenecek tedarikçiden alacaklardır. Bu çerçevede, sigorta şirketleri ile parça tedariki anlaşması yapan yeniden satıcıların ölçeklerini ve satış rakamlarını artıracakları, söz konusu anlaşmalara taraf olmayanların ise faaliyet alanlarının daralacağı öngörülebilir.

370 Şüphesiz, ticari ve ekonomik koşullardaki değişimlerin doğrudan sonucu olarak bazı faaliyet alanlarında yapısal değişimlerin yaşanması olağandır ve rekabet otoritelerinin bu seyre müdahale etmeleri umulmaz. Ancak, araştırma konusu somut olayda yedek parça yeniden satıcılığı hizmeti alanındaki yapısal değişim ticaretin hukuki tarafları (sağlayıcı, yeniden satıcı, müşteri) dışındaki bir aktörün (Sigorta Kanununa istinaden gerçekleşen riskin verdiği hasarı tazmin eden sigortalayan) tasarrufundan kaynaklanmaktadır. Bu görüşten hareketle, rekabet kavramının özüne aykırı unsurlar içeren, etkilenen hizmet pazarında yoğunlaşmaya yol açan ve 2005/4 sayılı “Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalar ve Uyumlu Eylemlere İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği”nin yürütülmesini fiilen güçleştirme potansiyeli olan uygulamanın sürdürülmesine, ancak 4054 sayılı Kanun 5. maddesi hükümleri ile uyumlu olması halinde izin verilmesinin yerinde olacağı kanaati oluşmaktadır.

I.2.4. Hukuki Değerlendirme

390 I.2.4.1. 4054 Kanun’un 4. Maddesi Hükümleri Kapsamında Sigortacılık Hizmeti Pazarında Değerlendirme

Sigorta şirketleri arasında bir anlaşmanın bulunduğu ilişkin herhangi bir bulguya rastlanmadığı gibi uygulamaya başlanan tarihlerin ve coğrafi kapsam ile niteliklerinin önemli farklılıklar arz etmesi nedeniyle bu yönde bir anlaşmanın mevcut olmadığı kanaatine varılmıştır.

I.2.4.2. 4054 sayılı Kanun’un 4. Maddesi Hükümleri Kapsamında Otomobil Yedek Parça Pazarında Değerlendirme

400 Dosya mevcudu bilgilere göre, bu konuda çok kesin rakamlar bulunmamakla birlikte, Türkiye’de hasar nedeniyle onarım gören araçların üçte ikisi zorunlu trafik ya da kasko sigortası kapsamında tamir edilmekte, parça ve işçilik bedelleri sigorta şirketlerince karşılanmaktadır. Bu koşulda, büyük şehirlerde sayıları

yüzün üzerinde bulunan yedek parça yeniden satıcılarından bir sigorta şirketi ile parça tedariki anlaşmasına girmeyenlerin ticari faaliyetlerini sürdürebilmeleri çok zordur. Esasen, parça tedariki uygulaması sonucu, tam rekabetçi piyasa yapısı sunan yedek parça yeniden satıcılığı pazarının oligopol bir yapıya dönüşmesi kaçınılmaz görülmektedir.

410

I.2.4.3. Parça Tedariki Anlaşmalarının Ekonomik ve Ticari Sonuçlarının 4054 sayılı Kanun'un 5. Maddesine Göre Değerlendirmesi

I.2.4.3.1. 5. Madde'nin (a) ve (b) Bentleri

Parça tedariki uygulaması ile sigorta şirketleri gerçekçi parça fiyatı uygulamasını garanti altına almış olmaktadır; şöyle ki, görece büyük ölçekli yedek parça toptancıları sigorta şirketlerine, parça tedarikçisi olmak için, azami oranda iskonto uygulamayı önermekte, oluşan fiyatlar minimal düzeyde ticari kar içermektedir. Kasko sigortacılığı piyasasında yaşanan yoğun rekabet nedeniyle, kasko şirketlerince elde edilen söz konusu indirimler primlerin yükseltilmemesi hatta düşürülmesi yoluyla tüketicinin lehine bir fiyat seyri ile sonuçlanmaktadır.

