

TASARIM VE HAKSIZ REKABET HUKUKU AÇISINDAN YEDEK PARÇALARIN KORUNMASI VE TÜRKİYE’NİN EKONOMİ POLİTİK TERCİH SORUNU

Yrd. Doç. Dr. Hamdi PINAR, LL.M.*

ÖZET

AB Komisyonu, tamir amaçlı yedek parçalara ilişkin 14 Eylül 2004 tarihinde bir taslak yayımlamıştır. Bunun amacı AB içinde yedek parçaların tasarım korumasından vazgeçilmesidir. Bu liberalleşme sayesinde yedek parça piyasasında tüketicilerin yararına olarak ucuz ürünlere ulaşımı mümkün olacak ve rekabet ortamı iyileştirilecektir. Zira tasarım hukukunda yedek parça korumasının, bu ürünün teknik işlevi ve kalitesiyle hiçbir ilgisi bulunmamaktadır. Bu liberalleşme süreci henüz tamamlanamamıştır. AB Komisyonu, 21 Mayıs 2014 tarihinde 98/71 s. Yönerge’nin değiştirilmesine ilişkin taslağı geri çekmiştir.

Türk hukukunda yürürlükteki mevzuata göre belli bir süre (3 yıl) geçtikten sonra tamir amaçlı kullanım amacıyla yedek parça (*must match*) üretimi mümkündür. Türk hukukunun mehazı olan AB hukukundaki bu tartışmalardan sonra Türkiye’nin bu alandaki mevzuatını yeniden gözden geçirmesi gereklidir. Zira Türk otomotiv pazarında satılan araçların %78’i ithal otomobildir. Ancak Türkiye’de yaygın ve güçlü bir otomotiv yan sanayii bulunmaktadır. Buna rağmen korumacı bir düzenlemenin hâkim olduğu Türkiye’de zamanla yedek parça üretiminin ağırlıklı olarak montaja yönelik bir üretim şekli aldığı ve bağımsız yedek parça üreticilerinin pazardaki paylarının zamanla azaldığı piyasa araştırmalarıyla da ortaya çıkmıştır. Bu çalışmada bu tartışmalar ve değerlendirmeler ayrıntılı incelenerek Türk otomotiv ve yedek parça pazarı açısından olması gereken korumanın sınırı ve hukuki düzenlemeye dönük öneriler getirilecektir.

* Bilkent Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ticaret Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi.

Anahtar Kelimeler: AB Hukuku, Türkiye, Tasarım Hukuku, Otomotiv sektörü, Yedek Parça, Görsel Zorunluluk Arz Eden Yedek Parçalar (*must match*)

PROTECTION OF SPARE PARTS IN TERMS OF DESIGN AND UNFAIR COMPETITION LAW AND TURKEY’S PROBLEM OF POLITICAL ECONOMY PREFERENCE

Abstract

On 14th September 2004, the EU Commission has issued a draft regarding spare parts for reparation, the purpose of which is to renounce the design protection of spare parts within the EU. Through this liberation, consumers in the spare parts market would be enabled to access low-priced goods, which would be to their benefit. Moreover, competitive environment would be enhanced, since the protection of spare parts through design law does not have any effect on its technical function or its quality. Unfortunately, this liberalization process could not be finalized. The EU Commission, on 21 May 2014, has withdrawn the draft that aimed to amend Directive 98/71.

According to Turkish Law, it is possible to manufacture spare parts (*must match*) for reparation purposes after 3 years. After the abovementioned discussions that has taken place in the EU, Turkish law, of which the predecessor is EU Law, has to be reevaluated regarding the matter. 78% of the automobiles sold in Turkish automotive sector are imported. However, there is a strong a widespread subsidiary industry. Nevertheless, market studies have revealed that, due to the existence of protective legal rules in Turkey, manufacturing of spare parts had evolved into a manufacturing based on assemblage, and that the market shares of independent spare part manufacturers had declined. In this work, discussions and various arguments regarding the issue will be analysed in depth. Furthermore, the ought-to-be legal rules and limits to protection appertaining to Turkish automotive and spare parts markets will be presented.

Keywords: EU law, Turkey, design law, automotive sector, spare part, must match

GİRİŞ

Otomobil sektörü içinde yedek parçalar önemli bir hacme sahiptir. Türk sanayisinde otomobil üretiminin yanında özellikle yedek parça üretimi sektörde büyük önem taşımaktadır¹. Bu konuya ilişkin olarak Türk hukukunda bazı hükümler sektörün geleceğine ilişkin ekonomik tercihler açısından da önem arz etmektedir. Zira hukuki hükümler, ekonomik tercihlerin yönünün belirlenmesinde etkili olmaktadır. 554. sayılı Endüstriyel Tasarımların Korunması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname (TasarımKHK) 5. maddesine göre, yeni ve ayırt edici niteliğe sahip olduğundan tasarım olarak tescil edilen yedek parçalar koruma altındadır. Ancak bu özelliği taşımayan ve görsel zorunluluk arz eden yedek parçaların onarım amaçlı kullanımının şartları TasarımKHK m. 22'de düzenlenmiştir. Gümrük Birliği sürecinde çıkarılan 554. sayılı TasarımKHK'nın mehzası AB Yönerge'sinin taslak metniydi. Ancak bu taslağın AB'deki yasallaşma sürecinde üzerinde anlaşmazlık olduğu için ilgili hüküm, düzenlemeden çıkarılmış olmasına rağmen, bundan daha önce yasallaşmış olan TasarımKHK 22. maddesinde belli bir süre (3 yıl) ile yedek parça üretimi ve tamir amaçlı kullanımı yasaklanmıştır.

Üç yıllık süre geçtikten sonra ise onarım amaçlı yedek parça üretimi ve kullanımı için tasarım hakkı sahibinden izin alınmasına da gerek kalmamaktadır. Bir diğer ifade ile yan sanayi olarak yedek parça üretimi ve bunların tamir amaçlı olarak tamirciler tarafından kullanılması bir tasarım hakkını ihlâl etmez. Oysa uygulamaya yansıyan bazı davalarda

¹ Bu çalışmanın konusu çerçevesinde sadece otomotiv yedek parçaları incelenmiştir. Oysa yasal metinde geçen birleşik bir ürünün yedek parçası denildiğinde otomobiller dışında örnek olarak elektronik ev aletleri, motosikletler, saatler vs. gibi birleşik ürünlerin yedek parçaları da girmektedir. AB Komisyonu, otomobil sektörü dışında diğer ürünlerin yedek parçalarının pazar payının düşük kalması bu alandaki düzenlemelerin de etkisinin çok az olacağı ifade etmektedir. Bkz. AB Komisyonu tarafından bu konuya ilişkin sorular ve cevaplar olarak hazırlanan "*Commission proposes enhancing competition in the market for replacement parts for cars: Frequently Asked Questions*", Brüksel 14.9.2004, (http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-04-215_en.htm, erişim: 15.9.2015).

yan sanayinin bu üretimi yapabilmesi için otomobil şirketi ile ilişkisinin olması, bir diğer ifade ile onların bilgi ve izni doğrultusunda üretimin yapılması istenilmektedir. Bir diğer sorun ise sigorta şirketleri tarafından tamir ettirilen araçlarda orijinal olmayan yan sanayi ürünleri kullanıldığı halde araç sahiplerine bu konuda eksik, yanlış veya yanıltıcı bilgi verdikleri veya nitelikleri çok yetersiz ürünler kullanılarak müşterilerin aldatıldığı iddiasıdır.

Bu Tebliğ kapsamında güncel ve uygulamada ortaya çıkan sorunlar dikkate alınarak yedek parçalar hem tasarım hem de haksız rekabet hukuku çerçevesinde değerlendirilerek uygulamaya yol göstermesi için çözüm yolları ortaya konulacaktır. Ayrıca Türk hukukunda olması gereken açısından Türkiye'nin ekonomi politik tercihi noktasında mevcut düzenlemesindeki hükmün korunup korunmaması ile değişikliğin gerekip gerekmediği tartışılacaktır.

I. OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE YEDEK PARÇALAR

Otomotiv sektöründe yedek parçaları teknik açıdan esasen dörde ayırmak mümkündür². Ancak bu çalışma kapsamında özellikle ikisi üzerinde duracağız. Bunlardan ilki, işlevsel zorunluluk arz eden tasarımlar (*must fit*) olarak adlandırılır. TasarımKHK m. 10/2'ye göre, tasarlanan veya tasarımın uygulandığı ürünü, başka bir ürüne mekanik olarak monte edebilmek veya bağlayabilmek için ancak zorunlu biçim ve boyutlarda üretilebilen tasarımlar koruma kapsamı dışındadır. Bu tür yedek parçalara misal olarak tekerlerdeki bijonlar gösterilebilir. Mevcut aracın ihtiyacı olan parçanın, aracın yedek parçası aynı işlevi görecektir şeklinde zorunlu olarak aynı biçim ve boyutta olmasıdır. Aksi takdirde bu aracın tekerinin ne düzgün bir şekilde montajı ne de bu şekilde kullanılması mümkün olacaktır.

² Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. *Suluk, Cahit / Orhan, Ali: Uygulamalı Fikri Mülkiyet Hukuku, C. III: Tasarımlar, Ankara 2008, s. 176 vd.*



İkinci tür yedek parçalar ise görsel zorunluluk arz eden tasarımlar (*must match*) olarak adlandırılır. Bir otomobilde görsel zorunluluk arz eden tasarımların (*must match*) %75'i kaporta parçalarından, %13'ü ışıklardan ve %12'si camlardan oluşmaktadır. Kaporta parçaları; ön ve arka tamponlar, yan paneller (çamurluklar), motor kaputları, bagaj kapakları, aynalar ve kapılardan oluşmaktadır. Işıkları, ön ve arka farlar olarak ikiye; camları ise ön, yan ve arka olarak üçe ayırmak mümkündür.

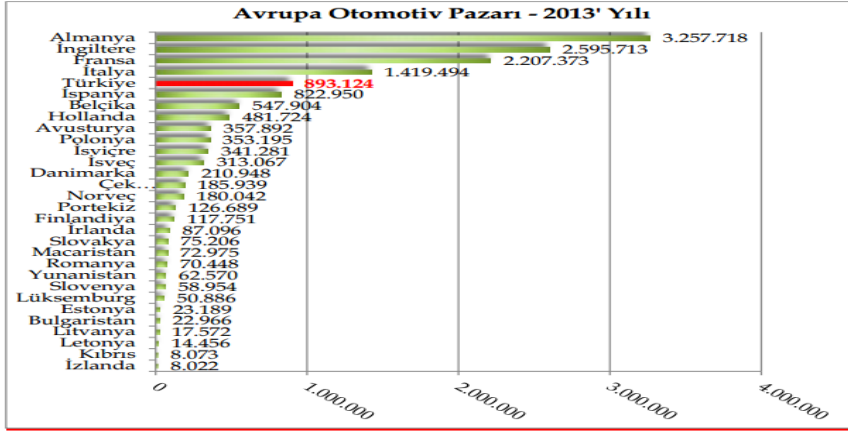


TUİK verilerine göre Türkiye'deki motorlu kara taşıt sayısının hızlı bir şekilde arttığı görülmektedir. Bu durumda aynı zamanda yedek parçaların hacim olarak devamlı bir şekilde büyüdüğünü de gösterir:

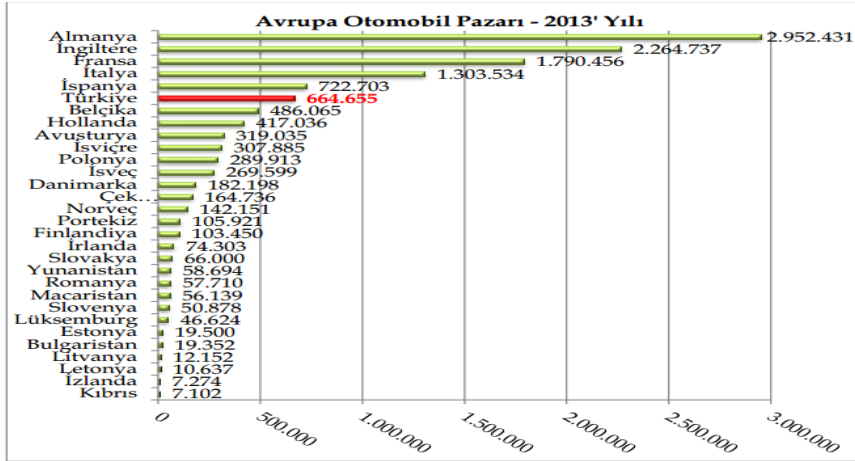
Yıllara göre motorlu kara taşıtları sayısı, 2002 – 2014									
The number of road motor vehicles by years, 2002 – 2014									
Yıl	Toplam	Otomobil	Minibüs	Otobüs	Kamyon et	Kamyon (2)	Motosiklet	Ozel amaçlı	Traktör
Year	Total	Car	Minibus	Bus	Small truck	Truck(2)	Motorcycle	Special purpose	Tractor
2002	8 655 170	4 600 140	241 700	120 097	875 381	567 152	1 046 907	23 666	1 180 127
2003	8 903 843	4 700 343	245 394	123 500	973 457	579 010	1 073 415	24 468	1 184 256
2004	10 236 357	5 400 440	318 954	152 712	867 259	647 420	1 218 677	28 004	1 210 283
2005	11 145 826	5 772 745	338 539	163 390	1 475 057	676 929	1 441 066	30 333	1 247 767
2006	12 227 393	6 140 992	357 523	175 949	1 695 624	709 535	1 822 831	34 260	1 290 679
2007	13 022 945	6 472 156	372 601	189 128	1 890 459	729 202	2 003 492	38 573	1 327 334
2008	13 765 395	6 796 629	383 548	199 934	2 066 007	744 217	2 181 383	35 100	1 358 577
2009	14 316 700	7 093 964	384 053	201 033	2 204 951	727 302	2 303 261	34 104	1 368 032
2010	15 095 603	7 544 871	386 973	208 510	2 399 038	726 359	2 389 488	35 492	1 404 872
2011	16 089 528	8 113 111	389 435	219 906	2 611 104	728 458	2 527 190	34 116	1 466 208
2012	17 033 413	8 648 875	396 119	235 949	2 794 606	751 650	2 657 722	33 071	1 515 421
2013	17 939 447	9 283 923	421 848	219 885	2 933 050	755 950	2 722 826	36 148	1 565 817
2014(1)	18 616 082	9 704 722	424 977	212 337	3 029 319	772 375	2 826 191	39 778	1 606 383
TÜİK, Motorlu Kara Taşıtları, Eylül 2014									

Türk otomotiv pazarının Avrupa pazarları içindeki yerine bakıldığında Türkiye, Avrupa otomotiv satışları sıralamasında 2013 yılı sonunda 5. sırada yer almıştır. AB (27) ve EFTA ülkeleri toplamına göre otomotiv pazarı 2013 yılında %1,4 daralmış ve 14.092.093 adet seviyesinde gerçekleşmiştir. 2012 yılında ise toplam 14.298.213 adet satış gerçekleşmişti³:

³ Otomobil İhracatçılar Derneği Raporlarından eski ve güncel satış rakamlarına ulaşmak mümkündür. Bkz. (<http://www.odd.org.tr/>, erişim: 15.11.2014).



Otomobil pazarı açısından bakıldığında ise Türkiye, Avrupa otomobil satışları sıralamasında 2013 yılı sonunda 6. sırada yer almıştır. AB (27) ve EFTA ülkeleri toplamına göre otomobil pazarı 2013 yılında 2012 yılına göre %1,8 küçülmüş ve toplam 12.308.215 adet seviyesinde pazar gerçekleşmiştir. 2012 yılında bu rakam 12.528.093 adet satış gerçekleşmişti⁴.



⁴ Otomobil İhracatçılar Derneği Raporlarından eski ve güncel satış rakamlarına ulaşmak mümkündür. Bkz. (<http://www.odd.org.tr/>, erişim: 15.11.2014).

Türkiye’de otomobil satışlarında yerli üretim veya ithal payının ne oranda olduğunu bilinmesi de yedek parçaların hukuken korunup korunmamasında ekonomi politik tercih açısından önemlidir. Zira genel yaklaşım olarak otomobil üreticisi olan ülkeler koruma taraftarı iken otomobil üreticisi olmayan ülkeler ise bu hukuki korumaya karşıdır. Türkiye, otomobil sektöründe kendi markası ile üretim yapan üretici bir ülke değildir. Türkiye, bazı yabancı markalar tarafından içpazar ve çevre ülke pazarları için üretim üssü olarak seçildiği bir yerdir. Aşağıdaki tablodan da görüleceği üzere yerli üretim ile ithal otomobil pazarındaki rakamlar karşılaştırıldığında Türkiye’deki tüketici tercihlerinde özellikle ithal arabaların 3-4 kat fazla olduğu da başka bir piyasa gerçeğidir⁵.

İÇ PAZAR

	2010	2011	2012	2013	2013 Ocak - Eylül 9 Month	2014 Ocak - Eylül 9 Month	Değişim % Percent change
Yerli Otomobil Local Passenger Cars	155.634	179.488	146.604	147.128	99.279	94.199	-5%
İthal Otomobil Import Passenger Cars	354.150	414.031	409.676	517.527	353.075	272.569	-23%
Toplam Otomobil Total Passenger Cars	509.784	593.519	556.280	664.655	452.354	366.768	-19%

Nitekim Rekabet Kurumu tarafından gerçekleştirilen sektör araştırmasında başta ithal araçların toplam satılan araçlar içindeki ağırlığı ve daha bir çok konu ayrıntılı bir şekilde ortaya çıkmıştır. 2003-2013 yılları arasındaki dönemi inceleyen Rekabet Kurumu’nun araştırmasına göre alt segmentler bazında bakıldığında satışların binek araç pazarında %68’i, hafif ticari araç pazarında %45’i ve ağır ticari araç pazarında ise %29’unun ithal araçlardan oluştuğu görüldüğü, özellikle otomobiller dikkate alındığında 2003’de %68 olan pazar payı 2013 yılı itibarıyla %78 oranına ulaşmış olduğu ve bu oranların da açık bir şekilde Türk

⁵ TAYSAD Sektör Raporu, Haziran 2014 (<http://www.taysad.org.tr/uploads/dosyalar/04-08-2014-03-32-2014-HAZIRAN-TAYSAD-SEKTOR-RAPORU.pdf>, erişim: 15.11.2014).

tüketicilerin ihtiyaçlarına cevap veren ve tercihlerine hitap eden özellikteki otomobil maalesef Türkiye'de üretilmediği ortaya çıkmıştır⁶. Türk otomobil pazarında uzun yıllar lider ve yerli üretimi de olan Fransız markası Renault günümüzde artık yerini Alman VW markasına kaptırmıştır. *Audi, Skoda, Seat ve Porsche* de VW grubu markasıdır. Bu marka satışları VW markalı araba satışlarına dâhil edildiğinde Türk piyasasında Alman grubunun liderliği daha da pekişmektedir⁷. Bununla birlikte VW grubuna dâhil olan markaların Türkiye'de herhangi bir şekilde yakın ve orta vadede bir üretim planlaması da bilinmemektedir.

PERAKENDE SATIŞLAR YERLİ / İTHAL DAĞILIMI: OCAK-ARALIK 2013									
Marka	Otomobil			Hafif Ticari Araç			Toplam		
	Yerli	İthal	Toplam	Yerli	İthal	Toplam	Yerli	İthal	Toplam
Volkswagen	0	88.304	88.304	0	23.752	23.752	0	112.056	112.056
Renault	63.857	32.904	96.761	0	11.550	11.550	63.857	44.454	108.311
Ford	0	58.405	58.405	49.093	657	49.750	49.093	59.062	108.155
Fiat	39.343	10.913	50.256	41.092	6.245	47.337	80.435	17.158	97.593
Opel	0	55.719	55.719	274	0	274	0	55.719	55.993
Hyundai	18.298	29.824	48.122	0	1.480	1.480	18.298	31.304	49.602
Toyota	13.609	22.421	36.030	0	2.413	2.413	13.609	24.834	38.443
Mercedes-Benz	0	20.023	20.023	0	10.421	10.421	0	30.444	30.444

Otomotiv sektöründe yedek parçalar sadece üretim sürecinde değil; bunun yanında eskimeden veya özellikle kazalardan sonra tamir amaçlı kullanılmaktadır. Günümüz dünyasında şehirleşme ile birlikte araç sayısı artışıyla doğru orantılı olarak hafif hasarlı kazalarda da büyük bir artış gözlenmektedir⁸. Bu durum haliyle görsel zorunluluk arz eden tasarım

⁶ Rekabet Kurumu, Sektör Araştırması, s. 5 ve 29 vd.

⁷ Otomobil İhracatçılar Derneği Raporlarından eski ve güncel satış rakamlarına ulaşmak mümkündür. Bkz. (<http://www.odd.org.tr/>, erişim: 15.9.2015).

⁸ 2013 yılı istatistikleri açısından Almanya'da 54,5 motorlu taşıt bulunmakta ve bunların da %79'u otomobil olup her iki kişiye bir (%53,5) otomobil düşmektedir. 2013 yılında Almanya'da 2,4 milyon trafik kazası gerçekleşmiştir. Almanya'da trafik kazalarında ölüm miktarı 1970'de 21.332 iken 2013'de bu sayı 3.339 olarak gerçekleşmiştir. Bkz.

(must match) olan yedek parçaların tamir amaçlı kullanım sıklığını da artırmaktadır⁹.

Trafik kaza istatistikleri, 2004-2013

Yıl	Toplam kaza sayısı	Ölümlü yaralanmalı kaza sayısı	Maddi hasarlı kaza sayısı	Ölü sayısı ⁽¹⁾	Yaralı sayısı
2004	537 352	77 008	460 344	4 427	136 437
2005	620 789	87 273	533 516	4 505	154 086
2006	728 755	96 128	632 627	4 633	169 080
2007	825 561	106 994	718 567	5 007	189 057
2008	950 120	104 212	845 908	4 236	184 468
2009	1 053 346	111 121	942 225	4 324	201 380
2010	1 106 201	116 804	989 397	4 045	211 496
2011	1 228 928	131 845	1 097 083	3 835	238 074
2012	1 296 634	153 552	1 143 082	3 750	268 079
2013	1 207 354	161 306	1 046 048	3 685	274 829

(1) Trafik kaza yerindeki ölümleri kapsar

Türkiye’de yedek parça açısından dikkate alınması gerekli olan başka bir veri de araçların yaş ortalamasıdır. Zira Türkiye’deki binek araçların %43,07’si on yaş ve üzerinde iken, ticari araçlarda bu oranın %30,63 olduğu belirlenmiştir. Araç parkındaki araçların %37,44’ünün ise on yaş ve üstü olduğu dikkat çekerken; üç yaş ve altı araçlar sadece araç parkının %23,17’sini oluşturmaktadır¹⁰. Bu kadar yüksek oranda yaşlı araçların Türkiye’de olmasının birçok nedeni bulunmaktadır. Bunların başında araç satışlarında vergi oranlarının çok yüksek olması ve araçların yaşına göre bir vergilendirme politikasının uygulanmasıdır. Türkiye’de araçlarda yaş arttıkça azalan bir vergi sisteminin uygulanması, yaşlı arabaların kullanma maliyetini göreceli olarak azaltmaktadır. Ayrıca araç muayenelerinin geçmiş yıllarda –günümüze nazaran– çok yüzeysel yapılması da eski ve yaşlı araba kullanımında negatif bir algıyı engellemiştir. Dolayısıyla yaşlı araçlarda yedek parça değişimi yeni arabalara göre daha sık olacağından ekonomi politik tercih yapılırken bu hususun da unutulmaması gereklidir.

Alman İstatistik Kurumu 2013 Raporu: (https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Verkehrsunfaelle/VerkehrsunfaelleJ2080700137004.pdf?__blob=publicationFile, erişim: 15.11.2014).
⁹ Bkz. 2013 yılı Tüik Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri, (<http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=18510>, erişim: 25.11.2014).
¹⁰ Rekabet Kurumu Sektör Araştırması, s. 32 vd.