420

Parça tedariki uygulamasının tüketici lehine sağladığı iyileştirmenin yanında rekabeti olumsuz etkileme potansiyeli içeren bazı yönleri de dikkat çekmektedir. En önemlisi, tam rekabetçi yapısı sona erdirilen yedek parça yeniden satıcılığı pazarında oluşacak oligopolist yapı 2005/4 sayılı Tebliğ'in uygulanırlığını güçleştirecektir. Tebliğin uygulanırlığı yedek parça yeniden satıcılarının ve özel servislerin kendi aralarında ve yetkili satıcılar/servisler ile etkin rekabetlerine bağlıdır. Parça tedariki uygulaması yukarıda belirtilen yararları sağlayacak olsa da Tebliğin uygulanırlığını güçleştirdiği ölçüde orta ve uzun vadede ilgili pazardaki rekabeti olumsuz etkileyecektir. Buna göre, uygulamanın mevcut haliyle sürdürülmesi yerine, alınacak bazı önlemler ile rekabetin sayılan ekonomik ve ticari menfaatleri sağlamak için zorunlu olandan fazla kısıtlanmamasının sağlanması gerekecektir.

430

I.2.4.3.1. 5. Madde'nin (c) ve (d) Bentleri

Uygulamanın Kanun'un 5. maddesi ile belirlenen koşulları sağladığının kabul edilmesinde esas alınacak en önemli ölçüt "parça tedarikinde, sigorta şirketinin anlaştığı teşebbüsün sağladığı en iyi fiyatı ya da en yüksek iskonto oranını kabul eden servis istasyonuna aleyhte muamelenin olmaması"dır. Buna göre, kendisine bildirilen koşullarda yedek parça sağlayan özel servise, sigortalayanca belirlenen yeniden satıcıdan parça alımına yönelik bir zorlama yapılması halinde uygulamanın meşru olan amacı aşmış olacaktır.

440

Bu kapsamda değerlendirilmesi gereken önemli bir nokta, parça tedariki anlaşmalarının önaraştırmanın tamamlandığı andaki etkilerinin yanıltıcı olabileceğidir. Sigorta şirketlerinin her birinin farklı yeniden satıcılarla anlaşmış olmaları nedeniyle uygulamanın sonuçları kısıtlı ölçüde gözlemlenebilmektedir.

450

Sigorta şirketlerinin anlaşmalarını yenilerlerken anlaşmaya dahil yeniden satıcı adedinin azalması veya ölçek ekonomisinden yararlanan anlaşma dahilindeki yeniden satıcıların ekonomik güçlerini artırarak rakiplerini piyasa dışına çıkarması gibi nedenlerle, yedek parça yeniden satıcılığı pazarındaki rekabetin koşullarının seyrine bağlı olarak, rekabetin ciddi ve telafi edilemez ölçüde kısıtlanması söz konusu olabilir. Yedek parça yeniden satıcılarının sayısındaki azalma, yedek parça pazarının yanında sarf malzemesi pazarını da etkileyecektir. Bu doğrultuda, parça tedariki uygulamasının yedek parça yeniden satıcılığı pazarındaki sonuçlarının izlenerek analiz edilebilmesi ve rekabet üzerindeki kısıtlamanın tüketici lehine sağlanan yararı aştığı yerde zamanında müdahale edilebilmesi için uygulamanın bir süreliğine Kanun'un 4. maddesi hükümlerinden muaf tutulması, bu sürenin sonunda bir kez daha değerlendirilmesi yerinde olacaktır.

K. SONUÇ

Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre,

1. Kasko sigortası yapan sigorta şirketlerinin birbirinden bağımsız olarak ve salt parça bedellerinin gerçekçi ve rekabetçi düzeylere çekilmesini sağlamak amacıyla "parça tedariki" uygulaması yürütmelerinin kümülatif etkiler yönüyle yedek parça yeniden satıcılığı pazarındaki rekabet koşullarını bir ölçüde kısıtladığına; ancak bu nitelikteki anlaşmaların kasko sigortası yapan sigorta şirketlerinin hasar tazmin bedellerini "gerçekçi" seviyelere indirmekle, prim bedellerinin görece düşük kalmasını temin ederek, sigortacılık hizmetinin sunulmasında ekonomik gelişmeye katkı sağlayacağına;

2. Sonuçları etkilenen pazardaki rekabet koşullarını orantısız ölçüde kısıtlamadığı ve kasko sigortacılığı hizmeti pazarındaki mevcut yoğun rekabet devam ettiği sürece söz konusu uygulamanın 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesi ile belirlenen muafiyet koşullarını sağlamış olacağına;

3. 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesi ile belirlenen bireysel muafiyet koşullarının sürdürülmesini teminen, sigorta şirketlerinin hasarlı araçta kullanılacak yedek parça kalemlerinde anlaşmalı olduğu parça tedarikçisinden sağladığı azami iskonto oranları hakkında tamirat başlamadan evvel aracı onaracak servisi bilgilendirmesinin mecburi olduğuna, parça tedarikçisinden temin zorunluluğunun ise ilgili servisin bu indirim oranlarını temin edemediği hallerde ve yalnızca söz konusu iskontonun uygulanmadığı kalemler için geçerli olmak üzere getirilmesinin gerektiğine;

4. Yukarıda belirlenen şartlarla uyumlu parça tedariki anlaşma ve uygulamalarına 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesi çerçevesinde iki yıllık bireysel muafiyet tanınmasının ve muafiyet koşullarının kasko sigortacılığı pazarındaki tüm teşebbüslere tebliğ edilmesinin yerinde olacağına;

06-32/390-100

500 5. Yukarıda belirlenen şartların uygulanmaması ya da uygulanmasının fiili olarak imkansızlaştırılması durumlarında yedek parça tedariki pazarındaki rekabet kısıtlanacağından, ilgili sigortalayan teşebbüsün parça tedariki uygulaması hakkında 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi çerçevesinde işlem yapılacağına

OYÇOKLUĞU ile karar verilmiştir.

**4.5.2006 tarih ve 06-32/390-100 Sayılı Kurul Kararı'na
KARŞI OY GEREKÇESİ**

Kasko sigortası yapan sigorta şirketlerinin birbirlerinden bağımsız olarak yedek parça tedarikçileri ile yapmış oldukları tedarik anlaşmalarına iki yıl süreyle bireysel muafiyet tanınmasına ilişkin çoğunluk görüşüne aşağıdaki nedenlerden dolayı karşıyım.

Sağlıklı ve doğru bir değerlendirme yapabilmek için her şeyden önce olayın ne olduğunun iyi tespit edilmesi gerekmektedir. Öneri Raporu ve Kararda da belirtildiği üzere; kasko sigortası yapan sigorta şirketlerinin bir bölümü (tamamı değil), birbirlerinden bağımsız olarak ve salt parça bedellerinin gerçekçi ve rekabetçi düzeylere çekilmelerini sağlamak amacıyla, Türkiye'nin bazı bölgelerinde (Kararda İstanbul, Ankara ve İzmir olduğu belirtilmektedir), 2005 yılı ikinci yarısından itibaren kasko sigortası kapsamında özel servislerde (yetkili servisler bu kapsamda değildir) tamir görecektir araçlarda kullanılacak yedek parçaların kendilerince belirlenen bir tedarikçiden satın alınması koşulunun getirildiği anlaşılmaktadır. Bu kapsamda sigorta şirketlerinin yedek parça satıcıları ile 'parça tedarik anlaşmaları' yaptığı görülmektedir. Yine Rapor ve Kararda parça tedarik anlaşmalarının amacı olarak; enflasyon ve faiz hadlerinin düşmesi ile makro ekonomik değişikliklerin sigortacılığı kazançlı bir ticari faaliyet olmaktan çıkardığı, otomotiv tedarikçilerinin ardıl pazarlardaki güçleri nedeniyle uyguladıkları yedek parça fiyatlarının gerçekçi olmaktan uzak olduğu, ticari ahlakla bağdaşmayan bir takım davranışların olduğu, tüm bu olumsuzlukları asgariye indirmek amacıyla böyle bir yola başvurdukları dile getirilmiştir.