Türkiye'deki yaşlı araçların oransal olarak fazlalığı gelecek dönemde yeni araç satışına olan talebi arttıracak bir göstergedir. Son yıllarda Türkiye'nin ekonomik kalkınma ile birlikte milli gelirin arttığı da dikkate alınırsa yeni araç sayısının hızlı bir şekilde yükseldiği görülmektedir. Gelişmiş ülkelerdeki kişi başına düşen araç sayısı ile kıyaslandığında ise Türkiye'deki mevcut araç sayısının en az 5-6 kat daha artacak bir potansiyele sahip olduğu söylenebilir. Bu potansiyele ilaveten Türkiye'deki mevcut eski model arabalar ile zamanla eskieyecek arabaları da eklediğimizde araba sektörünün canlılığı devamlı olacaktır. Araba sektöründeki bu canlılık beraberinde yedek parça üretimi de aynı oranda büyüyecektir. Türk hukukunda yedek parçalara ilişkin hukuki korumanın sınırının tayini, piyasadaki üretim tercihini de etkileyeceği muhakkaktır. Satış sonrası pazar bakımından kanuni iki yıllık garanti süreleri ile tarafların serbestçe kararlaştırdıkları daha uzun süreli ek garanti süreleri de dikkate alındığında yetkili servisler ve dolayısıyla bunların kullandığı orijinal yedek parçaların pazar payı da devamlı bir şekilde artmaktadır. Zira garanti süresi zarfında tüketiciler çoğunlukla yetkili servislerden hizmet almayı tercih etmektedir¹¹. Ancak bu artışın asıl sebebi ise garanti süresi içerisinde ücret mukabilinde yapılan periyodik bakım ve onarım hizmetlerinde eşdeğer yedek parça kullanımının aracı garanti kapsamı dışına çıkardığına yönelik bir algı bulunması olarak belirtilmiştir. Oysa garanti kapsamında olmayan normal bakım ve onarımlar için orijinal yedek parça kullanma zorunluluğu bulunmamaktadır¹². Buna rağmen tüketiciler, ancak garanti süresinin bitiminden itibaren bağımsız servislere yönelmektedir.

Üretim sektörünü yönlendirecek olan hukuki düzenlemeleri ve bunlara ilişkin gelişmeleri aşağıda ele alacağız. Burada ilk önce Türk hukukunda yedek parçalara ilişkin hukuki düzenlemelerin mehzarı olan AB hukukundaki gelişmeleri kısaca açıkladıktan sonra Türk hukuku açısından olan ve olması gereken yasal düzenleme üzerinde durulacaktır.

¹¹ Rekabet Kurumu Sektör Araştırması, s. 83 vd.

¹² Rekabet Kurumu Sektör Araştırması, s. 111.

II. AVRUPA BİRLİĞİ HUKUKU VE YEDEK PARÇA SEKTÖRÜ

1. AVRUPA BİRLİĞİNDE YEDEK PARÇA PAZARI VE AB ÜYESİ ÜLKELERDEKİ HUKUKİ DURUM

AB'ye üye ülkelerdeki farklı hukuki uygulamaları uyumlaştırmak amacıyla hazırlanan 98/71 sayılı Topluluk Tasarım Yönerge'si 13 Ekim 1998 tarihinde kabul edilmiştir. Bu Yönerge'nin taslak metni, Gümrük Birliği kapsamında Türk mevzuatının uyumlaştırma sürecinde 1995 yılında çıkarılan 554 sayılı Endüstriyel Tasarımların Korunması Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin hazırlanmasında da mehzaz olarak alınmıştır¹³.

Yönerge taslağında yer alan ve 554 sayılı KHK'ya aynen aktarılan hüküm daha sonraki bir süreçte üye ülkelerin anlaşamaması sonucu çıkarılmıştır¹⁴. Yedek parçaların korunması konusunda 98/71 sayılı Yönerge'nin 14. maddesinde üye devletlerin sadece liberal düzenleme yapabileceğine (*the "freeze plus" solution*) ilişkin bir hüküm yer almıştır¹⁵. Bu hükmün amacı; yedek parçaların hukuki durumu konusunda anlaşamamaları sonucu üye devletlerin mevcut durumlarını daha da

¹³ Pınar, Hamdi: Uluslararası Rekabette Fikri Mülkiyet Haklarının Önemi ve Türkiye, İstanbul Ticaret Odası Yayını No: 2004/71, İstanbul 2004, s. 50.

¹⁴ Bu tercihte yurt dışında üretilip gelecek olan yedek parçalar karşısında her şeyden önce ulusal otomobil sanayinin güçlendirilerek ulusal ekonominin desteklenmesi gibi ekonomi politik motifler de önemli rol oynamıştır. Bu konudaki tartışmalar için bkz. *Drexl, Josef / Hilty, Reto / Kur, Annette*: Designschutz für Ersatzteile – Der Kommissionsvorschlag zur Einführung einer Reperturklausel, GRUR Int. 2005, s. 449 vd.; *Straus, Joseph*: Ende des Geschmacksmusterschutzes für Ersatzteile in Europa? Vorgeschlagene Änderungen der EU Richtlinie: Das Mandat der Kommission und seine zweifelhafte Ausführung, GRUR Int. 2005, s. 965 vd.; *Ohly, Ansgar*: Designschutz im Spannungsfeld von Geschmacksmuster-, Kennzeichen- und Lauterkeitsrecht, GRUR 2007, s. 731 vd.

¹⁵ 98/71 sayılı Yönerge metni için bkz. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:31998L0071>, erişim: 15.9.2015). 12 Aralık 2001'de kabul edilen ve 5 Mart 2003'de yürürlüğe giren 6/2002 sayılı Topluluk Tasarımı Tüzük geçiş hükmü 110'da, AB Komisyonu'nun teklifiyle, Tüzük değiştirilene kadar tamir amaçlı kullanılan görsel zorunluluk arz eden yedek parçaların Topluluk Tasarımı kapsamında korunmadığı düzenlenmiştir. (<https://oami.europa.eu/ohimportal/en/community-design-legal-texts>, erişim: 15.9.2015).

koruyucu yeni düzenlemeler getirmelerini önlemektir. Böylece bu konunun liberalleşmesi amacıyla ileriki bir tarihte yedek parçalar üzerindeki korumayı kaldırmaya yönelik adım atılması için AB Komisyonu'na bir fırsat verilmiştir. Bu anlaşmazlıkta AB ülkelerinin farklı tercihlerin temel sebebi; otomobili üreticisi ülkelerin güçlerinin oluşturduğu grupla yedek parça pazarının büyük bir hacme sahip olmasından dolayı ortaya çıkan gruplar arasındaki menfaat çatışmasıdır. AB, bu konuda üreticiler arasında bir denge ile tüketicilerin menfaatini korumaya yönelik en uygun ve kabul edilebilir bir çözümü bulmak zorundadır. Pazarın büyüklüğünün tespiti amacıyla yedek parçalara ilişkin Avrupa Komisyonu, 18.11.2003 tarihinde yayımlanan bir araştırmasında Avrupa'da araba yedek parçası pazarının tahminen 42-45 milyar Euro olduğu tespit edilmiştir. Bu pazar büyüklüğünün de tahminen %25'ini yani 9-11 milyar Euro kadarını, araba gövde parçaları, araba camları ve ışıklandırma yedek parçalarının oluşturduğu ortaya çıkmıştır¹⁶.

AB üyesi ülkeler arasındaki anlaşmazlık konusunda ortak bir çözüm buluna kadar üye ülkeler kendi ulusal hukuk düzenlemelerindeki sistemi muhafaza etmekte serbest bırakılmıştır¹⁷. Ancak yukarıda da ifade

¹⁶ Pınar, Fikri Mülkiyet Haklarının Önemi, s. 51 vd.

¹⁷ AB düzeyinde liberalleşmeyi engelleyen ülkelerin başında gelen Almanya'nın kendi hukuki düzenlemesine kısaca değinmek yararlı olacaktır. Alman hukukunda 125 yıllık Tasarım Kanunu 12 Mart 2004 tarihinde kabul edilen yeni kanunla reform edilmiştir. Günümüzde bu kanun da yürürlükten kalkmış ve 1 Ocak 2014 tarihinde tasarımlar hakkında yeni bir Kanun [Designgesetz (DesignG)] yürürlüğe girmiştir. En yeni kanunda da 2004 yılındaki gibi bir hüküm (§73) yer almıştır. Bu hükümde eski kanuna atf yapılarak o zaman yürürlükte olan kanuna göre tasarım hakkı sahibi tarafından engellenmeyen davranışların yeni kanunda da engellenemeyeceği ve dolayısıyla tamir amaçlı yedek parçaların üçüncü kişilerce orijinal şeklinin yeniden sağlanması için kullanılmasının tasarım hakkı sahibi tarafından yasaklanamayacağı belirtilmiştir. İlk Alman Kanununda da yedek parçalara ilişkin doğrudan bir hüküm bulunmamaktaydı. Yedek parça tasarımları, ancak herhangi bir ürün tasarımlarının korunmasına ilişkin olan şartların yerine getirildiği taktirde korunmadan yararlanmaktaydı. Ancak bu şekilde bile bir koruma her zaman yedek parçaları da koruyucu bir etkisi olduğu kabul edilmektedir. Ayrıca tasarım koruması kapsamı dışında kalan yedek parçalar için şartların varlığı halinde marka kanunu veya haksız rekabete ilişkin kanun (UWG) çerçevesinde korunmaktadır. Böylece Alman hukukunda yedek parçalar kural olarak hukuki koruma altında olduğu kabul edilmektedir. Yine de bu konuda çok net hukuki korumanın

edildiği üzere üye ülkeler yedek parça pazarını liberalleştirecek düzenlemeye gidebilirler, ama rekabetin aleyhine olacak şekilde bu konuda daha ağır bir korumacı bir düzenleme yapamazlar¹⁸.

2. AVRUPA BİRLİĞİ KOMİSYONU'NUN LİBERALLEŞME YÖNÜNDEKİ GEREKÇELERİ

AB Komisyonu, 98/71 sayılı Yönerge'den sonra 16 üye ülkeden 9 üye ülkenin kendi hukuk düzenlerini liberalleştirdiğini tespit etmiştir. AB Komisyonu, 2003 yılında yedek parça pazarına ilişkin ayrıntılı bir araştırma yaptırdığında ortaya çıkan sonuçtan hareketle yedek parçaların hukuki koruma kapsamından çıkarılması için 14 Eylül 2004 tarihinde bir taslak çalışmasını yayımlamıştır¹⁹. Bu Taslağın gerekçesinde AB Komisyonu tarafından yapılan bir araştırma sonucu vurgulanmıştır. Bu araştırmada 9 üye ve Norveç'te yapılan 20 araba modelinin 11 çeşit yedek parça fiyatları karşılaştırılmıştır. Yedek parçalara hukuki koruma sağlayan üye ülkelerde tamponlar, kapılar, çamurluklar, farlar, kaput ve bagaj kapakları gibi yedek parçaların %6,4 ila 10,3 arasında daha pahalı olduğu ortaya çıkmıştır²⁰.

olduğunu açık bir şekilde söylemek zordur. Hem bunun etkisiyle olsa gerek hem de yedek parça üreticilerinin ekonomi içindeki gücü dolayısıyla Almanya otomobil sanayii, Alman yedek parça üreticilerinin bu parçaları üretmelerine, bunları pazarlamalarına ve yetkili veya bağımsız servislerde bunları tamir amaçlı olarak kullanmalarına sessiz kalmaktadır. Bkz. *Eekhoff, Johann / Fischer, Hana / Jänsch, Janina / Roth, Steffen J.: Eine Reperaturklausel erhöht die Effizienz am Markt für sichtbare Kfz-Ersatzteile – Disignschutz wird nicht beeinträchtigt*-, Köln 29.11.2007, s. 30 vd, . (https://www.iwp.uni-koeln.de/fileadmin/contents/dateiliste_iwp-website/publikationen/sonstige_publicationen/iwp-Studie_Reparaturklausel_29.11.07.pdf, erişim: 15.9.2015).

¹⁸ *Pilla, Marcus: Der Schutz von Ersatzteilen zwischen Geschmacksmuster- und Kartellrecht, Eine rechtsvergleichende Studie zum italienischen, deutschen und europäischen Recht unter besonderer Berücksichtigung der Schutzrechtsfunktion im Geschmacksmusterrecht*, Berlin 2000; s. 149 vd., 213 vd.

¹⁹ Bu konuya ilişkin olarak zamanın Komiseri *Bolkstein'in* yaptığı açıklamalar için bkz. *Pınar, Fikri Mülkiyet Haklarının Önemi*, s. 52 vd.

²⁰ AB üyesi ülkelerden Fransa, Almanya, Avusturya, Finlandiya, Polonya, Çek Cumhuriyeti, Portekiz, ve İsveç'in oluşturduğu ülkeler grubunda yedek parça tasarımları tasarım ve/veya haksız rekabet kapsamında korunurken; Benelüks ülkeleri, İtalya, İspanya, İngiltere, İrlanda, Lüksemburg, Macaristan gibi ülkelerin oluşturduğu diğer grup ise yedek parça tasarımının onarım amaçla kullanılma ilkesini benimsemiştir.