Bu açıklamalar Kurulca da kabul edilmekle beraber, sigorta şirketlerinin tek tek yaptıkları bu anlaşmaların kümülatif etkilerinin yedek parça yeniden satıcılığı pazarındaki rekabet koşullarını bir ölçüde kısıtladığı gerekçesiyle iki yıllık bireysel muafiyet tanınmasına karar verilmiştir.

Öncelikle, sigorta şirketleri bir hasar vukuunda poliçede belirtilen miktara kadar meydana gelen zararı tazmin etmekle yükümlü olduğundan bu olayın dışında kalan aktörler olarak değerlendirilmemelidir. Araçta bir hasarın ortaya çıkması durumunda, tüketici aracını yetkili veya özel servise götürmekte aracın tamiri için gerekli olan yedek parça ya bizzat aynı zamanda yedek parça satıcısı olan servis tarafından veya dışarıdan bağımsız yeniden satıcılardan temin edilmektedir. Ortaya çıkan bu zararı tazmin etme yükümlülüğünde olan sigorta şirketinin zararın mümkün olduğu kadar en düşük maliyetle karşılamasını istemesinden daha doğal bir durum olmayacağı aşikârdır. Sigorta şirketinin her bir hasar için tek tek yedek parça yeniden satıcıları ile muhatap olmak yerine, yıl içinde oluşan hasarları karşılamak için, sahip olduğu alim gücünü kullanarak

yedek parça yeniden satıcıları ile daha uygun koşullarda tedarik anlaşması yapması ekonomik anlamda da rasyonel bir davranış olarak görülmektedir.

Sigorta şirketi ile yeniden satıcılar arasında yapılan parça tedarik anlaşmaları, bölge ve müşteri münhasırlığı, rekabet yasağı gibi rekabeti sınırlayıcı hiçbir hüküm taşımaması nedeniyle ne bireysel muafiyet, ne de grup muafiyetinin konusu olabilecek anlaşmalardır. Daha açık bir ifade ile bu anlaşmalar rekabet kuralları ile çelişen hiçbir yönü bulunmayan alelade tedarik anlaşmalarıdır. Rapor ve Kararda, her bir sigorta şirketinin bu şekilde davranması halinde, bu anlaşmalarının kümülatif etkilerinin yedek parça yeniden satıcılığı pazarında bazı aktörlerin piyasa dışına çıkarak yoğunlaşmaya yol açabileceği, dolayısıyla rekabeti olumsuz etkileyebileceği öngörülmektedir.

Teorik ve pratik olarak, bir piyasada çok sayıda aktörün bulunması her zaman için o piyasanın rekabetçi bir yapıda olduğunu göstermeyeceği gibi, az sayıda aktör olması da o piyasada rekabetçi bir yapı bulunmadığı anlamına gelmez. Kaldı ki, yedek parça yeniden satıcılığı pazarında az sayıda tedarikçinin bulunması, bu pazarın en önemli alıcıları olan sigorta şirketlerinin de tercih edeceği bir durum değildir. Bunun sonucu olarak hiçbir sigorta şirketi piyasada tek tedarikçiye bağımlı kalmak istemeyecektir. Dolayısıyla, piyasa mekanizması piyasa dışı herhangi bir müdahaleye gerek kalmaksızın, optimum sayıda tedarikçinin faaliyet göstermesini temin edecektir.

Bu itibarla, Kararın sonuç bölümünde yer alan koşullara ve iki yıllık bireysel muafiyete gerek olmadığı ve esasen sigorta şirketlerinin bu uygulamalarının rekabet kuralları ile çelişen bir yönünün olmadığını düşündüğüm için çoğunluk görüşüne iştirak etmem mümkün olamamıştır.

Mehmet Akif ERSİN
Kurul Üyesi