Görsel zorunluluk arz eden yedek parçalar, görsel açıdan tamir için orijinali ile birebir aynı olmak zorundadır. Orijinal yedek parçaların yerine kullanılacak yedek parçaların bileşik ürüne monte edildiğinde orijinal görünüm tekrar mümkün olmalıdır. Nitekim AB Komisyonu, 6/2002 s. Topluluk Tasarım Tüzüğü 110. maddesinde de görsel zorunluluk arz eden yedek parçaların hukuki korunmasının söz konusu olmadığını vurgulamıştır. 98/71 s. Yönerge'deki değişiklik taslak metninin de bu Tüzük hükmüne dayandığı ifade edilmiştir. AB hukukunda üye ülkelerin mevzuatı yönergeler yolu ile uyumlaştırıldığından Topluluk tasarımı düzenleyen 6/2002 s. Tüzük hükmü ile üye ülkelerin hukuk düzenlemeleri liberalleştirmemektedir. Yönerge yolu ile de olsa yedek parçalara ilişkin üye ülkelerin kendi iç hukukunu liberalleştirmeleri aynı zamanda 6/2002 s. Tüzük hükümlerinin etkilerinin tam olması için de vazgeçilmez olduğu belirtilmiştir²¹.

AB içinde liberalleşme sayesinde bazı yararların ortaya çıkacağı AB Komisyonu tarafından özellikle vurgulanmıştır. Bunların başında, koruma olmaması halinde artan rekabetin olması ve orijinal yanında daha ucuz fiyata yan sanayi üretimi yedek parça alabilme imkânının bulunması tüketici yararına olacaktır. Zira AB'de yedek parçalar arasında farklı oranlarda fiyat yüksekliği olduğu ve hatta bazı üye ülkelerde bu farkın iki katına kadar çıktığı tespit edilmiştir. İkinci olarak üreticilerin rekabet edebilmesinin ve rekabet ortamının iyileştirilmesidir. Zira liberalleşme olmadan bağımsız yedek parça üreticilerinin pazara girişleri çok zordur. Ayrıca AB bünyesindeki araçların %15'i ağırlıklı olarak ABD, Japonya ve Kore'den ithaldir. Liberalleşme olduğu takdirde bu araçlar için de orijinali ile görsel açıdan birebir aynı yedek parçalar AB üyesi ülkelerdeki üreticiler tarafından üretilebilecektir. AB üreticilere hiç de azımsanamayacak %15'lik bu pazar da üretim için açılmış olacaktır. İşte bu sebepten dolayı ABD ve Japon araba üreticilerinin AB kapsamında bir

Taslak metni gerekçesi, s. 2 vd. Bkz. (<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52004PC0582&from=DE>, erişim: 15.9.2015).

²¹Taslak metni gerekçesi, s. 2 vd. Bkz. (<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52004PC0582&from=DE>, erişim: 15.9.2015).

liberalleşmenin karşısında oldukları özellikle vurgulanmıştır. Ayrıca AB'li otomobil üreticileri olan Volkswagen çamurluklarını Güney Afrika'dan, Renault motor kaputlarını Tayvan'dan ve Audi arka farlarını Brezilya'dan ithal ettiğini belirten AB Komisyonu, liberalleşmenin AB üyesi ülkelerde bu alandaki üretimi ve istihdamı artıracakı görüşündedir. Son olarak güvenlik konusunu inceleyen AB Komisyonu, tasarım korunmasında amacın hak sahibinin emeği olan ürünün yeni olan görünüşüne korumanın sağlanması olup, bu korumanın tanınmasında bu ürünün teknik işlevine ve kalitesine bakılmaz. Ürünlerin güvenliği ve kalitesi AB düzeyinde ve üye ülkelerin iç mevzuatında başka hukuki hükümlerle güvence altına alınmaktadır. Buna ilişkin standartlar ve izinlere ilişkin düzenlemeler bulunmaktadır²².

AB Komisyonu yukarıda ana hatları ile açıklanan gerekçe ile üye ülkelerde liberalleşme yönünde uyumlaştırmanın sağlanması amacıyla bir değişiklik taslak metni hazırlamıştır²³. Bu hükmün ilk fıkrasında, birleşik bir ürüne tekrar eski görünümünü kazandırmak için bunların tamirini gerçekleştirebilecek görsel zorunluluk arz eden yedek parçaların hukuki korumadan yararlanamayacağı düzenlenmiştir. İkinci fıkraya göre üye ülkeler, tüketicilerin yedek parçaların menşei konusunda usulüne uygun bir şekilde bilgilendirilmesini ve böylece bu tüketicilerin birbiriyle rekabet eden yedek parçalar hakkında bilgi sahibi olarak seçim yapabilmesini sağlamalıdır²⁴.

²²Taslak metni gerekçesi, s. 8 vd. Bkz. (<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52004PC0582&from=DE>, erişim: 15.9.2015).

²³İngilizce metni: Article 14 of Directive 98/71/EC is replaced by the following:

“Article 14

1. Protection as a design shall not exist for a design which constitutes a component part of a complex product used within the meaning of Article 12(1) of this Directive, for the purpose of the repair of that complex product so as to restore its original appearance.
2. Member States shall ensure that consumers are duly informed about the origin of spare parts so that they can make an informed choice between competing spare parts.”

²⁴ Almanca metni: Artikel 14 der Richtlinie 98/71/EWG erhält folgende Fassung:

“Artikel 14

1. Es besteht kein Geschmacksmusterschutz für ein Muster, das als Bauelement eines komplexen Erzeugnisses im Sinne des Artikels 12 Absatz 1 mit dem Ziel verwendet

3. DEĞİŞİKLİK TASLAĞININ GERİ ÇEKİLMESİ VE ELEŞTİRİLER

2007 yılında AB Parlamentosu bu tasarım korunması reformunu büyük bir çoğunlukla kabul etmesine rağmen AB Komisyonu tarafından hazırlanan değişiklik çıkarılamamıştır. Nihayetinde AB Komisyonu 21 Mayıs 2014 tarihinde 98/71 s. Yönerge'nin değiştirilmesine ilişkin taslağı geri çektiğini resmen ilan etmiştir. Uzun bir süre alan bu çalışmaların sonucunda AB Komisyonu'nun bu başarısızlığı bazı çevrelerce açıkça eleştirilmiştir. Bu konuya ilişkin olarak Otomobil Parçaları-Ticareti Federasyonu basın açıklaması ile bu başarısızlığı eleştirirken bunun sebebini de açıkça ifade etmiştir. Federasyona göre, araba üreticilerinin güçlü lobileri ile birlikte hareket eden bazı devletlerin, özellikle Fransa ve Almanya, baskıları sonucunda AB Komisyonu liberalleşmeden geri adım atmıştır. Basın açıklamasında bu iki devletin baskısı çok sert bir şekilde kınanmakta ve bu şekildeki kulis politikalarının tüketicilerin zararına ve pazar ekonomisi ilkelerine aykırı olduğu belirtilmektedir²⁵.

Yedek parçalar konusunda liberalleşmenin taraftarı olan Alman Genel Otomobil Derneği (ADAC)²⁶ 2002-2006 yılları arasında yedek

wird, die Reparatur dieses komplexen Erzeugnisses zu ermöglichen, um diesem wieder sein ursprüngliches Erscheinungsbild zu verleihen.

2. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Verbraucher über den Ursprung von Ersatzteilen ordnungsgemäß unterrichtet werden, so dass diese in Kenntnis der Sachlage unter miteinander im Wettbewerb stehenden Ersatzteilen wählen können."

²⁵ Gesamtverband Autoteile-Handel e.V.: EU-Designschutznovelle zurückgezogen – GVA: Autofahrer zahlen die Zeche für die Blockade im EU-Ministerrat, (www.gva.de, erişim: 15.9.2015)..

²⁶ Alman Genel Otomobil Derneği (Der Allgemeine Deutsche Automobil-Club e.V.), Almanya'nın tescilli dernek statüsünde en büyük otomobil kulübü olup merkezi Münih'dir. Kuruluşu 1903'e kadar giden ve zaman içinde değişikliklere yol açan ve özellikle II. Dünya Savaşı sonrası yeniden kurulan bu dernek, 2014 yılı itibariyle 14,9 milyon üyeye ulaşmıştır. Özellikle arızalanan motorlu araçlara yardım amaçlı kurulan bu dernek zamanla sektörün her kesimine hitap eden sigortacılıktan yol haritaları hizmetine, araç testi, finansal ve turizmle ilgili alanlarda çeşitli hizmetler veren ve yıllık 2,4 milyar Euro ciroya ulaşan çok büyük bir kurumsal kimliğe dönüşmüştür. Her yönü ile çok büyük bir dernek olan ADAC'nin bu alandaki çalışmaları ile otomobil üreticilerine karşı tüketici menfaatini korumayı amaçlamaktadır. ADAC hakkında bkz. <https://www.adac.de/>, erişim: 15.9.2015).

parça fiyatları hakkında yaptırdığı araştırma aslında otomobil üreticisi şirketlerin neden yedek parçaların hukuki korumasından vazgeçmek istemediklerini de ortaya koymaktadır. Bu araştırmada Almanya'da en çok satılan araba olan VW'nin *Golf* markasının görsel zorunluluk arz eden yedek parçaları 2002'den 2006'ya kadar %25-73 oranında fiyatının arttığı tespit edilmiştir. Özellikle en çok değiştirilen parçaların başında olan ön tamponların fiyatının en üst seviyeden yani %73 oranında arttığı görülmüştür²⁷. Bir başka araştırma sonucunda ise *BMW (316)*, *VW (Golf)* markalı araçların orijinal yedek parçalarının fiyatları aynı parçanın yan sanayi fiyatı ile karşılaştırıldığında orijinal parçaların %18 ila %223 arasında değişen oranda daha pahalı olduğu ortaya çıkmıştır²⁸. Bu farklılıkların sonucu olarak otomobil şirketleri, yıllık kârlarının büyük bir bölümünü sadece yedek parça satışlarından elde etmektedirler²⁹. AB üyesi ülkelerde genel olarak otomobil üreticisi şirketlerin ve bu şirketlerin yerleşik olduğu ülkelerin bu sektörün menfaatlerini korumak ve şirketlerin kârlılığını maksimize etmek için yedek parçaların hukuki koruma kapsamı dışına çıkarılarak sektörün liberalleşmesinin önünde geçtikleri açık bir şekilde anlaşılmaktadır. O halde Türkiye'deki hukuki düzenlemeler ve yedek parça üreticilerinin sektördeki yeri de inceleyerek bu konuda ekonomi politik tercihin ne olması gerektiği tartışılarak bir sonuca varılması daha sağlıklı olacaktır.

²⁷ Bkz. ADAC'nin 2002-2006 arası araştırması:

²⁸ ECAR (European Campaign for the Freedom of the Automotive Parts and Repair Market): Freier Wettbewerb und faire Preise für Kfz-Ersatzteile, Design für ein modernes Europa: zum Vorteil für Europas Verbraucher und zur Stärkung der europäischen Wettbewerbsfähigkeit, s. 4, (<http://www.ecar-eu.com/pdf/ECAR%20Brochure%20final%20DE.pdf>, erişim: 15.9.2015).

²⁹ 2003 yılında McKinsey raporuna göre, söz konusu kârın 2000 yılı kârı içinde %39'una tekabül ettiği belirtilmiştir. Bkz. ECAR: Freier Wettbewerb und faire Preise für Kfz-Ersatzteile, Design für ein modernes Europa: zum Vorteil für Europas Verbraucher und zur Stärkung der europäischen Wettbewerbsfähigkeit, s. 3, (<http://www.ecar-eu.com/pdf/ECAR%20Brochure%20final%20DE.pdf>, erişim: 15.9.2015).

WW Golf 5 5 türüg 1.4 75PS Benzin	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Preis- steigerung 2006 - 2012
Kotflügel vorne links	95,30	98,40	106,50	120,00	126,00	128,00	134,50	41%
Motorhaube	198,00	201,50	218,50	230,00	237,50	245,00	258,00	30%
Scheinwerfer vorne links	122,00	125,00	134,00	136,50	141,00	149,00	154,00	26%
Türe vorne links	222,30	229,00	243,00	243,00	243,00	274,00	305,50	37%
Frontscheibe	144,00	166,00	175,00	175,00	217,00	224,00	237,00	65%
Heckklappe	257,00	260,00	282,00	282,00	295,00	305,00	320,00	25%
Stoßfänger vorne	135,50	143,00	180,50	180,50	217,00	224,00	234,50	73%
Summe Designteile	1174,10	1222,90	1339,50	1367,00	1474,50	1549,00	1643,50	40%
Generator	530,00	543,00	558,00	574,00	597,00	617,00	598,00	13%
1 Brems Scheibe vorne	59,60	58,40	60,00	61,70	63,00	65,10	66,40	11%
Auspuffend Schalldämpfer	245,00	240,50	247,00	258,00	276,00	288,00	300,00	22%
Starter/Anlasser	208,00	213,50	219,50	226,00	235,50	243,50	272,00	31%
Bremsbelagsatz vorne	74,40	74,80	76,90	76,90	78,50	80,80	80,80	9%
Katalysator	684,00	549,00	558,00	582,00	610,00	635,00	678,00	-1%
Bremsattel vorne links	107,50	110,50	117,00	118,00	124,00	128,50	137,00	27%
Fahrwerksfeder hinten links	43,90	44,95	47,45	47,70	50,00	51,70	55,10	26%
Summe Mechanikteile	1952,40	1834,65	1883,85	1944,30	2034,00	2109,60	2187,30	12%
Verbraucherpreisindex in D.	101,60	103,90	106,60	107,00	108,20	110,70	112,46	11%

III. TÜRK HUKUKUNDAKİ MEVCUT DÜZENLEME VE OTOMOTİV SEKTÖRÜNE İLİŞKİN VERİLER

1. YÜRÜRLÜKTEKİ DÜZENLEMELER

Türk hukukunda 554 s. TasarımKHK m. 22'de görsel zorunluluk arz eden yedek parçaların hukuki koruması düzenlenmiştir. Bu hükme göre, ancak belli şartlar altında yedek parça üreticileri bağımsız olarak bunları üretip pazarlayabilir³⁰:

Bu şartlar:

- 1) Tasarlanan veya tasarımın uygulandığı ürünün piyasaya ilk sürüldüğü tarihten itibaren üç yıl geçmiş olmalı,
- 2) Tasarlanan ürün, bileşik bir ürünün parçası olmalı
- 3) Tasarlanan ürünün görünümü bu bileşik ürüne bağımlı olmalı,
- 4) Tasarlanan ürün, bileşik ürüne orijinal görünümünü yeniden kazandırmak üzere, bileşik ürünün onarımında kullanılmalı ve

³⁰ “EndTasKHK m. 22 (1)’de, 17. maddeye yapılan atfın ifade ediliş biçimi doğru değildir. Yanlışlık mehz Yönerge tasarımının 14. maddesinin doğru çevrilmemesinden doğmuştur. Hüküm şöyle anlaşılmalıdır: “Tasarlanan veya tasarımın uygulandığı ürünün, ilk piyasaya sürüldüğü tarihten (itibaren) üç yıl sonra olmak üzere, aşağıda belirtilen koşulların bir arada karşılanarak, üçüncü kişilerce kullanımı tasarım hakkının 17. madde çerçevesinde ihlâli sayılmaz.” Hükümdeki “tasarlanan” sözcüğünü de “tasarımı içeren” şeklinde yorumlamak doğru olur.” Tekinalp, Ünal: Fikrî Mülkiyet Hukuku, 4. B., İstanbul 2005, s. 628, dn. 7.

5) Onarım için kullanılan bu ürünün kaynağı konusunda kamuoyu yanıltılmamalıdır.

Yukarıdaki hüküm dikkate alındığında Türk hukuku açısından görsel zorunluluk arz eden yedek parça tasarımlarının (*must match*) ürünün piyasaya sürüldüğü tarihten itibaren üç yıl süre ile yan sanayi tarafından üretimi mümkün değildir. Mer'i düzenleme karşısında üç yıllık süreli korumadan özellikle otomobil üreticilerinin yararlanacağı tartışmasızdır³¹.

554 s. TasarımKHK hükümleri dışında bu konuyla ilişkili olarak rekabet hukuku alanında da 2005/4 sayılı Motorlu Taşıt Sektörü Grup Muafiyeti Tebliği 01.01.2006'da yürürlüğe girmiştir. Bu Tebliğ hükümleri ile AB'nin o dönemde yürürlükteki düzenlemesi 1400/2002 sayılı Tüzük hükümleri büyük ölçüde benzerlik göstermektedir. 2005/4 sayılı Tebliği'nin çıkarılmasının önemli bir gerekçesi de yedek parça üreticilerinin rekabete dâhil olmalarını sağlamaktır³².

³¹ Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. *Suluk, Cahit: Yedek Parça Tasarım Hakkının Korunması*, Ankara 2001; s. 195 vd.; *Suluk, Cahit: Tasarımların Onarım Amaçlı Kullanımı*, Batider 2001, C. XXI, Sa. 2, s. 269 vd.; *Suluk, Cahit: Yedek Parça Tasarımlarının Korunması ya da Otomotiv Yan Sanayiinin Var Olma Mücadelesi*, Ankara Barosu Uluslararası Hukuk Kurultayı 2002: Fikrî Haklar ve Rekabet Hukuku Ankara 2002, s. 541 vd.; *Suluk, Cahit: Tasarım Hukuku*, Ankara 2003, s. 295 vd., 306 vd.; *Pınar, Fikrî Mülkiyet Haklarının Önemi*, s. 48 vd.; *Pınar, Hamdi: Fikrî Mülkiyet Hakları ve Rekabet Hukuku*, *Rekabet Dergisi* 2005, Sa. 23, s. 36 vd. (www.rekabet.gov.tr); *Tekinalp*, s. 628 vd.; *Şehirali Çelik, Feyzan Hayal: Tasarımların Haksız Rekabet Hükümlerine Göre Korunması*, Ankara 2014, s. 14 vd.

³² Tebliğ metni için bkz. Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalar ve Uyumlu Eylemlere İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği, <http://www.rekabet.gov.tr/File/?path=ROOT%2F1%2FDocuments%2FTebli%25c4%259f%2Fteblig33.pdf>, erişim: 15.9.2015). Rekabet Kurumu'nca yayımlanan bu Tebliği'e ilişkin Kılavuz'daki açıklamasında sağlayıcının garanti kapsamı hariç olmak üzere, yetkili servisler tarafından eşdeğer kalitedeki yedek parçaların kullanılmasını yasaklamayacağı, sadece sağlayıcının yetkili servislerle, eşdeğer kalitede yedek parça kullanılması halinde müşteriyi önceden bilgilendirme veya faturada söz konusu parçaların markalarının gösterilmesi yükümlülüğünü getirebileceği belirtilmiştir. Bkz. 2005/4 Sayılı Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalar ve Uyumlu Eylemlere İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği'nin Açıklanmasına Dair Kılavuz, s. 36 (<http://www.rekabet.gov.tr/File/?path=ROOT%2F1%2FDocuments%2FBa%C5%9Fvuru+Rehberi%2Fmotorluk%C4%B1lavuz.pdf>, erişim: 15.9.2015).

554 s. TasarımKHK ile getirilen anlayışın ve ilgili Tebliği'nin Türkiye'deki piyasayı nasıl etkilediği öncelikle tartışılmalıdır. Rekabet Kurumu tarafından yapılan sektör araştırmasıyla yedek parçalara ilişkin çok yararlı piyasa verileri ve tespitleri ortaya çıkmıştır. Yedek parçaların korunmasında mevcut sistemi muhafaza etmek ya da AB'deki gibi liberalleşme yönünde adım atmak açısından Türkiye'nin ekonomi politik tercihinin ne olması gerektiği hususunda bu araştırma yol gösterici niteliktedir.

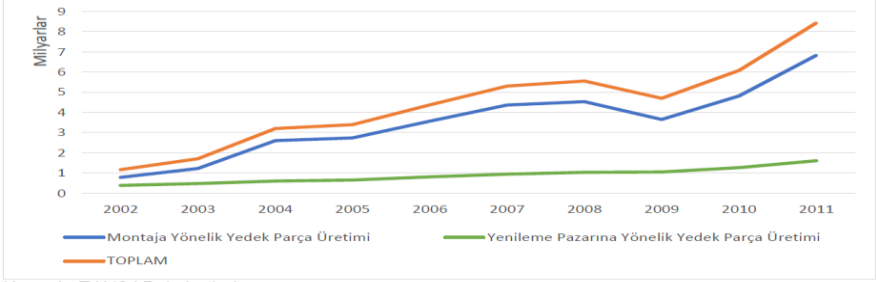
2. TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SEKTÖRÜ VE YEDEK PARÇA ÜRETİMİ

Rekabet Kurumu'nca hazırlanan rapora göre, günümüzde Türkiye'de yedek parça üretiminde ağırlıklı olarak montaja yönelik bir üretim olduğu aşağıdaki şemada da açıkça görülmektedir. Üretim arttıkça aynı oranda bağımlılık da artmaktadır. Dolayısıyla yasal düzenlemedeki gibi korumacı bir anlayışla yedek parça pazarının belli bir süre kapatılması, bir yönden ana sanayiye bağımlı olan bir üretim tarzına yol açarken, diğer yönden yenileme pazarına yönelik yedek parça üretiminin gelişmesini de engellemektedir. Bu gelişmenin sonucunu aşağıdaki istatistik verileri de açıkça göstermektedir. Türkiye'de krizler döneminin bitip ekonomik gelişmelerin başladığı 2003'den sonra yedek parça üretiminin devamlı bir şekilde artış gözlemlenmektedir. Ancak bu artışın pazara doğrudan satışlarla aynı oranda artan montaja yönelik yedek parça üretimden kaynaklandığı söylemek daha doğru olacaktır. Aynı yıllar dikkate alındığında yenileme pazarına yönelik üretimin uzun yıllardır hiç değişmediği ve sadece son yıllarda cüz'i bir oranda arttığı görülmektedir. Bu da göstermektedir ki, kanuni düzenlemedeki sınırlama kalkmadığı sürece uzun vadede bağımsız yedek parça üreticilerinin yenileme pazarına yönelik yedek parçaların doğrudan satış hacminde bir artışın olabileceğini söylemek zordur³³.

³³

Rekabet Kurumu Sektör Araştırması, s. 100 vd.

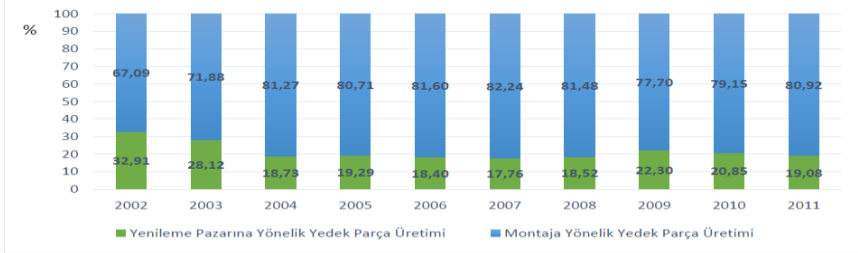
Şekil 67: Yedek Parça Sektörü Cirolar (TL)



Kaynak: TAYSAD Anketleri

Yukarıdaki şemadan anlaşılan yedek parça sektörünün cirosunun artması olumlu bulunabilir. Ancak burada unutulmaması gereken bir diğer gerçekte bu üretim artışının sadece montaj sanayinin ihtiyacını karşılamaktadır. Oysa aşağıdaki şemada da görüleceği üzere 2002'deki %32,91 olan yenileme pazarına yönelik yedek parça üretimi toplam cirodaki oranı aynı şekilde artmadığından bu oran 2011'de %19,08'e düşmüştür. Bu seviyede ciddi bir şekilde azalmanın birçok sebebi olabilir. Ancak yasaklayıcı bir düzenlemenin piyasa davranışı açısından büyük bir etkisi olduğu da unutulmamalıdır. Nitekim bu yüzden uygulamada yedek parçaların korunmasına yönelik davalarla karşılaşılmaktadır.

Şekil 68: Yedek Parça Cirosunun Dağılımı

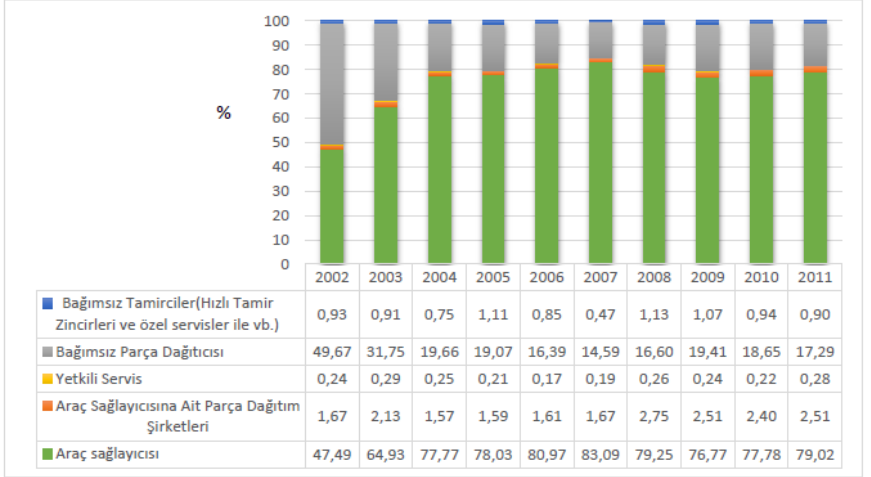


Kaynak: TAYSAD Anketleri

Yukarıdaki sonucu teyit edecek başka bir veri de Türkiye'de yedek parça üreticilerinin cirosu içindeki müşterilerin yıllar içindeki değişimine ilişkin aşağıdaki tablodur. 2002 ila 2011 yılları arasındaki ciro içindeki dağılım dikkate alındığında araç sağlayıcı şirketlerin payının %47,49'dan %79,02'ye yükseldiği görülmektedir. Ciro içindeki bu oransal yükselişle aslında araç sağlayıcısı şirketlerinin bağımsız yedek parça dağıtıcıları

aleyhine ciddi bir oranda büyüdükleri anlaşılmaktadır. Zira aynı yıllar aralığında bağımsız parça dağıtıcılarının yedek parça üreticilerinin ciro su içindeki payları %49,67'den %17,29'a düşmüştür. Bu ciro dağılımının ortaya çıkmasının sebeplerinden birinin hukuki düzenlemelerle getirilen sınırlamanın olduğunu kabul etmek isabetli olacaktır. Yedek parça üreticilerinin, piyasadaki bağımsız parça dağıtıcıları için yedek parça üretmek yerine, doğrudan araç sağlayıcısı şirketlerle çalışmayı tercih ettikleri ortaya çıkmaktadır³⁴.

Şekil 74: Çeşitli Müşterilerin Yedek Parça Üreticilerinin Ciro su İçindeki Dağılımı (%)



Kaynak: TAYSAD Anketleri

Otomotiv sektöründe servislerin verdiği hizmetleri, otomobil satıcısı şirketle olan hukuki ilişkilerini dikkate aldığımızda, esasen yetkili servis ve bağımsız servis olarak ikiye ayırmak mümkündür. Yetkili servislerin tamir hizmetlerinde kullandıkları yedek parçaların içinde eşdeğer yedek parça oranının düşüklüğü yukarıdaki tablonun ortaya çıkmasında belirleyici olmuştur. Zira Rekabet Kurumu anketlerine göre, yetkili servislerin kullandıkları yedek parçalar içinde eşdeğer yedek parça

³⁴ *Rekabet Kurumu: Motorlu Taşıtlar Sektör Araştırması Raporu, 07.05.2014 (Hazırlayanlar: Recep Gündüz / Canan İçel / Zeynep Şengören / Gülçin Dere), (http://www.rekabet.gov.tr/File/?path=ROOT%2F1%2FDocuments%2FSayfalar%2Fmortalutas%2F1t.pdf, erişim: 15.9.2015); s. 105.*

kullanım oranı %0-5 aralığı gibi çok düşük bir seviyededir. Buna karşılık bağımsız servislerin yedek parça kullanımında ise eşdeğer yedek parça oranı artmaktadır³⁵. Bu şekilde bir artışın olmasında bağımsız servislerden hizmet alan sigorta şirketlerinin etkisine değinmek gereklidir. Bağımsız servislere gelen hasarlı araçların büyük bir kısmı sigorta şirketleri aracılığıyla gelmektedir. Tamirde kullanılan yedek parçalarda sigorta şirketlerinin belirleyici olması ve hatta tedarik zincirine dâhil olması eşdeğer yedek parçaların kullanılmasını artırıcı bir rol oynamaktadır³⁶. Şöyle ki, özellikle kazalardan sonra araçların tamir edilmesinde, eşdeğer veya merdiven altı üretim olan yedek parçaların kullanılması orijinal parçalara nazaran sigorta şirketlerine çok büyük bir maliyet avantajı sağlamaktadır. Bu konuda sigorta şirketlerinin bazıları araç sahibini bilgilendirip onay aldığı halde çoğunlukla bu konuda araç sahibine bilgi verilmemektedir. Böylesi durumlarda sigorta şirketinin araç sahibine bilgi verilmeyerek onun onayını almaması sigorta poliçeleri dolayısıyla sözleşme ilişkisinden, tüketici haklarından ve haksız rekabet hukukundan kaynaklanan bazı hukuki sorunları da beraberinde getirecektir. Meselâ, yan sanayii ürünlerinin tamirde kullanıldığı halde bu durumu müşterileri olan araç sahiplerinden gizleyerek veya eksik bilgi vererek müşterilerini yanıltan sigorta şirketlerinin bu hareketleri aldatıcı davranış teşkil edeceğinden TTK m. 55/a/2 hükmü çerçevesinde bir haksız rekabet hâli ortaya çıkacaktır³⁷. Oysa sigorta şirketlerinin, araç sahibi ile kasko sigortası yaparken sigorta poliçelerini en azından ikiye ayırarak düzenlemesi yararlı olacaktır. Böylesi bir durumda, yani kasko sigortası sözleşmesinde araç sahibi ile sigorta şirketi, tamirlerde eşdeğer yedek parçanın kullanılmasını sözleşmede açıkça öngörmeleri halinde sigorta maliyeti de düşürülmüş olacaktır. Zira sadece orijinal parçaların kullanılmasını öngören sigortalamaya nazaran eşdeğer yedek parçaların

³⁵ Rekabet Kurumu Sektör Araştırması, s. 119 vd.

³⁶ Rekabet Kurumu Sektör Araştırması, s. 120.

³⁷ Haksız rekabet hukuku açısından aldatıcılık konusunda ayrıntılı bilgi için bkz. *Pınar, Hamdi: Reklam ve Satış Yöntemlerine İlişkin Haksız Rekabet Hâlleri*, [Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Özel Sayı 2012 (Baskı 2013), C.18, sa.2, s. 132 vd.

maliyeti daha düşük olacağı muhakkaktır. Bunun sonucu olarak da aracını sigortalayan kişilerle sigorta şirketleri arasında hasar halinde araçta hangi parçaların tamir için kullanılacağı başlangıçta ve açıkça kararlaştırılmış olacaktır. Yedek parçalara ilişkin üç yıllık korumanın kalkması durumu araç sigortalarındaki bu belirsizliğin ortadan kalkmasına ve böylece tarafların birbirine karşı daha dürüst olması dolayısıyla haksız rekabet veya tüketici haklarından kaynaklanan sorunların ortaya çıkmamasına da yardımcı olacaktır. Sigorta sözleşmenin tarafları bu konuda tercihlerini daha başlangıçta arabanın yeni veya eski olmasına bakılmaksızın rahatlıkla ve açıkça sigorta sözleşmelerinde düzenlemeleri ve bu tercihlerine göre de sigorta maliyetini hesaplamaları mümkün olabilecektir.

3. TÜRKİYE'NİN YENİDEN DÜŞÜNMESİ GEREKEN HUSUSLAR VE OLMASI GEREKEN HUKUKİ DÜZENLEME

2005/4 sayılı Motorlu Taşıt Sektörü Grup Muafiyeti Tebliği'nin yürürlüğe girmesinden uzun bir süre sonra Rekabet Kurumu tarafından yapılan piyasa araştırmasında, bu Tebliğ ile istenilen hedeflerin tam olarak gerçekleşmediği tespit edilmiştir. Bu Tebliği'n etkilerinin ölçülebilmesi ve uygulama sonuçlarının değerlendirilmesi amacıyla Kurum tarafından revizyon çalışmaları da başlatılmıştır. Kamuoyuyla paylaşılan bu duyuru ile değişikliklerin yapılabilmesi için piyasadaki paydaşların katkılarıyla tartışmanın yapılmasıdır. Bu çağrıda Rekabet Kurumu'nun kendisi de Tebliğ ile ilgili bazı önemli tespitler yapmıştır. Rekabet Kurumu, duyurusunda yedek parçalar konusunda şu hususlara değinmiştir³⁸:

“...eşdeğer yedek parça tanımının Tebliğ'de yer almasının ve söz konusu parçaların kullanımının sınırlanamamasına ilişkin

³⁸ 2005/4 Sayılı Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalar ve Uyumlu Eylemlere İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği'nin Revizyonu Çalışmaları Çerçevesinde Kamuoyuna Duyuru, <http://www.rekabet.gov.tr/tr-TR/Guncel/20054-Sayili-Motorlu-Tasitlar-Sektorundeki-Dikey-Anlasmalar-Ve-Uyumlu-Eylemlere-Iliskin-Grup-Muafiyeti-Tebliğinin-Revizyonu-Calismalari-Cercevesinde-Kamuoyuna-Duyuru> erişim: 15.9.2015). Bu konudaki leh ve aleyhte olan görüşler için bkz. *Suluk*, Yedek Parça, s. 212 vd.

hükümlerin pazarda tüketici faydası yaratması ve yedek parça üreticilerinin konumlarının güçlendirilmesi beklenmekle birlikte; bu faydalar eşdeğer yedek parçanın tespitinde pazarda yaşanan sıkıntılar sebebiyle sınırlı kalmaktadır.”

Sektördeki verilere ilişkin Rekabet Kurumu'nun araştırmasından ve bizzat Kurum tarafından yukarıda açıklamadan da anlaşılacağı üzere Tebliğ ile amaçlanan yedek parça üreticilerinin rekabete dâhil olmaları geçen zaman sürecinde mümkün olmamıştır. Rekabet Kurumu'nun sektör araştırmasındaki önemli bir eksiklik, TasarımKHK m. 22'de getirilen korumanın piyasada ne tür bir etkisinin olduğunun hiç araştırılmamış olmasıdır. Aynı şekilde Rekabet Kurumu'nun 2005/4 sayılı Tebliği'nin revizyonuna yönelik açıklamasında da bu hususa hiç dikkat çekilmemiştir.

AB'deki liberalleşme girişimleri Türk hukuku açısından da yedek parçalar konusunda yol gösterici niteliktedir. Bu konuda korumacı değil, bilakis 98/71 sayılı Yönerge'den beri üye ülkelerin sadece liberal düzenleme yapabileceği (the “freeze plus” solution) kabul edilmektedir³⁹. Bunun dışında yedek parçaların korunması ile tasarımlarda inovasyon teşviki arasında doğrudan bir bağlantının olduğunu söylemek de mümkün değildir. Ayrıca korumanın yedek parçaları kapsamı hem piyasada yedek parça üreticileri arasındaki rekabeti engelleyecek hem de tasarım hakkı sahibini de fiilen üretim tekeli durumuna getirecektir⁴⁰. Burada unutulmaması gereken bir diğer husus; otomobil üreticileri ile bağımsız yedek parça üreticileri arasında değil, bilakis otomobil üreticilerinin kendi aralarındaki rekabette müşteri tercihinin etkilenmesinde yeni model araba tasarımlarının muhakkak surette etkili olmasıdır. Dolayısıyla birincil pazarda yani araba pazarında yeni model araba tasarımı çok önemli bir rekabet parametresidir. Yeni model araçlar, yeni tasarımla piyasaya sürülmektedir. Yeni tasarımın hazzını almak isteyen müşterilerin, yeni araçlardaki fiyat yüksekliğine de razı olduğu otomotiv piyasasının bir

³⁹98/71 sayılı Yönerge metni için bkz. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:31998L0071>, erişim: 15.9.2015).

⁴⁰Taslak metni gerekçesi, s. 9, 11. Bkz. (<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52004PC0582&from=DE>, erişim: 15.9.2015).

gerçeğidir⁴¹. Buna karşılık ikincil pazar olan yedek parça ve tamir pazarında rekabet parametreleri fiyat ve kalite olup, yaratıcı tasarımın bu pazarda hiçbir önemi yoktur⁴². Zira tamir amaçlı kullanılacak yedek parçaların, orijinal tasarımla birebir aynı şekilde üretilmesi zorunludur.

Bu açıklamalara ilave olarak Türk hukukunda korumacı veya liberal ekonomik anlayışın tercihinde en belirleyici olacak bir veri de Türk otomotiv pazarındaki satılan araçların %78'inin ithal otomobillerden oluşmasıdır. O halde yedek parçaların korunmasının Türkiye'de değil yurt dışında üretilen otomobil üreticisi olan bu şirketlerin menfaatlerini koruduğu tartışmasıdır. Türkiye'nin ekonomi politik tercihinin yabancı otomobil üreticilerinin menfaatleri doğrultusunda şekillenmesinin izahı yoktur. Buna ilaveten Türkiye'deki kazaların yüksekliğinin özellikle görsel zorunluluk arz eden yedek parça ihtiyacını arttırması yanında yurt dışından temin edilen bu parçalar sebebiyle tamir süreleri de uzamaktadır. Sadece yedek parçaların pahalı olması değil, tamir sürecini uzatan gecikme de Türk tüketicilerinin zararına olmaktadır. Bunların dışında asıl tartışılması gereken bir diğer yön ise Türkiye'nin aslında otomotiv sektöründe bağımsız yedek parça üreticisi şirketlerinin ciddi bir potansiyelinin bulunmasıdır. Otomobil üreticisi lehine olan sınırlamaların kalkması ve böylece bağımlılığı azaltıcı adımların hızlı bir şekilde atılması Türk yedek parça üreticisi şirketlerin yararına olacağı açıktır. Aksi takdirde gelecekte Türk yedek parça sanayi otomobil üreticisi şirketlere tamamıyla bağımlı hale gelecektir. Nitekim istatistiki verilere göre, bağımsız parça dağıtım şirketlerinin yedek parça cirosu içindeki payı 2002'de %50 iken 2011'de %18'e gerilemiştir. Oysa yan sanayinin teşvik edilmesinin istihdamı artırıcı yönde çok olumlu bir etkisi olacaktır. Piyasa verilerine göre otomotiv yan sanayide 4000 şirketin 1.120 adedi doğrudan ana sanayiye parça tedariki yapmaktadır. Bu yan sanayi şirketlerinin

⁴¹ *Eekhoff / Fischer / Jänsch / Roth*, s. 17 vd.

⁴² *Eekhoff / Fischer / Jänsch / Roth*, s. 22 vd.

200'ü yabancı ortaklı şirkettir⁴³. Başka bir veriye göre Türkiye'de motorlu kara taşıtları için parça ve aksesuar imalatı yapan 2.558 şirket ve 10.595 adet de ticaretle uğraşan teşebbüs bulunmaktadır⁴⁴. Bu veriler, Türkiye'de yaygın ve güçlü bir otomotiv yan sanayii olduğunu göstermektedir. Bu sanayii dalının önünün açılması Türk ekonomisi açısından da çok olumlu yönde bir adım olacağı muhakkaktır. Bunun yerine korumacı bir yaklaşımın Türkiye'de yedek parça üretiminin zamanla ana sanayiye bağımlılığını arttırdığı istatistiki olarak da ortadadır.

Yedek parçalara ilişkin bu korumacı düzenleme, alt pazarda (yedek parça) tekeli bir durumu ortaya çıkarmaktadır⁴⁵. Yedek parçaları koruyan ülkelerde birincil pazar olan otomobil pazarı, ikincil pazar olan yedek parça pazarı tarafından dikey sübvansede edilmektedir. Böylece bazı otomobil markaları kendi fiyatlarını yedek parça gelirlerini dikkate alarak belirleyebilmekte ve böylece rakiplerine nazaran ilk satışta daha rekabetçi bir fiyat politikası izlemektedir. Oysa yedek parça koruması olmadığı takdirde yeni model otomobil satışlarında her türlü tasarım maliyeti araba satış fiyatının üzerine eklenecektir. Bu şekilde oluşacak şeffaf bir piyasa yeni model arabaların fiyat karşılaştırılmasında ikinci pazardaki fiyat farkını da dikkate almak zorunda kalarak kompleks bir hesaplama yapan müşteriler açısından daha iyidir. Bu şekilde oluşan piyasada elbette yeni model arabaların ilk satış fiyatları küçük bir miktar yükselebilir. Ancak

⁴³ Ayrıntılı bilgi için bkz. TC Ekonomi Bakanlığı (2012), "Otomotiv Ana ve Yan Sanayii Sektörü", s. 5 (<http://www.kutso.org.tr/wp-content/uploads/2014/11/otoyansanayi.pdf>, erişim: 15.9.2015).

⁴⁴ Bu son veri Rekabet Kurumu kayıtlarına 04.03.2014 tarih ve 1303 sayılı ile intikal eden TOBB yazısına dayanmaktadır. Bkz. Rekabet Kurumu Sektör Araştırması, s. 95.

⁴⁵ Türkiye'de yedek parçalar konusunda Rekabet Kurumu tarafından bir araştırma yaptırılmıştır. Rekabet Kurumu'nun araştırmasında Türkiye'de 15 büyük araç sağlayıcısının verilerine göre bu şirketlerin yedek parça ciroları, 1 milyon 200 bin ile 70 milyon ABD Doları arasında değiştiği; ortalama cironun 27 milyon ABD Doları olarak saptanmıştır. Rekabet Kurumu, yedek parça satış cirosunun, üreticinin ve yeniden satıcının toplam cirosu içinde önemli bir büyüklük oluşturduğu ve önem arz ettiğini tespit etmiştir. Zira bir motorlu taşıtın yedek parçalarının yaklaşık %20'si bizzat araç üreticisi tarafından üretilmekte iken geriye kalan %80'lik kısım araç üreticisinin anlaşmalı olduğu parça üreticileri tarafından sağlanmaktadır. *Pınar*, Rekabet Dergisi 2005, Sa. 23, s.39 vd.

dikey sübvansiyonun ortadan kalkması müşteriler açısından olumlu bir adım olduğu vurgulanmalıdır. Zira yeni tasarımların maliyetinin yeni model arabaların fiyatına doğrudan yansıtılması müşteri isteklerinin dikkate alınmasını garanti eder ve ikincil pazardaki tekeli fiyat artışlarını da engeller⁴⁶. Böyle bir piyasada yedek parça korumasının olmaması, tasarım yatırımlarının teşviki veya otomobil sanayii açısından olumsuz bir etki ortaya çıkarmayacaktır. Hatta piyasanın bu şekilde serbest bir rekabete açılması hem kalite hem müşteri istediği doğrultusunda çeşitlilik hem de tüketiciler yararına fiyatlar sebebiyle olumlu bir etkisi olacaktır⁴⁷.

Görsel zorunluluk arz eden yedek parçaların hukuki korunmasının gerekli olduğunu savunan görüşün bir diğer gerekçesi de güvenlik (sağlamlık) ve kalitenin korunmasıdır. Oysa bu gerekçeyi savunmak mümkün değildir. Öncelikle vurgulamak gerekir ki, tasarım hukukuna ilişkin hükümlerin, kalite ve güvenlik sorunlarıyla hiçbir ilgisi bulunmamaktadır. Çünkü tasarım hukuku ne kalite ne de güvenlik denetimi sağlar. Nitekim tasarım hukukunda koruma kapsamı dışında olan işlevsel zorunluluk arz eden yedek parçalar (must fit) açısından bu gerekçe hiç ileri sürülmemektedir. Bunun yanında tasarım tescil sürecinde hiçbir şekilde kullanılan malzemelere ve tekniğe ilişkin bir inceleme yapılmadığı için tasarım tescillerinin kalite ve güvenlik için yararlı olduğu söylenemez. Son olarak tasarımların tescilli korunması belli bir süre ile sınırlıdır. Bu süreleri bittikten sonra da yedek parçalar üretilmektedir. Dolayısıyla tasarım hukuku hükümlerinin kalite ve güvenliği sağladığını söylemek hiçbir şekilde mümkün değildir⁴⁸. Piyasada yapılan araştırmalar göstermiştir ki, tamir amaçlı görsel zorunluluk arz eden yedek parçaların

⁴⁶ Eekhoff / Fischer / Jänsch / Roth, s. 33 vd. ve 47.

⁴⁷ Eekhoff / Fischer / Jänsch / Roth, s. 46.

⁴⁸ Eekhoff / Fischer / Jänsch / Roth, s. 48. Malların üretiminde kalite ve standartlara uygunluk tamamıyla başka hukuki düzenlemelerin konusudur. Nasıl ki, otomobil üreticisi bu malları üretirken mevzuatla belirlenmiş teknik ve standartlara uymak zorundaysa bağımsız yedek parça üreticisi de aynı mevzuat hükümlerine uyarak bu malları üren güvenliği teknik düzenlemelerine ve standartlara uygun üretmek ve piyasaya sürmek zorundadır. Bu konu ile tasarım hukuku korunması birbirinden tamamen farklı konulardır.

korunmasından vaz geçilmesinin arabalar açısından bu yedek parçalar dolayısıyla bir güvenlik sorunu doğmasına ve yan sanayi tarafından üretilen bu yedek parçaların orijinalinden daha az kaliteli olmasına doğrudan bir etkisi de yoktur⁴⁹.

Burada unutulmaması gereken bir diğer husus da yedek parça üreticilerinin şartların varlığı halinde marka veya haksız rekabet hukuku kapsamında da yararlanabileceğidir. Marka hukukuna ilişkin en güncel olay ABAD tarafından verilmiş bir karardır. Bu kararda tekerleklerin jant kapaklarını üreten bağımsız yedek parça üreticisinin orijinal görünümü sağlamak için bu kapakların üzerinde olan araba üreticisi şirketin de markasını kullanıp kullanamayacağı hususu tartışma konusu olmuştur. Olayın gerçekleştiği İtalya’da yedek parçalar hukuki kuruma dışındadır. Ancak Ford şirketi İtalyan üreticisinin bu jant kapakları üretiminde kendi markası olan “Ford” yazısını orijinaline uygun olarak kapak üzerinde kullanmasını marka ihlâli olarak değerlendirmiştir. ABAD da yedek parça konusunda tamir amaçlı kullanım için orijinalle aynı şekil ve ebatlarda üretimin bir zorunluluk olduğunu ancak marka hukukunda kaynaklanan ve hak sahibine tekeli yetki veren bir hak olarak markanın sadece sahibi veya onun izin verdiği kişilerce kullanılabilmesine haklı olarak karar vermiştir. Netice itibariyle bağımsız yedek parça üreticileri ürettikleri yedek parçalar üzerinde orijinal ürünün markasını sırf orijinalle aynı görüntüyü vermek için kullanamazlar⁵⁰. Türk marka hukuku açısından ABAD’ın bu içtihadı sorunsuz bir şekilde emsal teşkil eder. Dolayısıyla otomobil sektörü, yetkisiz olan bağımsız yedek parça üreticilerinin ürettikleri yedek parçalar üzerinde otomobil markasını yetkisiz bir şekilde kullanmaları marka ihlâli teşkil eder. Ancak üretilen yedek parçaların markanın menşei gösterme işlevinin ihlâl etmeyecek bir şekilde hangi

⁴⁹ ADAC tarafından yapılan çarpışma testlerinde, piyasada kaza eksperlerinden alınan değerlendirmelerde ortaya çıkan araştırmalar neticesinde, sonradan tamir amaçlı kullanılan bağımsız üreticilerinin yedek parçaları dolayısıyla arabalarda güvenlik açısından önemli nitelikte bir olumsuz tecrübe olmadığı ortaya çıkmıştır. Bkz. *Eekhoff / Fischer / Jänsch / Roth*, s. 24 vd., 27.

⁵⁰ ABAD’ın C-500/14 sayılı ve 06.10.2015 tarihli *Ford/Wheeltrims* kararı.

marka ve hangi model araçlar için olduğunu gösteren belgelerdeki veya ambalajlardaki açıklamalar bir zorunluluk olduğu marka hukuku açısından bir sorun teşkil etmeyeceği kanaatindeyiz⁵¹. Böyle bir kullanım, MarkaKHK m. 12 bağlamında markanın üçüncü kişilerce dürüst ticari kullanımı teşkil eder.

Yedek parçalara ilişkin uygulama alanı bulacak bir diğer alan da haksız rekabet hukukudur. Türk hukukunda haksız rekabete ilişkin hükümler TTK'nın 55 vd. maddelerde düzenlenmiştir. Bu hükümler kapsamında bir koruma mümkün olabilir. Ama bu hükümlerin yedek parçalara ilişkin uyumsuzlukta uygulanmasında çok hassas olunması gereklidir. TasarımKHK hükümlerini işlevselsizliğe götürecek uygulamalardan kaçınılmalıdır. Böylesi kesişme konularında haksız rekabet hukuku ile fikri mülkiyet hukuku arasındaki ilişkiyi doğru analiz etmek gerekir. Haksız rekabet hukuku, bir piyasa katılımcısı lehine fikri mülkiyetteki gibi tekeli bir yetki vermeksizin sadece haksız bir davranış şeklini yasaklamaktadır⁵². O halde haksız rekabet hukuku açısından yedek parçaların üretilip üretilmemesi meselesi değil bilakis bağımsız üreticinin bunu pazarlarken yaptığı davranış haksız rekabet hukukunun konusudur⁵³.

AB hukuku ve uygulamasıyla birlikte Türk hukukuna ilişkin açıklamalardan çerçevesinde Türkiye'de yedek parça sanayiinin

⁵¹ Nitekim 554 s. TasarımKHK m.22'de de "onarım için kullanılan bu ürünün kaynağı konusunda kamuoyunun yanıltılmamalıdır" ifadesinden de dolaylı olarak bu sonuca ulaşmak mümkündür. Burada ABAD'ın kararındaki gibi esas olan ürünün menşei (kaynağı) konusunda müşterinin yanıltılmamasıdır. Bunun sonucu olarak hem yedek parçanın üreticisi kendi markasını kullanmak zorunda hem de hangi araçlara bu parçaların uygun olduğu konusunda tamircilerin ve müşterilerin bilgilendirilmesi gereklidir. Buradan şu hususa dikkat çekilmelidir: Kaputun üzerine tamir sonrası da dışarıdan görünür bir şekilde bağımsız yedek parçası üreticisinin markası konulmaz. Böyle bir kullanım bilakis orijinal görünümü bozacak nitelik arz eder. Oysa kaput altında bu parçanın kimin tarafından üretildiğinin bilinmesi için üreticinin markasının olması bir zorunluluktur. Zira kaputu kontrol eden bir kişinin bu kaputun orijinal veya yan sanayi ürünü olduğunu da anlaması gereklidir.

⁵² Ayrıntılı bilgi için bkz. *Pınar*, Marmara ÜHFD, s. 150 vd.

⁵³ Yargı uygulamasında ortaya çıkan kararlar ve eleştiriler için bkz. *Suluk, Cahit: A Comparative Law Perspective of the Protection of Unregistered Industrial Products Under Turkish Unfair Competition Law*, IIC 2012, s. 843 ve özellikle dipnot 66 ve 67'de zikredilen kararlar.

gelişmesinin önündeki engelin kaldırılarak bu sanayiinin, Türk ekonomisinde sahip olduğu eski güçlü konumunu tekrar kazanabilmesi ve istihdamı artırıcı etkisinin desteklenmesi için yasal değişiklik şarttır. Türk hukuku açısından AB'deki liberalleşmeye de uygun olarak yapılması gereken sadece 554. s. TasarımKHK 22. maddesinde düzenlenen onarım amaçlı tamirler için getirilmiş olan ve otomotiv üreticisi şirketler lehine olan 3 yıllık kısıtlama süresinin metinden çıkarılması yeterli olacaktır.

SONUÇ

Türk hukukunda yürürlükte olan 554 s. TasarımKHK 22. maddesi gereğince, belli bir süre (3 yıl) geçtikten sonra görsel zorunluluk arz eden yedek parça tasarımlarının tamir amaçlı kullanımı mümkündür. Bu hükmün mehzazı AB hukukundaki önceki düzenlemelerdir.

AB Komisyonu, 2003 yılında başlattığı çalışmaların neticesinde yedek parçaların hukuki koruma kapsamından çıkarılması için 14 Eylül 2004 tarihinde bir taslak çalışmasını yayımlamıştır. Bu şekilde AB içinde liberalleşme sayesinde piyasada tüketicilerin yararına ucuz ürünlerine ulaşılma imkânı doğacak ve rekabet ortamı iyileştirilebilecektir. Ayrıca bu tartışmalarda vurgulanan diğer bir husus da, tasarım hukuku kapsamında yedek parça korumasının bu ürünün teknik işlevi ve kalitesiyle hiçbir ilgisi bulunmamasıdır. Buna karşılık otomobil üreticisi ülkelerin lobi gücünün etkisiyle AB Komisyonu 21 Mayıs 2014 tarihinde 98/71 s. Yönerge'nin değiştirilmesine ilişkin taslağı geri çektiğini resmen ilan etmiştir. Böylece yedek parçaların korunması konusunda üye devletlerin sadece liberal düzenleme yapabileceğine (*the "freeze plus" solution*) ilişkin bir hüküm dışında AB hukuku yolu ile üye ülkelerde bir uyumlaştırma mümkün olamamıştır.

Yedek parçalara ilişkin korumacı bir düzenleme, alt pazarda (yedek parça) tekeli bir durumu ortaya çıkarmıştır. Bunun sonucu olarak birincil otomobil pazarı ikincil yedek pazar tarafından dikey sübvansede edilmektedir. Oysa tasarım hukukuna ilişkin hükümlerin yedek parçaların kaliteli ve güvenli olmasıyla hiçbir ilgisi bulunmamaktadır. Bu tespitler liberalleşme yönünde hukuki düzenleme yapılmasının en önemli

gerekesidir. Ayrıca bir diğer husus da yedek parçaların korunması ile tasarımlarda inovasyon teşviki arasında doğrudan bir bağlantısı bulunduğu söylemenin zor olduğudur. Bir diğer husus ise bağımsız yedek parça üreticileri ile otomobil üreticileri arasından tasarım rekabeti olmamaktadır. Zira müşteri tercihinin etkilenmesinde yeni model araba tasarımlarının etkili olması, otomobil üreticilerinin kendi aralarındaki rekabette belirleyici bir rol oynar. Yeni model araba tasarımının hazzını almak isteyen müşterilerin, yeni araçlardaki fiyat yüksekliğine de razı olduğu otomotiv piyasasının bir gerçeğidir.

O halde AB hukukundan (98/71 s. Yönerge'nin ilk taslak metni) alınarak Türk hukukuna aktarılan 3 yıllık korumanın kaldırılarak liberal bir politikanın benimsenmesi AB açısından da herhangi bir sorun teşkil etmeyecektir. Hatta Türk hukukunda yapılacak bu değişikliğin uygulamaya yansımalarının sonuçlarının tespitinde Türkiye tam bir laboratuvar işlevi bile görecektir. Türkiye, ekonomi politik tercihin otomobil üreticisi mi yoksa bağımsız yedek parça üreticisi ile tüketicilerin lehine mi olacağı konusunda bilinçli bir tercih yapmak zorundadır. Zira Türk otomotiv pazarında satılan araçların %78'i ithal otomobildir. Türkiye'de yaygın ve güçlü bir otomotiv yan sanayii bulunmasına rağmen korumacı bir düzenlemenin hâkim olduğu Türkiye'de zamanla yedek parça üretiminin ağırlıklı olarak montaja yönelik bir üretim olduğu ve bağımsız yedek parça üreticilerinin pazardaki payları zamanla azaldığı piyasa araştırmaları ile de ortaya çıkmıştır. Türk marka ve haksız rekabet hukukundaki düzenlemelerin de esas itibarıyla AB hukuku ile de uyumlu olduğu gerçeği göz ardı edilmemelidir. O halde olması gereken hukuk açısından Türkiye'nin 554 s. TasarımKHK m. 22'deki tamir amaçlı yedek parçaların kullanılmasında üç (3) yıllık süre şartı ilk fırsatta kaldırılmalıdır.

KAYNAKÇA

- Drexl, Josef / Hilty, Reto / Kur, Annette:** Designschutz für Ersatzteile – Der Kommissionsvorschlag zur Einführung einer Reperaturklausel, GRUR Int. 2005, s. 449 vd.;
- Eekhoff, Johann / Fischer, Hana / Jänsch, Janina / Roth, Steffen J.:** Eine Reperaturklausel erhöht die Effizienz am Markt für sichtbare Kfz-Ersatzteile –Disignschutz wird nicht beeinträchtigt–, Köln 29.11.2007, s. 30 vd, (https://www.iwp.uni-koeln.de/fileadmin/contents/dateiliste_iwp-website/publikationen/sonstige_publikationen/iwp-Studie_Reparaturklausel_29.11.07.pdf, erişim: 15.9.2015).
- Ohly, Ansgar:** Designschutz im Spannungsfeld von Geschmacksmuster-, Kennzeichen- und Lauterkeitsrecht, GRUR 2007, s. 731 vd.
- Pınar, Hamdi:** Uluslararası Rekabette Fikri Mülkiyet Haklarının Önemi ve Türkiye, İstanbul Ticaret Odası Yayını No: 2004/71, İstanbul 2004 (www.ito.org.tr);
- Pınar, Hamdi:** Fikrî Mülkiyet Hakları ve Rekabet Hukuku, Rekabet Dergisi 2005, Sa. 23, s. 36 vd. (www.rekabet.gov.tr);
- Pınar, Hamdi:** Reklam ve Satış Yöntemlerine İlişkin Haksız Rekabet Hâlleri, [Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Özel Sayı 2012 (Baskı 2013), C.18, sa.2, s. 132 vd.
- Pilla, Marcus:** Der Schutz von Ersatzteilen zwischen Geschmacksmuster- und Kartellrecht, Eine rechtsvergleichende Studie zum italienischen, deutschen und europäischen Recht unter besonderer Berücksichtigung der Schutzrechtsfunktion im Geschmacksmusterrecht, Berlin 2000
- Straus, Joseph:** Ende des Geschmacksmusterschutzes für Ersatzteile in Europa? Vorgeschlagene Änderungen der EU Richtlinie:

- Das Mandat der Kommission und seine zweifelhafte Ausführung, GRUR Int. 2005, s. 965 vd.;
- Suluk, Cahit:** Yedek Parça Tasarım Hakkının Korunması, Ankara 2001 (kısaca: Yedek Parça);
- Suluk, Cahit:** Tasarımların Onarım Amaçlı Kullanımı, Batider 2001, C. XXI, Sa. 2, s. 269 vd.;
- Suluk, Cahit:** Yedek Parça Tasarımlarının Korunması ya da Otomotiv Yan Sanayiinin Var Olma Mücadelesi, Ankara Barosu Uluslararası Hukuk Kurultayı 2002: Fikrî Haklar ve Rekabet Hukuku Ankara 2002, s. 541 vd.;
- Suluk, Cahit:** Tasarım Hukuku, Ankara 2003
- Suluk, Cahit / Orhan, Ali:** Uygulamalı Fikri Mülkiyet Hukuku, C. III: Tasarımlar, Ankara 2008;
- Suluk, Cahit:** A Comparative Law Perspective of the Protection of Unregistered Industrial Products Under Turkish Unfair Competition Law, IIC 2012, s. 825 vd.;
- Şehirali Çelik, Feyzan Hayal:** Tasarımların Haksız Rekabet Hükümlerine Göre Korunması, Ankara 2014;
- Tekinalp, Ünal: Fikrî Mülkiyet Hukuku, 4. B., İstanbul 2005

DİĞERLERİ:

- AB Komisyonu:** “Commission proposes enhancing competition in the market for replacement parts for cars: Frequently Asked Questions”, Brüksel 14.9.2004, (http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-04-215_en.htm, erişim: 15.9.2015).
- ECAR (European Campaign for the Freedom of the Automotive Parts and Repair Market):** Freier Wettbewerb und faire Preise für Kfz-Ersatzteile, Design für ein modernes Europa: zum Vorteil für Europas Verbraucher und zur Stärkung der europäischen Wettbewerbsfähigkeit, s. 4, (<http://www.ecar->

eu.com/pdf/ECAR%20Brochure%20final%20DE.pdf, erişim: 15.9.2015).

Rekabet Kurumu: 2005/4 Sayılı Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalar ve Uyumlu Eylemlere İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği'nin Açıklanmasına Dair Kılavuz, s. 36 (<http://www.rekabet.gov.tr/File/?path=ROOT%2F1%2FDocuments%2FBa%C5%9Fvuru+Rehberi%2Fmotorluk%C4%B1lavuz.pdf>, erişim: 15.9.2015)

Rekabet Kurumu: 2005/4 Sayılı Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalar ve Uyumlu Eylemlere İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği'nin Revizyonu Çalışmaları Çerçevesinde Kamuoyuna Duyuru, (<http://www.rekabet.gov.tr/tr-TR/Guncel/20054-Sayili-Motorlu-Tasitlar-Sektorundeki-Dikey-Anlasmalar-Ve-Uyumlu-Eylemlere-Iliskin-Grup-Muafiyeti-Tebliğinin-Revizyonu-Calismalari-Cercevesinde-Kamuoyuna-Duyuru> erişim: 15.9.2015)

Rekabet Kurumu: Motorlu Taşıtlar Sektör Araştırması Raporu, 07.05.2014 (Hazırlayanlar: Recep Gündüz / Canan İçel / Zeynep Şengören / Gülçin Dere), (<http://www.rekabet.gov.tr/File/?path=ROOT%2F1%2FDocuments%2FSayfalar%2Fmotorlutas%C4%B1t.pdf>, erişim: 15.9.2015);

TAYSAD Sektör Raporu, Haziran 2014 (<http://www.taysad.org.tr/uploads/dosyalar/04-08-2014-03-32-2014-HAZIRAN-TAYSAD-SEKTOR-RAPORU.pdf>, erişim: 15.11.2014).

TC Ekonomi Bakanlığı (2012): “Otomotiv Ana ve Yan Sanayii Sektörü”, s. 5 (<http://www.kutso.org.tr/wp-content/uploads/2014/11/otoyansanayi.pdf>, erişim: 15.9.2015).